



ACADEMIA DE MARINHA

MEMÓRIAS

2010

VOLUME XL



MEMÓRIAS 2010

VOLUME XL

LISBOA
2014

Ficha Técnica

Título: Memórias 2010

Edição: Academia de Marinha, Lisboa

Coordenação: João Abel da Fonseca e Luís Couto Soares

Data: Julho 2014

Tiragem: 200 exemplares

Impressão e Acabamento: ACD PRINT, S.A.

Depósito Legal: 379044/14

ISBN: 978-972-781

ÍNDICE

Titulares dos cargos estatutários em 2010	X
Vida académica	XI
Lista de Membros eleitos	XVI
Sessões na Academia	
 12 JANEIRO	
O Porto de Lisboa e a Golada do Tejo	19
– Uma visão hidro-oceanográfica	
Francisco Vidal Abreu	
 19 JANEIRO	
O Porto de Lisboa e a Golada do Tejo – Transporte marítimo	33
de contentores, os grandes navios porta-contentores	
Joaquim Ferreira da Silva	
 20 JANEIRO	
Lançamento* do <i>Livro de marinharia – O manuscrito de Praga</i>	
Avelino de Freitas de Meneses	
 26 JANEIRO	
O Porto de Lisboa e a Golada do Tejo – A visão de um	51
ex-administrador do Porto de Lisboa	
Damião Martins de Castro	
O Porto de Lisboa e a Golada do Tejo – Síntese	63
Francisco Vidal Abreu	

2 FEVEREIRO	
Em torno da mistificação Colombo	69
Colon: seus círculos pessoais e ciência náutica	
Carlos Calado	
Em torno da mistificação Colombo	91
Cristóvão Colon e a estratégia nacional portuguesa	
João Brandão Ferreira	
Em torno da mistificação Colombo	99
O messianismo de Cristóvão Colon	
Carlos Paiva Neves	
9 FEVEREIRO	
Sessão solene de entrega do Prémio	
<i>Almirante Sarmento Rodrigues/2009</i>	
Afinal o que é a Pirataria?	107
Eduardo Serra Brandão	
23 FEVEREIRO	
Lançamento* dos livros de Actas Sessão Comemorativa do	
50º aniversário do Vulcão dos Capelinhos – Ilha do Faial e	
Gestão e ordenamento das actividades litorâneas, 3º Seminário	
Raquel Soeiro de Brito	
A soberania dos Estados e o Mar – a realidade portuguesa	115
João Pires Neves	
2 MARÇO	
A Marinha em operações fora de área – Fuzileiros no Afeganistão*	
Álvaro Carvalho Relvas	
9 MARÇO	
A Marinha em operações fora de área – Operação Ocean Shield*	
Jorge Nobre de Sousa	
16 MARÇO	
A Marinha em operações fora de área – Iniciativa Mar Aberto 2009	139
Participação do NRP Baptista de Andrade	
José Zeferino Henriques	
A Marinha em operações fora de área – Africa Partnership Station	145
António Anjinho Mourinha	
A Marinha em operações fora de área – Síntese	171
António Anjinho Mourinha	

23 MARÇO	
A minha primeira comissão de embarque – personagens, factos, peripécias e facécias	175
Joaquim Félix António	
30 MARÇO	
O Almirante Marquês de Nisa na Rússia: os últimos meses da sua vida	189
António Estácio dos Reis	
13 ABRIL	
Construção e reparação naval portuguesas	205
O complexo da Indústria Naval	
António Balcão Reis	
20 ABRIL	
Construção e reparação naval portuguesas	225
A componente industrial	
Victor Gonçalves de Brito	
27 ABRIL	
Construção e reparação naval portuguesas	235
Os problemas e as soluções	
Óscar Filgueiras Mota	
Construção e reparação naval portuguesas	271
Situação e perspectivas	
Óscar Filgueiras Mota	
28 ABRIL	
Lançamento* do livro <i>Fernando de Oliveira. Um Humanista Genial. V Centenário do seu nascimento</i>	
Carlos Moraes e Francisco Contente Domingues	
4 MAIO	
Mar livre e mar fechado. Evolução histórica dos conceitos até à actualidade	285
Bernardo de Sá Nogueira	
18 MAIO	
Os 250 anos da expulsão dos Jesuítas do Gram Pará-Maranhão	327
Anete Costa Ferreira	

25 MAIO

6ª SESSÃO CULTURAL CONJUNTA COM O ICEA

subordinada ao tema *Evolução da ciência náutica*

– *de Pedro Nunes ao GPS*

**A Navegação: as vias de um saber prático e teórico,
do século XVI ao GPS***

Luís Semedo de Matos

Os continuadores portugueses e europeus

da Obra de Pedro Nunes*

Henrique Sousa Leitão

**Um novo olhar sobre a ciência náutica portuguesa
nos séculos XVII e XVIII**

339

José Malhão Pereira

Evolução da cartografia portuguesa – séculos XVI-XVIII*

Inácio José Guerreiro

GPS: há novas estrelas no céu!

349

Nuno Sardinha Monteiro

1 JUNHO

As comunicações na Marinha – dos primórdios a 1975

357

José Leiria Pinto

8 JUNHO

As comunicações na Marinha – depois de 1975

365

Armando Dias Correia

15 JUNHO

O apoio naval na viagem transatlântica de 1922

385

Rui da Costa Pinto

22 JUNHO

**O Japão e Portugal, 150 anos de relações diplomáticas:
recordando a amizade de 500 anos desde Tanegashima e
perspectivando um novo descobrimento**

407

Akira Miwa

29 JUNHO

**Memória das Pescas Nacionais: da regulação corporativa
à governação comunitária-global***

Álvaro Rodrigues Garrido

6 JULHO

**O sector marítimo-portuário nacional: situação actual
e perspectivas futuras***

Armando Jesus Sequeira

13 JULHO

**Da política marítima integrada da União Europeia
à realidade portuguesa: o que mudou e quais as oportunidades***

Tiago Pitta e Cunha

14 SETEMBRO

**Genna Kokaisho: a introdução de técnicas de Marinharia
Portuguesa no Japão***

Henrique Leitão e José Pinto dos Santos

21 SETEMBRO

**Tratado de Lisboa: alterações no quadro de segurança
e defesa e no regime para o mar**

Nuno Sardinha Monteiro

415

28 SETEMBRO

**A investigação científica no espaço marítimo português
Universidade dos Açores: onde as ciências do mar se aprofundam***

Ricardo Serrão Santos

6 OUTUBRO

**A investigação científica no espaço marítimo português
CIMAR – Laboratório associado: procura do conhecimento e
da sustentabilidade do Oceano***

João Coimbra

7 OUTUBRO

Lançamento* do livro *Uma vida a sorrir*, de Eduardo Serra Brandão

Nuno Vieira Matias e Eduardo Serra Brandão

12 OUTUBRO

**A investigação científica no espaço marítimo português
Instituto Hidrográfico: o conhecimento do mar no
oceano de amanhã**

Carlos Ventura Soares

439

**A investigação científica no espaço marítimo português
Diferentes perspectivas**

Carlos Ventura Soares

449

19 OUTUBRO	
SESSÃO SOLENE <i>CENTENÁRIO DA REPÚBLICA</i>	
Os valores da República no século XXI	453
Artur Santos Silva	
Os oficiais da Marinha e a República*	
António Ventura	
A anarquia dos conceitos e a exigência da segurança	457
Adriano Alves Moreira	
2 NOVEMBRO	
Os <i>Sakalava</i> de Madagáscar em Moçambique. Ataques às ilhas de Querimba e Terras firmes adjacentes, entre 1800-1817 e suas implicações	463
Carlos Lopes Bento	
9 NOVEMBRO	
Da tomada de Goa aos nossos dias	503
Um retrato marítimo de Goa na Idade Moderna (séculos XVI-XVIII)	
João Teles e Cunha	
16 NOVEMBRO	
Da tomada de Goa aos nossos dias	555
Como vi Goa em meados do século XX – estudos de uma geógrafa	
Raquel Soeiro de Brito	
23 NOVEMBRO	
Da tomada de Goa aos nossos dias	561
Goa contemporânea e a herança cultural portuguesa (1961-2010)	
Adelino Rodrigues da Costa	
30 NOVEMBRO	
4º SEMINÁRIO DA SECÇÃO GESTÃO E ORDENAMENTO DAS ACTIVIDADES LITORÂNEAS, subordinado ao tema	
<i>Potencialidades e recursos do espaço marítimo português</i>	
A propósito da pequenez e da grandeza de Portugal*	
Henrique Souto	
O conhecimento do ambiente marinho, factor determinante na gestão do espaço marítimo português	621
Carlos Ventura Soares	
Recursos naturais debaixo do mar profundo*	
Fernando Barriga	

Potencialidades e recursos naturais do espaço marítimo português do mar profundo*	
Ricardo Serrão Santos	
A náutica de recreio em Portugal	633
José Castanho Paes	
 7 DEZEMBRO	
Os marinheiros na presidência da Sociedade de Geografia de Lisboa	667
Luís Aires-Barros	
 13 DEZEMBRO	
Lançamento* do livro <i>O mar no século XXI</i>, de Armando Dias Correia	
António Silva Ribeiro	
 14 DEZEMBRO	
<i>REVISITAR AS COMEMORAÇÕES HENRIQUINAS</i>	
<i>O IMPORTANTE PAPEL DA ARMADA</i>	
O contexto histórico das Comemorações Henriquinas de 1960	683
João Abel da Fonseca	
O desfile naval de Sagres e a Parada na Avenida da Liberdade	689
Armando Saturnino Monteiro	
O Colóquio Internacional de História Marítima – 1960	693
Eduardo Serra Brandão	
A viagem de circum-navegação do curso D. Lourenço de Almeida	697
Luís Roque Martins	
O caso excepcional da <i>Portugaliae Monumenta Cartographica</i>*	
Francisco Contente Domingues	

* Não publicado neste volume das Memórias por falta do texto

TITULARES DOS CARGOS ESTATUTÁRIOS EM 2010*

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

Tomada de posse dos titulares dos cargos estatutários para o triénio 2010-2012

Teve lugar em 21 de Janeiro, na Biblioteca Teixeira da Mota, em cerimónia presidida pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, o acto de posse dos titulares dos cargos estatutários para o triénio 2010-2012, eleitos na Assembleia dos Académicos de 10 de Dezembro de 2009, homologada em 15 do mesmo mês pelo Almirante CEMA.



Académico Cyrne de Castro condecorado

No final da cerimónia de tomada de posse dos titulares dos cargos estatutários, o Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada condecorou o Secretário-geral cessante, Comandante José Henrique Cyrne de Castro, com a Medalha Militar de Serviços Distintos - Prata.



Entrega do Prémio *Almirante Sarmiento Rodrigues*/2009

Em Sessão Solene presidida pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, em 9 de Fevereiro, foi entregue o Prémio *Almirante Sarmiento Rodrigues*/2009, *ex aequo*, ao prof. doutor Álvaro Rodrigues Garrido e ao académico António Manuel Gonçalves, pelas obras *Henrique Tenreiro – uma biografia política* e *Sagres – construindo a lenda*, respectivamente.

Foi ainda entregue uma Menção Honrosa ao capitão-tenente Aldino Manuel dos Santos de Campos, representado por sua mulher Ana Cristina Navarro Ferreira, pelo trabalho “Modelling the Continental shelf extension near the foot of the slope fuzzy-band – contribution to the national maritime territory”.



Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa

Decorreu em Marselha e Aix-en-Provence, de 23 a 29 de Março, o *XIII International Seminar on Indo-Portuguese History*. O evento contou com a participação de diversos membros da Academia de Marinha, que apresentaram as comunicações:

- “L’Asie portugaise au XVIe siècle et ses réseaux de circulation de l’information par la voie du Moyen-Orient”, por Maria Augusta Lima Cruz;
- “L’imaginaire de la conquête de Goa par Afonso de Albuquerque”, por João Paulo Oliveira e Costa;
- “L’impact de la conquête de Goa par Albuquerque ou l’affirmation de ‘l’Estado da Índia’”, por Vítor Gaspar Rodrigues;
- “Hommage à l’ensemble de sa carrière”, por Geneviève Bouchon;
- “Carreira da Índia and the struggle for supremacy in the European spice trade with the Mediterranean world, c. 1550-1615”, por João Teles e Cunha;
- “Djeddah au jour le jour (le journal de Jârullah ibn Fahd résumé par Jean Aubin)”, por Luís Filipe Thomaz;
- “Camels, Ships and the Red Sea”, por José Malhão Pereira;
- “Les Occidentaux et l’au-delà du Proche-Orient (XIVe-XVe siècle)”, por Jacques Paviot;
- “Voyager de l’Inde vers le Portugal au XIXe siècle: Les récits de Lopes de Lima et Amorim Pessoa”, por Artur Teodoro de Matos;
- “Croix, Croisés, Croisade: Les armées méditerranéennes contre les Turcs et celles du Portugal en 1481 et 1716-17”, por István Rákóczi;
- “Portugal, Portuguese images of the Ottoman empire: Revisiting the Itinerário da Terra Sancta by Fr. Pantaleão de Aveiro”, por Rui Loureiro; e
- “Le projet de numérisation des archives de Goa par la Fundação Oriente: genèse d’un échec”, por Vítor Gaspar Rodrigues.

Simpósio sobre a história da Navegação

Em 6 e 7 de Maio decorreu no National Maritime Museum, de Greenwich, o simpósio *A Sense of Direction – New Researches in the History of Navigation*, organizado pelo Royal Institute of Navigation. Os académicos Henrique Leitão e Malhão Pereira participaram neste evento com as comunicações “The origin of the rhumb line” e “The Portuguese contribution to the knowledge of terrestrial magnetism”, respectivamente.

Sessão Cultural Conjunta com o ICEA

Em 25 de Maio teve lugar a 6ª Sessão Cultural Conjunta com o Instituto de Cultura Europeia e Atlântica, subordinada ao tema “Evolução da Ciência Náutica – de Pedro Nunes ao GPS”.

Na parte da manhã, depois das saudações dos Presidentes Nuno Vieira Matias e José Viegas Freitas, foram apresentadas as comunicações “A Navegação: as vias de um saber prático e teórico, do século XVI ao GPS” e “Os continuadores portugueses e europeus da Obra de Pedro Nunes”, pelos académicos Luís Semedo de Matos e Henrique Sousa Leitão.

Após o almoço-convívio foram apresentadas, seguidas de debate, as comunicações “Um novo olhar sobre a ciência náutica portuguesa nos séculos XVII e XVIII”, “Evolução da cartografia portuguesa – séculos XVI-XVIII” e “GPS: há novas estrelas no céu!”, pelos académicos José Malhão Pereira, Inácio José Guerreiro e Nuno Sardinha Monteiro.

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

Assembleias dos Académicos

Realizaram-se três Assembleias dos Académicos:

- a) a 14 de Setembro, para apreciação do projecto de Regulamento Interno da Academia de Marinha;
- b) a 15 de Dezembro, para apreciação e deliberação sobre a Acta da Assembleia dos Académicos anterior, sobre o Relatório de Actividades de 2010 e Plano de Actividades para 2011, e sobre a eventual elevação de académicos supranumerários à categoria de eméritos;
- c) a 15 de Dezembro, para eleição de académicos nas diversas categorias.

Evocação das Comemorações Henriquinas

Na sessão cultural de 14 de Dezembro, intitulada “Revisitar as Comemorações Henriquinas – o importante papel da Armada”, foram evocadas, passados 50 anos, diversas iniciativas em que a Armada participou no âmbito das comemorações do quingentésimo aniversário da morte do Infante D. Henrique, em 1960.

Depois das palavras de abertura do Presidente Vieira Matias, foram apresentadas as comunicações “O contexto histórico das Comemorações Henriquinas de 1960”, “O desfile naval de Sagres e a Parada na Avenida da Liberdade”, “O Colóquio Internacional de História Marítima – 1960”, “A viagem de circum-navegação do curso D. Lourenço de Almeida” e “O caso excepcional da *Portugaliae Monumenta Cartographica*”, pelos académicos João Abel da Fonseca, Armando Saturnino Monteiro, Eduardo Serra Brandão, Luís Roque Martins e Francisco Contento Domingues.

Prémio Almirante Teixeira da Mota/2010

Por deliberação do Júri, de 21 de Dezembro, o Prémio *Almirante Teixeira da Mota/2010* foi atribuído, *ex aequo*, aos académicos Joaquim Figueiredo Alves Gaspar e Armando José Dias Correia, pelos trabalhos *From the Portolan Chart of the Mediterranean to the Latitude Chart of the Atlantic. Cartometric Analysis and Modeling* e *O Mar no século XXI. Contributo para uma análise estratégica aos desafios marítimos nacionais*, respectivamente. O Júri atribuiu ainda uma Menção Honrosa ao Mestre Carlos Manuel Montalvão e Sousa pelo trabalho *O Livro da Fabrica das Naos de Fernando de Oliveira. Princípios e procedimentos de construção naval*.

Lançamento e apresentação de livros

Livro de marinharia – O manuscrito de Praga, em Janeiro;

Actas da Sessão Comemorativa do 50º aniversário do Vulcão dos Capelinhos – Ilha do Faial, em Fevereiro;

Actas do 3º Seminário da secção "Gestão e Ordenamento das Actividades Litorâneas", em Fevereiro;

Fernando de Oliveira. Um Humanista Genial. V Centenário do seu nascimento, em Abril;

Uma vida a sorrir, do académico Eduardo Serra Brandão, em Outubro;

O mar no século XXI, do académico Armando Dias Correia, em Dezembro.

Sessões realizadas

Ao longo do ano foram realizadas 37 sessões ordinárias, duas sessões solenes, uma sessão cultural conjunta com o Instituto de Cultura Europeia e Atlântica e o 4º Seminário "Gestão e Ordenamento das Actividades Litorâneas" (SGOAL). 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

António Jorge da Silva Soares

Ernâni Rodrigues Lopes

LISTA DE MEMBROS ELEITOS

Na Assembleia dos Académicos de 15 de Dezembro

Honorários da Classe de História Marítima

Joaquim Veríssimo Serrão

Honorários da Classe de Artes, Letras e Ciências

Adriano José Alves Moreira

Eméritos da Classe de História Marítima

Francisco José Rogado Contento Domingues

António Manuel Dias Farinha

Vasco Gil da Cruz Soares Mantas

Eméritos da Classe de Artes, Letras e Ciências

Mário Raposo

José Manuel Malhão Pereira

Luís Augusto Roque Martins

Efectivos da Classe de História Marítima

Bernardo Guimarães Fisher de Sá Nogueira

Avelino de Freitas de Meneses

Rui Miguel da Costa Pinto

Aurélio de Araújo Oliveira

João Marinho dos Santos

Efectivos da Classe de Artes, Letras e Ciências

Luís Aires-Barros

José Manuel Pinto Bastos Saldanha

António Balcão Fernandes Reis

José Luís Pereira Gonçalves

Herlander Valente Zambujo

Henrique de Matos Nogueira Souto

Correspondentes da Classe de História Marítima

Maria Isabel Milheiro Beato

Luís Filipe Marques Couto Soares

Amândio Jorge Morais Barros

João Manuel de Almeida Teles e Cunha

Correspondentes da Classe de Artes, Letras e Ciências

Joaquim Filipe Figueiredo Alves Gaspar

Luís Carlos Bronze dos Santos Carvalho

João José Brandão Ferreira

Luiz Gonzaga Pinto Canedo Soares Ribeiro

SESSÕES NA ACADEMIA

O PORTO DE LISBOA E A GOLADA DO TEJO

UMA VISÃO HIDRO-OCEANOGRÁFICA

Comunicação apresentada pelo académico
Francisco Vidal Abreu, em 12 de Janeiro



INTRODUÇÃO

Há questões que são abordadas ciclicamente pela Comunicação Social, a que se seguem posições mais ou menos apaixonadas de quem pouco ou nada sabe da matéria. Seguem-se depois intervenções essencialmente técnicas em Academias, Sociedades ou outros “fora” de pensamento e debate e, fica tudo na mesma. Se o tema regressa de tempos a tempos é sinal que é importante e, também, que não ficou resolvido. E, se assim sucede, é porque não existe o hábito de avaliar o custo das não decisões. Para mim, o fecho da Golada do Tejo é uma destas questões.

UM POUCO DE HISTÓRIA

Mostram as cartas hidrográficas dos finais dos anos vinte e trinta do século XX (fig. 1 e 2) que a golada (ligação entre a Trafaria e o farol do Bugio) se encontrava fechada. Uma vasta língua de areia consolidada, embora parte dela apenas emersa em baixa-mar, permitia que se fosse a pé de um ponto a outro perto dos estófos da maré baixa. Esta mesma situação ouvi-a eu repetir por diversas vezes aos mais velhos, já nascidos em pleno século XX, corroborando escritos da época de que tal possibilidade se mantinha com pequenas variações durante várias décadas, pelo menos de finais do século XIX até aos finais da década de quarenta do século passado.

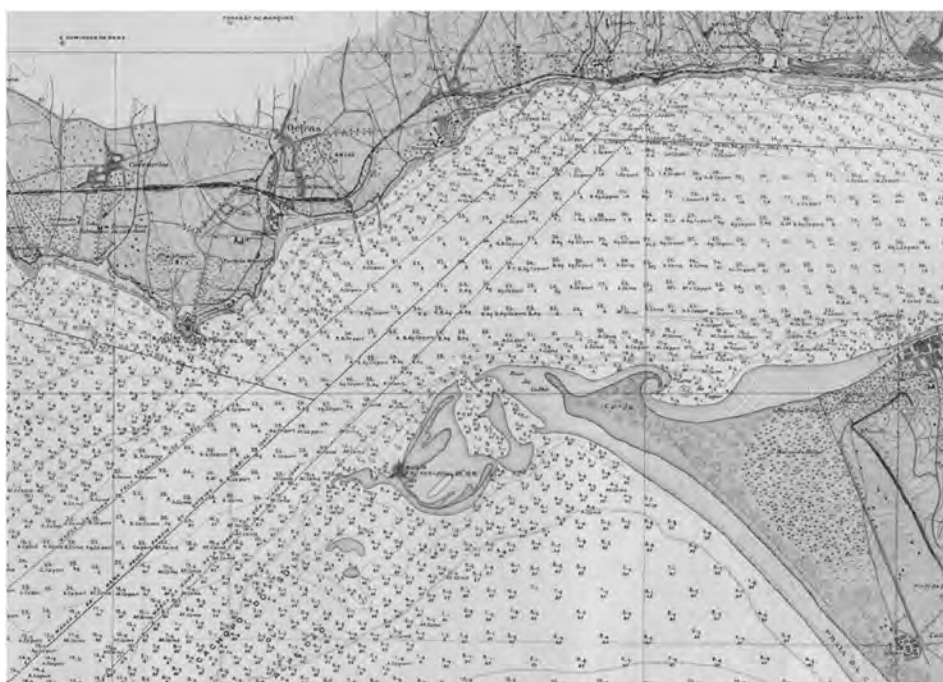


Fig. 1 – Pormenor da Carta da entrada do Porto de Lisboa – 1929

Porque se alterou então a situação e a golada abriu?

É ponto assente entre os técnicos que tal se deveu à retirada dessa zona de enormes quantidades de areia para a realização de aterros na margem direita do Tejo, entre Belém e Algés, no início dos anos quarenta e, eventualmente mais tarde, para outras situações, desfazendo assim um equilíbrio dinâmico que tinha levado séculos a construir. Foi um erro? Foi, certamente por não compreensão do processo em que se estava a interferir e da gravidade das suas consequências. Mas erro maior é, com os conhecimentos hoje existentes, nada fazer para corrigir o erro cometido, repondo a situação anterior.



Fig. 2 – Pormenor da Carta da entrada do Porto de Lisboa – 1939

UM POUCO DE OCEANOGRÁFIA COSTEIRA

É um facto que, até às primeiras décadas do século XX, muitos dos fenómenos ligados à dinâmica costeira e estuarina não eram conhecidos ou, pelo menos, não eram compreendidos. Recordo o meu professor desta cadeira de mestrado na *Naval Postgraduate School* (Monterey, Califórnia, USA), quando ilustrava este desconhecimento com erros cometidos durante décadas nas costas dos Estados Unidos da América. Embora com a intenção de proteger um porto, dar segurança a uma barra ou estabilizar uma praia, obtinham-se resultados exactamente contrários. E estes exemplos, até porque ajudaram a compreender certos fenómenos, não eram escondidos, aparecendo mesmo nas “bíblias” da Oceanografia Costeira, como era o caso do *Shore Protection Manual*, elaborado para o Corpo de Engenheiros do Exército dos Estados Unidos, ainda hoje responsável pelas intervenções de protecção na área costeira.

Analise-se primeiro o que é a corrente de deriva litoral. A ondulação raramente ataca a costa segundo uma direcção a ela perpendicular, mas sim com um ângulo diferente de 90 graus. Essa inclinação depende da direcção do vento que lhe dá origem (componente I da fig. 3). Como o vento dominante na nossa costa é de NW, uma origem nesse quadrante tem como efeito arrastar a areia ou outros sedimentos do litoral para Sul.

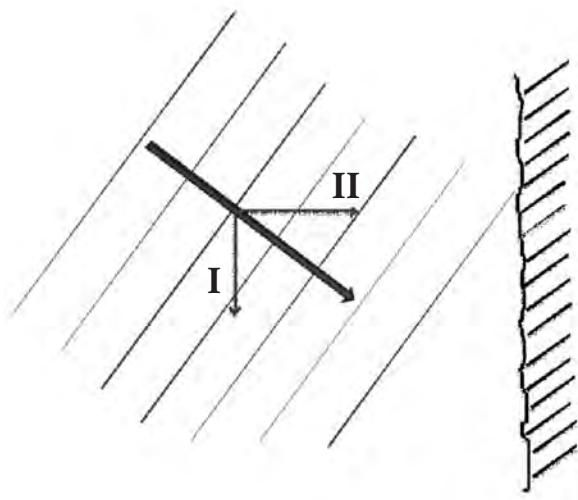


Fig. 3 – Componentes do vector ondulação

E arrasta todos os que estão na sua zona de influência, emersa ou imersa, consoante o nível da maré. A areia que vemos à beira-mar nunca é a mesma. Vai-se sempre deslocando ao longo da costa, sendo substituída por outra. A este movimento de sedimentos em suspensão ao longo da costa, chama-se corrente de deriva litoral.



Fig. 4 – Porto da Figueira da Foz



Fig. 5 – Porto de Aveiro

Este movimento é, no entanto, interrompido ou modificado quando a corrente encontra um obstáculo (natural ou construído pelo homem), ou é sugado para grandes profundidades pelos canhões submarinos.

Um exemplo claro desta afirmação está no crescimento enorme da praia da Figueira da Foz (fig. 4) depois do prolongamento dos molhes do porto. A areia foi ficando retida a Norte dos molhes até ser encontrado um novo perfil de equilíbrio e ela voltar a conseguir transitar para Sul, passando frente aos molhes e voltando a aproximar-se da costa umas milhas mais a Sul. Com esta explicação percebe-se porque é que as praias a Sul dos molhes da Figueira ou de Aveiro (fig. 5) têm muito menos areia que as praias a Norte. Outro exemplo claro é o da Praia da Rocha. Se compararmos as praias a E e W dos molhes de Portimão (fig. 6), facilmente concluímos que, naquela zona, a corrente de deriva litoral é para E.



Fig. 6 – Porto de Portimão

Mas, por vezes, e devido a descontinuidades na costa, faz-se sentir o efeito da difracção (fig. 7). Este, conjugado com o de refacção que toda a ondulação sofre no processo de aproximação à costa quando começa a “sentir” o fundo, ao ser muito acentuado, pode levar a que a rotação feita faça com que o ataque à linha do litoral da costa W, venha



Fig. 7 – *Wave Diffraction at Channel Islands Harbor Breakwater, California*

do quadrante SW. Exemplos claros deste efeito aparecem-nos a Sul das embocaduras do Tejo e do Sado, dando assim origem, respectivamente, à Golada do Tejo e à Península de Tróia. Uma prova do afirmado pode encontrar-se nos esporões da Caparica (fig. 8), onde a areia que lá chega por vias naturais, se acumula mais a Sul que a Norte de cada esporão.



Fig. 8 – *Costa da Caparica*

Mas, ao longo do ano, não existe apenas este movimento longitudinal das areias. Existe também um outro, perpendicular à costa (é a outra componente da decomposição do vector ondulação – a componente II da fig. 3), que leva a que no Inverno as praias sejam escavadas por acção dos temporais de geração local (maior energia com alta frequência), com o arrastamento das areias para o mar e a criação de dunas submersas frente às mesmas praias. No Verão, a ausência de temporais de geração próxima, e a chegada do *swell* (longos períodos resultantes de temporais gerados muito longe), vem repor a areia no seu local de origem, voltando as praias a “encher”.

UM POUCO DE DINÂMICA ESTUARINA

Atentemos agora no conceito de prisma de maré. Qualquer bacia, como a do Estuário do Tejo, apresenta uma dada área molhada que pode ou não variar significativamente entre baixa-mar e preia-mar. Entre uma e outra, recebe um dado volume de água proveniente da maré. A este volume de água, que apresenta valores extremos máximo e mínimo, para marés vivas e mortas, respectivamente, chama-se prisma de maré. É importante conhecê-lo, porque existe uma relação próxima da linear entre os seus valores médios e a área da secção disponível para aquele volume de água entrar ou sair nas cerca de 6 horas e 12 minutos correspondentes a cada meio ciclo de uma maré semi-diurna regular.



Fig. 9 – Pormenor da planta da Barra de Lisboa – 1607

Voltando a fechar a Golada, e porque o prisma de maré se manteria em valores próximos dos actuais, como o comprimento da secção é menor (agora, apenas entre o Bugio e S. Julião), para que a secção se mantenha, terá a sua cota que aumentar. A barra Sul aprofundaria naturalmente e a ponta Sul do Cachopo Norte (Bico de Pato) regre-

diria, poupando-se em dragagens periódicas. Situação esta que era a existente no início do século XX, com a golada fechada, resultado do equilíbrio natural entre o efeito da ondulação e a conjugação da maré com o caudal do Tejo.

É verdade que nem sempre a Golada esteve fechada. As crónicas disponíveis ligadas à construção do Forte de São Lourenço da Cabeça Seca, bem como planos da entrada do Porto de Lisboa dos séculos XVI a XVIII (fig. 9 e 10), e ainda cartas hidrográficas dos séculos XIX e XX referem sempre uma golada aberta com uma pequena barra (em nada comparável às hoje designadas de Barra Norte e Barra Sul), que embora chegando a ter designação própria, nunca foi muito estável, variando ao longo do tempo, quer em localização, quer em profundidades, e que era apenas praticada por embarcações de pequeno calado.



Fig. 10 – Pormenor do Plano do Porto de Lisboa e das costas vizinhas, 1756, M. Bellin

Mas ficará sempre a dúvida sobre o que sucederia caso o homem não tivesse desfeito a situação existente no início dos anos quarenta do século passado, resultado de uma última consolidação de quase cinquenta anos. Será que se aguentaria e até se iria continuando a reforçar ao longo dos anos? Ou será que um violento temporal num dos Invernos seguintes voltaria a abrir a golada? E será que voltaria a fechar de novo, dentro de um ou dois anos? São dúvidas que ficam sem resposta.

A verdade é que enquanto não se refizer o antigo equilíbrio entre a Trafaria e o Bugio, manter-se-á, talvez por séculos, uma situação próxima da actual, isto é, as areias depositadas anualmente na Caparica vão avançando para Norte, entram no Tejo pela zona da Golada, vão formando pequenos bancos submersos que se deslocam para montante, chegando mesmo a assorear ciclicamente o cais POL NATO, sendo depois apanhadas

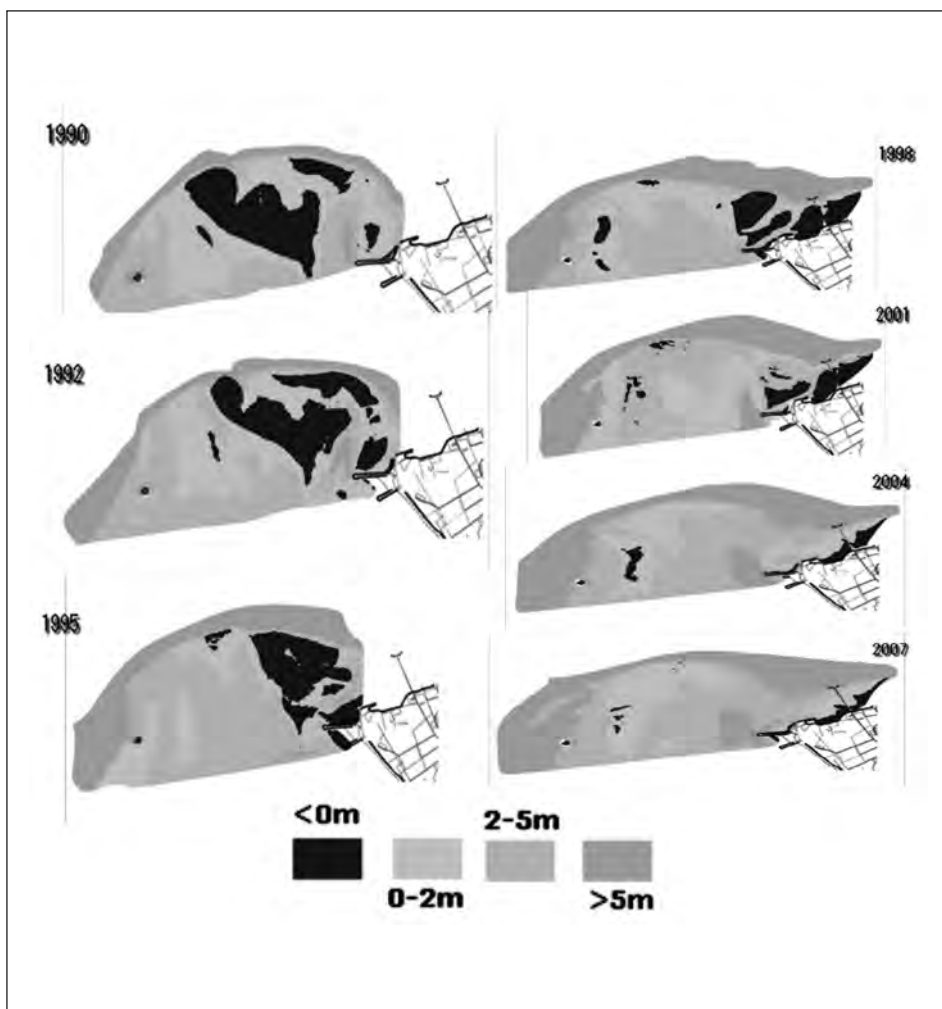


Fig. 11 – Levantamentos hidrográficos da zona da Golada efectuados entre 1990 e 2007

pelas correntes de vazante. Sete levantamentos hidrográficos feitos entre 1990 e 2007 (fig.11) corroboram esta análise. Os efeitos práticos deste “ciclo”, em termos de assoreamento, têm sido o crescimento e deslocação do Bico de Pato para SE (800m em cerca de 50 anos, com uma velocidade máxima de avanço de 22,5m/ano entre 1954 e 1970 – ver fig.12) e um robustecimento da vertente Norte do Banco do Bugio com um correspondente avanço de 700m no mesmo período de 1929 a 1985 (fig.13).

Por sua vez, esta perda mais acentuada das areias da Caparica, ao longo das últimas décadas, quer as de origem natural, provenientes de menores correntes de deriva litoral (devido à sua retenção nas barragens), quer as lá colocadas artificialmente, faz

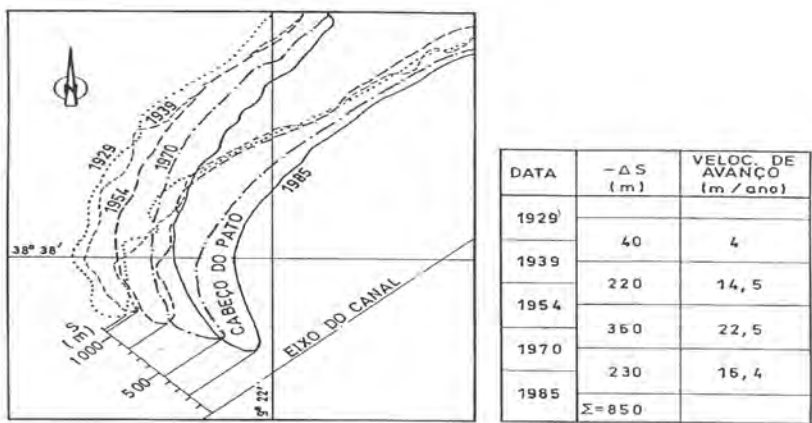


Fig. 12 – Avanço da Cabeça do Pato depois de 1929

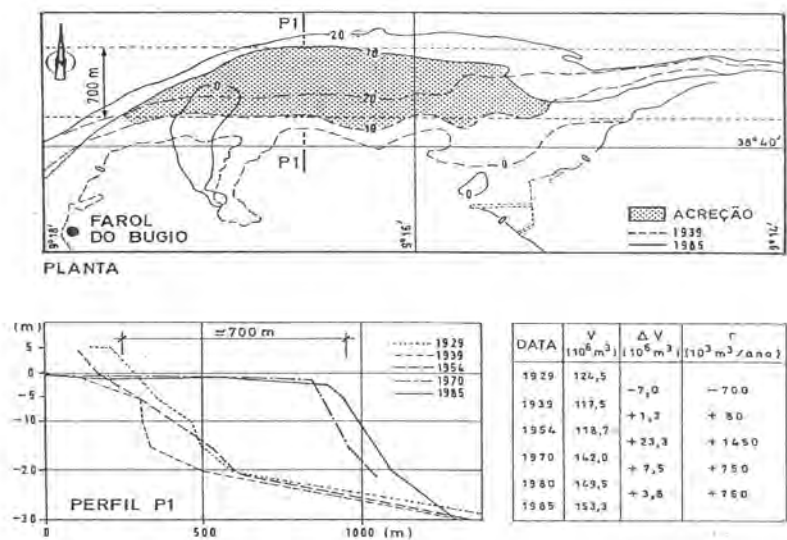


Fig.13 – Evolução depois de 1929 da Vertente Norte do Banco do Bugio

com que a abertura da Golada tenha tido os efeitos dramáticos que são conhecidos tenha tido os efeitos dramáticos que são conhecidos nas praias da Costa, apesar dos esforços feitos todos os anos para se conseguir lá reter as areias (fig. 14).

É que, esvaziadas progressivamente as praias, estas já não têm largura suficiente para aguentar o ciclo Verão/Inverno, levando a que as vagas atinjam directamente áreas que anteriormente estavam naturalmente protegidas. Repare-se que a situação da golada

fechada (ou quase fechada), correspondia à existência de um mega esporão natural, semi-submerso, com cerca de 3km de comprimento, praticamente no alinhamento da margem esquerda do Tejo.



Praia da Costa da Caparica há mais de 60 anos
Fonte: Arquivo Histórico da C. M. Lisboa



Praia da Costa da Caparica actual

Fig.14 – O desaparecimento das areias da praia da Caparica

UM POUCO MAIS DE PACIÊNCIA

Perante o quadro apresentado parece claro que não se conseguirá resolver o problema da Costa da Caparica sem que a Golada volte a ser fechada. Mas não basta fechá-la. Há que, simultâneamente, tentar colocar toda a zona afectada numa situação tão próxima quanto possível da antiga situação de equilíbrio, para que esta se atinja mais rapidamente. O porto de Lisboa ficaria muito mais protegido dos Sudoestes, criando-se simultaneamente uma zona calma numa área de grandes fundos já existente na margem esquerda do Tejo, entre a Trafaria e o Cais POLNATO.

Situação que permitiria o seu aproveitamento natural, por exemplo para a construção, sem limitações, do futuro terminal de contentores (fig. 15).

Mas aquilo que parece simples em termos de análise e explicação, não o é tão simples em termos de estudo e execução. Embora esta matéria tenha tido um grande acompanhamento por parte do Porto de Lisboa, através de estudos e levantamentos hidrográficos ao longo dos anos, o último estudo completo data de 1987, estando necessariamente desactualizado. Foi realizado a pedido do Porto de Lisboa, no sentido de suportar a decisão de voltar a fechar a Golada, sob responsabilidade e coordenação da Hidrotécnica Portuguesa, e em que também tiveram intervenções fundamentais o LNEC (na modelação matemática e física) e o IH (na execução de uma campanha oceanográfica para recolha de dados que permitissem a calibração do modelo numérico).



Fig. 15 – Detalhe da parte terminal da margem esquerda do Tejo

Tudo estava bem orientado, tendo mesmo a Administração do Porto de Lisboa (APL) mandado elaborar o correspondente Estudo de Impacte Ambiental (EIA) sem que a isso fosse obrigada pela legislação portuguesa. Foi aberto concurso internacional em 1990 para a execução da obra, tendo-se mesmo chegado à fase de selecção das propostas. No entanto, e com base no parecer da Comissão de Avaliação do EIA, a obra acabou por

ser rejeitada por despacho ministerial de Junho de 1992, com o argumento, entre vários, de que: “*não havia garantias técnicas que suportassem a sua justificação e que os resultados poderiam mesmo ser contrários ao pretendido*”. Diga-se de passagem que o primeiro responsável pelo estudo (I. B. Mota Oliveira, Professor Catedrático, IST), e em cujos trabalhos me apoiei para a elaboração de alguns aspectos deste artigo, não concordou com a argumentação técnica apresentada pela Comissão de Avaliação, contestando-a mesmo, mas a decisão estava tomada.

Pelo caminho ficam os milhões gastos com o reforço da margem direita, junto à linha de Cascais, para a proteger dos Sudoestes, ficam os milhões gastos com um muito maior volume de dragados para manter aberta a barra Sul do Tejo, os milhões gastos para a defesa possível da Costa da Caparica com os resultados conhecidos, e os muitos milhões ligados ao não desenvolvimento natural do porto de Lisboa, que levaram mesmo a que se tenha tomado a decisão, mais que discutível e sempre de validade temporária, de fazer a ampliação do Terminal de Alcântara para servir como “grande” terminal de contentores.

Este caso constitui, assim, um exemplo paradigmático das consequências que podem ter as “não decisões” ou o protelamento por décadas de uma decisão, embora baseada em argumentação técnica discutível (tratava-se de repor o que a natureza tinha criado e estabilizado ao longo de décadas), quando, afinal, as pressões tinham raízes noutros “medos”. Aqueles que se dizem defensores do desenvolvimento sustentado não podem, nem devem, condicionar os decisores a ponto de as suas decisões (ou não decisões) levarem, pelo contrário, ao não desenvolvimento e, para mais, com insustentáveis custos colaterais. Por sua vez, os decisores não se devem deixar condicionar por este tipo de pressões, embora haja sempre custos políticos a pagar.

Há que ter consciência que há que voltar a fazer estudos que vão envolver novos trabalhos de campo e simulações em modelo, para além de ter que decidir sobre o que fazer na área específica da Golada. Voltar apenas a fechar (solução minimalista), ou aproveitar o fecho para criar uma zona de aterro susceptível de ser utilizada para outros fins, enfim, potenciar a obra que se torna imperativo realizar para tentar recuperar o valor da despesa (leia-se investimento) de outra forma, que não apenas através da melhoria de condições para um futuro desenvolvimento do porto de Lisboa.

UM POUCO DE POLÍTICA

O caso do fecho da Golada é claramente um caso de decisão política a nível governamental. A partilha de competências e responsabilidades naquela área entre APL, INAG, Câmara de Almada, Ambiente, Transportes, etc..., assim o obriga. Nunca a APL, só por si, conseguirá levar uma iniciativa deste tipo a bom porto (admitindo que nela acreditava), sem o claro empenho do Governo como um todo, o qual terá que dirimir eventuais objecções de algumas das partes envolvidas. O Porto de Lisboa, pelas suas condições naturais, é irrepetível, merecendo ser potenciado para servir todo um hinter-

land de dimensão ibérica. Visto de Espanha, é o melhor porto para servir toda a região de Madrid. Articulado com Setúbal e Sines, e devidamente acautelado o escoamento de mercadorias por via-férrea, pode mesmo ultrapassar a dimensão ibérica.

Não é pois um problema que deva ser deixado apenas à decisão ou iniciativa de uma Administração Autónoma Portuária, mas que tem que ser considerado a nível da estratégia nacional para o desenvolvimento económico. A existência de uma sólida e esclarecida política portuária, para além de integrada numa política global de transportes, tem que ter, mais do que nunca como enquadramento, uma estratégia nacional de desenvolvimento e crescimento económico. Mas para isso tem que haver uma política.

Ao contrário de outras línguas, em Portugal existe apenas uma palavra – **política** – para significar quer a “ciência ou arte de governar”, quer “o modo de dirigir negócios públicos concretos”, parecendo querer lembrar-nos que não pode haver “política” sem “políticas específicas para cada um dos sectores da governação”.

Este caso da reposição das condições de fecho da Golada do Tejo, parece ser claramente um bom exemplo que, situando-se na área portuária, sector dos transportes, requer um relativamente baixo investimento público, embora se possa constituir num claro potenciador do desenvolvimento nacional.

Curiosamente, e tomando como base o que se passou há 20 anos, é daqueles projectos que, ganha a vontade do decisor político, pode ser estudado, decidido, executado e ver iniciada a exploração das condições criadas, tudo numa legislatura. Haja a vontade, haja o querer.

BIBLIOGRAFIA

Embocadura do Estuário do Tejo – Modelação matemática do Regime Hidrodinâmico. Caracterização da situação actual e evolução esperada após o fecho da Golada. Relatório Final, LNEC, estudo realizado para a Hidrotécnica Portuguesa, Outubro de 1988.

Port of Lisbon – Improvement of the Access Conditions through the Tagus Estuary Entrance, I. B. Mota Oliveira, 23ª ICCE, Veneza, 1992.

Melhoria das Condições de Acesso ao Porto de Lisboa através da Barra Sul, I. B. Mota Oliveira, 1996.

Minimização das Dragagens na Embocadura do Estuário do Tejo: análise de soluções alternativas, LNEC, estudo realizado para a Administração do Porto de Lisboa, Maio de 1998.

O Forte e o Farol do Bugio, Joaquim Manuel Ferreira Boiça e Maria de Fátima Rombouts de Barros, Fundação Marquês de Pombal, 2004.

Estuary and Lagoon Entrances, I. B. Mota Oliveira, PIANC Magazine AIPNC nº123, April 2006.

Levantamentos Hidrográficos da zona da Golada efectuados em 1990, 1992, 1995, 1998, 2001, 2004 e 2007, Instituto Hidrográfico, Marinha.

O fecho da golada do Tejo, conferência proferida por José Manuel Cerejeira, Engº Civil, na Sociedade de Geografia de Lisboa, em 23 de Junho de 2009.

O PORTO DE LISBOA E A GOLADA DO TEJO

TRANSPORTE MARÍTIMO DE CONTENTORES

OS GRANDES NAVIOS PORTA-CONTENTORES

Comunicação apresentada pelo académico
Joaquim Ferreira da Silva, em 19 de Janeiro

I – O CONTENTOR

Contentores (Contêineres – Brasil, *Containers*, *Boxes*)

São grandes caixas metálicas (normalmente de aço, por vezes de alumínio) ou de madeira contraplacada (*plywood*) reforçada com fibra de vidro, de paredes (anteparas ou laterais) rígidas, resistentes às intempéries, com dimensões normalizadas (pelas Organizações Internacionais – Agências da ONU; ISO e IMO) para o transporte de mercadorias em segurança, inviolabilidade e rapidez. Têm todos a largura de 8 pés e a altura de 8 pés ou 8 pés e 6 polegadas ou ainda 9 pés 6 polegadas.

São três os comprimentos mais utilizados: 20 pés ou 6,10 metros (que deu a unidade TEU – *Twenty Equivalent Feet Units*) 40 pés e 45 pés havendo caixas de dimensões menos frequentes como 10, 15, 24, 28, 44, 48, 53 e 56 pés.

A normalização das dimensões facilita o transporte marítimo e terrestre existente, permitindo o seu empilhamento e uma estiva fixa uns nos outros.

Enquanto que o volume exterior é *standard* o interior é variável de acordo com o material e o tipo de construção. Contudo a média do volume interior é de 33 metros cúbicos.

Nos oito cantos (quinas) dos contentores existem aberturas (ferragens de formato cúbico) de encaixe destinadas aos fechos de torção. Estes encaixe permitem não só fixá-los (peados) quando empilhados, como transportá-los por via dos braços distribuidores existente nos equipamentos que os manobram quando pegados (engatados) pelo tecto, ou nos chassis transportadores (camiões e vagões) quando fixos pelo fundo.

A sua tara varia em média entre 2230 e 3700 quilos, num contentor *standard* de carga geral de 20 pés ou 8775 quilos num *reefer*, refrigerado, de 40 pés.

A maior parte dos contentores tem, numa das duas anteparas extremas (cabeceiras), a porta por onde se enche (carrega) e vaza (descarrega) as mercadorias que transporta. Alguns têm duas portas; uma em cada extremo (porta da frente e porta traseira).

Após o carregamento a porta (ou portas) é fechada e selada (lacrada). Selo ou lacre este só aberto quando chega ao destinatário.

Existem outros tipos de contentores não normalizados pela ISO. Têm muitas das características dos contentores ISO mas sem serem certificados por este organismo. São conhecidos por Contentores de Permuta (*Swap Bodies*) podendo ser transportados pelos

mesmos equipamentos de manobra dos ISOs. Mas não empilhados por causa do seu elevado peso devido à forte estrutura de base.

O primeiro contentor embarcado num navio foi operado pela firma americana Malcon Maclean que utilizava grandes caixas normalizadas para transporte de mercadorias, em especial alimentos, ao longo das estradas dos EUA. O embarque realizou-se no porto de Nova Iorque em 26 de Abril de 1956 para um porto da costa sul.

Um contentor deverá:

- a) Ter sua característica permanente e ser resistente para suportar o seu uso repetido.
- b) Ser construído de forma a facilitar a sua movimentação em uma ou mais modalidades de transporte (camião, comboio, navio) sem necessidade de descarregar a mercadoria em pontos intermédios.
- c) Ser provido de dispositivos que assegurem facilidade da sua movimentação, particularmente durante a passagem de um veículo para outro ou entre uma ou mais modalidades de transporte.
- d) Ser construído de modo a se encher e despejar facilmente.
- e) Ter o seu interior de fácil acesso à inspecção aduaneira, sem existência de locais onde se possam ocultar mercadorias.
- f) De um tamanho tal que a área fechada pelos quatro cantos exteriores do fundo seja:
 - 1) Pelo menos 14m² (150 pés quadrados).
 - 2) Pelo menos 7m² (75 pés quadrados se estiver equipado com guarnições nos cantos superiores).

Em 1957 o petroleiro *Gateway City* foi o primeiro navio adaptado ao transporte exclusivo de contentores; transportava 226 TEUS de Newark para Houston.

Nos princípios de 2009 existiam em circulação, em todo o Mundo, mais de 200 milhões de contentores ISO.

Nota: Estes contentores são de características multimodal para circular em navios, camiões e comboios.

Os contentores não são embalagens das mercadorias mas um equipamento ou acessório do veículo transportador.

Os contentores de carga aérea designados por ULD (*Unit Load Device*), aprovados pela IATA, tem outras características e não circulam no transporte multimodal, assim como aqueles não circulam em aviões a não ser em casos muito excepcionais.

Os tipos mais utilizados daqueles contentores multimodais (ditos marítimos) de acordo com a ISO são classificados em cinco grandes grupos:

1º – CONTENTORES DE CARGA GERAL (*General Purpose Containers*)

Constituem a maior parte dos contentores em circulação. Fechados em todos os lados tem a porta numa das faces extremas ou por vezes duas portas, uma a cada face

(*Double Door Container*). Destinam-se a transporte de qualquer tipo de carga geral. Podem ser:

- a) Sem Ventilação.
- b) Com ventilação.

Os principais contentores de carga geral tipo ISO são:

Contentor de Carga Seca ou Carga Geral (*Dry Container* ou *Dry-Cargo Container*) (ISO-22/42/45G0-G1)

Contentor básico intermodal fechado com porta nos fundos (finais ou cabeceiras).

Usado para o transporte geral de todas as mercadorias secas que não requerem controlo do meio ambiente quando em viagem.

É normalmente carregado a partir duma das anteparas do fundo ou do extremo (final) e tem a porta de fecho (asas de gaivota) normalmente na antepara extrema fronteira. Também designado por Contentor Cúbico (*Cube Container*). É o tipo de contentor mais utilizado no transporte comercial de mercadorias em todo o mundo.

Contentor Aberto nos Lados (*Open Side Container*)

É um contentor fechado com portas laterais.

É também designado por Contentor de Carregamento Lateral. Tem uma ou as duas anteparas laterais abertas ou que, caso se queira, podem ser totalmente abertas. Geralmente usado para se poderem embarcar e desembarcar no seu interior as mercadorias enquanto estiver assente nos meios terrestres que o transporta (nos trilhos ou nos chassis).

Contentor Aberto no Topo (ou no Tecto) (*Open Top Container*) (ISO-22/42U1)

Contentor sem tecto e com porta nos fundos (finais ou cabeceiras).

Construído só com as anteparas verticais, ficando aberto por cima que pode ser fechado apenas com uma lona ou encerado removível por onde se enche (carrega) e esvazia (descarrega). É destinado a peças pesadas, cargas de difícil manuseio e carga seca a granel difícil de ser embarcada e descarregada pelas faces laterais. Quando a abertura se processa a meia altura do contentor designa-se por *Open Top Half Height*, (ISO-28U1). Certos tipos destes últimos têm mesmo a referência onde se localiza sua abertura *Half Height* 1448 mm, (ISO-28V0).

**Contentor de Carga Geral (Padrão) (*General Purpose Container*
(ISO-20/22/42G0-G1), *Standard Container* ou *Named Cargo Container*)**

É o contentor padrão mais vulgarizado destinado ao transporte da maior parte das mercadorias sólidas – não granéis – não perecíveis. Os que são construídos com as medidas de maior altura têm a designação de *Over Height* ou *High Cube* (ISO-25/26G0).

São muitas vezes confundidos com os Contentores de Carga Seca. O contentor padrão (TEU) tem por medidas: 20 pés x 8 pés x 8,6 pés. O contentor elevado (alto) (TEU) tem por medidas: 20 pés x 8 pés x 9.6 pés.

Contentor para Cargas Pesadas (*Hardtop Container*) (ISO-22/42U6)

Especialmente construído para transporte de cargas (peças) pesadas que normalmente são carregadas pelo tecto.

Quando ao mesmo tempo se destina a cargas pesadas e compridas designa-se por *High Cube Hardtop Container* ou *Tweendeck* (ATD = *Artificial Tweendeck*) (ISO-45U6). Ver também CONTENTOR ABERTO NO TOPO e CONTENTOR DE TECTO AMOVÍVEL.

**Contentor Desmontável (de Abater) (*Collapsible Container*)
(ISO-42P3-P8-P9)**

Contentor que quando vazio pode desmontar ou abater todas as quatro anteparas facilitando assim o seu transporte. Este tipo de contentor veio ajudar em parte à solução da enorme quantidade de contentores vazios que ocupam os terminais. Cinco contentores desmontáveis empilhados ocupam o volume dum cheio.

**Contentor Dobrável ou de Abater (*Flat Rack Fixed Ends*) (ISO-20/22/42P1-P7)
ou (*Collapsible Container*) (ISO-22/42P3-22/42P3-P8-P9)**

Contentor com as anteparas laterais de abater, dobrar, ou desmontar, mas com as extremas (cabeceras) montadas, - as quais podem também abater quando vazio - ficando similar a uma plataforma. (*Space Saver*) (ISO-42-P6). Destina-se ao transporte de peças ou maquinaria pesadas, compridas ou de formas irregulares que de outro modo teriam de ser transportadas fora dos contentores. Ver CONTENTOR DESMONTÁVEL.

**Contentor Elevado (Alto) (*High Container* / *High Cube Container*)
(ISO-45G0-G1)**

Construído para poder aumentar ao máximo o seu volume interior de modo a poder transportar mercadorias da grande volume e pouco peso.

São por norma os contentores de 40/45 pés x 9,6 pés de altura (2,9 m). Há poucos de 20 pés de comprimento.

Há quem designe de CONTENTOR ELEVADO todo aquele que tem mais de 8 pés de altura.

Contentor Fechado (*Closed Container*)

Designação dada a um contentor que não possui nenhuma das suas seis faces abertas ou amovíveis. Um contentor considera-se também fechado quando depois de carregado e selado fica pronto a viajar para o destino.

Contentor Flexível (*Big-Bag Container*)

Contentos feito de plástico, em geral polietileno que, quando vazio, se pode armazenar num menor espaço ou quando cheio, suas anteparas se amoldam às mercadorias nele contidas.

Contentor de Grande Capacidade ou Cubicagem (*High Cube Capacity*) (ISO-45G0-G1) Ver Contentor Elevado

O contentor de maiores dimensões – pelo menos de 40 pés – com uma capacidade interior maior do que os do tipo standard.

Contentor de Granéis (Sólidos) (*Bulk Container*) (ISO-22/42B3) / (*Dry Bulk Container*)

Com aberturas no tecto (escotilhas) destinado ao transporte de grão (cereal) ou produtos químicos secos a granel.

Contentor de Permuta (*Swap Body Container*)

Este contentor, se bem que muito utilizado na Europa, não é um contentor ISO mas na verdade um meio contentor, com a parte de baixo rígida com os elementos padrão dos ISOs, cantos de encaixe e fecho, que lhe permitem ser carregado num chassis de camião ou em vagão, mas tem a parte superior aberta ou coberta por uma lona ou outra estrutura amovível.

Não pode ter outros em cima. Não devem ser confundidos com os de abater (*Flat Rack*) pois estes possuem os cantos rígidos e podem ser empilhados. Também o designam por CHASSIS AMOVÍVEL.

Contentor Raso (Módulos - Brasil, *Flat Container*)

Podem ser:

De extremos fixos – *Fixed Ends* ou *Genset Ends*.

De abater – *Collapsible*.

De abater e dobrar. – *Collapsible Flush Folding*.

Contentor de Série (*Type Series Container*)

O contentor de características standard mais utilizado no seu tipo.

Compõe-se praticamente dum estrado dotado de montantes e travessas que servem de apoio lateral às mercadorias. Quando vazio bascula ou abate as partes laterais permitindo um melhor transporte.

Contentor de Tecto Amovível (Removível) (*Hardtop Container*)

O contentor com tecto metálico ou de lona desmontável ou amovível e, que tal com os contentores abertos no topo, se destina a cargas pesadas ou que pelo seu volume só podem entrar pelo topo.

Contentor Ventilado (*Ventilated Container*) (ISO-22V0-V2-V3)

Contentor que permite a ventilação interior para as mercadorias que de tal necessitam. Para tal está equipado com portas ventiladoras especiais nas anteparas finais ou laterais. Destinado ao transporte de mercadorias que possam irradiar calor, quer requeira protecção contra avarias resultantes da sudação (condensação) produzida pelas mesmas. Por exemplo alimentos como o cacau e o café. SEM VENTILAÇÃO (*Without Ventilation*) (ISO-2EG0).

Para a carga geral existe ainda o Contentor de meia altura (4 pés) com tecto de lona removível e porta nos fundos e o Contentor de meia altura (4 pés) aberto no tecto e porta nos fundos.

Contentor Pequeno (10 pés) (*Baby Container*)

Designação dada ao contentor de 10 pés de comprimento.

2º – CONTENTORES TÉRMICOS (*Thermal Containers*)

Os contentores térmicos dividem-se em dois grandes grupos:

a) Refrigerados.

b) Isolados.

Como Refrigerados temos:

Contentor Refrigerado ou Frigorífico (*Refrigerated ou Reefer Container*) (ISO-22/42R1-R7)

Construído semelhante ao Contentor Isolante tem por sua vez incorporada, embutida, uma unidade de refrigeração que se liga a um circuito eléctrico ou se processa por geradores de gasolina ou diesel (ISO-42/R3) e assim permitir que as mercadorias mantenham uma temperatura constante. (ver Nota)

Alguns são *Super Cool* (para manter temperatura de -27°C) ou *Super Freezer* (para manter temperaturas de -60°C).

São os que transportam normalmente os alimentos. Podem transportar outras mercadorias, não alimentos, que necessitem de temperatura constante, (*Reefer Container no Food*) (ISO-22/42R9).

Como Isolados temos:

Contentor Isolante (Insulado – Brasil, *Insulated Container*) (ISO-20/22/26H0)

Contentor destinado ao transporte de mercadorias esfriadas ou mesmo congeladas. Também usado para transporte de produtos de temperatura sensível ou que não podem ficar sujeitas a mudanças rápidas e bruscas da temperatura. Tem as paredes isoladas do exterior, protegendo por este meio as mercadorias nele transportadas, mas não está equipado (anexada) com unidade refrigerante como a que tem o contentor refrigerado (*freezer*). Pode ser ventilado ou não.

Nota: Estes tipos de contentores normalmente ligam-se no navio ou em terra a tomadas de energia eléctrica. Mas quando em deslocação ou em local sem tomadas dessa energia, tem incorporado um motor de combustível que produz a energia necessária até serem ligados a nova tomada.

3º – CONTENTORES DE CARGAS LÍQUIDAS A GRANEL (*Tanques*) (*Tank Containers*)

Construídos com uma estrutura cilíndrica incorporada no interior duma armação de aço a qual tem as dimensões padrão dos outros contentores:

Para líquidos: *Liquid Tank Container* (ISO-20/22/42T3-T4-T5).

Para gases: *Gas Tank Container* (ISO-20/22/42T0-T1-T2-T6-T7-/28/42T8).

4º – PLATAFORMAS (Prateleiras Rectas – Brasil, *Platforms*) (ISO-29P0)

Constituídos normalmente pela base (prateleira) dos contentores com os laterais removidos.

Simplificando, são contentores só com o chão.

Destina-se ao transporte de madeiras ou mercadorias de formato desajeitado (máquinas, veículos, etc.).

5º – CONTENTORES PARA CARGA ESPECÍFICA (*Special Container* ou *Named Cargo Container*) (ISO-22/42S1)

Contentores destinados a cargas muito específicas como animais vivos, máquinas sensíveis, vestuário (*Garmentainer*), etc.:

- a) Animais vivos (*Livestock Carrier*) (também designados por Gaiolas ou Jaulas).
- b) Indústria automóvel ou peças sensíveis (*Autmobile Carrier*) Peixe vivo (*Live Fish*).
- d) Vestuário (*Garmentainer*).

Nota final

Todos os contentores descritos nos 5 itens podem ser transportados por camiões, vagões ferroviários e navios.

Quanto ao modo como as mercadorias são embarcadas nos contentores temos ainda a seguinte designação que a todos engloba:

Contentor Completo (Carregado) (*Full Container Load*)

Designação dada ao contentor completamente cheio ou com a sua carga total.

Contentor de Grupagem ou Incompleto (*Less Than Container Load*)

Designação dada ao contentor que carrega ou estiva diferentes mercadorias provenientes de diferentes carregadores.

Designação também dada a um contentor que não fica completo com as mercadorias nele estivadas e segue assim viagem.

NUMERAÇÃO E IDENTIFICAÇÃO DOS CONTENTORES

Numeração de registo

De acordo com as normas ISO os contentores são referenciados, ou registados, por uma numeração específica de 14 caracteres, composta por um sistema alfanumérico, primeiro de 3 letras maiúsculas referenciando a nacionalidade, seguido de quatro letras

também maiúsculas a referenciar o proprietário, a última quase sempre um U, e no fim sete dígitos, o último dos quais separado dos restantes seis.

Assim temos por exemplo: **POR CSQU305438/3**.

As três primeiras letras **POR** correspondem a Portugal.

Das quatro letras seguintes as três primeiras **CSQ** correspondem ao nome do dono, do principal operador ou do porto de origem do contentor. A última letra **U** referencia a categoria do contentor; os normativos ISO referenciam três categorias:

U – Contentores para carga de mercadorias.

J - Contentores separáveis.

Z – Contentores para reboques e chassis.

Os seis primeiros dígitos (**305438**) correspondem ao número de série.

O último dígito, o que está separado, (**/3**) corresponde ao número de controlo.

Este algarismo obtém-se por um processo de cálculo a partir duma tabela com as 28 letras do alfabeto em que a **A** corresponde **10** e a **Z** a **38** e cada número correspondente é multiplicado por um factor que determina o número de controlo.

Em muitos casos o código de nacionalidade consta de quatro letras para o proprietário e duas para o país, como: **STAU/US**.

Esta numeração é feita nos lados e tectos do contentor.

Numeração de classificação ou tipo de contentor

Os contentores são igualmente classificados dentro de cada categoria com um número de 4 dígitos por exemplo: **4351**.

Esta numeração é feita nos lados e tectos do contentor

Numeração das dimensões e pesos

Os contentores têm as suas dimensões Comprimento, Largura e Altura, (quer externas quer internas) assim como Pesos e Capacidades de Carga (Carga Máxima e Tara) inscritas nas portas ou nas faces laterais.

Por exemplo:

20x8x8,6

MAX GROSS - 24000 KGS

52910 LBS

TARE - 5700 KGS

12.570 LBS

CU CAP - 2696 CU. FT

Esta numeração é feita nas portas ou nos lados do contentor.

Identificação do transporte

Quando embarcados os contentores recebem um número de seis dígitos (**420814**) que refere a posição dentro do navio; acresce as letras da companhia expedidora (**CSC**) e a letra isolada F (**Full**) indicador de cheio ou E (**Empty**) indicador de vazio.

Segue-se a identificação do porto de matrícula do contentor (**SHAI**) Shanghai, e do porto de destino (**VLCI**) Valência.

Quando o Contentor contenha mercadorias classificadas como cargas perigosas de acordo com o Código DG (*Dangerous Goods*) da IMO pode ser marcado com as letras **DG**.

II – OS NAVIOS PORTA-CONTENTORES

Genérico

O transporte dos contentores atingiu uma fase similar à dos hidrocarbonetos na década de 60 do século passado quando os grandes petroleiros começaram a ser construídos – na sequência dos diversos encerramentos do canal de Suez – e forçaram ao abate da maior parte dos navios tanques médios, obrigando a maioria dos países e refazerem os terminais petrolíferos para os receber. Sines foi um bom exemplo dessa boa política.

Hoje recebe os maiores navios petroleiros, químicos e LNG do mundo.

O porto de Lisboa deixou de receber estes navios e ninguém se queixou que o porto ia acabar....

Estamos com o crescimento dos porta-contentores na mesma fase de 1960; estão a ser abatidos os navios médios e vão ficar os gigantes e os pequenos. O que tem implicado para os novos grandes navios, e em novo posicionamento, novos terminais em condições para satisfazer a amplitude de tal crescimento e adaptação dos velhos cais de carga geral, para os mais pequenos.

Navios Porta Contentores (*Containers Vessel-Ships*)

Os navios porta-contentores são classificados de acordo com a sua capacidade de carregar estas unidades de carga. Na base dessa classificação está a medida de capacidade designada por TEU (*Twenty Equivalent Feet Units*).

O tamanho destes navios, e por conseguinte a capacidade em TEU's, tem aumentado muito ao longo dos últimos anos. Quase que duplicou em cada década – nos anos 70 transportavam, em média, 1700 TEU's (2ª geração); nos anos 80 passou para 3000 TEU's de média (3ª geração) e nos 90, para 5000 TEU's. (4ª geração).

Desde o ano de 2008 que se começaram a construir navios da 5ª geração (Post-Panamax) para 12000 TEU's e mais, e espera-se que na próxima década eles tenham capacidade para 18.000, a 6ª geração.

As previsões são de que os navios desta última geração (6ª) substituem os porta-contentores mais pequenos nos serviços de linha directa enquanto os da 5ª geração

passem ao papel de *feeders ships*.

Os navios da 5ª geração agrupam não só os porta-contentores puros como os *Roll-on Roll-off* e os *Combination Vessels*.

Assim, no mínimo, um novo Terminal deverá ter capacidade para atracar e manobrar as cargas dos navios da 5ª geração; os *Post-Panamax*.

Células (*Cells*)

Designação dada às secções existentes nos porões dos navios destinadas ao encaixe dos contentores. Geralmente têm uma altura que permite o empilhamento (estiva) de 4 a 7 contentores. Por exemplo as células flexíveis *Matson* de 150 pés de comprimento aceitam uma variedade de comprimentos de contentores, com um total de 120 pés inter-espaciais.

São assim como que elementos estruturais verticais que guiam os contentores no empilhamento e limitam o movimento horizontal.

Navio Celular (*Cellular Ship*)

Navio especialmente construído (com secções celulares nos seus porões) para o transporte exclusivo de contentores. Actualmente todos os navios porta-contentores são desenhados com esse objectivo. De entre eles destacam-se os seguintes tipos:

MALACCAMAX SIZE

Navio porta-contentores, da 6ª geração, com as medidas máximas para passar no estreito Malaca.

Comprimento: superior a 400 m, Boca: 60 m, Calado: 20 m, TEU's 18000, DW: 300000 T.

PANAMAX

Navio da 4ª geração que passa no actual Canal de Panamá. Passam assim nas eclusas actuais antes do seu alargamento previsto para 2014.

Comprimento: 228,60 m, Boca: 32,30 m, Calado: 12 m, TEU's: entre 4000 a 5000.

POST-PANAMAX "T" SIZE

Este tipo de navio, da 5ª geração, foi inicialmente programado para poder passar o Canal do Panamá no início dos primeiros estudos para o seu alargamento.

Comprimento: 366,00 m, Boca: 49 m, Calado: 15 m, TEU's: 10000.

POST-PANAMAX “II” SIZE

É o tipo de navio, da 5ª geração, para passar após o alargamento definitivo do Canal do Panamá. A inaugurar em 2014.

Comprimento: 426,72 m, Boca: 54,86 m, Calado: 18,26 m, TEU's: 12000 (são as dimensões aprovadas para as novas eclusas do Canal do Panamá).

POST-SUEZMAX

Tipo de navio permitido após o alargamento do Canal do Suez em execução.

Comprimento: 450 m, Boca: 60 m Cal: 21 m, TEU's 18000.

SUEZMAX SIZE

Tipo de navio permitido passar no Canal do Suez actualmente.

Comprimento: 400 m, Boca: 50 m Calado: 15 m, TEU's 14000, DW:137000 T.

EMMA MAERSK

À data de 1 Novembro 2008 o maior navio porta-contentores.

Comprimento: 397 m, Boca: 56 m, Calado: 15,5 m, TEU's: 15200.

Existem (final de 2008) mais sete navios gémeos do *Emma*: o *Estelle* e o *Eleonora* (2006) o *Elly*, o *Ebba*, o *Edith* e o *Evelen* (2007) e o *Eugen* (2008).

A MSC tem navios novos (série *MSC Daniela* - 2009) que sendo mais pequenos em comprimento (365,50 m) têm 16 m de calado e podem carregar 14000TEU's.

O estaleiro da Coreia do Sul – STX concluiu recentemente o projecto dum navio com Comprimento: 470 m, Boca: 60 m, e Calado: 16 m, para transportar 22000 TEU's.

Note-se que actualmente o maior navio do mundo é o superpetroleiro norueguês (*Jahre*) *Knock Nevis* (Construído em 1979 com o nome de *Jahre King*) Comprimento: 458,50 m, Boca: 68,80 m, Calado: 29,9 m e DW: 564650 T.

III – OS PORTOS E TERMINAIS

TERMINAIS PORTUÁRIOS

CAIS E PARQUE DE CONTENTORES (*Quay and Yard Containers*)

Os contentores podem ser embarcados ou desembarcados em cais para tal adaptados, normalmente equipados apenas com grandes gruas moveis sobre chassis pneumáticos que os movimentam geralmente directamente dos veículos que os trazem ou os

levam do cais para os navios. Num cais destas características, por falta de espaço, não há geralmente grande número de contentores parqueados (armazenados) ou empilhados e, por conseguinte, não tem instalado um grande número de equipamentos para o seu manuseamento; pórticos de parque, empilhadores, tractores, etc.

Os contentores podem também ser embarcados ou desembarcados a partir dum parque de contentores quando no cais ou nas áreas circundantes exista espaço livre para tal onde se armazenam para embarque ou depois do embarque.

Os dois exemplos anteriores descritos têm sido o caso típico para resolver a maioria da movimentação de contentores nos portos portugueses em que os seus antigos cais de carga geral foram aproveitados e adaptados, com o evoluir da contentorização ao longo das últimas décadas, em parques de contentores.

Mas também podem finalmente ser embarcados ou desembarcados a partir dum real e específico Terminal de Contentores.

Parâmetros dum terminal de contentores de futuro

Um Terminal de Contentores eficiente e digno deste nome é uma instalação que utiliza uma vasta área plana – de preferência rectangular – sem obstáculos incorporados ou envolventes e de tipologia informal, integrada num só todo e que permite toda a movimentação e armazenamento dos contentores ao mesmo nível. A experiência considera dois dígitos de hectares a área mínima aceitável para a sua construção – dum modo geral uma movimentação superior a 1 milhões de TEU's só se consegue em áreas próximas ou superiores a 50 hectares (proposta da MARAD – USA *Administration*), havendo alguns terminais com áreas superiores a 300 hectares. É aceitável um rectângulo com os lados de comprimento similar ao comprimento dum cais para dois navios.

Tal área deverá assim permitir que nela se possam incorporar instalações onde se encham e vazem os contentores das mercadorias, se façam verificações, manutenções e possa realizar o seu manuseamento para um escoamento rápido que satisfaça os carregados – com balanças rodoviárias – e espaço suficiente em área para longos períodos de estadia aos vazios (*Packing Technologies Inspection*).

Deverá ter torres para tomadas de energia de algumas centenas de *reefers* e de PTI.

Um Terminal tem por finalidade básica a carga e descarga de contentores e o seu transbordo entre diferentes meios (veículos) de transporte. Pode ser o transbordo entre navio e veículo em terra no cais ou em terra, de um veículo (por exemplo camião) para outro (por exemplo vagão de C.F.).

O terminal deverá ser implementado afastado das áreas urbanas ou pelo menos as suas vias de circulação, quer rodoviárias quer ferroviárias, desafogadas do tráfego urbano. Mas geralmente é parte dum grande porto que serve uma grande cidade ou um *interland* muito populoso.

Deverá ter um cais de comprimento mínimo de 1000 metros, para acostagem de dois navios post-panamax, (mais de 300 m comprimento) permitindo calados de 16 metros ao ZH.

O seu equipamento de manuseio dos contentores deverá ser constituído por 6 pórticos-cais post-panamax (três por navio), de preferível com lanças que alcancem 22 filas ou até 24 (18 no mínimo) de contentores e por um número suficiente de pórticos de parque, empilhadores, tractores, etc. de modo a que o estacionamento dos contentores seja de menor tempo possível.

Na maior parte dos portos as áreas de embarque e desembarque dos contentores são cais ou parques a tal adaptados, após a introdução, no circuito marítimo, do contentor à pouco mais de 50 anos.

No estudo feito pelo “The Cornell Group, Inc.” para a Administração Marítima dos EUA recomenda-se que um Terminal Moderno deverá ser implementado numa costa de águas profundas onde possa ser possível permutar as cargas domésticas e internacionais – importações e exportações por via de grandes navios oceânicos em ligação aos destinos internos ou a partir destes até àqueles navios.

Um terminal que pretenda entrar, ou ser escolhido, nas rotas da contentorização da última geração dos grandes navios-contentores super post-panamax deverá ter, em resumo, no mínimo:

- a) Ter cais com altura de água para atracar dois navios de grande porte. (Fundo entre 14,30 a 16,00 m) construído nas costas oceânicas ou o mais próximo delas, à menor distância das rotas marítimas. Com comprimento entre 800 a 1000 metros.
- b) Ter equipamento de pórticos de cais suficientes (mínimo seis para dois navios) para dar às operações de carga e descarga dos contentores a maior velocidade possível de modo a reduzir o tempo de escala. Média movimentação mínima aceitável, 25 contentores hora/pórtico.
- c) Ter equipamento flexível para permitir manobrar navios no sistema *feeder* (navios de 6.000 TEU's) e ligação com linhas de *short sea shipping* e *hub portos*.
- d) Ter um equipamento de manuseio de parqueamento, empilhamento e transbordo que reduza os tempos de estadia dos contentores.
- e) Ter as tomadas de energia suficientes para os *reefers* e PTI.
- f) Ter as portas de acesso aos veículos (camiões e comboios) fáceis e seguras e com instalações TOS (*Terminal Operating System*) que façam o controlo dos contentores.
- g) Ter na sua área espaço suficiente para parqueamento de camiões e para no mínimo duas linhas ferroviárias em carregamento simultâneo.
- h) Ter instalações para serventia dos funcionários que nele laboram, para os serviços alfandegários e para a manutenção e reparação de avarias. Assim como vastas instalações para o enchimento e o esvaziamento das mercadorias dos contentores.

- i) E finalmente, se possível, ter terrenos envolventes livres (*land bank*), de preferência nas zonas adjacentes às portas do terminal, para possível expansão, tendo em conta as previsões do projecto da movimentação das cargas para os próximos 20 anos.

Toda esta estrutura portuária deverá assim contribuir para que um navio porta-contentores atraque e desatraque rapidamente e na maior segurança possível.

As manobras de atracação e desatracação dos grandes navios

Durante muitos anos os portos que originaram as cidades foram desenvolvendo os seus equipamentos – cais, armazéns, estaleiros, etc. – à medida que as cidades cresciam e os envolviam.

Portos como os de Londres, Nova Iorque, Marselha, Barcelona e até Lisboa, de entre muitos, desenvolveram-se em simultâneo com o crescimento das cidades que serviam.

Mas após o último grande conflito mundial o aparecimento das frotas de navios tanques obrigou primeiro, como medida de segurança inerente às cargas que transportava, e mais tarde como consequência do grande crescimento destes navios, à procura de novos locais de atracação para esses navios fora das áreas portuárias próximas das zonas urbanas.

Posteriormente, e já recentemente com os porta-contentores a atingirem as dimensões dos grandes super-petroleiros, novos terminais têm sido construídos fora das referidas áreas portuárias e alguns deles mesmo a dezenas de quilómetros distantes das grandes zonas urbanas.

Conduzir e manobrar navios acima dos 300 metros implica normas muito específicas como:

- a) Ampla e desobstruída superfície de água.
- b) Altura de água suficiente (3 a 4 pés) para deixar espaço entre o fundo do casco e o fundo mar que torne eficiente a acção do leme e do hélice.
- c) Rebocadores potentes e de manobra capacitada.
- d) Cais com localização (o mais próximo possível do Alto Mar) e comprimento necessário para atracação e largada rápida.

Os grandes navios têm elevados custos/hora pela sua navegação.

Implementar terminais em locais que obriguem a largos percursos de navegação e tomada de tempo onera os custos do transporte.

IV – A GOLADA COMO SOLUÇÃO PARA LISBOA

O desenvolvimento do porto de Lisboa tem tido ao longo da sua história a discrepância entre os defensores do seu desenvolvimento na margem norte – mais propriamente ao longo da cidade de Lisboa, como se só ela nele marginasse – e os defensores que o advogam pelas duas margens.

No século passado essa disputa foi muito acesa e com casos relevantes em toda a sociedade portuguesa.

O primeiro caso, nos anos 20, passou-se com Alfredo da Silva. Este encontrou-se com as suas indústrias, então em Alcântara, afogadas pelo desenvolvimento urbanístico que Lisboa tomava a partir de Santos em direcção a Belém.

Alfredo da Silva compreendeu que suas indústrias só se desenvolveriam com o crescimento da Marinha de Comércio, e por conseguinte de cais para os seus navios, pelo que decidiu transferi-las e ampliá-las no Barreiro. À época com grande contestação do operariado que na maior parte habitava o vale de Alcântara.

Seguiu-se, nos anos 30, a transferência do Arsenal de Marinha e da Escola Naval, donde hoje aqui estamos todos nós, para o Alfeite ordenada pelo então Ministro da Marinha, Almirante Ortins de Bettencourt.

Ortins Bettencourt sabia que uma Armada moderna e eficiente não tinha espaço no Terreiro do Paço.

E a Marinha sabe quanto de contestação houve por tal.

Nos anos 50 foi a vez de transferir o Arsenal da Rocha, pertença do Grupo CUF, já então incapacitado para receber os grandes petroleiros, que buscavam beneficiações e reparações em Cádiz, para a Margueira. E sabemos como a decisão foi muito contestada. Incluso o também então Ministro da Marinha, Almirante Américo Tomaz que aprovava a proposta da sua ampliação sobre a doca de Alcântara – o que 50 anos depois se está a fazer com a ampliação do terminal de contentores – mas um determinado Manuel de Mello percebeu que ampliar o Estaleiro da Navalís sobre Alcântara era um tremendo erro, pois continuava entalado entre a cidade e o rio.

Incluso não aceitou as razões apresentadas pelos defensores daquela ampliação recusando mesmo a que parecia muito evidente: a questão da Rocha estar servida por caminho-de-ferro e tal não haver na Margueira.

E tinha razão; ainda hoje parece que nem um quilo de ferro desembarcou dos comboios para o Estaleiro da Rocha.

E no presente vamos ver qual a personagem que vai convencer os nossos dirigentes de que o porto de Lisboa vai ter de novo de recorrer à margem sul para se ampliar; construir um moderno e eficiente terminal de contentores para os navios da nova geração e os movimentar rapidamente e em condições de competitividade económica.

A instalação dum terminal na Golada será um item de elevada justificação para uma nova travessia do Tejo, Algés – Trafaria, esta sim, um verdadeiro alívio para a Ponte 25 de Abril ao contrário do que se pretende para Chelas – Barreiro.

Esta travessia levaria o tráfego do Sul para Norte sem cruzar a maior parte de malha Urbana de Lisboa. E de custos muito menores do que aquela proposta pelo Governo.

Em minha opinião, como factor de segurança para o porto de Lisboa, esta nova travessia deveria ser feita em Túnel. A passagem por via-férrea, poderá utilizar a via já existente na Ponte 25 de Abril.

Uma última questão importante, que se tem posto, é a de saber se deverá o porto de Lisboa ter um terminal de *transshipment*.

Este tema sido colocado por alguns especialistas dos transportes como o Eng.º Augusto Felício questionou num recente artigo seu “Porquê um porto de *transshipment* na cidade de Lisboa”.

Apesar de admitir que nos próximos anos dificilmente Lisboa movimentará mais de 500 TEU's o país deve ter dois terminais com estas características, como medida de segurança tal com se fez mantendo dois grandes portos petrolíferos; Leixões e Sines.

Concluindo, um terminal entre o Bugio e a Trafaria:

- a) Colocaria os navios junto do Alto Mar.
- b) Pouparia nas dragagens.
- c) Criaria melhores e mais desempeilhadas acessibilidades.
- d) Daria maior segurança e protecção devida ao isolamento local.
- e) Teria, em caso de acidente de poluição, menor risco para o rio e maior facilidade de a combater.
- f) Faria as manobras mais facilitadas reduzindo custos.

Quem comanda um navio de grandes dimensões dará sempre preferência a um porto que apresente um terminal com estas condições.

O PORTO DE LISBOA E A GOLADA DO TEJO

A VISÃO DE UM EX-ADMINISTRADOR

DO PORTO DE LISBOA

Comunicação apresentada pelo engenheiro
Damião Martins de Castro, em 26 de Janeiro



Não poderia começar esta intervenção sem agradecer o honroso convite que me foi dirigido para abordar o tema *Porto de Lisboa e o fecho da Golada*, dados, sobretudo, os tão grandes pergaminhos do local em que nos encontramos. Permitam-me que deixe dito, constituir de facto, para mim, um privilégio o poder dirigir as minhas palavras a esta Academia de Marinha.

Na abordagem deste tema, os meus antecessores, Almirante Francisco Vidal Abreu e Comandante Ferreira da Silva, expuseram já, na perspectiva e com o saber de que são portadores, as vantagens que traria, ao porto de Lisboa, o fecho da golada.

Não pretendo, de modo algum, abordar a importância do porto de Lisboa, na perspectiva do seu passado histórico, nem enquanto base da Marinha de Guerra, porque os conhecimentos que detenho em nada acrescem ao saber desta Academia.

Na qualidade de ex-presidente da APL, o meu contributo para esta análise focará, portanto, apenas, dois pontos. Por um lado, haverá de ressaltar a importância da preservação do porto de Lisboa e o seu desenvolvimento, enquanto infra-estrutura que serve a maior região económica do País e uma das grandes da Península Ibérica e, por outro lado, haverá de deixar expressa a minha visão, ainda que de forma breve, do que devem ser os caminhos a trilhar por Portugal enquanto Nação com uma situação privilegiada no contexto das Nações Marítimas, em que considero ter, o nosso País, uma posição relevante.

Em minha opinião, presentemente, o porto de Lisboa define a olhos vistos. Não, enquanto foco logístico e de passagem de grande parte da mercadoria que entra e sai do nosso País. É sabido que, em termos de carga total, por aqui transitaram, em 2008, cerca de 13 milhões de toneladas, sendo que nos portos, a nível nacional, foram processadas cerca de 62 milhões de toneladas, em igual período.

Portanto, o porto de Lisboa processou 20% da carga total processada a nível nacional. Visto pelo lado do número de contentores, e de TEU's a carga movimentada no porto de Lisboa vale 44% da processada a nível nacional.

Contudo, existem factos, que aliás são do conhecimento público, que comprovam a minha anterior apreciação no que concerne ao definir do porto; decorrente da natureza adversa das políticas, dos poderes e respectivas conceptualizações a que o porto se encontra sujeito.

Em primeiro lugar, creio que os governos recentes não têm entendido a importância do porto: umas vezes por fuga ou omissão, como foi o caso do cancelamento do concurso para a obra do fecho da golada; outra, por “desvario” legislativo, como julgo ser o prolongamento do terminal de contentores de Alcântara.

Portugal (principais portos)

	Carga Total movimentada ('000 tons)		
	2006	2007	2008
Porto de Aveiro	1.693	1.872	2.000
Porto de Lisboa	12.188	13.159	12.980
Porto de Leixões	14.016	14.948	15.635
Porto de Sines	27.196	26.299	25.149
Porto de Setúbal	6.204	6.834	6.124
Total	61.298	63.112	61.888

Contentores				
Contentores (nº)				Jan/Set
	2006	2007	2008	2009
Porto de Aveiro	0,00	0,00	0,00	2,00
Porto de Lisboa	343.428,00	372.476,00	371.957,00	247.201,00
Porto de Leixões	249.570,00	282.423,00	293.835,00	216.215,00
Porto de Sines	85.278,00	102.118,00	157.707,00	115.364,00
Porto de Setúbal	8.635,00	7.507,00	13.843,00	10.759,00
Total Nacional	686.911,00	764.524,00	837.342,00	

Contentores (TEU)				2009
	2006	2007	2008	
Porto de Aveiro	0,00	0,00	0,00	3,00
Porto de Lisboa	512.501,00	554.774,00	556.062,00	377.573,00
Porto de Leixões	378.387,00	433.486,00	450.026,00	337.552,00
Porto de Sines	121.956,00	150.038,00	233.118,00	176.730,00
Porto de Setúbal	15.736,00	12.425,00	19.952,00	15.948,00
Total Nacional	1.028.580,00	1.150.723,00	1.259.158,00	

Contentores (Toneladas)				2009
	2006	2007	2008	
Porto de Aveiro	47,00	40,60	577,00	75,00
Porto de Lisboa	5.197.992,00	5.712.500,00	5.676.837,00	3.778.658,00
Porto de Leixões	3.866.366,00	4.426.654,00	4.632.604,00	3.450.531,00
Porto de Sines	1.473.493,00	1.977.169,00	2.964.945,00	
Porto de Setúbal	120.448,00	118.264,00	182.705,00	152.568,00
Total Nacional	10.658.346,00	12.234.627,60	13.457.668,00	

Em segundo lugar, como é sabido e público, não é do agrado das autarquias que se opere a carga no porto de Lisboa, em especial nos locais que reivindicam como domínios da sua jurisdição.

Em terceiro lugar, têm-se feito ouvir, aqui e além, opiniões segundo as quais o porto de Lisboa deveria ser apenas e só destinado a navios de grande Turismo, os chamados navios de cruzeiro, e ainda à chamada náutica de recreio.

Em qualquer dos casos, atrevo-me a declarar, nada de mais errado. Porquê? Vejamos então os porquês?

A importância do porto de Lisboa, no plano económico é, do meu ponto de vista, fundamental para a competitividade económica da cidade e da Região em que se insere. Região notoriamente desenvolvida, quer no contexto do país, quer, como acima ficou dito, ao nível da Península Ibérica. Aqui vivem três milhões e quinhentas mil pessoas, um terço da população do País. Para um PIB Nacional de 166433 milhões de euros, a Região de Lisboa e Vale do Tejo, contribui com 75550 milhões.

Com uma população de 33%, a Região contribui com cerca de 45% para formação do PIB.

Sei por experiência própria, colhida no tempo que estive ligado a aeroportos e portos, que, estando estes ligados a cidades, são estas e não aqueles os locais de destino das pessoas e das mercadorias. É nas cidades que confluem as populações que procuram os

espaços de vida e de consumo de que usufruem. Sem a carga no porto de Lisboa a Região Metropolitana de Lisboa não poderia, necessariamente, oferecer a estas populações o nível de vida e bem-estar a que as acostumou.

Sabemos, com efeito, que um dos grandes problemas do nosso País, por todos, aliás, apregoado, é a falta de competitividade económica. Organismos internacionais credenciados falam já de “grande diferencial de competitividade”. Sabemos, também, que as cidades portuárias se constituíram á volta do seu porto, situação de que resultou uma competitividade superior à das restantes. Sabemos, por fim, que a logística dos transportes acrescenta às matérias-primas e às mercadorias um custo extra, em média uns seis a sete por cento.



Quer isto dizer que, para se ganhar competitividade económica, terá de se otimizar essa logística, sabendo à partida que a uma menor distância corresponde uma mais-valia considerável, decorrente da redução dos custos. Seria, pois, impensável transferir a carga, que passa no porto de Lisboa para Sines e Setúbal sem prejudicar seriamente a competitividade económica da cidade e da Região Metropolitana e do Vale do Tejo.

Esta realidade justifica, *per se*, a visão de outro futuro do porto de Lisboa.

QUAL A VISÃO, OU QUAL O FUTURO?

Para começo de intenções, seria necessário não reincidir no erro cometido em Alcântara, com o alargamento do terminal de contentores. A reivindicação por parte do concessionário, sendo já antiga, nunca tinha feito vencimento. Contudo, desta vez avançou e, em meu entender, nos piores moldes, por razões, de todos, conhecidas.

Enquanto ex-presidente do porto de Lisboa, mantenho o que sempre afirmei, a partir do momento em que tive acesso ao contrato: “*Jamais o assinaria*”.

O pronunciamento do Tribunal de Contas é do domínio público. Na Assembleia da República correm, e a meu ver justificadamente, os processos legislativos conducentes á sua anulação. Que seja aprovada em boa hora essa decisão, para bem do porto e das populações que por aqui vivem e trabalham.

Com efeito, ter ganho o estatuto de definitivo um terminal nascido provisório e que assim deveria morrer constituiu um rude golpe nas perspectivas futuras do porto. Esta convicção ganha maior firmeza se considerarmos que, desde a sua nascença, se concebera já uma alternativa com características de perenidade. Essa alternativa foi já aqui explanada, e bem, nas sessões em que entrevistaram o senhor Almirante Francisco Vidal Abreu e o senhor Comandante Ferreira da Silva.

É que não basta dizer que se acaba com o terminal de contentores de Alcântara. É simultaneamente necessário pensar, com seriedade, num terminal alternativo dentro do porto de Lisboa. Ali está, minhas senhoras e meus senhores, um dos maiores terminais de contentores a nível nacional.

Seguem-se novas reivindicações, por parte de outras zonas da margem norte, onde existem já terminais de contentores. Uma delas, em Santa Apolónia, por necessidade da construção da terceira travessia do Tejo. Outra, porque o movimento de contestação dá dividendos a quem o impulsiona, quando mais não seja em termos populares.

Não há dúvida que sobre o rio Tejo e sobre as suas margens se tem operado transformações que são, indiscutivelmente, limitativas da actividade do porto. Mas, também, benéficas para as populações que por aqui vivem ou que aqui desejam deslocar-se. As zonas que pertencem ao porto, e que nem hoje nem no futuro têm vocação portuária devem, ser dele excluídas para ingressar na competência das autarquias, em moldes a definir. Não só em Lisboa, como também a nível nacional.



Esse caminho, tem sido seguido com êxito por outros países, foi concretizado, entre nós, na zona do Parque das Nações, uma zona portuária degradada que é hoje um dos *ex-libris* de Lisboa, em grande parte devido às especificidades que envolveram o projecto Expo 98 que possibilitaram uma tão profunda transformação. Cabe aqui lembrar, porém, que, ao tempo, não foi fácil vencer as forças que se opunham ao modelo de urbanização adoptado.

A terceira travessia do Tejo, que se anuncia, introduz limitações ao funcionamento do porto, já tive oportunidade de expressar, publicamente, a minha oposição ao seu traçado; mas traz, certamente, vantagens para as populações de ambas as margens, e não só. De referir, ainda, a zona das docas e a envolvente do terminal de contentores de Alcântara, para onde se fala já de um jardim junto dos contentores. A ser verdade, limitará e muito, a operação portuária.

Surge, assim, a questão fundamental: Como manter o porto com as valências actuais, se é às populações que cabe a vivência e usufruto das singulares margens do rio?

A solução para este aparente dilema, não é nova nem original, dado que outros a têm experimentado e com êxito. São tantos os exemplos, que será supérfluo citar, e demais o senhor Comandante Ferreira da Silva já os referiu na sessão anterior, Londres, Nova Iorque ou Marselha.

O porto tem de caminhar para fora da cidade. Tecnicamente falando, é sabido que as condições de fundos e navegabilidade óptimas estão alocadas na foz do Tejo, em especial na margem sul. É, pois, nessa direcção que o porto tem de caminhar. Uma tal solução, que já esteve em cima da mesa, deve, no meu entender, voltar a ser equacionada.



Às Autarquias não agrada o manuseamento da carga nas suas zonas de influência. É um facto. Enquanto presidente do porto, cheguei a ouvir afirmar que a Silopor devia abandonar as actuais instalações. Devo admitir que conhecia, com algum detalhe as suas funções, dado o facto de ter sido o primeiro presidente do seu Conselho Fiscal. Quando perguntei para onde deveria fazer-se a mudança, apenas obtive como resposta: “*para o Alentejo, sei lá!*”.

Da minha experiência de autarca (cabe aqui relembrar os oito anos de presidência da Assembleia Municipal de Vale de Cambra, por sinal uma das autarquias que mais serve e se serve dos portos de Aveiro e de Leixões, dado tratar-se de uma região muito industrializada e com vocação exportadora), constato que a filosofia do poder autárquico é, e bem, a defesa intransigente da vida e do bem-estar das populações. Afinal são elas que elegem os autarcas. Mas atenção! Os interesses do todo Nacional devem sempre prevalecer sobre as conveniências das autarquias, por muito importantes que estas sejam.

É nesta categoria que se inscreve o caso de que vos falava. Nem o porto de Lisboa pode definir, nem a Silopor – que presta um serviço de muita relevância na silagem das matérias-primas que alimentam o nosso quotidiano – deve ser desactivada ou trasladada de local apenas por capricho autárquico e, sobretudo, sem uma análise, cuidada, dos efeitos práticos dessa alteração. A Silopor nasceu para responder não só às necessidades nacionais, mas também como infra-estrutura estratégica, certamente como outras que se situam ao longo da nossa costa.

Quanto àqueles muitos que pensam que o porto de Lisboa deve destinar-se só para turismo e lazer, creio que desenham projectos conceptualmente harmoniosos, mas que, do meu ponto de vista, constituem erros estratégicos graves e de efeitos um tanto ou quanto populistas, se tivermos em conta a origem dessas propostas.

Bastará, aliás, pensarmos se é possível que exista uma cidade possuidora de um porto com o de Lisboa, que tenha abdicado *tout court* da exploração do seu porto. E se existe, o que lhe aconteceu em termos de competitividade e de nível de vida das populações?

Não tenhamos dúvidas. O porto tem uma função que, como referi, é indiscutível: Servir a cidade de Lisboa e a maior região económica do País. Mas, para haver porto tem de haver mercadorias em trânsito. Tem de haver transporte marítimo para as transportar. E, acima de tudo, o conjunto das várias componentes deve ter como objectivo imprimir competitividade, de forma a rivalizar com os restantes portos nacionais e internacionais e com outros modos de transporte.

Não é possível, de forma precisa e sem margem de erro, prever o futuro. Mas, aquando da minha primeira vinda a esta Academia, ouvi o senhor Almirante Vieira Matias, falar acerca da figura de Dom Nuno Álvares Pereira. Referindo-se a essa figura maior da nossa História afirmou que ele: “*soube analisar o passado interpretar o presente, compreendê-lo e empurrar o futuro para o sítio certo*”. Considero que será precisamente essa a forma de se poder evitar a situação que o porto está a atravessar, situação que eu definiria como o desaparecimento enquanto “porto de carga”.

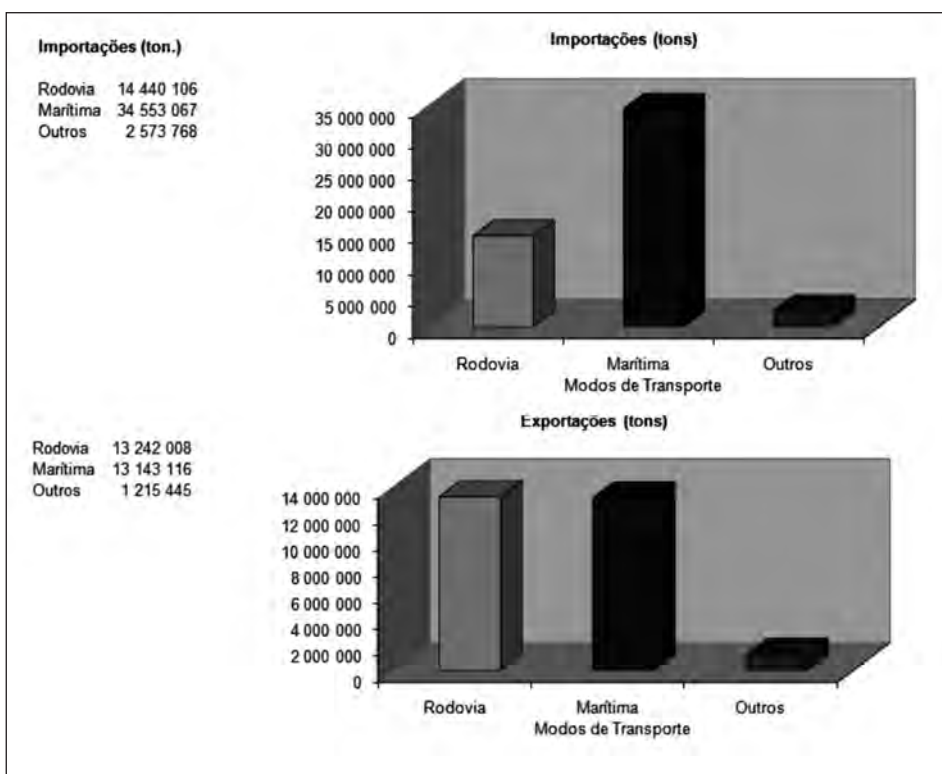
É certo que, com a adesão à CEE, hoje União Europeia, as nossas trocas comerciais passaram, em boa parte, da carga dos portos para carga nas rodovias. Os parceiros comerciais também evoluíram e aqui ao lado, a Espanha, de parceiro irrelevante passou a parceiro importante.

Na exportação a carga, transportada na rodovia, ultrapassa já a carga marítima. Será por isso que já circulam notícias, segundo as quais a carga não cresce nos portos.

É um facto que a importância dos portos decresceu, mas mesmo assim, os portos, nomeadamente o de Lisboa, mantêm um elevado grau de importância que é preciso preservar.

Tive, recentemente, oportunidade de ler duas declarações, uma do Secretário de Estado dos Transportes de Portugal e outra do Secretário-geral dos Transportes de Espanha, as quais são sempre indicadores da orientação política do sector de cada País.

Carga transportada Import/Export



O Secretário de Estado dos Transportes Português afirmou que: “*No transporte de mercadorias (...) não é nossa intenção meter carga à força nos comboios ou navios, criando exorbitantes incentivos negativos ao transporte rodoviário, como por vezes algum fundamentalismo deixa entender*”.

Depois de dissertar sobre a arrumação da mercadoria pelos modos de transporte rodoviário, ferroviário e portuário e de reconhecer que os Pirenéus são todos os dias atravessados por 20000 camiões e 400 vagões, o Secretário-geral de Transportes de Espanha acaba dizendo: “*Pero estamos a tiempo de proporcionar un câmbio*” (Estamos a tempo de proporcionar uma mudança).

Há, pois, que concluir que a importância dos portos foi, é e continuará sendo indiscutível e estou certo de que, no futuro, será imprescindível por razões várias, muito em especial devido à implementação do Transporte Marítimo de Curta Distância, adentro do espaço comunitário, mas também por razões de natureza ambiental e de desconges-

tionamento rodoviário. É objectivo da EU, cito: “*explorar todo o potencial do transporte marítimo de curta distância e dos serviços de transporte marítimo em benefício das empresas e dos cidadãos na europa*”.



Perante o Parlamento Europeu, recentemente, o novo Comissário dos Transportes. O Senhor Siim Kalas, reiterou esse objectivo e referiu-se a: “*um pacote marítimo*” de ajudas que será apresentado durante este ano.

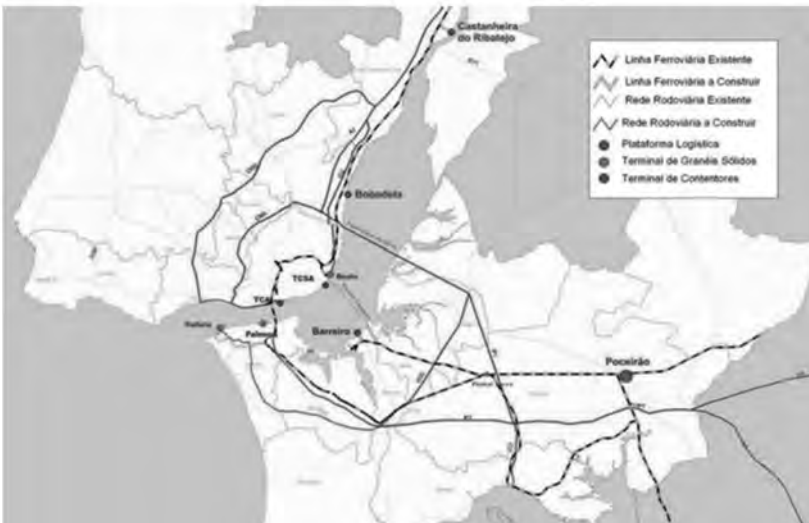
Então, chegada a hora! O porto de Lisboa tem de ser capaz de despertar outro interesse nos poderes a que está sujeito, sejam eles o Governo ou as Autarquias e tem ainda de saber demonstrar às populações desta Região económica a sua mais-valia. Tem de crescer e fazê-lo em direcção à foz do rio Tejo, onde vai encontrar os fundos de que carece e as condições de navegabilidade necessárias projectando-se para fora da cidade que o viu nascer. Para tal, como aliás, aqui foi dito nas sessões anteriores, há que avançar com os estudos tendentes á construção do fecho da golada e a consequente construção do grande terminal na zona da Trafaria.

Perguntar-me-ão, qual o custo desta obra. Dir-vos-ei que desconheço o valor desse orçamento. Mas, estou em condições de afirmar que a obra que vão fazer em Alcântara, em especial a secção subterrânea, no chamado caneiro de Alcântara, vai certamente envolver verbas avultadíssimas. Ora, entre uma hipótese e outra, seria bem melhor fazer

Intermodalidade e Logística



Administração
Porto de Lisboa



Castanheira do Ribatejo

Bolandela

TCSA

Barreira

Póvoa

Póvoa

Legenda:

- Linha Ferroviária Existente
- Linha Ferroviária a Construir
- Rede Rodoviária Existente
- Rede Rodoviária a Construir
- Plataforma Logística
- Terminal de Grandes Sólidos
- Terminal de Contentores

Que fazer de imediato? Informar a opinião pública, recuperar o ante-projecto inicial, estudar o impacto ambiental com todo o cuidado, visto que foi um dos impeditivos anteriores, e seguir em frente.

Para terminar, gostaria de abordar ainda um tema, recorrente, mas nunca excessivo, sendo, aliás, minha convicção – dito *en passant* – que nunca será de mais falarmos de tudo, para que alguma coisa mude.

Todos se recordam certamente do discurso do então Primeiro-Ministro, proferido no Mosteiro dos Jerónimos aquando da nossa adesão à CEE, em 12 de Junho de 1985.

Dizia ele que: “*seremos igualmente fiéis à nossa vocação atlântica, tendo visto, pelo presente Tratado, reconhecidos os nossos direitos sobre uma vastíssima zona desse oceano, que*

tão intimamente conhecemos há séculos e cujas imensas potencialidades importa urgentemente saber aproveitar”.

Na busca desse “saber aproveitar”, têm-se feito algumas tentativas ao longo destes anos, ora criando o Ministério do Mar, ora passando-o a Secretaria de Estado. A meu ver, com pouco sucesso.

No Verão de 2009, foi publicado um estudo da Associação Comercial de Lisboa que não queremos deixar de louvar. Está de parabéns o presidente da Associação, Dr. Bruno Bobone.

O referido estudo intitula-se; *Hipercluster da Economia do Mar* e nele se equacionam uma série de itens que interessa desenvolver de forma coordenada. Trata-se de uma chamada de atenção, dirigida às instâncias políticas e à sociedade civil, para a importância da economia do Mar. Ali se deseja e se afirma possível que o valor directo, e repito, directo, das actividades económicas ligadas ao Mar: *“aumente o seu peso directo na economia portuguesa de dois por cento do PIB para quatro a cinco por cento no final de 2025”*. Quer isto dizer que, em pouco mais de uma dúzia de anos, se pretende, duplicar os valores actuais.

Todos sabemos: a política do Mar é hoje, em grande parte se não na totalidade, definida em Bruxelas e Estrasburgo. É, portanto, aí, nesses Fóruns, que devemos fazer valer as nossas posições.

Em primeiro lugar, porque é nossa uma vastíssima zona desse Atlântico, correspondendo, em termos de Zona Económica Exclusiva, a dois terços do Mar da União Europeia. Em segundo lugar, porque tão bem a conhecemos.

O Mar foi, durante muito tempo do passado, o nosso destino e dele nos vieram lágrimas e grandeza.

Que papel desempenhará ele no nosso futuro colectivo? Eis a grande questão.

Tenho dito. A todos muito obrigado.

O PORTO DE LISBOA E A GOLADA DO TEJO

Síntese apresentada pelo académico
Francisco Vidal Abreu, em 26 de Janeiro

1. INTRODUÇÃO

Nos dias 12, 19 e 26 de Janeiro de 2010 realizaram-se na Academia de Marinha três palestras centradas no tema em epígrafe, mas constituindo visões distintas que adiante se resumem. A primeira, uma visão hidro-oceanográfica, a segunda, a visão de um capitão da Marinha Mercante e a terceira, a visão de um ex-administrador do Porto de Lisboa, respectivamente da responsabilidade do Almirante Francisco Vidal Abreu, do Comandante Joaquim Ferreira da Silva e do Eng^o Damião Martins de Castro.

A iniciativa teve por finalidade acordar a discussão sobre a necessidade do fecho da Golada do Tejo e teve como origem próxima a tão falada decisão da APL em expandir o Terminal de Alcântara para a operação de contentores.

2. BREVE RESENHA HISTÓRICA

Que se conheça, a Golada do Tejo (designação vulgar para a passagem entre a Cova do vapor e o Bugio) tem-se mantido aberta ao longo dos séculos tendo, no entanto, fechado naturalmente durante mais de 50 anos, de finais do séc. XIX até meados do séc. XX. Reabriu, por acção do homem, quando da zona foram retiradas cerca de 14,5 milhões de metros cúbicos de areia para aterros na margem direita do Tejo, especialmente para o troço entre Belém e Algés. Desconhece-se o que teria sucedido se não tivesse havido esta intervenção. Poderia muito bem ter continuado fechada, reforçando-se mesmo a acumulação de areia naquela ligação.

Informações recolhidas dizem que no início dos anos 70 houve, por parte de um grupo privado, intenções de construir um estaleiro naval na zona da Golada que, naturalmente, seria fechada. O projecto foi chumbado por a então AGPL, hoje APL, ter intenções de se instalar na mesma área. Mais recentemente, em 1989, foi realizado um estudo pela Hidrotécnica Portuguesa a pedido da APL, no sentido de encontrar a melhor solução para o canal da Barra poder vir a receber os futuros porta-contentores da 4^a geração. Estudadas várias soluções, é recomendado o fecho da Golada. Aberto o concurso internacional, por decisão do Conselho de Ministros de 1992, foi a obra suspensa face às posições de uma Comissão de Avaliação do Estudo de Impacte Ambiental, embora esse mesmo estudo, então não obrigatório, tivesse concluído pela possibilidade da obra.

De então para cá têm continuado a realizar-se estudos que ajudem a melhor entender a hidro e morfodinâmica da parte terminal do Estuário do Tejo, mas sem uma inten-

ção concreta dirigida ao fecho da Golada e a um mais completo aproveitamento da margem esquerda do rio nessa zona.

3. A VISÃO HIDRO-OCEANOGRÁFICA

O vento dominante na costa W de Portugal continental é de NW, o que origina uma ondulação predominante do mesmo sector. Esta ondulação dá, por sua vez, origem a uma corrente de deriva litoral (formada por sedimentos em suspensão) de Norte para Sul. O efeito da difracção provocado pelos cabos Raso e Espichel faz, no entanto, que na zona da Caparica e da península de Tróia, respectivamente, esta corrente seja de Sul para Norte.

Quando a Golada estava fechada, como que existia um mega esporão a reter as areias que assim encheram as praias da Costa da Caparica, dando origem ao extenso areal que se manteve por largas décadas e que muito contribuiu para o desenvolvimento daquela zona em termos balneares. Aberta a Golada, as areias voltaram a passar para dentro do Tejo, assoreando ciclicamente a parte terminal da margem esquerda, acabando por sair com as sucessivas vazantes.

As principais consequências da abertura da Golada foram, para além do referido assoreamento da margem esquerda e do emagrecimento extremo da Caparica, o crescimento da vertente N do banco do Bugio (700m em 50 anos) e o crescimento para SE do Bico de Pato – ponta SW do Cachopo Norte (800m em 50 anos), o que se traduz num muito maior esforço de dragagens para manter a Barra Sul permanentemente aberta, independentemente da maré, para os navios de maior calado que praticam o porto de Lisboa.

O já referido estudo de 1989 concluía ser o fecho da golada a melhor solução para a manutenção da Barra Sul pois, diminuindo o comprimento da secção por onde entra e sai um dado volume de água em cada ciclo de maré (designado por prisma de maré), a cota da secção tem forçosamente que aumentar, aprofundando assim, naturalmente, a Barra Sul. Acresce que a obra do fecho, por efeito de ressonância, ainda faria aumentar o prisma de maré o que, por sua vez, iria reforçar o aludido aprofundamento.

Como vantagens adicionais do fecho da Golada eram ainda consideradas as seguintes: constituía uma solução para a retenção das areias da Caparica, como já antes sucedera; melhorava a protecção do farol do Bugio; melhorava a protecção das infra-estruturas da margem direita, por menos expostas aos Sudoestes e, finalmente, ficavam criadas as condições para um aproveitamento da zona terminal da margem esquerda, com fundos naturais da ordem dos 20m e águas tranquilas face à protecção dada pela obra marítima.

Decorridos que são quase 20 anos, e face às vantagens expostas, parece recomendável que novos estudos sejam efectuados recorrendo a modelação física e/ou numérica, mas orientados especificamente para o fecho da Golada, e para a análise de todos os seus efeitos, designadamente sobre o Cachopo Norte com a determinação de eventuais obras adicionais de correcção que se tornem necessárias face a este tipo de intervenção.

4. A VISÃO DE UM COMANDANTE DA MARINHA MERCANTE

Quando em 1956 o americano Malcon Maclean fez o 1º embarque, em navios, das suas grandes caixas normalizadas, onde habitualmente transportava as suas mercadorias, estávamos longe de pensar na grande revolução que tal originaria nos transportes globais, muito em especial o marítimo.

A normalização das dimensões dos designados contentores veio facilitar a sua utilização nos transportes marítimos, nos ferroviários e rodoviários (excluindo os aéreos que têm outras características muito específicas), permitindo o seu fácil movimento, empilhamento e uma estiva fixa uns nos outros. A estas características básicas acresceu serem construídos de modo a se encherem e despejarem rapidamente e após fechados manterem as mercadorias protegidas e seguras.

Apesar de todas as contestações, que tais caixas sofreram, o número de contentores posto em serviço cresceu ano após ano e nos finais de 2009 circulavam em todo o globo mais de 200 milhões de TEUS (Medida de contentor de 20 pés de comprimento).

Face a tal revolução os portos adaptaram os seus cais com espaços necessários ao seu parqueamento; substituíram os velhos guindastes por pórticos e outros equipamentos para o seu manuseamento e procuraram ampliar as vias de comunicação para um melhor escoamento dos mesmos.

A maior parte dos navios de carga geral foi substituída por novos navios porta-contentores especificamente construídos para o seu embarque escoado tanto nos porões como acima do convés.

Alguns dos então mais importantes portos do mundo, como Londres, Nova Iorque, Roterdão, Antuérpia, Marselha, de entre outros, deixaram mesmo os seus velhos cais e construíram amplos e modernos terminais fora das suas zonas urbanas, nas proximidades do Mar Alto, na busca de melhores fundos e maiores facilidades para a manobra e segurança dos navios.

Nos últimos anos assistimos a um crescente aumento no tamanho dos porta-contentores (similar ao que se passou com os petroleiros nos meados do século passado) seguido da decisão de se alargar o Canal de Panamá para a sua passagem (2014) originando consequências para uma segunda revolução neste tipo de transporte: o igual contínuo aumento dos contentores em serviço.

Portugal tem, na proximidade da sua costa, o ponto de cruzamento da maior intensidade de tráfego marítimo mundial originado pelo encontro das rotas das Américas para a Europa e África-Ásia. Factor este que deve levar os responsáveis pelos portos a fazer face à situação prevista.

Lisboa, se quiser entrar no desafio dela advindo, com os navios de mais de 300m e de 10.000 TEUS, deve pensar em construir um terminal consonante aos parâmetros que os organismos internacionais recomendam; situado numa zona ampla e desobstruída, com fundos de 16m ou mais, cais com condições e equipamentos para dois navios gigantes, localizado em zona desimpedida do denso urbanismo e rápido e fácil acesso ao Mar Alto.

Considerando os parâmetros acima é nosso parecer que só na zona da Golada, Trafaria – Bugio, se poderão encontrar as condições para se executar um terminal de tais condições, caso se decida voltar a fechar as areias que do local, há décadas, foram dali removidas.

Os custos da operacionalidade com os grandes navios – consumos, manobras, seguros, estadias, etc. – dificilmente aceitariam que se projectasse no porto de Lisboa um local mais a montante, para um terminal da nova geração da contentorização, do que o possível na Golada merecedor da nossa concordância.

5. A VISÃO DE UM EX-ADMINISTRADOR DO PORTO DE LISBOA

A minha intervenção tenta esclarecer dois pontos: (1) A importância da preservação do porto de Lisboa como motor de desenvolvimento; e (2) Visão do Portugal marítimo.

O porto de Lisboa é fundamental a nível local, mas também nacional. Representa 20% da carga total processada nos portos portugueses e 44% da carga em contentores a nível nacional. A cidade e a região sairiam muito prejudicadas se o porto deixasse de processar carga e a mesma fosse transferida para Setúbal e Sines.

Contudo o porto definha a olhos vistos. Por três razões principais: em primeiro lugar, creio que os governos recentes não têm entendido a importância do porto de Lisboa; umas vezes por fuga ou omissão, como foi o caso do cancelamento do concurso para a obra do fecho da golada; outra, por “desvario” legislativo, como julgo ser o prolongamento do terminal de Alcântara. Em segundo lugar, não é do agrado das autarquias que se opere a carga no porto de Lisboa. Em terceiro lugar, opiniões defendem que o porto de Lisboa deveria ser destinado, somente, a navios de grande Turismo e Náutica de recreio.

Na minha opinião nada de mais errado.

A importância do porto de Lisboa, no plano económico é fundamental para a competitividade económica da cidade e da região em que se insere. É portanto necessário manter a carga no porto de Lisboa construindo para o efeito um novo terminal junto à foz do rio Tejo (Trafaria) e para tal ter-se-á de proceder aos estudos conducentes ao fecho da golada do Tejo.

Os interesses do todo Nacional devem prevalecer sobre as conveniências das autarquias, por muito importantes que estas sejam.

Será possível que exista uma cidade possuidora de um porto como o de Lisboa, que tenha abdicado *tout court* da exploração da carga no seu porto?

No entanto deve atender-se aos movimentos que visam a limitação da operacionalidade do porto; reivindicação das populações, das Autarquias e ainda à decisão do Governo com a construção da terceira travessia do Tejo. O novo centro de gravidade do porto deverá surgir junto à Foz.

Considero que Portugal tem uma posição relevante no contexto das Nações Marítimas, mas precisa fazer vingar nos Fóruns adequados, Bruxelas e Estrasburgo, essa situação privilegiada, porque é nossa “uma vastíssima zona desse atlântico” (dois terços do Mar da União Europeia em termos de ZEE). Devemos canalizar as nossas energias no

aproveitamento dos recursos marítimos e no objectivo de duplicar até 2025 a contribuição da economia do Mar na formação da riqueza nacional.

A ancestral vocação marítima do nosso País tem de prevalecer. O Mar foi o nosso destino, o Mar tem de fazer parte do nosso futuro.

6. SÍNTESE CONCLUSIVA

A zona da Golada já esteve fechada, de forma natural, durante mais de 50 anos. Reabriu por intervenção do homem, tendo como principais consequências um maior esforço de dragagens na Barra Sul e o desaparecimento do grande areal da Caparica.

O último estudo especificamente dedicado ao fecho da Golada, de 1989, conclui que a obra é, do ponto de vista fisiográfico, não só possível como desejável, com a vantagem adicional de criar, na parte terminal da margem esquerda do Tejo, uma zona de águas tranquilas, com grandes fundos naturais, susceptível de ser aproveitada pela APL para criação de novas infra-estruturas.

A revolução do transporte normalizado através da contentorização, nascida em 1956, criou raízes e não mais parou de crescer. No final de 2009 circulavam em todo o globo mais de 200 milhões de TEUS. Para responder a tal movimento, os portos de todo o mundo adaptaram os seus cais e alargaram as áreas de estacionamento.

Mas esta revolução não só continua, como irá ter um novo salto com o alargamento do Canal do Panamá em 2014, o que irá proporcionar o aparecimento de novos navios com mais de 300m de comprimento e 16m ou mais de calado.

Para se prepararem para esta evolução, os grandes portos criaram infra-estruturas novas, mais ao mar, em locais desimpedidos e de fácil acesso a novas redes viárias, com maiores fundos, migrando assim do centro das cidades onde tinham tido berço, num processo dirigido para a diminuição dos custos operacionais, com o consequente embaçamento das mercadorias.

O Porto de Lisboa situa-se no cruzamento da maior intensidade de tráfego marítimo mundial, representando 20% de toda a carga processada nos portos nacionais e 44% da carga contentorizada. Mas está a definhar. E, quando um porto definha, isto reflecte-se em toda a zona metropolitana envolvente.

É, pois, importante travar este processo, não só pela importância que o Porto de Lisboa tem, mas também pela que poderá vir a ter a nível da economia nacional. Para tal, precisa de se preparar, como outros já fizeram, para receber os futuros porta-contentores, não se vendo outra alternativa para tal fim a não ser o local abrigado que resultará da obra do fecho da Golada.

Considera-se um erro estratégico a aposta feita na expansão do Terminal de Alcântara, mesmo que a título provisório. Será sempre uma perda de tempo e um desperdício de dinheiro, pelo que se recomenda vivamente o reinício dos estudos conducentes à obra do fecho da Golada. Esta obra permitirá uma solução virada para o futuro, relançando a maritimidade nacional, e constituindo um sólido contributo para que em 2025 possa duplicar a contribuição da economia do mar na formação da riqueza nacional.

EM TORNO DA MISTIFICAÇÃO COLOMBO COLON: SEUS CÍRCULOS PESSOAIS E CIÊNCIA NÁUTICA

Comunicação apresentada pelo engenheiro
Carlos Calado, em 2 de Fevereiro

Os exames antropomórficos efectuados pela Universidade de Granada às ossadas de Don Diego Colón, irmão do Almirante, demonstram que ele morreu com cerca de 56 anos de idade.

Os documentos relativos a Giacomo Colombo, irmão de Cristóforo Colombo, mostram que teria 48 anos quando morreu o irmão do Almirante. Nem o nome nem a idade coincidem!

O perfil de ADN extraído das ossadas do Almirante Don Cristóbal Colón foi comparado com o ADN de 477 amostras obtidas nos 'Colombo' de Itália, 'Colom' da Catalunha e 'Coullon' do sul de França. Nem uma mostrou qualquer semelhança. Não são da mesma família!

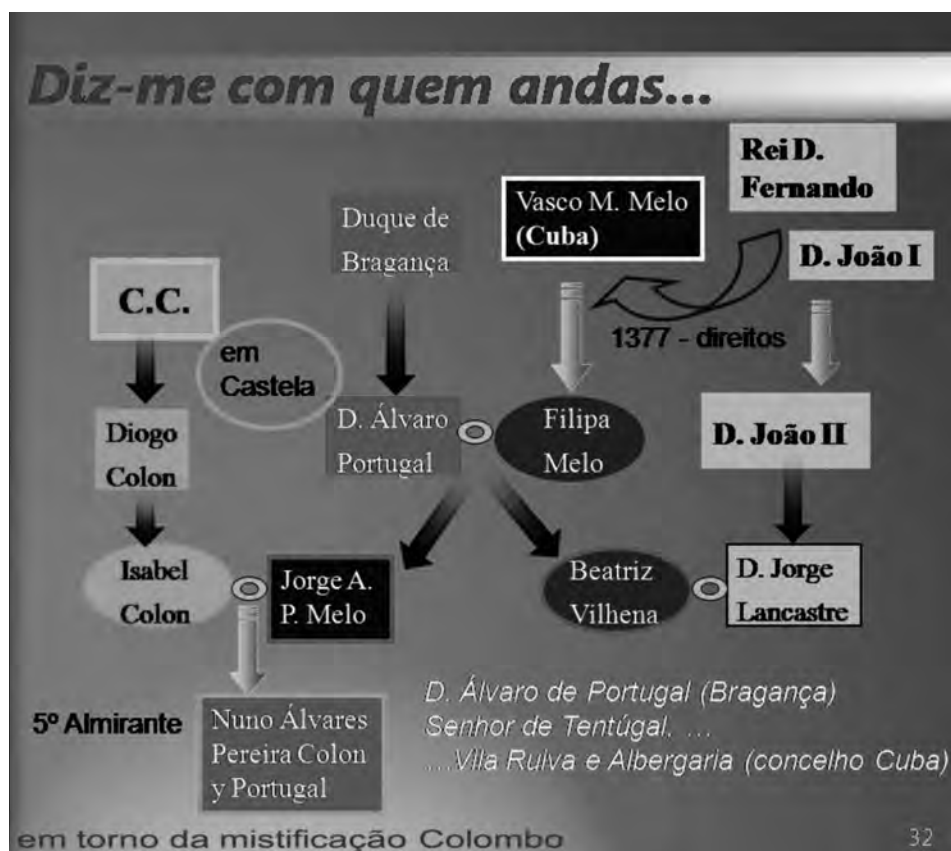
Um dos aspectos que tem sido pouco explorado pelos historiadores para determinar quem era, efectivamente, o Almirante é a pesquisa e estudo das suas ligações pessoais próximas. As suas relações a nível familiar, social e profissional.

Na época os casamentos assumiam uma importância determinante na sociedade. As famílias de determinados extractos sociais casavam os seus membros entre si, em redes muito fechadas e restritas. Os casamentos exprimiam perfeitamente quais as relações existentes entre as famílias.

Desde sempre que aconteceram vários casamentos entre descendentes do Almirante e membros de importantes famílias portuguesas. Não houve um único casamento entre descendentes do Almirante e membros de famílias de Génova. Houve apenas um casamento entre um descendente do Almirante e um membro de uma família “italiana”. E, curiosamente, este tinha ascendência familiar “Colonna”.

No seu litígio com os Reis Católicos Fernando e Isabel pela defesa dos seus direitos contratualmente estabelecidos, mas que lhe foram sendo retirados, o Almirante Don Cristóbal Colón foi auxiliado por D. Álvaro de Portugal (Bragança), também ele um nobre fidalgo que se mudou para Castela por ocasião da propalada segunda conspiração

contra D. João II. D. Álvaro de Portugal era casado com D^a Filipa de Melo, descendente de Vasco Martins de Melo, senhor dos direitos da Cuba, que lhe foram atribuídos pelo Rei D. Fernando em 1377.



Veja-se com quem casaram os filhos deste casal: D. Jorge Alberto de Portugal e Melo casou com D^a Isabel Colón, neta do Almirante Colón; D^a Beatriz de Vilhena casou com D. Jorge de Lancastre, filho do Rei D. João II. O Almirante Colón escolhia muito bem os seus aliados e apoiantes. Este D. Álvaro de Portugal (Bragança) era Senhor de Tentúgal, Póvoa, Buarcos, Cadaval, e por acaso também de Vila Ruiva e Albergaria, localidades vizinhas da Cuba e actualmente integradas no concelho.

As ligações pessoais de Cristóvão Colon, quer em Portugal, quer em Castela, constituídas pelos três círculos de relações familiares, sociais e profissionais, concentram-se e convergem para Portugal, o Alentejo, o Duque de Beja e Cuba.



Os círculos de Colon

Não temos aqui tempo para descrever em detalhe cada uma destas relações, como fizemos no caso de D. Álvaro de Portugal, o que poderá vir a ser mostrado noutras oportunidades, mas podemos referir, muito ligeiramente, Frei Diego Deza.

Após ter apresentado a sua proposta aos Reis Católicos, Cristóvão Colon teve de sujeitar-se às avaliações de uma Junta de Sábios em Castela, presidida por Frei Hernando de Talavera.

O maior apoiante de Cristóvão Colon dentro da Junta foi Frei Diego Deza. Este Frei Diego Deza era nem mais nem menos que um português, Diogo de Eça, filho de D. Fernando de Portugal e bisneto do Rei D. Pedro I.

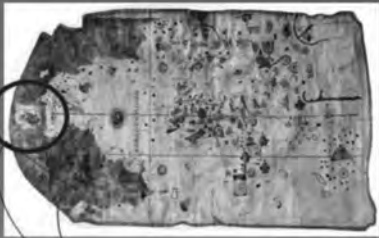
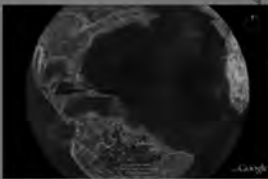
Interessantíssimas as ligações familiares de Frei Diego Deza, apoiante de Cristóvão Colon, pois a maioria dos seus sobrinhos e sobrinhas casam nas famílias poderosas da Cuba (Melo e Ataíde, que foram titulares dos seus direitos), nas famílias de vilas contíguas a Cuba – Alvito, Viana, Alcáçovas, nas famílias Zarco e Moniz, havendo mesmo uma ligação com D. Diogo – Duque de Beja.

E podemos também referir, muito ligeiramente, Alonso Sanchez de Carvajal, homem de confiança do Almirante e ao que conseguimos apurar, muito provável descendente do primeiro titular dos direitos da Cuba em 1372, Diego Alonso de Carvajal.

Interessante, sob vários aspectos, o mapa que Juan de La Cosa, mestre da Nau Santa Maria e cartógrafo do Almirante, desenhou no ano de 1500. Nele se representa já todo o continente americano, do Norte e do Sul, apesar de oficialmente, o Norte do continente só ter sido descoberto vários anos mais tarde e no Sul apenas se havia explorado uma ínfima orla na costa norte. Compare-se o desenho de Juan de la Cosa com uma foto satélite actual e veja-se que são praticamente idênticos. Isto reforça a ideia de que aquelas terras já eram anteriormente conhecidas pelos portugueses.

O mapa e S. Cristóvão

Mapa Juan de La Cosa - 1500

Miniatura S. Cristóvão



(Cf. Julieta Marques – “Cristóvão Colom, um filho de D. Fernando, Duque de Beja”
Mural na Cuba – 1759
 (M.J.Barahona + Pe. J.V.Mendes)

Idêntico em Sevilha, sala do túmulo

Todo o continente americano já representado em 1500

em torno da mistificação Colombo

34

O mapa e S. Cristóvão

Um outro aspecto prende-se com a miniatura de S. Cristóvão pintada no mapa e a coincidência de um S. Cristóvão com características similares e pouco comuns (Cf. Julieta Marques – *Cristóvão Colom, um filho de D. Fernando, Duque de Beja*) ter sido mandado pintar, num fresco gigantesco, na capela do Convento do Carmo, na Cuba, no ano de 1759. O padre chamava-se João Vieira Mendes e o fundador e titular do padroado era

Martinho de Barahona. Singularmente, o fiel secretário do Almirante Colon chamava-se Diego Mendez (ou Diogo Mendes, pois era português) e um dos cunhados de Colon chamava-se Juan de Barahona. Não nos foi ainda possível determinar se havia descendências familiares de uma época para outra, mas é uma coincidência formidável.

Como também não deixará de ser coincidência uma outra gigantesca pintura de S. Cristóvão na catedral de Sevilha, na sala onde se encontra o túmulo do Almirante.

Ainda em Sevilha, no quadro *Virgem dos navegantes* está representado o Almirante Cristóvão Colon, cujo manto é decorado com motivos de três romãs abertas, dispostas em triângulo. No seu túmulo, um dos arautos que transporta a urna trespassa uma romã com a sua lança (Cf. Manuel da Silva Rosa – *O mistério Colombo revelado*).



O manto, o túmulo e o portal

Pois, mais uma vez apenas por coincidência, este mesmo motivo de três romãs existe na Cuba, num portal que pertenceu ao Paço do Duque de Beja. Paço que foi mandado demolir por ordem do Rei Filipe I.

Uma outra pintura, agora no Palácio de Mafra, sala dos Heróis Portugueses ou das Descobertas (Cf. Julieta Marques – *Cristóvão Colom, o Almirante de Nobre estirpe*).



(CF. Julieta Marques – *Cristóvão Colon, O Almirante de nobre estirpe*)
Mafra, sala dos Heróis portugueses

São quatro as figuras principais representadas. O Infante D. Henrique (numa moldura), Vasco da Gama vencendo o Adamastor, Pedro Álvares Cabral empurrado por ventos junto ao Brasil e, no quadrante inferior esquerdo, um homem acorrentado. A explicação sobre a pintura, afixada num pedestal, nem sequer o menciona (questionámos a Direcção do Museu e recebemos uma tardia resposta que tal se devia a “falta de espaço”). Mas na própria pintura a legenda é bem clara “*A Castilla y a Leon, Nuevo Mundo dio Colon*”. Exactamente – Cristóvão Colon, acorrentado por Bobadilla, o que aconteceu em 1500, quando, em nosso entender, os Reis Católicos se aperceberam do logro, depois de Vasco da Gama ter chegado à verdadeira Índia.

CRISTÓVÃO COLON, NA SALA DOS HERÓIS PORTUGUESES!

Todos os historiadores escreveram que Colombo estava enganado, pensando que chegara à Índia, mas...

Nas *Capitulaciones de Santa Fé de Granada*, documento onde os Reis Católicos prometem a CC os títulos, cargos e regalias para chegar à Ásia e descobrir o caminho para a Índia, via Ocidente, o texto é:

“Como compensação do que descobriu no Mar Oceano e da viagem que agora irá fazer por esse mar... fazem, desde agora ao dito Don Cristóbal Colón, seu Almirante em todas aquelas ilhas e terras firmes que descobrir ou conquistar no dito Mar Oceano ...”

Cristóvão Colon ludibriou os Reis, pois deslumbrou-os com a Índia, mas o que consta no documento nem sequer menciona a Índia ou a Ásia.

Vários historiadores escreveram que Colombo navegou ao acaso e não sabia medir latitudes.

Somente porque no Diário de bordo consta:

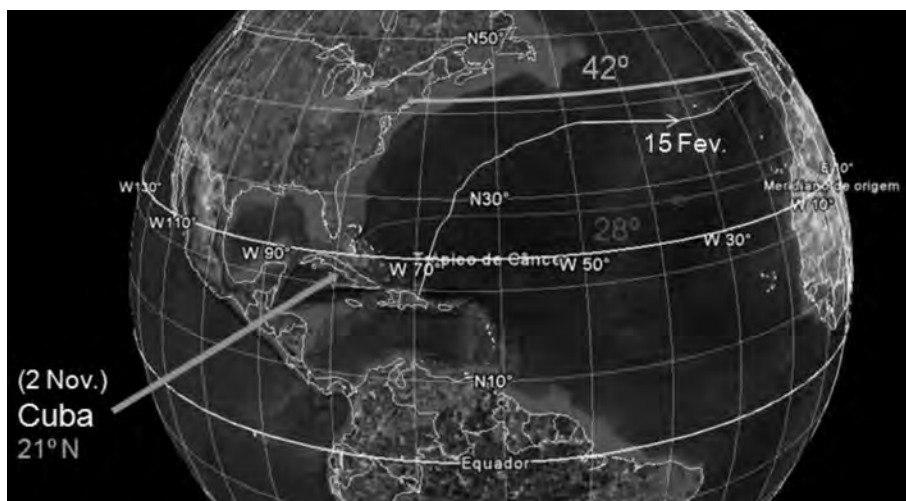
“2 Nov: Aqui tomou o Almirante a altura com o quadrante e mediu 42°.”

Estava na ilha de Cuba, onde a latitude é de 21°.

Agora vejamos. A latitude de 42° (N) corresponde ao limite norte de Portugal, Rio Minho. Colon partiu de Palos, no sul de Espanha, navegou para Sul em direcção às Canárias e daí seguiu para Oeste, sobre o paralelo 28°. Já perto das Antilhas inflectiu para Sudoeste e Sul, até chegar à ilha de Cuba. Seria o Almirante tão incompetente e inconsciente para aceitar que estaria na latitude de 42°?

Seria o Almirante tão incompetente e inconsciente, mas ao mesmo tempo capaz de determinar a melhor rota para a viagem de regresso (de um local que supostamente não conhecia), passando pelas ilhas dos Açores, e sabendo calcular, com grande precisão, o local em que se encontrava, em pleno alto mar?

“15 Fev: O Almirante, pela sua navegação, achava que estava próximo das Ilhas dos Açores...” (in Diário da 1ª viagem) – (ver Anexo, extracto do Diário de Bordo na versão integral)



Peço ajuda aos especialistas aqui presentes para clarificar esta contradição. Salientando também que era usual os navegadores portugueses registarem os dados náuticos de forma codificada, multiplicando por dois o valor da latitude.

Salientando que Cristóvão Colon veio a Portugal descrever a sua viagem ao rei D. João II e este ameaçou os Reis Católicos, com o seu direito à posse daquelas terras, pelo tratado de Alcáçovas. E que este atribuía a Portugal as terras a sul do paralelo das Canárias (28° N).

Todos os historiadores escreveram que ‘Colombo’, quando regressava para Castela após a sua descoberta, sofreu uma grande tempestade que o arrastou para Lisboa, onde chegou no dia 4 Março, mas... Ao partir de Portugal para Castela, escreveu aos Reis Católicos, fazendo um aditamento à carta anterior: *: *“Depois de ter escrito esta * e de já estar no Mar de Castela, veio tamanho vento que me fez descarregar os navios, Mas eu corri para este porto de Lisboa, onde pensei em escrever a Vossas Altezas... Escrita a 14 de Março de 1493”*

*A carta anterior dizia:

“Escrita na caravela, perto das Ilhas Canárias, no dia 15 de Fevereiro de 1493”

Sexta-feira, 15 de Fevereiro:

“Depois do nascer do sol viram terra; alguns diziam que era a Ilha da Madeira, outros que era a Roca de Sintra em Portugal...;

O Almirante, pela sua navegação, achava que estava próximo das Ilhas dos Açores...”
(e não perto das Ilhas Canárias como escreveu na carta * aos Reis)

Quinta-feira, 14 de Março:

“Ontem, depois do sol posto, seguiu o seu caminho para Sul, e antes do nascer do sol encontrou-se junto ao cabo de S. Vicente... Depois navegou para Leste em direcção a Saltés, e andou todo o dia com pouco vento até agora que está junto a Faro.”

(e não no porto de Lisboa, onde já tinha chegado no dia 4)

Olhemos agora os registos no seu Diário de Bordo, a partir do dia em que largou da Ilha de Santa Maria, nos Açores, no regresso para Castela:

22 de fevereiro:

“... na Ilha de Santa Maria”

24 de fevereiro:

“E, como estava bom tempo para partir para Castela... Mandou navegar para Este, e andou cerca de vinte e oito léguas.”

25 de fevereiro:

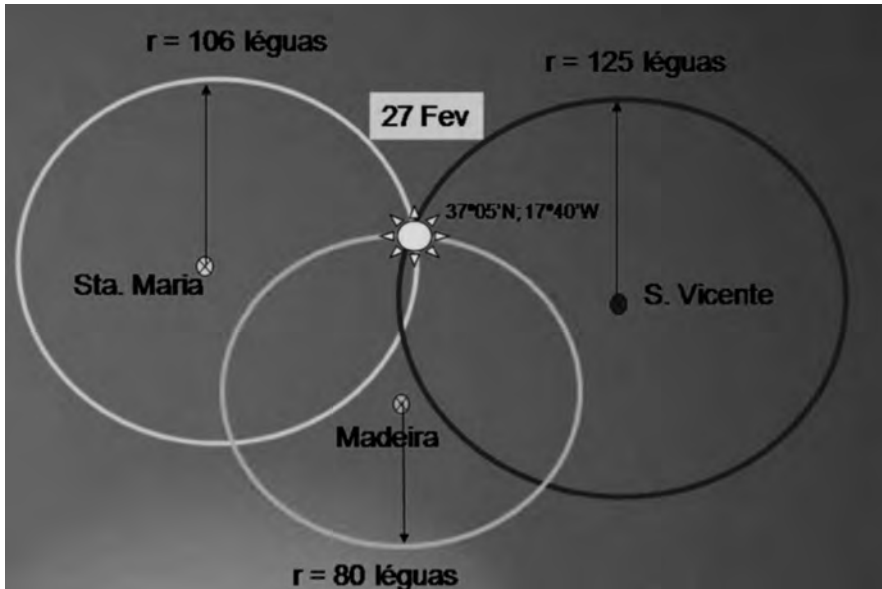
“Navegou para Este, dezasseis léguas e um quarto. Depois do sol nascer andou outras dezasseis léguas e meia.”

26 de fevereiro:

“Navegou no seu caminho para Este, vinte cinco léguas. Depois do sol nascer, com pouco vento e aguaceiros andou cerca de oito léguas para Es-Nordeste.”

27 de fevereiro:

“Esta noite e dia andou fora de caminho pelos ventos contrários e grandes ondulação. Encontrava-se a cento e vinte cinco léguas do Cabo de S. Vicente, oitenta léguas da Ilha da Madeira e cento e seis léguas da Ilha de Sta. Maria.”



Geometria da localização

28 de fevereiro:

“Andou da mesma maneira esta noite com diversos ventos para Sul e para Sueste, de um lado e do outro, e para Nordeste e para Es-Nordeste, e assim todo o dia.”

1 de março:

“Andou esta noite para ‘Este quarta de Nordeste’, doze léguas; de dia, para ‘Este quarta de Nordeste’, vinte e três léguas e meia.”

2 de março:

“Andou esta noite no seu caminho para ‘Este quarta de Nordeste’, vinte e oito léguas e de dia andou vinte léguas.”

3 de março:

“Depois do sol posto navegou a caminho de Este. Veio uma rajada que rompeu todas as velas e viu-se em grande perigo. Teria andado sessenta milhas (15 léguas) antes de se romperem as velas; depois andaram com mastro nú devido à tempestade. Viram sinais de estar perto de terra. Estavam perto de Lisboa.”

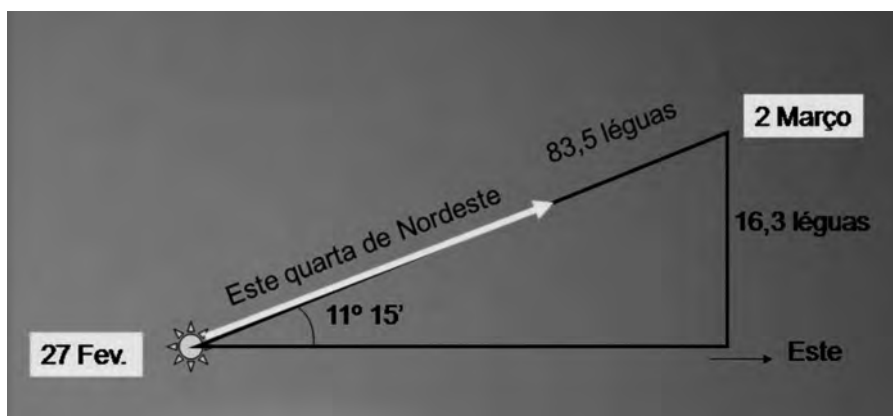
Resumindo, no dia 26 de Fevereiro, o mar estava chão e a Niña navegou na direcção Este e depois Es-Nordeste; no dia 27 registou-se tormenta e a posição da Niña foi indicada pelo Almirante. Estava a 125 léguas do Cabo de S. Vicente, a oitenta léguas da ilha da Madeira e a 106 léguas da ilha de Sta. Maria.

Não tenho conhecimentos de navegação e limitei-me a utilizar processos matemáticos simples para determinar a posição e depois o trajecto do Almirante.

Seria interessante se algum membro da Academia, seguindo o relato do Diário de Bordo, aplicasse os apropriados métodos náuticos e científicos para confirmar ou negar as minhas conclusões.

Marcando num mapa os arcos de circunferência correspondentes a estas distâncias, para determinar o seu ponto de intersecção, que nos daria a posição exacta da caravela, concluímos que, com uma margem de erro mínima, a Niña estaria nas coordenadas ($37^{\circ} 05'N$; $17^{\circ} 40'W$), ou mesmo ainda mais para Nordeste, dado que não há, no diário, indicação precisa sobre o número de léguas percorridas nos dias 27 e 28, nos quais, muito provavelmente, teria tentado manter a mesma rota Es-Nordeste já encetada no dia 26.

O Cabo de S. Vicente situa-se aproximadamente nas coordenadas ($37^{\circ}N$; $9^{\circ}W$). Para se dirigir ao porto de Palos, em Huelva, de onde tinha largado em Agosto de 1492, a caravela teria de aproar um pouco para sul do cabo de S. Vicente, para daí seguir ao longo da costa algarvia até Huelva. Ou seja, como o Cabo de S. Vicente se situa praticamente na mesma latitude da posição da Niña no dia 27 de Fevereiro, a rota a seguir deveria ser directa para Este, inflectindo um pouco para Sul.



Trigonometria do trajecto

Mas não foi isso que o Almirante fez. Depois de no dia 28 ter andado um pouco aos ziguezagues, nos dias 1 e 2 de Março, ele navegou 83,5 léguas, não na direcção Leste que o levaria para Castela, mas sim na direcção “Leste Quarta de Nordeste”, (ângulo de $11^{\circ} 15'$ com a direcção Este, conforme me foi confirmado por um especialista em assuntos

náuticos) que o levava para um ponto bastante a Norte do Cabo de S. Vicente. A aplicação de um cálculo trigonométrico simples permite determinar esse ponto no Atlântico, garantidamente já bem acima dos 38°N.

Assim, no dia 3 de Março, quando as suas velas foram rompidas pela rajada de vento (admitindo que essa tempestade aconteceu mesmo) depois de ter retomado a direcção Leste, a caravela Niña encontrava-se efectivamente já a caminho e muito próximo de Lisboa.



Porque veio Colón para Lisboa?

A tempestade (se, efectivamente existiu) não o desviou para Lisboa, apenas lhe dificultou a chegada! Cristóvão Colon veio para Lisboa porque quis, e isto pode alterar toda a interpretação da viagem e da História.

Uma outra questão importante relaciona-se com a interpretação do tratado de Tordesilhas.

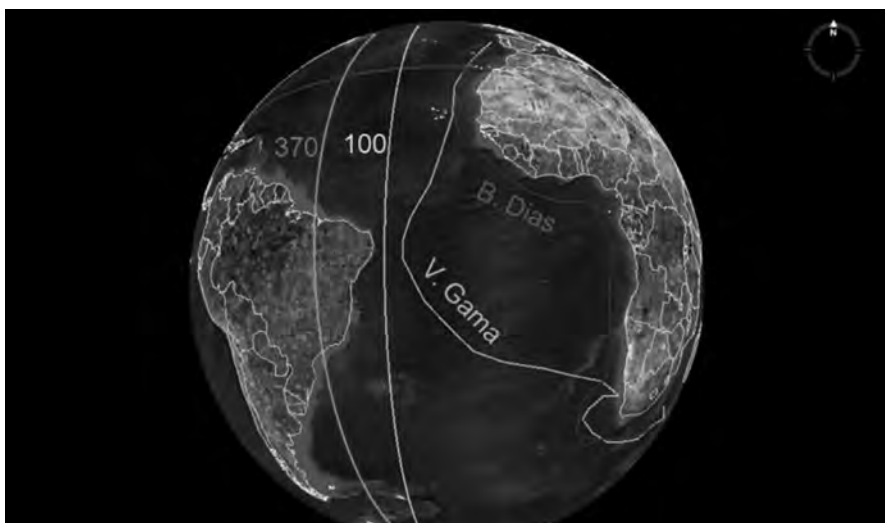
Enquanto o notável historiador Jaime Cortesão afirma: *“admitimos que D. João II defendia conscientemente, em Setembro de 1493, a posse de terras continentais sul-americanas... o objectivo principal, mas oculto, de D. João II foi o de reservar-se o descobrimento definitivo e o monopólio do caminho marítimo para a Índia ...”*¹

E Mascarenhas Barreto, mais recentemente e provocando grande polémica, vai mais longe e conclui que: *“Colon foi o agente secreto que provocou o Tratado de Tordesilhas.”*² Reagindo ao livro de Mascarenhas Barreto, os detractores da portugalidade de Cristóvão

¹ Jaime Cortesão, *Os descobrimentos portugueses*.

² Mascarenhas Barreto, *O português Cristóvão Colombo, agente secreto do Rei D. João II*.

Colon afirmam que a D. João II apenas interessava obter espaço de mar, nomeadamente: *“Ao obter 270 léguas adicionais às 100 que Colombo tinha proposto com o apoio do Papa, os portugueses salvaguardaram a rota sudeste africana... conseguindo todo o Atlântico Sul de que necessitavam para efectuar a curva larga pelo Oceano, imprescindível para navegar essa rota.”*³ *“...A partir de 1488, D. João II sabia já da necessidade de assegurar uma larga volta pelo poente às armadas que demandavam o Cabo da Boa Esperança por causa do regime de ventos.”*⁴



Ou consequências de objectivos?

Novamente, e perante esta imagem satélite sobre a qual representei as rotas aproximadas de Bartolomeu Dias (1488) e Vasco da Gama (1497) nas viagens em que contornaram o Cabo da Boa Esperança, e também os meridianos de 100 léguas e 370 léguas para ocidente de Cabo Verde, eu desejo recorrer à opinião de quem sabe de navegação, para que me confirmem se depois da viagem de Bartolomeu Dias, com ventos contrários ao longo da costa africana, embora se pudesse já saber que era conveniente procurar ventos favoráveis, se poderia saber onde sopravam, de molde a procurar garantir tal imensidão de mar que, veja-se, colocaria os navios portugueses a mais de 5000 Km de distância do cabo da Boa Esperança quando se encostassem ao limite das 370 léguas (admitindo que não existia o continente sul-americano).

³ A. Pinheiro Marques, *Portugal and the European discovery of America – Christopher Columbus and the Portuguese.*

⁴ V. Graça Moura, *Cristóvão Colombo e a floresta de asneira*, cit. Luís F. Reis Tomás.

As 100 léguas não seriam suficientes? E como poderiam os portugueses conhecer esses ventos favoráveis se nunca tivessem navegado nessas zonas? E não é assim plausível que se conhecesse já a existência do continente sul-americano?

O Tratado de Tordesilhas foi apenas uma consequência dos acontecimentos, da viagem de ‘Colombo’, ou Tordesilhas terá sido uma consequência de objectivos?

ANEXO

EXTRACTO DO DIÁRIO DE BORDO, VERSÃO INTEGRAL

Viernes, 15 de febrero:

“Ayer, después del sol puesto, comenzó a mostrarse claro el cielo de la banda del Oeste, y mostraba que quería de hacia allí ventar. Dio la boneta a la vela mayor: todavía era la mar altísima, aunque iba algo bajándose. Anduvo al Esnordeste cuatro millas por hora y en trece horas de noche fueron trece leguas. Después del sol salido vieron tierra: parecían por proa al Esnordeste; algunos decían que era la isla de la Madera, otros que era la Roca de Sintra en Portugal, junto a Lisboa. Saltó luego el viento por proa Esnordeste, y la mar venía muy alta del Oeste; habría de la carabela a tierra cinco leguas. El Almirante, por su navegación, se hallaba estar con las islas de los Azores, y creía que aquella era una de ellas: los pilotos y marineros se hallaban ya con tierra de Castilla.”

Sábado, 16 de febrero:

“Toda esta noche anduvo dando bordos por encabalar la tierra que ya se conocía ser isla. A veces iba al Nordeste, otras al Nornordeste, hasta que salió el sol, que tomó la vuelta del Sur por llegar a la isla que ya no veían por la gran cerrazón, y vio por popa otra isla que distaría ocho leguas. Después del sol salido, hasta la noche anduvo dando vueltas por llegarse a la tierra con el mucho viento y mar que llevaba. Al decir la Salve, que es a boca d noche, algunos vieron lumbre de sotavento, y parecía que debía ser la isla que vieron ayer primero; y toda la noche anduvo barloventeando y allegándose lo más que podía para ver si al salir del sol veía alguna de las islas. Esta noche reposó el Almirante algo, porque desde el miércoles no había dormido ni podido dormir, y quedaba muy tullido de las piernas por estar siempre desabrigado al frío y al agua y por el poco comer. El sol salido, navegó al Sursudoeste, y a la noche llegó a la isla y por la gran cerrazón no pudo conocer qué isla era.”

Lunes, 18 de febrero:

“Ayer, después del sol puesto, anduvo rodeando la isla para ver dónde había de surgir y tomar lengua. Surgió con un anda que luego perdió. Tomó a dar la vela y barloventeó toda la noche. Después del sol salido, llegó otra vez de la parte del Norte de la isla, y donde le pareció surgió con un anda, y envió la barca en tierra y hubieron habla con la gente de la isla, y supieron cómo era la isla de Santa María, una de las de los Azores, y enseñáronles el puerto donde habían de poner la carabela; y dijo la gente de la isla que jamás habían visto tanta tormenta como la que había hecho los quince días pasados y que se maravillaban cómo habían escapado; los cuales dice que dieron gracias a Dios e hicieron muchas alegrías por las nuevas que sabían de haber el Almirante descubierto las Indias. Dice el Almirante que aquella su navegación había sido muy cierta y que había carteadado bien, que fuesen dadas muchas gracias a Nuestro Señor, aunque se hacía algo

delantero. Pero tenía por cierto que estaba en la comarca de las islas de los Azores, y que aquélla era una de ellas. Y dice que fingió haber andado más camino por desatinar a los pilotos y marineros que carteaban, por quedar él señor de aquella derrota de las Indias, como de hecho queda, porque ninguno de todos ellos traía su camino cierto, por lo cual ninguno puede estar seguro de su derrota para las Indias.”

Martes, 19 de febrero:

“Después del sol puesto, vinieron a la ribera tres hombres de la isla y llamaron. Envióles la barca, en la cual vinieron y trajeron gallinas y pan fresco, y era día de Carnestolendas, y trajeron otras cosas que enviaba el capitán de la isla, que se llamaba João da Castanheira, diciendo que lo conocía muy bien y que por ser noche no venía a verlo; pero en amaneciendo vendría y traería más refresco, y traería consigo tres hombres que allá quedaban de la carabela, y que no los enviaba por el gran placer que con ellos tenía oyendo las cosas de su viaje. El Almirante mandó hacer mucha honra a los mensajeros, y mandóles dar camas en que durmiesen aquella noche, porque era tarde y estaba la población lejos. Y porque el jueves pasado, cuando se vio en la angustia de la tormenta, hicieron el voto y votos susodichos y el de que en la primera tierra donde hubiese casa de Nuestra Señora saliesen en camisa, etc., acordó que la mitad de la gente fuese a cumplirlo a una casita que estaba junto con la mar como ermita, y él iría después con la otra mitad. Viendo que era tierra segura, y confiando en las ofertas del capitán y en la paz que tenía Portugal con Castilla, rogó a los tres hombres que se fuesen a la población e hiciesen venir un clérigo para que les dijese una misa. Los cuales, idos en camisa, en cumplimiento de su romería, y estando en su oración, saltó con ellos todo el pueblo a caballo y a pie con el capitán y prendieronlos a todos. Después, estando el Almirante sin sospecha esperando la barca para salir él a cumplir su romería con la otra gente hasta las once del día, viendo que no venían, sospechó que los tenían o que la barca se había quebrado, porque toda la isla está cercada de peñas muy altas. Esto no podía ver el Almirante porque la ermita estaba detrás de una punta. Levantó el anda y dio la vela hasta en derecho de la ermita, y vio muchos de caballo que se apearon y entraron en la barca con armas, y vinieron a la carabela para prender al Almirante. Levantóse el capitán en la barca y pidió seguro al Almirante. Dijo que se lo daba; pero ¿qué innovación era aquélla que no veía ninguna de su gente en la barca? y añadió el Almirante que viniese y entrase en la carabela, que él haría todo lo que él quisiese. Y pretendía el Almirante con buenas palabras traerlo por prenderlo para recuperar su gente, no creyendo que violaba la fe dándole seguro, pues él, habiéndole ofrecido paz y seguridad, lo había quebrantado. El capitán, como dice que traía mal propósito, no se fió a entrar. Visto que no se llegaba a la carabela, rogóle que le dijese la causa porque detenía su gente, y que de ello pesaría al Rey de Portugal, y que en tierra de los Reyes de Castilla recibían los portugueses mucha honra y entraban y estaban seguros como en Lisboa, y que los Reyes le habían dado carta de recomendación para todos los príncipes y señores y hombres del mundo, las cuales le mostraría si se quisiese llegar; y que él era su Almirante del Mar Océano y Virrey de las Indias, que ahora eran de Sus Altezas, de lo cual mostraría las provisiones firmadas de sus firmas y selladas con sus sellos, las cuales les enseñó de lejos, y que los Reyes estaban en mucho amor y amistad

con el Rey de Portugal y le habían mandado que hiciese toda la honra que pudiese a los navíos que topase de Portugal, y que, dado que no le quisiese darle su gente, no por eso dejaría de ir a Castilla, pues tenía harta gente para navegar hasta Sevilla, y serían él y su gente bien castigados, haciéndoles aquel agravio. Entonces respondió el capitán y los demás no conocer acá Rey y Reina de Castilla, ni sus cartas, ni le habían miedo; antes les darian a saber qué era Portugal, casi amenazando. Lo cual oído, el Almirante hubo mucho sentimiento, y dice que pensó si había pasado algún desconcierto entre un reino y otro después de su partida, y no se pudo sufrir que no les respondiese lo que era razón. Después tornóse dice que a levantar aquel capitán desde lejos y dijo al Almirante que se fuese con la carabela al puerto, y que todo lo que él hacía y había hecho, el Rey su Señor se lo había enviado a mandar; de lo cual el Almirante tomó testigos los que en la carabela estaban, y tomó el Almirante a llamar al capitán y a todos ellos y les dio su fe y prometió, como quien era, de no descender ni salir de la carabela hasta que llevase un ciento de portugueses a Castilla y despoblar toda aquella isla. Y así se volvió a surgir en el puerto donde estaba primero, porque el tiempo y viento era muy malo para hacer otra cosa.”

Miércoles, 20 de febrero:

“Mandó aderezar el navío y henchir las pipas de agua de la mar por lastre, porque estaba en muy mal puerto y temió que se le cortasen las amarras, y así fue; por lo cual dio la vela hacia la isla de San Miguel, aunque en ninguna de la de los Azores hay buen puerto para el tiempo que entonces hacía, y no tenía otro remedio sino huir a la mar.”

Jueves, 21 de febrero:

“Partió ayer de aquella isla de Santa María para la de San Miguel, para ver si hallaba puerto para poder sufrir tan mal tiempo como hacía, con mucho viento y mucha mar, y anduvo hasta la noche sin poder ver tierra una ni otra por la gran cerrazón y oscuridad que el viento y la mar causaban. El Almirante dice que estaba con poco placer, porque no tenía sino tres marineros solos que supiesen de la mar, porque los que más allí estaban no sabían de la mar nada. Estuvo a la corda toda la noche con muy mucha tormenta y grande peligro y trabajo, y en lo que Nuestro Señor le hizo merced fue que la mar o las ondas de ella venían de sola una parte, porque si cruzaran como las pasadas, muy mayor mal padeciera. Después del sol salido, visto que no veía la isla de San Miguel, acordó tornarse a la Santa María por ver si podía cobrar su gente y la barca y las amarras y anclas que allá dejaba. Dice que estaba maravillado de tan mal tiempo como había en aquellas islas y partes, porque en las Indias navegó todo aquel invierno sin surgir, y había siempre buenos tiempos, y que una sola hora no vio la mar que no se pudiese bien navegar, y en aquellas islas había padecido tan grave tormenta, y lo mismo le acaeció a la ida hasta las Islas de Canaria; pero, pasado de ellas, siempre halló los aires y la mar con gran templanza. Concluyendo, dice el Almirante que bien dijeron los sacros teólogos y los sabios filósofos que el Paraíso Terrenal está en el fin de Oriente, porque es lugar temperadísimo. Así que aquellas tierras que ahora él había descubierto es — dice él — el fin del Oriente.”

Viernes, 22 de febrero:

“Ayer surgió en la isla de Santa María en el lugar o puerto donde primero había surgido, y luego vino un hombre a capear desde unas peñas que allí estaban fronteras, diciendo que no se fuesen de allí. Luego vino la barca con cinco marineros, dos clérigos y un escribano: pidieron seguro, y, dado por el Almirante, subieron a la carabela; y porque era noche durmieron allí, y el Almirante les hizo la honra que pudo. A la mañana le requirieron que les mostrase poder de los Reyes de Castilla para que a ellos les contase cómo con poder de ellos había hecho aquel viaje. Sintió el Almirante que aquello hacían por mostrar color que no habían en lo hecho errado, sino que tuvieron razón, porque no habían podido haber la persona del Almirante, la cual debieran de pretender coger a las manos, pues vinieron con la barca armada, sino que no vieron que el juego les saliera bien, y con temor de lo que el Almirante había dicho y amenazado; lo cual tenía propósito de hacer, y creyó que saliera con ello. Finalmente, por haber la gente que le tenían, hubo de mostrarles la carta general de los Reyes para todos los príncipes y señores de encomienda y otras provisiones; y dioles de lo que tenía y fuéronse a tierra contentos, y luego dejaron toda la gente con la barca, de los cuales supo que si tomaran al Almirante nunca lo dejaran libre; porque dijo el capitán que el Rey, su señor, se lo había así mandado.”

Sábado, 23 de febrero:

“Ayer comenzó a querer abonanzar el tiempo; levantó las anclas y fue a rodear la isla para buscar algún buen surgidero para tomar leña y piedra para lastre, y no pudo tomar surgidero hasta dos horas completas.”

Domingo, 24 de febrero:

“Surgió ayer en la tarde para tomar leña y piedra, y, porque la mar era muy alta no pudo la barca llegar en tierra; y, al rendir de la primera guardia de noche, comenzó a ventar Oeste y Sudoeste. Mandó levantar las velas por el gran peligro que en aquellas islas hay en esperar el viento Sur sobre el anda, y en ventando Sudoeste luego vienta Sur. Y, visto que era buen tiempo para ir a Castilla, dejó de tomar leña y piedra e hizo que gobernasen al Este; y andaría hasta el sol salido, que haría seis horas y media, siete millas por hora, que son cuarenta y cinco millas y media. Después del sol salido hasta el ponerse, anduvo seis millas por hora, que en once horas fueron sesenta y seis millas, y cuarenta y cinco y media de la noche fueron ciento once y media, y por consiguiente, veintiocho leguas.”

Lunes, 25 de febrero:

“Ayer, después del sol puesto, navegó al Este su camino cinco millas por hora: en trece horas de esta noche andaría sesenta y cinco millas, que son dieciséis leguas y cuarta. Después del sol salido, hasta ponerse, anduvo otras dieciséis leguas y media con la mar llana, gracias a Dios. Vino a la carabela un ave muy grande que parecía águila.”

Martes, 26 de febrero:

“Ayer, después del sol puesto, navegó a su camino al Este, la mar llana, a Dios gracias: lo más de la noche andaría ocho millas por hora; anduvo cien millas, que son veinticinco leguas. Después del sol salido, con poco viento, tuvo aguaceros; anduvo obra de ocho leguas al Esnordeste.”

Miércoles, 27 de febrero:

“Esta noche y día anduvo fuera de camino por los vientos contrarios y grandes olas y mar, y hallábase ciento veinticinco leguas del Cabo de San Vicente, y ochenta de la isla de la Madera y ciento seis de la Santa María. Estaba muy penado con tanta tormenta, ahora que estaba a la puerta de casa.”

Jueves, 28 de febrero:

“Anduvo de la misma manera esta noche con diversos vientos al Sur y al Sudeste, y a una parte y a otra, y al Nordeste y al Esnordeste, y de esta manera todo este día.”

Viernes, 1 de marzo:

“Anduvo esta noche al Este cuarta del Nordeste, doce leguas; de día corrió al Este cuarta del Nordeste, veintitrés leguas y media.”

Sábado, 2 de marzo:

“Anduvo esta noche a su camino al Este cuarta del Nordeste, veintiocho leguas; y el día corrió veinte leguas.”

Domingo, 3 de marzo:

“Después del sol puesto navegó a su camino al Este. Vinole una turbonada que le rompió todas las velas, y viose en gran peligro, mas Dios los quiso librar. Echó suertes para enviar un peregrino dice a Santa María de la Cinta en Huelva, que fuese en camisa, y cayó la suerte al Almirante. Hicieron todos también voto de ayunar el primer sábado que llegasen a pan y agua. Andaría sesenta millas antes que se le rompiesen las velas; después anduvieron a árbol seco, por la gran tempestad del viento y la mar que de dos partes los comía. Vieron señales de estar cerca de tierra. Hallábanse todo cerca de Lisboa.”

Lunes, 4 de marzo:

“Anoche padecieron terrible tormenta, que se pensaron perder de las mares de dos partes que venían y los vientos, que parecía que levantaban la carabela en los aires, y agua del cielo y relámpagos de muchas partes; plugo a Nuestro Señor de lo sostener, y anduvo así hasta la primera guardia, que Nuestro Señor le mostró tierra, viéndola los marineros. Y entonces, por no llegar a ella hasta conocerla, por ver si hallaba algún puerto o lugar

donde se salvar, dio el papahígo por no tener otro remedio y andar algo, aunque con gran peligro, haciéndose a la mar; y así los guardó Dios hasta el día, que dice que fue con infinito trabajo y espanto. Venido el día, conoció la tierra, que era la Roca de Sintra, que es junto con el río de Lisboa, adonde determinó entrar, porque no podía hacer otra cosa: tan terrible era la tormenta que hacía en la villa de Cascaes, que es a la entrada del río. Los del pueblo dice que estuvieron toda aquella mañana haciendo plegarias por ellos, y, después que estuvo dentro, venía la gente a verlos por maravilla de cómo habían escapado; y así, a hora de tercia, vino a pasar a Rastelo dentro del río de Lisboa, donde supo de la gente de la mar que jamás hizo invierno de tantas tormentas y que se habían perdido veinticinco naos en Flandes y otras estaban allí que había cuatro meses que no habían podido salir. Luego escribió el Almirante al Rey de Portugal, que estaba a nueve leguas de allí, cómo los Reyes de Castilla le habían mandado que no dejase de entrar en los puertos de Su Alteza a pedir lo que hubiese menester por sus dineros, y que el Rey le mandase dar lugar para ir con la carabela a la ciudad de Lisboa, porque algunos ruines, pensando que traía mucho oro, estando en puerto despoblado, se pusiesen a cometer alguna ruindad, y también porque supiese que no venía de Guinea, sino de las Indias.”

Martes, 5 de marzo:

“Hoy, después que el patrón de la nao grande del Rey de Portugal, la cual estaba también surta en Rastelo y la más bien artillada de artillería y armas que dice que nunca nao se vio, vino el patrón de ella, que se llamaba Bartolomé Díaz de Lisboa, con el batel armado a la carabela, y dijo al Almirante que entrase en el batel para ir a dar cuenta a los hacedores del Rey y al capitán de la dicha nao. Respondió el Almirante que él era Almirante de los Reyes de Castilla y que no daba él tales cuentas a tales personas, ni saldría de las naos ni navíos donde estuviese si no fuese por la fuerza de no poder sufrir las armas. Respondió el patrón que enviase al maestre de la carabela. Dijo el Almirante que ni al maestre ni a otra persona si no fuese por fuerza, porque en tanto tenía el dar persona que fuese como ir él, y que ésta era la costumbre de los Almirantes de los Reyes de Castilla, de antes morir que se dar ni dar gente suya. El patrón se moderó y dijo que, pues estaba en aquella determinación, que fuese como él quisiese; pero que le rogaba que le mandase mostrar las cartas de los Reyes de Castilla si las tenía. El Almirante plugo de mostrárselas, y luego se volvió a la nao e hizo relación al capitán, que se llamaba Álvaro Damán, el cual, con mucha orden, con atabales y trompetas y añafes, haciendo gran fiesta, vino a la carabela y habló con el Almirante y le ofreció de hacer todo lo que le mandase.”

Miércoles, 6 de marzo:

“Sabido cómo el Almirante venía de las Indias, hoy vino tanta gente a verlo y a ver los indios, de la ciudad de Lisboa, que era cosa de admiración, y las maravillas que todos hacían, dando gracias a Nuestro Señor y diciendo que, por la gran fe que los Reyes de Castilla tenían y deseo de servir a Dios, que Su Alta Majestad los daba todo esto.”

Jueves, 7 de marzo:

“Hoy vino infinitísima gente a la carabela y muchos caballeros, y entre ellos los hacedores del Rey, y todos daban infinitísimas gracias a Nuestro Señor por tanto bien y acrecentamiento de la Cristiandad que Nuestro Señor había dado a los Reyes de Castilla, el cual dice que apropiaban porque Sus Altezas se trabajaban y ejercitaban en el acrecentamiento de la religión de Cristo.”

Viernes, 8 de marzo:

“Hoy recibió el Almirante una carta del Rey de Portugal con D. Martín de Noronha, por la cual le rogaba que se llegase adonde él estaba, pues el tiempo no era para partir con la carabela; y así lo hizo por quitar sospecha, puesto que no quisiera ir, y fue a dormir a Sacamben. Mandó el Rey a sus hacedores que todo lo que hubiese el Almirante menester y su gente y la carabela se lo diese sin dineros y se hiciese todo como el Almirante quisiese.”

Sábado, 9 de marzo:

“Hoy partió de Sacamben para ir adonde el Rey estaba, que era el valle del Paraíso, nueve leguas de Lisboa: porque llovió no pudo llegar hasta la noche. El Rey le mandó recibir a los principales de su casa muy honradamente, y el Rey también le recibió con mucha honra y le hizo mucho favor y mandó sentar y habló muy bien, ofreciéndole que mandaría hacer todo lo que a los Reyes de Castilla y a su servicio cumpliese cumplidamente y más que por cosa suya; y mostró haber mucho placer del viaje haber habido buen término y se haber hecho, mas que entendía que en la capitulación que había entre los Reyes y él que aquella conquista le pertenecía. A lo cual respondió el Almirante que no había visto la capitulación ni sabía otra cosa sino que los Reyes le habían mandado que no fuese a la Mina ni en toda Guinea, y que así se había mandado pregonar en todos los puertos del Andalucía antes que para el viaje partiese. El Rey graciosamente respondió que tenía él por cierto que no habría en esto menester terceros. Diole por huésped al prior del Clato, que era la más principal persona que allí estaba, del cual el Almirante recibió muy muchas honras y favores.”

Domingo, 10 de marzo:

“Hoy, después de misa, le tomó a decir el Rey si había menester algo, que luego se le daría, y departió mucho con el Almirante sobre su viaje, y siempre le mandaba estar sentado y hacer mucha honra.”

Lunes, 11 de marzo:

“Hoy se despidió del Rey, y le dijo algunas cosas que dijese de su parte a los Reyes, mostrándole siempre mucho amor. Partióse después de comer, y envió con él a D. Martín de Noronha, y todos aquellos caballeros le vinieron a acompañar y hacer honra buen rato. Después vino a un monasterio de San Antonio, que es sobre un lugar que se llama

Villafranca, donde estaba la Reina; y fuele a hacer reverencia y besarle las manos, porque le había enviado a decir que no se fuese hasta que la viese, con la cual estaban el Duque y el Marques, donde recibió el Almirante mucha honra. Partióse de ella el Almirante de noche, y fue a dormir a Allandra.”

Martes, 12 de marzo:

“Hoy, estando para partir de Allandra para la carabela, llegó un escudero del Rey que le ofreció de su parte que, si quisiese ir a Castilla por tierra, que aquél fuese con él para lo aposentar y mandar dar bestias y todo lo que hubiese menester. Cuando el Almirante de él se partió, le mandó dar una mula y otra a su piloto, que llevaba consigo, y dice que al piloto mandó hacer merced de veinte espadines, según supo el Almirante. Todo dice que se decía que lo hacía porque los Reyes lo supiesen. Llegó a la carabela en la noche.”

Miércoles, 13 de marzo:

“Hoy a las ocho horas, con la marea de ingente y el viento Nornoroeste, levantó las anclas y dio la vela para ir a Sevilla.”

Jueves, 14 de marzo:

“Ayer, después del sol puesto, siguió su camino al Sur, y antes del sol salido se halló sobre el Cabo de San Vicente, que es en Portugal. Después navegó al Este para ir a Saltés, y anduvo todo el día con poco viento hasta ahora que está sobre Faro.”

Viernes, 15 de marzo:

“Ayer, después del sol puesto, navegó a su camino hasta el día con poco viento, y al salir del sol se halló sobre Saltés, y a hora de mediodía, con la marea de montante, entró por la barra de Saltés hasta dentro del puerto de donde había partido a 3 de agosto del año pasado Y así dice él que acababa ahora esta escritura, salvo que estaba de propósito de ir a Barcelona por la mar, en la cual ciudad le daban nuevas que Sus Altezas estaban, y esto para las hacer relación de todo su viaje que Nuestro Señor le había dejado hacer y le quiso alumbrar en él. Porque ciertamente, allende que él sabía y tenía firme y fuerte sin escrúpulo que Su Alta Majestad hace todas las cosas buenas y que todo es bueno salvo el pecado y que no se puede abalar ni pensar cosa que no sea con su consentimiento, «esto de este viaje conozco -dice el Almirante- que milagrosamente lo ha mostrado, así como se puede comprender por esta escritura, por muchos milagros señalados mostrados en el viaje, y de mi, que ha tanto tiempo que estoy en la Corte de Vuestras Altezas con opósito y contra sentenciencia de tantas personas principales de vuestra casa, los cuales todos eran contra mí poniendo este hecho que era burla. El cual espero en Nuestro Señor que será la mayor honra de la Cristiandad que así ligeramente haya jamás acaecido». Estas son finales palabras del Almirante D. Cristóbal Colón de su primer viaje a las Indias y al descubrimiento de ellas.”

EM TORNO DA MISTIFICAÇÃO COLOMBO

CRISTÓVÃO COLON E A ESTRATÉGIA NACIONAL PORTUGUESA

Comunicação apresentada pelo académico
João Brandão Ferreira, em 2 de Fevereiro



“Não queirais ser genoveses mas sim muito portugueses”¹

Creio que todos os estudos sobre a figura e feitos de Colon deverão começar por o situar na época em que viveu fazendo-se uma análise geopolítica e geoestratégica dos cenários mundiais, de então, que interessem ao objecto do estudo. Tal é fundamental para se enquadrar e entender tudo o que se passou e exorcizar de vez a injusta frase de Winston Churchill sobre Cristóvão Colon:

“Não sabia para onde ia, nunca soube onde estava e tudo isto feito com o dinheiro dos contribuintes”.

¹ Gil Vicente



Ora Colon sabia muito bem para onde ia, soube sempre onde estava e, para mim, quanto mais dinheiro gastasse ao contribuinte espanhol, melhor! Quero lembrar que os factores mais importantes e estáveis da Geopolítica – disciplina praticamente ignorada em Portugal – são a Geografia e o carácter do povo.

A geografia não muda e o carácter do povo, muda muito devagarinho, quando muda. Por outro lado a Estratégia tem a ver sobretudo com os conflitos e ameaças, isto é, a aplicação

do Poder.

Portugal é a Nação mais antiga da Europa, e, possivelmente, do mundo (lembro que o Japão é uma ilha e só foi unificado depois dos portugueses lá terem introduzido a arma de fogo). O Condado foi individualizado “de facto”, em 1128, por Afonso Henriques e estava formado como Estado-Nação no reinado de D. Dinis. É neste reinado que se fixam as fronteiras; que se funda a Universidade, que se cria a Marinha de Guerra, e até o Exército, com os besteiros de conto, a título permanente; se estatui que todos os documentos oficiais sejam escritos em português, e não em latim, como era até então; se reorganiza a economia, a defesa e a organização do território e até se instituiu uma espécie de religião própria dos portugueses: o culto do Espírito Santo.

A Nação portuguesa tem ainda uma matriz mística e escatológica que nos vem de Ourique e tem raízes na Ordem do Templo e se prolonga na Ordem de Cristo. São estes fundamentos, mais do que as especiarias; que nos levaram ao Oriente, tentando o encontro e a união dos Cristãos do Ocidente com os daquelas partes.

Todo este “edifício” sofreu um forte abanão com a crise de 1383-85, mas saiu reforçado no fim dela e com a noção da necessidade de se conseguir apoios exteriores à Península Ibérica de que a Aliança Inglesa é, ainda hoje, a prova desse corolário.

Em 1411, após a paz com Castela pôs-se a questão do que fazer: basicamente havia duas vertentes: a expansão na Andaluzia em direcção a Granada, ou pôr pé em África. Foi esta segunda hipótese que vingou, e logo de seguida começaram as navegações de descoberta marítima para o Atlântico Sul e Central.

“É muito perigoso ter razão em assuntos sobre os quais as autoridades estabelecidas estão completamente equivocadas.”²

Portugal era, pois, em meados do século XV uma nação cheia de força e estava à frente de qualquer outro país nos campos da cartografia, arte de marear, astronomia, construção naval, armamento, fortificação, estudo dos ventos e marés, etc., etc.

O nosso problema geopolítico maior era o de garantir a individualidade face à poderosa vizinha Castela – como, aliás, nunca deixou de ser até hoje em processo acelerado de unificação de todo o território que se veio a denominar, em 1492, de Espanha. Como já dizia Zurara: *“por um lado nos cerca o mar e por outro temos muro no reino de Castela”*.

² *Voltaire*

As potências do Norte da Europa ainda lambiam as feridas das contendas internas e entre elas, e eram alheias ao Atlântico Central e Sul. As Repúblicas Italianas preocupavam-se em estabelecer zonas de influência no Mediterrâneo e em manter comércio com o Levante e o centro e norte da Europa. O Papa tentava um equilíbrio entre os estados italianos e as potências que os queriam dominar: a Espanha, a França e a Áustria.

O Império Turco expandia-se rapidamente e com alarme, tendo conquistado Constantinopla, em 1453, alargando-se em todo o Médio Oriente e no Mediterrâneo Oriental.

A Sul havia a ameaça moura e berbere. A pirataria e o corso abundavam e também perturbavam a navegação portuguesa.

Portugal era o único país onde se mantivera o ideal de cruzada – um exército preparado por D. Afonso V para ajudar o Papa é desviado para conquistar Arzila e Tanger, em 1471, após o apelo daquele ter ficado sem efeito, é disto exemplo eloquente.

Portugal tentava uma expansão constante no Norte de África e navegava para Sul contornando o continente africano e aventurava-se cada vez mais no Atlântico Central, Sul e Ocidental.

A estratégia nacional ao tempo de D. João II, pode-se resumir na:

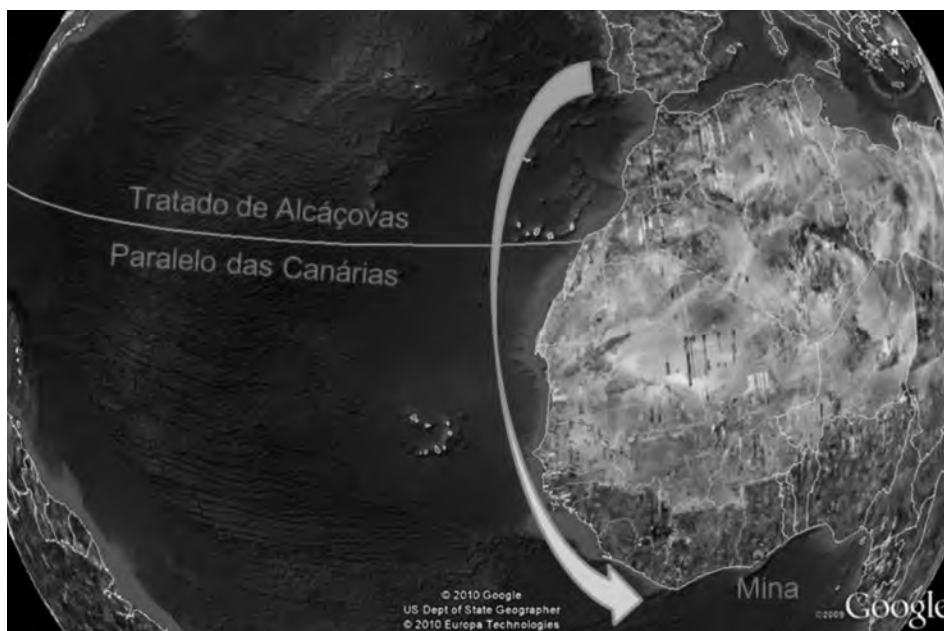
- manutenção da autoridade real e segurança interna do Reino;
- defesa da rota da Guiné;
- busca da rota da Índia através do contorno de África;
- neutralidade atenta na Península;
- relações privilegiadas e de reciprocidade com a Santa Sé (abolição do Beneplácito Régio, em 1487);
- comércio e presença diplomática na Europa do Mar do Norte, impedindo o acesso dos seus marinheiros às nossas rotas, a Sul (tratado de aliança com Carlos VIII de França, em 1495 e confirmação do Tratado de Windsor, em 1489, por exemplo); e
- política de segredo em relação a tudo o que se relacionasse com as Descobertas.



Com a descoberta de riquezas no Golfo da Guiné (ouro, escravos e malagueta) o que levou à construção do Castelo da Mina, em 1482, estas atraíram a cobiça dos castelhanos. Por esta altura negociou-se o Tratado de Alcáçovas/Toledo assinado em 1479/80. Neste tratado, efectuado na sequência da derrota política de D. Afonso V que o empate da batalha de Toro, em 1476, consumou, acordou-se:

- pazes entre Portugal e Castela;
- a aceitação, por Portugal, de Isabel como herdeira do trono castelhano; o casamento de Isabel, filha dos reis católicos, com o herdeiro português, o infante D. Afonso, de que as Terçarias de Moura, constituíram um penhor;
- a cedência da soberania das Canárias, a Castela, em troca da expansão portuguesa em Marrocos (reino de Fez); e

- uma linha, que passava no paralelo das Canárias, estando a navegação para sul da mesma, reservada a Portugal (foi por isso que Colon na sua 1ª viagem navegou para oeste ao longo deste paralelo).



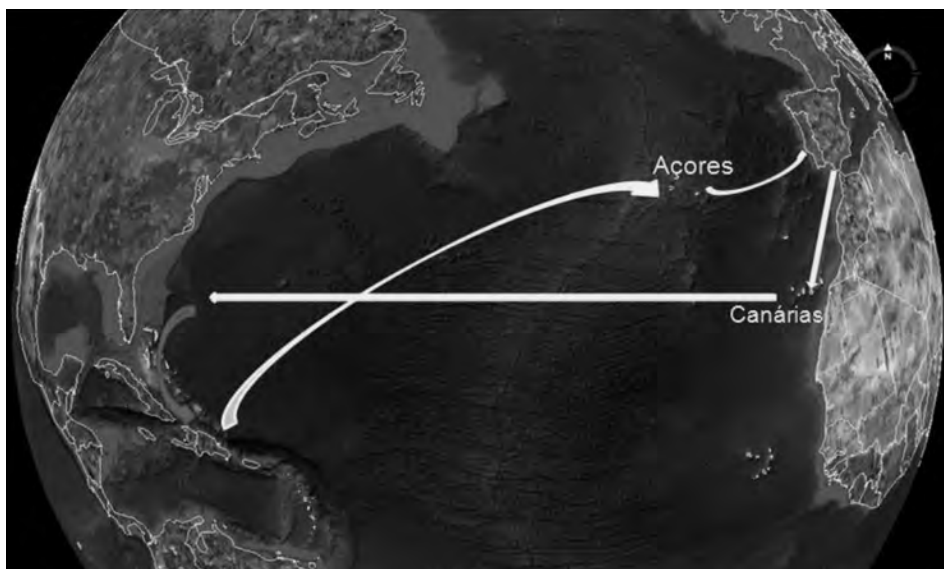
A linha divisória

Ora, o objectivo perseguido pelos portugueses era o de chegar à Índia e ao Reino de Prestes João (a actual Etiópia) e as informações que se foram acumulando, levavam a crer que o modo mais rápido de lá chegar era por Oriente. Tais dúvidas desapareceram, quando Bartolomeu Dias dobrou o Cabo da Boa Esperança, em 1487, e as notícias da expedição por terra ao Oriente, de Afonso da Paiva e Pêro da Covilhã, chegaram a Lisboa, em 1491 (esta expedição foi antecederada da de Frei António de Lisboa e Pedro de Montarroyo, ao oriente, tendo estes chegado a Jerusalém e regressado por não dominarem o árabe).

As expedições marítimas sucederam-se em todas as direcções, havendo notícias dos portugueses terem chegado ao continente americano, muito antes de Colon. Tudo era mantido no maior segredo (cujas principais leis foram decretadas em 1481). Porém, os castelhanos continuavam interessados no comércio da Guiné, violando o tratado acordado e, apesar das pazes, os Reis Católicos apoiaram as tentativas de golpe de estado dos Duques de Bragança e Viseu, juguladas por D. João II. Ou seja tudo estava incerto.

É aqui que entra Colon, e é por esta altura que se deve ter dado a ocultação do seu nome atrás do pseudónimo. Um dos mistérios que continua por resolver.

E a estratégia – trata-se de uma estratégia extraordinária! – Que se encaixa perfeitamente na tese de um Colon português ao serviço do Rei de Portugal – era a de convencer os espanhóis que se poderia atingir a Índia por Ocidente, fazendo-os desistir de nos incomodarem naquilo que andávamos a intentar.



Primeira viagem de “Colombo”

Quando Colon dá a notícia, em primeira mão – note-se – a D. João II no regresso das Antilhas, em Março de 1493, desenvolveram-se, de imediato, várias jogadas no tabuleiro geopolítico da altura: D. João II reclama a soberania das novas terras, alegando que estas estavam em zona portuguesa e mandando aprontar uma esquadra, comandada por D. Francisco de Almeida, para tomar posse delas. Julga-se ter sido um “bluff” para forçar os espanhóis a negociações, o que ocorreu no mês seguinte.

A corte espanhola não estava, porém, inactiva, já que convenceu o Papa Alexandre VI a publicar duas bulas, a “Inter Coetera I” e “Eximus Decotinis”, de 3 de Maio de 1493, que anulavam as doações pontíficas a Portugal, para ocidente; e ainda a “Inter Coetera II”, do dia seguinte, em que se deslocava para 100 milhas a oeste de Cabo Verde, o meridiano, para além do qual a navegação estava reservada a Espanha; as coisas ainda pioraram para Portugal quando o mesmo Papa deu a publicar a bula “Dudem Siquidem”, de 26/9/1493, em que anula tudo o que está a favor de Portugal.

Até que os diplomatas portugueses conseguiram convencer os delegados espanhóis a assinarem o Tratado de Tordesilhas, em 7 de Junho de 1494, sem estes se aperceberem – por não terem modo de saber que estavam a comer gato por lebre. Magistrat jogada esta que permitiu garantir a posse para Portugal do Brasil e da Terra Nova, já que a linha de meridiano que passava a 100 léguas a oeste de Cabo Verde foi estendida para 370 léguas.



Meridiano de Tordesilhas

Ainda por cima o tratado foi abençoado por um Papa (Bórgia) por ironia do destino de origem espanhola – a fonte de Direito Internacional da altura.

Os espanhóis, esses, só deram pelo embuste – embora até hoje o não reconheçam! – quando Vasco da Gama regressou de Calicut, em 1498.

“A História é património comum. Por isso, não devemos deixá-la cair em más mãos.”³

Deste modo se conseguiu, definitivamente, afastar os espanhóis do caminho da Guiné e da Índia, embora não se pudesse intuir, na altura, que o prescrito no tratado nos reservasse o conflito sobre as Molucas, ao passo que facilitaria a expansão para Oeste, no Brasil, ao tempo da Coroa Dual.

³ Georges Duby (filósofo francês, em entrevista concedida ao *L'Express* de 14/2/92).



Planisfério “Cantino”

Por tudo isto e muito mais não se entende porque em Portugal há tanta resistência em tratar este tema, sobretudo por parte das autoridades políticas, e académicas.

Mas isso é um assunto que deixarei para a discussão final.

EM TORNO DA MISTIFICAÇÃO COLOMBO O MESSIANISMO DE CRISTÓVÃO COLON

Comunicação apresentada pelo tenente-coronel
Carlos Paiva Neves, em 2 de Fevereiro

Existem coisas que, para as saber, não basta tê-las aprendido¹.



A versão oficial da história colombina retrata a figura do Almirante Cristóvão Colon como um plebeu de nome Cristoforo Colombo, natural de Génova que, nascido de pais pobres, tecedores e cardadores de lã, se veio a tornar no mais famoso de todos os navegadores do mundo, que descobriu as Américas, ao acaso, quando buscava a Índia, sem saber onde estava. Ao aprofundarmos o conhecimento sobre a vida e personalidade do navegador, que se revela em muitos casos, misteriosa e enigmática, também é verdade que somos determinados a inferir que estamos perante um homem com uma formação cuidada, dotado de profunda espiritualidade, de sentido messiânico e de uma vasta gama de conhecimentos. O propósito desta comunicação é desmistificar o estatuto de navegador ignorante e analisar alguns factos que evidenciam a manifestação afectiva ao serviço de Portugal.

Muitas vezes nos questionámos como seria navegar nos oceanos desconhecidos, sob o ponto de vista psíquico e emocional, evidentemente que não alcançamos uma resposta satisfatória, pois não conseguimos transportar o nosso consciente para o século XV.

¹ Séneca.

O Prof. Luís Adão da Fonseca oferece-nos uma descrição peculiar sobre o mar desconhecido:

“De facto o mar é o grande buraco, é negro, é escuro... É o espaço que separa a terra conhecida da terra não conhecida, que separa a terra habitada pelos homens pela terra não habitada, que nos separa do paraíso. Este conjunto de convicções, herdado de tempos anteriores que remontam às centúrias iniciais da Idade Média, atravessa todo o século XV, estando ainda vivo nos tempos de D. João II.”²

Este mesmo autor, sugere-nos a leitura dos textos de Cristóvão Colon onde esta coordenada aparece de forma expressa, e sendo assim, não podemos estar perante um curioso na matéria, ao invés, trata-se de um navegador que busca estes conhecimentos desde os primórdios da sua juventude. Nesta sequência, julgamos primordial o entendimento da política de sigilo dos descobrimentos no século XV, sobretudo desde o tempo do Infante D. Henrique até ao reinado de D. João II, para melhor contextualizarmos a envolvente de Cristóvão Colon. Por exemplo, o cronista Rui de Pina nada diz sobre a viagem decisiva de Bartolomeu Dias, mas relata com pormenor a chegada de Cristóvão Colon a Lisboa, no regresso da primeira viagem às Antilhas ao serviço dos Reis Católicos. Ainda o Prof. Adão da Fonseca refere que:

“De acordo com Jaime Cortesão existiu uma política oficial de sigilo a respeito do nosso esforço de descobrimento marítimo, e afirma que o esquecimento relativo a Bartolomeu Dias não pode deixar de ser o resultado da reserva a que eram sujeitas as expedições descobridoras.”³

Sabemos que esta temática não reúne consensos por parte dos investigadores, mas pela análise das fontes, interpretamos a política de sigilo como um pilar essencial na estratégia delineada pelos autores principais da expansão marítima, onde o Almirante Cristóvão Colon foi um actor destacado, como iremos analisar. Mas reforçamos esta tese da política de sigilo, com o parecer do Prof. José Manuel Garcia, referindo que no essencial, este procedimento estratégico existiu de facto, pois:

“enquadra-se de forma adequada numa política de “mare clausum”, que visava deter e garantir o exclusivo das explorações económicas resultantes das explorações geográficas que se realizaram ao longo do século XV e ainda em parte do século XVI.”⁴

Somos motivados neste momento por uma reflexão, na medida em que o empreendimento das descobertas marítimas não continham exclusivamente o estímulo económico, mas um outro vector de natureza espiritual, que Jaime Cortesão foi recolher no franciscanismo e á sua mística.

Como veremos, este vector franciscano atravessa a vida do Almirante Cristóvão Colon.

Todavia o autor da Política de Sigilo nos Descobrimentos Portugueses, não coloca a questão quanto á presença de Cristóvão Colon em expedições realizadas a S. Jorge da

² Luís Adão da Fonseca, *D. João II – Reis de Portugal*.

³ Luís Adão da Fonseca, *D. João II – Reis de Portugal*.

⁴ Prof. Dr. José Manuel Garcia, Prefácio *A Política de Sigilo nos Descobrimentos Portugueses* de Jaime Cortesão.

Mina? Recordemos que S. Jorge da Mina era uma feitoria estratégica para Portugal, sobre a qual Duarte Pacheco descreveu o seguinte:

*“na qual casa nosso senhor acrescentou tão grandemente o comércio que em cada ano se tiram dali por resgate, que vem para estes reinos de Portugal, cento e setenta mil dobras de ouro fino, e muito mais em alguns anos se resgata e compra aos negros que de longes terras este ouro ali trazem, os quais são mercadores de diversas nações [...] Esta gente até agora fora gentios e já alguns são feitos cristãos.”*⁵

Se até S. Jorge da Mina os portugueses poderiam navegar com costa á vista, a descoberta dos Açores seguiu uma metodologia diferente, facto que teria motivado outras expedições no Atlântico Norte. Sobre a descoberta dos Açores respondeu o Almirante Gago Coutinho que o:

*“segredo político impediu que se contasse como os portugueses tinham chegado aos Açores. Uma só vez transpirou o segredo do descobrimento do arquipélago: na carta de Valsequa, isto é, dum Judeu converso de Maiorca, pertencente à mesma comunidade de religião e meio social do cartógrafo do Infante.”*⁶

É interessante também notar que o Rei Cristiano I da Dinamarca, enviou às costas da Gronelândia, a pedido do rei Afonso V de Portugal, uma expedição de que faziam parte marinheiros portugueses. Como referiu Luís Ulloa, historiador peruano e investigador especializado nos temas do Descobrimento da América e na figura de Cristóvão Colon: *“datas e testemunhos levam a pensar que Colombo fez parte dessa expedição”*, e o próprio Colon deixa-nos o testemunho: *“tudo o que se navegou, também lá andei.”* Analisando esta sequência de factos, sugerimos então uma questão: Seria Cristóvão Colon parte integrante da estratégia sigilosa por parte da Coroa portuguesa? A carta enviada pelos Reis Católicos a Cristóvão Colon, em Setembro de 1493, portanto um ano antes da assinatura do Tratado de Tordesilhas, expressa intenções para obtenção de informações sobre a eventual existência de ilhas e terra firme, mais ricas e proveitosas, os quais afirmavam que:

*“...sabemos que disto sabeis vós mais do que alguém, vos rogamos que logo nos envieis vosso parecer... por isso, por nosso serviço, vos rogamos que logo nos escreveis...”*⁸

Nesta carta, os Reis Católicos expressam o seu conhecimento acerca do serviço que Cristóvão Colon prestou à Coroa portuguesa, no âmbito das navegações.

No capítulo do serviço e afectos prestados a Portugal, comecemos pela carta enviada por D. João II a Cristóvão Colon, em 20 de Março de 1488, em resposta à que o Almirante dirigiu ao Rei de Portugal, cujo teor se desconhece, mas que se constitui como uma peça fundamental para estabelecer ligações dentro deste processo histórico. Analisemos o teor da carta de D. João II, relevando os aspectos afectivos:

⁵ Jaime Cortesão, *A Política de Sigilo nos Descobrimentos Portugueses*.

⁶ Idem.⁸

⁷ Luís Ulloa, 1927, facto confirmado pelo director da biblioteca de Copenhaga, Sofus Larsen.

⁸ Carta de 5 de Setembro de 1493, dos Reis Católicos a Colombo.

*“nosso especial amigo em Sevilha... vimos a carta que nos escreveste e a boa vontade e afeição que por ela mostrais terdes a nosso serviço, vos agradecemos muito... que vossa industria e bom engenho nos será necessário, nós a desejamos... e por tanto vos rogamos e encomendamos que vossa vinda seja logo e para isso não tenhais pejo algum...”*⁹

Quais foram então os supremos interesses de D. João II, para rogar ao seu especial amigo, que retornasse logo a Portugal, amigo este que demonstrou boa vontade e afeição pelo serviço em prol do monarca? O Almirante Gago Coutinho por ocasião de uma conferência na Sociedade de Geografia de Lisboa, sobre as múltiplas versões falsas criadas por leigos da náutica, referiu que Cristóvão Colon: *“tantas vezes embarcou com os portugueses e se limitou a fazer como os outros navegadores ocidentais.”*¹⁰

Bartolomé de Las Casas reforça este aspecto na História das Índias, indicando que Colon: *“navegou algumas vezes aquele caminho [o do Ocidente] em companhia dos portugueses como pessoa já residente e quase natural de Portugal.”*¹¹

Segundo a versão oficial, Cristóvão Colon descobriu o Novo Mundo por acaso e sem saber onde estava, no entanto esta tese não nos parece de todo plausível, pois o Almirante adquiriu experiência desde muito cedo, nas navegações Atlânticas, perfeitamente inseridas em missões portuguesas.

No regresso da primeira viagem realizada às Antilhas, em Março de 1493, deslocou-se a Vale de Paraíso, onde se encontrava o Rei D. João II, antes de dar a boa nova aos Reis Católicos, cujas ocorrências são registadas no seu diário de viagem, e nessa célebre entrevista pode-se analisar o ambiente afectivo existente entre o Rei português e o Almirante:

*“...o Rei o recebeu com muita honra, e lhe fez muito favor, mandou sentar e falou muito bem, oferecendo-lhe que lhe mandaria fazer tudo o que aos Reis de Castela e a seu serviço cumprisse...”*¹²

*“...hoje, depois da missa, voltou a dizer-lhe o Rei, se tinha necessidade de algo que logo se lhe daria, e conversou muito com o Almirante sobre a sua viagem, e sempre lhe mandava estar sentado e fazer muita honra...”*¹³

*“hoje se despediu do Rei, e lhe disse algumas coisas que dissesse da sua parte aos Reis, mostrando n-lhe sempre muito amor. Partiu depois de comer, e enviou com ele, D. Martinho de Noronha, e todos aqueles cavaleiros o vieram acompanhar e fazer honra...”*¹⁴

De regresso de Vale Paraíso, visitou o mosteiro de Santo António em Vila Franca de Xira para apresentar as suas homenagens à rainha D. Leonor de Portugal, que mostrava muito desejo de o ver. Que laços familiares poderão estar escondidos, entre a Rainha de Portugal e o Almirante? Ainda outro episódio tangível ao sentimento patriótico, ocorreu

⁹ Joaquim Veríssimo Serrão, *Itinerários de El-Rei D. João II*, Academia Portuguesa da História.

¹⁰ *Diário da Manhã*, 17 de Dezembro de 1944 – conferência de Gago Coutinho.

¹¹ Eduardo Pereira, *Cristóvão Colombo em Porto Santo e na Madeira*.

¹² Joaquim Veríssimo Serrão, *Itinerários de El-Rei D. João II*, Academia Portuguesa da História; Cf. *Diário del Primer Viaje*, estudo citado, p. 136.

¹³ Joaquim Veríssimo Serrão, *Itinerários de El-Rei D. João II*, Academia Portuguesa da História; Cf. *Diário del Primer Viaje*, estudo citado, p. 136.

¹⁴ Idem, pp. 136-137.

no Verão de 1502, após iniciar a quarta viagem. O Almirante foi informado de que uma fortaleza em Arzila se encontrava sitiada pelos mouros, ordenando que fossem em auxílio dos portugueses que se encontravam em apuros.

Cristóvão Colon: *“tinha uma relação afectiva forte com os portugueses, e partir para as Índias sem acorrer em seu auxílio teria sido impensável... O almirante enviou a terra o seu irmão Bartolomé Colombo e Fernando, juntamente com os capitães dos navios, para se encontrarem com o capitão de Arzila, que tinha sido ferido pelos mouros num combate. O comandante português retribuiu a gentileza de modo cortês.”*¹⁵

Tudo isto é vivido num ambiente messiânico profundo e enquadrado numa grande influência franciscana, que está patente desde o reinado de D. João I, até ao reinado de João II. A espiritualidade e a cultura intelectual são protagonizadas por frades franciscanos.

O Prof. Aurélio de Oliveira refere que: *“o espírito descobridor de Portugal revestiu-se também, graças à tendência espiritual que o cristianismo franciscano tomou entre nós, de sentido missionário.”*¹⁶

O espírito de S. Francisco foi objecto de uma devoção amplamente difundida e enraizada na Corte de Portugal, bem patente a partir dos finais do século XIV até aos primórdios do século XVI. Veja-se por exemplo, que após a entrevista concedida pelo Rei D. João II, a Cristóvão Colon, já citada, o monarca: *“se refugia [será este o termo adequado?] em Torres Vedras, em cuja região está desde o final de Março até finais de Setembro...”*¹⁷

Nesta localidade está situado o convento do Varatojo, de devoção franciscana, mandado construir por D. Afonso V. No ano seguinte, em 1494, é assinado o Tratado de Tordesilhas. Estaria então o Rei D. João II em recolhimento franciscano para planear estrategicamente a assinatura do referido Tratado? Foi neste ambiente das viagens empreendidas concretizadas pela Ordem de Cristo, que Cristóvão Colon recebeu influência, e nelas faziam parte os frades franciscanos que: *“levaram a palavra de Cristo, pelos conselhos evangélicos, concretizando assim um dos ideais portugueses ao partir: levar a Boa Nova a todas as gentes e tornar Jesus Cristo conhecido em todos os locais!”*¹⁸

O franciscanismo de Cristóvão Colon está bem identificado nas suas palavras e comportamentos, que denotam uma formação religiosa muitoprecoce de natureza perceptorial.

Notemos alguns registos demonstrativos:

*“...porque era muito devoto de S. Francisco, vestiu-se de pardo ao tempo que chegou cá, vestido quase como frade de S. Francisco.”*¹⁹

*“...sempre foi devoto da Ordem do bem-aventurado Santo Senhor S. Francisco e com o seu hábito morreu...”*²⁰

¹⁵ Martin Dugard, *A Última Viagem de Colombo*.

¹⁶ Aurélio de Oliveira, “Os Descobrimentos Portugueses”, Vol II, pág. 472, citado em *Coordenadas espirituais na Génese da Expansão - Os aspectos místico-religiosos na tese de Jaime Cortesão*.

¹⁷ Luís Adão da Fonseca, *D. João I - Reis de Portugal*.

¹⁸ Manuela Mendonça, *“O Franciscanismo em Portugal – Séc. XIII-XVI”*.

¹⁹ Bartolomé de Las Casas, *História das Índias*

²⁰ *Raccolta*[55], parte II, Vol. 1, p. 207.

*“É bem patente a importância do vocabulário afectivo, sensível e inclusive a experiência mística: “Deus me abriu a vontade, este fogo, esta luz”. Reconhece-se que nos planos teológico e filosófico tinha uns conhecimentos próprios da elite secular.”*²¹

Foi dentro desta tipologia do secular, própria dos membros da Ordem Terceira, que pretendeu situar-se Cristóvão Colon, chegando mesmo a definir-se como “leigo não letrado”. O seu saber é demonstrado pelo saber empírico, em que insistiam especialmente, os franciscanos e os professores universitários nominalistas.²²

Na carta dirigida aos Reis Católicos, em 1501, escreve: *“Ó Senhor que quisestes ter em segredo tantas coisas aos sábios, e revelaste-as aos inocentes...”*²³

Em alguns textos de Cristóvão Colon, o não letrado e ignorante, pode por revelação divina, conferida pelo Espírito Santo, ensinar os sábios, porque, conforme é referido na mesma carta: *“o Espírito Santo obra em Cristãos, Judeus, Mouros e em todos de outras seitas, e não só nos sábios, mas nos ignorantes...”*²⁴

A mentalidade messiânica de Colon estava imbuída de um espírito de cruzada, como atesta: *“...a razão que tenho é a restituição da Casa Santa, isto é, Jerusalém...”*²⁵ e com uma base de conhecimentos alargada em, cosmografia, história, crónicas, filosofia, e outras artes, com influência de gente sábia, eclesiásticos, seculares, latinos e gregos, judeus e mouros, e com outros de outras seitas, conforme o próprio regista nessa mesma carta. Relembremos que a ciência medieval, a cosmografia, astrologia, geografia, medicina, alquimia, foram muito protagonizadas pelos franciscanos em Portugal, sendo de todo plausível que Colon tivesse recebido os seus ensinamentos. Os conhecimentos de Colon são ainda atestados pela riqueza de citações no seu *Livro das Profecias*, de Aristóteles, Plínio, Séneca, Estrabão, Ptolomeu, Esdras, Escoto, Beda, Pedro Comestor, Pedro de Alíaco, Eneas Sílvio, Marco Pólo. Os livros de cabeceira seriam os de Ptolomeu, Pedro de Alíaco e Marco Pólo, além das Sagradas Escrituras e das lições dos Santos Padres, Santo Agostinho, Santo Ambrósio, Santo Isidro, S. João Crisóstomo.²⁶

Citando o Prof. Alain Milhou: *“a consciência e cultura messiânica de Cristóvão Colon, inscrevem-se fundamentalmente na trajectória do franciscanismo joaquimista.”*²⁷

Em Portugal, esta corrente está relacionada com o culto do Espírito Santo iniciado com a rainha Santa Isabel e que actualmente ainda é festejado nos Açores, nas festas do Divino Espírito Santo e em Tomar na festa dos Tabuleiros.

“A larga permanência em Portugal teve também a sua importância na formação do mesianismo colombino, não tanto para o tema de Jerusalém, presente na mente cavaleiresca de D. Afonso V, mas na luta contra o Islão e a aliança com as cristandades ocultas e do misterioso Prestes João. Conservando a recordação da gesta portuguesa, não vacilaria Colon, na

²¹ Alain Milhou, *Cristóvão Colon “Modelo “idiota” que ensina os sábios”*.

²² *Fundadores do nominalismo, os franciscanos Duns Scoto (m.1308) e Guilherme Occam (m.1349)*.

²³ *Carta de Cristóvão Colon aos Reis Católicos, Livro das Profecias, 1501*.

²⁴ *Idem.*²⁶

²⁵ *Idem.*²⁶

²⁶ *Cristóvão Colombo – Carta do Achamento das Antilhas (15 de Fevereiro/14 de Março de 1493, Prof. Doutor Manuel Viegas Guerreiro*.

²⁷ Alain Milhou, *Cristóvão Colon “Modelo ‘idiota’ que ensina os sábios”*.

*relação da sua terceira viagem de 1498, em dar aos Reis Católicos o exemplo dos Reis de Portugal que mantiveram com grande gasto, servir a Deus e acrescentar seu senhorio...*²⁸

Julgamos que na sua permanência em Portugal, Colon recebe influência de D. Afonso V, que de acordo com Rui de Pina:

*“era amigo das letras e honrava os que as sabiam, e foi o primeiro Rei que faz livraria em seus Paços, no que se parecia com seus tios, o Rei D. Afonso de Nápoles e com o Infante D. Pedro.”*²⁹

A Enciclopédia Espasa refere que os: *“portugueses eram, então, os navegadores mais hábeis e empreendedores da Europa, e entre eles pode Colombo ter adquirido todo o conhecimento e perícia que revelam seus feitos posteriores.”*³⁰ Ainda recentemente o Professor Juan Gil, da Universidade de Sevilha e perito em estudos Colombinos, atribui à sua permanência em Portugal a seguinte visão:

*“...Este ambiente excitante e exótico, cheio de grandiosos projectos enriquece a sua experiência e possibilita o descobrimento, pois quando se estabelece em Espanha... Colombo dispunha de um amplíssimo caudal de conhecimentos em mundos e mares... e esta etapa portuguesa é tão decisiva que marca indelevelmente a mentalidade do Almirante, que morre acreditando ter alcançado o seu sonho [das Índias], um sonho próprio de um português e que só a um português estava reservado.”*³¹

O Almirante Cristóvão Colon tinha um outro comportamento que merece análise cuidada, fazia algumas vezes o juramento a S. Fernando: *“quando alguma coisa de grande importância nas suas cartas queria com juramento afirmar...”*³²

Fomos pesquisar sobre S. Fernando, e identificámos o Rei Fernando III de Castela: *“falecido a 30 de Maio de 1252, aos 53 anos de idade, que foi canonizado a 16 de Agosto de 1673.”*³³ Porém, confrontamos a análise do Prof. Alain Milhou, que colocou a hipótese remota, de se tratar do Infante Santo de Portugal, cujo martírio foi profundamente sentido na sociedade portuguesa e especialmente vivido por seu sobrinho o Rei D. Afonso V: *“Santo lhe chamaram, e chegou a ter culto na Batalha, na igreja de Nossa Senhora da Oliveira em Guimarães, e provavelmente também em Lisboa, da última metade do séc. XV até fins do XVII.”*³⁴ Este facto não deve ser desligado das fortes ligações afectivas que Cristóvão Colon tem com Portugal e os portugueses.

Julgamos ter evidenciado um conjunto de argumentos que fazem denotar um messianismo em Cristóvão Colon, baseado numa sólida formação filosófica, religiosa e científica, integrada numa influência espiritual dos Descobrimentos Portugueses. A propósito, o investigador italiano Ruggero Marino, sugere-nos as seguintes reflexões:

²⁸ *Relação da Terceira Viagem* [65], fol. 2 r.

²⁹ *Reis de Portugal - D. Afonso V*, Saúl António Gomes.

³⁰ *Enciclopédia Espasa*, Enciclopédia espanhola do século XX.

³¹ Idem, citação do Prof. Juan Gil da Universidade de Sevilha.

³² Bartolomé de Las Casas, *Historia das Índias*.

³³ *Santos de Cada Dia*, II volume, pp. 110 e *Catholicisme*, Tomo IV.

³⁴ *Enciclopédia Luso-Brasileira*.

“É credível a empresa de um obscuro e ignorante marinheiro que não sabe nada, mas que adivinha tudo, que frequenta a Corte do Rei de Portugal...? Em Portugal onde casa com uma nobre donzela? Que é recebido pelos Reis Católicos e consegue credibilizar a sua estratégia? Que contacta com monges e cardeais? Que se corresponde com Toscanelli?”³⁵

Torna-se pois, imperioso estimular as mentalidades científicas para a pertinência da investigação académica em torno da personalidade e do pensamento de Cristóvão Colon.

Este estímulo é reforçado pelo Prof. Joaquim Veríssimo Serrão, que nos revela o seguinte:

“Entre as obras que deixo inacabadas para o prelo, figura uma com o título Cristóvão Colombo e Portugal, que coligi com boa cópia de argumentos, nos últimos vinte e cinco anos. São uma dúzia de ensaios históricos que dizem respeito á história portuguesa entre os anos de 1470 e de 1510. Devo confessar que, para a melhoria do texto em muito contribuíram as investigações que Manuel da Silva Rosa teceu acerca do descobridor do Novo Mundo, num esforço de revisão que merece o qualificativo de sério e diligente... Mas o novo autor segue com idêntico e, embora, a nosso ver, não prove definitivamente a nacionalidade lusa de Colombo, avança com argumentos que impõem ponderação e estudo.”³⁶

Gostaríamos de finalizar com as palavras e a elevada admiração que nutrimos pelo Almirante Gago Coutinho: *“Enfim, sem diminuir Colon, a verdade é que, da sua nebulosa e aventureira vida, só se apura o que ele fez como navegador: E, como tal, Colon foi, inquestionavelmente, português.”*

³⁵ Ruggero Marino (Investigador Italiano).

³⁶ Prefácio de Joaquim Veríssimo Serrão, em *Colombo Português*, Manuel da Silva Rosa.

AFINAL O QUE É A PIRATARIA?

Comunicação apresentada pelo académico Eduardo Serra Brandão, na sessão solene de 9 de Fevereiro

A ideia desta comunicação deve-se inteiramente ao nosso Presidente, impressionado como todos nós com a notável exposição do comandante da *Corte Real* no regresso da sua missão nos mares da Somália, que mereceu um prémio da Organização Marítima Internacional, recebido em Londres, a 23 de Novembro pelo capitão-de-mar-e-guerra Gonçalves Alexandre. Aliás, não é a primeira vez que Portugal incomoda os piratas: já combatemos, com êxito, os piratas mouros e Macau foi-nos oferecido pela forma eficaz como combatemos a pirataria nos mares da China.

Aceitei gostosamente o convite e faço-o no seguimento de um pequeno artigo, pretensamente esclarecedor, que escrevi no *Público* dias antes do regresso da *Corte Real*, em que elogiava os nossos marinheiros e manifestava perplexidade pela rápida libertação dos dezanove piratas que tinham sido feitos prisioneiros e que era resultado da desarticulação entre o direito internacional e as leis penais dos diversos Estados a que pertencem as forças que actuam na região.

A União Indiana já tinha sido admoestada por um dos seus navios ter atirado sobre uma embarcação de piratas, atingindo alguns deles e uns pescadores lá embarcados. Também as Forças Americanas fizeram fogo sobre os piratas para salvar nacionais seus que estavam prisioneiros.

No momento em que iniciei este trabalho, havia 36 pescadores, na maioria espanhóis, presos na Somália, na perspectiva de serem executados, mas que acabaram por ser libertados, ao fim de 47 dias de cativeiro, contra o pagamento de um resgate de 2,7 milhões de euros. A Espanha, na sequência deste sequestro, exigiu à comunidade internacional uma acção mais radical contra os piratas que, no dizer da ministra da Defesa espanhola: “*são uma autêntica organização criminosa com ligações aos escritórios de advogados mais sofisticados de Londres.*”

Segundo um relatório norueguês, a forma de organização mais usual dos piratas, no golfo de Áden, é surpreendente: “*realiza-se um evento para recolher fundos dos investidores, geralmente empresários somalis mas também do Líbano e dos Emirados Árabes, conscientes de que o dinheiro se destina a sequestro de navios.*” Uma vez reunido o dinheiro, o barco, as armas e a tecnologia, a equipa de piratas divide-se em dois grupos: um grupo fica encarregado de assaltar os barcos, o outro tem por missão manter a tripulação retida e dirigir a negociação do resgate. Cerca de 30% do resgate, diz o relatório: “*é canalizado para o pagamento de subornos às autoridades locais.*” Os lucros da pirataria são assim divididos por três: os financiadores, os piratas e as autoridades somalis.

A pirataria na Somália tem sido altamente rentável para os que a praticam e li na imprensa estrangeira do fim do ano que naquele momento estavam sequestrados dez navios e mais de duzentas pessoas de trinta nacionalidades que aguardavam negociação dos resgates.

Está de regresso a Portugal a fragata *Álvares Cabral*, completando a missão portuguesa nos mares da Somália a chefiar a Força da Nato que tem por missão dificultar a actividade dos piratas naquela zona. O oficial português, porta-voz da Força Naval, reconheceu à partida de Lisboa que o crime de pirataria desapareceu do direito interno português e não tem sido possível, por isso, deter e levar os piratas a julgamento em tribunais portugueses.

Quando eu ensinava, o Código Penal Português estabelecia para o crime de pirataria a pena de 16 a 20 anos de prisão maior, podendo ir até aos 24 se houvesse homicídio.

As Forças Navais que têm actuado no Corno de África e nas extensas águas da Somália impediram, como ficou provado, muitos ataques dos piratas, salvaram vidas e embarcações em perigo, reduziram os riscos da navegação comercial naquela zona, mas não tinham combatido, até agora, a pirataria, tendo-se limitado a reduzir os ataques.

Os piratas descobriram rapidamente que, suspendendo o ataque, atirando as armas ao mar e levantando os braços, nada lhes aconteceria. E poderiam continuar, em segurança, os seus ataques noutro local, com outras armas e noutra ocasião. A considerável despesa com a meia centena de navios de guerra, o sacrifício exigido às guarnições e o risco de vida dos que se aproximam das embarcações-piratas nada irão resolver no futuro, quando essas forças retirarem para os países de origem, se não houver profunda alteração no procedimento geral contra os criminosos.

De facto, segundo a Imprensa britânica, o número de ataques ultrapassou os 250 em 2009, com tendência para aumentar. É sua opinião que, graças a maior vigilância, os mares da Somália tornaram-se menos perigosos mas continuam a ser os mais perigosos do mundo.

As Forças Navais da União Europeia e dos Estados Unidos, ao abrigo de protocolos que desconheço, mas cujo conteúdo se adivinha, já podem entregar à justiça do Quénia os piratas presos. No fim do ano, a *Álvares Cabral*, segundo a nossa imprensa diária e agora a Revista da Armada, apanhou seis piratas, lavou dali as mãos e entregou-os às autoridades marítimas das Seychelles.

A navegação continua, no entanto, a fazer-se pelo Corno de África, porque os armadores preferem o risco dos ataques dos piratas e o pagamento dos resgates aos custos de circum-navegar a África ou à demora em comboios escoltados.

Antes de prosseguir, lembro um preceito do Direito Internacional muitas vezes esquecido, embora não tenha, neste caso especial, aplicação prática. Considerando que os piratas têm origem num Estado falhado, incapaz de restabelecer a lei e a ordem em terra e no mar, o Direito Internacional permitiria o desembarque de forças em perseguição e ataque aos piratas. Mas a desastrosa experiência terrestre americana em 1998, no tempo de Clinton, não entusiasma tão arriscada e complicada actuação. Com outro fim andam

lá forças de paz de países africanos. Note-se que o Conselho de Segurança já autorizou a perseguição dos piratas no mar territorial da Somália, com o acordo do respectivo governo.

Com tantos problemas sérios que Portugal atravessa, pensei que o tema de hoje não despertaria grande interesse. Além disso, a Academia está habituada a ouvir dos seus oradores “concertos de música clássica”, enquanto hoje, para variar, está a ouvir “música ligeira”.

Todos sabemos desde a infância ou a adolescência o que são piratas, que eles faziam base nas ilhas das Caraíbas, que assaltavam navios, bebiam rum, não eram para brincadeiras e que os seus capitães tinham uma perna de pau, um gancho a substituir uma das mãos, uma pala preta a tapar um dos olhos e, por vezes, um papagaio ao ombro. Muitos sabemos, pelo menos desde a Escola Naval, que os que trabalhavam para um Estado ou tinham o seu patrocínio, se chamavam corsários. Adiante voltaremos a falar desta “parceria público-privada”.

Também nos lembramos que, nos séculos XVI e XVII, no auge da pirataria, a rainha Isabel I de Inglaterra tinha bons amigos entre os corsários que para ela trabalhavam, sendo seu favorito, reza a História, Sir Francis Drake que, além de ter contribuído para a derrota da Invencível Armada, se tornou famoso pelos assaltos aos galeões espanhóis carregados de ouro e prata roubados aos Incas, aos Maias e aos Aztecas na Cordilheira dos Andes. A rainha não tinha problemas de consciência porque, afinal, era “ladrão que rouba a ladrão” e até recebia umas comissõezinhas sobre o valor dos roubos, não sei se para ela se para o Estado. Há quem saiba, mas a rainha considerou ilegais as escutas feitas no palácio e mandou destruí-las rapidamente. Foi um bom exemplo da promiscuidade entre a Política e a Pirataria.

Depois da descoberta da América, abriu-se um largo campo à actuação dos piratas e dos corsários que, especialmente no século XVIII, actuavam com completa impunidade nos mares das Antilhas. No século XIX a pirataria intensificou-se nos mares da Índia, onde actuava uma profusão de malaios bem organizados que se tornaram famosos e obrigaram as forças navais espanholas, holandesas e inglesas a dirigir contra eles expedições de guerra e a travar verdadeiros combates navais.

Os tempos mudaram, a pirataria parecia ter passado de moda e os crimes marítimos mais visíveis passaram a ser, sucessivamente, os tráficos de escravos, de armas e de drogas.

Antes de prosseguir, lembro que a palavra pirataria, dada a evolução que se verificou na sociedade, tem hoje vários homónimos, sendo o mais usado o que é aplicado na electrónica, na Internet e nos *downloads* musicais.

A pirataria foi a preocupação mais antiga do mundo marítimo. Historicamente, ela teve uma importância considerável porque a insegurança dos mares foi, durante séculos, um factor dominante.

A “desnacionalização” do pirata é uma das regras mais velhas que se encontram no direito marítimo e traduz a ideia, juridicamente exacta, de que o princípio de não interferência em navios de outras bandeiras não é válido em caso de pirataria.

O interesse geral da comunidade que exercia a sua actividade no mar alto exigia que se pusesse fim a manobras criminosas, contrárias ao direito das gentes. Importava, pois, que cada interessado tomasse medidas destinadas a assegurar a livre e pacífica utilização do mar alto. Daqui surgiram o direito e o dever que qualquer navio tem de aprisionar o pirata, independentemente da sua nacionalidade.

No auge da pirataria aceitava-se um processo sumário e o captor não era obrigado a trazer o pirata para julgamento em terra, podendo executá-lo, e se o juiz em terra se recusasse a julgar os piratas ou se o julgamento se apresentasse demorado, o captor podia fazer justiça pelas suas próprias mãos. Considerava-se, e nada se alterou neste aspecto, que um navio que opera com o propósito de cometer este crime é um navio pirata em qualquer momento da sua viagem e a tripulação deve ser considerada culpada, mesmo se o assalto tiver sido frustrado.

Entendeu-se por pirataria, através dos tempos, o assalto a um navio por outro navio privado em proveito dos próprios assaltantes. Mas o assunto não era tão simples e nem sempre a definição foi consensual. Pelo contrário, pirataria é daqueles conceitos que, na doutrina, no costume, na lei internacional e nas legislações nacionais tiveram grande dificuldade em encontrar acordo e só a Convenção do Direito do Mar de 1958, confirmada, com redacção ligeiramente diferente, pela de 1982, deu uma definição clara, indicando o procedimento a adoptar pelos captores.

Existe a aceitação geral de que o produto do roubo feito pelos piratas deve ser restituído ao dono, mas alguns tribunais reservam para o captor do pirata uma parte do valor dos bens recuperados.

Qualquer navio de guerra tem o direito de visitar um navio suspeito da prática de actos de pirataria para confirmar a suspeita e, se assim for, o navio pirata perde a nacionalidade do Estado da bandeira e pode ser julgado no Estado do navio de guerra de acordo com a sua legislação. O Estado da bandeira do navio pirata tem o direito de pedir explicações sobre a visita, o apresamento ou o julgamento.

Embora toda a gente saiba o que é pirataria, detectei na história contemporânea alguns erros na definição de pirataria por parte de quatro governos e um consultor jurídico das Nações Unidas, algumas vezes, é certo, por conveniência política ou militar.

Um deles é o do navio de guerra da marinha americana *Shenandoah* que em 1865, alguns meses depois de terminada a guerra Norte-Sul, continuava a atacar os navios dos Estados do Norte e foi considerado pirata pelas autoridades do seu país já unificado. Tendo entrado no porto de Liverpool, o governo britânico, contrariando a visão do governo americano, não o considerou pirata porque ele só atacou enquanto não foi informado do fim da guerra e não era em proveito próprio.

Outro caso é o do paquete *Santa Maria* que foi tomado de assalto, em 23 de Janeiro de 1961, pelo capitão Henrique Galvão e pelos seus companheiros que tinham embarcado como passageiros com esse objectivo. Queriam levá-lo, ao que parece, até Angola como protesto contra a política ultramarina portuguesa. O governo, não havendo forças

portuguesas na área, invocou a situação de pirataria para levar as forças inglesas e americanas a interceptar o navio. Como o argumento não colou porque o acto era político e não criava perigo para a navegação, foi usado, em alternativa, o pretexto da protecção dos passageiros e tripulantes americanos a bordo do *Santa Maria*. Entretanto, o navio entrou no porto do Recife, foi restituído aos proprietários e os assaltantes foram deixados em liberdade.

Embora não venha citado em qualquer livro, ocorre-me outra confusão em que intervêm pessoalmente.

Todos nos lembramos da ocupação de Nagar-Aveli, no interior de Damão, quando o Tribunal Internacional de Justiça reconheceu o nosso direito àquele território, mas não nos deixou atravessar terras indianas para a reocupação.

Em 1961, um exército de trinta mil homens entrou em Goa, “a jóia cultural e religiosa do Império”, como alguém lhe chamou. Entre estes dois acontecimentos, navios de guerra da União Indiana apresaram embarcações goesas que pescavam, como habitualmente, no mar alto adjacente ao mar territorial do país vizinho. As autoridades navais portuguesas participaram o acontecimento e o ministro da Marinha solicitou ao Estado-Maior um parecer sobre “aqueles actos de pura pirataria”. O parecer era simples, mas tornou-se ingrato porque o nosso ministro não se lembrou do que eram actos de pirataria.

No livro *Origem e Desenvolvimento do Direito do Mar*, de autoria do Prof. Anand, da Universidade de Nova Deli e consultor das Nações Unidas, encontrei outra errada versão de pirataria.

O autor, em capítulo dedicado à chegada dos Portugueses à Índia, elogia o grande sucesso da viagem de Vasco da Gama, a introdução de canhões no Oceano Índico, a criação do Império Marítimo Português e cita os “actos de pirataria” praticados por Vasco da Gama no seu regresso à Índia. O autor explica que sendo os Portugueses incapazes de competir com os comerciantes Árabes, Hindus e do Oriente, Vasco da Gama usou a força da sua Armada de 15 navios, com canhões, para atacar a navegação comercial dos concorrentes, cometendo – em sua opinião – verdadeiros actos de pirataria, com o objectivo do controlo efectivo do Mar. E cita também exemplos desses actos, que podiam até ser o que hoje, civilizadamente, se chama crime contra a humanidade, mas não eram com certeza pirataria, porque Vasco da Gama estava ao serviço do Estado e não actuava em proveito próprio: o que fazia não era substancialmente diferente do que fizeram os submarinos alemães. Atirar sobre os naufragos é que valeu dez anos de prisão ao almirante Doenitz, no Tribunal de Nuremberga.

Poderíamos chegar à conclusão de que Vasco da Gama foi um precursor da teoria que ainda entusiasma tanta gente e que hoje parece uma verdade de La Palice, considerando o poder marítimo como facilitador do poder económico.

Um outro exemplo encontra-se no livro *International Law*, publicado pela Academia de Ciências da URSS, para uso nos cursos superiores de direito. Cito: “*Os navios que cometam actos de pirataria (...) devem ser apresados pelos navios de qualquer Estado e, se oferecerem resistência ou tentarem a fuga, devem ser afundados. São considerados actos de*

pirataria os actos de violência cometidos por navios ou as suas tripulações no mar alto. Na época do imperialismo a pirataria tinha características especiais e era um dos métodos que os Estados imperialistas usavam com propósitos agressivos.”

E continua: *“Durante a Guerra Civil de Espanha navios de guerra de Estados fascistas (Alemanha e Itália) e também navios dos rebeldes de Franco atacaram navios mercantes soviéticos. Para evitar estes actos de banditismo, um grupo de Estados interessados aprovou o NYON Agreement em 1937, que considerava estes actos como pirataria e dava a qualquer navio de guerra o direito de destruir os navios atacantes.”* Todos sabemos que não eram actos de pirataria: era a guerra civil. É verdade que os piratas, embora sempre presentes no Pacífico, pelo menos entre Malaca e o sul da China, desapareceram durante muito tempo das preocupações do mundo ocidental e do nosso imaginário. O crime de pirataria desapareceu, indevidamente, ao que se vê, do código penal de muitos países, o que levou, por exemplo, Dickinson, em 1925, a perguntar se: *“o crime de pirataria estava obsoleto.”*

Os actos de pirataria diminuíram a ponto de quase desaparecerem. As possibilidades de comunicação e a extrema mobilidade dos navios de guerra e da aviação tornaram mais difícil a acção dos piratas.

O célebre livro de Ortolan, *Diplomatie de la Mer*, dedica várias páginas à Pirataria e reconhece, já em 1844, que ela estava em quase total extinção e elogia, a propósito, a acção da França ao pôr termo aos ataques dos berberes do Norte de África à navegação cristã, com um sistema e num ambiente bastante semelhantes ao que se passa hoje na Somália.

Carlos Testa, primeiro professor e pai do Direito Internacional Marítimo em Portugal, não faz, no seu livro, qualquer referência à pirataria, mas dedica alguns parágrafos aos corsários: *“prática que [escrevia ele] era aprovada pelos Estados para quem trabalhavam ou com quem tinham acordos, chegando a admitir-se que o corsário devia possuir uma ‘carta patente de corso’ emitida pelo Estado para que trabalhava, a fim de não ser confundido com piratas.”* Depois de mais algumas considerações, concluía Carlos Testa em 1899: *“que o corso constitui um aspecto da guerra que entrou em declínio e se encaminha para o completo abandono.”*

Também acerca do desaparecimento da pirataria, escreveu o professor da Universidade de Génova Olivier de Ferron em 1958: *“tendo-se alterado profundamente as condições gerais de navegação, a repressão da pirataria e suas modalidades levantam um problema muito mais teórico do que prático.”*

Foram considerações deste tipo que levaram muitos Estados a eliminar da lei penal, como referi, o crime de pirataria. Mas os gurus do direito internacional marítimo falharam a previsão, porque há ataques de piratas, não só na Somália, mas também na Nigéria, na Tanzânia, no Bangladesh e na Indonésia, contra navios a navegar, navios fundeados e até navios atracados. Estes últimos, como não são pirataria, levaram a IMO a criar o crime internacional “assaltos à mão armada a navios” cometidos no mar territorial ou nas águas interiores. E assiste-se, em várias zonas do mundo, ao aumento do número de navios sequestrados por piratas.

Actualmente, de acordo com a lei internacional, todos os Estados devem cooperar na repressão da pirataria e apresar, no mar alto ou fora da jurisdição de qualquer Estado, um navio pirata ou em poder dos piratas e prender as pessoas que se encontrem a bordo, cabendo o seu julgamento aos tribunais do Estado que fez o apresamento. O *Maritime Safety Committee* propôs, já em 1983, uma série de medidas que incluíam o uso da força.

Em 1956, a Comissão de Direito Internacional da Organização das Nações Unidas, que preparou os trabalhos para discussão e aprovação em 1958, tornou finalmente claro, e parece que em definitivo, o conceito de pirataria, aceite tanto na Convenção de 1958 como na de 1982.

Chama-se a atenção para não considerar pirataria certos actos como, por exemplo, quando parte da guarnição de um navio de guerra se revolta e se apodera do navio por motivos políticos; quando a tripulação de um navio mercante se revolta e mata o capitão ou mestre; e quando os actos são praticados no mar territorial ou em águas interiores. Todos os referidos actos caem apenas na jurisdição do Estado da bandeira do navio.

Um acto de pirataria deve satisfazer as seguintes condições:

Acto ilícito de violência, de detenção ou de depredação, cometido, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, no mar alto ou fora da jurisdição de algum Estado;

Acto de participação voluntária num destes actos ou que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente os actos enunciados.

A Comissão sublinhou que a intenção de lucro, ao contrário da tendência de certos tribunais, não é indispensável para constituir acto de pirataria. Também há pirataria se existir rapto, sequestro, ódio ou vingança.

Com a sua actualização na década de 60, a Ordenança do Serviço Naval reproduz o estabelecido no direito internacional. Faltou a Portugal adaptar à situação existente os Códigos Penal e de Processo Penal, e à NATO negociar, em tempo oportuno, com os Estados vizinhos da Somália a entrega dos piratas presos.

Fica esclarecido que pode haver dúvidas ou omissões nas legislações nacionais sobre o crime de pirataria e sobre o procedimento a adoptar nos julgamentos dos piratas, mas não é discutível a definição de pirataria nem a autorização internacional para os capturar e punir.

Termino como comecei, insistindo em que tem havido qualquer coisa de estranho na incapacidade das organizações internacionais e dos Estados em encontrar formas eficazes de combater a crescente pirataria na Somália. Alguém conhecedor da situação escreveu recentemente que o número de piratas está a aumentar, que a área onde actuam é enorme e que é fundamental ter patrulhas aéreas marítimas que cubram o máximo de espaço. Para quê? Perguntaria qualquer cidadão vulgar, se não os prendem nem os afundam?

É verdade que li, aqui e além, várias justificações como a ONU exigir respeito pelos direitos humanos, as Forças Navais em presença quererem, a todo o custo, evitar a violência e o derramamento de sangue e ter sido difícil negociar com os países vizinhos da Somália a colocação em terra dos piratas presos.

E juro que li também, há pouco tempo, na respeitável revista *The Economist* que navios das Forças que actuam nos mares da Somália já deram aos piratas – para poderem regressar a terra e continuar o seu trabalho – medicamentos, água e combustível, o que é profundamente cristão e chega a parecer uma metáfora da Bíblia.

A SOBERANIA DOS ESTADOS E O MAR A REALIDADE PORTUGUESA

Comunicação apresentada pelo académico
João Pires Neves, em 23 de Fevereiro

“Por mares nunca dantes navegados andámos no passado, naturalmente em navios; mas, agora que esses mares são navegados por toda a gente, seria inadmissível que, por falta de navios, deles desaparecêssemos quando, mais do que nunca, o nosso futuro, a nossa prosperidade e a nossa riqueza estão precisamente no mar”

Leote do Rego¹ (23.02.1923)

INTRODUÇÃO

Os Mares (e os Oceanos) sempre pesaram na concepção das políticas e das estratégias de segurança e desenvolvimento dos Estados. Ao longo da história, são vários os factos e os acontecimentos que nos dão conta da importância do Mar no desenvolvimento dos países e, em especial, daqueles, cuja geografia os colocou mais próximos dele.

Nos primórdios foram os recursos vivos, a pesca e a salga e a energia das marés, as actividades que primeiro aproximaram o homem do mar. Mais tarde, as trocas comerciais e o transporte marítimo fizeram o homem olhar o mar e os oceanos de um modo mais científico, porventura, mais consciente da realidade que eles próprios encerram.

Todavia, só após a chegada dos portugueses à Índia é que a actividade marítima, até então circunscrita aos respectivos oceanos e mares interiores, se tornou transoceânica, mercê de um mais apurado desenvolvimento da arte de marear e das próprias técnicas de cálculo e de navegação.

Foi o grande salto!

Pela primeira vez o globo entra em interconectividade ao utilizar o navio e o oceano, como meio de transporte organizado e via de comunicação e comércio, por excelência. Os Reis portugueses, ao estimularem o conhecimento dos oceanos e da navegação, ao aliarem o saber e o dinamismo à inovação técnica e à liderança, ao relacionarem, e bem, a política com a estratégia, a capacidade com a vontade, o poder marítimo com o poder naval conseguiram transportar Portugal para uma posição de domínio oceânico, de cariz mundial, que lhe permitiu a assumpção do estatuto de primeira potência marítima transoceânica da “época moderna” e a posse indiscutível de um efectivo “poder naval global”.

¹ Vidé in Sacchetti, Valm António E. “*O Mar Português e a Fronteira Marítima Europeia*”. Comunicação apresentada na Academia das Ciências de Lisboa, em 09.12.2009, reproduzida nos *Cadernos Navais* nº 29. Lisboa, C.C.M. e GERE, 2009, p.23.

Mas porquê relembrar tudo isto?

Por saudosismo de uma época em que os portugueses foram pró-activos, corajosos e tenazes e se notabilizaram?

Não apenas por isso, embora considere que a História, a História de um País e sobretudo a sua análise e interpretação devidamente contextualizadas, o seu “passado” com todo o rol de activos e passivos, jamais deverá ser esquecido por um qualquer povo, muito menos por um povo e por um país, como Portugal, que é Nação desde 1249 e que sempre viu a sua individualidade assegurada por esse imenso Mar e pela centralidade que os novos espaços e o “Império” por ele criados, lhe abriram e proporcionaram. Então, porquê?

Porque acima de tudo considero útil trazer à colação e evidenciar o modo deliberadamente organizado como Portugal, naquela época, concebeu, estruturou e utilizou o seu poder, porque é disso que se trata, de Poder (e da sua aplicação), quando se fala de “Soberania” de um qualquer Estado ou Nação.

Parte I – A SOBERANIA E OS ESTADOS

1. Algumas notas conceptuais

A título prévio e em jeito de breves notas conceptuais gostaria de consolidar alguns conceitos, cujo domínio me parece fundamental para a compreensão do tratamento deste tema, desde logo o “Conceito de Soberania”.

Aquele que, aqui, me parece de relevar é o de Bodin, de 1576, pela circunstância de ter sido reafirmado em Vestefália², em 1648, no fim da Guerra dos 30 anos e que, nas suas grandes linhas, ainda hoje permanece activo. Bodin entendia a soberania como um poder: *“um poder absoluto e perpétuo dentro de um Estado”*. Acima dele, apenas se admitiam como limites, o direito natural e a lei de Deus. O Estado era, pois, o todo-poderoso que detinha o monopólio do poder. É neste contexto que nasce a definição de “Soberania”, tal como ainda hoje é conhecida o tal: *“Poder que não tendo no seu território qualquer poder igual, não reconhece no exterior qualquer poder superior.”*

Daqui decorrem duas ideias-chave: a da não-dependência ou mesmo da independência dos Estados e a da igualdade, no sentido que lhe subjaz de que no seu território não pode o Estado ser molestado nas suas prerrogativas de jurisdição, o que pressupõe a existência de um poder, de um poder efectivo, elemento igualmente preponderante do conceito.

² A Paz de Vestefália estabeleceu inclusivamente princípios que imperaram na regulação da chamada ordem internacional, durante quase 350 anos. É, assim, que de par com a igualdade dos Estados Vestefália reconheceu: (i) o princípio da soberania territorial na formação dos Estados; (ii) a aceitação do primado da independência dos Estados e do respeito pela sua jurisdição; (iii) a proclamação da razão de estado e da balança de poderes como trave-mestra da política externa dos Estados e da sua própria conduta.



Compreendido o conceito de Soberania melhor se compreenderá o “Conceito de Estado”, porquanto não há soberania sem o poder do Estado, essa outra: “*entidade dotada de um poder que não reconhece igual na ordem interna nem superior na ordem externa*” e que resultou de um processo evolutivo do fenómeno de sedentarização dos agregados sociais, que, desde muito cedo, fez intuir nos seus membros que sociedade alguma poderia subsistir sem um chefe, sem alguém com autoridade que a todos encaminhasse na satisfação de necessidades convergentes.

O imperativo de garantir a ordem parece ter sido o estímulo mais importante conducente à sua criação. Contudo, com o crescimento e a multiplicação dos arranjos sociais, novas aspirações, necessidades e interesses se manifestaram e a complexidade da vida, no seu interior, e no seu relacionamento com outros grupos sociais também aumentou.

Ao Estado é cometida, pois, a responsabilidade de fazer observar a justiça social, promover o desenvolvimento e o bem-estar e garantir a segurança dos próprios agregados populacionais.

Ao falar-se dos Estados entramos igualmente no domínio das relações de poder. Poder, de facto, não é uma coisa, mas sim uma relação que se estabelece entre vontades e capacidades próprias e as de outrem, rival, oponente, ou inimigo.

É pois a resultante de um produto, onde um dos factores é a vontade e o outro a capacidade³, sendo que qualquer um deles logicamente não poderá funcionar como factor absorvente do outro. Daqui a ideia de Poder Nacional como sendo: “*a relação de*

³ A capacidade nacional deriva directamente do conjunto de recursos da Nação, sejam eles económicos e naturais, resultantes da geografia e da posição, da dimensão territorial e da população, da organização industrial e tecnológica, da capacidade de investigação e desenvolvimento, da capacidade militar, etc. A vontade, por seu turno, resulta, acima de tudo, da adesão, da motivação e preocupação em preservar a identidade nacional e da força anímica de todo um povo na prossecução dos seus interesses.

forças materiais e morais, de cuja conjugação resultará a maior ou menor capacidade de cada país actuar e influenciar na esfera internacional.”⁴

É este poder instrumental, efectivo, que um Estado possui, e que os outros percebem como tal, que faz com que tenha audição no concerto das nações e peso específico na balança dos poderes.

Deste modo, à tal igualdade jurídica dos Estados não corresponde, evidentemente e muitas vezes, uma igualdade real, porquanto no sistema das relações internacionais há sempre uns mais iguais do que outros, a tal hierarquia das potências que, independentemente dos formatos e constituição compósita, sempre determinou ou pretendeu determinar os resultados dos litígios e o próprio estatuto internacional dos Estados.

A própria ONU⁵ aparece, neste particular, como a herdeira paradigmática do modo como o poder, no mundo, ao longo dos tempos, vem sendo exercido.

De facto, ao nível do “Conselho de Segurança”, e na feliz analogia do Professor Adriano Moreira⁶, aquilo que aí impera é o legado de Maquiavel (para quem as armas sempre foram mais importantes que as leis) e a forma aristocrática do exercício do poder, onde o poder de veto de apenas alguns – os grandes, e mais fortes, com mais capacidades – é o resultado dessa postura. Por contraponto, na “Assembleia Geral”, e por aí se verificar o designado poder do número (que não só dos grandes) e a forma democrática como o poder é exercido, o legado que aí vigora é, então, um legado personalista e de cariz humanista.

Com efeito, se, no passado, o Estado era o todo-poderoso e o actor principal das relações internacionais, no presente, o que se verifica, é que a dominância que o Estado detinha sobre quase todas as actividades, em menos de 60 anos, alterou-se profundamente, a ponto de o Estado, hoje, não estar a conseguir dar resposta à totalidade das solicitações que lhe vêm chegando e, deste modo, começa a verificar-se uma degradação da sua própria jurisdição. Como resultado, o Estado começa a perder poder e a distribuir competências. Transfere parcelas de poder, capacidade de gestão política e competências para as organizações regionais e, internamente, aliena áreas de gestão, descentraliza e desconcentra órgãos e serviços, municipaliza e regionaliza o território. A própria sociedade vem tentando também organizar-se de modo diferente, ocupando as áreas alienadas e donde o Estado se retira. Nestas circunstâncias os Países, se decadentes, poderão mesmo chegar a uma situação de Estado Exíguo se, porventura, ficarem impedidos e incapazes de realizar cabalmente as suas próprias finalidades enquanto Estados autónomos e soberanos.

Ora, é esta erosão dos Estados soberanos, decorrente da globalização da economia, das finanças e da banca internacional, das novas tecnologias e das informações em tempo real, que os vem afectando na sua autonomia e poder de decisão, que os leva a agregarem-

⁴ Duarte, VALM A. C. Rebelo, *A Geoestratégia, o Mar e a Economia*, Comunicação apresentada no Instituto D. João de Castro, em Lisboa, em 25.01.10.

⁵ Este aspecto da ONU, como herdeira paradigmática do modo como o poder vem sendo exercido no mundo, tem um particular interesse quando mais adiante se abordarem as questões do Mar e da apropriação dos seus espaços.

⁶ Moreira, Adriano, *Teoria das Relações Internacionais*, Coimbra, Almedina, 1996. Ciclo de lições ao Curso Superior Naval de Guerra 1997/98.

-se em torno de Grandes Espaços, estes supra-estaduais e geridos segundo princípios de subsidiariedade e supranacionalidade.

Assim sendo, a tal soberania tradicional dos Estados que, no passado tinha muito a ver com o seu território e com a fronteira geográfica, essa tal linha delimitadora da interioridade do Estado que Gaston Bouthold⁷ considerou como: “*o sulco sangrento das guerras passadas*”, definindo-as como: “*as linhas de onde se parte para invadir o vizinho ou a partir das quais o vizinho nos ataca*”, cada vez mais, está sendo posto em causa e a ser objecto de transferência e absorção de competências (ou de soberania) por parte destas outras entidades inter e supranacionais.

De facto, a fronteira tende mais, hoje, a deixar de ser visto, apenas, como o tal limite geográfico da interioridade do Estado soberano, mas, antes, a alargar-se a outros domínios de interesse, quer do Estado, quer do próprio sistema das relações internacionais e de alguns dos seus multifacetados agentes. É, por isso, que se torna necessário olhar o conceito de fronteira e perspectivá-lo de maneira diferente, dar-lhe um outro conteúdo mais moderno, actual e realista.

O Professor Adriano Moreira, por exemplo, há já algum tempo, que vem considerando como uma exigência operacional a elaboração de um: “*conceito integrado de fronteira política, caracterizado por uma multiplicidade de traçados em função dos objectivos do Estado, das capacidades disponíveis e dos Grandes Espaços que se cruzam sem coincidências dos limites respectivos.*”⁸

No caso português, a sua *Teoria da pluralidade das fronteiras*⁹ é bem conhecida.

2. Uma muito breve caracterização de Portugal

Perante este enquadramento conceptual a pergunta que começa a germinar tem exactamente a ver com Portugal e a questão de se saber como é que o nosso País se situa perante tão grande número de perspectivas e variáveis circunstanciais.

Sem entrar em muitos rodeios poder-se-á simplesmente afirmar que Portugal é um País pequeno, *exógeno*¹⁰ e a caminho da exiguidade.

⁷ Ribeiro, Henrique M. Lajes, *Dicionário de Termos e Citações de Interesse Político e Estratégico*, Lisboa, Gradiva, 2008, p. 137.

⁸ Moreira, Adriano, “*Soberania de Serviço*”, JANUS, Lisboa, 1997, (p.18).

⁹ Moreira, Adriano, “*Teoria das Relações Internacionais*”- 3ª edição, Almedina, Coimbra, 1999, p.470-476. Portugal, depois de 1974, assistiu ao regresso da sua *fronteira geográfica* aos seus limites originários europeus, apesar da sua maior maritimidade actual (ZEE+PC em vias de ser estendida) e de uma certa “transparência” dessa mesma fronteira. Complementarmente Portugal assumiu uma nova *fronteira de segurança*, coincidente com as da NATO, de que é membro fundador, e, em certa medida, também, com as da própria UE. Possui ainda uma *fronteira económica* que lhe é vinculada por este Grande Espaço do desenvolvimento, assim como definiu uma outra *fronteira cultural*, em consequência da sua inserção na Comunidade de Países de Língua Portuguesa (CPLP).

¹⁰ Portugal, nunca, ao longo de toda a sua história pôde dispensar o apoio externo. Primeiro do Vaticano, com a Bula papal legitimadora da própria independência do Reino; da Inglaterra e do poder marítimo que ela personificava, com especial evidência no apoio granjeado, aquando das guerras da independência e peninsulares; da Aliança Atlântica, desde a sua fundação no final da II GGM, que garantiu a segurança a Portugal; e da Europa, com a adesão em 1986, depois do fim do Império e a consequente retracção do complexo dispositivo colonial.

Como *Estado-soberano*, e não como *Estado-Nação*, entenda-se, Portugal, na actualidade, mais do que nunca, começa, como os outros, a ficar erodido na sua capacidade de actuação, pois já não consegue por si só mobilizar os meios necessários e suficientes à realização autónoma das suas finalidades primárias - a segurança, a justiça social e o desenvolvimento. Foi esta constatação que mobilizou Portugal a aderir aos “grandes espaços”, primeiro à NATO e olhando à “segurança”, depois à EFTA e mais tarde à CEE hoje União Europeia (U.E.) considerando a outra finalidade do Estado, o “desenvolvimento”.

Esta orientação para a Europa, ainda que estratégica e incontornável, não deve, contudo, levar Portugal a descurar esse outro eixo, igualmente estruturante de um *Conceito Estratégico Nacional*, que tem na geografia as suas causas e razão de ser mais profunda.

O País ainda que pareça periférico no campo económico, ambiciona a ter função própria e a constituir-se em **País de articulação e fronteira** com o outro lado do Atlântico Norte, mas também, com as regiões amigas do Norte de África e, seguramente, com as da África Ocidental e Austral e do Atlântico Sul onde, em língua portuguesa, mais de cinco soberanias se expressam.

Portugal pretende, pois, desempenhar e assumir esta função, porque se considera detentor de certas e determinadas capacidades próprias, específicas, com valor, reunindo as condições para que a Europa e o sistema internacional o percepcionem como tal e o possam considerar como elemento indispensável ao seu próprio funcionamento.

Aqui radica o tal outro conceito de *Poder funcional*, aquele que é capaz de alienar o forte ao fraco, e que interessa explorar, muito particularmente no caso português, onde o próprio Mar, tendo em conta não só a utilização e aproveitamento dos recursos marinhos que proporciona, mas também a *barreira de defesa* que viabiliza, pode jogar um papel de especificidade muito próprio e relevante, numa lógica de uma quase *especialização* a assumir por Portugal.

Neste mundo marcado pela globalidade, Portugal imperiosamente terá que estar disponível para se fazer ouvir e prestar bons serviços à comunidade internacional.

A *soberania de serviço*, na lógica que Adriano Moreira¹¹ lhe inculuiu, é isso mesmo: 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. De facto, os países, hoje, não se afirmam tanto em função do seu poder e do seu território, mas sim em função do serviço que prestam.

No meu ponto de vista, é aqui que a geografia (e a “*posição*”) (tanto ao jeito dos geopolíticos), os conceitos de *poder funcional* (a “*presença*”) e o de *soberania de serviço* ganham relevância, e no caso português, sublinhe-se, constituem mesmo a grande oportunidade a não perder.

Portugal deverá, pois, saber desenvolver toda uma política de grande pragmatismo e racionalidade, onde os *interesses nacionais* comandem as políticas, embora o façam na

¹¹ Moreira, Adriano, “*Soberania de Serviço*”, JANUS, Lisboa, 1997 (p.19).

compreensão sempre dos interesses de terceiros, dos tais *interesses comuns*, onde o multilateralismo da relação se torna imprescindível e o *diálogo* e a *cooperação* são os instrumentos de maior virtuosismo.

3. Os Estados, o Fenómeno dos “Grandes Espaços” e a Soberania

Este fenómeno de *corrida aos Grandes Espaços*, de entre as réplicas que acarreta, a mais importante, no meu ponto de vista, tem a ver exactamente com a própria soberania do Estado e a sua fragmentação.

No caso da UE, por exemplo, e no que concerne à *vertente internacional*, esta *fragmentação da soberania* verifica-se, segundo Paulo Otero¹², um eminente jurista, na transferência de poderes decisórios dos Estados-membros para os órgãos comunitários, numa lógica conhecida de *subsidiariedade*; mas também, na aplicação do princípio do *primado do direito Comunitário* de par com a possibilidade de os tribunais anularem decisões do poder político dos Estados-membros sempre que violem aquele Direito; e ainda na transferência para o Banco Central Europeu (BCE) do exclusivo de autorização da *emissão monetária*.

Mas, a erosão da soberania, na vertente internacional, não se fica por aqui. Ela é igualmente visível em matérias de respeito pelos *direitos humanos*¹³ ou em processos de garantia da paz e da segurança internacionais, onde o direito de “*ingerência internacional*” ganhou uma dimensão que não tinha antes do 11 de Setembro.

A consequência disso foi a derrogação do “princípio da integridade territorial” dos Estados e a subsequente reformulação do conceito tradicional de soberania, tal como acima foi sendo apresentado.

Paulo Otero precisando esta sua ideia, acrescenta inclusivamente que “*a soberania do Estado no plano internacional é hoje um mito e um mito cada vez mais mal escondido*”.

Este aspecto, todavia, nem sempre é assumido pelos intérpretes do poder político dos Estados-membros na plenitude das suas consequências. De facto, o que se ouve geralmente afirmar aos políticos é que se está perante um processo não de perda de soberania, mas sim de “*partilha de soberania*” pelo que a questão do *interesse nacional* deverá ser re-equacionada a uma outra luz, naturalmente diferente das abordagens-tipo das tradicionais teorias do poder e das relações internacionais.

Durão Barroso¹⁴, em 1998, por exemplo, era um defensor acérrimo desta mesma tese, ao assumir que “se é verdade que os governos perdem capacidade discricionária no que respeita à condução de várias políticas, [...] não é menos verdade que se constituem

¹² Otero, Paulo, Doutor em Direito, “*O Estado, a Constituição e a Democracia: a desmistificação das ideias tradicionais*”. Conferência proferida na abertura solene do ano lectivo de 2001/2002, no ISNG, Lisboa, 06.11.2001.

¹³ Onde se insere, o sancionamento de comportamentos individuais subsumíveis no conceito de “crimes de guerra” ou de “crimes contra a humanidade”.

¹⁴ Barroso, J.M. Durão, “*Portugal e a Europa: a procura de novo equilíbrio*”, (p.9), in ob. “*Os Portugueses e os Desafios do Milénio*”, coordenada por Fernando Rosas e Maria Fernanda Rollo, Assírio e Alvim e Cadernos do Pavilhão de Portugal - Expo 98, Lisboa, 1998.

como a instância decisiva de intermediação entre a comunidade nacional e um poder europeu cada vez mais presente, [...] não estando de modo algum demonstrado que os governos percam efectivo poder na sua relação com o conjunto da sociedade; aquilo a que se assiste é, em larga mas não exclusiva medida por causa do processo de integração europeia, a uma reformulação do quadro tradicional de interacção política entre o Estado e a Sociedade”.

4. Uma grande questão

Perante este circunstancialismo, a questão que eu coloco e que me parece verdadeiramente interessar é a de saber em que medida *a preservação da soberania ou independência nacional é compatível com a qualidade de Estado-membro da Comunidade Europeia?*

Mota Campos¹⁵, outro jurista reputado, parece admitir que não, quando diz “ [...] Se não está em causa no seu princípio está, certamente, em causa no seu exercício – porque a reversão das competências nacionais exigiria, inelutavelmente, a libertação do jugo da *regra comum* – isto é, exigiria a renúncia à qualidade de Estado membro da Comunidade [...]”.

De facto, se em 1989 este mesmo autor considerava que ainda não se havia atingido, no processo de construção europeia, o “*ponto de não-retorno*, para além do qual um Estado soberano deixa de o ser”, em 1992, com a criação da União Económica e Monetária (UEM), visualizava como premente reconhecer que, *no quadro comunitário, o ponto de não retorno está em vias de ser largamente ultrapassado*, isto porque a instituição de novos órgãos ou o reforço de poderes dos existentes consubstancia uma realidade que não pode deixar de agravar a subordinação dos Estados à regra comum.

Confrontadas as posições jurídicas e política face à questão formulada, não sendo eu nem jurista nem político mas sim cidadão interessado na compreensão fundamentada desta temática da soberania nacional, a mim parece-me que a interpretação que melhor reflecte a realidade é aquela que reconhece, sem margem para dúvida e de forma aberta e, diria, construtiva, que, efectivamente, se tem vindo a assistir a um a perda de soberania dos Estados-Membros a favor dos órgãos comunitários e à subsequente subjugação do interesse nacional ao interesse comum maioritário.

A nova regra da “*maioria qualificada*”¹⁶ ou da “*dupla maioria*”, que o Tratado de Lisboa prevê adoptar a partir de 2014”, como instituto aplicável à maior parte das decisões do Conselho de Ministros, em substituição da lógica da unanimidade¹⁷ é disso espelho.

¹⁵ Campos. Prof. Doutor João Mota de, “*As Comunidades Europeias - Sorvedouro das Soberanias nacionais?*”, Estudos Políticos e Sociais, Revista do ISCSP, Lisboa, 1989.

¹⁶ A votação por “*Maioria Qualificada*” pressupõe 55% dos Estados, representando 65% da população.

¹⁷ A regra da unanimidade ficará, assim, fortemente reduzida e limitada a algumas questões-chave como a revisão dos tratados, decisões sobre recursos próprios da UE (as receitas do orçamento comunitário), a maior parte das decisões sobre política externa e defesa e as políticas sociais e fiscal.

Tanto assim que para um número crescente de domínios¹⁸ os governos aceitam que não poderão impedir uma decisão e, mais, serão obrigados a aplicá-la no seu território mesmo que tenham votado contra.

Na medida em que o interesse nacional que se pretende salvaguardar assume vestes de *interesse vital* ou demasiado importante, não devendo, em circunstância alguma, cair ou ceder perante o interesse comum, nesse caso, o Estado poderá ver-se confrontado com a necessidade de equacionar a saída desse “grande espaço”.

Nesse sentido a preservação da soberania nacional poderá obrigar à renúncia da qualidade de Estado-membro, porque, e nas palavras do Professor Mota Campos, a reversão das competências nacionais exigirá inelutavelmente a libertação do jugo da regra comum.

Se em teoria esta possibilidade existe, na prática, a sua materialização não pode deixar de se afigurar como algo que apenas se justificará num cenário de gravidade e de atentado extremo à soberania nacional, onde o próprio interesse nacional que ditou a adesão a esse grande espaço, não pode por nunca deixar de ser considerado como elemento de elevado peso na ponderação que haja que fazer.

De facto, o que me parece é que a postura política, por vezes, peca por um excesso de paternalismo e de compromisso com uma realidade que, de tão furtiva, roça a demagogia ao considerar que não existe perda de soberania, mas sim algo híbrido como aquilo que me parece ser a figura da “soberania partilhada”.

Em concreto e sendo o Estado o grande responsável pela defesa dos interesses nacionais não há como olvidar que os interesses que se jogam em termos de “*grandes espaços*”, são sempre e necessariamente interesses *comuns* orientados para a consecução dos objectivos que determinaram a constituição desse mesmo grande espaço.

Na prática, o que acontece é que os interesses comuns são sempre *negociados* e quanto mais alargado e participado o *fórum* da discussão, no sentido da existência de um maior número de interesse nacionais em disputa, maior a necessidade de negociação e menor a margem de imposição por parte de cada Estado do seu próprio interesse nacional.

Não esquecer que, *não há, nunca houve – Diplomacia dos sorrisos.*

Os negociadores hoje, [quaisquer que sejam], *existem para debater compromissos e avaliar forças reais. A nossa sobrevivência depende do resultado*¹⁹ e, deste modo, dir-se-á que a avaliação da *capacidade política* de um País não poderá deixar de ser constantemente acompanhada senão mesmo escrutinada.

Feita esta pequena intromissão nos domínios das transferências e absorção de competências (ou de soberania) por parte destas Organizações supranacionais retomemos, então, a caracterização que vinha sendo feita sobre Portugal e a afirmação aí assumida de que a “*opção pela Europa*”, sem alternativa, não parecia chegar para se constituir, na

¹⁸ Trinta e nove domínios de acção comunitária passarão com Lisboa para a maioria qualificada, juntando-se aos sessenta e três que já vinham de trás, sobretudo no capítulo do Espaço, Liberdade, Segurança e Justiça, energia, cultura, ou protecção civil.

¹⁹ Vidé Macedo, J. Borges de, “*As opções Estratégicas de Portugal*”, Revista Nação e Defesa nº 4, do IDN, Lisboa, 1990, p.47.

actualidade, como o único eixo estruturante principal de um eventual novo *Conceito Estratégico Nacional*.

5. A importância do Mar para Portugal – uma outra grande questão

Nesse sentido a questão que se coloca a Portugal (e ao seu “desenvolvimento”, em segurança) é a de saber se Portugal tem, no presente, necessidade do Mar?

Será já um lugar-comum lembrar *Miguel Unamuno* e a sua célebre frase “*o que faz Portugal é o mar*”.

De facto, olhando à envolvente circunstancial de Portugal, à sua Geografia, à Geopolítica e à Geoestratégia parece-me inegável a existência dessa necessidade, não devendo os portugueses esquecer que foi este mar, a enorme maritimidade do seu território e a mais-valia funcional que transporta, os seus grandes activos de sempre e a razão de ser do *legado marítimo português*.

O mar vê hoje reforçada a sua relevância, ao ser progressivamente utilizado na tripla valência de fonte de riqueza, reserva de recursos energéticos e via privilegiada de comunicação e abastecimento.

O Relatório da “Comissão Estratégica dos Oceanos” (2004) e o recente estudo da Sociedade de Avaliação Empresas e Risco (SAER), do *Hypercluster do Mar*, de Ernâni Lopes (2009), corroboram essa constatação.

A importância do mar, aliada à dos litorais e ao seu adequado ordenamento, faz com que os países ribeirinhos e Portugal, em particular, disponham de potencialidades e facilidades que os países interiores não possuem, mas também de especiais responsabilidades, designadamente, quando se trata de travar o assalto (criminoso) do Homem aos recursos do mar, tornando-se, pois, urgente uma maior consciencialização dos países em cuidar daquilo que é seu, designadamente dos enormes espaços marítimos de sua responsabilidade e dos inúmeros recursos que neles se encontram e depositam.

Parte II – O MAR E A SOBERANIA

O exercício da “Soberania” e do poder do Estado no mar não pode, assim, deixar de se impor como uma das principais preocupações e obrigações dos Estados ribeirinhos seja numa perspectiva de “Desenvolvimento” seja numa outra e complementar de “Segurança”.

Neste sentido, vejamos como toda esta questão da Soberania em geral, dos seus conceitos enformadores e da evolução de que têm sido alvo, se reflecte na sua frente específica de “Mar e Oceano”, as também chamadas últimas *fronteiras* do planeta, na expressão feliz de alguns autores.

No fundo, a principal questão que se coloca tem a ver com a forma como o *poder do Estado* tem vindo a ser exercido e aplicado no mar, ao longo do tempo.

1. Um pouco de História

Não perderei muito tempo com as conhecidas teses do “*Mare Nostrum*”, de Tito Lívio a respeito do Mar Mediterrâneo, ou da tese do “*Mare Clausum*” que durante cerca de 150 anos tanto nos interessou a nós portugueses, ou até mesmo com a tese subsequente, do século XVII, do “*Mare Liberum*”, do célebre *Hugo Grotius* apenas realço, que, tanto ontem como hoje, por detrás de cada uma destas teorias e do seu desenvolvimento estiveram sempre **interesses**: políticos ou estratégicos, comerciais ou económicos, de hegemonia ou de poder dos Estados, ou até mesmo de outras entidades, ou Companhias Majestáticas.

No tempo dos romanos já era assim: enquanto uns opinavam que o Estado não deveria assumir em relação a um determinado bem (pesca) que era tido por “*res communis omnium*” qualquer acção ou apropriação; outros, contrariamente, advogavam que o Estado só poderia ser detentor de um certo direito de “domínio iminente sobre as águas do litoral”, nas quais lhe incumbia regular o exercício das pescas e conceder o exclusivo de pescar localmente.

No que ao alto Mar respeitava, porém, a formulação já era diversa e mais permissiva. Ao Estado apenas se admitia que exercesse aí uns meros poderes de *policiamento* com vista a repelir a pirataria, já que aquilo que importava mais seria a salvaguarda da liberdade de navegação.

E foi este estado de coisas que perdurou quase até aos nossos dias.

De facto, assumidos que foram o critério do “*tiro do canhão*”, em 1782, e a “*regra das 3 milhas*” como *praxis* e “limite das águas territoriais”, só já depois da 2ª Grande Guerra Mundial e da enorme onda de inovação e conhecimento a que se assistiu, é que a ONU começa a preocupar-se com esta problemática dos “*espaços oceânicos*”, com a sua “*delimitação territorial*” e sobretudo com o “*uso e a apropriação dos seus recursos*”.

Neste enquadramento não posso deixar de referir três documentos:

- (i) A *Declaração Truman*,²⁰ relativa à jurisdição sobre os recursos naturais do leito e do subsolo do mar;
- (ii) A *Declaração de Santiago*, a propósito dos *poderes soberanos exclusivos* sobre as águas ditas patrimoniais²¹;
- (iii) A *Proposta de Avi Pardo*,²² de 1966, sobre o “Património Comum da Humanidade”.

²⁰ O Presidente dos Estados Unidos, apareceu na oportunidade a considerar “ [...] razoável e justo o exercício de jurisdição sobre os recursos naturais do subsolo e do leito do mar da plataforma continental por parte da nação contígua”. Note-se, por curiosidade, que os EUA já haviam começado a extrair petróleo da sua PC, na Califórnia, em 1894 e dentro das próprias águas territoriais na altura limitadas às três milhas.

²¹ No fundo, o seu grande receio era ver-lhes coarctada a liberdade de navegação e de fruição de recursos de que gozavam nas áreas pelágicas.

²² O Embaixador de “Malta” entendia este património como algo insusceptível de ser apropriado por quem quer que fosse, considerando especialmente abrangido por esse chapéu o leito e o subsolo dos oceanos que se encontrem fora dos limites da jurisdição nacional dos estados costeiros.

Em causa, note-se, estava a possibilidade, que se adivinhava cada vez mais real, de se replicar em relação ao mar, a “corrida” que acontecera relativamente a África, a partir de meados do século XIX.

Serra Brandão assumia mesmo que o que estava em jogo era mais do que isso, era o confronto entre duas teses: por um lado, o conceito tradicional da “*liberdade dos mares*” (*res nullius*); e por outro o novo conceito da “*herança da humanidade*” (*res communis*). O primeiro, a responder à iniciativa e autonomias nacionais, e a fundar-se numa base egoísta, mas motivadora; o segundo, relacionado com o bem-estar dos que precisam, e a radicar numa base altruísta, mas burocrática.

2. A ONU e a Lei do Mar – A Convenção de Montego Bay

Na sequência de toda esta agitação, a ONU ganhou consistência, através das célebres Conferências das Nações Unidas para o Direito do Mar (CNUDM), onde pôs todos a falar com todos, o que é de enaltecer, adoptando legislação sobre a matéria e um amplexo de Direitos e Deveres dos Estados que têm o mar como a tal *última fronteira*.

A Convenção de Montego Bay²³, foi adoptada num contexto em que a cada dia que passava aumentavam as informações sobre o potencial das riquezas existentes nesse imenso meio marinho e isso, ausente um enquadramento legal específico, poderia desencadear sérias crises de soberania e de autoridade, como uma ou outra vez já se verificara.

Para além da fixação da largura máxima do **Mar Territorial** (MT) em 12 milhas e da admissão de uma **Zona Contígua** (ZC) de mais 12 milhas, foi definida uma **Zona Económica Exclusiva** (ZEE) adjacente ao MT que pode ir até às 200 milhas da costa, assim como estabelecido o conceito da **Plataforma Continental** (PC), passível de se estender para além da ZEE e até às 350 milhas. A **Área**, outro dos institutos assumidos na Convenção, reflectindo a concretização da tal ideia do “*Património Comum da Humanidade*”, é englobadora dos grandes fundos oceânicos, dos recursos sólidos, líquidos ou gasosos do seu leito ou subsolo e que se encontram para além da jurisdição dos Estados Costeiros.

A entrada em vigor desta Convenção²⁴, também conhecida como Lei do Mar, marca na realidade o início de uma fase radicalmente diferente do Direito do Mar, não só pelos conceitos aprovados, mas sobretudo pelo estabelecimento de um “*nova ordem*” na utilização e na apropriação dos espaços marítimos sob uma perspectiva também diferente de diálogo e cooperação internacional.

Dentro deste novo espírito a Convenção, para além de atribuir “direitos” ela mesma impõe aos Estados que reivindiquem espaços marítimos, igualmente “deveres”, como por exemplo, o dever de neles “conservar, gerir, preservar e proteger o meio marinho”. Daí

²³ A *Convenção de Montego Bay* foi aprovada em 30.04.82 por 119 Estados e entrou em vigor em 16.11.94. Portugal participou na Conferência desde o seu início, pese embora a sua ratificação só tenha ocorrido em 03.11.97 (Decreto Presidencial nº 67-A/97, de 14. 10.

²⁴ Em anexo poder-se-á encontrar, numa perspectiva de competências cometidas aos Estados, uma breve *Exegese* dos Institutos que venho de enunciar.

não escandalizar aceitar-se que países detentores de grandes áreas marítimas apareçam a tentar dotar-se de meios capazes de as vigiar e proteger, porque isso é do seu interesse fazê-lo, como o é de terceiros que o façam.

Se isto é verdade no que respeita às ZEE e à coluna de água, onde os direitos dos Estados são de mera jurisdição, por maioria de razão, sê-lo-á no que concerne ao MT e, ou ao solo e subsolo das PC, onde os direitos dos Estados são exclusivamente soberanos, e conflitos de soberania, que eu saiba, não foram erradicados, sempre existiram e continuarão a existir.

No passado, o território, um dos elementos caracterizadores da soberania, era o alvo primordial destas questões da soberania, quase sempre em resultado de processos de extensão das próprias soberanias a outros territórios, onde abundavam os recursos que as economias dos países mais desenvolvidos reclamavam.

Importava, por isso, “apropriar”, tantas vezes por recurso à força e ao método da “*imposição*” do poder das grandes potências ou dos vencedores.

Foi assim durante todo o tempo em que vigorou a designada *Ordem dos Impérios*.

A grande ilação que me fica de todo este novo enquadramento é que a “*apropriação do oceano*”, se vista em contraponto a esta passada “*apropriação do território*”, tende a ser, hoje, realmente, mais regulada pela comunidade internacional, num espírito de maior *consentimento* e diálogo do que de *imposição* e de força que, do antecedente, tinha, como vimos, ao jeito *maquiavélico*, um maior peso e prevalência. Excepções à regra não faltarão, constituindo a negociação do “Acordo”, onde as suas disposições prevaleceriam sempre sobre as disposições da convenção sobre a Área, um bom exemplo do poder dos mais fortes.

3. O Tratado de Lisboa, as Competências e a Soberania

Independentemente do mérito inquestionável da Convenção o que é certo é que este caso da Área é demonstrativo de que os interesses dos países e não poucas vezes, também, os dos grandes grupos económicos estão sempre activos e presentes em qualquer negociação internacional, tentando de uma maneira ou outra influenciar as decisões e levar por diante em concretização as suas próprias pretensões.

Os interesses, uma vez mais, a serem trazidos a terreiro e nem doutro modo poderia ser, porque aos Estados compete acautelar esses interesses e prosseguir-los com todo o rigor e afincio.

Todavia, ao que parece, e na óptica de alguns, nem sempre esse grande propósito é conseguido ou mesmo procurado.

Na realidade muito boa gente levanta a hipótese em relação, por exemplo, ao Tratado de Lisboa (TL) em vigor, que a questão do ordenamento dos espaços marítimos e da respectiva repartição de competências entre os Estados e a União Europeia (UE) nesse domínio, teria sido um tema não suficientemente debatido e acautelado pelos negociadores portugueses.

Vejamos então, explicitando um pouco melhor, a matéria que, a meu ver, parece estar em litígio.

Em causa estarão três disposições legais e a interpretação resultante do respectivo confronto:

- Nos termos do art. 2º-B nº 1d), “a UE dispõe de competência exclusiva no que concerne à *conservação dos recursos biológicos do mar*, no âmbito da política comum de pescas”.
- O art. 2º-C nº2 c) define como competência partilhada da UE com os Estados-membros a Agricultura e Pescas, com excepção da conservação dos recursos biológicos do mar.
- Por seu turno, o art. 32º nº1 estabelece que “*a União define e executa uma Política Comum de Agricultura e Pescas*”.

Face a este enquadramento a questão que se coloca é de saber qual o reduto de competência dos Estados-Membros no âmbito da política comum de agricultura e pescas, salvaguardado o domínio da “*conservação dos recursos biológicos do mar*” como domínio de competência exclusiva da EU?

Esta questão não é nova, pois, já em 2004 a mesma era alvo de acesa discussão.

O Jornal Expresso, de 06 de Dezembro desse ano, já dava nota de que o Tratado Constitucional Europeu retirava a Portugal a soberania sobre a sua ZEE, incluindo os recursos vivos do mar, adiantando mesmo que o Tratado não só colocava fora da soberania portuguesa a actividade pesqueira, como também a investigação de micro-organismos valiosos para a aplicação em processos de biotecnologia.”²⁵ E continuando, o Jornal acrescenta que a atribuição da exclusividade da gestão dos recursos biológicos do mar à EU contraria as disposições da CNUDM, a qual, por seu turno, estabelece que todos os recursos vivos e minerais até às 200 milhas são propriedade do país.

A notícia veiculava ainda que o Coordenador da extinta Comissão Estratégica dos Oceanos (CEO), Dr. Tiago Pitta e Cunha, pronunciando-se sobre a matéria, defendia que as normas da UE respeitam somente aos recursos marinhos vivos como sejam os peixes e não os minerais.

O Ministério dos Negócios Estrangeiros (MNE), posteriormente, em comunicado, vem reagir para esclarecer que este aspecto da “conservação dos recursos biológicos do mar” como reduto de competência exclusiva da UE, nada tem de inovador face ao que sempre vigorou no ordenamento jurídico comunitário desde 1976 e naturalmente também no ordenamento jurídico nacional, desde a adesão de Portugal, em 1986, à Comunidade Europeia e aceitação do designado acervo comunitário (*acquis communautaire*), não introduzindo, por isso, qualquer alteração à nossa soberania.

Perante um tal posicionamento oficial e consultando alguma documentação alusiva às origens e desenvolvimentos da própria política comum de pescas, constatei que o dossier-pescas jogou um importantíssimo papel em 1972, aquando das negociações de adesão do Reino Unido, da Irlanda e da Dinamarca às Comunidades Europeias, ao

²⁵ O próprio Presidente da SEDES, Dr. João Salgueiro, ouvido e citado pelo Jornal nessa mesma edição, refere que, “*na prática, já é uma ex-ZEE*”, acrescentando que “*é incrível como o Governo português deixou passar esta medida sem qualquer contestação*”.

ponto de os Estados-Membros, à época, terem acordado em atribuir a conservação e a gestão dos seus recursos piscícolas à competência da Comunidade Europeia.

De todo o exposto, eu não posso deixar de concluir que, efectivamente e desde a adesão de Portugal às Comunidades Europeias, o reduto de competências dos Estados membros, no quadro da política comum de pescas, abrange tudo o que não seja passível de integração no domínio da conservação e gestão dos recursos biológicos do mar, na acepção única de recursos piscícolas, excluindo portanto outros recursos, como sejam, por exemplo, os minerais, os petróleos, ou outros.

Este reduto de competências nacionais é todavia um reduto de **competências partilhadas** com a UE, o que significa que ambos (Estados e União) têm legitimidade para intervir. Se em tese é assim, na prática, o que acontece é que os Estados podem e devem intervir enquanto a União o não fizer, isto porque o exercício de competências pela UE nos termos previstos, por exemplo, no art. 32º supra citado, num domínio de competências partilhadas, tem por *efeito precludir a competência* dos Estados.

A partilha cessa com o exercício efectivo dessa competência por parte da União. Nessa altura, e uma vez que a UE haja legislado, os Estados Membros cessam a sua competência, não dispondo já de soberania sobre esse domínio que assim fora comunitarizado. A perda de soberania é então efectiva, mesmo num domínio que se supunha de partilha.

A lógica da comunitarização a impor-se!

Por outras palavras, mesmo nos domínios de competência partilhada, a soberania não é permanente nem absoluta mas sim efémera e relativa, o que vem contrariar em pleno a assumpção de alguns de que não existia perda de soberania, mas sim partilha de soberania. O conhecimento e a realidade prática a opor-se e a ganhar ao laxismo, à furtividade e à demagogia.

Por isso eu digo, mais do que lamentar o que não temos, mais vale exercer o que ainda temos.

4. O Uso do Mar, a Política, a Estratégia e os Meios

Fechado o parêntesis do Tratado de Lisboa e retomando o nosso tema diria que o uso do mar, em segurança e de forma sustentada, é, pois, um bem precioso de mais para ser deixado sem regra e governação.

Daí a importância da concepção das suas políticas e em especial das respectivas respostas estratégicas. E é neste contexto da política e da estratégia que não podemos deixar de enfatizar que a par de uma qualquer política nacional deverá existir sempre uma estratégia, mas também uma expressão de poder e um instrumento de força.

Tendo presente toda esta coerente e rigorosa relação, e se em causa estiver o Mar e o seu uso, em segurança, dir-se-á que a par de um *poder marítimo*, aquele que, conceptualmente, tem a ver com o “meio” e que “permite aos Estados o uso do Mar para a realização dos objectivos políticos”, deverá existir sempre estratégia geral, própria, uma estratégia marítima.

É ela que, conhecedora dos *fins* estabelecidos pela política, estabelecerá, ao seu nível, objectivos marítimos, que procurará atingir através da concertação e conduta de todo um plano consequente de acções e actividades diversificadas de concepção, de estruturação e utilização de *meios* e recursos que ela mesma deverá saber gizar.

Dito isto, acrescentaria que o poder marítimo não poderá dispensar o seu próprio elemento de força, que é normalmente integrado por duas componentes: uma “*componente militar*”, que se consubstancia nas “*Marinhas de Guerra*” e nos meios dos outros ramos das FA que actuam sobre o mar, ou nele têm influência; e uma “*componente não militar*” constituída geralmente pelas “*Guardas Costeiras*”, pelas polícias de especialidade e por outras entidades ou agências do Estado que em razão da matéria igualmente podem actuar no mar.

A *componente militar* do Poder marítimo será, então, nestas circunstâncias, o próprio *Poder Naval* que pode ser entendido como tal, ou então, como a componente naval do Poder Militar que “encontra no mar uma área de manobra de excelência e que entre outras tarefas da sua responsabilidade, o seu controlo lhe cabe assegurar”²⁶.

Segundo esta contextualização o *Poder naval* poderá ser chamado a desempenhar uma diversidade enorme de actividades e tarefas que, no caso português, se agrupam em três principais blocos de *funções*: “a defesa militar e o apoio à política externa do Estado”; “a segurança e a autoridade do Estado no mar”; e o apoio ao “*desenvolvimento económico, científico e cultural*”.

E perante uma Missão tão abrangente e diversificada quanto esta, como é que a Marinha portuguesa se organiza e estrutura para o seu cumprimento? Sem aprofundar muito a resposta, no campo dos conceitos e da doutrina, a Marinha adoptou como estruturantes da sua organização e estratégia naval dois grandes conceitos: o da *Marinha equilibrada*²⁷ e o da “*Marinha de Duplo-uso*”²⁸. Deixando de lado o primeiro, dedico em relação ao segundo uma maior atenção.

O modelo da **Marinha de Duplo-uso**, autêntico paradigma do emprego operacional da Marinha Portuguesa, como o próprio nome sugere, assegura um melhor balanceamento entre as missões, ditas, “essencialmente militares”, e as outras “de segurança e de autoridade do Estado no mar”, de aplicação mais tipicamente jurisdicional.

Todavia, o seu *maior trunfo* reside na circunstância ímpar da sua operacionalização poder partilhar uma matriz comum de formação, doutrina, organização, liderança,

²⁶ Rodrigues, Alexandre Reis, “*Funções das Marinhas e caracterização do Poder Naval*”, Jornal de Defesa e Relações Internacionais, 2006.

²⁷ O conceito de “*Marinha equilibrada*” é aquele que ao valorizar mais a “imprevisibilidade da ameaça e a diversidade dos interesses” se opõe ao de uma “*Marinha especializada*” que, ao contrário, aposta em “ameaças previsíveis e em interesses limitados”.

²⁸ O conceito da **Marinha de Duplo-uso** é quase como que um pré-requisito determinante estrutural do primeiro, já que é ele que assegura um melhor balanceamento entre as missões “de defesa militar e de apoio à política externa do Estado”, de aplicação essencialmente *expedicionária*, e as missões “de segurança e de autoridade do Estado no mar”, de aplicação tipicamente *jurisdicional*. É um modelo que tem por propósito uma actuação integrada e complementar dos meios da Marinha e por isso mesmo obedece ao princípio da *economia de meios* e a uma *potenciação das sinergias* de emprego e de actuação cooperativa.

treino, pessoal, infra-estruturas e serviços, o que para um País pequeno como Portugal, ao evitar a dispersão de recursos, constitui uma solução, no mínimo, avisada.

Mas há ainda um *outro trunfo* que importa também referir. Tem a ver com o facto do Chefe do Estado-Maior da Armada ser, por inerência de funções, a Autoridade Marítima Nacional, o que lhe permite em missões específicas como estas, de jurisdição, exercer o comando superior dos meios operacionais da Marinha, assim como administrar e coordenar aqueles outros que, através da Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM) e dos seus órgãos e serviços competentes – Capitania dos Portos (CP) e Polícia Marítima (PM) –, desenvolvem acções no âmbito do Sistema da Autoridade Marítima (SAM).

Daí dizer-se que o enquadramento legal deste novo SAM²⁹, formalmente assume que a Marinha de Guerra é, em Portugal, e em resultado da sua vocação e experiência centenária, a Instituição que exerce as funções típicas de uma Guarda Costeira³⁰.

A própria Lei Orgânica da Marinha (LOMAR)³¹, recentemente publicada, vai nesse sentido, e na linha da tradição naval portuguesa, dá corpo ao paradigma da *Marinha de Duplo-uso*, dispondo, de forma inequívoca, que à Marinha lhe compete “*exercer a autoridade marítima e garantir o cumprimento das leis nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional*” [(nº 3 a) do art. 2º)].

5. Portugal, a Maritimidade e o Discurso: político e outro

Em Portugal, depois de 1974, e durante quase trinta anos, é lícito reconhecer que os sucessivos Governos pouca ou nenhuma atenção prestaram aos assuntos do mar. É isso o que fica da leitura de alguma documentação estratégica³² entretanto publicada: uma visão claramente continental, onde o posicionamento geográfico do País é feito de uma forma totalmente desfocada quase e sempre numa perspectiva de quem estava no litoral, de costas para o mar e apenas preocupado com as relações terrestres com a Europa central e pouco mais.

O mar e a sua exploração como valiosos activos do poder nacional, que o são, quase nunca eram tidos como elementos de particular interesse e relevância. Contrariamente, a vizinha Espanha, e traz-se a Espanha à colação meramente a título ilustrativo, que usualmente era tida como um País de matriz mais Continental, aparece hoje a afirmar, e de um modo absolutamente categórico, a sua condição marítima, declarando inclusivamente como um dos seus maiores *interesses estratégicos* aqueles “[...] *que derivan de la situación geográfica y condición marítima de España*”³³.

Mas, será que a Espanha, comparativamente com Portugal, estará hoje mais preocupada com o mar e, até, com o nosso próprio espaço de interesse estratégico?

²⁹ D.L. nº 43/2002, de 02 Março.

³⁰ A Ordem da Armada nº 16, de 1892, consagra e atribui à Marinha esta dupla Missão.

³¹ D.L. nº 233/2009, de 15 de Setembro.

³² “*Uma visão estratégica para vencer o séc. XXI*”, Relatório divulgado pelo Governo, em Dezembro de 1998.

³³ *Libro Blanco de la Defensa*. MDE, Madrid, 2001, (p. 69).

É que ambos os países estão na Europa e integram as mesmas Organizações Internacionais, Regionais e Alianças. No passado fomos, é uso dizer-se, como países com fronteiras comuns, *mais inimigos íntimos do que vizinhos cooperantes*³⁴, hoje somos grandes amigos e partilhamos interesses comuns, mas também nos assumimos enquanto Estado e Nação com interesses próprios a salvaguardar e defender. De facto, segundo *Palmerston*³⁵, os Países, e é bem verdade, “não têm aliados eternos, assim como não têm inimigos perpétuos. O que os Países têm de eterno e de perpétuo são Interesses e serão eles que, em quaisquer circunstâncias, serão nossa obrigação de sempre prosseguir e defender”. E o *discurso político*, esse, também não saía desfocado desta dificuldade em aceitar Portugal como um País, onde a função marítima pudesse ter algum maior papel ou relevância.

Durão Barroso³⁶, por exemplo, em 1998, assumia mesmo e de forma muito clara que o futuro de Portugal parecia estar cada vez mais ligado à União Europeia e, por isso, considerava ter-se passado de um registo tipicamente *atlanticista* para um outro mais central e *continentalizado*. Não se trata, dizia, de uma radical mudança de campo, trata-se sim de uma questão de acento tónico.

Na mesma linha de uma certa relutância ao Portugal Marítimo e Atlântico, o General Valença Pinto afirmou à época, num contexto específico, é certo, de discussão académica, que isso do factor posição e da disputa entre países marítimos e continentais são, ao jeito determinista, abstracções Geopolíticas do passado, que há que abandonar, conjuntamente com “sugestões geométricas do tipo eixo”, triângulo [estratégico] cujo conteúdo funcional não se descortina”.³⁷

Contrariando, no entanto, toda esta lógica negativista, o General Cabral Couto – essa referência viva da estratégia Portuguesa – que, sem deambulações de natureza geopolítica ou geoestratégica, simplesmente comentava³⁸ que, “*esta gente o que está é acometida pelo vírus da continentalidade*”, doença que importa pois combater, caso contrário Portugal poderá perder a sua individualidade e até a sua própria identidade.

Corroborando esta ideia Borges Macedo³⁹, o emérito historiador, por exemplo, de forma elevada e clarividente, dizia mesmo que havia “uma claro desdobramento estratégico na geopolítica portuguesa”, a ponto de considerar ele que Portugal não poderia dispensar qualquer das opções, ambas deveriam, por isso, manter-se permanentemente abertas.

Uma outra voz, desta feita de António Vitorino⁴⁰, ao tempo o nosso Comissário Europeu, advogava, em 2001, que uma hipótese que fosse de “*Europa apenas, e só, Zona*

³⁴ Moreira, Adriano, “*Estudos da Conjuntura Internacional*”, D. Quixote, 1999, p.124. O Autor refere que, “Um dos traços relevantes da estrutura europeia é que os países com fronteira comum foram mais inimigos íntimos do que vizinhos cooperantes”.

³⁵ Vidé Ribeiro, Lajes, ob. cit., em 7 [(p.187), sob a rubrica Interesse nacional].

³⁶ Vidé Barroso, Durão, ob. cit., em 14 (p.21-24).

³⁷ Pinto, Maj.Gen. Valença [ao tempo NMR/SHAPE], “*A Internacionalização das Políticas de Segurança e Defesa*”, no âmbito de um colóquio sobre “*O Interesse Nacional e a Globalização*”, realizado no IDN, em Lisboa, em 29-30/10/98.

³⁸ Conferência proferida no ISNG, Lisboa. Março 2002.

³⁹ Vidé Macedo, Borges, in Duarte, A.C. Rebelo, ob. cit. em 4.

⁴⁰ Vidé Vitorino, António, “*Europa: saudade ou reencantamento*”, Negócios Estrangeiros, nº 2, Lisboa, Setembro de 2001.

de Comércio livre” seria inaceitável para Portugal, porquanto, a acontecer, significaria uma de duas coisas, ou “a marginalização face aos centros de decisão regionais e globais, ou a subordinação a interesses dominantes, fossem de um directório de grandes países fossem os de uma potência de média dimensão que afirmasse o seu peso relativo num contexto regional”.

Mais uma vez, no meu ponto de vista, as *racionalizações sociais divergentes* a despontarem e o velho duelo épico entre os nossos *Catão* e *Cipião*, tanto ao estilo alegórico de Oliveira Martins⁴¹, subliminarmente a aparecer e a tomar conta do discurso e do seu conteúdo.

Posições extremadas, num sentido ou noutro, não levam a nada em termos de edificação de um Portugal novo e moderno, apenas servem para confundir e desgastar e não é deste tipo de discurso que o País precisa.

Só uma *visão míope* evitaria que um Estado costeiro e ribeirinho como o nosso pudesse deixar de exercer influência nos “grandes espaços marítimos” que lhes estão juridicionalmente afectos.

Se é verdade que o País maioritariamente nunca colocou em causa a adesão à Europa, e a necessidade desta evolução, até porque não havia alternativa, igualmente verdade será que o País, no fundo, nunca abandonou o Mar e o Atlântico, considerados vectores condicionantes de sempre dos seus posicionamentos estratégicos.

Constata-se, no entanto, não sem algum pesar, que só depois da *Grande Exposição de Lisboa*, de 1998, dedicada aos Oceanos, é que Portugal, tímida e vagarosamente, começou realmente a tentar sair da letargia profunda em que tinha mergulhado o seu tradicional pendor marítimo.

Realizaram-se algumas sessões temáticas, um ou outro Conselho de Ministros dedicado ao Mar e que até tiveram lugar a bordo de navios emblemáticos da nossa Marinha de Guerra. Produziram-se alguns documentos de cariz específico, mas os mais importantes, sem dúvida, por mais densos, abrangentes e pragmáticos foram o “*Oceano: Um desígnio Nacional para o século XXI*”, Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos (CEO), de Março de 2004, as “*Orientações Estratégicas para o sector Marítimo-Portuário*”, de 2006 e a “*Estratégia Nacional para o Mar (2006-2016)*” (ENM)⁴², de Dezembro de 2006 e ainda o mais recente estudo sobre “o *Hypercluster da Economia do Mar*” que, à semelhança da empreendedora *burguesia comercial e mercantil* do nosso passado histórico, a “Associação Comercial de Lisboa” (ACL) promoveu e a SAER desenvolveu e apresentou, em 17 de Fevereiro de 2009. Mas também, os Programas de Governo, eles próprios, começaram a dedicar algumas linhas mais ao Mar e a inscrever nos múltiplos Ministérios que com ele se relacionam alguns programas e medidas de acção, ainda que quase e sempre descoordenadas e sem uma visão integrada e de conjunto, por falta, no meu ponto de vista, de uma verdadeira **Política Marítima Nacional** enquadadora.

O discurso político adoptou também este novo registo, o que não deixa de ser importante, se atendermos ao facto de que não há Estratégia sem Política e que a Política,

⁴¹ Martins, Oliveira, “*Portugal nos Mares*”, Ulmeiro, 1988.

⁴² Aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros nº 163/2006, publicada no D.R. 1.ª Série nº 237 de 12.12.2006.

se nacional e pública, não se poderá fazer em ambiente de *vazio social*, até porque, de outro modo, não se conseguirá implantar e sobreviver.

Durão Barroso⁴³, nesta nova linha de assento, considerava mesmo como imperioso, dizia, “[...] *reforçar aquela que é a maior marca distintiva do país: a nossa vocação marítima*”.

O certo, porém, é que o tempo passou e somente nos finais de 2006 a ENM (2006-2016) veio a público. Trata-se de um documento da maior importância que, para além de ter tido em conta as medidas propostas no Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos, bem como outras estratégias internacionais e as próprias orientações da agenda internacional dos oceanos, também atendeu ao Livro Verde da futura Política Marítima Europeia, que, curiosamente, na sua génese teve por contributo de peso um documento elaborado, em conjunto, por Portugal, Espanha e França e onde o nosso “Designio Nacional para o século XXI”, da Comissão Estratégica dos Oceanos, foi estrela de primeira grandeza. Durão Barroso era já Presidente da Comissão Europeia e Tiago Pitta e Cunha seu adjunto para toda esta temática dos Oceanos.

Pena foi que o grande sustentáculo da nossa ENM não tivesse sido uma Política Marítima Nacional, própria, que olhasse este Mar português de uma forma abrangente e integrada; que ao definir os fins a atingir e os objectivos políticos a concretizar se constituísse, ela própria, no tal documento enquadrador-guia a montante de uma verdadeira Estratégia marítima que, então, sim, devidamente, balizada, nos seu termos de referência e acção, conceberia todo um rigoroso e coerente plano de actividades que, de forma integrada e necessariamente coordenada, se desenvolveria e executaria a jusante, nos vários níveis e domínios-alvos de interesse e especificidade.

Ou será que Portugal abdicou, em favor da União Europeia, e numa lógica quicá de *subsidiariedade* levada ao extremo, da imperiosidade de uma política marítima, preocupando-se apenas com os “interesses comuns” e esquecendo os “interesses nacionais-marítimos” próprios, ou será que não os assume, ou mais grave ainda, sequer os equaciona (?).

Esta, outra grande questão!

De qualquer modo, e independentemente da metodologia, o problema que hoje se apresenta “*não é o da falta de propostas ou de ideias, mas apenas o da afirmação da vontade e da determinação em concretizar algumas delas [...]*”. Esta afirmação, que subscrevo inteiramente, consta de um parecer que o Conselho Económico e Social (CES) preparou e aprovou, em 22 de Julho de 2008⁴⁴.

Este documento, que é público, procede a uma avaliação de toda esta problemática do Mar na sua relação com a Política.

Assim sendo realço apenas, no âmbito desta minha comunicação, o facto de o CES “entender que para se obterem resultados efectivos e visíveis deverão ser eleitos, ao nível do poder político alguns objectivos imitados (dois, apenas, no seu entendimento) e

⁴³ Palavras proferidas, na sua qualidade de Primeiro-Ministro, na cerimónia da tomada de posse da Comissão Estratégica dos Oceanos, no Oceanário de Lisboa, conforme local do Jornal Público, de 10 de Julho de 2003, com base numa notícia da “Lusa” (sublinhado do Autor).

⁴⁴ “*O Mar e as Políticas Públicas*”, Lisboa, 2008. Disponível na Internet: «<http://www.ces.pt/file/doc/408/>» (sublinhado do Autor).

muito concretos e, simultaneamente disponibilizados recursos e modelos organizacionais com vista à sua realização”. Na minha óptica, esta disponibilização de recursos é absolutamente imprescindível, porquanto, sem meios os fins enunciados,

ainda que meritórios, nada valem, constituem, simplesmente, meros conjuntos vazios.

O primeiro objectivo identificado pelo CES⁴⁵ é importantíssimo e tem, inclusivamente, carácter transversal, e traduz-se na imperiosa “necessidade de **ocupar o espaço marítimo** com navios e com actividades muito diversificadas – económicas, ambientais, científicas, de recreação e outras, pois o reconhecimento internacional da nossa legitimidade sobre uma tão grande área marítima estará sempre relacionado com o tipo de ocupação que nela formos capazes de concretizar”.

Uma vez mais, a mim parece-me claro 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 nos compete nele exercer, e “de facto”, o poder de autoridade, seja ela de soberania, seja jurisdicional.

Ocupemos, pois, com meios *marítimos* e *navais*, nossos, repito, nossos, o nosso mar e estaremos, por certo, a salvaguardar e a bem defender os nossos interesses. Se nele defendermos bem os nossos interesses, estaremos seguramente a defender igualmente bem os interesses dos outros Estados da União Europeia e até da comunidade internacional, numa aplicação pura da lógica da *soberania de serviço*, tal como antes a considerámos.

Como corolário, dir-se-á que os Países têm mesmo uma obrigação natural de cuidar de si próprios, vinculando-se a dispor de um *sistema de forças*, seu, com capacidade, que lhes confira um mínimo de autonomia e credibilidade. Acima de tudo, lhes permita mostrar *vontade* para se defenderem e assumirem responsabilidades no seu espaço de interesse estratégico específico, já que, se se revelarem “distraídos” ou mesmo ausentes, o mais provável é que estejam a criar condições para que outros aproveitem a oportunidade, naturalmente, em seu favor.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em jeito de conclusão e numa tentativa de reunir as principais linhas de força que eu considero sustentar esta minha comunicação, diria que nela tentei, antes de tudo, ler a História e trazer à colação o modo deliberadamente organizado como Portugal na época dos descobrimentos concebeu, estruturou e utilizou o seu poder.

- Os Reis portugueses, tiveram realmente, naquele período, a sabedoria de aliar, e bem, o saber e o dinamismo à inovação técnica e à liderança; de relacionarem, melhor, a política com a estratégia, a capacidade com a vontade, o poder marítimo com o poder naval, conseguindo transportar Portugal para uma

⁴⁵ O outro objectivo, o segundo, preconizado pelo CES, “assenta na necessidade de serem rentabilizadas as actividades ligadas ao mar. [...] O mar tem, portanto, de equacionar-se economicamente e justificar-se também nessa base.”

posição de domínio oceânico que permitiu ao País a assumpção do estatuto de primeira potência marítima transoceânica da época moderna.

- Percorridos alguns dos conceitos caracterizadores da “Soberania,” procedi a uma breve caracterização do País e constatei que Portugal é um País pequeno, exógeno e a caminho da exiguidade e como tantos outros Estados-soberanos mais do que nunca começa, hoje, a ficar erodido na sua capacidade de actuação. Daí o apelo e a adesão incontornável aos “grandes espaços” e a consciência da perda de Soberania subjacente.
- Igualmente julgo ter ficado claro que Portugal (e o seu “desenvolvimento”, em segurança) terão necessidade do Mar, assim como claro ficou que o exercício da Soberania e do poder do Estado no mar se impõe como uma das principais obrigações dos Estados ribeirinhos.
- O papel da ONU, nesta “*nova ordem*”, é, assim, estruturalmente, relevante, como relevante será concluir que a “*apropriação do oceano*” se faz, hoje, segundo uma lógica, mais de diálogo e de consentimento, contrariamente ao que acontecia no passado com a “*apropriação do território*”, onde a *imposição* e a força, ao jeito *maquiavélico*, assumia um maior peso e prevalência.
- Inquestionável é, também, que o uso do mar, em segurança e de forma sustentada, é um bem precioso de mais para ser deixado sem regra e governação. Esta governação não dispensa naturalmente a proactividade dos Estados e nesse sentido qualquer política nacional, não pode, pois, existir sem uma estratégia, e esta, sem uma expressão de *poder* e um instrumento de força.
- Não obstante, durante quase 30 anos os sucessivos Governos pouca ou nenhuma atenção prestaram aos assuntos do mar. Só depois da Expo-98 é que Portugal começou, timidamente, a sair da letargia profunda em que se encontrava neste domínio, a ponto de a “Estratégia Nacional para o Mar” (ENM) só ter vindo a público em finais de 2006 e não ter tido por base uma verdadeira Política Marítima Nacional, própria, o que foi e é uma pena.
- Também ficou claro que o “*princípio da ocupação efectiva*” do nosso enorme espaço marítimo é uma responsabilidade nacional, porque se nele defendermos bem os nossos interesses, estaremos seguramente a defender igualmente bem os interesses dos outros Estados-membro da União Europeia e até da comunidade internacional, numa aplicação pura de *poder funcional* e de *soberania de serviço*.

De relevar ainda que a falta de vontade e não tanto a falta de ideias tem sido o principal problema português, acrescentando eu, e para terminar, que, no meu ponto de vista, para que haja uma efectiva “vontade de mudar” não pode ela deixar de ser incorporada e assumida ao mais alto nível da hierarquia do Estado, da sua liderança e Governo. O comprometimento efectivo do Governo do Estado português em todo este processo poderá não ser condição suficiente de sucesso. Todos nós o sabemos. Mas é seguramente condição *sine qua non* a assegurar, em primeiro lugar, em qualquer processo de mudança que, como este, se deseja prosseguido com continuidade e forte motivação, com especial pragmatismo e uma grande determinação, tendo em vista o propósito, de sempre, de se edificar e consolidar um País melhor, mais desenvolvido e em que dê gosto viver!

Bibliografia

Conferências ou Comunicações

Barroso, Durão, “*Portugal e a Europa: a procura de novo equilíbrio*”, in, “*Os Portugueses e os Desafios do Milénio*”, obra coordenada por Fernando rosas e Maria Fernanda Rollo, Assírio e Alvim, Lisboa, 1998.

Brandão, Eduardo H. Serra, “*A Apropriação dos Oceanos*”, Comunicação à Academia de Marinha, em 1995.

Cajarabille, Victor Lopo, “*A marinha de Duplo-uso: o Caso Português*”, intervenção no Seminário como mesmo nome, realizado na Academia de Marinha, nos dias 13/14.03.07 e reproduzido in Cadernos Navais nº 22, C.C.M. e GERE, Lisboa, 2009.

Duarte, A. C. Rebelo, “*A Geoestratégia, o Mar e a Economia*”, Instituto D. João de Castro, Lisboa, 25.01.10.

Estratégia Nacional Para o Mar, D.R. 1.ª Série nº 237 de 12.12.2006.

Macedo, J. Borges de, “*As opções Estratégicas de Portugal*”, Revista Nação e Defesa nº 4, do IDN, Lisboa, 1990.

Mantas, Vasco Gil, “*Portugal e o Mar – Algumas Reflexões entre o Passado e o Futuro*”, Universidade de Coimbra.

Moreira, Adriano, “*Soberania de Serviço*”, JANUS, Lisboa, 1997.

Otero, Paulo, “*O Estado, a Constituição e a Democracia: a desmistificação das ideias tradicionais*”. ISNG, Lisboa, 06.11.2001.

Palmeiro, José, “*A Geopolítica de Portugal e a União Europeia*”. Universidade do Minho.

Pinto, Valença, “O Interesse Nacional e a Globalização”, IDN, Lisboa, 29-30/10/98.

Sacchetti, António E., “*Interesses Marítimos e Segurança Nacional*”, Universidade Lusíada, Lisboa, em 15.12.2000.

———, “*O Mar Português e a Fronteira Marítima Europeia*”. Comunicação apresentada na Academia das Ciências de Lisboa, 09.12.2009.

Vitorino, António, “*Europa: saudade ou reencantamento*”. Negócios Estrangeiros, nº 2, Lisboa, Setembro de 2001.

Livros e outras Obras

Antunes, Nuno Sérgio Marques, “O Novo Regime *Jus-Internacional* do Mar: A consagração *ex vi pacti de um mare nostrum*”, Anais do CMN, Abr-Jun 1998.

Brandão, Eduardo H. Serra, “*Um Novo Direito do Mar*”, ECM, Lisboa, 2000.

Cadernos Navais nº 6, “*Portugal e a sua circunstância*”. C.C.M. e GERE, Lisboa, 2003.

Cadernos Navais nº 22, “*Seminário Uma Marinha de Duplo-Uso*”. C.C.M. e GERE, Lisboa, 2009.

- Cadernos Navais nº 29, “*Reflexões sobre o Mar*”, C.C.M. e GERE, Lisboa, 2009.
- Campos, João Mota de, “*As Comunidades Europeias - Sorvedouro das Soberanias nacionais?*”, Revista do ISCSP, Lisboa, 1989.
- Conselho Económico e Social (CES), Parecer do, “*O Mar e as Políticas Públicas*”, Lisboa, 2008.
- Carvalho, Virgílio, “Os Oceanos, as Marinhas e a Soberania”, Anais do Clube Militar Naval, Lisboa, Abr-Jun, 1998.
- “*A Importância do Mar para Portugal*”, Bertrand Editora. IDN, Lisboa, 1995.
- Diogo, Luís da Costa, e Januário, Rui, “Direito Internacional do Mar”, Áreas Editora, Lisboa, 2000.
- Faria, Duarte Lynce de, “*A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar – As principais disposições da convenção*”, Anais do CMN, Jul-Set, 1995.
- Guedes, Armando Marques, “*Direito do Mar*”, IDN. Lisboa, 1989.
- Libro Blanco de la Defensa*. MDE, Madrid, 2001.
- Martins, Oliveira, “*Portugal nos Mares*”, Ulmeiro, 1988.
- Moreira, Adriano, “*Teoria das Relações Internacionais*”. Coimbra, Almedina, 1996.
- , “*Teoria das Relações Internacionais-3ª edição*”, Almedina, Coimbra, 1999.
- “Estudos da Conjuntura Internacional”, D. Quixote, 1999.
- Neves, João M.L. Pires, “*As Forças Armadas e a Defesa Nacional. Da Política e dos fins à Estratégia e aos Meios*”. Edições Culturais da Marinha, Lisboa, 2007.
- Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos, de Março de 2004.
- Ribeiro, Henrique M. Lajes. “*Dicionário de Termos e Citações de Interesse Político e Estratégico*”. Lisboa, Gradiva, 2008.
- Rodrigues, Alexandre Reis, “*Funções das Marinhas e Caracterização do Poder Naval*”, *Jornal Defesa e Relações Internacionais* (www.jornaldefesa.com.pt), 2006.
- Rosas, Fernando e Rollo, Maria Fernanda, obra coordenada, “*Os Portugueses e os Desafios do Milénio*”, Assírio e Alvim, Lisboa, 1998.
- SAER e ACL, “*Hypercluster da Economia do Mar*”, de Ernâni Lopes, Lisboa, Fevereiro 2009.
- Tratado de Lisboa, Conferência dos Representantes dos Governos dos Estados-Membros, CIG 14/07, 03.12.2007.

A MARINHA EM OPERAÇÕES FORA DE ÁREA
INICIATIVA MAR ABERTO 2009
PARTICIPAÇÃO DO NRP BAPTISTA DE ANDRADE

Comunicação apresentada pelo capitão-tenente
José Zeferino Henriques, em 16 de Março

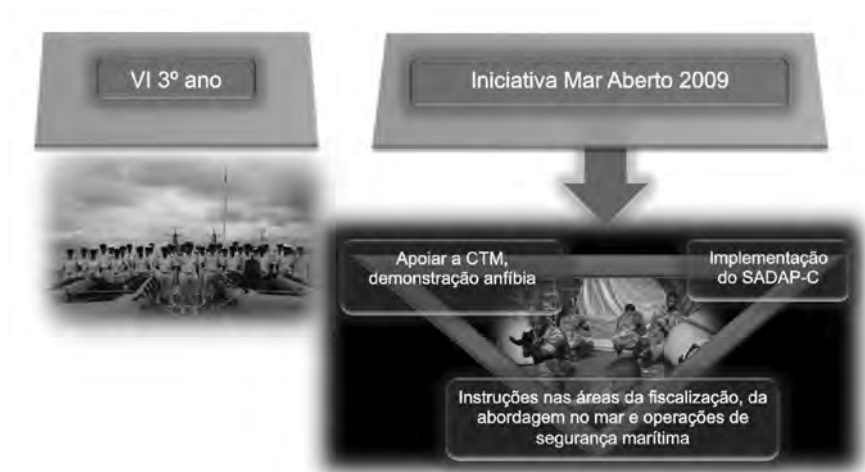
O objectivo desta apresentação é fornecer uma visão global do que foi a participação do NRP Baptista de Andrade na *Iniciativa Mar Aberto 2010*.

Assim sendo, serão abordados primeiro lugar o enquadramento, de seguida a missão, a execução, a componente protocolar e por fim algumas considerações finais.



Assente na defesa dos direitos soberanos e na assunção das responsabilidades nacionais para a manutenção da estabilidade em que assenta a vida globalizada dos nossos dias, Portugal possui uma Marinha moderna, capaz de desempenhar, com eficiência as três funções fundamentais no uso singular do mar, a defesa militar e apoio à política externa, a segurança e autoridade do Estado e o desenvolvimento económico, científico e cultural.

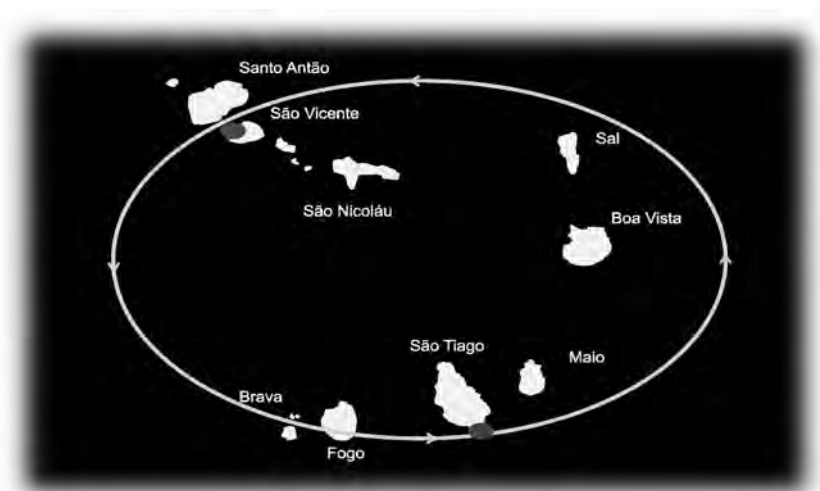
Desta forma a participação na *Iniciativa Mar Aberto 2009* enquadra-se na função de defesa militar e apoio à política externa, mais concretamente na tarefa de protecção dos interesses nacionais e diplomacia naval. Neste enquadramento, esta iniciativa contribuiu para a diplomacia naval e para as relações internacionais.



No âmbito da viagem de instrução dos cadetes do 3º ano da Escola Naval, e em paralelo com esta, foi incluído um conjunto de acções de diplomacia naval e de relações internacionais agregadas à *Iniciativa Mar Aberto 2009*.

Assim no âmbito desta iniciativa, foram incluídas as tarefas de realizar instruções aos níveis da formação nas áreas da fiscalização, da abordagem no mar, bem como na preparação de operações de segurança marítima, no apoio à Cooperação Técnico-Militar na República de Cabo Verde, na participação numa demonstração anfíbia e na implementação do Sistema de Apoio à Decisão para a Actividade de Patrulha versão Cooperação (SADAP – C).

Para cumprir a missão o navio dispôs de uma guarnição de 83 militares, 37 cadetes, 2 oficiais 2 praças da Escola Naval e com um reforço de 2 mergulhadores, 13 fuzileiros, 2 elementos da Polícia Marítima e 1 oficial médico naval, num total de 132 efectivos.



A missão decorreu de 05 a 20 de Julho de 2009. Durante esse período o navio realizou duas tiradas respectivamente de 08 a 12 de Julho e de 14 a 16 de Julho. Efectuou três estadias, a primeira de 05 a 08 de Julho no porto da Cidade da Praia na Ilha de Santiago, a segunda de 12 a 14 de Julho no porto da cidade do Mindelo na Ilha de S. Vicente e a última novamente no porto da Praia no período de 17 a 20 de Julho de 2009.



Na estadia no Mindelo, no dia 13 de Julho, o navio serviu de plataforma para dois oficiais da Escola de Tecnologias Navais da Armada apresentaram um *Workshop* sobre a Marinha.

Enquadradas nos projectos 4 e 5, Guarda Costeira e Unidade de Fuzileiros respectivamente, do programa-quadro da Cooperação Técnico-Militar, realizaram-se 23 instruções teóricas e práticas no âmbito das tarefas anteriormente referidas.

As instruções destinaram-se a 12 elementos, 3 pertencentes à Guarda Costeira, 5 ao Pelotão de Abordagem, 2 à Polícia Marítima e 1 à Polícia Judiciária.



No que respeita à demonstração naval anfíbia do dia 17 de Julho de 2009, a corveta Baptista de Andrade participou e colaborou na abordagem a um navio alvo, simulado pela lancha Tainha da Guarda Costeira da República de Cabo Verde, com uma equipa de *boarding* cabo-verdiana, a partir da corveta Baptista de Andrade, equipa esta treinada a bordo. Foram de seguida desembarcados 89 fuzileiros cabo-verdianos a partir da corveta, sendo de realçar que foi a primeira vez que se realizou uma acção deste tipo em solo cabo-verdiano. Por fim, foi desembarcada a equipa de apoio a calamidades e desastres naturais da corveta onde conjuntamente com os fuzileiros cabo-verdianos realizou acções em terra de ajuda à população local nas áreas da saúde, da electromecânica e dos serviços gerais.

Realizaram-se diversas actividades protocolares, destacando-se a apresentação de cumprimentos às entidades locais no dia 06 de Julho, a recepção no porto do Mindelo na Ilha de S. Vicente às entidades locais e também uma recepção aos Ministros dos Negócios Estrangeiros da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa no dia 20 de Julho de 2009 no Porto da Praia na Ilha de Santiago.



Foram ainda concedidas diversas entrevistas na estadia no porto do Mindelo à rádio local e durante a execução da demonstração naval.

Relativamente às considerações finais poder-se-á afirmar que os grandes objectivos estratégicos da missão foram alcançados. Nomeadamente a presença da bandeira nacional na República de Cabo Verde e o relacionamento bilateral através da Cooperação Técnico-Militar que contribuiu de certo para a formação, treino e desenvolvimento no âmbito da segurança marítima daquele país.

A presença de um meio naval neste tipo de acção, associado à cultura comum nomeadamente a língua portuguesa, mostrou ser de grande valia, proporcionando uma mais-valia nos resultados finais.

Saliento ainda a excelente receptividade das entidades locais em particular da Guarda Costeira, dos Fuzileiros, da Polícia Marítima e da Polícia Judiciária, referindo ainda que foi a primeira vez que todas elas trabalharam em conjunto.

A MARINHA EM OPERAÇÕES FORA DE ÁREA

AFRICA PARTNERSHIP STATION

Comunicação apresentada pelo capitão-tenente
António Anjinho Mourinha, em 16 de Março

ABSTRACT

Africa Partnership Station (APS) is a United States Navy military cooperation mission, focused primarily on shaping operations consistent with Building Partner Capacity, Theatre Security Cooperation plans, and Maritime Security leading to better governance. This mission is being conducted by the USN in the Gulf of Guinea since 2007/2008. We argue that this mission, part of *Global Maritime Partnerships*, known before as *Global Fleet Station*, heir the *1000 Ships Navy* concept and is plenty of the novelty inside the 2007's US Maritime Strategy, named *A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower* (afterward in this document referred as *Cooperative Strategy*). This strategy is deeply different from the last US Maritime Strategies and stresses the importance of conflict prevention based on cooperation and sea patrolling. Consequently, the success of this novel strategy, here briefly reviewed, is tied up to success of missions like APS. Finally we will point out the probable implications of this concept and of APS mission for the Portuguese Navy.

SUMÁRIO

A *Africa Partnership Station* (APS) é uma missão de cooperação técnico-militar focada principalmente em operações de *shaping*, assentes na construção de capacidades dos parceiros visitados, na implementação de planos de cooperação para a segurança e na segurança marítima, e viradas para o incremento da governança local. Esta missão é realizada pela Marinha Americana (USN) na zona do Golfo da Guiné desde 2007-2008. Defende-se que esta missão, integrada no conceito *Global Maritime Partnerships*, anteriormente *Global Fleet Station*, por sua vez herdeiro do conceito *1000 Ships Navy*, reflecte muita da novidade da estratégia marítima Americana de 2007, *A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower* (seguidamente designada somente como *Cooperative Strategy*). Esta estratégia é marcadamente diferente daquilo que vinham sendo as últimas estratégias marítimas americanas e põe a tónica na prevenção dos conflitos baseada na cooperação e no patrulhamento dos mares. Consequentemente, o sucesso desta nova estratégia, a qual também aqui sumariamente se visita, estará ligado ao sucesso deste tipo de missões. Finalmente, apresentaremos, como notas finais, as implicações que este conceito e a missão APS poderão ter para a Marinha Portuguesa.

1. INTRODUÇÃO

A *Africa Partnership Station* é “uma iniciativa internacional de cooperação no domínio da segurança marítima, liderada pelo *U.S. Naval Forces Europe/Africa – Commander Sixth Fleet* (CNE/CNA – C6F), cujo objectivo é reforçar as parcerias marítimas [com os países Africanos envolvidos], através da formação, do treino e de outras actividades de cooperação, de forma a desenvolver a segurança marítima (*safety and security*) na África Oeste e Central”¹.

A APS é uma componente da *Global Maritime Partnership* (GMP) cujo conceito, descrito no *Naval Operations Concept 2006*², aponta como capacidades a ser exploradas nos navios envolvidos a possibilidade de reparação de navios e pequenas embarcações, espaço para salas de aula, facilidades médicas, etc, mas sobreleva principalmente o potencial das plataformas envolvidas para construir relações de confiança com as populações locais, de profundidade tal que os ganhos em segurança transcendam os das operações de paz e em ultima instância contribuam para o contra-terrorismo³.

Até agora realizaram-se apenas 3 missões sob o guarda-chuva da GMP (a 4ª está em curso, em África - o APS 2010). A primeira realizou-se de Abril a Setembro de 2007 sob o comando do *U.S. Southern Command* (SOUTHCOM) e usando como plataforma um catamaran, o HSV⁴ “Swift”, (que posteriormente viria a ser utilizado em África, na APS 2008 em conjunto - sequencialmente - com o LSD 43 USS “Fort McHenry”). Nessa missão foram visitados sete países da América Central e Caraíbas e efectuadas actividades de treino e formação de áreas como a liderança, operação de pequenas embarcações, segurança portuária e táticas de abordagem.

Logo de seguida, no início de Outubro de 2007, portanto duas semanas antes da divulgação pública da *Cooperative Strategy*, foram destacados os dois navios já acima referidos para o primeiro APS. Contudo já antes se tinham realizado missões, digamos assim, preparatórias, em África.

No âmbito do seu plano de acção o CNE/C6F realizou em 2005 o *West Africa Training Cruise*, no qual empenhou o USS “Emory’s Land” no Golfo da Guiné, embarcando pessoal das marinhas de sete países africanos e de países da NATO. Portugal embarcou um oficial e um sargento.

Em 2006 destacou para a zona do Golfo da Guiné o USS “Mount Whitney”, que teve como missão apoiar a cerimónia de tomada de posse da presidente da Libéria e, na sequência do destacamento do USS “Emory’s Land” em 2005, foi decidido enviar novamente o mesmo navio para uma segunda missão nessa área, em 2006. Para tal, o navio foi reforçado com Unidades Móveis de Instrução, entre as quais se incluía uma Unidade Móvel de Construção Civil e uma Brigada Hidrográfica pertencente ao *Naval*

¹ *U.S. Naval Forces Europe*; APS 2009 Press Release; SD.

² Ai é referido como *Global Fleet Station*, a designação *Global Maritime Partnership* surge posteriormente com a *Cooperative Strategy*.

³ Sohn, Kathi A.; “The Global Fleet Station: a powerful tool for preventing conflict”; *Naval War College Review*, Winter 2009, Vol. 62, No. 1; Pg 49.

⁴ HSV significa *High Speed Vessel*, ou seja Navio de Alta Velocidade, no caso trata-se de um catamaran.

Oceanographic Office. Portugal voltou a participar nesta iniciativa, embarcando um oficial e um sargento.

A missão APS piloto teve lugar de Janeiro a Maio de 2008 e terá “instilado a boa vontade [americana] através da sua acção humanitária e esforços de disaster-relief, e ainda pela promoção da segurança marítima em África.”⁵ Mais uma vez Portugal esteve representado com um oficial no *staff* embarcado e ainda por outros oficiais e sargentos, noutras tarefas, estes sobretudo para actividades de treino e para ajudar a transpor a barreira linguística quando as acções de cooperação tiveram como alvo militares dos Países de Língua Oficial Portuguesa (PLOP).

O CNE/CNA-C6F tem já missões planeadas até 2012, mas os planos decorrentes do conceito da missão são para um empenhamento bastante mais duradouro.

Contudo os esforços de preparação e desenvolvimento desta missão não se resumiram ao envio dos meios navais que foram referidos, o qual pouco mais terá permitido que o treino e preparação próprios para este género de missões no continente Africano, a par do “show the flag” e das visitas protocolares. Com efeito esses esforços estenderam-se também à preparação das elites dos países africanos da área a ser visitada através da realização de duas séries de conferências, ambas em 2006.

A conferência “O Poder Naval para África” em Abuja, Nigéria, em Maio de 2006 sobre o tema: “cooperação e desenvolvimento para o incremento das potencialidades marítimas em África”, contribuiu também para esse esforço preliminar e preparatório. Este evento definiu uma série de resoluções, que incluíram:

“...há a necessidade de assegurar uma estrutura permanente ao nível continental para controlar os assuntos relacionados com o mar”;

“...cada país deve estabelecer uma nova estrutura marítima para trabalhar com os restantes países do continente”;

“...cada país deve adoptar urgentemente uma rede de informações para a segurança marítima a fim de melhorar a consciência sobre o seu domínio”;

“As Marinhas Africanas devem participar num treino operacional coordenado e regular para adestramento dos operadores marítimos institucionais.”

A conferência de Cotonou, Benin, em Novembro 2006, onde os ministros que representam os onze países que integram o golfo da Guiné, concordaram numa plataforma de comunicação e de acção para, nas suas palavras, “comprometer-se em dialogar sobre a governação marítima ao nível nacional, sub-regional e regional.”

No documento final da conferência de Benin ficou registado:

“continuar o compromisso assumido com os parceiros marítimos internacionais, incluindo a união africana e as nações africanas fora do Golfo da Guiné, a Organização Marítima Internacional, as Nações Unidas e as suas agências mais relevantes, sócios bilaterais e agências não-governamentais.”

⁵ Sohn, Kathi A.; *Op. Cit.*

O resultado líquido destes esforços foi uma mensagem de alguns dos parceiros africanos que manifestaram uma necessidade de ajuda para desenvolver as capacidades das suas próprias forças de segurança marítimas. Especificamente, as nações africanas terão pedido “auxílio” em:



Fig. 1: Quadro resumo com o conceito da missão APS

- Conhecimento do domínio marítimo (*Maritime Domain Awareness* - MDA, panorama claro do tráfego marítimo);
- Formação de Profissionais navais;
- Infra-estruturas navais;
- Cimentar capacidades navais;
- Regimes legais e reguladores;
- Melhorar os mecanismos de cooperação sub-regionais;
- Consciencialização pública do impacto da segurança marítima;

Estas conferências permitiram dar a entender aos países Africanos que as missões APS que se seguiriam eram a resposta a esta demanda, e que o CNE/CNA-C6F apenas serviu como um catalisador procurando apoiar um largo conjunto de novas parcerias, juntamente com os seus parceiros de outras agências nacionais Americanas, com as nações Africanas e Europeias, organizações internacionais e regionais, assim como com organizações privadas e não-governamentais, num esforço a longo prazo para promover a segurança marítima em África. Foi-lhes então apresentado um quadro-conceito da missão APS semelhante ao da Fig. 1.

As atribuições originais da APS, tais como divulgadas pela USN, pressupõem:

1. Auto-suficiência

A APS não requer nenhuma base em terra. Os navios fornecerão os serviços de sustentação e a capacidade de carga necessários, funcionando como instrução continua com capacidade de treino a bordo.

2. Programação de treino personalizado e flexível

A instrução e o treino da APS abrangerão um espectro alargado de informação e de tópicos necessários à criação de forças marítimas eficazes, e de um regime de segurança marítima. A agenda da APS não é só limitada ao treino Naval. Da liderança à marinharia, do pessoal à segurança nos portos, os eventos da APS serão adequados às necessidades originais de cada nação africana que foram desenvolvidas mediante uma análise das necessidades após consultar os parceiros africanos. Ao mesmo tempo, o sistema de treino será bastante flexível de forma a efectuar alterações durante a sua execução. A APS funciona num circuito de treino, fazendo visitas repetidas a cada nação, recebendo a bordo pessoal para treino no mar. Marinheiros convidados e peritos treinarão lado a lado, partilhando experiências, práticas, e iniciando uma relação que melhore a segurança marítima a longo prazo.

3. Ambiente de funcionamento transparente, e cooperativo

Embora a informação exacta da programação do navio seja classificada por razões de protecção da força, toda a informação restante sobre a APS é não classificada, e será partilhada através de um Web site não classificado. Os jornalistas serão convidados a embarcar no navio e a observar as actividades diárias de treino. Este esforço é vocacionado para a construção de uma base de confiança e parcerias com os amigos africanos, Europeus, e dos Estados Unidos aos níveis nacional, regional e sub-regional. Certamente, a APS e as suas parcerias marítimas navegarão num mar geral de mútua confiança.

4. Multinacional

Uma equipa multinacional é responsável por planear e executar a APS. Oito parceiros europeus e um sul-americano (Brasil) assim como de múltiplas nações africanas estão a contribuir com membros no staff ou equipas de treino. Os Estados Unidos pretendem participar em missões futuras deste tipo realizadas pelos parceiros Europeus.

5. A componente multi-participativa dos EUA e Agências Internacionais

A Guarda Costeira dos Estados Unidos, o Corpo de Marines dos Estados Unidos, o Departamento de Estado dos Estados Unidos, e a Agência para o Desenvolvimento Internacional dos Estados Unidos, têm dado contributos importantes na APS planeando e participando em toda a sua execução. Um oficial da Guarda Costeira dos Estados Unidos faz parte do *staff* de comando. Adicionalmente, a “National Oceanographic and Atmospheric Administration” (NOAA) vai colaborar com a APS em diversos projectos chave.

6. Organizações não-governamentais (ONG)

Além de retirar proveito das actividades marítimas, a APS apoiará diversos projectos humanitários e ambientais de auxílio à região, bem como oferecerá uma base ideal de transporte e logística. Um grande esforço foi feito no sentido de incentivar uma larga participação das ONG’s. Diversas ONG’s assinaram directivas com a APS, e esta coordenação estende-se a outros colaboradores.

2. O QUE É QUE A APS REPRESENTA PARA A NOVA ESTRATÉGIA MARÍTIMA AMERICANA?

A nova estratégia marítima dos Estados Unidos da América (EUA), *A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower* (seguidamente somente designada como *Cooperative Strategy*)⁶, apresenta muitas novidades relativamente às estratégias que a antecederam: “*The Maritime Strategy*” de 1986, marcadamente Mahanista; “*...From the Sea*”, de 1992, com uma sustentação teórica que se aproximava mais das ideias de Corbett; “*Forward... From the Sea*”, de 1994, conceptualmente ainda mais próxima deste último estrategista⁷.

Esta nova estratégia, abarcando muitos dos conceitos das estratégias anteriores, representa, contudo, um novo paradigma em termos de estratégia marítima mais do que apenas uma evolução dentro de uma lógica de continuidade, uma vez que é conceptualmente bastante diferente daquilo que vinham sendo as últimas estratégias marítimas americanas⁸. A teoria estratégica que consideramos estar subjacente à *Cooperative Strategy*, é a apresentada por Thomas Barnett no “*Pentagon’s New Map – War and Peace in the Twenty first Century*” e enforma as principais características distintivas da nova estratégia, entre as quais se enquadra o conceito *Global Maritime Partnership* onde pontua a APS como missão principal e actualmente quase única desse conceito.

⁶ US Marine Corps, US Navy & US Coast Guard; *A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower*; s. l.; s. ed., October 2007, disponível em [www.navy.mil/maritime/MaritimeStrategy .pdf](http://www.navy.mil/maritime/MaritimeStrategy.pdf).

⁷ Monteiro, Capitão-de-Fragata Nuno Sardinha, “Poder naval no Séc. XXI: a morte de Mahan e a vingança de Corbett”; Anais do Clube Militar Naval, Vol. CXXXIX, Julho-Setembro 2009; no Prelo. Poderá também aqui encontrar uma breve descrição dos pontos mais marcantes destas estratégias e os princípios estratégicos que lhe estão associados.

⁸ Para uma lista mais completa dos últimos documentos estratégicos da USN ver Keenan, Jr., Commander Joseph M. ; “The Cooperative Seapower Strategy: Time for a Second Engagement”; Strategy Research Project - U.S. Army War College; Carlisle; 23-03-2009.

2.1 Bases teóricas da *Cooperative Strategy*

Em nossa opinião, a *Cooperative Strategy* reflecte a perspectiva estratégica de Thomas Barnett, esplanada no seu livro publicado em 2004 “*Pentagon’s New Map – War and Peace in the Twenty first Century*”, mas já antes descrita em artigos em 2003⁹.

Barnett, professor de *warfare analysis* no *Naval War College* e conselheiro no *Office of the Secretary of Defense* dos EUA, considera que o mundo se divide em duas partes: o “*functioning core*”, que se pode traduzir pelo *núcleo empreendedor*, e o “*non-integrating gap*”, que pode traduzir-se por *espaço da exclusão*¹⁰. O *núcleo empreendedor* integra todos os países desenvolvidos ou em vias de desenvolvimento, que estão envolvidos na economia globalizada. incluídos no moderno Sistema Mundial¹¹. Todos os outros países são o *espaço da exclusão*, espaço que, segundo Barnett poderá, grosso modo, ser delimitado da seguinte forma (ver fig. 2):

*“If we map out U. S. military responses since the end of the cold war, we find an overwhelming concentration of activity in the regions of the world that are excluded from globalization’s growing Core - namely the Caribbean Rim, virtually all of Africa, the Balkans, the Caucasus, Central Asia, the Middle East and Southwest Asia, and much of Southeast Asia. [...]. If we draw a line around the majority of those military interventions, we have basically mapped the Non-Integrating Gap.”*¹²



Fig. 2: “Pentagon’s New Map”

⁹ Barnett, Thomas; “The Pentagon’s New Map”; Esquire; March 2003. Acessível em http://www.esquire.com/ESQ0303-MAR_WARPRIMER.

¹⁰ Monteiro, Capitão-de-Fragata Nuno Sardinha, *Op. Cit.*

¹¹ A teoria do Sistema Mundial foi desenvolvida sobretudo por Wallerstein, Immanuel; *The Modern World-System: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century*; New York: Academic Press, 1976.

¹² Barnett, Thomas; *Op. Cit.*

Barnett defende que os países do *núcleo empreendedor*, devem ajudar a fortalecer as instituições dos países que estão na fronteira do *espaço da exclusão*, “exportando” segurança, organização e governança.¹³ Essa será a melhor maneira de trazer esses países para a economia globalizada, fazendo assim encolher o *espaço da exclusão* e evitando dessa forma que sejam esses países a afectar o *núcleo empreendedor* e a “exportar” os seus problemas (ver Fig. 3).

Se isto não fôr feito de forma sistemática tendo em vista no médio/longo prazo encolher o *espaço da exclusão*, vai levar a que os países que integram este espaço, usando as palavras de Barnett, “*export its pain to the Core in the form of terrorism and other instabilities*”¹⁴.

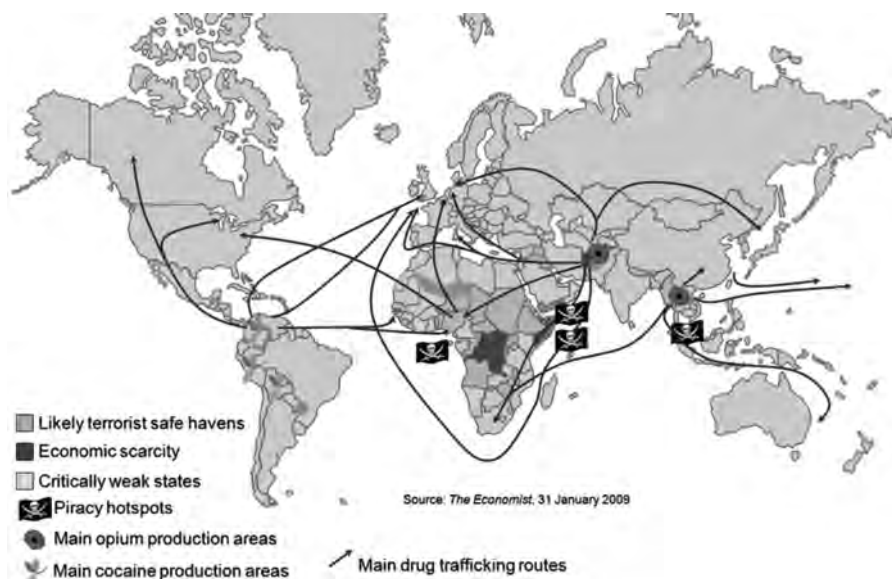


Fig. 3: Localização e rotas de alguns dos problemas que afectam o *núcleo empreendedor*

Barnett considera dois papéis possíveis para a utilização do poder naval: o papel de *Leviathan*¹⁵ e o papel de *Administrador de Sistema* (tradução para *System Administrator* ou *SysAdmin*)¹⁶. O *Leviathan* é a capacidade militar americana desenhada para grandes operações de combate, em que a velocidade, a letalidade e a grande precisão são requi-

¹³ Idem, Ibidem.

¹⁴ Idem, Ibidem.

¹⁵ Monstro marinho mítico referido no Livro de Job, e que Thomas Hobbes utilizou como metáfora para o papel do estado num contexto anárquico: o ser com um poder incontestável, capaz de esmagar qualquer distúrbio e cujo temor permite criar a paz necessária para o desenvolvimento de uma sociedade ordenada; Hobbes, Thomas ; *Leviathan*; apud Crawford, Neta C.; “PRINCIPIA LEVIATHAN - The Moral Duties of American Hegemony”; *Naval War College Review*, Summer/Autumn 2004, Vol. LVII, Nº 3/4.

¹⁶ Monteiro, Capitão-de-Fragata Nuno Sardinha, *Op. Cit.*

sitos. Este *Leviathan* domina a “primeira metade” da guerra, mas é mal adaptado para actuar na “segunda metade”, já mais próxima da paz. Esta “segunda metade”, que inclui as operações pós-conflito, tais como a estabilização e a reconstrução, é mais adaptada ao *Administrador de Sistema*. Este pode ser uma força mista capaz de se envolver nas tarefas de paz, após o *Leviathan* se ter envolvido com sucesso na tarefas de guerra. As tarefas do tipo *Administrador de Sistema* são muitas vezes necessárias mesmo quando não houve qualquer intervenção do *Leviathan*, e incluem também *peace keeping*, *peace enforcement*, assistência humanitária em catástrofes, actividades de policiamento, actividades de formação e treino, segurança marítima, entre outras¹⁷. Há quem defenda que estas funções são também derivadas das responsabilidades de quem se assumir como *Leviathan* (ou por outras palavras como potência hegemónica)¹⁸.

Como implicações desta teoria em termos de estratégia naval para os EUA, Thomas Barnett defende uma USN equilibrada entre a função de *Administrador de Sistema* e a de *Leviathan*. Tal equilíbrio actualmente não se verificará, constatando-se antes uma preponderância das funções/capacidades de *Leviathan*, em desacordo com as tarefas que efectivamente a USN é chamada a realizar e com as necessidades do mundo.

Barnett integra e adapta na sua tese os conceitos de Mahan e sobretudo de Corbett, mas também conceitos como o explanado por Samuel Huntington na sua obra “*The Clash of Civilizations*”, sendo as linhas do mapa de Barnett “menos em número, mais fluidas, e mais fortemente baseadas em fenómenos seculares do que as divisões culturais de Huntington”¹⁹.

Outro conceito abrangido pelo seu trabalho é aquele a que Thomas Friedman chamou *Dell Theory of Conflict Prevention*²⁰, que considera que as relações e as dependências comerciais entre estados fruto da globalização, são fortemente moderadoras dos conflitos.

No âmbito da estratégia naval, poderemos também considerar que engloba a diferenciação que Geoffrey Till estabelece entre Marinhas modernas (sobretudo viradas para o papel de *Leviathan*) e Marinhas pós-modernas (capazes de dar resposta, simultaneamente, às tarefas de *Leviathan* e de *Administrador de Sistema*)²¹. Assim como o conceito a que Eric Grove chama *High-Low Mix*, referindo-se às forças preparadas para operações de alta intensidade como *High*, e às forças mais adequadas para operações de baixa intensidade como *Low*²², sendo fácil reconhecer, no *High*, o poder do *Leviathan*, e, no *Low*, as características do *Administrador de Sistema*.

¹⁷ Keenan, Jr., Commander Joseph M.; *Op. Cit.*

¹⁸ Crawford, Neta C.; *Op. Cit.* pg 82.

¹⁹ Miskel, James F.; “*GRAND STRATEGIES FOR DEALING WITH OTHER STATES IN THE NEW, NEW WORLD ORDER*”; Naval War College Review, Winter 2005, Vol. 58, No. 1, Pg 67.

²⁰ Este nome surge pelo facto de Friedman usar como caso de estudo a cadeia logística do seu próprio computador, naturalmente da marca Dell. Friedman, Thomas L.; *The World is Flat: A Brief History of the Twenty-first Century*; New York: Farrar, Straus and Giroux, 2005; Cap. 14.

²¹ Till, Geoffrey; “*A COOPERATIVE STRATEGY FOR 21ST CENTURY SEAPOWERS- A View from Outside*”; Naval War College Review, Spring 2008, Vol. 61, Nº 2.

²² Grove, Eric; “*O VASTO PAPEL DAS MARINHAS – UMA PERSPECTIVA DOUTRINÁRIA*”, intervenção no SEMINÁRIO “*UMA MARINHA DE DUPLO USO*”, publicada em CADERNOS NAVAIS, N.º 22 – Julho - Setembro 2007.

A constatação de que Barnett engloba uma parte substancial das concepções de Corbett levou Monteiro a considerar Barnett como um seguidor de Corbett²³. Todavia, Barnett foi muito mais além com a sua teoria, procurando uma estratégia para um mundo em que se mantêm válidos alguns dos conceitos de Corbett, mas cuja complexidade e dinâmica ultrapassam em muito a capacidade resolutive das concepções deste estrategista.

2.2 Principais características distintivas

As principais marcas distintivas da nova estratégia permitem inferir a influência do conceito estratégico de Barnett na sua estruturação. Desde logo a asserção de que **“prevenir as guerras é tão importante como vencê-las”**²⁴, o que vai ao encontro do equilíbrio que Barnett advoga para as funções de *Leviathan* e de *Administrador de Sistema*. O facto de, em sintonia com a necessidade de cooperação nesta Era Global, defendida por Barnett, **“explicar o papel do poder naval”**²⁵ **inserido na dialéctica da globalização**²⁶, circunstância que, ineditamente na história da estratégia naval/marítima americana²⁷, conduz à **elevação da segurança marítima, assim como da assistência humanitária e resposta a catástrofes, a capacidades marítimas centrais**²⁸. Também pela primeira vez, é apresentada uma **estratégia comum aos três “serviços marítimos”**²⁹, o que adopta a ideia de uma Frota Nacional, e promete um acréscimo de interoperabilidade e integração entre estes três serviços³⁰. Reconhece a **incapacidade dos EUA para, sozinhos, desempenharem a função de Administrador de Sistema**³¹, deixando implícito que esta é uma estratégia que se espera possa vir a ser apoiada por outros países. Finalmente, e quase como corolário no que à abordagem cooperativa diz respeito, **ênfatiza os esforços para a construção de novas parcerias marítimas de âmbito alargado**, dentre os quais destaca explicitamente a *Global Maritime Partnership Station*, conceito onde se enquadra a *Africa Partnership Station*.

Esta iniciativa, como vimos, herda o conceito da *1000 Ships Navy*, e é considerada por Geoffrey Till como central na nova estratégia marítima, que afirma que “talvez a mais importante novidade de todas [da *Cooperative Strategy*] seja a consolidação da iniciativa

²³ Monteiro, Capitão-de-Fragata Nuno Sardinha, *Op. Cit.*

²⁴ US Marine Corps, US Navy & US Coast Guard; *A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower*; s. l.; s. ed., October 2007; 4ª Pg (o documento não se encontra paginado).

²⁵ *Seapower* no original.

²⁶ Work, Robert O. & Van Tol, Jan; “A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower: An Assessment”; Center for Strategic and Budgetary Assessments Background, March 26, 2008, Pg 26.

²⁷ *Vide* Monteiro, Capitão-de-Fragata Nuno Sardinha, *Op. Cit.*

²⁸ Work, Robert O. & Van Tol, Jan; *Op. Cit.*, Pg 26.

²⁹ Os três *sea services*, são os três ramos militares americanos com capacidades marítimas: a USN, o *United States Marine Corps* (USMC) e a *United States Coast Guard* (USCG).

³⁰ Work, Robert O. & Van Tol, Jan; *Ibidem*.

³¹ Esta expressão, contudo, nunca é utilizada falando-se antes em assegurar “safety and security throughout the entire maritime domain”. US Marine Corps, US Navy & US Coast Guard; *A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower*; 5ª Pg (o documento não se encontra paginado).

Global Maritime Partnership, a qual se tornou um dos seis imperativos estratégicos³² e também crucial para duas das seis capacidades básicas³³, nomeadamente segurança marítima, e, assistência humanitária e resposta a catástrofes.”³⁴

2.3 Uma estratégia à espera de adesão

Quando o Almirante Gary Roughead, CNO da USN, apresentou publicamente a nova estratégia marítima Americana no *International Seapower Symposium*, em Newport, estavam presentes representantes de 98 países. Este facto revela um dos pontos distintivos desta nova estratégia.: claramente esta não é uma estratégia só para dentro dos EUA, mas sim também para fora. Com ela e com a sua divulgação pretende-se contribuir para seduzir outros países a tomarem parte nesta forma de exercer o poder naval, moldando assim o ambiente estratégico mundial. Por outras palavras, poderemos mesmo dizer que uma das pretensões da *Cooperative Strategy* será que a competição entre estados por influência externa evolua no sentido da cooperação e não no sentido do poder naval *Mahaniano*. É a estratégia, neste caso, ela própria e *per se*, um importante elemento de acção estratégica.

Perspectiva semelhante tem Geoffrey Till quando, com a mesma lógica argumenta *a contrario*, ao afirmar que “talvez, os planeadores [da estratégia] navais não reflectam apenas a realidade internacional, mas também a moldem. [...] Demasiada pressão nas variantes mais competitivas da política naval podem em determinadas circunstâncias tornar-se em algo como uma profecia de auto-confirmação [...]. Demonizar a China e a sua marinha, por instância, é provável que produza exactamente o tipo de marinha Chinesa que os EUA não desejariam ver.”³⁵

Contudo o sucesso na implementação desta nova estratégia não depende apenas dos Chineses e outros potenciais competidores estratégicos, mas sobretudo dos países parceiros, quer sejam aqueles que se espera vão participar e colaborar com a USN nas suas actividades de cooperação, quer sejam os “destinatários” das acções de cooperação.

A USN precisa de assegurar que outros países do *núcleo empreendedor* adiram às suas actividades no *espaço da exclusão* por três razões fundamentais. Primeiro, para que os países do *espaço da exclusão* aceitem melhor as actividades de cooperação, uma vez que em grande parte desses países existe, quando não um sentimento anti-americano, pelo menos alguma desconfiança quanto às intenções desse país. Resquícios dos alinhamentos

³² Que são Limitar conflitos regionais; *Deterrence* estratégica; Ganhar guerras; Defesa em profundidade; Manter e aumentar parcerias de cooperação; e prevenir ou mitigar crises e perturbações. Parece-nos, indo mais longe, que Till que também este último imperativo estratégico pode ser englobado na *Global Maritime Partnership*.

³³ Que são Presença naval; Dissuasão estratégica; Controlo do mar; Projecção de força; Segurança marítima; e Assistência humanitária e resposta a catástrofes.

³⁴ Till, Geoffrey; “A COOPERATIVE STRATEGY FOR 21ST CENTURY SEAPOWERS”- *A View from Outside*; Pg 28.

³⁵ Till, Geoffrey; *NEW DIRECTIONS IN MARITIME STRATEGY? – Implications for the U.S. Navy*; Naval War College Review, Autumn 2007, Vol. 60, Nº 4; Pg 42.

da Guerra Fria e receios de regresso de uma nova Doutrina Carter³⁶ encapotada numa nova região geográfica alimentam essas desconfianças, pelo que se torna importante que as iniciativas sejam entendidas como internacionais e não exclusivamente americanas. Segundo, os americanos têm pouco conhecimento das realidades locais e culturais dessas regiões, o que lhes dificulta as actividades de cooperação, sempre muito dependentes da capacidade de ligação aos locais. Terceiro, porque os americanos reconhecem a sua incapacidade para exercerem as funções de *Administrador de Sistema* em todo o lado onde são necessárias.

Também é necessário que os países do chamado *espaço da exclusão*³⁷ adiram ao conceito, pois são eles os destinatários das acções de cooperação e de incremento da segurança marítima. Torna-se preciso que estes queiram ser ajudados, e apenas a participação nas actividades de outros parceiros internacionais é manifestamente insuficiente para induzir a sua parceria.

São estas razões que terão levado Robert Kaplan, na análise que faz no seu artigo “The Navy’s New Flat Earth Strategy,” a considerar que “this is very much a diplomatic document”³⁸.

2.4 Estratégia também virada para dentro

Uma das mais importantes novidades foi o facto de, pela primeira vez, uma estratégia marítima americana ser subscrita simultaneamente pela USN, USCG e USMC. Mas, tendo em conta o teor do documento, não poderia ser de outra maneira: o primeiro sinal de abertura para trabalhar em cooperação com as marinhas e guardas-costeiras de todo o mundo tinha que ser dado internamente. Como tal tornava-se compulsivo que esta estratégia abarcasse pelo menos todos ramos militares com capacidades no domínio marítimo. Esta decisão não terá sido fácil de tomar no seio naval³⁹, mas não haveria outra maneira de “vender” esta estratégia para fora se não se mostrasse que a mesma era capaz de funcionar internamente.

Adicionalmente, e talvez mais importante ainda do ponto de vista pragmático, o tipo de funções que passaram a ser necessárias desenvolver exigem um conjunto de

³⁶ Doutrina que se pode sumarizar na seguinte asserção de Jimmy Carter: “An attempt by any outside force to gain control of the Persian Gulf region will be regarded as an assault on the vital interests of the United States. It will be repelled by any means necessary, including military force.” Em Carter, Jimmy; STATE OF THE UNION ADDRESS, 1980; The Jimmy Carter Library & Museum; disponível em <http://www.jimmycarterlibrary.org/>.

³⁷ Refira-se que esta nomenclatura nunca é usada na estratégia, pois esta é um cuidadoso documento diplomático, nem tão pouco é feita qualquer referência explícita que a permita associar à teoria de Barnett.

³⁸ Kaplan, Robert D.; “The Navy’s New Flat Earth Strategy” *Atlantic Magazine* Online, disponível em <http://www.theatlantic.com/doc/200710u/kaplan-navy>

³⁹ Ennis, John; “Inside the New Maritime Strategy”; *Proceedings Magazine*, Vol. 135, December 2009. Segundo Ennis, que terá colaborado na elaboração da estratégia desde o início, só a decidida intervenção do CNO da altura, Alm Mike Mullen, fez com que a estratégia fosse construída em conjunto com os outros dois ramos marítimos.

conhecimentos e de capacidades no âmbito da segurança marítima para as quais a USN não possui a necessária *expertise*. Quer em termos de execução de fiscalização marítima (e.g. missões LEDET⁴⁰), quer no âmbito da formação e do treino (e.g. missões como a APS), são necessárias perícias em tarefas que são o *core business* da USCG e que a tornam desde logo um parceiro essencial para os designios da *Cooperative Strategy*.

Mas para além da institucionalização da cooperação e articulação entre os ramos marítimos, expressa na própria estratégia, a mesma prevê ainda a cooperação com outras agências estatais e ONGs consoante os objectivos e as necessidades de cooperação.

Não obstante têm sido feitas críticas por não ser referido o contributo que os outros dois ramos militares podem dar a este conceito⁴¹.

Por outro lado, tem sido também criticado o facto de esta estratégia não referir quais os meios necessários para atingir os seus objectivos, e dessa forma não poder ser considerada uma verdadeira estratégia⁴². Segundo John Ennis tal terá sido deliberado para “não diluir a visão estratégica do documento”⁴³. Contudo há uma outra perspectiva, mais pragmática e provavelmente mais proxima da realidade, apresentada por Robert Kaplan, e que considera que um dos objectivos desta estratégia é influenciar o poder político para a obtenção de uma marinha maior⁴⁴. Esta visão, que algumas características da APS permitem suportar conforme adiante veremos, reforça a ideia de que esta é uma estratégia também muito virada para dentro dos EUA, da opinião pública até ao congresso.

2.5 Estratégia meramente declaratória?

O que é que missões como a APS representam para a implementação e para o sucesso da *Cooperative Strategy*? Em nossa opinião são precisamente estas missões que vão decidir o sucesso ou o insucesso desta nova estratégia e se ela se estabelecerá como um novo paradigma estratégico (ou um novo “*naval holy grail*” usando a terminologia de alguns analistas⁴⁵) ou se será apenas passageira e a breve trecho substituída. Porque são este tipo de missões as que encerram em si praticamente todos os novos componentes da *Cooperative Strategy* relativamente às estratégias marítimas que a antecederam, logo serão elas que permitirão aferir em que medida é que a novidade que esta estratégia encerra

⁴⁰ Sigla que significa Law Enforcement Detachment. Esta é uma missão realizada sobretudo por pequenas unidades da USCG e que, sumariamente, consiste em, nos espaços marítimos de outros países, exercer a fiscalização da legislação desses países aplicável às actividades marítimas. Estas missões têm sido levadas a cabo em águas de países com uma limitada capacidade de fiscalização no mar (e.g. Cabo Verde) e tendo em vista compensar essa limitação.

⁴¹ Work, Robert O. & Van Tol, Jan; *Op. Cit.* Pg 21.

⁴² E.g. Keenan, Jr., Commander Joseph M.; *Op. Cit.*; e também Work, Robert O. & Van Tol, Jan; *Op. Cit.*

⁴³ Ennis, John; *Op. Cit.*

⁴⁴ Kaplan, Robert D.; *Op. Cit.* : “In essence, this new maritime strategy represents a restrained, nuanced yearning for a bigger Navy”.

⁴⁵ Work, Robert O. & Van Tol, Jan; *Op. Cit.* Pg 1.

contribui para atingir objectivos estratégicos e, consequentemente, servir os interesses Americanos.

A *Cooperative Strategy* é sem dúvida uma estratégia declaratória, ou seja uma estratégia que diz à própria organização que a produz e ao mundo, o que essa organização deverá fazer e para onde está direccionada⁴⁶. O problema é que as estratégias declaratórias não se podem ficar por aí, devendo ser desenvolvidas e implementadas em todos os seus níveis. Esta é uma dificuldade, pois verifica-se uma tendência real para os diferentes níveis de estratégias se desenvolverem quase paralelamente entre si (ver fig. 4). É aqui, na transposição das estratégias declaratórias para os outros níveis que as primeiras passam ou falham.

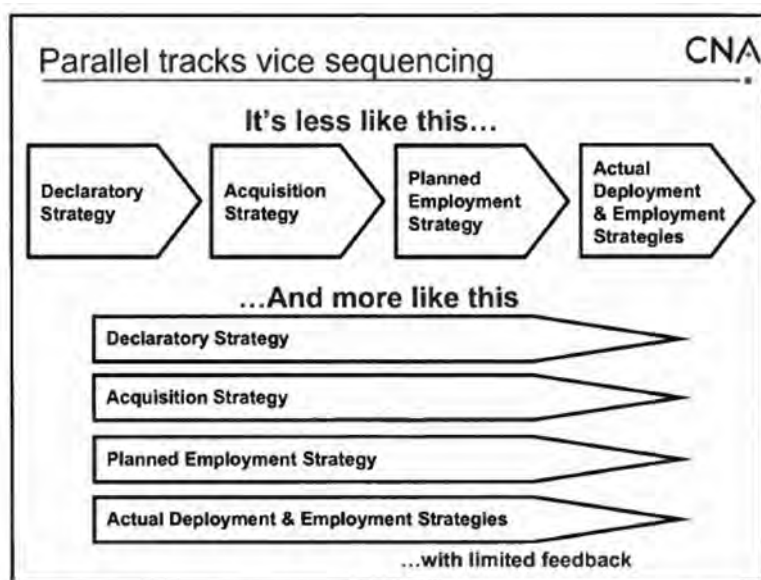


Fig.4: Estrutura de Desenvolvimento dos vários níveis de Estratégias.

Particularmente claro é o exemplo dado por Peter M. Swartz, analista do *Center for Naval Analysis*, ao afirmar que “declarar que a segurança marítima e as operações de assistência humanitária são uma prioridade na Marinha [Americana], ao mesmo tempo que se providencia pouca formação e treino nessas áreas, arriscaria o descrédito do documento em que a declaração foi feita – e dessa forma a Marinha [Americana] como um todo”⁴⁷.

⁴⁶ Consideramos seis categorias ou níveis de estratégia: “Declaratory strategy; Acquisition strategy; Planned employment strategy; Actual employment strategy; Force architecture strategy; Personnel and training strategy”. Cf Swartz, Peter; “U.S. Navy Capstone Strategy, Policy, Vision and Concept Documents - What to consider before you write one”; Center for Naval Analysis Paper: D0020071. A1; March 2009, Pg 3.

⁴⁷ *Idem, Ibidem* (tradução do autor).

É neste ponto que a Cooperative Strategy se encontra, e as missões englobadas na Global Maritime Partnership serão certamente uma das mais importantes medidas de diagnóstico para a credibilização (ou não) desta estratégia cooperativa.

3. A APS 2009 COMO ESPELHO DA COOPERATIVE STRATEGY

Em 2009, conduzido mais uma vez sob as ordens do Comandante do NAVEUR/NAVAF e da “US Sixth Fleet” (CNE-C6F), a APS desenrolou-se com o suporte do USS “Nashville” (LPD-13), um navio com características similares as do USS “Fort McHenry”, que navegou pela mesma região, desenvolvendo actividades de treino e cooperação no Senegal, na Libéria, no Gana, na Nigéria, nos Camarões, no Gabão, e ainda, inopinadamente, em São Tomé e Príncipe (ver Fig.5).

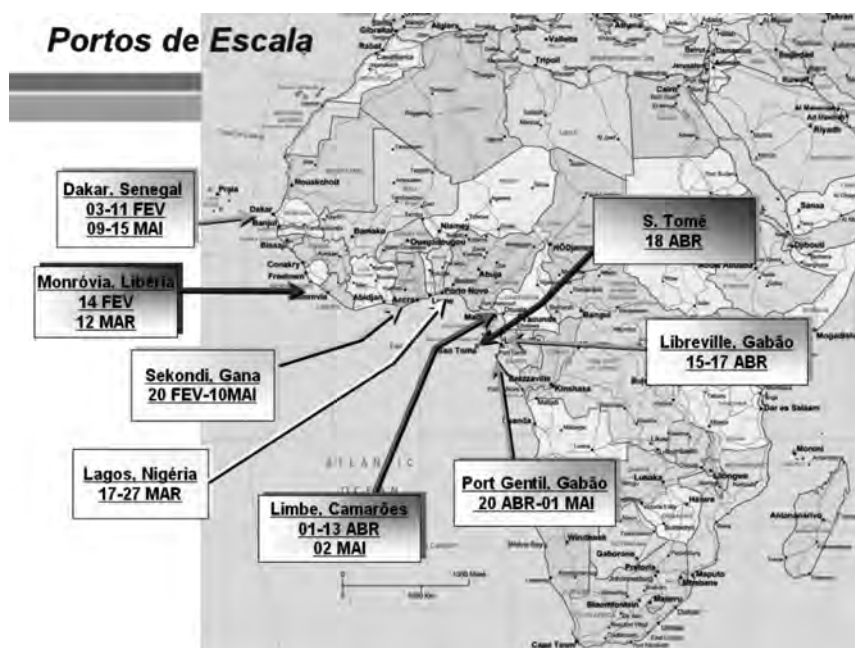


Fig. 5: Portos e datas de escala do USS “Nashville” na APS 2009

Vejam os pois em que medida as principais características distintivas da nova estratégia marítima Americana já acima apontadas se viram reflectidas na APS 2009.

3. 1 Estratégia comum aos três “serviços marítimos

Esta característica viu-se cabalmente reflectida na missão APS 2009, encontrando-se embarcados uma equipa de marines do USMC, responsável pelo que se chamava

Expeditionary Training, e vários elementos da USCG, estes reforçados frequentemente em terra por equipas móveis chamadas *Mobile Training Teams*. Adicionalmente, para além dos *sea services* referidos, pôde-se ainda constatar a presença a bordo ou em actividades em terra de diversas agências estatais e ONGs. Poderemos mesmo considerar como **pontos fortes** da APS 2009, decorrentes desta característica, os seguintes:

- i. Actividades de treino dos Marines. No âmbito do ensino e do treino (no fundo o *core business* da APS) as actividades que tiveram mais sucesso foram as actividades dos Marines com os seus congéneres, ou com outros ramos das Forças Armadas dos países visitados. Isto deve-se ao facto de serem actividades de treino pouco técnicas, com uma maior componente física e onde tem pouca importância a componente local (cultura, legislação, etc.);
- ii. Actividades de âmbito académico. Estas actividades também tiveram algum sucesso pois empenharam cientistas de várias agências Americanas, com especial relevância para a NOAA, em “workshops” ou seminários técnicos com os seus congéneres das universidades ou agências africanas;

3.2 Incapacidade dos EUA para, sozinhos, desempenharem a função de Administrador de Sistema e a construção de novas parcerias marítimas de âmbito alargado

De 2008 para 2009 notou-se uma evolução significativa no acolhimento internacional deste projecto, sobretudo ao nível da participação de outros países, desde logo através do embarque de elementos no Staff (ver fig. 6)⁴⁸.

De forma semelhante ao que já tinha acontecido em 2008 grande parte dos cargos de topo foram atribuídos aos oficiais estrangeiros. Esta atribuição, tendo sido simpática, demonstrou também uma manobra politico-estratégica, visto a Marinha dos Estados Unidos pretender que a APS seja considerada uma missão internacional. O discurso de que este era um esforço internacional, foi permanentemente ouvido e fez sempre parte da retórica da Comodoro comandante da APS. O aproveitamento das sinergias existentes na região do Golfo da Guiné, da parte de Portugal, mas principalmente da França seria sem sombra de dúvida uma mais-valia para as intenções americanas.

⁴⁸ Países europeus e Brasil: Reino Unido, 1 militar; França, 1 militar; Itália, 5 militares, participou pela primeira vez; Alemanha, 2 militares; Espanha, 10 militares; Dinamarca, 1 militar, participou pela primeira vez; Holanda, 1 militar, participou pela primeira vez; Portugal, 2 militares; Brasil, 1 militar, participou pela primeira vez; Malta, 6 militares, participou pela primeira vez;



Fig. 6: Países e organizações envolvidas no APS 2009

Apesar de terem atribuído os cargos de topo aos oficiais estrangeiros, tanto africanos, como europeus, não foram proporcionados todos os meios para que esses cargos fossem efectivos, nomeadamente acesso a sistemas de informação e mesmo à informação propriamente dita. Foram títulos de cargos algo decorativos, em que o cerne da decisão e da execução era muitas vezes efectuado num espaço de acesso exclusivo a americanos. Para esse efeito havia oficiais americanos em todas as funções-chave do *staff* que lhes permitia sozinhos ou com muito pouca ajuda conduzir a operação. Para além da adesão dos países à participação no staff, também se verificou a participação, ainda em 2009, da Marinha Holandesa nas actividades do APS com o envio de um navio a esta zona de África. Com efeito, foi efectuado um périplo pelo HNLMS “Johan de Witt” em África, em Outubro e Novembro de 2009, sob o “guarda-chuva” da APS estando previstas uma série de actividades de treino nos países visitados.

Do mesmo modo verificou-se um melhor acolhimento da iniciativa em alguns países Africanos relativamente a 2008, sobretudo na Nigéria, onde nesse ano a recepção à APS não foi muito boa⁴⁹.

⁴⁹ Países africanos com participantes embarcados: Senegal, 2 militares; Gana, 2 militares; Nigéria, 3 militares; Camarões, 3 militares, enviou o Chefe de Estado-Maior da Flotilha (comando operacional) e o comandante da principal das 3 esquadrilhas; Gabão, 2 militares, enviou o comandante da Flotilha (comando operacional); Serra Leoa, 1 militar, enviou um CFR que está indigitado para chefe da Marinha da Serra Leoa; Guiné Equatorial, 1 militar, o comandante do principal dos seus navios; Kenia, 1 militar ; Togo, 1 militar; Cabo Verde, 1 militar;

Há, contudo, outros países que se mantêm reticentes no apoio a este projecto, nomeadamente a França, país já com uma larga história de cooperação e de presença militar e económica nesta região e que vê, com a APS, ser-lhe diminuída a influência e o protagonismo nesta zona. Talvez em virtude deste facto, a Marinha Francesa, segundo o seu representante de 2009 estava a equacionar não enviar ninguém para a próxima missão APS.

O *staff* embarcado foi enorme e muito superior às necessidades em termos de trabalho provavelmente por duas razões: a necessidade de cativar parceiros internacionais para esta iniciativa terá levado a que a USN enviasse convites a um número muito alargado de países; a necessidade de demonstrar aos parceiros africanos que esta é uma iniciativa internacional e não puramente americana justifica o grande número de militares de diversas nacionalidades a bordo;

Para além dos militares africanos do *staff*, um programa de *trainees* africanos embarcados permitiu alargar ainda mais a abrangência da missão aos seguintes países: Serra Leoa, Kénia, Gâmbia, Togo, Benim, Ilhas Maurícias, Comores, Cabo Verde, S. Tomé e Príncipe e Moçambique.

Em suma, no âmbito da avaliação das características distintivas da *Cooperative Strategy* que titulam este ponto, poderemos considerar como **pontos fortes**:

- i. Staff internacional. O facto de existir um alargado número de países embarcados e, de certo modo, envolvidos nesta missão ajuda à aceitação dos Americanos nos países Africanos. Em certos casos é também vantajoso em termos de conhecimento dos países visitados.
- ii. Programa de “trainees” embarcados. Este programa permite embarcar militares de outros países Africanos que não apenas aqueles dos países visitados. O período de embarque, de pouca consistência em termos de formação e treino, acaba, no entanto por permitir a realização de várias acções de indocinação dedicadas aos militares embarcados;
- iii. Banda. A banda, por estranho que possa parecer, é um trunfo da APS, pois é frequentemente alvo de elogios e de um bom acolhimento, cativando facilmente as populações. A USN tem noção disto e dá-lhe uma prioridade elevada no seio das outras tarefas da APS (muitas vezes com desgosto dos coordenadores das outras áreas);

Mas poderemos também considerar as seguintes **fragilidades**, curiosamente algumas relacionadas com os pontos fortes acima indicados:

- i. Tamanho do Staff embarcado. Conforme já descrito quanto à composição e organização do *Staff*, este é muito maior do que as necessidades, o que faz com que haja falta de tarefas para todos os elementos e que certos cargos sejam praticamente cargos “fantasma”. Isto dá uma impressão negativa aos elementos do *Staff*, parecendo em certas situações que se está a “brincar aos *Staff*”;
- ii. Aparente falta de confiança nos parceiros internacionais. Esta aparência de falta de confiança deriva da existência dos aludidos cargos “fantasma”, conjuntamente

com a forma de trabalhar dos Americanos, que colocando nacionais em lugares estratégicos, trabalham tendencialmente entre si utilizando sobretudo os sistemas de informação de seu acesso exclusivo;

- iii. Dificuldade cultural dos Americanos no relacionamento com os Africanos. Esta dificuldade revela-se desde logo no relacionamento a bordo com os elementos do *Staff*, o que faz, em conjugação com os dois pontos acima, com que a generalidade dos elementos africanos do *Staff* (sobretudo os mais seniores) não termine a missão com uma boa imagem dos Americanos e não tenha grande vontade de voltar;
- iv. Formação e treino dos *trainees* embarcados. Esta formação e treino, conforme acima já referido, é pouco adaptada às necessidades dos “trainees” uma vez que se baseia no acompanhamento de um militar do navio nas suas tarefas diárias, que a maior parte das vezes não têm correspondência nas Marinhas e/ou navios dos “trainees”. Para além disso, quando os “trainees” não falam inglês, as dificuldades de comunicação são muitas pois os Americanos normalmente não falam outra língua;
- v. Medidas de segurança portuária. A colocação de contentores à volta do navio afasta-o das populações, o que vai ao arrepio do efeito pretendido, de proximidade e de parceria;
- vi. Falta de acompanhamento permanente nos países apoiados. Ao contrário das cooperações Portuguesa e Francesa, a cooperação Americana não tem coordenadores permanentes nos países exclusivamente dedicados a essa tarefa. Existem em algumas embaixadas *Officer of Security Cooperation* (OSC) mas, geralmente, estão muito distantes do “terreno” e o seu trabalho é mais virado para as próprias embaixadas;
- vii. Desconfiança relativamente às intenções Americanas. Verifica-se ainda alguma desconfiança em alguns sectores político-militares dos países visitados relativamente às intenções dos Americanos (mais na Nigéria e no Gabão, menos no Gana e nos Camarões e menos ainda no Senegal). Pelo contrário, verifica-se uma maior abertura quando nos contactos está envolvido alguém dos parceiros Europeus.

3.3 Elevação da segurança marítima, assim como da assistência humanitária e resposta a catástrofes, a capacidades marítimas centrais

Esta característica deveria ser aquela que mais se poderia encontrar na missão APS, uma vez que a mesma é central no conceito GMP, contudo, se na parte relativa à assistência humanitária se puderam verificar resultados importantes, já no que concerne à incrementação da segurança marítima a mesma apresentou resultados muito incipientes. Vejamos pois os **pontos fortes** neste campo:

- i. Conhecimento crescente dos países visitados em termos de necessidades de treino, de equipamento, etc. Como já referido nota-se um conhecimento cada vez melhor dos países apoiados, o que poderá servir para melhor adequar as actividades realizadas às necessidades desses países;
- ii. Actividades de apoio comunitário e doações. Estas actividades são uma parte importante da missão APS e, tendo uma grande aceitação por parte das populações em geral, ajudam de forma significativa a melhorar o acolhimento dado à missão pelas Marinhas e outras Agências destes países;
- iii. Actividades de apoio medico. Aplica-se a estas actividades o mesmo racional que o acima descrito para as actividades de apoio comunitário;
- iv. Grande disponibilidade financeira. Esta disponibilidade, mesmo se utilizada de forma pouco eficiente, facilita definitivamente o alcançar de vários objectivos. Por exemplo quando foi pretendido fazer treino no mar, no Gabão utilizando uma lancha da Marinha Gabonesa, foram rapidamente disponibilizadas verbas para a aquisição do combustível. Outro dos objectivos que a disponibilidade financeira permite é cativar a participação dos países Africanos nas actividades de treino embarcado (*trainees*) através do pagamento de todas as despesas de transporte e ainda do pagamento de *per diem* a cada um dos *trainees* (suplemento diário para deslocações da administração Americana).

Mas poderemos também encontrar as seguintes **fragilidades** no âmbito do incremento das capacidades e da segurança marítima:

- i. Actividades de formação e treino da componente marítima. A formação e treino da componente marítima abrangem sobretudo áreas não especificamente militares, que em Portugal fazem parte das competências da Marinha de Duplo Uso sobretudo na componente de Autoridade Marítima. A formação e treino desta componente abrangem matérias tais como: Segurança Portuária, Fiscalização de Pesca, Busca e Salvamento, Resposta a Poluição por Hidrocarbonetos, Fiscalização da Lei no Mar, etc. Estas áreas de formação bastante mais técnicas apresentam muitas lacunas, tais como: uma falta de adaptação das formações às necessidades do país e/ou da assistência; muitas vezes são formações e treinos muito básicos e outras são muito superficiais. A fragilidade destas formações tem mais relevo pelo facto de esta componente de formação e treino dever ser o *core business* da APS, e, consequentemente, estar directamente correlacionada com a razão aludida para esta missão: desenvolver as capacidades MSS⁵⁰ dos países da região;
- ii. Necessidade de tradução para os formandos não anglófonos. As aulas que necessitam de tradutores acabam por render menos de metade de uma aula normal, pois tudo tem que ser dito duas vezes, primeiro em inglês e depois

⁵⁰ *Maritime Safety and Security.*

traduzido para a língua dos assistentes. Para além disso nessas aulas, e por força destas circunstâncias, a interacção formador - formando é muito pouca;

- iii. Concentração da formação e treino num período curto. Este facto faz com que muitas vezes nas Marinhas visitadas, com um tamanho muito reduzido, exista dificuldade em encontrar ao mesmo tempo assistência para todas as actividades de formação e treino a ser ministradas. Estas actividades deveriam ser sequenciais e para os mesmos assistentes, mas como são simultâneas isso faz com que muitas vezes a assistência não tenha nada a ver com a área que está a ser leccionada.

3.4 Prevenir as guerras é tão importante como vencê-las

É certo que o incremento das capacidades MSS e, por sua via, da governança marítima nos países da orla marítima da costa ocidental Africana pode contribuir de modo importante para um aumento da segurança e uma diminuição das actividades ilegais nessa área, tendo como consequência uma acção notória na prevenção de conflitos nestas regiões.

Não é contudo muito palpável o desenvolvimento que a APS traz a esse nível. No entanto há que notar que a USN considera esta uma missão para durar e para dar frutos a longo prazo, pelo que é muito possível que se a APS continuar a evoluir no bom sentido, como de resto até aqui, possa vir a tornar-se mais efectiva no alcançar dos seus objectivos declarados. Não obstante, verifica-se da parte das chefias da USN uma certa ansiedade pela demonstração de resultados, provavelmente conscientes de que a sua nova estratégia se encontra sob escrutínio, quer pelo poder político (do qual, segundo Kaplan, esperam obter verbas para uma maior Marinha⁵¹), quer pela opinião pública americana, capaz de influenciar o primeiro, quer pelos seus parceiros, europeus e africanos, quer ainda pelos seus competidores, onde poderemos incluir a China. Esta ordem não é aleatória, correspondendo à ordem de importância que consideramos que nesta fase a USN dá a quem está a olhar para o seu desempenho nestas missões. Isto pode ser deduzido da observação da fortíssima política de relações públicas seguida no decorrer da APS 2009. Com efeito o esforço e a capacidade colocada nas relações públicas nesta missão são bastante consideráveis. Sobretudo ao nível da publicitação na comunicação social, quer nos países visitados, quer ao nível internacional, como, **e ainda com maior intensidade**, ao nível dos OCS⁵² Americanos. Apesar das várias limitações e fragilidades da APS, que se descreveram, a imagem que se faz passar para a opinião pública é bastante positiva. Esta circunstância não deixa de nos fazer pensar no conceito de acontecimento virtual sobrepujando a realidade tal como levantado por Jean Baudrillard⁵³, o que em vários momentos pareceu particularmente adequado à caracterização da missão APS 2009, tal

⁵¹ Kaplan, Robert D.; *Op. Cit.*, ver nota 44.

⁵² Órgãos de Comunicação Social.

⁵³ Baudrillard, Jean; *The vital illusion*; New York : Columbia University Press; 2000. *Passim*.

a ênfase colocada no que poderíamos chamar com graça de “*Powerpoint and Photoshop Warfare*”. Para lá dos aspectos caricatos, uma análise da política de relações públicas evidencia sobretudo um facto: o maior esforço de divulgação das actividades realizadas era virado para dentro dos EUA e não para os seus parceiros africanos ou europeus. Isto vem reforçar a tese de Kaplan, já acima aludida, de que a nova estratégia marítima (e consequentemente as novas missões dela derivadas) apela sobretudo ao poder político Americano: por uma maior Marinha.

Mas existe ainda um outro terreiro, talvez não menos importante, onde a Cooperative Strategy ainda luta por se impor: a própria USN. Com efeito ainda existe uma grande ala *Mahanista* na USN e que não se encontra ainda convencida pela nova estratégia⁵⁴. Também este confronto, que poderemos apelidar de *Blue Navy versus Cooperative Navy* se pôde observar na APS 2009. A comodoro comandante da missão e o comandante do USS “Nashville” tiveram uma convivência em determinados momentos nada fácil, em que os atritos foram vários e passaram inclusivamente para a relação entre o *Staff* e a Guarnição do navio. Na USN é comum os LPD servirem de tirocínio de comando para futuros comandantes de porta-aviões. O comandante, piloto aviador⁵⁵ aguardava essa possibilidade de vir a comandar um porta-aviões e tinha uma perspectiva da USN, e logo de utilização do seu navio, virada sobretudo para operações militares em, ou a partir do alto mar. Pelo oposto tínhamos a comodoro, virada para a sua missão e para a possibilidade de demonstrar as capacidades da APS, procurando operar o mais próximo possível de terra e das populações locais. Um exemplo cabal desta diferente visão entre os dois protagonistas passou-se em Limbe, nos Camarões, onde, sendo necessário fundear por não haver porto para o navio, o comandante do USS “Nashville” pretendia fundear a 6 milhas de terra, enquanto que a comodoro pretendia fundear a 1 milha, após vários concílios o navio acabou por fundear a 3 milhas de terra...

Em suma, e como metáfora, poderemos dizer que esta revolução estratégica, tal como qualquer outra revolução, só com o predomínio sobre a ordem anterior se auto-legitimará. A missão APS poderá contribuir para a confirmação das mais-valias desta nova visão sobre a utilização do poder naval, mas consideramos que será necessário demonstrar uma maior eficácia na sua abordagem, sobretudo nas áreas relativas ao incremento da MSS nos países visitados. Essa evolução é fundamental para que a *Cooperative Strategy* não seja uma estratégia meramente declarativa e sem consistência operacional, o que, como Peter Swartz apontou em termos genéricos, a faria cair em descrédito, e consequentemente seria o seu fim.

⁵⁴ Vidé Pendley, RAD William T.; “THE NEW MARITIME STRATEGY - A Lost Opportunity”; Naval War College Review, Spring 2008, Vol. 61, N° 2; Pg 61-68. ou ainda Vego, Milan; “ON MAJOR NAVAL OPERATIONS”; Naval War College Review, Spring 2007, Vol. 60, N° 2; Pg 94-126.

⁵⁵ Os pilotos são apelidados de *brown shoes*, por, ao contrário dos outros oficiais de marinha que usam sapatos pretos, os pilotos usarem sapatos castanhos. Representam uma ala muito forte da USN.

4. IMPLICAÇÕES PARA A MARINHA PORTUGUESA

Neste contexto, Portugal, com as suas ligações a África, é visto como um parceiro desejado para, ao mesmo tempo, aconselhar e discutir a possibilidade de implementação de uma estratégia abrangente e coordenada, e servir como facilitador no relacionamento com os países Africanos em face de alguma desconfiança que estes ainda têm quanto aos EUA. Para além disso haverá ainda interesse em que a participação Portuguesa permita uma melhor aproximação Americana aos PALOP⁵⁶ da costa ocidental Africana.

4.1 Vantagens da APS para a Marinha Portuguesa/Portugal

- i. Fortalecimento das relações com a USN. Esta é a vantagem mais imediata da participação da Marinha Portuguesa nesta missão;
- ii. Possibilidade de coordenação com a Cooperação Portuguesa na aplicação dos recursos da APS. Tendo em conta o conhecimento local dos oficiais de cooperação, pode ser acordada a utilização dos recursos da cooperação Americana de forma complementar com o esforço da Cooperação Técnico-Militar Portuguesa nos PALOP;
- iii. Conhecimento “in situ” dos problemas e das actividades nesta área do Globo. O contacto com as realidades locais e o contacto a bordo com oficiais das Marinhas dos Países Africanos, assim como de Marinhas Europeias com interesses na região (e.g. Marinha Francesa) permitem um melhor conhecimento desta região;
- iv. Possibilidade de estreitar laços com algumas Marinhas dos Países Africanos. O contacto directo com elementos destacados de algumas Marinhas Africanas embarcados no *Staff* permite manter pontos de contacto relevantes com essas Marinhas.
- v. Conhecimento operacional e estratégico da região. Dependendo da capacidade de recolha de informação dos participantes, esta missão poderá ser utilizada para aumentar o conhecimento operacional desta região pela Marinha Portuguesa.
- vi. Divulgação internacional da Marinha Portuguesa. Tendo em conta o elevado empenhamento da APS em termos de Relações Públicas, esta missão permite uma divulgação internacional da Marinha Portuguesa.

⁵⁶ Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa.

4.2 Implicações da nova estratégia e do conceito GPS

Consideramos que esta nova estratégia marítima americana vem completamente ao encontro dos interesses e do posicionamento da Marinha Portuguesa pelas razões que seguidamente listamos:

- Porque o seu conceito de utilização do poder naval se vem aproximar do conceito de Marinha de Duplo Uso em vigor na Marinha Portuguesa;
- Porque grande parte da área de actuação, nas periferias do mapa de Barnett, se situa na nossa área de interesse estratégico;
- Porque já existe uma estrutura de cooperação técnico-militar com um conhecimento cultural e mesmo estrutural e político sobretudo ao nível dos países PALOP, que facilita muito as actividades de cooperação;
- Porque em virtude da integração da Autoridade Marítima Nacional (que inclui na sua estrutura operacional a Polícia Marítima) na Marinha Portuguesa, existe *expertise* nas tarefas que este tipo de utilização do poder naval exige;
- Porque com este modelo a capacidade de influência externa de uma Marinha como a Marinha Portuguesa cresce muito relativamente ao modelo *Mahaniano*, ou mesmo *Corbetiano*.

Assim consideramos que a Marinha Portuguesa deverá apoiar e estimular a implementação desta nova estratégia Americana de forma a contribuir para moldar o ambiente estratégico internacional no sentido de uma utilização do poder naval que manifestamente nos favorece.

Esta recomendação não significa que deveremos estar sempre ao lado da USN nas suas actividades de cooperação, mas sim que, se em determinadas circunstâncias for mais adequado aos nossos interesse estratégicos competir por capacidade de influência, deveremos fazê-lo seguindo este conceito cooperativo, e que, dessa forma, se estará na mesma a apoiar e a estimular essa forma de aplicação do poder naval.

Agradecimentos

Agradeço ao camarada CFR Sardinha Monteiro os seus comentários atentos a uma versão preliminar deste artigo.

REFERÊNCIAS

- Barnett, Thomas; “The Pentagon’s New Map”; Esquire; March 2003; disponível em http://www.esquire.com/ESQ0303-MAR_WARPRIMER ;
- Baudrillard, Jean; *The vital illusion*; New York : Columbia University Press; 2000
- Carter, Jimmy; STATE OF THE UNION ADDRESS, 1980; The Jimmy Carter Library & Museum; disponível em <http://www.jimmycarterlibrary.org/> ;
- Crawford, Neta C.; “*PRINCIPIA LEVIATHAN - The Moral Duties of American Hegemony*”; Naval War College Review, Summer/Autumn 2004, Vol. LVII, Nº 3/4;
- Ennis, John; “Inside the New Maritime Strategy”; Proceedings Magazine, Vol. 135, December 2009
- Friedman, Thomas L.; *The World is Flat: A Brief History of the Twenty-first Century*; New York: Farrar, Straus and Giroux, 2005;
- Grove, Eric; “O VASTO PAPEL DAS MARINHAS – UMA PERSPECTIVA DOUTRINÁRIA”, intervenção no SEMINÁRIO “UMA MARINHA DE DUPLO USO” , publicada em CADERNOS NAVAIS, N.º 22 – Julho - Setembro 2007
- Kaplan, Robert D.; “The Navy’s New Flat Earth Strategy” *Atlantic Magazine* Online, disponível em <http://www.theatlantic.com/doc/200710u/kaplan-navy>
- Keenan, Jr., Commander Joseph M. ; “The Cooperative Seapower Strategy: Time for a Second Engagement”; Strategy Research Project - U.S. Army War College; Carlisle; 23-03-2009;
- Miskel, James F.; “*GRAND STRATEGIES FOR DEALING WITH OTHER STATES IN THE NEW, NEW WORLD ORDER*”; Naval War College Review, Winter 2005, Vol. 58, Nº 1;
- Monteiro, Capitão-de-fragata Nuno Sardinha, “Poder naval no Séc. XXI: a morte de Mahan e a vingança de Corbett”; Anais do Clube Militar Naval, Vol. CXXXIX, Julho-Setembro 2009; no Prelo;
- Pendley, RAD William T.; “THE NEW MARITIME STRATEGY - A Lost Opportunity”; Naval War College Review, Spring 2008, Vol. 61, Nº 2;
- Sohn, Kathi A.; “The Global Fleet Station: a powerful tool for preventing conflict”; Naval War College Review, Winter 2009, Vol. 62, Nº 1;
- Swartz, Peter; “U.S. Navy Capstone Strategy, Policy, Vision and Concept Documents - What to consider before you write one”; Center for Naval Analysis Paper: D0020071.A1; March 2009;
- Till, Geoffrey; “*A COOPERATIVE STRATEGY FOR 21ST CENTURY SEAPOWER- A View from Outside*”; Naval War College Review, Spring 2008, Vol. 61, Nº 2
- Till, Geoffrey; *NEW DIRECTIONS IN MARITIME STRATEGY? – Implications for the U.S. Navy*; Naval War College Review, Autumn 2007, Vol. 60, Nº 4;
- U.S. Naval Forces Europe*; APS 2009 Press Release; SD.
- US Marine Corps, US Navy & US Coast Guard; *A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower*; s. l.; s. ed., October 2007, disponível em [www.navy.mil/maritime/MaritimeStrategy .pdf](http://www.navy.mil/maritime/MaritimeStrategy.pdf) ;
- Vego, Milan; “ON MAJOR NAVAL OPERATIONS”; Naval War College Review, Spring 2007, Vol. 60, Nº 2;

Wallerstein, Immanuel; *The Modern World-System: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century*; New York: Academic Press, 1976;

Work, Robert O. & Van Tol, Jan; "A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower: An Assessment"; Center for Strategic and Budgetary Assessments Backgrounder, March 26, 2008,

A MARINHA EM OPERAÇÕES FORA DE ÁREA

Síntese do ciclo *A Marinha em operações fora de área*, apresentada pelo capitão-tenente António Anjinho Mourinha em 16 de Março

INTRODUÇÃO

Nos dias 2, 9 e 16 de Março de 2010, foram apresentadas na Academia de Marinha quatro conferências integradas no ciclo *A Marinha em Operações Fora de Área*, representando quatro empenhamentos operacionais da Marinha em outras tantas diferentes vertentes.

Com a realização deste ciclo de conferências procurou-se dar a conhecer melhor, por meio da Academia de Marinha, as missões que a Marinha realiza no âmbito da defesa militar e do apoio à política externa, mais concretamente no que respeita à protecção dos interesses nacionais e à Diplomacia Naval.

A primeira conferência, dedicada ao empenhamento dos Fuzileiros no Afeganistão, esteve a cargo do CTEN FZ Carvalho Relvas; na segunda, o CMG Nobre de Sousa abordou o combate à pirataria com a Operação *Ocean Shield*; na terceira, o CTEN Zeferino Henriques referiu-se à *Iniciativa Mar Aberto* e, na última, o CTEN Anjinho Mourinha deu a conhecer o *África Partnership Station*.

FUZILEIROS NO AFGANISTÃO

O Afeganistão é essencialmente um país montanhoso; Kabul, a capital, situa-se a cerca de 1800 metros de altitude e a cerca de 6800 km de Lisboa. O país encontra-se actualmente dividido em cinco regiões a que correspondem os equivalentes comandos regionais: *Regional Commands* (RC) da *International Security Assistance Force* (ISAF). As diferentes culturas presentes e a constante necessidade de intérpretes constituem uma dificuldade que acresce ao sempre presente risco de ataques de *rockets* aos aquartelamentos e de ataques com veículos suicidas durante os trânsitos.

A missão dos fuzileiros é de configuração variável; usualmente é composta por três oficiais, dois sargentos e elementos do módulo de apoio e de protecção de força, Inicialmente composta de 20 fuzileiros passou, a partir de Abril deste ano, a integrar 40. A sua missão consiste em participar na assessoria técnico-militar – *Operational Mentor & Liaison Team* (OMLT) – a uma unidade de guarnição do Exército Afegão que serve de base à 3ª Brigada do Corpo de Exército 201, localizada em Pol-e-Charcky, na área do RC da capital. Em 2005 contou-se também com a presença de um oficial dedicado à área da contra-informação no grupo de comando do aeroporto de Kabul (KAIA) e, em 2008, com um outro oficial na chefia de uma célula de operações especiais.

Como fruto do trabalho dos mentores portugueses aquela Brigada foi dada como capaz de planear, executar e sustentar as tarefas de apoio à 3ª Brigada do Corpo 201, isto é, de cumprir o essencial da sua missão. Foram diversas as altas entidades que visitaram as forças portuguesas no Afeganistão, de que se destaca a visita do Secretário de Estado da Defesa e a visita do Comandante do Corpo de Fuzileiros, CALM Cortes Picciochi, pela especial importância que teve para os Fuzileiros em missão.

INICIATIVA MAR ABERTO 2009

A participação na *Iniciativa Mar Aberto* enquadra-se na função de defesa militar e apoio à política externa do Estado, mais concretamente na tarefa de protecção dos interesses nacionais e de diplomacia naval. Em 2009 realizou-se em simultâneo com a viagem de instrução dos cadetes do 3º ano da Escola Naval.

Foram várias as tarefas executadas ao nível da instrução, destacando-se as realizadas nas áreas da fiscalização, da abordagem no mar, bem como na preparação de operações de segurança marítima, todas em apoio directo à cooperação técnico-militar, na República de Cabo Verde.

Realça-se ainda a participação numa demonstração anfíbia e a implementação do Sistema de Apoio à Decisão para a Actividade de Patrulha, versão Cooperação (SADAP-C). Esta missão foi realizada pela guarnição do NRP *Baptista de Andrade*, 83 militares, complementada por 2 oficiais, 33 cadetes e duas praças da Escola Naval, por 2 mergulhadores, 13 fuzileiros, 2 elementos da Polícia Marítima e 1 oficial médico-naval.

No âmbito da *Iniciativa Mar Aberto* realizou-se a bordo, a 13 de Julho, com o navio atracado no Mindelo, um *workshop* sobre a Marinha. Enquadradas nos projectos 4 e 5, de Guarda Costeira e Unidade de Fuzileiros realizaram-se 23 instruções teórico práticas. A 17 de Julho de 2009, o NRP *Baptista de Andrade* colaborou na abordagem a um navio alvo, efectuada por uma equipa de abordagem cabo-verdiana, treinada a bordo. De seguida, realizou-se pela primeira vez em solo cabo-verdiano um desembarque anfíbio de 89 fuzileiros cabo-verdianos, sendo a acção concluída com o desembarque da equipa do navio para apoio a calamidades e desastres naturais, que em conjugação com os fuzileiros cabo-verdianos, efectuaram acções em terra de apoio à população local.

Foram vários os eventos protocolares realizados, dos quais se destaca a recepção a bordo aos ministros dos negócios estrangeiros da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa.

OPERAÇÃO OCEAN SHIELD

No âmbito do empenho na SNMG1 a fragata *Álvares Cabral* participou na operação *Ocean Shield* de 09 de Novembro de 2009 a 25 de Janeiro de 2010. A missão iniciou-se a 12 de Agosto com empenho na área do Mediterrâneo até 3 de Novembro.

A área de operações conjunta caracteriza-se pela sua dimensão e vastidão com mais de 3 milhões de milhas quadradas, divididas em 2 subáreas, – Golf de Áden (GOA) e Bacia da Somália (BS). A sua dimensão traduziu-se como factor primordial importância no planeamento, na execução das operações, quer pelos trânsitos a que obriga, pela afectação dos meios que implica e pelo desafio que é imposto à sua sustentação logística. Acresce a este factor as condições ambientais – o regime sazonal das monções e a relevância estratégica por ser atravessada por cerca de 22000 navios por ano, representando 8% do comércio mundial e 12% do tráfego mundial de petróleo efectuados por via marítima.

A NATO respondeu aos apelos do CSONU com a OOS, concebida para mitigar o impacto económico e de sofrimento humano, pela supressão da actividade de pirataria e pela edificação de capacidades regionais de actuação no combate à pirataria. Deste conceito extraíram-se quatro linhas de operação:

- Disrupção – combate à pirataria, pela protecção da navegação mercante e regional.
- Comunidade Marítima – pelo acompanhamento e verificação da adopção das melhores práticas anti-pirataria.
- Integração – pelo fomento da articulação das forças presentes.
- Edificação de Capacidade – pela articulação das acções com os actores regionais.

O navio realizou seis patrulhas, cinco na subárea GOA e uma na SB, em que toda a sua actuação foi regida pelos princípios subjacentes a intervenções de carácter policial por meios navais, em que são impostas restrições ao emprego da força e uma acrescida relevância na necessidade da preservação da prova. Destas patrulhas resultaram o controlo de 22 suspeitos de envolvimento em actos de pirataria, a apreensão de um skif e a monitorização de 2269 navios mercantes, com 86 dias de missão, 93 horas de voo e 2060 horas de navegação, uma taxa de navegação de 82%.

Pela exposição mediática e actualidade, estas intervenções foram alvo de um escrutínio permanente por parte da comunicação social. Importa reflectir como apontamento final na necessidade de rever o quadro legal de apoio ao combate à pirataria, em que a adequação de um ordenamento jurídico interno criminalizando a pirataria e à promoção de soluções internacionais, como a criação de tribunais internacionais dedicados a este fenómeno, medidas sem as quais as actuações militares não podem aumentar a sua eficácia.

AFRICA PARTNERSHIP STATION

A *Africa Partnership Station* – APS, ícone da nova estratégia marítima americana, é uma missão de cooperação técnico-militar centrada em operações de *shapping*, na construção da capacidade, na implementação de planos de cooperação para a segurança e na segurança marítima. Nesta nova estratégia americana é considerado tão importante prevenir as guerras como vencê-las, com a elevação a capacidades marítimas centrais, a segurança marítima, a assistência humanitária, a resposta a catástrofes e o reconheci-

mento da incapacidade dos EUA para, sozinhos, desempenharem funções de incremento da segurança dos mares em termos globais, pelo que é colocado ênfase na construção de novas parcerias no qual se enquadra a APS.

Notou-se que esta nova forma de utilização do poder naval americano vem ao encontro dos interesses e do posicionamento da Marinha Portuguesa, ao aproximar-se do conceito da Marinha de Duplo Uso, actualmente em vigor. Neste princípio considerou-se que a marinha Portuguesa deverá apoiar e estimular a implementação desta nova forma de estratégia, quer seja em cooperação ou em competição com a *US Navy*, de forma a contribuir para moldar o ambiente estratégico internacional no sentido de uma utilização do poder naval que manifestamente a favorece.

A MINHA PRIMEIRA COMISSÃO DE EMBARQUE PERSONAGENS, FACTOS, PERIPÉCIAS E FACÉCIAS

Comunicação apresentada pelo académico
Joaquim Félix António, em 23 de Março

Desde que fui eleito membro desta Academia, em 5 de Março de 1992, com honra e orgulho, na sequência da proposta do então respectivo Presidente, almirante Rogério d'Oliveira, que, durante 18 anos, viria a exercer esse cargo, depois de 3 anos como laborioso vice-presidente, com uma inteligência e um dinamismo invulgares, ainda hoje recordados, e pugnando sempre pela sua inalienável autonomia organizacional, cultural e científica, é esta a quarta comunicação que tenho o libente prazer de aqui apresentar. E, se as anteriores podem ter sido consideradas conferências, afigura-se-me que a de hoje não passa de uma simples palestra, sob a forma de um despretenso aranzel, de marcado cunho saudosista, certamente mais gratificante para mim do que para vossas excelências, que tiveram a amabilidade de me honrarem com a vossa jucunda presença, dignando-se a aturarem e a ouvirem este mero e ignoto contador de histórias e historietas, e pobre e banal escrevedor de coisas e loisas, que, podendo fazer algo, o deve fazer, com franqueza e sem receio de eventuais críticas, reparos, remoques ou recriminações, privilegiando sempre a verdade e o rigor, embora sem a estulta, nefelibata e bacoca pretensão de nunca se enganar e raramente ter dúvidas, e apenas com uma certeza, a de que a dúvida é apanágio de quem já viveu muito, como eu...

Contudo, antes de abordar propriamente o tema que me propus tratar, permitam-me que, à guisa de breve intróito, vos faça uma necessária e senga advertência: nesta minha exposição, irei evocar alguns episódios insólitos e caricatos, quiçá inverosímeis, e eventualmente chocantes, por vezes burlescos, picarescos e até brejeiros, de que, desde já, me penitencio, com um fraseado nem sempre socialmente correcto, que, espero, me desculparão, já que, sendo indubitavelmente vernáculo, respeita escrupulosamente o nosso idioma e é devidamente avalizado pelo tão propalado e apreciado Dicionário da Língua Portuguesa Contemporânea da Academia das Ciências de Lisboa, que, diga-se de passagem, pródigo em tudo o que é calão e palavrão, é lamentavelmente omissos em centenas de vocábulos, muitos deles correntes, do léxico português... De resto, para mim, a brejeirice, mais do que uma condenável ordinarice aviltante, é, antes, uma inofensiva brincadeira picante. E, ao contrário dos indecentes, que têm horror à decência, os púdicos saberão tolerar o despudor, quando este não é ultrajante. E, já agora, lembremo-nos do nosso camarada Bocage, que, tantas vezes licencioso nos seus sublimes versos, não deixou, por isso, de ser um dos maiores poetas portugueses de sempre, sentindo-me eu muito honrado por fazer parte da Tertúlia Poética “Ao Encontro de Bocage” e ser colaborador permanente da revista “O Arauto de Bocage”, desde há cerca de 8 anos, tertúlia

e revista essas dirigidas pela ilustre poetisa América Miranda, presidente da Assembleia Geral do Círculo Nacional de Arte e Poesia.

Depois de uma instrução primária, estudando à luz do petróleo, em inóspita e atrasada aldeola do concelho de Tomar, marcada pela Guerra Civil Espanhola, com odiosos assassinios perpetrados pelas duas facções em confronto, e de um curso liceal no célebre e exigente Colégio Nun'Álvares daquela cidade, afectado pela Segunda Guerra Mundial, em que emergiram, em defesa da democracia e da liberdade, dois dos mais notáveis políticos e patriotas do século passado, um, militar de carreira, e outro, militar de formação, Charles de Gaulle e Winston Churchill, que, com coragem, só prometeu, aos seus compatriotas, trabalho, sangue, suor e lágrimas, e após uns supérfluos e árduos preparatórios de medicina, na Faculdade de Ciências de Lisboa, e um onusto e trabalhoso curso médico, na Faculdade de Medicina da capital, achei-me, no final de 1952, possuidor de um bonito diploma de licenciatura, em pergaminho vegetal, escrito em latim, asseverando que eu estava apto a exercer a profissão de médico. Todavia, considerava que aquilo não correspondia à completa verdade, pois que, para tal, seria necessária uma prática clínica capaz e duradoira, que o respectivo curso, de forte cariz teórico e de relativamente curta duração, não poderia de algum modo ter-me inculcado. Por isso, tendo presente aquela sábia asserção de Einstein de que “sucesso antes do trabalho só no dicionário”, logo me inscrevi como voluntário para estagiar, sem qualquer remuneração, no Serviço de Patologia Médica do Hospital Escolar de Santa Marta, a fim de praticar e de me aperfeiçoar, sob a superior orientação do respectivo director professor Adelino Padesca. Mas, como era imprescindível pensar na subsistência futura, também logo me matriculei no Instituto Superior de Higiene Doutor Ricardo Jorge, para a frequência do Curso de Medicina Sanitária, necessário para um eventual vindouro cargo de subdelegado de saúde, algures na província.

Eis senão quando, passados alguns meses e já em pleno verão de 1953, a cumprir o serviço militar obrigatório no Exército, tomo conhecimento, por intermédio do meu ex-colega do colégio de Tomar, segundo-tenente António da Silva Cardoso, de que iria abrir em breve um concurso de provas públicas para o preenchimento de oito vagas no quadro de oficiais médicos da Armada. Com um misto de satisfação e esperança, mas também de apreensão, dado que, como se dizia na altura, Portugal era um país de cunhas, algo que não me era acessível e não se coadunava com os meus princípios, lá me sujeitei, não sem uma certa difidência, juntamente com mais onze candidatos, às difíceis provas, clínica e de técnica operatória em cadáver, realizadas em Dezembro, perante um júri de cinco membros, presidido pelo director do Hospital da Marinha, o temível, mas muito ilustre e prestigiado, capitão-de-fragata médico Telmo Corrêa. A correspondente prestação levou a um resultado satisfatório, tendo-me apercebido então que o empenho ali não tinha guarida, e foi logo aí que comecei a ter o maior respeito pela Saúde Naval em particular e pela Marinha em geral, convicções que se foram arreigando ao longo dos anos, sentindo-me cada vez mais desvanecido por fazer parte desta digna plêiade dos homens, e agora também das mulheres, do botão de âncora, que, espero, hão-de saber resistir, com determinação e nobreza, à avassaladora onda de dissolução de valores e cos-

tumes, com que certos auto-intitulados vanguardistas pretendem desestruturar a nossa sociedade, incluindo as Forças Armadas.

Cumprido o forçoso ritual da compra dos uniformes, muitos deles já usados, dada a escassa liquidez familiar, como a sobrecasaca, as dragonas, as jaquetas, as calças de galão, o chapéu armado e até a espada, esta na feira da ladra, pela módica quantia de trezentos escudos, quicá o prelúdio para as futuras populares lojas dos trezentos, chegou finalmente o dia da apresentação ao serviço, 10 de Março de 1954, o que fiz muito compenetrado e ufano da minha nova condição de marinheiro encartado. Após breves semanas de estágio no Hospital da Marinha, fui destacado para o contratorpedeiro Tejo, onde iria fazer o meu baptismo do mar, numa comissão de embarque deveras aliciante, já que o navio, juntamente com o seu irmão *Lima* e com o aviso de 1ª classe Afonso de Albuquerque, iria fazer parte da Força Naval que escoltaria o Presidente da República, general Craveiro Lopes, na sua primeira viagem, em Maio e Junho, às colónias portuguesas de África, já então eufemisticamente chamadas províncias ultramarinas, e que seriam, desta feita, S. Tomé e Príncipe, e Angola, acompanhado pelo ministro do Ultramar capitão-de-mar-e-guerra Sarmento Rodrigues, sendo então ministro da Marinha o contra-almirante Américo Thomaz e comandante geral da Armada o vice-almirante Pereira da Fonseca. Os contratorpedeiros de então, em número de cinco, deslocando cerca de 1600 toneladas, eram os navios mais velozes da nossa esquadra, podendo atingir a velocidade máxima de 36 nós, logo seguidos pelos avisos de 1ª classe, em número de dois, com o deslocamento de cerca de 2500 toneladas e cuja velocidade máxima podia chegar aos 22 nós.

O general Craveiro Lopes ascendera ao cargo de Presidente da República após as eleições presidenciais de 22 de Julho de 1951, como candidato da União Nacional, na sequência da morte do apelidado venerando Marechal Óscar Carmona, ocorrida em 18 de Abril. Nessas eleições, falseadas, como era timbre do Estado Novo, ainda apareceram dois outros candidatos, que, pelos motivos adiante expostos, não chegariam a ser sufragados:

Ruy Luís Gomes, professor de matemática na Universidade do Porto, de que fora demitido por Salazar na célebre purga universitária de 1947, e apoiado pelo Movimento Nacional Democrático, de índole comunista, foi considerado inelegível pelo Conselho de Estado em 17 de Julho, não sem que previamente tivesse sido agredido, com seus colaboradores mais próximos, à saída de uma sessão de campanha em Rio Tinto, por adeptos da União Nacional. Manuel Carlos Quintão Meyrelles, contra-almirante reformado, apoiado pelos sectores moderados da oposição, designadamente por homens da Seara Nova, como Mário de Azevedo Gomes e António Sérgio, e por outros dissidentes do regime, como Mendes Cabeçadas, Cunha Leal, Henrique Galvão, David Neto e Mário Pessoa, e ainda por muita gente da Marinha, retirou a sua candidatura, três dias antes do acto eleitoral, por considerar que não estavam reunidas as garantias mínimas de seriedade.

Assim, após cerca de três anos como Supremo Magistrado da Nação, Craveiro Lopes iria fazer a sua primeira visita oficial à chamada África Portuguesa, da maior importância, dado o contexto político internacional que então se vivia, com os movi-

mentos anticolonialistas em franca ascensão, depois da independência da Índia, a jóia da coroa do Reino Unido, em 1947, concebida e levada a cabo pelo grande filósofo, asceta e patriota Mohandas Gandhi, com a formação de dois novos estados, a União Indiana, hindu, e o Paquistão, muçulmano. Daí o cuidado a observar nos vários discursos que iria ter que proferir durante a sua estadia de cerca de mês e meio naquelas ainda chamadas nossas terras africanas. De tal modo que, apesar de o general ser considerado um militar de grande firmeza e pouca maleabilidade, ter tido que se sujeitar, em relação a esses discursos, previamente por si elaborados, à sua meticulosa revisão, feita pelo escrupuloso, prudente e astucioso chefe do Governo, com a colaboração do arguto, perspicaz e esclarecido ministro do Ultramar, discursos que, embora com base na ideia de um Portugal uno e indivisível, do Minho a Timor, como era politicamente correcto dizer nessa altura, acabaram por ser cuidadosamente expurgados de referências porventura inconvenientes e comprometedoras, como império, colónias e pretos. Com a partida de Lisboa em avião Lockheed Constellation e com escala pela ilha do Sal, a comitiva presidencial chegaria a S. Tomé a 23 de Maio e a Luanda a 28 de Maio.

Mas voltemos à nossa Força Naval. Para a comandar, com honras de comodoro, foi nomeado um dos então mais distintos oficiais da nossa Corporação, o capitão-de-mar-e-guerra Joaquim de Sousa Uva, interrompendo, para isso e pelo tempo necessário, as suas funções de chefe da 2ª Divisão – Organização – do Estado-Maior Naval, que vinha desempenhando havia cerca de cinco anos. O *Afonso de Albuquerque* era comandado pelo capitão-de-mar-e-guerra António Martins de Magalhães, tendo como imediato o capitão-de-fragata João Nunes Vicente Júnior e como chefe de máquinas o capitão-tenente engenheiro maquinista Mário de Sousa Fonseca; o *Tejo* era comandado pelo capitão-de-fragata Duarte Abel Rodrigues, tendo como imediato o capitão-tenente Afonso Machado de Sousa e como chefe de máquinas o primeiro-tenente engenheiro maquinista João Soares Félner; e o *Lima* era comandado pelo capitão-tenente José de Brito Paiva, tendo como imediato o capitão-tenente António de Almeida Brandão e como chefe de máquinas o capitão-tenente engenheiro maquinista José Ribeiro Camacho. O chefe do serviço de saúde da Força Naval era o primeiro-tenente médico Tito Simões, embarcado no *Afonso de Albuquerque*, enquanto eu, segundo-tenente médico marreta embarcado no *Tejo*, era o responsável directo pela saúde das guarnições dos dois contratorpedeiros. De referir que, das onze personalidades atrás referidas, já nenhuma se encontra fisicamente entre nós, embora continuem saudosamente bem vivas na nossa memória e indelevelmente guardadas no escrínio do nosso coração.

Existiam, na época, alguns oficiais da Armada, a que eu chamaria de extravagantes ou castiços, uns de muito valor, outros nem por isso, que, destacando-se pelas suas peculiaridades, quer nominais, quer físicas, quer psíquicas, e atitudes, excentricidades ou bizarras, eram alvos apetecíveis, por parte dos seus camaradas, para os mais variados, atrevidos e graciosos apodos, que me apraz aqui evocar e de que os mais velhos de hoje ainda se devem recordar, como o *fô-pinto*, o *tristão da cunha*, o *falso amigo*, o *paulão das pegas*, o *tigre da malásia*, também conhecido por o *gralha branca* e o *pilha-galinhas*, o *trrim*, o *adolfo dias*, o *nabiças*, o *satanela*, o *peru*, o *zé da bomba*, o *chitas*, o *beatas*, o

severo, o *chedas*, o *olho de goraz*, o *sete-barrigas*, o *tanganhão*, o *vicente das buchas*, o *luvas*, o *perna-longa*, o *jarocas*, o *soares tinto*, o *persianas corridas*, o *lino pau aspas*, o *riolho*, o *pichalopes*, o *índio*, o *cenoura*, o *bandeirinhas*, o *gato-manso*, o *búzio*, o *penico*, o *patachinho*, o *raminhos*, o *senhor silva*, o *tibúrcio*, o *pá-barros*, o *zé chato*, o *facadas*, o *pica-pau*, também conhecido por o *musaranho*, o *passarinho*, o *manecas*, o *margalho comprido*, o *compositor*, o *abstrôncio*, o *espinhas*, o *cartucheira*, o *jmibe*, o *lolita*, o *fungas*, o *rolhas 1*, o *fixe*, o *vieirinha*, o *pedro penedo da rocha calhau pedregulho e matacão*, e ainda, já que nem sequer os médicos escapavam, o *cardeal*, o *táxi*, o *senhor cónego*, o *pencudo*, o *maravilha fatal*, o *perfumes*, o *antiquário*, também conhecido por o *lava-gaitas*, o *olá chefe*, o *pancinhas*, o *tapioca*, o *barítono*, e aproveito para fazer aqui uma breve interrupção, contando, a propósito deste último, um dos tais episódios facetos que anunciei ao princípio desta minha comunicação: era ele jovem médico dum navio, que tinha por imediato o impagável e implacável então primeiro-tenente Chabi Lara; o nosso visado era frequentemente surpreendido a dar largas aos seus dotes vocais, até que um dia o imediato o interpelou, indagando-lhe qual era o seu tipo de voz; “Barítono, senhor imediato”, respondeu, decidido e jactante, o nosso clínico; resposta pronta do imediato: “Tem graça, que eu papava-o muito bem por baixo”, pretendendo com isto mostrar os seus bons conhecimentos dos domínios da musa Euterpe, já que a referida voz era bastante grave. Mas continuemos, com a lista de apodos, que interrompi: o *little pig flag*, o *cabo sardão*, o *tenente da guarda*, o *meu prezado amigo*, o *tomate saloio* e o *bandalho*, a que, mais tarde, se viriam a agregar outros, como o *pantera cor-de-rosa*, o *encarnadão simões*, o *kadhafi*, o *napoleão*, o *papa*, o *bufô*, o *lã-branca*, o *guarda ricardo*, o *fininho*, o *chimanó*, o *cremes*, o *costinha*, o *mário flores*, o *pouca-sombra*, o *dez para as duas*, o *comuna*, o *pinga-amor*, o *duque da terceira*, o *rolhas 2*, o *peles*, o *ita*, o *carapau de corrida*, o *misse rabeiro*, o *saddam hussein* e o *afonso costa*, e por aqui me fico, que já lá vai a bonita de soma de 101 alcunhas, que, adicionadas às 10 marquesas do célebre curso das ditas, atingem o número mítico de 111.

Ora, naquela Força Naval estavam precisamente três dos castiços atrás mencionados: o Beatas, comandante do *Afonso*, com o seu cigarrinho, feito à mão, ao canto da boca até ao último centímetro. O Luvas, comandante do *Tejo*, assim chamado porque, quer fardado, quer à paisana, quer fosse verão, quer fosse inverno, exibia sempre ostensivamente o seu inseparável par de luvas. O Vicente das Buchas, imediato do *Afonso de Albuquerque*, assim conhecido pelas petas que frequentemente lançava ao ar, nomeadamente perante os mais novatos, como aquelas de que, em África, levava, numa ocasião, uma bofetada dum gorila, e, doutra vez, caçara um leôncio, fruto do cruzamento dum leão com uma onça, o que fez com que, certo dia, um oficial mais desinibido arriasse, sobre a mesa da câmara dos oficiais, uma escova previamente dependurada do tecto, quando o imediato atirou mais uma galga das suas, perante o gáudio das circunstâncias. Esse oficial era, curiosamente, o primeiro-tenente Alves Deniz, agora embarcado no *Lima*, o qual, não tendo qualquer alcunha, constituía, todavia, uma figura incontornável da nossa Marinha. Era uma personalidade de enorme afabilidade e laracha, sendo-lhe atribuída uma sentença, que ficaria célebre, acerca da maneira inábil como os portugueses se governavam: “contratem uma dúzia de ingleses, mesmo bêbados, e verão como isto entra

nos eixos...” Outro oficial também muito castiço, embora sem alcunha conhecida, era o capitão-tenente José Ribeiro Camacho, já anteriormente referido, de quem se dizia, na voz da abita, por ser muito rotundo, que já não conseguia descer à casa das máquinas, por incompatibilidade entre o seu perímetro abdominal e o perímetro da respectiva escotilha. Dele se contavam vários casos jocosos e maliciosos, de que, *mea culpa*, não resisto a referir três, embora de certo modo inconcessos, passados com varinas, alegadamente no mercado da Ribeira Nova. Um dia, uma dessas peixeiras, ao ver o seu ventre proeminente, não se conteve e disse, “Olha, este parece que está grávido!”; “Estou, estou”, respondeu o nosso engenheiro, levando a mão à zona da braguilha, “e vou parir um elefantezinho, quer ver, quer ver, a trombinha já está de fora...” Doutra vez, não conseguindo reprimir um incomodativo espirro, expelido com grande fragor, ao passar em frente de azougada varina, esta, sem qualquer pejo, disparou, “Espirram os bodes, vai chover”, fazendo jus ao conhecido provérbio “Espirro de bode é sinal de chuva”, ao que o impagável Camacho prontamente ripostou, “Pois é, quando lhes cheira a qualquer coisa de cabra”, explicitada despidoradamente sob a forma de uma palavra vernácula, constante do Dicionário da Academia já aqui referido, que, todavia, por uma questão de decoro, achei por bem não dever usar neste ambiente. Mal imaginava o anafado engenheiro que, com essa sua judiciosa resposta, estava afinal a ser o precursor de uma verdade científica descoberta recentemente, que consiste em o espirro poder ser sinal de excitação sexual, por um curioso e complexo mecanismo neurofisiológico... Da terceira vez, todavia, não foi Camacho quem levou a melhor. Ao passar, acompanhado por sua mulher, junto a frenética peixeira que, de canastra à cabeça e chinelos, um no pé e outro na mão, e com muita ralé, discutia acaloradamente com uma colega, ouviu, da boca daquela, aquele ordinário palavirão com que, em calão, se designa o órgão fállico, e com que certa juventude actual, curiosamente mais elas do que eles, nos mimoseiam frequentemente na rua e nos transportes públicos; e não se conteve, disparando, “Sua ordinária, nem sequer respeita uma senhora!”, ao que a peixeira, lestamente, agitando o chinelo da mão, ripostou, “Porquê? Engasgou-se?”

Mas voltemos à parte séria. Logo que fui destacado para o navio, a minha primeira preocupação foi proceder à provisão dos medicamentos e apósitos necessários para missão de tal importância, de modo a que a respectiva botica estivesse devidamente munida, aquando da partida, aprazada para 5 de Maio. Mas, porque havia que experimentar o navio, previamente a essa data e durante um dia, saímos para o mar, navegando para norte ao longo da costa, com vento fresco de se lhe tirar o chapéu, e então é que foi o bom e o bonito... Eu, que nunca tinha entrado em qualquer embarcação, para além dos modestos cacilheiros, sentia finalmente o que era o enjoo, que conhecia apenas dos livros de medicina, com o nome pomposo de naupatia; foi de tal modo que, estando na botica a verificar se estava tudo em boas condições, não resisti àquelas terríveis e avassaladoras náuseas, cuja terapêutica de urgência foi deitar-me ali num dos beliches da pequena enfermaria, na presença desconsoladora do enfermeiro e do moça da botica. E qual não foi o meu espanto quando, passados alguns minutos, recebo a visita do comandante, que, com um ar meio cordial, meio gozão, me referia que um dos seus deveres era visitar os doentes, incitando-me, todavia, para que me deslocasse até à câmara dos oficiais, para

jantar, aconselhando-me, simpaticamente, uma reconfortante canjinha; como militar obediente assim procedi, mas o pior foi que as náuseas voltaram em força, agora com vômitos incoercíveis, de tal modo que até me saíram bago de arroz pelo nariz... O remédio foi recolher ao meu camarote e voltar à posição horizontal, e as coisas lá se recompu-
seram, aprendendo a conviver, desde então, com o enjoio e a dominá-lo, permitindo-me exercer as minhas funções a navegar sem problemas de maior.

Vim a saber posteriormente que, na guarnição do navio, havia um oficial da classe de marinha que, quanto a enjoio, ainda era pior do que eu, e que era o primeiro-tenente Luiz Barata Amâncio, de tal modo que, quando estava de quarto na ponte, tinha que ter sempre a seu lado um balde, para os efeitos julgados convenientes. Infelizmente já falecido, guardo dele as mais gratas recordações, já que era um marinheiro de muito mérito e de grande urbanidade, um tipo pachola, como era hábito dizer na nossa tradicional gíria naval, e com elevado sentido de humor. A propósito, não quero deixar de referir aqui mais um episódio picaresco, de que foi protagonista, e que me foi relatado por um zagucho e loquaz camarada: Uma noite, num baile, solteiro e bom rapaz, dançando com apetitosa donzela, esta, muito chegadinha ao seu par, que mirava com olhar concupiscente, dirigiu-se-lhe, em tom muito mavioso, dizendo-lhe, em surdina, “Amâncio, Amâncio”, ao que este, com a voz embargada, respondeu no mesmo tom, em oportuna tirada fonético-metafórica, “É o que estou a tentar fazer, desde que comecei a dançar consigo, mas não consigo, não consigo...”

E chegámos finalmente ao almejado dia da partida, que, como dizia Miguel Torga, o que importa é partir, não é chegar, e, acrescento eu, o Tejo é a porta de eleição para conhecer outros mundos, outras civilizações, novas terras, novas gentes. Previamente amarrados a bóias em frente ao cais da Marinha, como era uso nessa época – em que a marinhagem, fardada, por vezes de negra madeixa ao vento e de boina maruja ao lado, se espalhava, ao princípio da manhã e ao fim da tarde, pelas ruas da baixa lisboeta, emprestando-lhe um aprazível colorido, e os jovens oficiais, antes de regressarem a suas casas, estacionavam na chamada bóia do Rossio, perto do Café Nicola, em amena cavaqueira, só interrompida por uma ou outra olhadela catrapiscadora para as garinas ou flausinas que por ali passavam àquela hora, quem sabe se uma júlia florista, uma rosa enjeitada, uma rosinha dos limões, uma rosita dos caracóis, uma cigana carmencita, uma traidora de franja, uma rita iéié, uma menina das tranças pretas ou uma amélia dos olhos doces –, os navios lá zarparam em direcção ao mar oceano, pelo meio-dia dessa quarta-feira, 5 de Maio de 1954, enquanto nós, alvoroçados e deleitados, admirando, aqui e ali, as graciosas acrobacias de um ou outro golfinho, os voos intermitentes das velozes e ruidosas gai-votas, as fainas pitorescas das típicas canoas, faluas e fragatas do rio e as lentas travessias dos velhos cacilheiros, olhávamos com enlevo para a silhueta da nossa encantada e vetusta Lisboa, cidade das sete colinas, de marinheiros, fadistas, ardinhas, rufias, rameiras e varinas, dos arraiais populares e dos pregões matinais, das marchas e procissões, princezinha do Tejo, com os seus monumentos seculares e o seu casario multicolor, de velhinhas tra-peiras ornadas de craveiros, roseiras e sardinheiras, cada vez mais distantes e esfumados, ao mesmo tempo que nos acudiam à memória as grandiloquas estrofes glorificadoras da

epopeia marítima dos portugueses, tão bela e patrioticamente cantadas pelo estro genial de Camões, de Bocage e de Pessoa...

Connosco e vivendo a mesma aventura, juntamente com os dedicados e abnegados sargentos e praças da guarnição, nobres e valentes marinheiros dos sete-mares andarilhos, com saudades no coração de namoradas, noivas, esposas e filhos, outros oficiais, além dos já citados, como os primeiros-tenentes Carlos Salgueiro Rêgo e António Estácio dos Reis, o subtenente Melo de Sampaio e o guarda-marinha Alves Vieira, todos felizmente ainda vivos, com o posto de capitães-de-mar-e-guerra reformados, e os já falecidos primeiro-tenente Jorge Antunes, segundo-tenente Virgílio de Carvalho e guardas-marinhas José Baptista dos Santos e José Ribeiro Mautempo. Apraz-me deixar aqui uma nota de saudade relativamente ao Virgílio, que nos deixou há poucos anos, no posto de capitão-de-mar-e-guerra reformado, amargurado pelo facto de a Marinha lhe ter recusado, injustamente, a ascensão ao almirantado, o que não o impediu, todavia, de ser uma figura notável nos campos da geopolítica, da estratégica e das relações internacionais, com uma brilhante carreira de professor universitário nessas áreas, altamente dignificante para a corporação que tão iniquamente o tratou ...

Passados dois dias de viagem, com os navios formando em V, os contratorpedeiros à frente e o aviso atrás, avistámos as Canárias por estibordo, aportando em S. Vicente de Cabo Verde na manhã de 9 de Maio, um domingo, o que me permitiu tomar contacto, pela primeira vez, com as boas gentes daquelas terras, passeando, dançando e cantando alegremente, ao som de mornas e coladeras, no jardim público do Mindelo, com o típico coreto, como era habitual aos domingos ao fim da tarde e ao começo da noite, espectáculo que, um pouco mais de dois anos depois, teria ensejo de reviver por várias vezes, por ocasião de uma outra comissão de serviço, no navio hidrográfico Comandante Almeida Carvalho, comandado pelo saudoso e amigo capitão-tenente José Camões Godinho.

Mas a nossa chegada a S. Vicente seria ensombrada, por assim dizer, pelo primeiro incidente da viagem, que, por feliz acaso, não redundou no que poderia ter sido uma grave tragédia. O *Tejo*, por uma manobra intempestiva, avançou sobre o *Afonso*, que, a tempo e em expedita movimentação, conseguiu safar-se da proa ameaçadora do veloz contratorpedeiro, em que as popas dos navios quase se tocaram, perante a atrapalhão do Luvas, cumprimentando, com uma continência forçada, o comodoro da Força Naval, que, de olhar furibundo assestado para o assarapantado comandante, não conseguiu esconder a sua compreensível indignação.

No dia seguinte partiríamos para a colónia britânica da Serra Leoa, tendo aportado em Freetown, a capital, ao fim da tarde do dia 12, onde seríamos recebidos com uma daquelas terríficas trovoadas tropicais, com ininterruptos relâmpagos seguidos de estrepitosos trovões, de tal modo que, quando um deles, de uma violência inaudita, se abateu sobre o nosso navio, me levou a vociferar um tonitruante e obsceno “Porra!”, em vez de um abemolado e apudorado “Valha-nos Santa Bárbara!”, facto que provocou alguma hilaridade nos camaradas presentes, e o qual o bom amigo Virgílio de Carvalho me recordava algumas vezes, quando, mais tarde, se encontrava comigo. O navegar por aquelas calmas águas tropicais permitiu-me também, pela primeira vez, apreciar o espectáculo

maravilhoso dos peixes-voadores, naqueles lestos e fascinantes voos rasantes, planando rente à superfície da água, poucos metros à frente do proa do navio. Quanto a Freetown, impressionou-me a sua característica de cidade tipicamente tropical, com belas vivendas de janelas e portas fortemente gradeadas, no meio de luxuriante vegetação, em que topar com um branco nas ruas era uma autêntica raridade, mas onde pude visitar um moderno centro comercial, abundante e variadamente provido, em que tive a grata surpresa de ver, adequadamente propagandeados, discos de vinil de 33 rotações da nossa então já famosa diva do fado Amália Rodrigues, que, além de exímia cantadeira, era também uma talentosa poetisa, como o demonstrou na letra daquele inolvidável fado “Estranha forma de vida”, musicado por um diligente ex-operário do ex-nosso velho Arsenal do Alfeite, celebrizado como fadista com o nome de Alfredo Marceneiro.

Passados dois dias, partiríamos para outra colónia britânica, desta vez a Nigéria, aportando na capital, Lagos, a 17 de Maio, de manhã. Tendo ido a terra logo na tarde do dia da chegada, foi oportunidade para ter sofrido o maior calor de toda a minha vida, com temperatura à sombra acima dos 40º celsius e humidade superior a 95%, apesar do leve traje branco de calção e camiseta. E o que não teria sofrido o nosso comandante, de fato preto de fazenda, com colete e gravata, que, ao pôr os pés em terra, logo foi alvo dos risos sarcásticos dos nativos ali presentes, como autêntica *avis rara* naquelas paragens... Fazendo jus ao nosso salutar espírito de convivência, travámos conhecimento com um casal de ingleses e um seu amigo, o que foi pretexto para uma ida à noite a um *dancing* da cidade, culminando com uma bebidas, em que não faltou o nosso tradicional vinho do Porto, a bordo do *Tejo*, que os ‘bifes’ muito apreciaram, como ficou bem patente ao saírem do navio, eufóricos e ziguezagueantes, ou, como diriam os brasileiros, montados na ema...

Depois de dois dias em Lagos, com um calor tórrido, lá partimos por fim para o nosso primeiro destino, S. Tomé, aonde chegámos no dia 21, portanto dois dias antes da prevista chegada do Presidente da República. Cada vez mais fascinado por aquela aventura tropical, não foi sem uma certa estranheza que, após termos fundeado, vi, com espanto, a passagem de tubarões a poucos metros do navio, deslizando suavemente sob as quietas águas da baía, espectáculo inédito para mim, que só aos 25 anos de idade saíra pela primeira vez deste rectângulo à beira-mar plantado... A estadia em S. Tomé, de apenas cinco dias, com uma ida de um dia à ilha do Príncipe, no final, foi algo de inolvidável, não só pelo fascínio da variegada e exuberante flora tropical e da exótica fauna ornitológica, multicolor e polifónica, das duas ilhas, como pelo bem cuidado programa oficial, desde uma memorável sessão de boas-vindas ao chefe do Estado na cidade de S. Tomé, até um deslumbrante pôr-do-sol nos jardins do palácio do governador, na Trindade, sem esquecer uma visita de Craveiro Lopes a um determinado lugar, em que os nativos, devidamente arregimentados para o receber, foram vigorosamente exortados pela mulher do capitão do porto a aplaudi-lo calorosamente, não se tendo ouvido mais que umas abafadas palmas e uns pífios “Viv’ó sinhó Prêsidêntil!”...

Com a chegada a Luanda a 28 de Maio, data também da chegada da comitiva presidencial, e depois da passagem da ‘linha’, lamentavelmente não celebrada a bordo do *Tejo*

de acordo com os tradicionais preceitos navais, iniciar-se-ia um período de 33 dias, que ficariam para sempre gravados na minha lembrança, quase todos agradáveis, que seria fastidioso aqui detalhar, até porque há pormenores que, dado o longo tempo decorrido, já me escaparam. Desde várias viagens por mar entre portos angolanos, incluindo os do enclave de Cabinda, algumas viagens por terra em automóvel, jipe ou automotora, e um baptismo de voo em frágil avioneta, até aparatosas cerimónias militares, magníficas recepções, faustosos bailes, lautas almoçaradas, ambrosíacos banquetes e esplendorosos pores-do-sol, como era apanágio do então florescente império colonial português, por muita coisa passei, mas só de pouco irei em seguida dar conta, como é compreensível, até para não alongar demasiado esta comunicação. Contudo, antes disso e porque de uma viagem presidencial se tratou, afigura-se-me pertinente referir agora alguns dos principais eventos protagonizados pelo chefe do Estado, como o descerramento, em Luanda, de uma placa de homenagem a Diogo Cão, o primeiro navegador português a chegar a Angola, em 1483, erguendo, na foz do Zaire, o primeiro padrão levado de Lisboa, a inauguração da ponte Craveiro Lopes sobre o rio Zambeze, em Cazombo, a inauguração da barragem Salazar, no rio Cunene, visitas às principais cidades e ao colonato de Cela, e uma espectacular cerimónia militar em Massangano, em Quanza Norte, onde, em 1582, Paulo Dias de Novais instalou um presídio, que se tornaria o principal centro de expansão militar e económica para o interior da colónia, bem como a base da resistência portuguesa ao domínio holandês em Angola, entre 1641 e 1648, ano em que Salvador Correia de Sá e Benevides, comandando uma esquadra de 15 navios procedentes do Brasil, expulsou os holandeses de Luanda, reconquistando assim o território para os portugueses.

Nas suas viagens por mar, o Presidente embarcou sempre no *Afonso*, dado que era o navio que oferecia melhores comodidades. Todavia, a sua visita a Porto Alexandre, ido da baía dos Tigres, foi uma excepção, embarcando, pela única vez, no *Tejo*, e então é que foi o fim da ‘macacada’, como soe dizer-se. O respectivo imediato, a autêntica dona de casa do navio, sempre muito atento e diligente, achou por bem aprimorar a zona a bombordo, com passeadeira e tudo, em detrimento da zona de estibordo, onde foram deixados, inadvertidamente, baldes, vassouras e esfregonas; e quando o Presidente, depois de embarcar, ao deslocar-se no navio, resolveu ir por estibordo, contrariando as indicações do solícito imediato, que a todo o custo o queria encaminhar para bombordo, assistiu-se a um dos episódios mais caricatos da viagem, ao ver-se Craveiro Lopes, de semblante arreganhado, passar por entre aqueles pouco cuidados utensílios de baldeação e limpeza, perante a cara apavorada do surpreso e assarapolhado oficial superior e o riso mal contido do pessoal que, como eu, teve o privilégio de assistir a tão grotesca cena...

Já agora, vem a propósito contar outro episódio insólito, passado, se a memória não me atraiçoa, em Pereira d’Eça, hoje Ondjiva, na província de Cunene, no sul do território, aquando de aparatosa cerimónia militar. Estava o chefe de Estado numa tribuna improvisada, a presidir à cerimónia, quando, inesperada e subitamente, surge, do capim em frente, um grupo de nativos armados de arcos e flechas, entoando gritos guerreiros e selvagens, e dirigindo-se ameaçadoramente para a tribuna. Naturalmente que se tratava de um número do programa previamente elaborado. Só que alguns dos que a ocupavam

julgaram, estupidamente, tratar-se de um ataque verdadeiro, pelo que, ‘pernas para que vos quero’, imediatamente ‘deram às de vila-diogo’, deixando o palanque meio deserto, enquanto o Presidente, impávido e sereno, se manteve imperturbável, não fosse ele um militar de boa cepa...

Quanto a outros acontecimentos por mim vividos, não posso esquecer: um memorável almoço de peixe ao ar livre, na Baía Farta, em que as moscas eram aos milhares, a sobrevoarem e a pousarem nas mesas do abundante repasto; uma visita às quedas de água do Duque de Bragança, no rio Lucala, um dos espectáculos mais deslumbrantes que me foi dado apreciar até hoje; uma caçada, em jipe, durante uma noite inteira, com partida do Lobito para o interior, na companhia de dois colonos brancos e do guarda-marinha Mautempo, sempre bem disposto e prazenteiro, em que, embora munidos de velhas espingardas Mauser, não caçámos nada, a não ser o farnel que levávamos, que não só nos matou a fome, que começou a apertar às tantas da madrugada, como contribuíu, juntamente com as mantas que nos acompanhavam, para mitigar o frio de rachar que a certa altura se abateu sobre nós; por último, o baptismo de voo em Luanda, em pequena avioneta, levado por um camarada do navio, e em que o respectivo piloto, seu amigo, resolveu fazer umas gracinhas, tipo pavorosas piruetas, que só não me provocaram enjoo porque o medo a isso se sobrepôs, designadamente quando a aeronave picou abruptamente sobre o cemitério da cidade, pensando eu então que já dali não sairia...

A 30 de Junho terminava a estadia em Angola, cujo governador-geral era um solícito oficial do Exército, o capitão Agapito da Silva Carvalho, a qual eu não conhecera profundamente, mas que, do pouco que vi, ouvi e senti, se me apresentava como uma terra promissora, cheia de potencialidades, que em breve viria a ser dilacerada por guerras injustas, a guerra colonial e, após a independência, a guerra civil, em que, por todas as partes envolvidas, repito, por todas, foram cometidos os mais hediondos crimes, impróprios da natureza humana, fruto de mentalidades retrógradas e mesquinhas, interesseiras e ambiciosas, safadas e perversas, esperando-se que possa vir a ser, futuramente, uma nação democrática em toda a sua verdade e plenitude, já que, por enquanto, ainda não o é, sendo, lamentavelmente, o país da CPLP com o mais elevado índice de desigualdade entre ricos e pobres, com um fosso separativo de dimensões manifestamente obscenas, correndo eu o risco, com esta minha afirmação, de não estar a ser politicamente correcto, o que pouco me importa, já que o que eu pretendo ser é moralmente correcto.

A última etapa da comissão foi a viagem de regresso, com escala pela antiga colónia britânica da Costa do Ouro, hoje República do Gana, tendo aportado em Takoradi pela manhã de domingo, 4 de Julho. Nessa mesma tarde, eu, o Estácio dos Reis e o Baptista dos Santos fomos de autocarro até à cidade de Sekondi, relativamente perto do porto, para alugarmos um táxi, que nos levou a Elmina, onde visitámos a nossa antiga fortaleza de S. Jorge da Mina, na Costa da Mina, terra descoberta em 1482 pelos navegadores portugueses João de Santarém e Pêro Escobar. Vivia-se então, nas colónias inglesas de África, um espírito eufórico e frenético de pró-independência, ostensivamente manifestado pelo motorista do nosso táxi, que, ao cruzar-se na estrada com outros automóveis, por várias vezes deitou o braço de fora, exclamando, em voz sonante, a palavra “Free-

dom!”), ao mesmo tempo que deixava transparecer uma certa ira contra os ingleses, em contraste com uma aparente simpatia pelos três brancos que transportava, já que, para ele, os portugueses eram bem diferentes dos britânicos, para melhor, relativamente ao seu estatuto de colonialistas. Todavia, nas dezenas de metros que percorremos a pé, desde a descida do táxi até à entrada na fortaleza, em cuja visita fomos guiados por uma jovem e simpática branca de olhos azuis e cabelo loiro, fomos alvo, por parte dos negros postados na rua, de risos sarcásticos e de dichotes não decifráveis, numa clara manifestação do mais primário dos racismos, aqui no sentido preto-branco. Aliás, para corroborar esse racismo antibranco, nada melhor do que referir ainda um outro episódio, indecoroso, quando os nossos navios zarpavam do porto de Takoradi, se não estou em erro: muitas dezenas de jovens nativos saudaram a nossa saída do porto postados de pé, no cais, meio desnudos, brandindo, com vigor, os seus órgãos genitais, gestos esses acompanhados de gritos selvagens... Coisas para não valorizar, mas para não esquecer...

Felizmente que, na luta pelos justos direitos dos negros, houve gente de grande envergadura intelectual, cívica e moral, que me apraz aqui evocar, com destaque para essas duas grandes figuras da humanidade que foram Martin Luther King Jr. e Nelson Mandela, ambos galardoados com o prémio Nobel da Paz e de quem deixo registados dois pensamentos, que nos devem fazer pensar. Do primeiro: “O que me preocupa não é o grito dos maus, mas o silêncio dos bons”. Do segundo: “Está claro que a planta exótica do comunismo não pode florescer em solo africano”.

Finalmente, a saída da Costa do Ouro a 6 de Julho, com escala por S. Vicente de Cabo Verde, onde estivemos de 11 a 12, data em que saímos para Lisboa, aonde chegaríamos a 17 de Julho à tarde.

Posteriormente, durante quatro anos, outras comissões de embarque viriam, como uma curta viagem de cadetes do 2º ano da Escola Naval, no *Afonso*, à Madeira e Porto Santo e a Cádiz, uma longa comissão de serviço no aviso de 2ª classe João de Lisboa, na Índia, com passagem final por Macau, uma comissão de cerca de cinco meses no navio hidrográfico Comandante Almeida Carvalho, em Cabo Verde, e a regata oceânica Brest–Las Palmas, na velha *Sagres*, sagrada vencedora na categoria de grandes veleiros.

Em 1958, finalmente, entrava definitivamente nas carreiras médicas hospitalares, enfrentando difíceis concursos de provas públicas nos hospitais estatais, com 20 anos de serviço no Hospital da Marinha, 11 nos Hospitais Cívicos de Lisboa e 26 no Hospital “Cuf”, onde tive a felicidade de conviver e aprender com mestres eminentes da medicina portuguesa, na área da medicina interna, que eu escolhera como especialidade a seguir, concorrendo sobremaneira para a minha completa realização profissional. Por isso muito me apraz evocar saudosamente os seus nomes: o dr. Galvão Rocha, no Hospital da Marinha, um dos mais distintos e notáveis médicos navais do século passado, o prof. dr. Oliveira Machado, no Hospital de S. José, discípulo dilecto do célebre professor Pulido Valente, e, muito especialmente, pelas fortes ligações de amizade também, o dr. D. José de Mello e Castro, modelado pela sábia maestria do insigne mestre da clínica Aníbal de Castro, esse no Hospital de S. José e no Hospital “Cuf”, o qual, sendo um nobre genuíno de linhagem, era sobretudo um fidalgo na sabedoria, na sensatez, no carinho pelos doen-

tes e no respeito por todos, incluindo os mais desfavorecidos e humildes, um democrata a sério, na verdadeira acepção da palavra, hoje tão aviltada no nosso mofinento país por uma praga, eu direi mesmo uma súcia, de alguns reles pseudo-democratas que por aí se pavoneiam, sem princípios, sem regras, sem lisuras, sem valores, ávidos de protagonismo, de influência, de poder e de dinheiro, e tantas vezes prepotentes, arrogantes, corruptos e embusteiros, como os mais salafrários ditadores... Todavia, não percamos a esperança, que, ao longo da história, a verdade, a justiça e o amor quase sempre acabaram por vencer.

Mas, porque aquela comissão que tenho vindo a descrever foi a minha primeira comissão de embarque, foi ela que mais me tocou no meu âmago de médico recém-formado e de marinheiro inopinado e incipiente, guardando dela as mais gratas e saudosas recordações, no âmbito da minha velha Marinha, em que a esquadra era limitada, com navios já muito usados, mas havia amor à Armada e marinheiros denodados, e em que gozei tempos felizes, por esses mares d'além mundo, honrando nossas raízes, calando cá muito fundo... Mas deixemo-nos de poesias lamechas...

Vou terminar. Bem sei que tudo aquilo que hoje aqui referi não passa de uma sequência de factos menores, protagonizados por meros actores, em que o que mais releva é a espontaneidade, a autenticidade e a simplicidade. Mas, como afirmava o psicólogo e grande pensador Gustave Le Bon, se só as grandes acções, friamente raciocinadas, figurassem no activo dos povos, os anais da história do mundo pouco teriam que registar e narrar, e eu não teria tido ensejo para este agradável e exultante convívio com vossas excelências.

O ALMIRANTE MARQUÊS DE NISA NA RÚSSIA: OS ÚLTIMOS MESES DA SUA VIDA

Comunicação apresentada pelo académico
António Estácio dos Reis, em 30 de Março

Tivemos o primeiro encontro com o Marquês de Nisa já há um bom par de anos. Foi assim: Quando em Setembro de 1980 começamos a prestar serviço no Museu de Marinha, a primeira coisa que fizemos foi conhecer o seu património exposto.

Eis senão quando deparámos com uma antiga vitrina, onde se encontravam algumas recordações do Almirante Marquês de Nisa, como um relógio e quatro documentos originais. Ora, eu tinha lido recentemente a obra *O Almirante Marquês de Nisa*, do comandante Esparteiro, onde se afirmava que no Jornal deste ilustre almirante faltava o 4º caderno de uma série de 1 a 8. Pois bem, o caderno estava ali e até acompanhado de mais três não assinalados. Resultado: foi feita uma nova edição da referida obra, onde aqueles documentos faltantes foram incluídos. Relembremos este episódio, não para valorizar a nossa perspicácia, mas pela simples razão de não conhecemos outro pesquisador que mais tenha investigado a história dos navios e dos homens que neles andaram. Por isso não se pode pôr em causa a competência de Esparteiro nesta sua paciente actividade. Espantamos, portanto, como lhe passou ao lado o que estava bem á vista de todos. Exemplo que mostra, bem claramente, como é vulnerável a investigação histórica, mas que também serve para justificar alguns erros que iremos cometer numa área que não nos é familiar. De facto, temo-nos dedicado mais à história dos objectos do que à história dos homens.

O segundo encontro que tivemos com o Marquês de Nisa foi mais recente. O alm. Roque Martins, director da *Revista da Armada* teve conhecimento que ia ser vendido em leilão, um quadro, que era, aparentemente, o retrato do já referido Marquês. A tela exibia a assinatura *Pellegrini* e que tinha sido feita em Londres no ano de 1801. Sabíamos que o Marquês de Nisa, naquele mesmo ano, tinha sido nomeado nosso embaixador em S. Petersburgo. A dúvida era esta: teria Nisa passado algum tempo em Londres aguardando transporte ou por qualquer outro motivo? O Arquivo Nacional da Torre do Tombo foi precioso. De facto, consultando a correspondência daquela delegação diplomática, ficámos a saber que Nisa permaneceu cerca de três meses na capital inglesa, um período mais do que suficiente para que Pellegrini fizesse o seu retrato. Resultado: a tela foi adquirida em leilão e o Museu de Marinha ficou mais rico.

Com a consulta da documentação existente na Torre do Tombo, encantou-nos o período em que o Marquês esteve na Rússia, tanto mais que se tratava dum período da vida de Nisa que nunca tinha sido tratado. De facto o comandante Esparteiro, só se ocupou da vida militar de Nisa e não da sua vida diplomática. Curiosamente, a sua biografia romanceada que devemos a Eduardo de Noronha também omitiu a estadia de Nisa na

Rússia. Escrevi este texto há algum tempo que, por motivos bem tristes, ficou arrumado numa gaveta.

Todavia, recentemente, o alm. David e Silva telefonou-me dizendo que tinha sabido que eu estava a escrever sobre o período russo de Nisa e que ele estava a fazer o mesmo, no âmbito dum curso universitário que frequentava.

Foi um encanto trocar os textos e verificar que tratámos o mesmo assunto de modos diferentes. Todavia, tenho de confessar que ele teve de se cuidar, dado que, seguramente, os seus mestres não vão ter a condescendência dos meus ouvintes. Por outro lado o alm. interessou-se por um Nisa diplomata e eu mais pelo homem e pelo ambiente que o rodeou. Todavia, há um antagonismo que se repete, nos nossos trabalhos, várias vezes por página: David e Silva escreve Niza com z e eu com s. Não sei se será possível chegarmos a um acordo.

Antes de prosseguir gostaríamos de apresentar ao leitor D. Domingos Xavier de Lima, nascido em 1765 e que, pertencendo a uma família nobre, escolheu a carreira das armas, iniciando a sua vida no mar ao embarcar, como voluntário, na nau *N. Sa do Pilar*. Em 1790 casou-se com D. Eugénia, uma senhora carregada de títulos nobiliárquicos, como o de condessa da Vidigueira, 11º almirante do mar da Índia e, também, Marquesa de Nisa, título que o Príncipe Regente ofereceu a D. Domingos, como prenda de casamento.

Nisa teve uma carreira fulgurante. Em 1791, apenas com 26 anos, era capitão de mar-e-guerra, após ter comandado vários navios. Em 1793, depois de ter ido combater os Franceses no Rossilhão¹ foi reintegrado na Marinha, comandando a nau *Rainha de Portugal* que fez parte da Esquadra do Canal. Em 1795 é promovido a chefe de divisão e dois anos depois já era chefe de esquadra. Tem na altura trinta anos de idade.

Em 1798 assume o comando da esquadra que irá cooperar com os Ingleses no Mediterrâneo. Participa nos bloqueios à ilha de Malta e depois ao do porto de Nápoles, assim como noutras acções naquele mesmo teatro de operações. Como reconhecimento dos altos serviços prestados, o Marquês de Nisa, recebeu, do Regente uma carta régia que louva a sua actuação no Mediterrâneo e lhe promete a promoção.

O Regente não chega a promover D. Domingos mas, em Abril do ano seguinte, dá-lhe o posto de embaixador extraordinário na corte de Paulo I, czar de todas as Rússias. A sua missão era apresentar, a Paulo I, o reconhecimento do Priorado de Portugal da Ordem de Malta dado que aquele Czar era Mestre da Ordem². É evidente que este motivo, por si só, não justificava tal missão nem, tão pouco, as despesas elevadas que um embaixador tinha de fazer para entrar no ambiente faustoso da Corte dos Czares. A razão

¹ Portugal esteve ao lado do Reino Unido contra a França. Mandámos 5400 homens, comandados pelo britânico Forbes Skellater- Terminou com o tratado de Basileia, onde se descurou a posição portuguesa e assim mantivemos o estado de guerra com a França até às Invasões francesas.

² Paulo I tinha sido nomeado Mestre da Ordem em 1798. Após a morte de Paulo I, em 1801, só em 1803 foi nomeado Giovanni Battista Tommasi, que se manteve no cargo até 1805. Foram portugueses os seguintes Mestres: Pedro Afonso de Portugal, filho de D. Afonso Henriques (1203-1206), Luís Mendes de Vasconcelos (1622-1623), António Manuel de Vilhena (1722-1736) e Manuel Pinto da Fonseca (1741-1773).

fundamental era estreitar os laços de amizade e fortalecer as alianças entre os dois países atendendo à situação de insegurança em que se encontrava a Europa provocada pelas atitudes totalitárias de Napoleão.

Para a missão na Rússia foram expedidos passaportes a favor do almirante e das pessoas que o acompanharam: João Soyé Waffer e O' Connor³, graduado em capitão-de-mar-e-guerra, seu secretário, assim como um mordomo, um criado grave negro, um confeitoiro e mais dois serviçais, sendo um deles lacão de jornadas. E, ainda uma bagagem constituída por 77 volumes.

No dia 30 de Abril, Nisa e o seu séquito pessoal seguem de navio para Londres, acompanhados por seu irmão D. Lourenço de Lima, que vai substituir o nosso embaixador naquela mesma cidade. Entretanto, o czar Paulo I é assassinado e Nisa irá ficar em Londres até se saber a data da exaltação ao trono do novo imperador de todas as Rússias.

Todavia, só no dia 20 de Junho é que D. Rodrigo de Sousa Coutinho, Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros interino, envia para Londres um despacho dirigido a D. Domingos com as instruções para o desempenho da sua missão em S. Petersburgo, mandando-o seguir para Berlim, e participar ao Ministro da Rússia a missão de que se acha encarregado por Sua Alteza Real, com a recomendação de nada o fazer demorar na ida para S. Petersburgo e participar na exaltação ao Trono do novo czar. “E, além disso, quando chegar a S. Petersburgo, deverá pedir uma audiência para cumprimentar o Imperador, no Augusto Nome de Sua Alteza Real e, juntamente a licença de poder ter conferências com os seus ministros sobre os importantes objectos de que vai encarregado, e que os infelizes Tratados, cujas cópias Vossa Excelência encontrará inclusas e que Portugal foi obrigado a concluir com a França e Espanha unidas. Tudo na esperança de que Sua Majestade Imperial possa contribuir para a restituição dos territórios que lhe foram usurpados na Europa, e na América.”

Esta é que era, na realidade a verdadeira missão diplomática do marquês de Nisa.⁴

O Marquês de Nisa acaba por receber informação da data da Coroação do novo Czar, que será no dia 28 de Setembro, mas não lhe chegam as necessárias credenciais para a sua entrada na Rússia, dado que a viagem por Berlim foi anulada e Nisa seguirá de navio para São Petersburgo.

O prolongamento da estada em Londres não teria sido agradável para um homem de acção como era Nisa. Numa das suas cartas, escrita daquela capital, ao ministro Pinto de Sousa, afirma que “não posso, com indiferença conformar-me na ocasião presente, em que Portugal se acha sofrendo toda a casta de hostilidades e achar-me eu paralisado em Londres por causa de uma comissão accidental, a qual nada tem de comum com a minha primeira obrigação que é defender a minha Pátria e o Meu Soberano à custa do meu sangue”. Noutra missiva ficamos a saber que Nisa quer mesmo sair de Londres “mesmo sem credenciais”. E esta demora na obtenção das credenciais tinha talvez razão de ser.

³ O'Connor era secretário da Brigada Real da Marinha, foi autorizado pelo Príncipe Regente a acompanhar o Marquês de Nisa à Rússia, tendo sido graduado ao posto de capitão de mar e guerra da Armada Real, em 10 de Março de 1798.

⁴ IAN/TT, MNE, Livro 111, fl. 265 v.

De facto, quando o encarregado de negócios, em S. Petersburgo, apresentou ao conde de Panin, chefe do Colégio dos Negócios Estrangeiros, o pedido de *agrément*, aconteceu algo de bizarro. De facto – e já o dissemos – a razão da deslocação de Nisa à Rússia era apresentar, a Paulo I, o “reconhecimento” do Priorado de Portugal da Ordem de S. João de Jerusalém. Todavia, o novo Czar não herdou o cargo de Mestre da Ordem e, por isso, a visita já não se justificava. O assunto foi levado ao Imperador que autorizou a visita, “tanto mais que estimava receber qualquer pessoa que Sua Alteza Real nomeasse para a sua corte e merecesse a sua confiança.”

Enquanto D. Domingos se mantém em Londres, aguardando a chegada das credenciais, aproveitamos para lembrar que o Imperador de Todas as Rússias, Paulo Petrovich Romanov, era filho de Catarina II, mas quanto à identidade de seu pai é assunto ainda muito discutido, dado que, até à data, já foram identificados 21 favoritos de sua mãe. Com o nome de Paulo I, foi Czar, mas praticou tais excessos na sua governação que acabou por ser assassinado e substituído por seu filho Alexandre, que acabou por se revelar um adversário militar de Napoleão. Adversário, sim, mas, nem sempre. De facto, aliado à Áustria e à Prússia, foi batido em Austerlitz e em Friedland. Contudo, depois do Tratado de Tilsit alia-se à França contra a Inglaterra mas acaba por ver o seu país ocupado, devastado, incendiado pelas tropas de Napoleão, que conseguem chegar a Moscovo, mas que acabam por ser derrotadas pelo General Inverno, um inverno de 38º negativos.

Já que nos encontramos neste país imenso, gostaríamos de mostrar como foram tardias e sempre muito limitadas as ligações entre Portugal e a Rússia. De facto este país estava bem longe das rotas habituais que nos levaram à Índia, à China, ao Japão e, além disso, era pouco acolhedor devido ao frio intenso e aos tristes dias de Inverno que não têm mais do que uma hora de sol. Por estas razões quase nada se tem escrito sobre o país dos Czares. Excepção feita a Rómulo de Carvalho, que fugindo aos seus temas habituais, nos ofereceu uma magnífica obra intitulada *Relações entre Portugal e a Rússia no século XVIII*, que nos fala de alguns portugueses que ali se destacaram, como o médico António Nunes Ribeiro Sanches que tratou a futura Catarina II e foi membro da Academia das Ciências. E, também, Gomes Freire de Andrade que combateu nas tropas do Príncipe Potemkin e, ainda Manuel Inácio Martins Pamplona Corte-Real, que foi tenente ao serviço de Catarina II.

Outros portugueses teriam andado por aquelas terras distantes, como o Duque de Lafões, fundador da Academia de Ciências de Lisboa, e que ali se manteve até à deposição do Marquês de Pombal. E, também, não podemos esquecer Luísa Todi, que Rómulo de Carvalho não refere na sua obra, mas que teve um enorme sucesso durante os quatro anos que se manteve na Corte, onde, certa vez, Catarina II lhe ofereceu – veja-se só – um belo par de braceletes encastoados de diamantes.

Este é apenas um pálido exemplo dum aspecto que queremos destacar para mostrar o luxo e, também, o esbanjamento desmedido que existia na Corte dos Czares. Quando em 1770, por insistência da Rússia, se estabeleceram as relações diplomáticas entre os dois países, foi designado nosso primeiro ministro em S. Petersburgo, Francisco José

Horta Machado que, sendo embaixador em Haia, ficou de tal maneira preocupado com as dificuldades antevistas, que dirigiu um ofício para Lisboa, dizendo que a sua vida naquela cidade já era difícil, que estava cheio de dívidas e que, em S. Petersburgo, a situação se iria agravar por ali ser tudo caro: as casas, a mesa, as roupas. Chega a referir que para enfrentar as despesas na Rússia, um diplomata tinha como única solução recorrer os seus bens pessoais.

Entre os muitos compromissos, afirma-se que os embaixadores têm de dar regularmente um jantar por semana a 18, ou mesmo, 24 pessoas e quem não tenha uma boa baixela de prata fará uma tristíssima figura em S. Petersburgo. E, mais, o talento dum diplomata mede-se pela competência do seu cozinheiro. Não se pode ter menos de 8 cavalos. É por isso que Catarina, certa vez, afirmou: “não me mandem embaixadores que não sejam ricos e nobres”.

Um dos hábitos seguidos pela Corte russa consistia no oferecimento, aos embaixadores cessantes, dum retrato do Imperador numa moldura cravejada de diamantes. Era, todavia, uma prática que não exigia retribuição, mas outros casos haviam que constituíam um pesadelo para o Governo português, como iremos, em breve, constatar.

Horta Machado acabou por assumir funções de embaixador em S. Petersburgo em Outubro de 1779 e uma das suas primeiras medidas foi preparar o Tratado de Neutralidade Armada entre os dois países, que tinha como finalidade estabelecer um regime de navegação livre para os navios dos países neutros, dado que a França e a Inglaterra se encontravam em guerra.

Quando a assinatura do Tratado já estava assegurada, Horta Machado informou Lisboa, que era uso na Rússia, presentear os participantes na elaboração e assinatura dos tratados. E isto reciprocamente entre os países envolvidos.

Aires de Sá e Melo, o nosso secretário de estado dos Negócios Estrangeiros fica muito ofendido, pois, apesar de considerar que se devia cumprir o procedimento usado na Rússia, acha que não é correcto, nem digno, que um Ministro receba prendas. Assim, pede a Horta Machado que tente dissuadir a Imperatriz desta sua intenção. Como resposta, a Czarina envia ao secretário de estado uma riquíssima peliça de marta zibelina e uma caixa com o seu retrato, ornado com pedras da Rússia, explicando, simpaticamente, que “não se podiam enviar diamantes para o país donde eles vêm”.

O episódio ficou, naturalmente, sanado e Sá e Melo conformou-se, mas a verdade é que teve de despende 6 mil rublos para cada um dos ministros russos signatários do Tratado, importância que corresponderia hoje a uns 75 mil euros. Mas as prendas não ficaram por aqui pois outros participantes foram contemplados. Até o correio expresso que veio da Rússia trazer os presentes seria contemplado. Mas atenção: tudo isto apenas dizia respeito ao Tratado de Neutralidade Armada pois, no que respeitava ao Tratado de Comércio, que estava a ser preparado, teria de se pensar em ofertas equivalentes.

Voltemos ao Marquês de Nisa que vai fazer uma viagem mais cómoda – segundo ele próprio diz – a bordo duma fragata da Marinha Inglesa que lhe foi cedida pelo Almirante John Jervis, Primeiro Lorde do Almirantado e conde de S. Vicente. Um facto que é agradável registar e que mostra o prestígio que Nisa desfrutava em Inglaterra.

O nosso biografado embarca, em Yarmouth, na fragata *Latona*, chegando a Krons-tadt, o porto que serve S. Petersburgo depois de 22 dias de viagem. Existe o diário náutico respeitante a esta viagem, mas, ao contrário do que é hábito nos diários dos navios portugueses, não nos fornece quaisquer informações sobre os passageiros. Apenas constatei que o Marquês foi saudado com salvas de 15 tiros à entrada e à saída do navio e que no porto de chegada três marinheiros morreram afogados.

S. Petersburgo, seguramente, a grande realização do Imperador Pedro, o Grande, e que nasceu junto ao mar, era uma grande e bela cidade, passando a ser a capital do país e a residência do Czar. Fundada em 1703, S. Petersburgo é o resultado de trabalhos ciclópicos que transformaram o extenso pântano, que era a bacia do rio Neva e dos seus afluentes, numa cidade onde numerosas ilhas são entrecortadas por canais, atravessados por pontes que lhe conferem uma beleza excepcional. S. Petersburgo passou a ser a ligação da Rússia ao mar, através do golfo da Finlândia e do Mar Báltico, em detrimento de Moscovo.

A cidade de S. Petersburgo cresceu rapidamente, com a instalação dos serviços públicos e a construção de imponentes palácios, que foram residência de nobres, e cuja traça se deve aos mais famosos arquitectos europeus.

Na segunda metade do século, a enérgica Imperatriz Catarina II, a Grande, governando o País entre 1762 e 1796, reconhece a importância das ideias dos grandes filósofos, como Voltaire e Diderot e dá a S. Petersburgo um enorme impulso cultural. É ela que adquire admiráveis colecções de obras de arte⁵ e que dá nova vida à Academia das Ciências.

E é nesta magnífica cidade que D. Domingos se instala num sumptuoso palácio, que o Encarregado de Negócios aluga ao Grande Marechal Alexander Naryshkin, despendendo 7 mil rublos pelo pagamento da renda durante um ano⁶. No século XX, após a Revolução, a maioria dos palácios é nacionalizada e este não foi excepção. Depois de ter sido utilizado para vários serviços estatais, este palácio, mais tarde chamado Shuvalov

⁵ Dado o seu interesse pelas artes mas, neste caso, também para melhor se aperceber de como eram o Rei de Portugal e a sua família mais próxima, Catarina encomendou, em 1772, através de Ioann Anton Borchers, seu cônsul-geral em Lisboa, os retratos, em pé ou de figura inteira, de D. José, da Rainha, de D. Pedro, irmão do Rei, da Princesa do Brasil, sua Esposa e do Príncipe da Beira, seu filho, com a recomendação de serem executados por pintor hábil a partir dos melhores originais e postos em molduras douradas (22-12-1772). Os retratos, que seriam pagos (não sabemos se o Estado Português aceitou o pagamento), estavam prontos, em 26 de Agosto de 1775, pois, antes de seguirem para S. Petersburgo, na residência do Cônsul Geral da Rússia, foram muito apreciadas, pelo Marquês de Pombal e Esposa, e, também, pelos membros do Corpo Diplomático “a pintura e a escultura (?) expostas. O Cônsul, no ofício, em que relata esta notícia, ainda diz que as pessoas presentes ficaram surpreendidas por verem trabalhos tão bem executados, num país onde as artes estão ainda na infância (berceau) e onde não há uma só Academia de Pintura ou Escultura. Documentos provenientes do Arquivo da Política Externa do Império da Rússia, reproduzidos na obra *Relações Diplomáticas Luso-Russas*, vol. I, com os números 72, p. 120 e 75, pp. 124-5.

⁶ Tratava-se dum palácio construído em 1790, na margem do rio Fontanka, perto da ponte Anichkov, para a condessa Vorontsov. Em 1799, foi adquirido pelo referido Naryshkin, cuja esposa veio a ser favorita do Alexandre I, que era Imperador quando o Marquês de Nisa andou por estas terras russianas. O palácio dispunha de uma enorme salão de dança decorado com pinturas alusivas à Guerra de Tróia. Em 1846, uma filha do proprietário casa com o conde Shuvalov, o palácio é renovado e aumentado e a fachada é renovada.

é actualmente sede do Centro de Cooperação Internacional de São Petersburgo, onde se efectuam conferências, semanários e exposições alusivas ao fortalecimento dos laços de negócios e culturais entre a Rússia e outros Países.

Nisa é recebido pelo Imperador e começa a preparar-se para seguir para Moscovo, onde se desenrolará a cerimónia da coroação. Todavia, é atacado por uma enfadonha moléstia. Quer, mesmo assim, seguir para Moscovo, contra o conselho do médico que o assiste. Acaba por desistir.

Perante esta situação, Teodoro José Pinheiro, Encarregado de Negócios da Embaixada, vai adiando a sua deslocação. E, de tal modo o faz, que, para Portugal não estar ausente nas cerimónias da coroação, percorre a distância de cento e uma léguas portuguesas, viajando a mata cavalos – é bem o termo – durante seis dias e quatro noites – é assim que está escrito – para conseguir chegar a Moscovo a tempo participar nas cerimónias da coroação.

Restabelecido da febre, o Marquês acaba por chegar a Moscovo, acompanhado do secretário e mais pessoas da sua comitiva. Instala-se numa casa, que não conseguimos identificar, alugada por dois meses, o que custou 4 500 rublos, e, logo no dia seguinte, participa no baile de aparato que foi dado no Paço, onde pôde fazer a sua corte ao Imperador e, com ele, ceou. Nesta mesma cerimónia foram oferecidas medalhas de ouro aos diplomatas acreditados.

Terminadas as cerimónias regressa a S. Petersburgo. Para movimentar a comitiva portuguesa são necessários 54 cavalos.

Uma vez em S.Petersburgo, Nisa sentindo-se, talvez, na obrigação de compensar a sua ausência nas cerimónias da coroação, vai exceder-se, convidando o Imperador para três bailes seguidos de ceia, todos numa única semana! Em termos actuais, esta atitude poderá parecer exagerada, mas, tomando em consideração os padrões usados na Corte russa e que temos tentado realçar, parece perfeitamente normal.

No dia 17 de Dezembro⁷, para comemorar o nascimento da Rainha, o Marquês de Nisa oferece nova recepção que teve baile seguido de ceia. Nesta festa, como nas outras três acima mencionadas, estiveram presentes Sua Alteza Imperial, o Grão Duque Constantino, todo o Ministério Imperial, Membros do Conselho de Estado, grande parte da Nobreza do País e todo o Corpo Diplomático.

A participação nas cerimónias para que era convidado e as festas que ofereceu obrigou o Marquês de Nisa a fazer despesas avultadas. É enviado um ofício para Lisboa com a discriminação dessas despesas e fica-se a saber que apesar de ser uma soma elevada, houve gastos consideráveis que foram feitos por Nisa, como os referentes a carruagem, librés, vestidos de gala, cavalos de parada pois o nosso embaixador considera que estas despesas devem ser, por ele, suportadas. E, mais, diz que (e estas são as suas próprias palavras) “a despesa ordinária e extraordinária de mesa e festas em Moscovo, não correspondem a um terço do que foi na realidade mas eu desejava possuir o mundo inteiro para o empregar

⁷ A Rainha D. Maria I nasceu no dia 17 de Dezembro de 1734.

todo no Real Serviço de Sua Alteza Real, Meu Amo, e fazê-lo servir ao esplendor e lustre do Real Nome da Sua Corte”.

É agora oportuno dar conta duma medida, assumida pelo anterior ministro Horta Machado e que foi o estabelecimento do Hospital dos Portugueses na já referida cidade de Cronstadt, que se situa na ilha de Kotlin e que era o porto de entrada em S. Petersburgo. Aqui foi estabelecido, por meio de uma subscrição voluntária, um Hospital para prestar assistência aos marinheiros portugueses⁸, que ali chegassem doentes mas, principalmente, aos molestados em consequência de rixas que, na época, eram frequentes entre homens do mar. O hospital tinha um movimento considerável pois, em 19 anos de exercício, já dera assistência a 563 doentes com 5669 dias de internamento. Nisa vai encontrar o hospital numa situação difícil e contribuiu com um elevado donativo e, além disso, graças ao seu prestígio, um residente compromete-se a pagar o aluguer do edifício que albergava o Hospital, o que, nos primeiros tempos, era feito pela Rainha.

Um outro aspecto que merece a pena realçar diz respeito à situação dos comerciantes portugueses que não tinham quem lhes desse apoio e Nisa, empenhado em resolver a situação, nomeia provisionalmente o comerciante José Maria Roversi, para as funções de vice-cônsul, mal sabendo que vai ter dele uma ajuda excepcional, mas da qual não chegará a aperceber-se.

Quando procuramos saber o motivo da nomeação que levou Nisa a terras russianas, ficamos sem saber se esta comissão lhe teria agradado, ou, se teria sido desejada, sequer. Julgamos que sim. De facto, frequentar a Rússia, queremos dizer, a Corte Russa na época dos czares, especialmente quando se desempenha as funções de embaixador, era sem dúvida, uma oportunidade única. Aliás, julgamos, que o Príncipe Regente ofereceu o lugar a Nisa, não só como prémio pela sua actuação como chefe da esquadra portuguesa no Mediterrâneo mas, também, por se aperceber da sua vocação para a diplomacia.

Admitimos – como simples conjectura – que Nisa teria escutado o seu camarada Sanches de Brito que, tendo estado na Rússia, andou embarcado em navio da esquadra do almirante. Não sabemos mesmo se – devido a esse possível encanto – Nisa não teria pensado em levar consigo a esposa e, por razões que desconhecemos, desistiu. Não temos nenhuma prova concreta, mas numa carta de Londres, datada de 22 de Julho de 1801, Nisa escreve: “Hoje mesmo fiz partir a minha Família e amanhã conto embarcar em Yarmouth, para seguir por mar para Petersburg.” Que família? Teria sido a esposa?

Gostaríamos agora de avaliar se a missão que levou D. Domingos à Rússia teria sido cumprida. No que respeita à participação nas cerimónias da coroação já vimos que, por motivo de doença, chegou tardiamente a Moscovo.

No que respeito à execução dos tratados entre Portugal e a Rússia, que foram a Convenção Marítima de Neutralidade Armada, estabelecida entre a Rainha D. Maria I e Catarina II, Imperatriz da Rússia, assinada em 1782, e o Tratado de Aliança Defensiva entre o Príncipe Regente D. João e Paulo I, de 1798, considero que vai uma grande distância entre um acordo decidido após um banquete regado a champanhe e a sua

⁸ Desde 1867 que existia em Cronstadt, um Hospital com o mesmo propósito para prestar assistência aos marinheiros ingleses.

efectivação no campo, quando as partes contratantes se encontram afastadas milhares de quilómetros.

Nós temos notícias das demarches feitas pelo nosso embaixador Horta Machado, após à assinatura do Tratado de Aliança Defensiva. E não nos parece que este convénio tenha trazido algum sossego para os Portugueses.

De facto, quando Horta Machado, procurava apoio das autoridades russas, teve uma resposta que traduziu nos seguintes termos: “Em conversa com o Conde de Panin, este perguntou-nos se não queríamos nós subsídios em dinheiro. A isto lhe respondi logo que o nosso Tratado com a Rússia nunca teve por objecto especulação alguma, teve sim a união entre as duas cortes, e termos os meios de nos podermos defender quando uma ocasião assim o exigir; que não há dinheiro que supra soldados e que todas as vezes que o Imperador nos deixasse a escolha oferecendo-nos um milhão de rublos por cada mil soldados, nunca aceitaríamos; que seis milhões não defendem Portugal; mas que seis mil homens russos, seis mil ingleses com as nossas tropas no estado em que SAR as tem, devem, e sem susto, defender Portugal, enquanto não formos atacados por mais de sessenta e cinco mil homens.”

O primeiro encontro que Nisa teve com o Czar Alexander, aconteceu a *21 de Agosto de 1801(1)*, poucos dias depois da sua chegada a S. Petersburgo, Nisa afirma que se “animou a entrar logo a tratar da parte mais interessante para nós da minha missão, posto que fazendo dela um mero *acceptorio* com a delicadeza que pedia esta primeira ocasião ... e tudo foi muito bem recebido”.

A *19 de Outubro*, Nisa tem um encontro com Panin e desta vez deixou-nos bem elucidados. Disse Panin: “SA Imperial tudo faria para a conservação da integridade da Monarquia Lusitânia, mas a sua posição não permitia poder ofender a França”. Nisa afirma-lhe que seria preciso que os Castelhanos devolvessem Olivença, ao que Panin lhe ripostou que tendo os Portugueses cedido a praça por um Tratado, o Czar nada podia fazer. Ao que Nisa retorquiu afirmando que a necessidade nos tinha a isso obrigado, e Panin ripostou-lhe que lhe parecia impossível, pois Olivença era a praça mais forte do Alentejo e não tinha sido nem sitiada. E mais disse, que o nosso Exército estava intacto e por conseguinte não tinha havido algum motivo para nós fazermos a Paz”.

Para além das questões apresentadas por Nisa, um outro assunto foi levantado por Panin. Tratava-se duma proposta dirigida ao nosso Príncipe Regente, para que este concorresse com “uma soma que bem entendesse para sustentar a infeliz Família Real Francesa”. E, mais ainda, que fixasse, não só o montante da ajuda como o modo de o fazer chegar às mãos do representante daquela Família. Todavia, a este respeito, sabemos por carta do ministro Melo e Castro, que SAR concordou com a atribuição duma verba para o efeito, mas reservou-se no que respeita à fixação do quantitativo até que fosse decidido o modo de fazer chegar o donativo aos destinatários.

As conversações que D. Domingos teve com o Imperador ou com o conde de Panin, extraímos-las da correspondência que Marquês de Nisa enviou para Lisboa e se conserva no Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Nesta correspondência ainda depa-ramos com um assunto que tem especial interesse para nós portugueses. Nela se diz que

Sua Alteza Imperial se interessava, muito particularmente, pela expedição de dois navios que vão em viagem de descoberta à volta do globo e se lisonjeava das contribuições que os Ministros das Potências Marítimas pudessem dar aos comandantes dos navios. Nisa deu-lhes cartas de recomendação para o Vice-rei do Brasil, D. Fernando de Portugal⁹ e para os governadores das ilhas da Madeira e de Santa Catarina. E ainda forneceu, para a dita expedição, um exemplar das *Tábuas Náuticas para o Cálculo das Longitudes*, de José Monteiro da Rocha. Tudo isto foi agradecido pelo Ministro do Comércio, o conde de Romanoff.

Quanto ao regresso a Lisboa, também temos sérias dúvidas acerca dos motivos que levaram o Regente a fazer terminar a missão do almirante. Pois não é difícil de admitir que Nisa se sentia bem na corte dos czares. Tanto mais que o nosso embaixador deveria ter ficado encantado quando, em Janeiro de 1802 recebeu uma missiva de Melo e Castro, que põe ao par duma carta do Príncipe Alexandre Kourakin, mostrando o desejo do Czar em que Nisa mantenha a sua residência em S. Petersburgo e exaltando as suas distintas qualidades dignas da particular estima da Corte Imperial. Não sei se nesta carta não teria havido alguma sugestão de Nisa. Todavia, são também elogios, seguramente, muito agradáveis ao nosso Príncipe Regente que, assim, reconhece que foi preenchida uma das mais interessantes partes da comissão de Nisa: conseguir a benevolência do Czar e merecer a confiança do seu Embaixador.

Todavia, não parece que fosse interesse do Regente manter Nisa por muito tempo na Rússia. E dizemo-lo porque, no Livro de Despachos¹⁰, com data de 27 de Janeiro, apesar de se considerar muito positiva a acção de D. Domingos, está bem claro que se “Há motivos de serviço que fazem preciso o regresso de V. Exa. para esta Corte, não deixam também os interesses da Família de V. Exa. de requererem a presença de V. Exa. em Lisboa.” Sublinho os interesses de Família, o que mostra bem que D. Eugénia era Almirante – e, não por casamento – mas por força da linhagem. E, o desejo do regresso do marido, talvez, não fosse apenas saudade.

E o que acontece é Nisa ser substituído por António Araújo de Azevedo, que viria a ser conde da Barca. Todavia, o Marquês de Nisa vai continuando em S. Petersburgo e admitimos que o fizesse dado que a viagem de regresso, nos meses de Inverno, seria muito difícil, especialmente, para um português. Assim o regresso de Nisa só acontecerá em Junho.

Se ignoramos como foi decidida a data do regresso de Nisa a Lisboa, o certo é que, a seu pedido, o Regente lhe concedeu 6 a 8 meses de licença para que visitasse as cortes da Europa sem que os seus ordenados fossem afectados. Nisa começa então as suas despedidas oferecendo, no dia 7 de Maio, pelas 10 horas da noite, mais uma recepção, na sua residência, que estava belamente iluminada no jardim e no pátio. Estiveram presentes, como nas recepções anteriores, Sua Majestade, o Imperador, com a Imperatriz sua Esposa e a Princesa de Bade, sua cunhada, assim como outros membros da Família Imperial e

⁹ Trata-se de D. Fernando José de Portugal e Castro, Marquês de Aguiar e que exerceu o cargo de Vice-Rei do Brasil, entre 1801 e 1806-

¹⁰ IAN/TT, MNE, Livro de Despachos nº 627

Membros do Governo. E, também, todo o Corpo Diplomático. O Imperador retirou-se pouco depois da meia noite e meia, mas os restantes membros da família Imperial só se despediram de Nisa, depois da ceia. A festa terminou quando já era dia claro.

Na manhã de 23 de Maio, o Marquês dirigiu-se ao palácio Imperial, onde foi recebido pelo Czar a quem apresentou as suas despedidas. Nesta ocasião, Nisa recebeu das mãos do Czar uma magnífica caixa de brilhantes com o seu retrato (que o Encarregado de Negócios diz nunca ter visto peça tão bela e valiosa) e ao secretário O'Connor foi oferecido um anel de brilhantes. No fim da cerimónia, Nisa ainda teve honra de se despedir da Imperatriz Reinante.

Quando parecia que a comissão estava terminada, Nisa ainda aproveita para festejar o aniversário do nascimento do Príncipe Regente Assim, nessa noite, houve baile e ceia e uma mui vistosa iluminação no jardim da sua residência, em cujo centro se divisava um bonito transparente com o Augusto Nome de Sua Alteza Real.

A aceitação deste convite, pelo Czar, depois de Nisa ter tido a sua audiência de despedida, foi interpretada como uma prova de grande consideração para com o Príncipe Regente.

A 31 de Maio, Nisa dirigiu-se ao Palácio de Inverno da capital, para apresentar, particularmente, os cumprimentos de despedida a Sua Alteza Imperial. Nesta cerimónia, disse-lhe o Imperador que ia deslocar-se à Finlândia e como fazia uma paragem em Polangen, perto de Mamel, sugeriu que Nisa ali o visitasse. E, como, na visita que efectuou a Pawlovsky, a Imperatriz Mãe mostrou desejo que a visitasse no Palácio de Campo de Gatschino, que se situava à distância de 3 verstas [cerca de 3 quilómetros] da capital, Nisa ainda ali se deslocou, no dia 1 de Junho, onde foi recebido com grande deferência, tendo-lhe sido servida uma ceia esquisita, isto é, muito requintada. Eu estou a relatar esta catadupa de cerimónias para mostrar que o Marquês de Nisa caiu, seguramente, no coração da Família Imperial Russa.

D. Domingos, no dia 3 de Junho inicia, então, a sua viagem de regresso, contando ir a Estocolmo, para fazer volta por Copenhaga, Hamburgo, Dresde, Berlim, Viena, Paris e Londres. Leva na sua companhia, além do secretário O'Connor, o criado grave Dominici e o laiaio de jornadas. E, ainda um caçador, que não veio com Nisa de Lisboa e que lhe é sugerido atendendo à longa viagem que vai fazer, de cerca de 900 quilómetros. O Correio da Secretaria, João José da Silva Proença vai também na comitiva.

O mordomo, o confeiteiro e o criado grave negro, que vieram com o Marquês, irão seguir viagem no bergantim *Pensamento Feliz*.

Perdemos aqui as informações respeitantes à viagem até chegar a S. Petersbourg o rumor de que o Marquês de Nisa estava doente e não tardou a que surgisse a nefasta notícia do seu falecimento em Koenigsberg, a capital da Prússia.

É o secretário O'Connor, que informa que o falecimento tinha ocorrido no dia 30 de Junho e, mais, que Nisa tinha chegado, já doente. Médicos locais diagnosticam como causa da morte a doença de bexigas malignas.

O corpo é colocado na igreja católica romana de S. João Baptista sendo depois transferido para o cemitério da mesma igreja, ficando depositado numa abóbada, da qual

poderia, a qualquer momento, ser transferido para Portugal. A esta cerimónia assistiram 5 mil pessoas e, entre elas, José Maria Roversi, que Nisa tinha feito cônsul de Portugal em São Petersburgo. Porquê a sua presença? É o que iremos mostrar a quem, tão pacientemente, me tem escutado.

O Marquês de Nisa era, sem dúvida, uma personalidade desejosa de bem servir e, fundamentalmente, de mostrar uma boa imagem de Portugal para tirar, da sua visita, os melhores dividendos. E também sabia que, para se vencer na Corte Russa, era muito proveitoso possuir nobreza e, indispensável, exibir riqueza. Assim, para o efeito, D. Domingos não se coibiu de convidar o Imperador – como temos visto – para várias e imponentes festas num dos mais famosos palácios de S. Petersburgo, que tinha sido alugado para o efeito.

Para conseguir a realização das referidas festas e, atendendo a que a Embaixada não dispunha de fundos para adiantar as necessárias importâncias do seu pagamento e, também, para o aluguer das residências em S. Petersburgo e Moscovo, o Marquês de Nisa recorreu aos comerciantes portugueses locais, aos quais passou letras.

Todavia, quando a notícia do falecimento de Nisa chegou a S. Petersburgo, os credores entraram em pânico. E, porquê? Nenhum deles acreditava que, tendo desaparecido o responsável pelas despesas, haveria alguém que, em Lisboa, lutasse pela obtenção dos fundos. E a histeria foi tal, que – como nos conta o encarregado de negócios – os comerciantes visados, deram “um passo desonroso à memória daquele infeliz fidalgo exigindo providências, como embargar a bagagem embarcada no bergantim *Pensamento Feliz* que, devido a mau tempo, ainda se encontrava em Kronstadt”. Uma bagagem constituída por várias dezenas de volumes onde estava incluído um dos grandes instrumentos de trabalho dum embaixador na Rússia, que era, precisamente, a baixela com as armas do Marquês de Nisa.

E é, precisamente, o comerciante José Maria Roversi que, como vimos, tinha sido nomeado vice-consul por D. Domingos que se ofereceu para ir a Lisboa, sem demora, a fim de conseguir os fundos indispensáveis para pagamento das dívidas. Foi, sem dúvida, uma atitude generosa, talvez, tomada por interesse próprio, mas que admitimos ter sido, em parte, reconhecimento de Roversi pelo facto do Marquês de Nisa o ter feito Cônsul Geral, se bem que em situação provisional.

Curioso é o facto da dolorosa situação, que acabamos de relatar, não se justificar e, só ter acontecido devido à demora das comunicações. Efectivamente, o Marquês de Nisa tinha tido o cuidado de enviar, para Lisboa, o pedido de pagamento das despesas, digamos, oficiais, que já tinham sido autorizadas. O ofício vinha a caminho.

Todavia, este não foi o último embaraço que o falecimento de Nisa ocasionou. De facto, D. Domingos tinha a preocupação, como já vimos, de não debitar muitas das suas despesas de representação nas contas da Fazenda Pública. Por este motivo a viúva, D. Eugénia, viu-se confrontada com dívidas deixadas pelo marido, para as quais não teria fundos disponíveis.

A solução que encontrou foi apresentar ao Príncipe Regente D. João, uma longa petição, na qual temendo carência de verbas no Erário Público, sugere, como alternativa,

que o Regente lhe conceda “mercê em duas vidas da Comenda de S. Miguel de Bobadela, no Arcebispado de Braga e da Comenda de Santa Maria de Sortelha no Bispado da Guarda, que se acham vagas, e que ambas juntas, terão a dotação de dez ou doze mil cruzados até se extinguir a dívida”

Não conseguimos averiguar se este pedido chegou a ser satisfeito. Todavia, em 28 de Janeiro de 1803, António Araújo de Azevedo, que substituiu Nisa, nas funções de Ministro em São Petersburgo, comunicou às Autoridades em Lisboa, que o cônsul Roversi o tinha informado que dispunha duma verba de cerca de 13 mil rublos, que deveria remeter ao Real Erário, por ordem da Marquesa de Nisa, porque esta soma provinha de efeitos do defunto Marquês seu Marido. Assim sendo deduzimos que as despesas feitas pelo bolso de Nisa, já tinham sido igualmente liquidadas.

Um dos aspectos que é muito comum quando nos empenhamos em fazer o retrato duma figura relevante da nossa História é possuímos, frequentemente, generosa documentação sobre a sua acção militar ou política, mas pouco e, por vezes, nada, no que respeita ao seu comportamento particular. Todavia, deparámos recentemente com a obra intitulada *Viagem a Portugal, 1798-1802*, de Carl Israel Ruders. O autor, que esteve em Lisboa a ocupar a capelania da legação sueca, diz-nos que o Marquês de Nisa adorava o fausto e gostava de levar uma existência brilhante e que durante a sua estadia em Nápoles e em outros portos italianos dissipou uma boa parte da sua fortuna. Todo o seu ar e toda a sua figura são também muito de molde para as funções representativas. E, continua, dizendo que “Está naturalmente designado para qualquer embaixada”, o que foi, sem, dúvida, uma extraordinária previsão!

É certo que Eduardo de Noronha também nos deixou uma bela biografia do Marquês, mas mistura a realidade com a fantasia.

A páginas tantas, escreve este admirável episódio: Conta-se que a corte de Nápoles e a aristocracia siciliana quizeram deslumbrar o marquês de Nisa e a oficialidade com as esplêndidas festas que lhe ofereceram. D. Domingos responde bizarra e generosamente a essa perdulária hospitalidade. Chegou um momento, quase de loucura, em que não era possível ultrapassá-la. À sua fértil imaginação surgiu-lhe no momento um rasgo que deixou atónitos os mais confessos dissipadores.

Num banquete dado a bordo da nau *Príncipe Real*, comemorando uma data célebre, a que assistiram pela primeira vez os soberanos e o que existia de mais orgulhoso e pródigo no reino das duas Sicílias, as iguarias eram apresentadas na soberba baixela de prata da família Nisa. Pratos, talheres, bandejas, travessas terrinas, quantas peças havia artisticamente cinzeladas, concluído o serviço, eram arremessadas ao mar pelas vigias do navio. O pasmo foi geral.

- Os seus criados endoideceram – observou Fernando IV.
- Praticamente um velho costume do meu país, caro senhor – retorquiu D. Domingos; – onde uma vez comeu el-rei, ninguém mais pode comer.
- Então a baixela ...?
- Irá toda para o fundo do golfo.

A singular resposta foi colhida com um indizível *ah!* De estupefacção. A extravagância napolitana foi vencida pela excentricidade portuguesa.

Mas logo a seguir, o autor desvenda-nos o segredo.

O marquês de Nisa tinha mandado colocar, por baixo da linha de flutuação da nau, uma rede semelhante às que se empregavam nos couraçados para evitar o embate dos torpedos. Assim, findo o banquete, içada a rede, a baixela voltou toda ela para bordo.

Eduardo de Noronha acaba por afirmar que este caso não passa duma anedota inventada pela fantasia dos marinheiros. Também sou da mesma opinião. Todavia, a minha longa experiência diz-me que as histórias que correm nas cobertas dos navios podem ser exageradas, mas, têm sempre um fundo de verdade.

Quando estava envolvido no estudo e na escrita dos últimos meses de Nisa e não encontrando notícias de que o seu corpo tinha vindo para Portugal, pensei que poderia praticar uma boa acção acabando esta minha comunicação com essa proposta. Todavia, a cidade de Königsberg, que era alemã durante II Guerra Mundial, foi extremamente flagelada pelos bombardeamentos americanos. Dos três cemitérios ortodoxos existentes, dois deles foram completamente destruídos. Quanto à igreja romana de S. João Baptista foi também atingida e, segundo o pároco da actual igreja de Santo Adalberto, foi demolida em 1967 e a área está actualmente ocupada por construções modernas. Além disso, não foi guardada qualquer documentação nem tão-pouco se verificam vestígios do antigo cemitério.

Perante esta situação, tenho que lamentavelmente concluir que a Marinha esqueceu completamente um dos seus heróis, seguramente, o único almirante que, sem sombra de dúvida, comandou, nos últimos séculos, uma frota em teatro de guerra. Só assim se explica o facto de o seu corpo ter repousado num cemitério em condições de ser trazido para Lisboa e, além disso, aparentemente protegido, pois foi metido num túnel, possivelmente, seguindo a tradição ortodoxa que obriga a manter os defuntos dois metros abaixo do solo.

Assim, em face do exposto, constatamos que entre a morte de Nisa e o estalar da Segunda Grande Guerra, isto é, durante 137 anos, não tivemos sensibilidade de cumprir este dever.

Eu sei que esta situação se passa, em grande parte, no século XIX, que é, sem dúvida, o período mais triste da nossa História. Com a saída do Regente para o Brasil e devido ao desequilíbrio produzido pelas Guerras Liberais, o País só começa a respirar com os alvares do Fontismo. Eu sei-o bem pois escrevi quatro livros com este pano de fundo. Como acredito nas estatísticas, há tempo entretive-me a procurar o número de Ministros da Marinha que tivemos nesse período e fiquei espantado. Fi-lo por decénios. No de 1830 tivemos 34 ministros, no de 1920 tivemos 30, o que quer dizer que a maior parte dos ministros não chegava sequer a conhecer os problemas fundamentais do seu ministério. E, quanto a orçamentos, eram sempre tão diminutos em relação às necessidades que não chegavam sequer para resolver os problemas essenciais.

Perante esta nossa indiferença, fiquei extremamente sensibilizado quando, há pouco mais de um ano, tive conhecimento que a Marinha Portuguesa tinha sido convidada para

estar presente numa cerimónia que veio a acontecer no de 2 de Setembro de 2008, na ilha de Malta, onde esteve presente o embaixador de Portugal, António Russo Dias e o contra-almirante Rui Abreu, em representação do almirante Chefe do Estado Maior da Armada. Nesta cerimónia foi exaltada, por Henry Frendo, professor de História da Universidade de Malta, a actuação dos comandantes e das guarnições dos navios portugueses que estiveram na ilha, durante o período napoleónico. Nós conhecíamos estes sucessos por cartas de agradecimento das autoridades de Malta. Todavia, é agradável saber que os sucessos conseguidos pelos Portugueses não foram esquecidos. Foi descerrada uma grande placa comemorativa nos jardins da Upper Barrakka, em La Valeta, sobre a zona portuária onde se desenrolaram os referidos acontecimentos históricos.

Procura de recordações do alm. Marquês de Nisa, fomos encontrar, em Xabregas, um largo com o seu nome para o qual tem frente um belo edifício que foi residência da família. A Marinha deu o nome do almirante a um curso da Escola Naval e espero que, em breve o use para crismar uma fragata.

Curioso é o facto do Reverendo Dimitry Ageev, da igreja romana da freguesia de Santo Adalberto (ou Alberto), da cidade russa que tem actualmente o nome de Kalinigrado, nos afirmar que tem muito gosto em colocar, na nave da sua igreja, uma placa comemorativa assinalando a última morada deste nosso almirante. O que nos vem confirmar a sabedoria popular que afirma que “Santos de casa não fazem milagres”.

Nota:

As datas em itálico são do calendário juliano, dado que o calendário gregoriano só começou a ser usado na Rússia após a Revolução de Outubro de 1917

CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAL PORTUGUESAS

O COMPLEXO DA INDÚSTRIA NAVAL

Comunicação apresentada pelo académico
António Balcão Reis, em 13 de Abril

A Indústria

Estaleiros navais
Pequenas empresas de construção e reparação
Subcontratação – Empresas de instalação
As indústrias auxiliares

Os Serviços

Sociedades de Classificação
Gabinetes de estudos e projectos
Instituto Portuário e de Transportes Marítimos

Formação

Instituto Superior Técnico
Escola Naval
Escola Náutica

Julgo que uma primeira reacção a este enunciado será de uma certa surpresa. Afinal isto da construção (e reparação) naval é um mundo. E não me parece que tenha havido abuso em lançar um largo manto de cobertura sobre matérias, órgãos, entidades que sejam alheios à construção naval. Antes me parece que facilmente, sob este título, cabem ainda muitas outras realidades físicas e económicas.

Ainda uma palavra prévia. Para abordar este tema com segurança, com informação devidamente actualizada e sentindo bem aquilo de que estaria a falar, seria necessário ter-me imposto um périplo pelas instalações físicas das entidades referenciadas. Uma coisa são os papéis, os sítios (ou sites), as próprias entrevistas e outra bem diferente a visão directa, o contacto físico com as realidades descritas.

Seria, mas não foi. Não houve périplo e como tal a apresentação enferma do vício pouco científico do falar por ter ouvido dizer.

Fui um pouco imprevidente, quando aceitei este encargo, porque o mundo não pára e eu lamentavelmente deixei-me desactualizar e não posso falar da realidade empresarial actual com base nos conhecimentos de há um bom par de anos atrás. Considerando a média etária da assistência julgo-me autorizado a alertar que a indústria naval, à semelhança da maioria das outras indústrias, após séculos de total imobilismo, sofreu alterações muito profundas, especialmente fruto das novas tecnologias.

E assim cumpre-me apresentar as minhas desculpas a quem em mim confiou e aos ouvintes que aqui vieram e a quem não posso oferecer o produto a que tinham direito.

1. A INDÚSTRIA

Na abordagem deste tema teremos presente que na próxima sessão o Eng. Gonçalves de Brito falará de construção e reparação naval. A indústria não são os estaleiros; estes são os pólos onde se desenvolve a indústria de construção e reparação naval tal como os portos e navios não são o comércio marítimo mas são elementos essenciais à sua existência e desenvolvimento. Sem nos determos em considerandos sobre o binário construção reparação e a importância relativa de cada um dos sectores, citaremos e concordamos com a afirmação: “As actividades de construção e reparação e manutenção devem ser sempre entendidas como actividades de apoio aos outros componentes do hypercluster do Mar” Não são actividades autónomas. Estão dependentes do desenvolvimento económico envolvente, nacional ou internacional. A construção e reparação naval crescem ou retraem-se em função do ambiente económico. As crises económicas afectam o transporte, não há géneros para transportar e rapidamente passará a haver excedentes de navios e quebra nas carteiras de encomendas. Esta reflexão, por vezes esquecida ao analisar as crises da indústria naval, tem aplicação geral, na marinha de comércio, nas actividades da pesca, náutica de recreio e lazer.

1.1 Estaleiros navais

Como seria lógico os estaleiros navais, de certa dimensão, que ainda existem, são os que conseguiram resistir. Compreensivelmente não há estaleiros novos. Há estaleiros com nomes novos em infra-estruturas previamente existentes sujeitas a adaptações e transformações de profundidade variável. É o caso dos Estaleiros da Naval Rocha, implantados nas históricas infra-estruturas da Rocha, cujo último concessionário foi a Lisnave. E há nomes que se mantêm, tendo encerrado as instalações que os suportavam. Estamos todos a pensar na mítica Lisnave. Dizer mítica não é excesso linguístico. Não há canto em todo o mundo naval que não conheça o nome da Lisnave. Por isso, e bem, a Setenave, sonho mal sucedido, deixou cair o seu nome e recolheu o nome prestigiado da Lisnave.

Pelo caminho foram ficando estaleiros com história, de que citaremos só os de maior dimensão: Argibay, Parry & Son, S. Jacinto, os Estaleiros da Margueira.

Não assistimos, como era necessário, a uma modernização das instalações, nem a uma especialização dos estaleiros, nem a fusões ou associações entre estaleiros, salvo raras excepções e sempre pontuais. Podemos citar os ENVC com os Estaleiros Navais do Mondego e também com o Arsenal do Alfeite.

E no entanto a reduzida dimensão do nosso mercado mais aconselhava iniciativas desse género, não necessariamente confinadas ao território nacional.

Lisnave – Estaleiros navais, S. A.

Com as suas raízes nos estaleiros da Rocha (1937), nos estaleiros da Margueira (1961) e nos estaleiros da Setenave m Setúbal (1973), sofreu a última reestruturação de

1997 a 2000 que incluiu a construção de 3 docas secas dimensionadas para navios Panamax Ocupando uma área de 1 500 000 m² dispõe de duas docas na continuação uma da outra, uma de 420 x 75 m calando 4,6 m., e a segunda de 450x 75 m calando 7,5 m servidas por um pórtico de 500 toneladas Uma terceira doca com 350 x 75 m calando 7,5 m e ainda as três novas docas de concepção original, (Hydrolift) abrindo para um enchimento comum, cada uma com 280 x 39 m calando 5,1 m. O estaleiro está ainda equipado com um conjunto de 20 gruas móveis até 100 toneladas e dispõe de 1 400 m de cais acostável.

O estaleiro tem uma grande experiência e tradição em trabalhos em navios tanques, grandes reparações e trabalhos de manutenção e está devidamente equipado para recepção de slops e águas contaminadas, serviços de limpeza de tanques e desgasificação. As questões ambientais têm sido tratadas com particular cuidado dispondo de um sistema ETAR exclusivo para tratamento das águas das docas.

Estaleiros navais de Viana do Castelo, S.A.

Os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S.A. (ENVC) são um estaleiro de construção e reparação naval, que sendo o maior estaleiro português de construção é em termos internacionais um estaleiro de média dimensão. Dão trabalho a cerca de 900 colaboradores e ocupa uma área total de 270 000 m² dos quais 50 000 m² de área coberta, em oficinas e armazéns.

Historicamente com uma boa capacidade de projecto, deixou degradar essa capacidade, recorrendo actualmente com frequência a projectistas exteriores, estrangeiros, com resultados que justificam as críticas a essa opção.

Os ENVC nasceram em 1944 como sociedade por quotas passando em 1949 a Sociedade Anónima.

Em 1971 é lançado pelo Grupo CUF, que entretanto assumira posição maioritária na Empresa, um bem delineado plano de modernização, em duas fases. Os ENVC integram-se numa intervenção global que incluía a Lisnave e a Setenave. Talvez felizmente, a crise da construção naval e a revolução de Abril, fizeram esquecer a excessivamente ambiciosa segunda fase.

Em 1975 foram nacionalizados, passando a Empresa Pública e em 1991 passam a Sociedade Anónima de capitais maioritariamente públicos.

Ao longo das décadas de 80 e 90 do séc. passado são feitos diversos investimentos em oficinas, cais de amarração e armazéns.

Os últimos investimentos de maior volume remontam a 1995 nas oficinas de processamento do aço. Já lá vão quinze anos e o mundo não parou.

Estão actualmente integrados na EMPORDEF, que tem sido um seu importante cliente dos últimos anos, com construções para a Marinha de historial pouco feliz.

Arsenal do Alfeite

Há mudanças nesta velha casa, mas só o futuro nos dirá até onde irão essas mudanças. Dos textos legais à sua efectiva interpretação e aplicação, longos caminhos há que

trilhar. Alguns potenciais clientes civis observam interessados e interrogam-se como será gerido o direito prioritário de assistência à Marinha.

Com o Decreto-lei 32/2009 foi extinto o Arsenal do Alfeite, órgão de execução de serviços da Marinha, com o objectivo da sua empresarialização, perigoso neologismo. Pelo Decreto-Lei 33/2009, passámos a ter A Arsenal do Alfeite S.A., empresa constituída na forma de sociedade anónima, com capitais exclusivamente públicos.

Entre outras alterações de fundo, assinalemos desde já uma assaz significativa. Sinal dos tempos, mudou de sexo, passou a A Arsenal do Alfeite. Até o computador reagiu ao “A” e sublinhou a vermelho.

Diz-se no preâmbulo do DL 33/2009 “que em virtude dos significativos investimentos de reestruturação e modernização que terão de ser realizados pela nova entidade e cujo financiamento deve ser, maioritariamente, obtido no mercado, é permitido à sociedade agora criada exercer outras actividades, sem prejuízo do objecto principal fixado no presente DL. Estas actividades serão um contributo indispensável para a viabilidade económica e para permitir a utilização plena das capacidades instaladas” incluindo os recursos humanos.

O objecto da sociedade está definido no art. 5.º: *“construção, manutenção e conservação de navios, sistemas de armamento e de equipamentos militares e de segurança da Marinha”, “sem prejuízo de poder prestar serviços a outros ramos das Forças Armadas e forças de segurança”, podendo ainda “desenvolver para clientes nacionais e estrangeiros, militares e civis, outras actividades relacionadas com o seu objecto” nomeadamente “c) prestação de serviços de gestão de infra-estruturas industriais, de serviços administrativos e complementares e auxiliares da actividade industrial.”*

O artigo 6.º estabelece ser *“prioritária a execução de encomendas da Marinha.”*

A concessão é global incluindo todos os “anexos”, as instalações de manutenção de torpedos, mísseis e minas no Depósito de Munições NATO de Lisboa em Marco do Grilo e os depósitos privativos de abastecimento de água na Base Naval.

Até aqui nada de verdadeiramente novo, excluída a pueril esperança de equilibrar as contas com trabalhos para o mercado.

Novidades aparecem no art. 9.º, “Poderes especiais” em que se prevê a possibilidade de *“b) subconcessionar as actividades compreendidas na concessão de serviço público, desde que a subconcessão se revele vantajosa para a concessionária e para o concedente”* e ainda *“c) celebrar contratos e acordos que tenham como objecto a gestão de partes funcionalmente autónomas do Arsenal.”*

As bases da concessão estão definidas no Anexo III. A concessão terá a duração de 30 anos prorrogável até ao limite global de 75 anos. Na Base XIX estipula-se que no prazo máximo de seis meses após a assinatura do contrato de concessão, a concessionária submeterá à aprovação da concedente o plano de detalhe de renovação das infra-estruturas, que deverá conter “a reorganização física das instalações e soluções para a sua exploração racional e eficiente”. As obras previstas no plano devem estar concluídas no prazo de 36 meses, salvo diferente acordo entre as partes.

Será que o dinheiro que nunca houve vai agora aparecer?

Sem entrar em pormenores, mas porque poderá interessar a alguns dos presentes, direi que os militares no activo ou na reserva na efectividade de serviço podem prestar serviço no AA em comissão normal com a duração de quatro anos, prorrogáveis por mais dois anos, sendo a sua nomeação precedida da concordância do CA do AA.

Conselho final. Consultem o sítio da AA, que está muito completo e interessante.

Naval Rocha – Sociedade de Construção e Reparação Navais, S.A.

Empresa do Grupo ETE com 45% do seu capital detido pela EMPORDEF.

Herdeira das instalações do Porto de Lisboa, na Rocha Conde de Óbidos, anteriormente concessionadas à Lisnave, profundamente remodeladas e reestruturadas em 1999.

A Empresa baseia a sua actividade nas primitivas docas; uma doca com 170 x 22 metros, uma segunda doca com 104 x 12,4 metros e uma terceira com 64 x 11 metros, servidas por guindastes sobre carris com a capacidade máxima de 25 toneladas aos 6 metros e 15 toneladas aos 14 metros.

Dispõe de cerca de 300 metros de cais acostável e de 2 800 m² de área coberta em oficinas e armazéns.

Estaleiros Navais de PENICHE, S.A.

Dedicados à construção e reparação naval, têm vindo a trabalhar com diferentes materiais desde os tradicionais, madeira e aço, até ao alumínio e compósitos.

O estaleiro dispõe de uma área de 50 000 m² dos quais 7 000 de área coberta e de cerca de 350 metros de cais acostável para aprestamento e reparações.

Os trabalhos em compósitos, construção ou reparação, são executados em duas naves, uma climatizada, com 55 metros de comprimento, para os trabalhos de laminação e uma outra, de paredes termicamente isoladas com 60 metros de comprimento para montagens e aprestamento.

Navalria – Drydocks

Com antecedentes que remontam a 1978, é pela sua integração no Grupo MARTIFER, por aquisição efectuada em 2008, que se inicia o novo ciclo do estaleiro, dedicado à construção e reparação naval e metalo-mecânica.

O estaleiro dispõe de uma doca seca de 103,5 x 16 metros e de uma doca flutuante de 60 x 12 metros podendo receber embarcações até 600 toneladas e ainda de uma plataforma de 36 x 9 metros para 350 toneladas.

Tem actualmente em construção dois catamarãs para a Transtejo para 360 passageiros e 29 viaturas.

Tem vindo a dar o seu suporte construtivo aos projectos da Martifer na área da energia das ondas, projecto FLOW – Futures lives in ocean waves, o que já levou à construção de um canal de ondas para ensaios de modelos.

Estaleiros navais do Mondego, S.A.

Fundados em 1944, na Figueira da Foz, na foz do Rio Mondego, aqui se construíram muitas das lanchas de desembarque usadas na guerra do Ultramar. Aqui se construíram catamarãs de alumínio para a Transtejo, dando infelizmente lugar a uma controvérsia que durou anos.

No final do século lançou-se num projecto de certificação ISO 9001 que terminou com êxito e introduziu processos de CAD/CAM.

Presentemente está reduzido à categoria de metalo-mecânica fabricando blocos por subcontratação.

Os estaleiros navais até agora referenciados são aqueles com alguma capacidade e dimensão. Estão todos eles localizados de Setúbal para Norte, confirmando, também em relação a esta indústria, as conhecidas distorções económica, demográfica e social, a par de outras, do nosso país.

1.2 Pequenas empresas de construção e reparação

Talvez contrariando expectativas e seguramente contrariando a permanente crise portuguesa da economia do mar são em grande número as pequenas empresas identificáveis no âmbito das pequenas empresas de construção e reparação naval. De acordo com os dados do INE, citados pela AIN podemos considerar existirem cerca de 600 destas empresas, das quais 500 com menos de dez colaboradores, a grande maioria actuando no sector das embarcações de recreio e desporto.

Vamos citar algumas, sem qualquer pretensão de sermos exaustivos:

NAVALTAGUS, no Seixal, Pertencente ao Grupo E.T.E., construiu recentemente os pontões de atracação para os novos submarinos.

Praticamente paredes meias vegetavam os Estaleiros Navais do Seixal, onde se construíram o “Condor” que anima as águas algarvias e o “Millenium” do nosso extraterrestre Mário Ferreira.

CONAFI – Construção Naval de Fibras, S.A., em Vila Real de Santo António Fundada em 1984 foi adquirida pelo Grupo espanhol Rodman Polyships em 1999.

Tem uma área total de 9 000 m² dos quais 2 250 de área coberta. Apetrechado para a construção e reparação de embarcações em compósitos, terá construído as embarcações de PRFV de maior dimensão do nosso país, com 45 m de comprimento.

VENAMAR – Construções e Reparações Navais, Lda., na Amora, Seixal. Sucessora dos Estaleiros Venâncio, com 70 anos de actividade, tem trabalhado para os armadores do tráfego local e a própria Marinha militar. A família Venâncio entrou em nova aposta, o Tagus Yacht Center, no Cabo da Marinha, na Amora, destinado a dar apoio a embarcações de recreio, dispondo de uma doca flutuante para embarcações até 300 toneladas e 6,5 m de boca.

SAMUEL & FILHOS, Lda. Na Azurara em Vila do Conde, Fundada em 1935, reabre em 1948. Grande construtor de madeira, de traineiras e arrastões, tem sido con-

tratada para construir as réplicas de caravelas, nau, barcos rabelo e outros barcos típicos. Em 1993 transferem-se para a margem Sul do rio Ave, em condições muito melhoradas.

UNIÃO CONSTRUTORA NAVAL, Lda. em Vila do Conde, Constituída em 1976, está desde 1990 sedeadada em Vila do Conde. Constrói pequenas embarcações de alumínio marítimo para a frota de pesca local.

NAUTIBER – Estaleiros Navais do Guadiana na Ponta de Santo António, Vila Real de Santo António.

Conjunto de três empresas, trabalhando para a frota de pesca, recreio e marítimo turística.

SOPROMAR – Estaleiro Naval de Lagos em Lagos.

De apoio à marinha de recreio.

REPLICA FIEL – Estaleiro Naval.

É um caso muito particular de associação entre um entusiasta, o IST e o ISQ, que aqui fica registado sem tempo para nele falar.

CECÍLIO & CARLOS SANFINS Lda., no Talaminho – Amora.

JAIME FERREIRA DA COSTA & IRMÃO, em Sarilhos Pequenos na Moita.

ESTALEIROS NAVAIS IRMÃOS VIANA, em Poço da Barca, na Póvoa do Varzim.

MEC – MADEIRA ENGINEERING, no Funchal.

TECNINÁUTICA – Emanuel Oliveira, em São Roque, Ilha de S. Miguel (embarcações em fibra até 12 metros).

MADEIROMANO – Carpintaria e construção naval Lda., na Prainha, Ilha do Pico (embarcações de madeira até 30 metros).

SICNAVA – Praia da Vitória na Terceira (construção em alumínio, embarcações até 15 metros).

FIBROMAR – Santo Amaro do Pico (embarcações de fibra até 15 metros).

1.3 Subcontratação – empresas de instalação

Muito seria de desejar que o tecido industrial das empresas especializadas nas numerosíssimas áreas de intervenção da engenharia naval se tivesse multiplicado e desenvolvido. A indústria de construção naval, como afinal a grande maioria das grandes indústrias, transformou-se numa indústria de montagem. Sempre foi assim na construção civil, é assim na indústria automóvel, é assim na indústria aeronáutica. Tardou mais na indústria naval, sempre conservadora e arrogando-se, ora com razão, ora sem ela, características de especificidades muito próprias. Recordo com saudade, mas sem saudosismo, o orgulho dos Estaleiros Navais de S. Jacinto, com as suas, entre outras, oficinas de mobiliário e fundição, e a sua proclamada auto-suficiência no aprestamento, para não falar do nosso bem conhecido Arsenal do Alfeite, onde por razões válidas e outras bem pouco válidas, também se respondia a todas as necessidades do navio, da quilha ao galope dos mastros.

Os grandes estaleiros, Lisnave, Setenave, ENVC, Arsenal, nasceram e seguiram numa lógica de auto-suficiência, com uma mão-de-obra muito numerosa, incluindo as

mais diversas especialidades. Foram evoluindo, a ritmo diferente, com redução da sua mão-de-obra própria e recurso à subcontratação.

Evolução necessária mas perversa ou antes propícia a uma melhoria de qualidade?

As alterações e transformações, com raras excepções não são boas nem más, dependendo da forma como são feitas.

Em abstracto, o recurso à subcontratação de uma entidade especializada numa determinada área, seja o isolamento, a pintura, o ar condicionado, instalações eléctricas, etc., será positivo. A empresa especializada está vocacionada para atingir maiores níveis de qualidade e produtividade, mas isso pressupõe que ela é realmente especializada e que consegue sê-lo porque tem um mercado com dimensão suficiente para levar a cabo uma melhor formação do seu pessoal, acompanhando a inovação e os avanços tecnológicos. Se o mercado é reduzido e dividido por várias empresas, afinal a empresa especializada é um mero biscateiro, com a agravante de não conhecer as particularidades do estaleiro contratante, as suas necessidades concretas, formas de trabalhar, requisitos específicos. Não há aumento de qualidade, não há aumento de produtividade e haverá certamente um grande aumento da irresponsabilidade com desrespeito de prazos e condições.

Foram várias as empresas que se criaram à volta da Lisnave e da Setenave e também mais recentemente à volta dos ENVC para fornecer serviços especializados, com resultados muito variáveis, do bastante bom ao bastante mau. O problema maior residiu sempre na dimensão e constância ou inconstância do mercado.

Podemos indicar como empresa nascida neste enquadramento a IRONTEC – Indústria Naval S.A., sediada em Setúbal com 150 trabalhadores e actuando na área da metalomecânica, caldeiraria, tubos, veios e hélices.

Nesta categoria podemos também agrupar a MENAVAL, Construção e reparação naval e metalomecânica, Lda. fundada em 1988 em Setúbal, pois embora também tenha actividade independente, ao dispor de instalações no Parque da Lisnave na Mitrena está em condições privilegiadas para trabalhar para a Lisnave.

Um outro exemplo desta filosofia, seja embora com alguns aspectos *sui generis*, decorrentes da dimensão de mercado, foi a ENI – Electricidade Naval e Industrial, S.A., criada no seio da Lisnave para fornecer todos os serviços de electricidade naval à Lisnave, mas trabalhando igualmente para terceiros fora do universo Lisnave, constituindo-se numa empresa especializada de elevada capacidade e qualidade.

Como já referi, o conceito nunca assumiu entre nós grande nível de aplicação. A realidade que neste campo tive ocasião de observar em Espanha, nos seus tempos de grande actividade de construção naval, nunca foi transferível para Portugal e muito menos no presente. É um campo em que a dimensão do mercado é muito condicionante. A mobilidade na prestação dos serviços é limitada. Sendo a maioria das subcontratações referenciáveis de trabalho intensivo, a sua competitividade à distância é mínima, crescendo rapidamente os custos com a deslocação do pessoal e como tal para alcançar uma boa rentabilidade é necessário uma concentração geográfica de clientes que assegure trabalho permanente.

Mas mantém-se o conceito, que é válido e indispensável, devendo ser sujeito na sua aplicação a um escrutínio muito rigoroso.

1.4 Indústria auxiliar do naval

Retiramos esta designação “do naval” do recente estudo da AIN – Associação das Indústrias Navais, “Visão sectorial da indústria de construção e reparação naval” onde se afirma, com propriedade, que esta actividade, da construção e reparação naval, assenta em subempreiteiros.

A designação de indústria auxiliar do naval abrange todas as actividades fornecedoras de serviços, materiais e equipamentos da indústria de construção e reparação naval.

Começemos por fazer uma comparação com outras indústrias.

Com frequência se refere a importância da construção civil e do mercado imobiliário no desenvolvimento do país, de um qualquer país.

Na construção de uma casa, considerando todo o seu acabamento e apetrechamento, intervém todo um mundo de materiais e equipamentos, de saberes, de técnicos e especialistas. O volume de mão de obra e de materiais e equipamentos é muito elevado e embora o nível tecnológico tenha tendência a subir e nalgumas construções de luxo assuma elevados níveis de sofisticação tecnológica, em termos gerais estão em causa indústrias e tecnologias pouco exigentes a que o saber e a indústria nacional respondem sem dificuldade.

A construção naval repete em moldes idênticos o que descrevemos para a construção civil. Um navio é uma cidade que exige e integra toda a infinidade de facilidades próprias da vida humana e como as exigências dos que vivem a bordo, por desejo e por imposição legal, têm vindo a aumentar exponencialmente, um qualquer navio, desde a pequena embarcação de pesca ao gigantesco navio de cruzeiro, é um concentrado de aparelhagem e de aplicações técnicas que atravessam todo o arco do saber humano.

Há no entanto uma diferença profunda no nível de exigência dos materiais e equipamentos a utilizar em terra e no mar. Em respeito pela qualificação da assistência não me vou alargar em mais considerandos, pois todos sabemos quanto mais resistentes têm que ser todos os elementos integrados na construção naval em relação aos esforços dinâmicos, às vibrações, à agressividade do meio ambiente.

Os materiais e os equipamentos têm que respeitar especificações muito mais exigentes e quando se tem a ousadia de aplicar a bordo materiais e equipamentos “terrestres”, mesmo de elevada qualidade, se o desastre não for imediato, é porque ficou em suspenso para, a médio prazo, se manifestar no pior momento.

Mas daqui resultam consequências muito penosas para a indústria nacional. Nem sempre estará apetrechada ou consciente dos requisitos para produzir “naval” e quando se decide a arriscar será confrontada com a reduzida e insuficiente dimensão do mercado nacional. Mesmo antes da abertura de mercados, que a globalização tornou ainda mais ampla, a nossa indústria auxiliar naval teria que ser necessariamente internacional, teria que produzir com os olhos na exportação. O primeiro mercado seria naturalmente o mercado espanhol. É bem conhecido o protecçãoismo espanhol e também, sejamos honestos, o nível atingido pela indústria auxiliar naval espanhola. O mercado auxiliar naval espanhol foi enorme, ainda é grande, mas não é fácil.

Na minha passagem pelo Arsenal do Alfeite, na qualidade de comprador de materiais e equipamentos para aplicar nos navios e mesmo descontando a minha confessada obsessão de comprar nacional, senti bem as dificuldades em identificar fornecedores no mercado nacional capazes de satisfazer as nossas necessidades, já não falando de componentes com requisitos adicionais derivados do uso militar, bastava o ser naval, o destinarem-se a ser aplicados em navios. E de igual modo recordo como era exíguo o número de fabricantes nacionais certificáveis. Fruto de uma luta de anos, na RINAVE conseguimos publicar um folheto com uma ou duas dezenas de componentes certificados, que em vez de, com o tempo, irem crescendo em número, iam saindo do livro, que continuávamos a publicar por dever de ofício.

Memórias do século passado que em nada melhoraram no presente, tendo antes deixado de fabricar no país alguns dos poucos materiais e equipamentos então disponíveis, tais como cabos eléctricos, válvulas, guinchos, eléctrodos, cabos diversos de massa e metálicos, quadros eléctricos e pouco mais.

Meramente a título de exemplo citaremos duas pequenas empresas trabalhando no âmbito naval, a FUNDIBRONZE – Fundação e Oficina de Equipamentos Marítimos e Industriais Lda., estabelecida em Peniche e a BRAGAHIDRÁULICA – Comércio de Equipamentos Industriais e Navais Lda. actuando no sector óleo-hidráulico, estabelecida em Braga.

Recentemente a CERTIF – Associação para a certificação fez público a certificação de contraplacado marítimo para aplicação na indústria naval. Citação avulsa para confirmar que alguma coisa vai mexendo.

Com implantação internacional, e tanto podendo ser incluídas na subcontratação, como na indústria auxiliar, citaremos EID – Empresa de Investigação e Desenvolvimento de Electrónica, S.A. com a concepção e fabricação de sistemas e equipamentos de comunicações navais, gestão de redes de comunicação, sistemas de processamento de mensagens e de controlo de tráfego marítimo, a EDISOFT – Empresa de Serviços e Desenvolvimento de Software, S.A., desenhando sistemas de comando e controlo de armas e sensores de navios militares, de sistemas integradores de informações em plataformas navais e a EMPORDEF - TI, -Tecnologias de Informação S.A., especializada em produtos e serviços nas áreas de simulação, treino, sistemas de teste e suporte à manutenção, trabalhando essencialmente com a Força Aérea. Todas estas três empresas pertencem ao universo EMPORDEF – Empresa Portuguesa de Defesa (SGPS) S.A.

Finalmente com actividade não especificamente naval, mas com importantes aplicações navais, podemos citar várias empresas, algumas de grande dimensão, como a EFACEC.

Manifestando sensibilidade para o problema da indústria auxiliar, para a necessidade de criar dimensão e aceitar a realidade da globalização e a necessidade da internacionalização a Associação das Indústrias Navais é parceira no Projecto AUX-NAVALIA destinado a aumentar a competitividade da indústria auxiliar naval.

É um programa integrado no programa europeu Espaço Atlântico, no qual foram definidos 12 campos de acção, designados como 12 grandes actividades homogéneas, sendo fácil identificar alguns dos problemas básicos do sector.

Registemos algumas dessas actividades:

- Programa de concentração sectorial de indústrias auxiliares;
- Plano de colaboração da indústria auxiliar com os Centros Tecnológicos sectoriais;
- Internacionalização da indústria auxiliar através da identificação das oportunidades de negócio;
- Agrupamento transnacional inovador das indústrias auxiliares da construção naval;
- Desenho de instrumentos financeiros adaptados à indústria auxiliar.

Termino este capítulo com uma observação e um apelo. A exportação constitui um imperativo, um requisito de sobrevivência. Será muito difícil a uma empresa lançar-se no mercado internacional sem se ter afirmado no mercado nacional, o que também significa aí ter cometido os seus erros, tê-los identificado e corrigido. O mercado nacional tem de servir de cobaia, exigente e responsável. E entre as cobaias têm de ser os organismos públicos, as Forças Armadas em particular, a dar o exemplo, correndo riscos, dando a mão, sendo equilibradamente exigentes, sendo parceiros na procura da excelência. Tendo experiência dos dois lados da barricada sei com que frequência se falha clamorosamente nesta batalha que devendo ser contra terceiros se transforma em luta entre parceiros. A facilidade com que organismos públicos importam artigos dos mais banais, papelarias da Suécia para dar um exemplo, roçam o meu conceito de traição.

2. OS SERVIÇOS

2.1 Sociedades de classificação

Deveria ser esta a matéria em que me sentiria mais motivado e à vontade. Bem pelo contrário será aquela em que sinto condicionado, frustrado, titubeante, réu de um passado para que olho com muita dificuldade.

As Sociedades de Classificação terão sido na área naval das entidades cujas características societárias, nos últimos cinquenta anos, mais se alteraram. De entidades soberanas, incontestáveis, cuja palavra fazia fé e era definitiva, alicerçadas em rígidos princípios de ética e de independência, funcionando estatutariamente e/ou efectivamente segundo regras de verdadeiras Fundações, sem afã de lucro, evoluíram para sociedades comerciais, com grande afã de lucro, em luta aberta pela conquista de mercado, pouco ou nada as distinguindo das normais companhias de comércio, mesmo aquelas que estatutariamente continuam a ser ou até passaram a ser Fundações.

O uso do título e das prerrogativas legais atribuídas às Fundações para fins menos transparentes não é, longe disso, um exclusivo português.

Mas essa faceta, no meu entender, será no contexto desta apresentação o que menos interessará.

As Sociedades de Classificação sempre foram, e continuam a ser, dos maiores depositários da ciência e engenharia naval e dos maiores responsáveis pela sua evolução e avanços. A Universidade ensina e investiga, os centros de produção, estaleiros e afins,

produzem, ou seja, aplicam a ciência. As Sociedades de Classificação investigam e acompanham a produção, aliam a teoria à prática, a ciência pura à aplicação concreta.

Desde longa data encontram-se estabelecidas no nosso país todas as grandes sociedades de classificação, com delegações de maior ou menor dimensão, mas nenhuma delas atingiu entre nós dimensão susceptível de promover ou influenciar de forma tangível a investigação, o desenvolvimento ou as técnicas navais. Aquelas que criaram Comitês Técnicos nacionais fizeram-no com a mera intenção de criar influências, lobby. Não sei se em algum caso terão sido precursoras do negócio das sucatas e robalos, embora não tenha indicadores nesse sentido. A prática consistia em convidar entidades ligadas ao meio naval, não necessariamente técnicos, mas sempre com prestígio e influência, cuja presença granjeava brilho e reputação à Sociedade. Em alguns casos a sua actividade visível limitava-se a um almoço anual. Não assim noutros países em que os respectivos Comitês Técnicos tinham real dimensão técnica, apresentavam propostas técnicas susceptíveis de influenciar Regulamentos e Normativos, as famosas Regras das Sociedades.

A dimensão assumida pelo negócio de reparação naval, com a entrada em funcionamento dos estaleiros da Margueira, promoveu o crescimento das delegações (stations, como são chamadas) das sociedades de classificação, flutuando a dimensão e especialização do seu pessoal técnico em função das características dos navios que afluíam ao estaleiro e da respectiva classificadora. Um exemplo extremo dessa correlação foi o Det Norske Veritas – DNV, que acompanhando o grande número de navios nórdicos, classificados DNV, que acorriam à Margueira e posteriormente à Setenave-Lisnave, e que assim passou de uma classificadora secundária ao grupo de líderes, Lloyd's Register, American Bureau e Det Norske Veritas.

No entanto, nem neste momento de euforia, que nunca arrastou a construção, se chegou a instalar em Portugal um escritório de aprovação de planos, de qualquer das classificadoras. Espanha, com uma pujante indústria de construção, teve direito a escritórios de aprovação de planos, de extensão variável conforme as classificadoras. Há uma grande mais valia associada a estes departamentos. São obrigados a uma elevada competência técnica, implicando formação avançada em permanente actualização que lhe permita acompanhar a possível complexidade e novidade dos projectos submetidos a aprovação. São receptores de tecnologia e de inovação e têm a possibilidade de acompanhar o acerto das soluções adoptadas através do trabalho das stations quer na fase de construção quer ao longo da vida das unidades classificadas através das vistorias de manutenção de classe.

É neste contexto que surge a RINAVE, em 1973, no virar da euforia naval para uma crise que não parece que tenha fim. Não vou contar a história da RINAVE, não sou suficientemente masoquista que me dê para contar a história mais triste da minha vida, mas acreditem que é uma história que merecia ser estudada, um verdadeiro caso de estudo ou case study.

Desejou-se criar uma base de desenvolvimento tecnológico, um ninho de engenharia naval, onde os técnicos, engenheiros navais em especial, tivessem a possibilidade de aliar a teoria à prática. Por longos períodos foi o primeiro empregador nacional de engenheiros navais. Era indiscutivelmente uma iniciativa de marcado interesse, à sua medida, no contexto da engenharia naval em Portugal. Houve quem a entendesse e lhe desse o

seu apoio, mas outros, com indiscutíveis responsabilidades, não entenderam ou não quiseram entender o interesse nacional da iniciativa. Com a ajuda de alguns conseguiu feitos que pareciam impossíveis. Morreu na praia.

Disse que ao longo de muitos anos a RINAVE foi o maior empregador dos engenheiros navais. Esta constatação tem um significado especial que convém enfatizar. A RINAVE era uma empresa desejada pelos engenheiros com ambição de fazer engenharia porque proporcionava simultaneamente o contacto com a realidade física da actividade industrial, construção e reparação naval e com a concepção de engenharia, da qual estava por definição excluído o projecto, mas incluindo os cálculos e demais passos para sua verificação com vista à aprovação, a atribuição da classe. A dimensão da empresa e a filosofia internamente estabelecida faziam com que todos rodassem por ambas as situações. Difícilmente um engenheiro encontraria no nosso limitado meio, ambiente mais desejado.

Face negativa da moeda, a reduzida dimensão, o restrito contacto internacional, a limitada variedade de trabalhos. As tradicionais limitações nacionais, que a incipiente internacionalização não chegou a ultrapassar. A RINAVE, com as responsabilidades próprias de uma Sociedade de Classificação, levava a cabo todo o processo de outorga de classe e portanto também a aprovação dos planos dos navios por si classificados. Nenhuma das classificadoras internacionais suas apoiantes ao longo do tempo, DNV e Bureau Veritas, criaram em Portugal um escritório de aprovação de planos, opção compreensível. Mas no caso do BV, com alguns contornos picantes, houve tempo para promessas de um centro de aprovação, um pouco na linha das apetitosas contrapartidas nunca cumpridas. E houve quem tivesse a ingenuidade de acreditar.

Estou alongando-me nesta análise, porque julgo haver neste caso muito a aprender e erros a evitar.

O mais clamoroso de todos os erros foi o divórcio entre a Sociedade de Classificação e Registro e a Escola, entenda-se o IST, com o seu curso de engenharia naval e o Centro de Engenharia e Tecnologia Naval. É meu convencimento que se a relação entre estas duas entidades tivesse sido pelo menos uma relação de normalidade, talvez o projecto RINAVE, tal como ele foi congeminado, de uma Sociedade de Classificação e Registo de navios ao serviço do País, ainda estivesse a produzir os seus frutos. Qual a razão desse divórcio? Incompatibilidades pessoais, feitos, para usar uma linguagem terra a terra. Porquê então falar nisso? Exactamente porque esta tem sido a razão do insucesso de muitas e muitas iniciativas de valor, nos mais variados sectores da actividade nacional. Será que conseguiremos aprender que é a união que faz a força, verdade que se torna mais impositiva em tempos difíceis como os que temos para percorrer.

Antes de terminar o capítulo façamos uma referência às Sociedades de Classificação estabelecidas entre nós.

Em primeiro lugar o Lloyd's Register, o mais antigo Registo de Classificação, em plena comemoração dos 250 anos do seu nascimento em 1760, e também o que há mais tempo trabalha entre nós.

O seu nome aparece em todos os sectores de actividade naval e industrial. Ainda hoje usufrui do invejável privilégio de ser apontado para classificar ou aprovar grandes encomendas e investimentos porque sempre indicamos o Lloyd's. Lembrem-se do tempo em que se comprava IBM porque não era preciso justificar? Com o Lloyd's ainda é assim em muitas áreas, também já foi assim no campo naval da classificação de navios, mas aqui esse autêntico monopólio há muito que terminou.

Uma observação marginal. Por mais inesperado que pareça, neste país dito de marheiros, que só foi grande enquanto viveu no mar, do mar e para o mar, quando falamos em Lloyd's, quase sempre nos respondem com um ar entendido; pois, os seguros...

No campo da marinha de pesca o Bureau Veritas manteve uma forte tradição e uma posição de vantagem, com exclusão da classificação dos maiores navios em que funcionava o tal mito Lloydiano. Mesmo com a forte redução da marinha de pesca, o BV que foi durante muito tempo a segunda classificadora em Portugal, continua a lutar por essa posição em paralelo com o Germanischer Lloyd o American Bureau e o Det Norske Veritas. Pertenciam ao Bureau Veritas as Regras mais completas para a construção em madeira, e praticamente as únicas usadas entre nós. O Norske Veritas também tem umas Regras para construção em madeira, que são fortemente baseadas nas técnicas de construção nórdicas. Até quase ao final do século passado só havia edição em norueguês. Mas nesta matéria, da construção em materiais tradicionais ou na actual fibra de vidro ou nos sofisticados Kevlar e similares, poderão saciar as vossas curiosidades na última sessão em que teremos connosco o estudioso e especialista na matéria, o Sr. Eng. Óscar Mota.

Na importante área do off-shore, tirando partido do grande desenvolvimento nas águas norueguesas do Mar do Norte, da indústria de extracção do petróleo, bem assim como em outras áreas de ponta tecnológica, tomou avanço o Det Norske Veritas. Tem sido nos últimos tempos líder na inovação e diversificação de ofertas, algumas muito inventivas. Pioneira no lançamento de novas classificações, sub-classes e complementos de classe, oferecidos no mercado num marketing agressivo, ancorado numa forte investigação, que não excluem, desculpem-me a ousadia da caracterização, nulidades técnicas com óptima apresentação comercial.

Depois de muitos anos de ausência voltou a ter representação entre nós o Registo Italiano, o RINA, com o qual em âmbito internacional, se criavam confusões com a RINAVE, por semelhança de acrónimos.

Sem significado para Portugal é de registar a politica do American Bureau of Shipping de descentralizar as aprovações por três grandes Centros, um no Oriente, em Singapura, outro na Europa, em Londres e o terceiro nos EUA em Houston, onde está igualmente instalada a sede da Sociedade.

2.2 Gabinetes de projecto

O Projecto pode ser produzido no estaleiro construtor ou em Gabinete independente, havendo, como em tudo, vantagens e inconvenientes em cada uma das opções.

Entre nós todos os estaleiros de média dimensão tinham a sua sala de desenho, o gabinete de projecto. Era o caso dos Estaleiros de S. Jacinto, Mondego, Parry & Son. Os ENVC e o Arsenal do Alfeite, atingiram uma boa capacidade e qualidade de projecto. A LISNAVE, e mesmo a SETENAVE, não obstante esta ter nascido como estaleiro de construção, variaram ao longo dos tempos. Ao nível dos Armadores, mais fruto do interesse e entusiasmo dos respectivos quadros responsáveis, funcionaram alguns gabinetes técnicos de apoio. Neste contexto adquiriu algum desenvolvimento a PROMARINHA, para apoio ao Grupo CUF.

Actualmente, rompendo uma longa tradição, os ENVC que desenvolviam o projecto das suas construções ou pelo menos controlavam os projectos adquiridos, passaram a comprar os projectos dos navios encomendados, ou a construir navios segundo projecto do armador, com alguns insucessos que infelizmente chegaram à praça pública.

A história do Arsenal do Alfeite é mais complicada. Desde a década de 80 do séc. passado que só trabalha para a Marinha o que condiciona o desenvolvimento da sua capacidade projectista. Mesmo nesta situação limitativa desenvolveu ferramentas informáticas actualizadas com grande capacidade e os seus últimos projectos, seja embora de pequenas embarcações, são dignos dos maiores encómios e atestam a capacidade dos seus técnicos; assim lhe fosse dada a oportunidade de maiores voos.

Que rota tomará debaixo do novo enquadramento empresarial? Ler a legislação é de pouca ajuda. Pessoalmente acho que permite todos os caminhos, como em rigor já acontecia com o falecido Arsenal, mesmo enquanto órgão de execução de serviços da Marinha.

Finalmente por iniciativa e grande esforço de alguns Eng. Construtores navais estabeleceram-se alguns centros de projecto, muito ligados ao técnico criador, destinados a desaparecer com a desistência ou esgotamento ou morte do promotor, como é o caso da FANEMA, da NAUTIS, dos Gabinetes dos Eng. Vilela, do Eng. Nascimento e do Eng. Pyrrait.

Mantendo esta última linha têm-se criado alguns gabinetes da iniciativa de Eng. mais jovens, que tirando partido das novas tecnologias e da aplicação intensiva da informática, conseguem com meios humanos muito escassos, dar resposta a solicitações mais variadas, no âmbito do projecto propriamente dito, mas essencialmente no cálculo, na definição de condições Regulamentares e do âmbito das Convenções internacionais e na assistência e consultadoria a armadores e gentes do mar.

São exemplos deste tipo de iniciativa MIDSHIP, VERA NAVIS, OCTODALON, PROJECTO 77, EUROSIDE.

Neste conjunto de intervenientes tem o seu papel o Centro de Engenharia e Tecnologia Naval do IST.

Qual a vantagem de um estaleiro ter o seu centro de projecto? Quando o projectista tem conhecimento das técnicas, ferramentas, capacidades, procedimentos e até manias

do estaleiro executante, podendo as partes comunicar e interagir facilmente, as escolhas permitidas pelo projecto deverão ter em consideração todos esses parâmetros. As soluções adoptadas devem ser, dentro dos critérios de optimização a respeitar, as mais adequadas à realidade do estaleiro, começando pela formação do pessoal até aos meios físicos, carreiras de construção, meios de elevação, etc.

Toda esta interacção comporta o risco do excesso. O navio é enformado, aliás deformado, em função dos meios disponíveis. O armador receberá o que não deseja, mas aquilo que ao estaleiro mais convém. No limite poderá até verificar-se que o navio seja uns metros mais curto para caber na carreira, como se narra na pictórica história da Eng. Naval Portuguesa, em relação ao NRP “S. Gabriel”.

Para o meu gosto, a solução mais interessante, passa por obter um ante-projecto num gabinete de projecto, onde consiga fazer passar os meus requisitos operacionais, ante-projecto esse que entrego ao estaleiro construtor com a função de o desenvolver, adaptando-o às suas práticas, com a liberdade possível de interpretação, mas sem permitir desvios do cumprimento dos requisitos. O estaleiro deverá assumir a responsabilidade integral do projecto, não lhe servindo de escusa o ter recebido um ante-projecto para desenvolvimento. Se não é exequível deve denunciar a situação e, se for o caso, propor soluções alternativas ao Armador.

Também os estaleiros mais pequenos aproveitaram as possibilidades oferecidas pela informática e montaram os seus próprios centros de cálculo e projecto como é o caso da NAVALRIA e dos ESTALEIROS NAVAIS DE PENICHE.

2.3 IPTM – Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I.P.

O IPTM foi criado em 2002, sendo descendente do Instituto Marítimo-Portuário criado em 1988. É um Instituto Público integrado na administração indirecta do Estado, dotado de autonomia administrativa e financeira.

Tem por missão regular, fiscalizar e exercer funções de coordenação e planeamento do sector marítimo-portuário e regulamentar as actividades desenvolvidas neste sector.

Entre as suas atribuições, no contexto desta exposição, devemos destacar:

- assessorar o Governo na definição da política nacional para os portos, transporte marítimo, segurança marítima e portuária e participar na definição das políticas de ensino e formação no sector marítimo-portuário;
- regular e supervisionar a actividade das entidades que operam no sector marítimo-portuário;
- intervir na administração dos portos sujeitos à sua jurisdição e prestar ou assegurar a prestação de serviços relativos ao funcionamento dos portos, designadamente na assistência aos navios e no controlo da segurança de navegação; e
- promover e incentivar a navegação da via navegável do Douro.

O IPTM dispõe de uma Biblioteca muito enriquecida com os fundos documentais provenientes dos organismos que precederam o Instituto. A Biblioteca é acessível ao público em geral e tem fundos temáticos, entre outros, em Construção naval, Navegação e segurança marítima, Tecnologia do navio Direito marítimo.

3. FORMAÇÃO

3.1 Instituto Superior Técnico

O IST é o principal centro de formação em engenharia naval do país e em sentido restrito será mesmo a única sede de tal ensino. Pena é que o curso de engenharia naval do IST passe actualmente por um regime bizarro que terei alguma dificuldade em explicar.

O acordo de Bolonha visa dois importantes objectivos, que simplificando identificaremos da seguinte forma:

Intensificação e facilitação da circulação de estudantes e profissionais no seio da Europa e criação de currículos escolares promovendo a entrada no mercado de trabalho com três anos de ensino universitário, a licenciatura à moda de Bolonha.

A sua implantação em Portugal fez-se de uma forma particularmente célere e com grande agilidade administrativa.

No caso da engenharia naval, que é o que aqui nos interessa, foi criada a licenciatura (3 anos) e o mestrado (mais 2 anos), ou seja, e em oposição à generalidade dos cursos do IST, em naval não se optou pelo curso coerente de 5 anos, isto é, não há o chamado curso integrado. Dir-se-ia que se estava criando um sucedâneo dos engenheiros técnicos ou bacharéis de engenharia naval, para imediata integração no mercado de trabalho. Mas acontece que o curriculum do curso não integra um mínimo de cadeiras da especialidade naval sendo de todo inaceitável que se apresentem no mercado como licenciados, seja embora post-Bolonha, em engenharia naval, com um total de 25,5 créditos em cadeiras da especialidade de um total de 225 créditos, ou seja 11% de créditos da especialidade. No 1.º semestre do 1.º ano Introdução à engenharia naval e no 2.º semestre Desenho de construção naval. Em todo o segundo ano não há uma única cadeira da especialidade. Finalmente no 3.º ano há três cadeiras, Arquitectura Naval no 1.º semestre e Hidrodinâmica e Hidrostática no 2.º semestre. Assim se cai no ridículo e se desprestigia o IST. Mas a Escola tem consciência disso porque no seu sítio oficial esclarece a situação. “A Licenciatura em Ciências de Engenharia – Engenharia e Arquitectura Naval está particularmente vocacionada para o prosseguimento de estudos de segundo ciclo de natureza tecnológica, conducentes ao grau de Mestre, permitindo elevados níveis de escolha e mobilidade na sua área de especialidade e em áreas afins. A formação que possibilita o exercício da profissão de engenheiro naval é conferida apenas pelo segundo ciclo de estudos: o Mestrado em Engenharia e Arquitectura Naval.

Bem podiam dispensar-nos deste tipo de enganos.

Mas se a licenciatura, tal como foi estruturada é um embuste, o mestrado, ou seja o curso completo tem qualidade e os seus formandos têm tido emprego assegurado no

mercado de trabalho. Nos últimos anos o número Cláusio tem sido reduzido para dez unidades acabando por entrar em média uma dúzia de alunos, mercê das quotas especiais. A estes junta-se uma dezena de estrangeiros, espanhóis, brasileiros, noruegueses, belgas, etc. em regime de Erasmus ou na base de Parcerias com outras escolas.

Anualmente saem 4 ou 5 engenheiros que, como dito, encontram emprego sem dificuldade, sendo frequente a procura de engenheiros navais exceder a oferta.

Os engenheiros recém-formados são essencialmente absorvidos pelos estaleiros e pequenos gabinetes de projecto, sendo significativo o número daqueles que emigram, com destaque para a indústria de off – shore da Noruega. Por estes dias um estaleiro nacional, concretamente NAVALRIA, mantinha há já algum tempo, a procura de dois engenheiros navais, sem conseguir resposta, o mesmo lhe estando a acontecer em relação ao recrutamento de um técnico oriundo da Escola Náutica.

O próprio IST, na figura do Centro de Engenharia e Tecnologia Naval (CENTEC) continua a ser o maior ou um dos maiores empregadores de recém-formados, conforme os fundos que habilmente, honra lhe seja feita, vai angariando. Faz-me lembrar aqueles raros animais que se alimentam dos seus próprios ovos que se supõem destinados a assegurar a continuidade da espécie. Aberrações da natureza. Refiro-me aos animais, obviamente.

As frentes de trabalho ou grupos de investigação do CENTEC correspondem a áreas de indiscutível interesse, a saber: Dinâmica e Hidrodinâmica Naval; Estruturas Navais; Ambiente Marinho; Segurança, fiabilidade e Manutenção.

Não consigo resistir a colocar uma questão, que ultrapassa os meus conhecimentos, mas que terá na assistência, estou certo disso, comentadores informados que poderão responder. O Centro de Engenharia e Tecnologia Naval, unidade “reconhecida e financiada pela Fundação para a Ciência e a Tecnologia”, mercê da agilidade dos seus condutores, foi angariando ao longo dos anos, fartas dezenas de milhares de euros. Qual a influência do Centro no complexo da indústria naval ou ainda menos restritivamente, no mundo naval?

3.2 Escola Naval

No respeito da assistência evitaremos perder tempo a informar o que todos sabem, mas julgo que mesmo considerando a qualificação da assistência há campo para alguma informação e comentários.

Do sítio oficial da Escola Naval transcrevemos alguns passos.

“A Escola Naval é um Estabelecimento de Ensino Superior Público Militar que tem por missão principal formar os alunos que a frequentam para o exercício das funções de Oficiais da Armada.”

A Escola ministra os Cursos de Marinha, Engenharia Naval ramo de Mecânica e Engenharia Naval ramo de Armas e Electrónica, Administração Naval e Fuzileiros, todos eles com o grau académico de Mestre, segundo a designação de Bolonha.

“A Escola Naval tem ainda a incumbência do processo de admissão, supervisão académica e formação militar – naval dos alunos que frequentam o curso conferente do grau académico de mestre na Faculdade de Medicina da Universidade de Lisboa, destinados ao quadro de médicos navais.”

Desde 2008 a Escola Naval é responsável pelo ensino superior politécnico na Marinha, ministrando cursos de licenciatura, segundo Bolonha, nas áreas de Armas e Electrónica, Mecânica, Comunicações, Hidrografia, Informática, Fuzileiros, Mergulhadores, Contabilidade e Administração e Secretariado, que dão acesso aos quadros permanentes da Marinha na categoria de Oficiais.

No contexto desta apresentação será lícito uma palavra especial em relação aos engenheiros construtores navais. Que repousem em paz. Já não se fabricam. Tinham costumes de impertinência intoleráveis. Restam os de antigamente, mas o tempo se encarregará de os extinguir de vez, a menos que qual Fénix renasçam das cinzas.

Agora, significa desde 1986, os engenheiros navais ramo de Mecânica “têm acesso à pos-graduação em arquitectura naval sob a forma de um mestrado, que nos anos mais recentes tem vindo a desenvolver-se no University College London.” Terminada a pos-graduação mantêm-se no quadro comum de Engenheiros Navais. O actual quadro de engenheiros navais é portanto algo heterogéneo agrupando os engenheiros navais do ramo de Mecânica com os engenheiros navais do ramo de Armas e Electrónica, independentemente de possuírem ou não pós-graduações em arquitectura naval ou em “outras áreas de interesse para a Marinha”.

3.3 Escola Náutica

Destinada a formar pessoal para a Marinha Mercante, em particular pessoal embarcado, fornece uma magnífica formação com grande desenvolvimento da componente prática e uma suficiente base teórica.

Transcrevemos do sítio oficial da Escola Náutica a sua caracterização.

“A Escola Superior Náutica Infante D. Henrique é uma escola de ensino superior politécnico público tutelada pelo Ministério da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior. A Escola Náutica é hoje o coração de um moderno complexo de estudos náuticos.

É a única Escola nacional vocacionada para a formação de Oficiais da Marinha Mercante e quadros superiores do sector Marítimo – Portuário nas áreas da Intermodalidade, Gestão e Logística.

Compete-lhe proporcionar uma sólida formação cultural, científica e técnica, desenvolver a capacidade de inovação e análise crítica e ministrar conhecimentos científicos de índole teórica e prática dirigidos ao desempenho das actividades características do sector Marítimo – Portuário.”

Na Escola Náutica são leccionados Cursos superiores, as licenciaturas segundo Bolonha e em alguns casos mestrados já aprovados ou em curso de aprovação, Cursos de Especialização Tecnológica (Cursos de nível IV) e Cursos de Formação especializada.

São os seguintes os Cursos superiores: Pilotagem, Engenharia de Máquinas Marítimas, Engenharia de Sistemas Electrónicos Marítimos, Gestão de Transportes e Logística com dois ramos, o Marítimo e Portuário e o Rodoviário de Mercadorias, Administração e Gestão de Negócios Portuários, também com dois ramos, o ramo de Portos Comerciais e o ramo de Marinas e Portos de recreio.

São os seguintes os Cursos de Especialização Tecnológica: CET de Manutenção e Mecânica Naval e CET de Electrónica e Automação Naval.

Os Cursos de Formação Especializada são leccionados no Centro de Estudos e Formação Especializada que funciona nas instalações da Escola Náutica. Entre os Cursos leccionados devem-se destacar os Cursos conducentes a certificação, em número que ultrapassa as duas dezenas.

No contexto desta apresentação talvez se justifique esclarecer que talvez a sua escola de engenharia continue a ter dificuldade em ser reconhecida pela Ordem dos Engenheiros, porque não tem o quanto baste, no parecer da Ordem, de matemáticas e físicas teóricas, mas continua a formar técnicos que tratam por tu materiais e equipamentos, que são requisitados pela indústria e que pelo mundo fora honram a “*engineering*” portuguesa.

Onde está então o desajuste? Muito simplesmente a Ordem reserva a designação de engenheiro e o acesso à Ordem aos técnicos de concepção, na formação dos quais as ciências básicas são essenciais, matemáticas e físicas. A Escola Náutica forma, como é sua atribuição, e fá-lo com muita qualidade, técnicos de execução, para os quais as exigências das ciências básicas são menores. Em compensação, à custa de modelos, simuladores, equipamento demonstrativo e todo um ensino, virado para a execução, formam-se técnicos que para além de responderem com muito à vontade às exigências da marinha mercante são avidamente disputados pela indústria terrestre, naval e sem ser naval.

Palavras finais

Assim chegámos ao fim. Já não era sem tempo, dirão os ouvintes.

Uma palavra final.

Há um geral consenso que os tempos são de crise, de crise geral e de crise em particular no complexo da indústria naval.

Sempre me ensinaram que era nos tempos de crise que se investia, tal como se deve comprar quando a bolsa está em baixo, para quando chegar a retoma estarmos preparados para arrancar.

Que neste complexo da indústria naval, que envolve tantos e tão diferentes intervenientes, haja quem acredite nesta norma e a ponha em prática.

Muito obrigado pela vossa paciência.

CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAL PORTUGUESAS

A COMPONENTE INDUSTRIAL

Comunicação apresentada pelo contra-almirante
Victor Gonçalves de Brito, em 20 de Abril

1. CONSTRUÇÃO NAVAL

a. Caracterização

A construção naval é uma actividade planeada, com prazos longos de execução, onde a disciplina da organização e a programação das fases de execução das diversas partes do navio são condições de sucesso no plano técnico, no controlo de custos e no cumprimento de prazos.

Do ponto de vista da indústria, existem estaleiros de grande, média e pequena dimensão. Grande parte dos estaleiros de maior dimensão está situada em portos marítimos ou canais e rios de fácil acesso ao mar.

Já os estaleiros médios e pequenos, além de se poderem situar nesses mesmos locais podem também ser encontrados em águas protegidas, rios interiores, lagos, etc.

No caso da construção naval de navios de transporte de grande porte, a localização geográfica do estaleiro não é um aspecto determinante no negócio. O que é essencial é que existam condições para a saída do navio do estaleiro, de modo seguro.

Embora se considere preferível a especialização dos estaleiros, no caso dos de média e pequena dimensão observa-se frequentemente uma grande flexibilidade quanto a tipos de navios produzidos.

Com cada vez maior frequência, a construção de embarcações de recreio, embarcações de serviços portuários e outras, de pequena dimensão, estão a ser feitas em médias séries, em fábricas sem as características clássicas dos estaleiros, com frequência afastadas de locais ribeirinhos.

A construção de navios militares “combatentes” exige especialização e são relativamente poucos os estaleiros capazes, existentes nesse segmento.

Em geral, a construção naval exige capitais elevados mas, com frequência, o retorno do investimento é baixo, o que de algum modo justifica o desinteresse de empreendedores que preferem investir em actividades com menos risco e com taxas de retorno do investimento mais amigáveis.

Enquanto até ao final da década de 60 do século XX, a indústria naval europeia e também da América do Norte eram preponderantes, observou-se nos anos seguintes um movimento para Oriente, sendo hoje a Ásia a principal zona produtora de navios. Mas há que reter que, na Europa, se mantém significativa capacidade de construção de navios

complexos, capacidade de concepção e se detém ainda o conhecimento e a tecnologia de grande número dos equipamentos de bordo.

Embora a tendência seja de ter cada vez mais automação e ter uma força laboral relativamente reduzida com recurso a subcontratação de serviços, a construção naval mantém-se uma indústria de mão de obra intensiva.

Como referido, os ciclos de produção dos navios de maior dimensão e mais complexos são em geral longos e, no caso dos navios comerciais, os contratos obedecem a formatos padronizados no contexto internacional.

Os factores de competitividade identificados na construção naval estão incluídos no quadro apresentado no final da comunicação.

b. Dimensões e tipos de navios

Os navios são talvez das estruturas de concepção humana com mais variabilidade nas dimensões.

Poderão ser agrupados em função do tipo de actividade, o que de certo modo condiciona as dimensões e outras características dos estaleiros construtores. A lista seguinte não é uma classificação exhaustiva:

- Navios do transporte marítimo internacional
- Navios tanque - ramas e produtos
- Navios de carga geral/mista
- Navios porta contentores
- Navios de LNG
- Navios graneleiros
- Ferries roro-pax
- Navios especiais – químicos / transporte de automóveis, etc
- Navios de cruzeiro de passageiros
- Navios militares de vigilância e fiscalização (autoridade do Estado)
- Navios “combatentes”
- Frotas pesqueiras
- Actividades marítimo-turísticas costeiras e de águas interiores
- Navegação de recreio
- Serviços marítimos: rebocadores, ferries locais, embarcações portuárias
- Navios e estruturas especiais: plataformas de investigação, serviço e produção; dragas, guias flutuantes, veículos de serviço submarino, etc.

c. Importância da capacidade de projecto

A capacidade de projecto de concepção é, por si só, uma actividade económica. Mas o seu interesse é reforçado quando é incluído na fileira da construção naval e também nas transformações de navios, contribuindo para a qualificação da empregabilidade do sector, isto é, para que ele não seja visto apenas na óptica das profissões oficiais.

Cabe referir que os estaleiros de construção e os que se dedicam a transformações de navios devem ter capacidade de projecto de produção; considero altamente desaconselhável a subcontratação dessa capacidade.

Em Portugal, onde existe formação de qualidade nas engenharias, há todas as condições para se desenvolver a actividade de projecto naval; este desenvolvimento tem sido prejudicado por ausência de regulamentação profissional, assunto que, presumo, será resolvido a breve prazo.

d. Importância dos fornecedores de equipamentos

Sabendo-se que a indústria auxiliar é quase inexistente no nosso país e que dificilmente se conseguirá massa crítica suficiente para uma adequada implantação, é importante poder recorrer a fornecedores idóneos. Com as correntes dificuldades económicas, com encerramentos, redimensionamentos e fusões de indústrias em toda a Europa, que é a principal fonte do material importado destinado a navios, há que reconhecer ser hoje difícil contar com fornecedores fiáveis. A necessidade do conhecimento profundo do mercado, por parte dos sectores de aprovisionamento, é essencial para evitar situações de ausência futura de sustentação de equipamentos dispendiosos e de substituição complicada, quando os fabricantes deixam de assumir a assistência logística.

e. Valor acrescentado nacional

O valor acrescentado nacional está hoje confinado aos serviços de engenharia (projecto e respectivas verificações, controlo de qualidade, etc.), à mão de obra produtiva e auxiliar, à utilização de equipamento de produção, às subcontratações de serviços e à inclusão de uns raros equipamentos e matérias prima. Longe vão os tempos (há 30 anos) onde se incorporavam todo um conjunto de materiais, acessórios e equipamentos nacionais que, entretanto, deixaram de estar disponíveis.

f. Obtenção de navios para a Armada

A Marinha é hoje o principal armador nacional.

Os navios existentes e a expectativa de aquisição de novos navios, é muito importante para a indústria naval portuguesa. Sabemos que, por razões de capacidade tecnológica e de racionalidade económica, nem todos os navios para a Marinha podem ser construídos em Portugal. Mas estamos convictos que os que podem ser construídos com as capacidades tecnológicas existentes, devem fazer unir os esforços das instituições e das empresas envolvidas para que tais empreendimentos sejam um sucesso e permitam que esses navios possam constituir uma montra do que a Engenharia e Indústria portuguesas podem realizar. A corrente situação com os patrulhas oceânicos não nos deve fazer desanimar. Há que analisar o que se passou e actuar de forma a que este pesadelo seja rapidamente ultrapassado e substituído por outros projectos bem sucedidos, em particular e de imediato com os dois próximos navios.

Na realidade, o que se pretende é que, sempre que possível, os requisitos operacionais se atenham ao seu domínio próprio, que os requisitos de especificação técnica, ou incluam um projecto de engenharia cuja viabilidade tenha sido testada ou se fiquem por requisitos de desempenho técnico, permitindo que o projectista do estaleiro possa desenvolver o navio, na base do “best value for money”, isto é, manter o primado da racionalidade económica observando os requisitos fundamentais. Penso que há que mitigar a tendência do “já agora”, aliás potenciada quando os projectos se arrastam no tempo.

Uma outra alternativa, concretizável a prazo para alguns tipos de navios, poderá ser o desenvolvimento pelo estaleiro de um portfolio de soluções que permitam à Marinha apreciar e aprovar a que melhor se ajusta aos requisitos operacionais, tal como acontece com as aeronaves, as viaturas de combate, etc. Esta será certamente a chave para a resolução do problema, comum a todas as Marinhas, da crescente espiral de preços dos navios.

Uma outra hipótese, no caso de ajustes directos, é a elaboração do projecto por uma equipa conjunta de especialistas da Marinha com especialistas do estaleiro, que desenvolvam um produto que seja simultaneamente capaz para as missões e exequível para a indústria. Creio que este modelo já terá sido de algum modo usado no desenvolvimento do projecto de contrato do NPL.

Todas estas ideias não prescindem dum pré-requisito fundamental que é a competência na estratégia, gestão e tecnologia do estaleiro construtor e, igualmente, a capacidade de assimilar o integral conteúdo do contrato que foi assinado.

Em navios mais complexos, como é o caso do Navio Polivalente Logístico ou do futuro petroleiro de esquadra, caso a construção se venha a concretizar em Portugal, é inequívoco que o estaleiro construtor precisará de apoio técnico externo, quer no projecto quer na construção.

No caso das lanchas costeiras, cujo contrato estará já em pré-execução, tenho uma grande dificuldade em compreender a necessidade de supervisão técnica estrangeira, depois de já de se terem feito navios do mesmo tipo há mais de 40 anos, com excelentes resultados, aliás comprovados por alguns navios dessa classe ainda estarem ao serviço. Refiro-me à classe “Cacine”. E não penso que as competências de hoje sejam inferiores às de então.

g. Pontos fortes e fracos

Sintetizo algumas características próprias do sector:

- É muito sensível à variação da economia global
- É extremamente competitivo
- Possibilita emprego qualificado
- Promove a economia local
- Está incluído no grupo dos bens transaccionáveis
- Constitui um factor de prestígio nacional, dado o carácter internacional do transporte marítimo e das outras actividades que usam estruturas marítimas e navios.

2. REPARAÇÃO NAVAL

a. Caracterização

Do ponto de vista da infra-estrutura industrial, existem algumas diferenças relativamente ao estaleiro de construção, em particular quanto a meios de alagem de navios e ao apetrechamento oficial para efectuar reparações de máquinas, componentes e equipamentos do navio que, normalmente, nas construções vêm já completas da fábrica, directamente para o estaleiro. Hoje vai-se vendo que as reparações desse tipo são subcontratadas, deixando os estaleiros de possuir algumas valências oficiais.

O estaleiro de reparação é caracterizado pela necessidade de acessos com profundidades limítrofes maiores, maiores facilidades de manobra e de atracação, existência de docas ou outros meios de alagem e meios de elevação com algum significado.

Na parte comercial, necessita de dinamismo e grande capacidade de orçamentação em condições de pressão temporal; na produção é necessário grande qualificação técnica e flexibilidade e, acima de tudo, requer-se eficiente gestão dos projectos.

Em regra, a maioria dos trabalhos são rotineiros, sendo as docagens os períodos privilegiados para fazer intervenções que requerem mais tempo do que as paragens em porto.

A actividade dos estaleiros de reparação, sobretudo nos navios de maior porte, é uma actividade perigosa e com significativos constrangimentos ambientais.

b. Valor acrescentado nacional

O valor acrescentado nas reparações é, em geral, percentualmente superior ao correspondente nas construções.

Como referido, o incremento deste valor está relacionado com a execução interna de peças, reparação de componentes, accionamento de soluções de reparação, etc.

c. A manutenção dos navios da Armada

A manutenção dos navios militares é, em regra, significativamente mais complexa do que a dos navios comerciais.

Esse incremento em complexidade é devido ao maior número de sistemas a bordo e à maior densidade volumétrica interna que implica soluções específicas de acessibilidade para a remoção de material, de sequenciação de tarefas mais criteriosa, de maior esforço no controlo da qualidade e nas verificações após a reparação. No caso dos navios “combatentes”, as preocupações com a qualidade e a fiabilidade, as provas de aceitação, as medições dos parâmetros das assinaturas, etc., levam a um significativo aumento do risco do projecto de manutenção e exigem maior qualificação técnica do estaleiro.

No caso nacional, é minha convicção que o modelo adoptado para a manutenção dos navios é basicamente adequado, quer do ponto de vista organizacional, quer ponto de vista técnico, quer ainda nos aspectos logísticos. O facto do estaleiro que faz a maio-

ria da manutenção nos navios da Marinha estar inserido no perímetro logístico da Base Naval é uma enorme vantagem, reduzindo significativamente custos com deslocações e atrasos devidos a transportes de material, facilitando reuniões de gestão de projectos, etc. além, obviamente, das inúmeras vantagens para a própria organização de bordo.

As questões que, ao longo dos anos, têm sido identificadas como causas de deficiências no processo de manutenção dos navios, podem ser resolvidas desde que se actue individualmente ou de forma articulada nessas causas. A insuficiente dotação de recursos humanos existentes nos organismos de Marinha que têm a responsabilidade da gestão, da fiscalização tecnológica e do aprovisionamento de peças sobressalentes, é uma dessas causas; a outra é a ausência de um adequado financiamento da manutenção, em sentido lato que, ao longo dos anos, afectou o fornecimento atempado dos sobressalentes e, por descapitalização, impediu o reapetrechamento do Arsenal.

A manutenção dos navios da Armada em Portugal até ao nível de profundidade razoável do ponto de vista dos direitos de transferência de tecnologia e da racionalidade económica dessa mesma transferência, é muito importante, não só porque permite autonomia de actuação, como porque representa substituição de importações onerosas de serviços, como ainda porque permite desenvolver capacidades internas utilizadas em outras áreas afins. O mesmo quanto às modificações.

d. Transformação e modernização de navios

Trata-se de actividades extremamente interessantes para os estaleiros; em geral necessitam de trabalho de projecto e o valor acrescentado é, em regra, bastante maior do que nas reparações normais.

As transformações nos navios militares são mais frequentes, porque a vida útil destes navios é em regra mais longa. Durante o período de utilização é usual existirem alterações dos requisitos operacionais e existem igualmente alterações decorrentes de obsolescência de índole técnica ou logística, para não falar da introdução de novos requisitos regulamentares.

Com frequência, transformações com algum grau de complexidade requerem um longo período para o desenvolvimento do projecto e obtenção de equipamentos que não estão disponíveis de imediato, e carecem de um apurado controlo de gestão de configuração.

No caso dos navios da Armada, com a incorporação de sistemas “fornecidos pelo Estado”, a coordenação de datas torna-se crucial.

e. Pontos fortes e fracos do sector

Na reparação naval assinalam-se os seguintes aspectos:

- Relativamente à construção, menor influência directa dos ciclos económicos, isto é, é possível uma melhor previsão da procura;
- Menor dependência de financiamento para concretização da actividade e menores durações nos ciclos de actividade dos projectos;

- Menor risco financeiro e, em geral, maiores margens;
- Boas condições para melhoria da produtividade quando se investe em planeamento, organização da produção e introdução de novas tecnologias;
- Diferenciação da capacidade dos estaleiros através da apresentação ao armador de soluções de reparação.

3. UMA REFLEXÃO SOBRE A SUSTENTABILIDADE DO SECTOR – O CASO NACIONAL

A indústria naval nacional, depois das grandes expectativas existentes no início da década de 70 do séc. XX, entrou em declínio com a descolonização e o fim do condicionamento do transporte marítimo para os territórios em África, com a primeira crise do petróleo e, posteriormente, com a abertura do canal do Suez. O abrandamento da actividade das pescas, com a ausência de renovação das frotas, também contribuiu para a redução drástica da actividade em alguns estaleiros e o encerramento de outros, que realizaram actividade meritória ao longo de muitos anos.

A retoma da indústria naval nacional foi tentada, mas nunca se realizou de forma convincente. Considero que essa retoma terá de passar pela internacionalização da actividade, em particular com exportação de navios e embarcações construídas em Portugal ou projectadas no País e construídas algures em cooperação com interesses locais sob supervisão dos estaleiros portugueses.

Não será de descurar a inclusão de algumas empresas portuguesas num centro estratégico europeu da indústria naval que se venha a formar.

É meu entendimento que a actual distribuição dos estaleiros é equilibrada e poderá ser sustentada se lhe forem prestados alguns apoios oficiais para se ultrapassarem as dificuldades conjunturais (tal como tem acontecido em outros países europeus). É necessário o reforço da capacidade de financiamento das empresas para permitir a necessária renovação de infra-estruturas e seu reequipamento e são necessárias medidas facilitadoras da celebração dos contratos de construção em matéria de garantias e de financiamento operacional. O Ministério da Economia deve passar a considerar o sector da indústria naval como um sector de interesse estratégico nacional, com valor acrescentado nas economias locais e com potencial exportador.

Para além das subcontratações de serviços, cujos patamares de qualidade também devem ser apoiados, é minha convicção que não existe massa crítica para a implantação duma indústria auxiliar; contudo alguns nichos de excelência podem e devem ser apoiados.

A modernização dos métodos de trabalho e o incremento da qualidade e da produtividade são igualmente indispensáveis nos estaleiros.

A capacidade tecnológica não se improvisa nem se adquire do dia para a noite. Apenas a continuidade da actividade garante o aumento das competências instaladas e o reforço da credibilidade.

É necessário incrementar a formação profissional em áreas privativas da indústria e é, sobretudo, necessário criar cursos de especialização tecnológica para projectistas (o

sucedâneo dos antigos desenhadores) e tecnólogos (técnicos de manutenção de navios, a exemplo dos técnicos de manutenção aeronáutica).

Há que acelerar a inserção da inovação tecnológica e assegurar metodologias de trabalho renovadas; nem tudo está inventado e nem tudo se pode conseguir por transferência de tecnologia. A sociedade do conhecimento também chegou ao sector naval!

É minha convicção que um esforço conjunto entre o Estado e as empresas poderá permitir a criação dum centro tecnológico, ao qual poderá ficar agregado um gabinete de projecto nacional de prestígio internacional e o aludido sector da formação profissional.

Em matéria de comercialização, preconizo o estabelecimento duma empresa de promoção externa da indústria de construção naval portuguesa que seria, igualmente, um parceiro activo da AICEP nas iniciativas de diplomacia económica e na promoção em bloco da internalização da indústria portuguesa.

Considero ainda que, tal como fez em outros sectores económicos debilitados, o Estado, através da AICEP, devia atrair investimento directo externo para o sector.

A experiência europeia mostra que estaleiro encerrado dificilmente voltará a operar; assim, há que fazer todos os esforços para manter os estaleiros existentes e, se possível, estabelecer alguma pequena capacidade adicional mista (construção/ reparação), devidamente dimensionada, nas Regiões Autónomas, em Sines e no Algarve.

Não resisto a um curta nota estratégica. Observamos que o chamado ordenamento do território, está a restringir cada vez mais a utilização industrial das áreas ribeirinhas quer por razões ambientais quer, sobretudo, pela pressão urbana; não se trata duma situação exclusiva nacional, mas não pode deixar de ser tomada em conta porque, do nosso país, nos estuários e nas zonas portuárias, é notória a desafecção sistemática de espaços anteriormente atribuídos à indústria. Penso que deverá ser um factor adicional na preocupação com a retenção dos estaleiros existentes.

Finalmente, devo referir que a Estratégia Nacional para o Mar aprovada em finais de 2006, quase ignorou a indústria naval. Esqueceu-se que, para aplicar as medidas de conhecimento, conservação e aproveitamento do mar são necessários navios e estes têm de existir e ser mantidos. E esqueceu-se igualmente da engenharia do *offshore* – a Engenharia Oceânica.

Verificamos com satisfação que o estudo integrado do *Hypercluster* da Economia do Mar navega em águas diferentes e atribui relevância à indústria naval nacional.

Concluindo:

Há que ter presente que qualquer actividade económica só existe se existirem mercado e procura. O mercado tem de ser conquistado e essa conquista pressupõe uma oferta credível e competitiva.

Do lado da oferta estou moderadamente optimista: julgo que a indústria naval em Portugal pode ser credível e competitiva; e julgo que é necessária, quer do ponto de vista do emprego, quer como contributo para as economias locais, quer em consequência da mais-valia tecnológica que representa, quer ainda por dar um contributo interessante para as exportações e redução de importações.

Estou confiante que as correntes dificuldades serão ultrapassadas se o Estado ajudar os estaleiros navais, tal como tem ajudado outros sectores económicos.

Do lado do Estado enquanto armador de navios, em particular da Marinha, julgo que continuará a haver capacidade de acolhimento suficiente para criar condições para que alguns navios da Armada sejam construídos nos estaleiros portugueses e para que toda a manutenção e transformações, modificações e conversões também o sejam.

A Marinha deve ser dotada de bons navios; se forem construídos em Portugal, tanto melhor.

Tenho dito.

Obrigado pela vossa atenção.

FACTORES DE COMPETITIVIDADE DOS ESTALEIROS

Estaleiros eficientes e eficazes

Lay out adequado, equipamentos apropriados, tecnologia adequada

Eficácia na estratégia da construção

Produtividade**

Procurement de materiais competente

Subcontratação competente e disponível

Capacidade de gestão operacional (processos e projecto)

Garantia de qualidade e metrologia (reduzido *rework*)

Mão-de-obra motivada e devidamente formada

Custo de *overhead* baixos

Controlo de custos

Condições climatéricas locais adequadas

Leis laborais adequadas

Gestão dos contratos competente*

Custos unitários de mão-de-obra

Tradição no cumprimento de prazos

Projectos de engenharia adequados (Eng^a competente)

Credibilidade no Mercado (a questão da Marca)

Joint ventures com interesses estrangeiros (transferência de tecnologia *in-out*)

Financiamento e garantias (em boas condições financeiras)

Capacidade de penetração nos mercados

*contratos bem feitos e bem geridos

**valor acrescentado por trabalho

CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAL PORTUGUESAS

OS PROBLEMAS E AS SOLUÇÕES

Comunicação apresentada pelo académico
Óscar Filgueiras Mota, em 27 de Abril

*Mudam-se os tempos, mudam-se as vontades, muda-se o ser,
muda-se a confiança; todo o mundo é composto de mudança,
tomando sempre novas qualidades.*

Luís de Camões

Sumário

Recordam-se os esquemas das duas sessões anteriores e comentam-se ou expandem-se alguns pontos. Entre os pontos novos começa-se por realçar o conjunto de capacidades de estudos e projectos nacionais, sobretudo se consideradas em conjugação com as capacidades próprias da Armada. Realça-se a necessidade de resolver alguns problemas das reparações (especificações, sobresselentes) e preconiza-se a execução em Portugal de projectos e construção de navios não combatentes, das modernizações de navios combatentes e da construção do segundo e seguintes navios combatentes de uma série. Para este fim e para aumentar a participação nacional (indústrias auxiliares), deverá ser feito uso judicioso das contrapartidas. Advoga-se também a criação de um fórum permanente Marinha / indústria naval, para se ocupar do planeamento de longo prazo das construções e modernizações, da definição de critérios de negócio e, eventualmente, do seguimento de oportunidades transmitidas pelos Ministérios da Defesa, Economia e Negócios Estrangeiros.

Finalmente, uma exortação: em tempos de mudança e do regresso ao mar, saibamos fazer a nossa parte.

1. INTRODUÇÃO

Quando, por solicitação do Presidente da Academia de Marinha, esboçámos um programa para as três jornadas sobre a indústria naval portuguesa, seleccionámos como objectivos:

- Dar a conhecer a capacidade e possibilidades da indústria naval nacional,
- Melhorar a cooperação entre a Marinha e a indústria.

Os títulos escolhidos para as sessões foram:

- O complexo da indústria naval
- A componente industrial
- Os problemas e as soluções

Das duas primeiras se encarregaram os contra-almirantes engenheiros construtores navais Balcão Reis e Gonçalves de Brito. Cabe-nos fechar, o que fazemos com alguma dificuldade, porque o tema se mostrou mais complicado do que, com alguma ligeireza, tínhamos presumido.

O Presidente da Academia solicitou-nos também que fizéssemos um resumo das apresentações anteriores. Não o conseguimos ainda; são demasiado interessantes, densas e ricas para arriscar fazer cortes ou condensações. Quase nos limitamos, por isso, a fazer comentários.

2. AS SESSÕES ANTERIORES

2.1 O complexo da indústria naval

O engº Balcão Reis agrupou a sua matéria sob três títulos: a indústria, os serviços, e a formação.

a) A indústria

Em relação à indústria, cita o “Hypercluster do mar” do Prof. Ernâni Lopes para recordar que “As actividades de construção, reparação e manutenção devem ser sempre entendidas como actividades de apoio aos outros componentes do hypercluster do mar”. Por outras palavras, o mercado condiciona fortemente a indústria.

Podemos acrescentar que o mercado depende sobretudo do tráfego marítimo, cuja variação está ligada de modo exponencial às expansões ou retracções da economia mundial. Com uma agravante: para construir e reparar navios são necessários estaleiros navais, investimento muito oneroso que só pode ser amortizado economicamente em muitos anos de operação; e os navios são um bem de equipamento também de amortização lenta. Consequência: o sistema tem uma enorme inércia, que só com muita dificuldade se adapta às cavadas flutuações do mercado.

É esta a causa principal do grande aumento dos *spin-offs* e das subcontractações de mão-de-obra desde há quarenta anos para cá (trinta em Portugal). Em qualquer dos casos essas empresas, sempre de baixo valor de investimento de capital, “são supostas” diversificarem os clientes e até, em certa medida, o tipo de actividade. Na prática, funcionam muitas vezes – desgraçadamente para elas –, como amortecedores das flutuações de mercado. Os estaleiros navais nem sempre dão a estas empresas a atenção que elas, pela sua contribuição para os produtos dos contratantes, deviam merecer. É um tema muito importante, mas que não podemos tratar aqui.

No que respeita à Lisnave, toda a gente indica como origem do seu sucesso – o único grande sucesso da indústria portuguesa a nível mundial –, a situação estratégica

do porto de Lisboa em relação às rotas europeias do petróleo. É verdade, mas não chega. Existe uma lição a estudar proveitosamente: houve uma profunda transferência de tecnologia, muito bem executada, a partir dos parceiros holandeses e suecos; estas transferências requerem muita gente e muito tempo. Condições que só puderam ser satisfeitas porque esses parceiros detinham parte importante do capital da Lisnave.

Outra lição a estudar é a refundação da Lisnave, que teve lugar na Mitrena – Setúbal. Tudo somado, parece-nos que o principal factor de sucesso tem sido a competência da sua administração, onde preponderam pessoas experientes e com provas dadas.

Em relação aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, é citada a sua capacidade de projecto, aparentemente degradada recentemente. A nossa opinião é mais matizada, como agora sói dizer-se. Os problemas ultimamente surgidos em Viana resultam menos de uma redução de capacidade – que supomos não existir –, mas sim de orientações da administração da empresa. Aí sim, poderá ter havido redução de capacidade. A empresa não pode deixar-se enredar com os atrasos de aprovação e mudanças de opinião dos clientes.

No respeitante aos inconvenientes das encomendas (parciais) de projectos no exterior, assisti a alguns insucessos. Mas recordo que nos idos de 76 tínhamos em Viana 2 projectos a desenvolver: *roll on-roll off* e transportadores de produtos químicos. Só tínhamos capacidade para um; propusemos, e foi aceite com alguns resmungos, que adjudicássemos o segundo projecto; escolhi a SENER, então no início de uma brilhante carreira. Tudo correu sem entraves ou mal entendidos; pensamos que, para além da capacidade da SENER, a razão esteve no estrito controlo do projecto que detivemos e nas visitas feitas a Bilbao por uma equipa de Viana que incluía desenhadores e responsáveis do departamento de projecto.

Quanto ao Arsenal do Alfeite, aguardamos com alguma ansiedade o plano de detalhe de renovação das infra-estruturas. Que a actual administração tem uma difícil tarefa pela frente, supomos que todos concordarão e lhe desejarão boa sorte.

Sobre os restantes estaleiros, destacamos os Estaleiros Navais de Peniche, empresa jovem com um dinamismo impressionante, investindo em época de crise, como é dos manuais mas muito pouca gente tem coragem de fazer.

b) Os serviços

O tratamento dado aos Serviços pelo engº Balcão Reis é exemplar pela informação e pela concisão, apesar das suas reticências.

A Rinave foi um sonho lindo, que o quase desaparecimento da frota nacional aniquilou. Também pensamos que na venda da empresa poderia ter sido melhor acautelado o interesse nacional, mas não queremos censurar ninguém pela defesa dos seus próprios interesses. De qualquer modo, ficou uma herança tecnológica importante

c) Formação

As informações são muito boas e as interrogações pertinentes. Pensamos que poderia ter levantado a questão da formação de desenhadores, cuja classe teve elementos nota-

bilíssimos em termos de conhecimentos técnicos, cultura geral e personalidade. Quase toda a sua formação técnica se deveu a engenheiros construtores navais da Marinha.

A classe poderá vir a desaparecer, com um salto qualitativo: a sua substituição por licenciados (Bolonha).

2.2 A componente industrial

A apresentação do eng^o Gonçalves de Brito ficou de certo modo apertada entre a do eng^o Balcão Reis e a nossa. Foi pena não ter assumido maior liberdade, para benefício dos ouvintes.

A comunicação foi dividida também em três partes: construção naval, reparação naval e sustentabilidade do sector.

a) Construção naval

Relevamos a afirmação de que “a construção de navios militares combatentes, exige especialização, e são relativamente poucos os estaleiros capazes existentes nesse segmento.”

É aqui lançado o conceito de navios militares “combatentes”, por implícita oposição a “não combatentes”, assunto a que voltaremos. Outro tanto faremos em relação à “Navegação de recreio” e ao “Valor acrescentado nacional”.

O orador fez observações muito judiciosas sobre a “Obtenção de navios para a Armada”, desde a necessidade de ultrapassar o pesadelo dos patrulhas oceânicos à de evitar a tendência para o “já agora”, potenciada quando os projectos se arrastam no tempo. No período de debate ficou claro que as especificações da Marinha são excessivamente complexas para o tipo de navios em causa, o que não aproveita a ninguém.

No caso das lanchas costeiras, estranhou a “necessidade de supervisão técnica estrangeira”, depois de terem sido projectado e construído navios do mesmo tipo há mais de quarenta anos, com excelentes resultados (classe “Cacine”). Não podíamos estar mais de acordo.

b) Reparação naval

Em relação às semelhanças e diferenças entre construção e reparação naval, permitam-se-nos acrescentar duas banalidades:

- As semelhanças resultam de utilizarem, em larga medida, as mesmas infra-estruturas (docas, meios de elevação, equipamento oficial) e ofícios (soldadores, tubistas, montadores, electricistas, pintores);
- As diferenças advêm da caracterização do produto: bens de equipamento no caso das construções, prestação de um serviço, no caso das reparações; esta diferença é fundamental, sob o ponto de vista comercial.

Em relação ao valor acrescentado nacional, não ficará mal acrescentar alguns números: enquanto que nas construções dificilmente ultrapassaremos os 40% em navios simples e 30% em navios de guerra, nas reparações chega-se frequentemente aos 85%.

Quanto à manutenção dos navios da Armada, são postos em relevo:

- A complexidade da manutenção dos navios militares, sendo considerado basicamente adequado o modelo adoptado entre nós;
- As dificuldades na obtenção atempada de sobresselentes, o que resultaria de deficiente dotação de recursos humanos e financeiros.

Este último ponto parece-nos controverso.

c) Sustentabilidade do sector

Opiniões que merecem ser destacadas:

- Não existe massa crítica para a implantação de uma indústria auxiliar, excepto em alguns nichos de excelência, que podem e devem ser apoiados;
- Apenas a continuidade da actividade garante o aumento das competências;
- Um esforço conjunto entre o Estado e as empresas poderá permitir a criação de um centro tecnológico, ao qual poderá ficar agregado um gabinete de projecto nacional de prestígio internacional e o sector da formação profissional.

O centro tecnológico me parece perfeitamente viável, e que a ele fique agregado o sector de formação profissional também é natural, dado papel assumido pelo Estado na educação. Já o gabinete de projecto nacional nos parece utópico (pelos custos envolvidos) e até perigoso (em termos de concorrência e de poder secar iniciativas privadas). Parece-nos preferível atribuir-lhe meia dúzia de especialistas que possam espreitar oportunidades (transmitidas pelos organismos da Defesa, da Economia ou dos Negócios Estrangeiros) e passá-las às empresas, eventualmente pondo estas a trabalhar em rede.

Mas quanto às indústrias auxiliares, devemos atender às exigências da globalização. Será muito mais fácil recuperar ou criar empresas em parceria com empresas estrangeiras detentoras de *know-how* técnico e conhecimento do mercado. A grande oportunidade poderá ser dada pelas contrapartidas das construções militares no estrangeiro.

3. OS PROBLEMAS E AS SOLUÇÕES

Alguns dos assuntos que nos propúnhamos tratar já foram considerados, e bem, nas sessões anteriores. Procuraremos, por isso, circunscrever-nos a um ponto ou outro ainda não tratados e, sobretudo, à ligação entre a indústria e a Marinha.

3.1 Alguns pontos-chave

a) Inovação e projecto

A inovação está na moda, há normas ISO para tal e há muita gente a ganhar honestamente a vida a ensinar a inovar.

Está-se a reconhecer que a inovação está longe de ser apanágio das grandes empresas. Uma amostra da importância concedida às PME aparece na Ref^a3. A necessidade de inovação tem-se manifestado abertamente na construção naval europeia, que tende a passar de uma indústria de mão-de-obra intensiva para uma indústria de elevada tecnologia.

A Marinha poderá contar, para resolver as suas necessidades, com diversos centros de estudo:

- Gabinetes de projecto dos estaleiros navais, ver anexos A, B e C e Tabela 1
- Centro Técnico do departamento de engenharia naval do I.S.T., com impressionantes capacidades, largamente ignoradas e onde trabalham 70 pessoas, dos quais 29 doutoradas
- Tecnitas, empresa ligada à Rinave e Bureau Veritas, que alia os conhecimentos das sociedades de classificação à consultoria sobre projectos e construção
- Pequenos gabinetes de projecto, como o Midship, Octodalon, Veranavis, Projecto 77
- LNEC, INEG, ISQ, tudo institutos de boa capacidade e grande rigor nas investigações.

A apregoada deficiência do sector de projecto nacional talvez seja mais um problema de coordenação do que de falta de capacidade.

E, sobretudo, será de evitar o desperdício resultante de:

- Especificações claramente demasiado complexas para os tipos de navios em causa
- Falta de decisão sobre aprovações de desenhos e de equipamentos, que obrigam a muitos atrasos e repetições¹.

	ENVC	Arsenal	E. N. Peniche
Meios humanos			
Engenheiros navais	10	4	5
Outros engenheiros	13	3	2
Desenhadores	29	11	
Preparadores	22		
Software			
	Autocad	Autocad	AutoCAD 2010
	Navcad	Navcad	Rhinoceros 4.0
	Nastran	Propcad	ZwCAD
	Autoship	Autoship	Autoship
	Autohydro	Autohydro	Autohydro
	Nupas	Nupas	BV "ComposeIT"
	Cadmatic	Cadmatic	BV "Mars"
	Lantek	Lantek	BV "Rudder"
	Solid works	Ansys	Microsoft Project
	KCS-Blines		
	GL-Poseidon		
	DnV-Nauticus		
	DnV-3DBeam		
	ENVC-		
	FichaGama		
	Outros ENVC		

Tabela 1 – Meios dos principais gabinetes de projecto pertencentes aos estaleiros navais

¹ Foi referido em sessão anterior que a HDW não teria completado o projecto básico. Segundo pudemos apurar, terá sido por falta de definição atempada de equipamentos a instalar. Tal não custa a crer, se recordarmos que a decisão sobre os motores principais tardou ano e meio depois dos ENVC terem entregue a sua informação sobre os motores, com indicação de preferência

b) Formação de pessoal

A Marinha sempre teve boas escolas de formação e pensamos que poderia abrir alguns dos seus cursos a civis.

Sobre a formação dos engenheiros navais, numa altura em que tanto mal se diz em Portugal (sempre orgulhosamente sós) da licenciatura tipo Bolonha, não resistimos à tentação de trazer para o Anexo D o programa da Academia Naval de Livorno, retirado da Internet. No mesmo documento estão indicadas as ocupações possíveis para os formandos. Por cá, ao fim de três anos os estudantes de engenharia naval – nem sabem como lhes hão-de chamar –, não têm qualquer hipótese de conseguir emprego na indústria.

Isto porque só 10% dos seus créditos dizem respeito a engenharia naval, contra 33 a 50% em países “atrasados” como a Itália ou o Reino Unido.

Por este motivo, não faria sentido que a Marinha enviasse cadetes ou aspirantes para esse curso. O caso é totalmente diferente com o mestrado (2 anos) que é de muito boa qualidade no IST. A Armada está a enviar os seus oficiais a Inglaterra para fazerem o mestrado, ao contrário da Força Aérea que os manda para o curso de engenharia aeroespacial do IST. Mais, a Marinha ignora completamente as capacidades do Centro Técnico de Engenharia Naval, que bons serviços lhe poderia prestar; a culpa cabe também ao IST, mas a Marinha tem força para obrigar a um entendimento.

c) Segmentos de mercado

Referiremos apenas dois casos e por razões diferentes.

O primeiro diz respeito à ocupação e exploração do mar da plataforma continental. As energias renováveis produzidas em meio marinho (sobretudo geradores de ondas e eólicos) necessitarão do trabalho dos estaleiros navais não só no fabrico destes equipamentos, mas também na construção de navios de apoio à instalação, logísticos, patrulhamento e apoio a eventuais actividades nas plataformas marítimas. Quanto à investigação, bom seria que a Armada pudesse estudar e formular requisitos, conjuntamente com a indústria naval, para a construção de navios especializados. Este assunto merecia maior aprofundamento nesta apresentação, mas tivemos dificuldade em obter as informações desejadas.

Outro sector a referir é o do recreio, sobretudo por nos ter parecido ouvir durante a sessão anterior, que o grande mercado seria o de fabrico em série de pequenas embarcações e que nele não tínhamos dimensão para competir. Pedimos desculpa se ouvimos mal, mas tal está longe de corresponder á realidade. Não só não é seguro que não possamos competir nas construções em série (empresários da Galiza montaram uma fábrica de pequenas embarcações em Valença, a Rodman Lusitânia) como temos boas condições para nos tornarmos competitivos nos chamados *one-off*. Vimos pequenos estaleiros da Nova Escócia (Canadá) competirem com sucesso na costa Leste dos Estados Unidos, com embarcações em PRF (plástico reforçado com fibras) ou em madeira. Neste último caso trata-se, naturalmente, de versões sofisticadas da construção em madeira, com largo recurso a resinas epóxicas e fibras. Particularmente interessantes as suas variações do *strip planking* (que traduzimos por casco ripado).

Alguém disse que há duas eras na construção em madeira: antes e depois do aparecimento das resinas epóxicas.

Os cascos resultantes são muito leves, rígidos, resistentes a pancadas e impermeáveis (portanto imputrescíveis). São relativamente fáceis de construir por não necessitarem de moldes e, sendo pequena a espessura da madeira, as ripas são facilmente moldadas nas formas pretendidas, a frio.

Sobre o valor económico, vejamos alguns números (Anexo E):

- Existem na Europa cerca de 2400 pequenos e médios estaleiros dedicados às embarcações de recreio, sustentando directamente perto de 39000 postos de trabalho; o volume de negócios anual é da ordem dos € 3700 milhões, com uns fabulosos 70% de valor acrescentado.
- Fazendo alguns cálculos simples, concluimos que o valor de venda do Homem.hora é da ordem dos € 45,6, ou seja da ordem de 2,5 vezes o preço de venda dos pequenos estaleiros portugueses.

Seria muito interessante ver a Marinha construir embarcações em *strip-planking* (digamos até 16m); seriam muito mais fáceis de construir do que em liga de alumínio, muito mais fáceis de manter e o Arsenal tem, presentemente, todo o *know-how* necessário. O investimento necessário é muito pequeno.

3.2 Os navios da Armada

Sob vários pontos de vista é fundamental distinguir entre navios

- Combatentes – fragatas, submarinos, projecção de forças
- Não combatentes – logísticos, navios-escola, patrulhas costeiras, lanchas
- Auxiliares – transporte de pessoal, rebocadores, apoio a mergulhadores.

A tipificação está incompleta, mas é fácil de completar. Bastará copiar o que fazem outras marinhas.

3.2.1 Reparação

Ainda há pouco tempo, num outro ciclo de apresentações, tivemos ocasião de comentar que as reparações continuam a ser o parente pobre nas actividades dos técnicos da Armada (não queremos utilizar o termo mais amplo de manutenção, porque aqui interessa-nos referir apenas a intervenção dos estaleiros navais).

Só não nos alongamos muito porque, na Reserva há 35 anos e apesar de algumas tentativas de actualização, tememos estar demasiado desfasados da realidade actual.

Cremos que a principal consequência a curto prazo da recente mudança de estatuto do Arsenal, deverá ser que as reparações terão de passar a ser melhor definidas. Abrir para inspecionar e orçamentar deverá sair do vocabulário.

Presumimos que o caminho normal para a execução de reparações passe por um concurso. O Arsenal continuará a ser preponderante em reparações de sistemas de armas e electrónicos. Mas passarão a ser mais facilmente adjudicados trabalhos a estaleiros mais

pequenos, como a Rocha, Peniche, Navalria (usando as designações coloquiais dos estaleiros). Enquanto que a possibilidade de fiscalização dos trabalhos no Arsenal era polémica (pelo menos com o estatuto de 1940), nos estaleiros privados será fundamental. Mas será bom que os técnicos da Marinha se convençam que terão de ensinar e de aprender. Do lado dos estaleiros a mesma atitude de humildade técnica terá de prevalecer, mas aqui os incentivos comerciais tornam esta atitude mais fácil.

Tudo somado é de esperar que:

- A Marinha poupe tempo e dinheiro nas reparações
- O Arsenal se veja incentivado a diversificar os clientes – recorrendo designadamente ao mercado estrangeiro –, com o que deverá acabar por beneficiar.

Técnicamente não são de esperar dificuldades de maior.

Entretanto terão de ser resolvidos os problemas dos sobresselentes. Não são aceitáveis atrasos nas reparações motivados pela sua falta. Nos tempos das famigeradas licenças de importação² tal poderia ter razão de ser. Hoje não tem. Começemos por reparar que a excepção aos atrasos têm sido as reparações dos submarinos. Cremos que por duas razões: boa previsão dos fabricos e responsabilidade do fornecimento dos sobresselentes pelo estaleiro reparador e não pela Direcção de Abastecimentos. Talvez o equívoco tenha nascido quando na década de 50 foi copiada da marinha americana a logística dos sobresselentes. Com dois pecados de origem: a diferença qualitativa de dimensão entre a marinha americana e a nossa (o que foi escamoteado com os benefícios e obrigações NATO), e ter-se esquecido o papel primordial do Buships (então o ramo técnico da U.S. Navy) na definição e aquisição dos sobresselentes. Mas não nos parece que, com o actual estatuto do Arsenal, a experiência dos submarinos seja repetível.

A nossa sugestão é que se volte a pegar na matéria desde o princípio, com o apoio, que será certamente fornecido, do Arsenal, da Lisnave e dos ENVC. Passar para os estaleiros reparadores a responsabilidade do fornecimento dos sobresselentes é uma hipótese mas acarretará, certamente, a obrigação de maior cuidado na preparação das reparações pela parte da Marinha e, tanto ou mais importante, dos próprios estaleiros reparadores.

3.2.2 Indústrias auxiliares

Embora esteja mais na moda chamar-lhes indústrias fornecedoras (talvez por influência da nomenclatura das normas de qualidade ISO 9000), num aspecto a desig-

² Um exemplo flagrante: a Siderurgia Nacional nunca fabricou chapas, mas os seus perfis fabricados em forno eléctrico podiam ser utilizados em construção naval. Simplesmente a Siderurgia não só tinha preços pelo menos 50% mais caros que os do mercado internacional como ainda por cima – e é quase inacreditável –, não dava prazos porque só fabricava uma partida quando tinha encomendas, firmes, suficientes. A solução de espertalhão, que também utilizei, era especificar o aço em medidas inglesas, pois essas a Siderurgia informava que não estavam dentro da sua gama. Já no final da década de 70, obter uma licença de importação de sobresselentes pelos processos normais não levava menos de 24 semanas; fiz um esquema detalhado sobre o assunto. Solução em desespero de causa: obter por contrabando ou, pelo menos, saquear caixotes de peças importadas, enquanto os serviços alfandegários lentamente preparavam os despachos

nação tradicional é mais eficaz: chama a atenção para o papel importantíssimo dos fornecedores de equipamentos no desenvolvimento do projecto e na própria construção.

E aqui residia e reside a principal lacuna da indústria naval nacional, quer em termos técnicos quer de valor acrescentado.

Na prática, apenas se podiam adquirir em Portugal cabos eléctricos de aplicação geral, cabos de fibra vegetal ou sintética, tintas, certas peças de bronze (incluindo hélices de pequena dimensão) e de aço vazado, algumas válvulas, alguns motores eléctricos e pouco mais.

Os casos de sucesso da EID e da EDDISOFT foram já tratados, embora talvez não tenha sido posta ênfase na colaboração dos próprios técnicos da Marinha. Tratou-se de canteiros que foram cuidadosamente plantados, adubados, regados, pela Marinha; mas as plantas saíram vigorosas.

Há poucos anos, antes do início da construção dos patrulhas oceânicos, os ENVC estabeleceram um programa para o desenvolvimento da indústria auxiliar que conduziria ao aumento da incorporação nacional para 51%. O resultado prático de todo esse esforço foi nulo e cremos que os seus actores nem estão de acordo quanto às razões.

Para o futuro, qualquer hipótese de sucesso creio que passa, como já afirmámos, pela globalização e aproveitamento racional – por uma vez -, das contrapartidas. É fundamental, no nosso ponto de vista, a entrada de capital estrangeiro, detentor do *know-how* e conhecimento do mercado.

Mas mesmo sem contrapartidas empresários galegos montaram em Vila Nova de Cerveira uma excelente fundição de hélices com peças até 15 toneladas (pelo menos), que conta entre os seus clientes a U.S. Navy.

3.2.3 *Construção*

a) O passado

Façamos um breve relance, não exaustivo, pelas construções de navios de guerra em Portugal desde os anos 30 do século XX, apenas para mostrar que têm sido levadas a cabo construções e transformações bastante complexas:

- No Arsenal do Alfeite (esquecendo os avisos) foram projectados os patrulhas da classe “Argos” no início da década de 60, tendo sido produzidas 10 unidades (entre 1963 e 1965), 6 no próprio Arsenal e 4 nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo (ENVC); seguiram-se 15 lanchas de fiscalização (6 de projecto do Arsenal), um navio balizador (projecto Arsenal, com apoio externo), uma doca flutuante (projecto Arsenal), 15 lanchas de desembarque e os notáveis patrulhas da classe “Cacine” (projecto Arsenal com apoio externo); destes foram construídas 10 unidades, das quais 6 no Arsenal e 4 nos Estaleiros Navais do Mondego (ENM). Depois de 1975, relevem-se os patrulhas da nova classe “Argos” e numerosas outras lanchas. Podemos incluir aqui a modernização da fragata “Pero Escobar”, complexa pela ligação entre os sensores e as novas armas anti-submarinas (o projecto foi da DSEC) e pela montagem e alinhamento

da direcção de tiro (tarefa para a qual, com a mesma instalação artilheira, as fragatas da classe “Pereira da Silva” recorreram aos Estados Unidos, mas que o Arsenal executou com engenho e arte). Recentemente, a transformação bem sucedida dos navios oceanográficos “D. Carlos” e “Gago Coutinho” é uma garantia decapacidade para um tipo de navios fundamental para o estudo da nossa área marítima alargada.

- Nos estaleiros da Rocha Conde d’Óbidos (CUF, Navalís, Lisnave) foram construídos dois contratorpedeiros ainda na década de 30 (navios com propulsão por turbinas a vapor com 33000 CV e uma velocidade máxima de 36,5 nós). Depois da II Guerra mundial assinalamos: a modernização da mesma classe de contratorpedeiros, ocorrida no final da década de 50; a construção dos 4 dragaminas de madeira da classe “S. Roque” (1954-57); a construção de duas fragatas da classe “Alm. Pereira da Silva”, ao abrigo do apoio militar norte-americano, entre 1962 e 1967, o que trouxe uma variação qualitativa na tecnologia de projecto e de construção de navios de guerra em Portugal. E trata-se de navios muito mais complexos que quaisquer outros que se tenham construído ou estejam a construir em Portugal.
- Os Estaleiros Navais de Viana do Castelo (ENVC) deram boa conta de si na construção dos patrulhas da classe “Maio” (entre 56 e 57), de 4 pequenos patrulhas da classe “Argos” (entre 1962 e 1963) e de um navio de reabastecimento (o “São Gabriel” de 9000t de porte, em 1963). Mais notável e importante foi a construção de uma 3ª fragata da classe “Alm. Pereira da Silva”, entre 1966 e 1968, que decorreu de forma considerada muito satisfatória. Sobre a construção dos patrulhas oceânicos, ainda em curso, não nos pronunciamos por se tratar de matéria delicada e controversa.
- Releve-se ainda a notável prestação dos Estaleiros Navais do Mondego durante o período da guerra colonial e outras prestações menores. De todas estas construções resultaram saltos tecnológicos para os estaleiros, conforme opinião unânime dos intervenientes. Também não oferecerá dúvidas a ninguém a necessidade de cooperação entre a Marinha e a indústria naval, resta saber em que modalidades. Para lá chegar, vamos ver o que se está a passar noutros lados (no Anexo F estão listados os principais estaleiros europeus de construção de navios militares)

b) A doutrina da Defesa Nacional

Cremos que 56 anos depois da sua criação, com 20 anos de ditadura e 13 de guerra colonial, o Ministério da Defesa ainda não estará completamente implementado.

Parece por isso um tanto desgarrada uma sua iniciativa designada Contributos para a Estratégia de Desenvolvimento da Base Tecnológica e Industrial de Defesa (BTID), que teve lugar em meados de 2009. O documento, (Refª 10 e Anexo G) está muito bem estruturado e apresenta um plano de acção que tem como pressuposto a continuidade do diálogo entre a Defesa e a indústria. Parece, porém, demasiado teórico.

A Associação das Indústrias Navais foi consultada sobre a referida doutrina, tendo dado um bom contributo para o entrosamento Defesa / indústria naval.

Esperamos pela continuidade da iniciativa.

c) Mudanças na doutrina americana de projecto de navios de guerra

O navio guia da classe LPD 17, poderoso navio de combate anfíbio, foi entregue no verão de 2005. Não nos sobra tempo para uma análise detalhada das alterações introduzidas no sistema de projecto e construção, que pode consultar-se na Ref^a 12. Extraíamos alguns detalhes:

- Foi o 1º projecto ao qual foi requerida uma análise completa de custos e efectividade operacional em relação a uma larga gama de conceitos, como pré-requisito para aprovação pelo Defense Acquisition Board³.
- Foi o 1º navio em que o chefe de projecto do NAVSEA, o director técnico do estaleiro projectista/ construtor e outros intervenientes principais, se sentaram juntos no estaleiro, durante toda a fase de desenvolvimento do projecto.
- Foi o 1º projecto em que se passou de 700 MIL-Spec de 1ª ordem citadas na especificação preliminar, primeiro para 153 e depois para zero; substituição por standards comerciais, se estes eram considerados equivalentes ou melhores.

Note-se bem que se trata de um navio de combate muito avançado.

d) Construção naval militar na Austrália

O documento da Ref^a5 é uma análise muito ampla das necessidades e capacidades de construção de navios de guerra na Austrália, abrangendo 30 anos e a utilização de 174 mil milhões de euros. É muito concreto sobre o que materiais, custos e produtividades, ao mesmo tempo que analisa os diferentes tipos de modelos de negócio, em toda a sua extensão⁴.

É produto de investigação conjunta de agentes do Estado e da indústria, cuja continuidade de discussão é garantida.

Sem desprimor para ninguém, diríamos que é um documento feito por engenheiros (ou por quem se comporta como tal), enquanto que o documento da Defesa Nacional acima citado, parece feito por filósofos.

No capítulo dos princípios notemos uma recomendação do senado australiano, de 2006, ao seu governo para que:

³ Que diferença para o sistema do “já agora”!

⁴ *There are two primary aspects to the whole subject of naval shipbuilding in Australia; firstly, capability planning, which determines what warships are built and when, and secondly, the performance of Australian industry and major defence projects. Within the broad scope of industry and project performance, the paper will focus on possible future business models with a view to achieving better value in naval shipbuilding. With regard to warship selection, this discussion paper will not review in any detail the steps involved in capability planning, but the paper will examine the dynamic interaction between specific capability choices and industry outcomes. NAVAL SHIPBUILDING - Australia's \$250 billion(30 years) Nation Building Opportunity. Defence SA Advisory Board (Australia), 2009*

Government make a public commitment to maintain Australia's naval shipbuilding and repair industry. This commitment to be supported by improved long-term planning of naval shipping needs in order to maximise economies of scale and provide continuity for the broad but specialised design and construction skills required for a healthy industry over the long term. (Australian Government, 2006).

e) Preparar o futuro

Já vimos, esperamos, que:

- A construção de navios de Guerra em Portugal teve lugar, com bons resultados, no passado recente;
- A indústria naval, no seu sentido mais abrangente, tem capacidade para:
 - Investigar, projectar e construir navios não combatentes (a oportunidade perdida com as corvetas, brada aos céus, mas a culpa perde-se já no tempo e reparte-se entre a Marinha e a indústria)
 - Reparar e modernizar navios combatentes.

Acrescentamos que a política a seguir no caso de navios combatentes deverá ser construir um navio fora e os restantes (normalmente dois) em Portugal. É o que fazem a Grécia e a Turquia que, pelo menos até há pouco, tinham uma construção naval menos desenvolvida do que nós.

Não pode ser escamoteado o facto de o pessoal da Marinha gostar mais de seguir uma construção no estrangeiro do que em Portugal. Mas não é esse o interesse nacional. Essas construções em Portugal não só reduziriam as importações como – não sabemos se ainda mais importante –, obrigariam os nossos estaleiros a dar saltos tecnológicos e de produtividade.

Sem querermos entrar propriamente na discussão das contrapartidas, recordamos que, num navio de guerra, o nosso valor acrescentado será da ordem de um terço, sendo o restante (materiais e equipamentos) próximo dos dois terços. Isto quer dizer que temos sempre boas condições negociais para que as construções em Portugal sejam tecnicamente apoiadas.

Seguindo o exemplo de outros países os contactos entre a Marinha e a indústria devem ser continuados, o que ajudará a que as construções não tenham lugar por saltos.

Voltando ao exemplo americano, os excelentes técnicos da Direcção de Navios deverão sentar-se com os dos estaleiros navais para definir e desenvolver os projectos. Só com a colaboração dos engenheiros e outros técnicos da Marinha será possível construir navios eficazes.

Não podemos deixar de lamentar que os patrulhas oceânicos dificilmente deixarão de ser mais uma oportunidade perdida de ter um produto vendável no exterior. Há quem advogue que deveríamos ter procurado um parceiro credível, de imagem forte, para facilitar a penetração nos mercados. É possível, mas uma coisa é certa: não é com os navios inutilmente complicados como os que estão a ser construídos em Viana que o conseguiremos. Poderemos fabricar uma versão mais simples e eficiente?

4. CONCLUSÕES

- a) As construções navais militares são de enorme importância para a indústria naval portuguesa, não só em termos de encomendas como de oportunidades para dar saltos tecnológicos e de produtividade
- b) Existe uma razoável capacidade de investigação e projecto, que bem coordenada e em parceria com os técnicos da Marinha (como está a ser feito nos Estados Unidos e noutros países) poderá satisfazer as necessidades desta, excepto no respeitante ao projecto inicial de navios combatentes
- c) É perfeitamente possível projectar e construir em Portugal, considerada a citada parceria, os navios não combatentes, bem como efectuar as modernizações dos navios combatentes
- d) Das séries de navios combatentes só o primeiro deverá ser construído no exterior, devendo os restantes ser construídos em Portugal, aproveitando as oportunidades das contrapartidas para obter as transferências de tecnologia e de capital e, eventualmente, o lançamento de indústrias auxiliares
- e) A mudança de estatuto do Arsenal deve ser aproveitada (entre outras coisas) para resolver a velha questão dos sobresselentes e partir concertadamente à conquista de outros mercados de reparação
- f) A colaboração, a aliança entre a Armada e a indústria naval terá de ser íntima, no interesse mútuo; poderá levar à criação de um Centro Tecnológico do Mar, mas o que é fundamental é manter um contacto permanente para resolver problemas e fazer um planeamento de longo prazo, que dê continuidade às encomendas.
- g) Para este fim sugerem-se reuniões periódicas de alto nível (intervalos não superiores a 3 meses) abrangendo entidades da Armada, da Defesa, da Economia e dos estaleiros navais com seguimento de:
 - Tarefas, tanto quanto possível conjuntas, distribuídas a executantes diversos
 - Oportunidades que possam ter surgido a partir dos Ministérios da Defesa, Economia ou Negócios Estrangeiros.

A Associação das Indústrias Navais poderá proporcionar o apoio pela parte da indústria.

*Em tempos de mudança
e do regresso ao mar,
saibamos fazer a nossa parte.*

ANEXOS

- A Serviços de projecto nos ENVC
- B Gabinete de estudos e projectos no Arsenal do Alfeite
- C Capacidade técnica de projecto nos Estaleiros Navais de Peniche
- D Curso de láurea trienal em engenharia naval na Academia Naval em Livorno
- E A indústria das embarcações de recreio
- F Structure Of Naval Shipbuilding In Western Europe
- G Estratégia de Desenvolvimento da Base Tecnológica e Industrial de Defesa

BIBLIOGRAFIA

N	Título	Autor
1	Oslo Manual - Guidelines for collecting and interpreting innovation data	OECD and Eurostat, 2005
2	The generation and application of knowledge in public-private collaborations	Ina Drejer - Centre for Economic and Business Research - Ministry of Economic and Business Affairs – Denmark, 2002
3	European Innovation Policy - Take SMEs on Board too	Meeting of UEAPME's Board of Directors with the President of Finland, 2006
4	Shipbuilding Technology Innovation - How a New Technology Goes from Problem Identification to Solution Implementation	Erik Oller, 2008
5	NAVAL SHIPBUILDING - Australia's \$250 billion(30 years) Nation Building opportunity	Defense SA Advisory Board (Australia), 2009
6	The Future Of The Maritime Industry In Europe - The Sea Is The Future	European Metalworkers Federation, 2005
7	An Integrated Maritime Policy for the European Union	European Commission, 2007
8	LeaderSHIP 2015: Relatório Intercalar	Documento de trabalho da comissão, de 25 de Abril de 22007
9	Study on Competitiveness of the European Shipbuilding Industry	Directorate-General Enterprise & Industry, Rotterdam, 2009
10	Contributos para a Estratégia de Desenvolvimento da Base Tecnológica e Industrial de Defesa (BTID)	MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL – Direcção-Geral de Armamento e Equipamento de Defesa, 2009
11	The Future of the Maritime Indutry in Europe - The Sea is the Future	European Metalworkers Federation, 2005
12	The LPD 17 Ship Design: Leading a Sea Change Toward Collaborative Product Development	Naval Engineers Journal – Robert Keane Jr. e outros, nº2 -2009
13	ACMN – Para uma melhor compreensão do Arsenal do Alfeite	Óscar Mota, CTEN ECN, 1970

Anexo A**Composição dos Serviços de Projecto**

Serviço	Descrição	Eng. Navais	Outras Eng.	Desenhadores	Preparadores	Total
SEPB	Projecto Básico	4	0	3	0	7
SECA	Desenvolvimento Casco	6	0	12	18	36
SEAS	Desenvolvimento Máq/Elect/HVAC	0	13	14	4	31
	Total	10	13	29	22	74

A. Descrição das actividades e meios (usando como base um questionário realizado a vários Estaleiros Europeus pelo IST)

1. In general, the basic design (body plan, general arrangement, hull classification drawings, etc.) is:
 - a) Developed by the yard
 - b) Supplied by the client or one of its consultants
 - c) Developed by an external yard sub-contractor
- 1) We have the project divided in two types of approach:
 - (i) The yard develop all the mentioned necessary information;
 - (ii) Due to lack of capacity, wish of owner, or other reason, the project is developed by subcontractor.
2. It is correct to say that concurrent engineering is the current practice in your basic design activities?
- 2) No, we try to follow the practice, but also to follow the software and new working “philosophy”.
3. What CAD systems are used in the basic design?
- 3) Autocad, Autoship, Autohydro, NavCad, GL-Poseidon, DnV-Nauticus, DnV-3DBeam, Nastran, Solid works, KCS-Blines, Nupas and ENVC own developed programs.
4. Does the yard use any specific CAD/CAM systems for Ship Production? Which one(s)?
- 4) Yes, we use Nupas-cadmatic, integrated with “ENVC- Ficha gama” and Lantek.. We use also Autocad, when necessary.
5. Do you use any in-house developed software tools? Have you developed any plug-ins or scripts for commercially available tools? If so, in which areas of application?
- 5) Yes, we have software for stability, resistance, propulsion and structural calculations. We developed also some plug-ins for Autocad with standard profiles, cut-outs, etc.

6. How is the data integration/flow process between the systems used in basic design and the systems used for design for production:
 - a) No problems, single integrated system, native data files
 - b) Different systems, data exchange required. What exchange formats are used (IGES, DXF, STEP, etc.)? What are the main problems found, if any?
- 6) Presently, we do the structural drawings in 2D Autocad. Project development needs to import everything for Nupas-3D system. Stability, we do in Autoship/Autohydro, so everything is integrated in all project phases. For transferring files we use mainly Autocad format (Dwg, Dxf). No problems found.
7. In general, is it performed any type of computer-aided optimization of the structural configuration of the hull? And in some specific cases? What systems are used, if any?
- 7) We do the calculation for structure, using the classification Societies software, with optimization tools included.
8. Do you use a 3D modeling system to study any spatial arrangements in the ship (engine room, pump room, superstructure, etc.)?
- 8) When is founded necessary, we use 3D Autocad or Nupas/Cadmatic.
9. Do you use any computer system to assist in the study the block division and the erection sequence of the hull, or is it based on the knowledge and practice of the preparation? If a system is used, which one?
- 9) For making the block division plan, we calculate the weight of the foreseen blocks and we represent using Autocad. Of course, experience is essential doing a “good” subdivision.
10. During the detail design for production are the drawings produced from a 3D model or produced directly on 2D CAD systems? If so, in which systems?
- 10) We do modelling in 3D using Nupas/cadmatic.
11. Does the yard sub-contract detail design work or is it entirely developed in house?
- 11) We subcontract detail design, when is founded necessary.
12. How is it made the integration of the sub-contractors work and the yard work?
 - a) Block drawings produced from yard supplied classification drawings
 - b) Development of the 3D model in a computer system similar or compatible with the one existing in the yard. If a system different from the one in the yard is used, how is the integration made?
 - c)Other. Please provide brief description.
- 12) We try to subcontract companies with the same software that we use (Nupas/Cadmatic), and then we install other specific software made by ENVC.
 - (i) We supply classification dwgs;
 - (ii) In case of different software, we develop subroutines to integrate to our system.

13. Has the use of design sub-contractors influenced the design process and the documents flow? How?
- 13) We try to keep the influence at the minimum level. Not always possible.
14. Sub-contractors are local or are geographically distant from the yard?
- 14) Russia, Finland, Holland, Spain,...
15. Do you have any specific web based distributed data managements systems for communication with sub-contractors, suppliers, and other yards?
- 15) We use email, ftp, etc.. For checking the work we can use "e-browser", when the work is done in Nupas/Cadmatic.
16. How do the sub-contractors supply the drawings and other documents - in paper or in any electronic format? If electronic, which format?
- 16) Mainly in electronic format, using Autocad exchange files or Nupas/Cadmatic databases.
17. If information is electronic, what is the delivery process used?
 - a) E-mail
 - b) FTP
 - c) WWW server
 - d) CD/DVD by mail
 - e) Other. Provide brief description.
- 17) a), b) and d).
18. Do you sub-contract some basic design tasks? If so, what type of tasks:
 - a) FEM analysis
 - b) Vibration Analysis
 - c) Others. Which ones?
- 18) We subcontract tank tests, global vibrations and noise analysis.
19. Regarding the management of all the design documents developed during the design process, the yard uses:
 - a) A computer document managing system
 - b) The document managing capabilities of the main CAD/CAM system (if any)
 - c) A relational database
 - d) A spreadsheet
 - c) Other methods. Which ones?
- 19) We use a basic spreadsheet and SAP system.
20. Is the yard satisfied with the existing software tools or has it identified some areas in which new tools could be used? What would be the required functionalities?
- 20) We are never satisfied... The main goal is to have a drawing software (ex. Autocad) or 3D system (ex. Nupas) that creates the parts and check the necessary classification rules. It will be of great help!

ANEXO B

GABINETE DE ESTUDOS E PROJECTOS ARSENAL DO ALFEITE

Capacidades:

- Projecto Básico e Projecto de Detalhe de embarcações, navios militares e comerciais bem como de outras plataformas flutuantes (aço, alumínio e materiais compósitos), em todas as áreas da engenharia naval, electrotécnica e mecânica.
- Modelação 3-D de cascos e superestruturas (NUPAS), de aprestamento diverso e sistemas auxiliares (CADMATIC).
- Nesting para corte.
- Animações conceptuais de navios.
- Concepção, desenho e desempolamento tridimensional de cascos (AUTOSHIP).
- Análise da estabilidade de navios, embarcações e outras plataformas flutuantes (AUTOHYDRO) .
- Cálculos de resistência e propulsão.
- Cálculo estrutural directo e pelo método de elementos finitos.
- Estudos diversos relativos a plataformas flutuantes e infra-estruturas em terra, nas áreas da engenharia naval, mecânica e electrotécnica.
- Instalação de novos equipamentos e sistemas em navios.
- Alterações em sistemas eléctricos em navios.
- Alterações em sistemas de encanamentos em navios.
- Alterações estruturais em navios.
- Soluções de reparação em navios nas diferentes áreas da engenharia naval, electrotécnica e mecânica.

Por tipo de navio:

- Navios Patrulha Costeiros e Oceânicos
- Lanchas de Desembarque
- Embarcações Auxiliares Diversas
- Navios Hidrográficos
- Embarcações Salva-vidas
- Rebocadores
- Embarcações Portuárias
- Docas Flutuantes
- Barças e Pontões
- Embarcações de Passageiros (monocasco e catamaran)

Meios Humanos:

- 4 Eng^{os} Navais
- 2 Eng^{os} Electrotécnicos
- 1 Eng^o Mecânico
- 11 Desenhadores

Software:

- Desenho - Autocad
- Cálculos de resistência e propulsão - Navcad
- Desenho de hélices - Propcad
- Modelação e despolamento da geometria do casco - Autoship
- Estabilidade intacta e em avaria - Autohydro
- Modelação 3D da estrutura do navio - Nupas
- Modelação dos sistemas auxiliares do navio - Cadmatic
- Nesting para corte - Lantek
- Elementos finitos - Ansys

ANEXO C

ESTALEIROS NAVAIS DE PENICHE (ENP)

Capacidade Técnica para elaboração de Projecto de Construção Naval

A actividade de construção naval nos Estaleiros Navais de Peniche remonta a 1998.

Desde então, já foram construídas e entregues mais de 70 embarcações entre os 12 e os 45 m de comprimento fora a fora (Lff), para actividades comerciais tão díspares como o transporte de passageiros, o serviço de pilotos ou a pesca, entre outros.

Maioritariamente, estas embarcações foram construídas em Materiais Compósitos e/ou em Aço.

O departamento técnico dos ENP encontra-se actualmente em fase de expansão e reestruturação. Conta com 5 Engenheiros Navais e 2 Engenheiros Mecânicos, com funções distintas mas onde impera a polivalência e multi-disciplinaridade.

Esta multi-disciplinaridade inclui tarefas desde o cálculo de estabilidade, à previsão de potência, passando pelas diversas etapas do ante-projecto ou do desenvolvimento de projecto, e com frequência a verificação de estruturas pelas regras de classificação.

Como ferramentas informáticas, além dos habituais programas de escritório, os ENP dispõem de licenças para os seguintes softwares específicos:

- Autoship/Autohydro;
- Bureau Veritas “ComposeIT”;
- Bureau Veritas “Mars”;
- Bureau Veritas “Rudder”;
- AutoCAD / Inventor 2010;
- Rhinoceros 4.0;
- ZwCAD;
- Microsoft Project.

Todos os elementos da equipa técnica são fluentes em pelo menos 4 dos programas acima referidos, em diversas combinações.

De entre as construções realizadas, destacam-se recentemente as seguintes embarcações:

- 2 Catamarans para 350 Passageiros com 41 m Lff, casco em aço e superestrutura em materiais compósitos. Projecto BMT Nigel Gee, desenvolvimento do projecto realizado internamente pelos ENP.



- 5 Catamarans rápidos para 70 Passageiros com 18.5 m Lff, integralmente em materiais compósitos. Projecto BMT Nigel Gee, desenvolvimento do projecto realizado internamente pelos ENP.



- 4 Embarcações de pilotos com 12 m Lff, integralmente em materiais compósitos. Projecto Camarc Ltd, desenvolvimento do projecto realizado internamente pelos ENP.

- 1 Embarcação de recreio com 12 m Lff, integralmente em materiais compósitos. Projecto integralmente concebido e desenvolvido internamente pelos ENP.



Informação sobre as restantes construções dos ENP está disponível em www.enp.pt.

A política de Projecto Naval nos ENP consiste na optimização dos recursos técnicos disponíveis orientada para assegurar o objectivo essencial de cada construção: a correcta transposição do Contrato para o conceito e desempenho do navio, respeitando os limites orçamentais e temporais.

Em navios de menor porte, este trabalho resulta num projecto próximo de elementos de produções, o que permite que o projecto seja realizado internamente em todas as suas fases.

No entanto, em navios de maior porte, a definição do conceito do navio é apenas o primeiro passo na preparação de um pacote de projecto para aprovação pela Classe, que por sua vez terá que ser traduzido em elementos utilizáveis directamente para produção.

Tipicamente, os ENP subcontratam as fases intermédias do Projecto – Projecto para aprovação, preparação para corte – mas não se alienam nunca do projecto de conceito, onde é essencial harmonizar os requisitos contratuais (ou do caderno de encargos)

com as características técnicas do navio, e compatibilizar ambos com os métodos produtivos e os recursos técnicos e humanos disponíveis no Estaleiro.

Finalmente, a fase final de preparação de elementos para produção pode ser preparada internamente ou sub-contratada, mas uma vez mais a participação do Estaleiro é necessariamente elevada.

Acresce que, sendo os ENP um estaleiro relativamente recente, e com um histórico relativamente curto em alguns mercados, torna-se por vezes necessária contratação de projectistas especializados e de renome internacional, devido à imagem de credibilidade que conferem às propostas comerciais apresentadas.

Resumindo, os ENP gerem os seus recurso humanos técnicos em função da dimensão da obra e/ou volume de trabalho em cada momento, assegurando que estes não se dispersam com trabalhos passíveis de ser sub-contratados, mas ocupando-os com essas mesmas tarefas se o volume de trabalho for suficientemente reduzido.

ANEXO D**CURSO DE LÁUREA TRIENAL EM ENGENHARIA NAVAL, LIVORNO**

http://www.unipi.it/php/corsilaurea/dett_corso.php?tipo=cdl&id=176 ultimo
aggiornamento:25/08/2009

**CORSO DI LAUREA TRIENNALE IN INGEGNERIA NAVALE (ACCADEMIA
NAVALE)**

(CLASSE L-9)

Facoltà di: Ingegneria

PRESENTAZIONE

IL corso di Laurea in Ingegneria Navale si propone di formare la figura professionale dell'Ufficiale della Marina Militare del Corpo del Genio Navale. Le caratteristiche che si vogliono far acquisire ai frequentatori del corso sono: solida preparazione culturale, sia di base che specifica; capacità critiche e di risoluzione dei problemi tecnici richieste ad un moderno Ingegnere Navale; competenze operative costantemente aggiornate. I crescenti livelli tecnologici degli impianti/apparati installati sulle moderne Unità Navali Militari, gli impieghi sempre maggiori delle navi per periodi temporalmente lunghi in teatri/scenari lontani dalle normali basi nazionali e il continuo aumento dei costi per il mantenimento in efficacia di uno strumento aereo - navale, in linea con le altre Marine Occidentali, impongono alla Marina Militare la necessità di ottimizzare continuamente l'impiego delle proprie risorse. Tali aspetti richiedono l'opera di professionisti come quelli che si propone di formare il Corso di Laurea in Ingegneria Navale in questione, in grado cioè sia di utilizzare i più moderni strumenti operativi e di analisi e di aggiornare continuamente le competenze professionali, adeguandosi all'elevatissimo tasso di innovazione che caratterizza il mondo della Marina Militare, sia d'integrare efficacemente ed in modo sinergico conoscenze provenienti anche da settori diversi del mondo tecnologico e scientifico. In sintesi, le principali caratteristiche della figura professionale del laureato in Ingegneria Navale presso l'Accademia Navale sono: la capacità di comprendere, analizzare e verificare sistemi strutturali e tecnologie consolidate; la capacità di collaudare e gestire dispositivi meccanici e dirigere il montaggio e la manutenzione di sistemi ed impianti navali. Egli dovrà inoltre essere in grado di organizzare e gestire le risorse sia umane che tecniche assegnate, specie se di una certa complessità. N.B.: Il Corso di Laurea può essere frequentato soltanto dai Cadetti dell'Accademia Navale di Livorno.

QUALI MATERIE STUDIERAI

1° anno (60 CFU)

Chimica, Fisica generale 1, Fondamenti di Informatica, Inglese 1, Analisi Matematica 1, Geometria, Disegno Tecnico Navale.

2° anno (60 CFU)

Fisica generale 2, Inglese 2, Analisi Matematica 2, Geometria dei Galleggianti, C.A.D., Meccanica Razionale, Scienze e Tecnologie dei Materiali, Fisica Tecnica, Meccanica Applicata alle Macchine.

3° anno (60 CFU)

Elettrotecnica, Inglese 3, Macchine, Tecnologia della Nave, Idrodinamica, Allestimento Navale, Costruzioni Navali, Scienze delle Costruzioni, Statica della Nave, Architettura Navale, Impianti di Propulsione Navale, Condotta Automatica Impianti Navali, Sistemi di Combattimento, Tecnologia generale dei materiali, Principi e Tecniche di Comando e Condotta degli Uomini.

COSA PUOI FARE DOPO LA LAUREA

Gli Ingegneri Navali laureati presso l'Accademia Navale hanno come sbocco professionale quello previsto per gli ufficiali del Genio Navale nella Marina Militare:

- impiego a bordo di unità navali militari;
- incarichi presso Stabilimenti di Lavoro, Enti Tecnici centrali e periferici.
- incarichi presso Istituti di Formazione;
- incarichi presso Enti dell'area operativa centrale o periferica, di Forza Armata o Interforze.
- cantieri di produzione di navi, imbarcazioni e mezzi marini;
- industrie per lo sfruttamento delle risorse marine;
- compagnie di navigazione;
- istituti di classificazione ed enti di sorveglianza;
- studi professionali di progettazione e peritali;
- istituti di ricerca.

A CHI TI PUOI RIVOLGERE

ALTRE FIGURE DI RIFERIMENTO

Responsabile Segreteria Studenti

Dott. **Luigi Diana** - c/o Accademia Navale di Livorno - Via Italia, 72 - 57100 Livorno Fax 0586 238588 e-mail: l.diana@adm.unipi.it

Orario di ricevimento: - Martedì: dalle 14.30 alle 16.30 su appuntamento

ANEXO E

A INDÚSTRIA DAS EMBARCAÇÕES DE RECREIO

1 – A madeira e a revolução das resinas epóxicas

Existem condições para uma nova expansão da construção em madeira, que permitem considerá-la um material moderno:

- Novas técnicas de construção, só possíveis com as colas epóxicas e a associação com o PRF,
- Presente surto de normalização europeia, associada ao mercado único e à marca CE

O cumprimento das normas permitirá aos nossos construtores um salto de qualidade e facilitará a conquista de outros mercados.

Por outro lado, as técnicas modernas facilitam muito o trabalho dos carpinteiros navais, mas estes têm de adquirir novas competências, que incluem:

- Utilização de novos materiais (epóxidos, contraplacados, espumas, fibras) e ferramentas (mecânicas e “cordless”)
- Conhecimento de normas e de gestão formal da qualidade
- Conhecimentos de gestão: planeamento (com integração de empreitadas), organização, gestão financeira e, sobretudo, de comercialização e “marketing”

São exemplos de sucesso a Nova Zelândia e a Nova Escócia (Canadá)

É necessário mudar para sobreviver.

2 - A marca CE

Nos últimos anos tem havido profundas mudanças na legislação comunitária e na normalização aplicável a embarcações abaixo dos 24m, com destaque para:

- As Directivas 94/25/CE e 2003/44/CE), que embora aplicáveis apenas a embarcações de recreio (até 24m), anunciam tendências extensíveis num futuro próximo a outras classes, nomeadamente a garantia de qualidade fornecida por projectistas e construtores, e a simplificação dos procedimentos de aprovação;
- Quase oitenta normas europeias harmonizadas, aplicáveis na totalidade às embarcações de recreio com menos de 24m, cujo cumprimento é necessário para assegurar a posição da marca CE; a legislação de diversos países tem vindo a estender a aplicabilidade destas normas a outras categorias de embarcações.

O cumprimento das normas permite aos construtores um salto de qualidade e facilita a conquista de outros mercados.

3 – A importância económica do sector

- Sobre a importância económica do segmento das embarcações de recreio na Europa, bastam-nos os números Figura 1 (Refª 5):
- Um total de 2442 pequenos e médios estaleiros europeus, sustentando directamente 39600 postos de trabalho, tem um volume de negócios anual de € 3700 milhões, com 70% de valor acrescentado.
- Podemos fazer alguns cálculos simples:

- O volume médio de negócios por empresa é de € 1,5 milhões
- € 65650 é o valor acrescentado anual por trabalhador (directo e indirecto)
- Supostas 1600 horas de trabalho individual por ano, temos um valor acrescentado de € 41/Hh (trabalhadores directos e indirectos)
- Se considerarmos que 90% dos trabalhadores “dão ponto à obra”, e que existe plena ocupação ao longo do ano, o “valor de venda do Hh” será de € 45,6, da ordem de 2,5 vezes o preço de venda dos pequenos estaleiros portugueses.

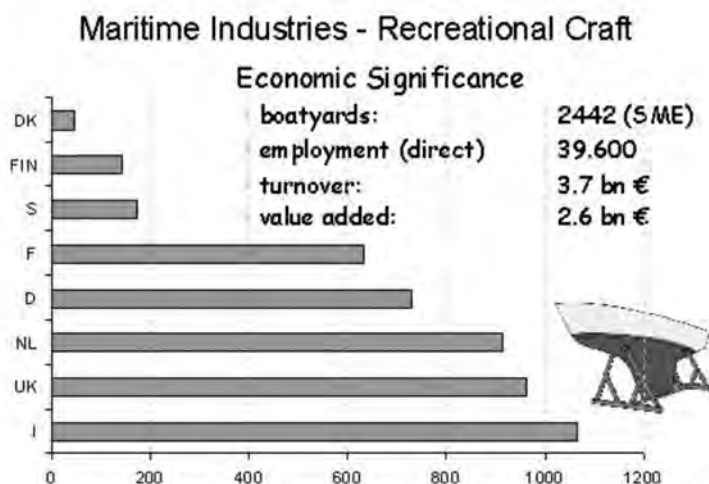


Fig. 1 – Importância económica dos estaleiros das embarcações de recreio

- Quer isto dizer, simplificando porque a influência dos subcontratos depende do modo como são contabilizados, que se tivermos uma produtividade global da ordem dos 50% da média europeia, ficamos ainda com boas condições de competitividade internacional.

4 – O exemplo da Nova Escócia

- Tal como em diversos países da Europa, a redução do mercado das embarcações de pesca ocorreu na Nova Escócia simultaneamente com o aumento da procura de iates e de embarcações comerciais de diversos tipos.
- Não lhes foi muito difícil identificar a receita que necessitavam de aplicar:
 - Aumentar a capacidade técnica dos estaleiros,
 - Juntar esforços através de uma associação para
- Melhorar a formação dos executantes,
- Apostar num *marketing* intenso e continuado.
- Para a formação, foi feita uma ligação com a Nova Zelândia. Este país fez um notável esforço na criação de uma indústria de embarcações de grande quali-

dade, que lhe permitiu atingir um volume de negócios de mais de USD 900 milhões (€ 700 milhões) e 10000 empregados, em 2003, com uma projecção de USD 1700 milhões (€ 1300 milhões) em 2015. Estamos a falar de um Estado de 4 milhões de habitantes!

- A New Zealand's Boating Industry Trading Organization certifica aprendizes na construção de cascos em madeira, alumínio, aço e compósitos, aprestamento de interiores, engenharia de sistemas, aparelho de veleiros, pintura, instalações eléctricas, comercialização de embarcações. O número de aprendizes passou de 60 em 1999 para 530 em 2005.
- Um representante dos estaleiros da Nova Escócia (vendas anuais € 55 milhões) e diversos representantes do governo provincial (Departamentos da Educação e da Agricultura e Pescas), no seguimento de diversos contactos visitaram a Nova Zelândia em 2004 para conclusão de um acordo de fornecimento de currículos de ensino e de material didáctico. Mesmo sem incluir diversas especializações dos neo-zelandeses, o programa de formação inclui a preparação de 50 manuais técnicos de cerca de 75 páginas cada; todos têm sido preparados com o apoio financeiro da província.
- A formação inclui a frequência de lições, ensino por correspondência com a apresentação de testes, e seguimento dos trabalhos oficiais dos formandos.
- O governo provincial concede apoios, que cabem na política geral de ensino.
- A introdução de novas tecnologias, sobretudo na área dos compósitos, responde a solicitações governamentais para redução de emissões, e inclui seminários práticos ("hands on").
- A Nova Scotia Boatbuilders Association passou de 12 membros em 1999 (apenas construtores), para 41 em 2005 (construtores e fornecedores). A quota anual tem dois níveis: € 340 é o nível básico e € 2030 o nível "gold". Este inclui diversos benefícios, tais como o apoio dos técnicos da associação e a concessão de financiamentos, a baixo juro, para o desenvolvimento de protótipos destinados à exportação.
- O principal mercado de exportação é a Costa Leste dos Estados Unidos, o que contribuiu para o desenvolvimento do mercado de recreio, uma vez que este não está abrangido pelo Jone's Act, ao contrário do das embarcações de trabalho e comerciais.
- Um exemplo de sucesso é o estaleiro Covey Island, que constrói apenas em madeira coberta com PRF (Fig. 3 e 4). Nas colagens e no PRF usam resinas epóxicas. Os cascos são ripados (tabuado estreito e fino) e enfaixados ("cold moulded"); ultimamente passaram à construção de sanduíche de madeira. O estaleiro tinha, em 2003, 18 empregados, sendo quase 10% da força de trabalho utilizada em actividades de "marketing". Para além da necessidade de dominar a regulamentação americana (certificação ABYC), a empresa está inscrita numa associação inglesa de construtores, o que facilita a aposição da marca CE nas exportações para a Europa.

REFERÊNCIAS

Nº	Autor / Publicação	Título
1	Óscar Mota, 2004	Inovação na Construção Naval em Madeira e seus Compósitos - 1º Caderno: A Madeira como Material de Engenharia Naval
2	Óscar Mota, 2004	Inovação na Construção Naval em Madeira e seus Compósitos - 2º Caderno - Novas Tecnologias e Boas Práticas nos Estaleiros Navais
3	Parlamento Europeu e do Conselho, 1994	Directiva 94/25/CE do, de 16 de Junho de 1994 - Aproximação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas dos Estados-membros respeitantes às embarcações de recreio
4	Parlamento Europeu e do Conselho, 2003	Directiva 2003/44/CE de 16 de Junho de 2003 - Altera a Directiva 94/25/CE
5	European Commission – DG Enterprise & Industry, 2006	Maritime Industries – Industrial Policies

Apêndice

Memorando - CRIAÇÃO DO CENTRO NÁUTICO DE CASCAIS

1 – Introdução

Nos últimos 20 anos, o desenvolvimento da náutica de recreio na Europa tem sido explosivo.

Mais de 2400 PME, ocupando quase 36000 trabalhadores directos, geram um volume de negócio de 3700 milhões de euros, com um valor acrescentado de 70%.

O valor acrescentado anual por trabalhador (directos e indirectos) é da ordem dos € 65000. Em Portugal quase nada foi feito, a não ser importar cada vez mais!

A produção nacional é muito reduzida e de fraca qualidade, com duas ou três notáveis excepções, mas de pequenas embarcações.

Por que não fazer de Cascais a grande excepção?

2 – Desiderato

Criação de um Centro Náutico de excelência em Cascais, com as seguintes componentes:

- Núcleo de estudos e projectos, incluindo os de construção de embarcações e a dinamização de intercâmbios com instituições estrangeiras; componente de estudos históricos
- Pequeno estaleiro de construção e reparação de embarcações, com formação técnica de profissionais e amadores⁵ – note-se que se trata de um espaço ordenado, agradável à vista e para trabalho – ver Anexo 2.
- Escola de marinharia, virada sobretudo para a prática da vela

3 – Justificação

Cascais reúne condições excepcionais para possuir um Centro Náutico de excelência, a nível nacional.

⁵ Em meu entender, pelo menos em relação à construção, deveríamos limitar-nos à madeira e materiais compósitos

Pontos fortes

- a) Boas condições geográficas e climáticas – baía abrigada, perto de Lisboa, bom clima, ventos relativamente fortes mas não tempestuosos todo o ano.
- b) Centro turístico importante com uma marina e tradição de velejar, embora a prática seja circunscrita por razões económicas.
- c) Importantes clubes náuticos.
- d) Relativa proximidade do único estabelecimento de ensino superior de arquitectura naval, o Instituto Superior Técnico (IST) – seria perfeitamente possível uma licenciatura em arquitectura náutica.
- e) Proximidade do Instituto de Soldadura e Qualidade (ISQ), que poderá ter abertura à criação de um centro de excelência e *know-how* para apoio.
- f) Existência de um Museu do Mar, que pode ser elemento cultural agregador .

Pontos fracos

- a) Locais - Ausência de um estaleiro de construção e/ou de reparação de embarcações
→ teria de ser criado, com um investimento modesto
- b) Gerais
 - Fraca capacidade económica das pessoas em geral, mesmo aquelas que possam estar interessadas em embarcações de recreio
 - Hábito de aquisição de embarcações de recreio estrangeiras
 - Poucos conhecimentos nacionais do projecto de embarcações de recreio
 - Capacidade limitada da Secção de Engenharia Naval do IST, tanto em termos financeiros como humanos
 - Fraco interesse dos portugueses pelo mar

A solução poderá ter de passar por uma intervenção do poder local.

4 – Etapas

4.1 Estudo das condições locais e proposta

- a) Condições geográficas e locais de implantação, esboço de estaleiro e de centro de estudo.
- b) Recursos humanos necessários.
- c) Estimativa de custos e benefícios (nível tecnológico, criação de empregos, lazer).
- d) Estudo dos tipos de apoio necessários do IST e do ISQ e contactar com responsáveis.
- e) Possibilidades de financiamento: QREN, mecenas individuais, petrolíferas, EDP.
- f) Elaboração de um estudo / proposta com componente publicitária - estatuto jurídico do Centro Náutico: Instituto?

4.2. Apresentação da proposta e seu seguimento.

- a) Câmara Municipal de Cascais.
- b) AIM, jornais, mecenas, financiadores do estudo da SAER, Ordem dos Engenheiros.
- c) Proposta QREN.

Óscar Mota
15 Setembro 2009

ANEXO F

The future of the maritime industry in Europe – The sea is the future

The main military shipyards in the European Union

Country	Aircraft carriers	Frigates	Corvettes	Submarines	Mine-sweepers	Motor torpedo boats	Auxiliary vessels
Denmark					Aalborg Værft	Aalborg Værft	
Finland					Aker Finnyards	Aker Finnyards	
France	DCN ALSTOM	DCN ALSTOM	DCN	DCN	DCN	CMN ALSTOM	DCN ALSTOM CMN
Germany		TKMS Lürssen Gruppe	TKMS Lürssen Gruppe Peene-Werft Abeking& Rasmussen	TKMS	Lürssen Gruppe Peene-Werft Abeking& Rasmussen	Lürssen Gruppe Abeking& Rasmussen	TKMS Lürssen Gruppe Peenewerft Abeking& Rasmussen
Greece		Hellenic Shipyard				Hellenic Shipyard	
United Kingdom	Swan Hunter	Swan Hunter BAE Systems Ships Vosper Thornycroft	Vosper Thornycroft	BAE Systems Submarines	Vosper Thornycroft		BAE Systems Ships
Italy	CNI/ Fincantieri	Fincantieri RivaTrigoso	CNI/Fincantieri RivaTrigoso	Fincantieri Muggiano	Intermarine	Fincantieri Riva Trigoso	Fincantieri
Netherlands		De Schelde/ Damen	De Schelde/ Damen		Merwede	De Schelde/ Damen	Merwede
Sweden			Kockums	Kockums	Karlbro- navarvet	Karlbro- navarvet	
Spain	NEW IZAR	NEW IZAR	NEW IZAR	NEW IZAR		NEW IZAR	NEW IZAR

Quelle: Voß 1993, Heesler 1999, ALPHA 2000, Smit u. a. 2000 (ISA CONSULT, June 2002), updated by EMF, February 2005

*Extracto***STRUCTURE OF NAVAL SHIPBUILDING IN WESTERN EUROPE**

As merchant shipbuilding in Western Europe declined, the emphasis switched to the construction of military vessels. In some countries both the volume of sales achieved and number of workers employed in the naval shipbuilding sector outstrips their performance in the merchant shipping sector. But in the 1990s spending cuts and dwindling opportunities for export business also prompted restructuring and rationalisation in military shipbuilding, resulting in some shipyard closures.

At present, the situation in the naval shipbuilding sector in Western Europe can be summed up as follows:

- There are around two dozen shipyards involved in naval shipbuilding in Europe.
- In most countries naval shipbuilding is highly concentrated. At national level, only a few shipyards (and sometimes just a single company) are still active in special segments of the naval shipbuilding sector (see Table).
- The 10 biggest shipyards or shipbuilding groups (DCN, Fincantieri, IZAR, TKMS, BAE Systems and so on) account for some three quarters of turnover in the Western European naval shipbuilding sector.
- In our estimation, approximately 35,000 to 40,000 jobs in the European shipbuilding industry depend either directly or indirectly on orders placed by the respective navies.
- As a result, the naval shipbuilding industry in Western Europe is about 70% the size of its US counterpart. However, this comparison should take account of the fact that many shipyards in Western Europe also build merchant ships, so their economic and technological know-how can be deemed far superior. What is more, it should be borne in mind that considerable differences in shipyards' vertical range of manufacture render international comparisons problematic.
- The lion's share of value added in the production of military ships goes to the supply industry, for nowadays somewhere in the region of half the value of a naval vessel lies in its electronics and weapons systems and something like a quarter of its value is linked to its propulsion system.

Ultimately then, the shipyards only retain some 25% of the value of a contract, and where competition between naval shipyards is concerned, vertical cooperation is a significant factor.

On the other hand, in the past there has been little cross-border cooperation between these shipyards, though that situation and attitudes have started to change in recent years. The naval shipbuilding market is developing within the context of the establishment of a Europe Defence Policy. Against this background some discussions are taking place suggesting the creation of a future European naval shipbuilding group that may also involve European electronic components suppliers.

ANEXO G – Contributos para a Estratégia de Desenvolvimento da Base Tecnológica e Industrial de Defesa (BTID)			
IMPLEMENTAÇÃO – LINHAS DE ACCÃO/OBJECTIVOS OPERACIONAIS			
Objectivo estratégico	Linhas de acção / Objectivos operacionais	Resultados esperados	Intervenientes
4.2.1 Definir as grandes prioridades em projectos de armamento e equipamento militar e identificar as oportunidades para o BTID nacional	Enquadrar o envolvimento da BTID nacional no processo de revisão da LPD, mediante participação das diversas entidades no desenvolvimento dos Planos de Armamento e de I&D Defesa	Documento identificando os principais equipamentos e serviços previstos na LPM, os orçamentos associados e a data esperada para o início do processo de aquisição, integrando já considerações de ordem económica	DGAED; Ramos das Forças Armadas; AICEP; CPC; INTELI
	Identificar e divulgar as oportunidades para a BTID que ocorram nos planos interno, europeu, da NATO e da cooperação bilateral, em matéria de sistemas, equipamentos, serviços e tecnologias de defesa	Mecanismos de divulgação de oportunidades no domínio da Defesa para a BTID nacional	DGAED; AICEP; INTELI
	Identificar a capacidade da BTID	Planeamento de aquisições faseado e anunciado com tempo, com envolvimento da indústria nas fases iniciais de arranque dos projectos	DGAED; AICEP; INTELI; ASSOCIAÇÕES
4.2.2 Articular as medidas de política pública com impacto no desenvolvimento da BTID nacional	Mapear e articular os instrumentos de política pública que podem ser utilizados para desenvolver a competitividade das entidades da BTID nacional	Documento identificando os instrumentos de política pública que podem estar disponíveis para o desenvolvimento da BTID	AICEP (Instrumentos da Economia, da Ciência e do Trabalho - formação); DGAED (Instrumentos da Defesa); INTELI; ASSO-CIAÇÕES
	Articular, com a CPC, as oportunidades de participação da BTID nacional em actividades de I&D, produção e apoio ao ciclo de vida dos equipamentos e sistemas militares nacionais	Lista de prioridades, definidas programa a programa (nos Termos de Referência das Contrapartidas), para as contrapartidas	CPC; DGAED; INTELI; ASSOCIAÇÕES
4.2.3 Afirmar e reforçar o papel do sector tecnológico e industrial de defesa, no com-texto da contribuição para o desenvolvimento económico nacional, conferido, para esse efeito, particular relevo da PME	Caracterizar a BTID nacional em termos do seu peso e posicionamento na economia nacional	Documento de análise do impacto da BTID na economia nacional	CPC (através do estudo contratado à INTELI); DGAED; AICEP; INTELI; ASSOCIAÇÕES
	Definir, em articulação com os Ministérios da Economia e Inovação (MEI) e da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior (MCTES), medidas com vista ao aumento da competitividade das PME nacionais para o sector da defesa	Definição de novas medidas de política pública para suporte ao desenvolvimento da DTIB, complementado as identificadas no âmbito da prossecução do objectivo 4.2.2	AICEP (considerando instrumentos do MEI, do MCTES e do MTSS); DGAED; CPC; INTELI; ASSOCIAÇÕES

ANEXO G

4.2.4 Reduzir a dependência externa em bens, equipamentos e serviços de defesa, favorecendo uma maior participação e envolvimento da BTID nacional nos projectos de reequipamento em sede de execução da LPM	Mapear as capacidades da BTID nacional, identificando competências distintivas e tecnologias dominadas	Documento identificando as capacidades das organizações da BTID nacional	CPC (através do estudo contratado à INTEL); DGAED; AICEP; INTELLASSOCIAÇÕES
	Desburocratizar a legislação de modo a facilitar o acesso das empresas com capacidade no sector da defesa ao comércio e indústria de armamento	Manual para empresas sobre a participação em concursos militares, articulado com as acções realizadas no domínio do objectivo 4.2.1 Revisão do processo de aquisições públicas militares (actual Lei de Programação Militar)	DGAED; Ramos das Forças Armadas; Departamento Jurídico do MDN; CPC; AICEP; INTELLASSOCIAÇÕES
4.2.5 Promover e reforçar a participação da BTID nacional em programas, projectos e outras iniciativas de cooperação e competição à escala europeia e internacional.	Incentivar a participação da BTID nacional em programas cooperativos de âmbito bilateral, nos quadros da NATO e da EDA	Documento identificando as oportunidades para a participação da BTID em programas cooperativos	DGAED; AICEP; ASSOCIAÇÕES
	Reforçar a rede de influência externa da BTID nacional, através dos canais do MDN e de outros organismos públicos	Acções de promoção externa das organizações da BTID nacional	AICEP; DGAED; DGAT (MNE)
	Reforçar o papel da DGAED, da AICEP e das associações industriais na divulgação de oportunidades junto das empresas e na divulgação das capacidades destas no âmbito externo	Acções junto da BTID nacional para divulgação de oportunidades internacionais, em articulação com o trabalho realizado no âmbito do objectivo 4.2.1	AICEP; DGAED; AIP; outras associações
	Adoptar uma postura de diplomacia económica, favorecendo a divulgação institucional dos produtos e serviços existentes em Portugal	Aumentar a dimensão do mercado (escala) para permitir que a indústria nacional entre em mercados internacionais	AICEP; DGAED; DGAT (MNE); ASSOCIAÇÕES
4.2.6 Harmonizar os requisitos operacionais e técnicos dos navios com outras Marinhas estrangeiras e Forças de Segurança	Aumentar a eficiência e competitividade da BTID	Maior cooperação e facilidade de exportação à escala europeia e internacional	AICEP; DGAED; DGAT (MNE); ASSOCIAÇÕES

CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAL PORTUGUESAS

SITUAÇÃO E PERSPECTIVAS

Síntese apresentada pelo académico
Óscar Filgueiras Mota, em 27 de Abril

*Mudam-se os tempos, mudam-se as vontades,
Muda-se o ser, muda-se a confiança;
Todo o mundo é composto de mudança,
Tomando sempre novas qualidades.*
Luís de Camões

Autores

CALM ECN Ref. António Balcão Reis
CALM ECN Res. Victor Gonçalves de Brito
CFR ECN Ref. Óscar N. F. Mota (coordenador)

1. INTRODUÇÃO

Quando, por solicitação do Presidente da Academia de Marinha, esboçámos um programa para as três jornadas sobre a indústria naval portuguesa, seleccionámos como objectivos:

- Dar a conhecer a capacidade e possibilidades da indústria naval nacional;
- Contribuir para melhorar a cooperação entre a Marinha e a indústria.

Os títulos escolhidos para as sessões foram

- O complexo da indústria naval
- A componente industrial
- Os problemas e as soluções

Das duas primeiras se encarregaram, respectivamente, os contra-almirantes engenheiros construtores navais Balcão Reis (BR) e Gonçalves de Brito (GB).

O Presidente da Academia tinha-nos solicitado que fizéssemos um resumo das apresentações anteriores. Não nos atrevemos em relação às duas primeiras, pois foram demasiado interessantes, densas e ricas para arriscar fazer cortes ou condensações. Por isso tivemos de solicitar aos próprios a ingrata tarefa, que talvez demasiado disciplinadamente aceitaram; adiante reproduzimos os textos recebidos.

Quanto ao resumo da nossa apresentação, tememos justificar o ditado “quem parte e reparte fica com a melhor parte”. Que os colegas de escrita e os leitores nos perdoem.

2. O COMPLEXO DA INDÚSTRIA NAVAL

A apresentação centrou-se em três pilares: **a Indústria, os Serviços e a Formação.**

2.1 Indústria

Os estaleiros navais, de certa dimensão, que ainda existem, são os que conseguiram resistir. Há estaleiros com nomes novos em infra-estruturas previamente existentes, que foram sujeitas a transformações e modernizações de profundidade variável. É o caso da Naval Rocha operando nas históricas infra-estruturas da Rocha. Há nomes que se mantêm mas associados a novas realidades. É o caso da infra-estrutura da Mitrena que abandonou o nome Setenave e recuperou o nome mítico da Lisnave.

Não assistimos, como era necessário, a uma modernização das instalações, nem a uma especialização dos estaleiros, nem a fusões ou associações entre estaleiros, salvo raras excepções e sempre pontuais. E no entanto a reduzida dimensão do nosso mercado mais aconselhava iniciativas desse género, não necessariamente confinadas ao território nacional.

E assim foram ficando pelo caminho Argibay, Parry & Son, S. Jacinto, Margueira e seguiram em frente, actuais reservas estratégicas em metalo-mecânica, a Lisnave, os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, o Arsenal do Alfeite, a Naval Rocha, Estaleiros Navais de Peniche, Navalria, Estaleiros Navais do Mondego.

O Arsenal do Alfeite mercê da sua recente passagem de órgão de execução de serviços da Marinha a Sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos, justifica alguns comentários. Os textos legais apontam para mudanças importantes, mas só a forma como vierem a ser aplicadas permitirá um julgamento. Há que esperar para ver.

Mantém-se como “prioritária a execução de encomendas da Marinha” e concedem-se à concessionária “poderes especiais” de “subconcessionar as actividades compreendidas na concessão” e “celebrar contratos e acordos que tenham como objecto a gestão de partes funcionalmente autónomas do Arsenal”.

No campo das **Pequenas empresas de construção e reparação**, de acordo com os dados do INE, citados pela AIN, existirão cerca de 600 empresas, agrupáveis nesta classificação, 500 das quais com menos de 10 colaboradores. Um grande número, com eventual significado local, mas limitada influência global. Realidade industrial e social que de modo algum pode ser ignorada e muito menos abandonada.

Um outro mundo, de dimensão e qualificação muito inferior ao desejável é o da **Subcontratação – Empresas de instalação**. A subcontratação é inevitável, fruto da evolução natural do processo construtivo, de passagem da empresa global e auto-suficiente a empresa essencialmente de montagem. Há que ter presente alguns riscos inerentes à subcontratação, designadamente o menor conhecimento ou desconhecimento das capa-

cidades, das técnicas, procedimentos e particularidades do contratante e o risco de onde se deveria encontrar especialização se encontrar amadorismo ou cultura biscateira. Mas este é um caminho sem regresso e a solução está na maior especialização e qualificação das empresas.

Terminamos este capítulo da Indústria com a **Indústria Auxiliar naval** que engloba todas as actividades fornecedoras de serviços, materiais e equipamentos da indústria de construção e reparação naval.

A reduzida dimensão do mercado e as especificações de maior exigência, que são colocadas aos componentes navais, dificultam o estabelecimento de uma indústria auxiliar que, para se afirmar teria que se desenvolver tecnologicamente e internacionalizar/exportar.

E efectivamente, ao mesmo tempo que as poucas indústrias auxiliares tradicionais que ainda tínhamos foram desaparecendo, afirmaram-se fabricantes em tecnologias de ponta virados para a exportação, como é o caso da EID e EDISOFT, actuando na área da concepção e fabricação de sistemas e equipamentos de comunicações navais, sistemas de Processamento de mensagens e de controlo de tráfego marítimo, desenho de sistemas de comando e controlo de armas e sensores de navios militares.

Louvável a iniciativa da Associação das Indústrias Navais fazendo-se parceira no projecto Aux-Navalia, integrado no programa europeu Espaço Atlântico, destinado a aumentar a competitividade da indústria auxiliar naval, apontando para a concentração sectorial, internacionalização, agrupamentos transnacional, cooperação entre a indústria auxiliar e os centros tecnológicos sectoriais.

A exportação constitui um imperativo, um requisito de sobrevivência. O mercado nacional tem de servir de cobaia, exigente e responsável. E entre as cobaias têm de ser os organismos públicos, as Forças Armadas em particular, a dar o exemplo, correndo riscos calculados, dando a mão, sendo equilibradamente exigentes, sendo parceiros na procura da excelência.

2.2 Serviços

No capítulo **Serviços** merecem destaque as **Sociedades de classificação**, provavelmente as entidades da área naval cujas características societárias mais se terão alterado nos últimos cinquenta anos, passando de Fundações ou Para-fundações sem afã de lucro, para entidades marcadamente comerciais.

À margem dessas alterações, as Sociedades de Classificação sempre foram e continuam a ser dos maiores depositários da ciência e engenharia naval e dos maiores responsáveis pela sua evolução e avanços. A Universidade ensina e investiga, os centros de produção, estaleiros e afins, produzem, ou seja, aplicam a ciência. As Sociedades de Classificação investigam e acompanham a produção, aliam a teoria à prática, a ciência pura à aplicação concreta.

Todas as grandes Sociedades mantêm de há muito escritórios (stations) em Portugal; Lloyd's Register, Bureau Veritas, American Bureau, Det Norske Veritas, Registro Italiano Navale. Mas nenhuma delas atingiu entre nós dimensão susceptível de promover

ou influenciar de forma tangível a investigação, o desenvolvimento ou as técnicas navais, nem nenhuma delas delegou poderes para a aprovação de planos em Portugal e essa é exactamente a função que promove o desenvolvimento desejável. Há uma grande mais-valia associada a estes departamentos.

O estabelecimento de uma classificadora portuguesa, que se queria como base de desenvolvimento tecnológico e ninho de engenharia naval foi um belo sonho, que se concretizou na Rinave. Foi indiscutivelmente uma iniciativa de marcado interesse, à sua medida, no contexto da engenharia naval em Portugal. Por longos períodos foi o primeiro empregador nacional de engenheiros e técnicos navais. Com a ajuda de alguns conseguiu sucessos que pareciam impossíveis de alcançar. Morreu na praia. O mais clamoroso de todos os erros foi o divórcio entre a Sociedade de Classificação e a Escola, entenda-se o IST, com o seu curso de engenharia naval e o Centro de Engenharia e Tecnologia Naval.

As novas tecnologias vieram permitir a criação de **Gabinetes de Projecto**, baseados num pequeno núcleo técnico, com possibilidades de responder a solicitações que antigamente exigiam vastos gabinetes de engenharia e grandes salas de desenho. E jovens engenheiros têm aproveitado estas possibilidades para montar pequenos gabinetes de projecto com trabalhos independentes ou em colaboração com estaleiros que de igual modo têm vindo a tirar partido destas capacidades.

Porque o tema do projecto e dos gabinetes de projecto será tratado nas apresentações dos colegas limito-me a repisar a importância dos estaleiros terem uma boa capacidade de projecto e a enunciar a minha opção entre as alternativas possíveis no encaminhamento do projecto-construção.

Advogo a obtenção de um ante-projecto num gabinete de projecto onde consiga fazer passar os meus requisitos operacionais, ante-projecto esse que entrego ao estaleiro construtor com a função de o desenvolver, adaptando-o às suas práticas, com a liberdade possível de interpretação, mas sem permitir desvios do cumprimento dos requisitos. O estaleiro deverá assumir a responsabilidade integral do projecto, não lhe servindo de escusa o ter recebido um ante-projecto para desenvolvimento. Se não é exequível deve denunciar a situação e, se for o caso, propor ao Armador soluções alternativas.

Ainda dentro dos **Serviços** uma referência ao **IPTM – Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos**.

Tem por missão regular, fiscalizar e exercer funções de coordenação e planeamento do sector marítimo-portuário e regulamentar as actividades desenvolvidas neste sector.

O seu eficiente funcionamento é essencial ao bom funcionamento do sector. Condição necessária, não suficiente.

2.3 Formação

O **IST – Instituto Superior Técnico** é o principal centro de formação em engenharia naval do país e em sentido restrito será mesmo a única sede de tal ensino.

Reconhecido o alto nível da formação ministrada ao nível do mestrado, segundo Bolonha, com colocação assegurada a todos os finalistas, merece ser duramente criticada a

licenciatura segundo Bolonha, 3 anos, que deveria preparar os instruídos para imediata entrada no mercado de trabalho e os deixa sem um mínimo de preparação, obrigando-os a prosseguir os estudos rumo ao mestrado, negando a própria natureza da licenciatura.

Com um ingresso em média de 10 alunos a que se junta uma dezena de estrangeiros, espanhóis, belgas, brasileiros, noruegueses, etc. em regime de Erasmus ou na base de parcerias com outras Escolas, saem anualmente 4 ou 5 engenheiros.

O IST, na figura do Centro de Engenharia e Tecnologia Naval (CENTEC) continua a ser o maior ou um dos maiores empregadores de recém-formados, conforme os fundos que habilmente, honra lhe seja feita, vai angariando. Mas terão tido as centenas de milhares de euros angariados a desejável influência e de progresso na engenharia naval nacional?

Entre os cursos ministrados pela **Escola Naval** está a Engenharia naval, com os ramos de Mecânica e de Armas e Electrónica.

Pela reforma de 1986 foi extinta a classe de Engenheiros construtores navais, sem prejuízo da Marinha continuar a manter um programa de formação no estrangeiro de pos-graduação em arquitectura naval, que nos últimos anos tem tido lugar no University College London. Terminada a pos-graduação mantêm-se no quadro comum de engenheiros navais.

Tentando ser isentos pensamos que este tipo de soluções não motivam adesões à arte da engenharia naval, não ajudam ao seu desenvolvimento nem honram tradições de séculos de país marinheiro.

Uma palavra final para a **Escola Náutica**, escola de ensino superior politécnico público tutelada pelo Ministério da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior. É hoje o coração de um moderno complexo de estudos náuticos.

A melhor referência que se pode fazer ao seu ensino é a forma como são requisitados todos os que nela se formam tendo assegurada a sua imediata colocação no mercado de trabalho.

São de crise os tempos que vivemos, crise em geral, crise em particular no sector naval.

Que haja empreendedores que, seguindo a máxima que é em tempos de crise que se investe, tenham a visão e a coragem de apostar no sector, investindo e investindo forte.

3. A COMPONENTE INDUSTRIAL

A indústria naval engloba duas vertentes distintas: a construção e a reparação naval. Ainda que recorram a instalações e tecnologias idênticas e que contem com o contributo de profissionais com as mesmas qualificações, apresentam características diferenciadoras, já que uma configura essencialmente a produção de bens e na outra preponderam os serviços.

Os requisitos de utilização dos navios condicionam a respectiva configuração e características técnicas e de desempenho e estas, através do projecto de engenharia, são traduzidas em especificações que são usadas pelo estaleiro; da qualidade das primeiras

depende em grande medida o sucesso das segundas. Para uma relação contratual segura, promotora da racionalidade económica e da inovação tecnológica, devem ser adoptados requisitos contratuais baseados em indicadores de desempenho, em alternativa à fixação de soluções técnicas.

A produção e os serviços industriais em contexto empresarial são sempre condicionados pela vertente económica. Qualquer intervenção industrial deve preocupar-se com a racionalidade da aplicação dos recursos, isto é, com a produtividade. Esta é um elemento essencial na formação duma base industrial competitiva, mas podem existir outros elementos influentes na competitividade que acabem por ter maior influência.

3.1 Construção naval

A construção naval é uma actividade planeada, com prazos longos de execução, onde a disciplina da organização e a programação das fases de execução das diversas partes do navio são condições de sucesso no plano técnico, no controlo de custos e no cumprimento de prazos.

A construção de navios militares “combatentes” exige especialização e são relativamente poucos os estaleiros capazes, existentes nesse segmento.

Em geral, a construção naval exige capitais elevados mas, com frequência, o retorno do investimento é baixo e o risco financeiro elevado, o que de algum modo justifica o desinteresse de empreendedores que preferem investir em actividades com menos risco e com taxas de retorno do investi-

mento mais amigáveis. Embora a tendência seja de ter cada vez mais automação e ter uma força laboral relativamente reduzida com recurso a subcontratação de serviços, a construção naval mantém-se uma indústria de mão-de-obra intensiva.

i. Importância da capacidade de projecto

A capacidade de projecto de concepção é, por si só, uma actividade económica. Mas o seu interesse é reforçado quando é incluído na fileira da construção naval e também nas transformações de navios, contribuindo para a qualificação da empregabilidade do sector, isto é, para que ele não seja visto apenas na óptica das profissões oficinais.

Os estaleiros de construção e os que se dedicam a transformações de navios devem ter capacidade de projecto de produção sendo altamente desaconselhável a subcontratação dessa capacidade já que ela está intimamente ligada ao processo produtivo específico.

Em Portugal, onde existe formação de qualidade nas engenharias, há todas as condições para se desenvolver a actividade de projecto naval.

ii. Obtenção de navios para a Armada

A Marinha é hoje o principal “armador” nacional.

A expectativa de aquisição de novos navios, é muito importante para a indústria naval portuguesa. Por razões de capacidade tecnológica e de racionalidade económica,

nem todos os navios para a Marinha podem ser construídos em Portugal. Mas existe uma forte convicção que os que podem ser construídos com as capacidades tecnológicas existentes, devem fazer unir os esforços das instituições e das empresas envolvidas para que tais empreendimentos sejam um sucesso e permitam que esses navios possam constituir uma mostra do que a Engenharia e Indústria portuguesas podem realizar. A corrente situação com os patrulhas oceânicos não deve levar ao desânimo. Há que analisar o que se passou e actuar de forma a que este pesadelo seja rapidamente ultrapassado e substituído por outros projectos bem sucedidos, em particular e de imediato com os dois próximos navios.

Em navios mais complexos, como é o caso do Navio Polivalente Logístico ou do futuro petroleiro de esquadra, é inequívoco que o estaleiro construtor nacional precisará de apoio técnico externo.

No caso das lanchas costeiras, cujo contrato estará já em pré-execução, existe uma grande dificuldade em compreender a necessidade de supervisão técnica estrangeira, depois de já se terem feito navios do mesmo tipo há mais de 40 anos, com excelentes resultados, como é o caso da classe “Cacine”.

3.2 Reparação naval

Do ponto de vista da infra-estrutura industrial, existem algumas diferenças relativamente ao estaleiro de construção, em particular quanto a meios de alagem de navios e respectivo acesso e ao apetrechamento oficial para efectuar reparações de máquinas, componentes e equipamentos do navio que, normalmente, nas construções vêm já completas da fábrica.

Sobre a manutenção dos navios da Armada, notemos que ela é, em regra, significativamente mais complexa do que a dos navios comerciais devido ao maior número de sistemas a bordo e à maior densidade volumétrica interna que implica soluções específicas de acessibilidade para a remoção de material, sequenciação de tarefas mais criteriosa, maior esforço no controlo da qualidade e maior profundidade nas verificações após a reparação. No caso dos navios “combatentes”, as preocupações com a qualidade e a fiabilidade, as provas de aceitação, as medições dos parâmetros das assinaturas, etc., levam a um significativo aumento do risco do projecto de manutenção e exigem maior qualificação técnica do estaleiro.

No caso nacional, o modelo adoptado para a manutenção dos navios é basicamente adequado, quer do ponto de vista organizacional, quer do ponto de vista técnico, quer ainda nos aspectos logísticos.

As questões que, ao longo dos anos, têm sido identificadas como causas de deficiências no processo de manutenção dos navios, podem ser resolvidas desde que se actue nessas causas. A manutenção dos navios da Armada em Portugal até ao nível de profundidade razoável do ponto de vista dos direitos de transferência de tecnologia e da racionalidade económica dessa mesma transferência, é muito importante, não só porque permite autonomia de actuação, como porque representa substituição de importações onerosas

de serviços, como ainda porque permite desenvolver capacidades internas utilizadas em outras áreas afins. O mesmo quanto às modificações e conversões.

3.3 Uma reflexão sobre a sustentabilidade da indústria naval em Portugal

A indústria naval nacional, depois das grandes expectativas existentes no início da década de 70 do séc. XX, entrou em declínio e nunca chegou a vencer os factores adversos que foram emergindo. A retoma da indústria naval nacional foi tentada, mas nunca se realizou de forma convincente. Essa retoma terá de passar pela internacionalização da actividade, em particular com exportação de navios e embarcações construídas em Portugal ou projectadas no País e construídas algures em cooperação com interesses locais sob supervisão dos estaleiros portugueses.

Não será de descurar a inclusão de algumas empresas portuguesas num centro estratégico europeu da indústria naval que se venha a formar.

É indispensável que se concretize a modernização dos métodos de trabalho e que se incremente a qualidade e da produtividade.

A capacidade tecnológica não se improvisa nem se adquire do dia para a noite. Apenas a continuidade da actividade garante o aumento das competências instaladas e o reforço da credibilidade.

É necessário incrementar a formação profissional em áreas privativas da indústria. Um esforço conjunto do Estado e das empresas poderá permitir a criação dum centro tecnológico.

Em matéria de comercialização, deve estabelecer-se uma empresa de promoção externa da indústria de construção naval portuguesa que seja, igualmente, um parceiro activo do AICEP nas iniciativas de diplomacia económica e na promoção em bloco da internalização da indústria portuguesa.

A experiência europeia mostra que estaleiro encerrado dificilmente voltará a operar; assim, há que fazer todos os esforços para manter os estaleiros existentes.

3.4 Conclusão sobre a componente industrial

Há que ter presente que qualquer actividade económica só existe se existirem mercado e procura. O mercado tem de ser conquistado e essa conquista pressupõe uma oferta credível e competitiva.

Do lado da oferta existem razões para um optimismo moderado; a indústria naval em Portugal pode ser credível e competitiva e existem fundamentos económicos e sociais para a sua existência. O Estado, enquanto armador de navios, em particular da Marinha, deve ter capacidade de acolhimento suficiente para que alguns navios da Armada sejam construídos nos estaleiros portugueses e para que toda a manutenção e transformações, modificações e conversões também o sejam.

A Marinha deve ser dotada de bons navios; se forem construídos em Portugal, tanto melhor.

4. OS PROBLEMAS E AS SOLUÇÕES

4.1 Inovação e projecto

A necessidade de inovação tem-se manifestado abertamente na construção naval europeia, que tende a passar de uma indústria de mão-de-obra intensiva para uma indústria de elevada tecnologia.

A Marinha poderá contar, para resolver as suas necessidades, com diversos centros de estudo:

- Gabinetes de projecto dos estaleiros navais (ver tabela)
- Centro Técnico do departamento de engenharia naval do I.S.T., com impressionantes capacidades, largamente ignoradas e onde trabalham 70 pessoas, dos quais 29 doutoradas
- Tecnicas, empresa ligada à Rinave e Bureau Veritas, que alia os conhecimentos das sociedades de classificação à consultoria sobre projectos e construção
- Pequenos gabinetes de projecto, como o Midship, Octodalon, Veranavis, Projecto 77
- LNEC, INEG, ISQ, tudo institutos de boa capacidade e grande rigor nas investigações

	ENVC		Arsenal	E. N. Peniche
<i>Meios humanos</i>				
Engenheiros navais	10		4	5
Outros engenheiros	13		3	2
Desenhadores	29		11	
Preparadores	22			
<i>Software</i>	Autocad	Solid works	Autocad	AutoCAD 2010
	Navcad	KCS-Blines	Navcad	Rhinoceros 4.0
	Nastran	GL-Poseidon	Propcad	ZwCAD
	Autoship	DnV-Nauticus	Autoship	Autoship
	Autohydro	DnV-3DBeam	Autohydro	Autohydro
	Nupas	ENVC-Ficha-Gama	Nupas	BV “ComposeIT”
	Cadmatic	Outros ENVC	Cadmatic	BV “Mars”
	Lantek		Lantek	BV “Rudder”
			Ansys	Microsoft Project

Meios dos principais gabinetes de projecto pertencentes aos estaleiros navais

A apregoada deficiência do sector de projecto nacional talvez seja mais um problema de coordenação do que de falta de capacidade; para ganhar e manter experiência, é fundamental a continuidade.

E, sobretudo, será de evitar o desperdício resultante de:

- Especificações claramente demasiado complexas, para os tipos de navios em causa;
- Faltas de decisão sobre aprovações de desenhos e de equipamentos, que obrigam a muitos atrasos e repetições

4.2 Ocupação e exploração do mar da plataforma continental

Trata-se de um mercado com um tremendo potencial para a indústria naval, do qual só uma parte depende da Marinha.

As energias renováveis produzidas em meio marinho (sobretudo geradores de ondas e eólicos) necessitarão do trabalho dos estaleiros navais não só no fabrico destes equipamentos, mas também na construção de navios de apoio à instalação, logísticos, patrulhamento e apoio a eventuais actividades nas plataformas marítimas.

Dependem da Marinha de Guerra dois sectores:

- Estudo, construção e manutenção de navios para ocupar e patrulhar a enorme zona marítima;
- Estudo, construção ou adaptação e manutenção de navios especializados em investigação.

Sobretudo em relação aos últimos, bom seria que a Armada pudesse estudar e formular os seus requisitos conjuntamente com a indústria naval.

4.3 Algumas questões com os navios da Armada

Sob vários pontos de vista é fundamental distinguir, conforme já acenado por GB, entre navios

- Combatentes – fragatas, submarinos, projecção de forças;
- Não combatentes – logísticos, navios-escola, patrulhas costeiras, lanchas de fiscalização;
- Auxiliares – transporte de pessoal, rebocadores, apoio a mergulhadores.

a) As reparações e os sobresselentes

Creemos que a principal consequência a curto prazo da recente mudança de estatuto do Arsenal, deverá ser que as reparações terão de passar a ser melhor definidas. Abrir para inspecionar e orçamentar deverá sair do vocabulário.

Entretanto, terão de ser resolvidos os problemas dos sobresselentes. Não são aceitáveis atrasos nas reparações motivados pela sua falta. O sistema actual de armazenamento e fornecimento de sobresselentes foi, em nosso entender, mal copiado dos Estados Unidos há 50 anos.

A nossa sugestão é que se volte a pegar na matéria desde o princípio, com o apoio dos principais estaleiros navais.

b) Fomento e papel das indústrias auxiliares

Chamamos a atenção para o papel importantíssimo dos fornecedores de equipamentos no desenvolvimento do projecto e na própria construção.

Daqui resulta que a falta de uma indústria auxiliar naval, não tem só reflexos no valor acrescentado nacional, mas também constitui um problema técnico.

Os casos de sucesso da EID e da EDDISOFT já foram citados BR. Trata-se de hortas que foram cuidadosamente plantadas, adubadas, regadas, pela Marinha; mas as plantas saíram vigorosas.

Para o futuro, qualquer hipótese de sucesso cremos que passará pela globalização e aproveitamento racional – por uma vez -, das contrapartidas.

É fundamental, no nosso ponto de vista, a entrada de capital estrangeiro, detentor do know-how e conhecimento do mercado. E a internacionalização.

Mas mesmo sem contrapartidas, empresários galegos montaram em Vila Nova de Cerveira uma excelente fundição de hélices com peças até 15 toneladas (pelo menos), que conta entre os seus clientes a marinha de guerra americana.

c) Uma política para as construções

i. Realizações ainda na memória

Não cabe aqui recordar senão alguns navios combatentes – por serem os mais complexos –, que ainda estão na memória de alguns:

- Nos estaleiros da Rocha Conde d'Óbidos (CUF, Navalís, Lisnave) foram construídos dois contratorpedeiros ainda na década de 30 (navios com propulsão por turbinas a vapor com 33000 CV e uma velocidade máxima de 36,5 nós). No mesmo estaleiro foram construídas, na década de 60, duas fragatas da classe “Alm. Pereira da Silva”, baseadas nas americanas “Dealey”, mas com extensas alterações e modernizações; estes foram, de longe, os navios de guerra mais complexos construídos até hoje em Portugal;
- Nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo foi construída, entre 1966 e 1968, uma 3ª fragata da classe “Alm. Pereira da Silva”, o que decorreu de forma considerada pela Armada muito satisfatória;
- No Arsenal do Alfeite é de assinalar a modernização da fragata “Pero Escobar”, complexa pela ligação entre novos sensores e novas armas anti-submarinas, e pela montagem e alinhamento de novas peças de artilharia e direcção de tiro.

De todas estas construções resultaram saltos tecnológicos para os estaleiros, conforme opinião unânime dos intervenientes.

Omitimos uma miríade de construções, com relevo para os bem sucedidos patrulhas da classe Cacine (projectados no Arsenal).

A necessidade de cooperação entre a Marinha e a indústria naval resulta evidente para quem estudar esta matéria. Resta definir em que modalidades. Para lá chegar, vamos ver o que se está a passar noutros lados.

ii. Mudanças na doutrina americana de projecto de navios de guerra

O navio guia da classe LPD 17, poderoso meio de combate anfíbio, foi entregue no verão de 2005. Não nos sobra tempo para uma análise detalhada das alterações introduzidas no sistema de projecto e construção, mas vejamos o principal:

- Foi o 1º projecto ao qual foi requerida uma análise completa de custos e efectividade operacional em relação a uma larga gama de conceitos, como pré-requisito para aprovação pelo Defense Acquisition Board;
- Foi o 1º navio em que o chefe de projecto do NAVSEA, o director técnico do estaleiro projectista/ construtor e outros intervenientes principais, se sentaram juntos no estaleiro, durante toda a fase de desenvolvimento do projecto;
- Foi o 1º projecto em que se passou de 700 MIL-Spec de 1ª ordem citadas na especificação preliminar, primeiro para 153 e depois para zero; substituição por standards comerciais, se estes eram considerados equivalentes ou melhores.
- Note-se bem que se trata de um navio de combate muito avançado.

iii. Construção naval militar na Austrália

Num documento de 2009 do “Defense SA Advisory Board” australiano é feita uma análise muito ampla das necessidades e capacidades de construção de navios de guerra na Austrália, abrangendo um programa para 30 anos e a utilização de 174 mil milhões de euros. É muito concreto sobre materiais, custos e produtividades, ao mesmo tempo que analisa os diferentes tipos de modelos de negócio, em toda a sua extensão.

É produto de investigação conjunta de agentes do Estado e da indústria, cuja continuidade de discussão é garantida.

No capítulo dos princípios notemos uma recomendação do senado australiano, de 2006, ao seu governo para que:

Government make a public commitment to maintain Australia's naval shipbuilding and repair industry. This commitment to be supported by improved long-term planning of naval shipping needs in order to maximize economies of scale and provide continuity for the broad but specialized design and construction skills required for a healthy industry over the long term.

A recomendação foi acolhida pelo Governo.

4.4 Preparar o futuro

i. A capacidade da indústria

Já vimos que a indústria naval portuguesa, no seu sentido mais abrangente, tem capacidade para:

- Investigar, projectar e construir navios não combatentes (a oportunidade perdida com as corvetas, brada aos céus)
- Reparar e modernizar navios combatentes

Acrescentamos que a política a seguir no caso de navios combatentes deverá ser construir um navio fora e os restantes (normalmente dois) em Portugal. É o que fazem a Grécia e a Turquia que, pelo menos até há pouco, tinham uma construção naval menos desenvolvida do que nós.

Sem querermos entrar propriamente na discussão das contrapartidas, recordamos que, num navio de guerra, o nosso valor acrescentado será da

ordem de um terço ou um quarto, sendo o restante (materiais e equipamentos) próximo dos dois terços ou três quartos. Isto quer dizer que temos sempre boas condições negociais para que as construções em Portugal sejam tecnicamente apoiadas.

ii. A colaboração entre a Marinha e a indústria

A colaboração, a aliança, entre a Armada e a indústria naval terá de ser íntima e continuada, no interesse mútuo. Poderá levar à criação de um Centro Tecnológico do Mar, mas o que é fundamental é manter um contacto permanente para resolver problemas e fazer um planeamento de longo prazo, que dê continuidade às encomendas.

Para este fim sugerem-se reuniões periódicas de alto nível (intervalos não superiores a 3 meses) abrangendo entidades da Armada, da Defesa, da Economia e dos estaleiros navais com seguimento de:

- Tarefas, tanto quanto possível conjuntas, distribuídas a executantes diversos;
- Oportunidades que possam ter surgido a partir dos Ministérios da Defesa, Economia ou Negócios Estrangeiros.

A Associação das Indústrias Navais poderá coordenar o apoio pela parte da indústria.

*Em tempos de mudança e de regresso ao mar,
saibamos fazer a parte que nos compete*

MAR LIVRE E MAR FECHADO

EVOLUÇÃO HISTÓRICA DOS CONCEITOS ATÉ À ACTUALIDADE

Comunicação apresentada pelo juiz conselheiro
Bernardo de Sá Nogueira, em 4 de Maio

NOTA

Tem três apêndices, com reprodução de artigos da legislação Visigótico-Romana, em espanhol antigo, respeitantes à punição dos crimes contra a propriedade (furto e roubo), dos crimes contra a propriedade das águas (apenas furtos), e de um Tratado de Paz, de 1266, entre o Rei da Escócia e o da Noruega, e uma Nota Final, com a indicação de nove Apênsos, correspondentes aos textos que, fundamentalmente, serviram de base à concepção do mesmo.



INTRODUÇÃO

A fotografia que antecede foi tirada do livro de Mónica Bello *Enigmas – A Costa dos Tesouros*, publicado em 2005 pelo Círculo dos Leitores, e representa dois galeões holandeses, num combate naval ocorrido ao largo de Gibraltar. São dois navios de guerra, sob o comando do Comandante Van Hemskerke (ou Heemskerke, segundo outros autores), um dos lendários capitães da Holanda que tinham tentado, em 1595, a descoberta do caminho para o Oriente através da possível passagem do Noroeste (pelo Norte do

Canadá), e tais navios serão os mesmos que, em 25 de Fevereiro de 1603¹, atacaram, ao começo do dia, uma nau portuguesa, a Nossa Senhora da Conceição, que estava fundeada ao largo da praia da ilha de Singapura, e que acabaram por a apresar, ao fim da tarde, após uma renhida batalha.

A mesma fotografia, embora com manchas de luz, permite ver os mencionados galeões, e apreciar o seu poder de fogo.

A nau (a que os holandeses sempre chamaram “carraca”, e os alemães disseram ser uma “urca” – designações habitualmente adoptadas por esses povos para as nossas naus, e galeões) seria, segundo julgo, uma “nau do trato”, ou “navio negro”, representado nos painéis de Namban, e a parte mais importante da sua carga era constituída por porcelanas da China e do Japão, o que inculca que ela deveria ter regressado do Japão para, depois de ter passado por Macau, voltar para a Europa com produtos valiosíssimos (avaliados na época em cerca de um milhão de cruzados), e com os donos das mercadorias – setenta pessoas, de diversas idades e de ambos os sexos, conforme foi referido pelos apresadores.

É interessante notar que o Comandante van Hemsckerke é indicado como irmão da avó materna de Grócio², o que pode ser havido como essencial para se perceber parte da posição por este tomada, quanto à questão do apresamento da nau portuguesa.

Aquele apresamento originou uma forte polémica na Europa e, em especial, nos Países Baixos, designação que ainda hoje corresponde ao nome oficial da Holanda (e que é o de um dos pequenos Estados, ou Regiões com elevada autonomia, que eram governados por um *Staadthouder*, em matérias de comando militar em situações de guerra, e de certas funções no relacionamento internacional). E o problema que se punha era o de se considerar se o apresamento em causa devia ser havido como um acto de pirataria³, ou se, pelo contrário, o mesmo tinha validade, por ser um acto praticado no âmbito de uma guerra e por a tripulação e os passageiros, donos da carga, terem voluntariamente cedido os seus direitos sobre o navio e os demais bens nele transportados.

O relatório da ocorrência, comunicado pelo citado Comandante, logo em Julho desse ano, certificava a segunda versão, apoiado em cartas, em latim, do comandante da nau portuguesa, Sebastião Serrão, de 24 de Março de 1603, e do Governador de Malaca, Fernão de Albuquerque⁴, datada de 26 de Março de 1603, e do Senado de Malaca,

¹ Cf. a biografia de Grócio constante do anexo M, da “Ingenta Connect”.

² Cf. a biografia de Grócio feita por Burigny, com base em documentos do próprio punho de Grócio, transcrita no anexo M, na pasta biografias, sob a designação “15606-h Vida e Obras de Grócio, por Burigny.htm”.

³ Se fosse considerado como acto de pirataria haveria lugar à restituição do barco aos seus donos e ao pagamento de uma importância igual ao valor da carga - cerca de um milhão de cruzados, o que era mais do dobro do capital subscrito, e realizado, da Companhia das Índias Holandesas – como tinha anteriormente sucedido em relação a um barco ilegalmente apresado por navios ao serviço do nosso Rei D. Manuel I, ao passo que, se fosse tido como um apresamento legítimo, em estado de guerra, não haveria que pagar qualquer indemnização.

⁴ Fernão de Albuquerque nascera na Índia e viveu sempre no Oriente. Foi nomeado Governador de Malaca em 1576 e foi substituído no cargo em 1605, por André Furtado de Mendonça, até então Governador das Molucas. Ao sair de Malaca, passou a Governador da cidade de Colombo, e, depois, de Damão, de Goa, até que, por morte do Vice-Rei, Conde de Redondo, exerceu as funções de Vice-Rei da Índia entre 1619 e 1622. Veio a falecer no ano seguinte.

datada de 9 de Março de 1603, nas quais se dizia que todos tinham sido tratados como amigos, com toda a gentileza, pelos holandeses, e que tinham voluntariamente entregue os bens como recompensa pelo tratamento hospitaleiro que lhes tinham proporcionado⁵, o que, manifestamente, não correspondia à verdade, como depois se verificou.

A disputa legal sobre o enquadramento do apresamento efectuado dividiu os holandeses, que, em larga maioria, se inclinavam para a doutrina da ilegalidade, como foi verificado num comício para discussão do texto anónimo do *De Jure Praedae* (feito em 21 de Agosto de 1604, e apresentado pela VOC, ramo oriental da Companhia das Índias Neerlandesas em defesa própria), em que Grócio esteve presente, sem ter usado da palavra, embora tivesse sido ele o seu anónimo autor, e como, na sequência dela, se pensou, mas sem se ter feito, recorrer ao Tribunal de Paris⁶.

No final, o Tribunal de Haia, considerado como competente, julgou válido o apresamento da nau portuguesa, o que deu especial força aos navios de guerra holandeses para se aventurarem mais nos mares orientais e para apresarem mais navios portugueses (quatro, no ano seguinte, e seis no outro ano).

Vale a pena debruçarmo-nos sobre todo este problema, para tentarmos descobrir as condições históricas em que ele surgiu, as consequências que teve para a fixação do Direito do Mar, e, se possível, as razões, hipotéticas, do anonimato de Grócio, uma vez que o manuscrito respectivo, da sua autoria, só veio a ser descoberto perto dos finais do Século XIX, depois de o seu espólio, de onde constam muitos documentos ainda inéditos e não publicados, ter sido vendido, pelos então herdeiros daquele, a um alfarrabista e editor de antiguidades.

É sabido, agora, que Grócio, ao elaborar o *De Jure Praedae* (o Direito de Apresar), em 1604, se baseou quase exclusivamente no relatório do Comandante Hemskerke, seu familiar próximo, que navegava sob as ordens e a direcção da VOC (secção Oriental da Companhia das Índias), e das cartas que lhe foram juntas, já transcritas em Latim, e que o fez a pedido da própria Companhia. É significativo, também, que logo nos primeiros parágrafos daquele livro, tenha feito a afirmação de que prestava homenagem aos comerciantes holandeses, dos mais honestos que se poderiam encontrar na Terra. Poderá ter sido, segundo alguns, essa a razão de ser do anonimato.

⁵ Cf. as cartas, escritas em latim, que acompanhavam o relatório do Comandante Hemskerke, e juntas ao documento anónimo, *De jure praedae*, transcrito no apenso E.

⁶ O Tribunal de Paris era um órgão jurisdicional, sediado em Paris, composto por “juizes” portugueses, para resolver os litígios que envolvessem marinheiros ou navios portugueses, assim como havia um Tribunal de Lisboa, muito pouco solicitado, composto por “juizes” franceses, para resolver os litígios marítimos que envolvessem franceses, e um outro Tribunal da mesma natureza, com competência para o julgamento das infracções marítimas dos marinheiros, etc., dos Países do Báltico. Pedro de Santarém, no seu *Tratado sobre o Seguro Marítimo*, que foi o primeiro a ser publicado sobre essa matéria, dá-nos conta da importância destes Tribunais, pois eram eles e as Ligas e Hansas de marinheiros e comerciantes os órgãos internacionais com competência exclusiva para certificar que um costume, em matéria de comércio marítimo, ou de regras de navegação, tinha mais de cem anos e, por isso, tinha força obrigatória geral.

As composições dos ditos Tribunais obedeciam ao princípio de Direito Internacional Privado, então seguido, de que os nacionais de um território deveriam ser julgados pelas leis do seu País e não pelas do Estado em que se encontrassem, princípio este que, no entanto, podia ser derogado por Convenção entre Estados, como se pode ver pelo Apêndice III, a final.

Por outro lado, porém, como é igualmente sabido que o pai de Grócio, também formado em Direito e, mais tarde, Doutorado e Professor Universitário, o ajudou nos primeiros escritos jurídicos que fez, existe a possibilidade da existência de uma ajuda paterna, que impediria, até por razões de honestidade, a assunção da autoria de um escrito que não seria integralmente seu. A favor desta hipótese temos o facto de o livro seguinte, o *Mare Liberum*, que é, apenas um capítulo do *De Jure Praedae*, ter tido duas publicações sob o seu nome: uma, em 1608, não autorizada, feita por ordem de um irmão de Grócio, e a outra, em 1609, de iniciativa do próprio Grócio com inclusão de documentos secretos apreendidos em navios portugueses, como uma carta, de 1607, dirigida ao então Governador de Malaca, André Furtado de Mendonça, e uma carta do Bispo de Malaca, a informar que os holandeses estavam estabelecidos em Malaca desde antes de 1599 (na realidade, desde 1595, depois de Filipe II de Espanha e I de Portugal, ter proibido aos barcos holandeses o acesso ao porto de Lisboa, o que motivou que eles tivessem passado a rumar para outros portos e a conseguir uma certa fixação em Malaca, para comerciarem). Não é possível, de momento, determinar se essa fixação foi conseguida a troco do pagamento de um direito de passagem ou de comércio, ou de qualquer favor gratuito, ou oneroso, da parte do então Governador de Malaca, o já indicado Fernão de Albuquerque, que já “levava” cerca de 19 anos de exercício do cargo, mais honorífico do que gerador de proventos avultados.

Seja como for, porém, a dúvida sobre a razão de ser do anonimato ficará sempre a persistir nos investigadores.

Em 1607, Grócio, por influência do seu amigo, chefe, e correligionário, Oldenbarnevelt (*Lands Advocaat* ou Procurador-Geral, dos Países Baixos), veio a ser Vice-Procurador-Geral do Tribunal Superior da Holanda, Zelândia, e Frísia Ocidental, e Vice-Procurador-Geral do Tribunal da coligação de Países, governados pelo Príncipe Maurício de Nassau (irmão do Príncipe Guilherme de Orange, que foi assassinado em 1584). Era, assim, no dizer de vários biógrafos, desconhecedores de que a denominação é de origem espanhola e designava, como ainda hoje em Espanha, o que nos outros Estados tem o nome de Ministério Público, que utilizaram a fórmula “Procurador-Fiscal” desses Países (ou Estados em formação), cargos aqueles que ajudaram que ele tivesse adquirido um especial prestígio nos meios jurídicos holandeses, na sequência de, já então, as suas opiniões serem tidas em grande conta, em função da admiração que suscitava o seu profundo saber⁷.

⁷ Grócio nasceu no domingo de Páscoa, 10 de Abril de 1568, em Delft, cidade em que o seu pai era Burgomestre, tal como o seu avô, numa família de longa data vocacionada para a política.

O pai foi quatro vezes burgomestre de Delft e uma vez de Leyden, e era curador, no triunvirato de curadores da Universidade desta última cidade, da qual um seu cunhado era Reitor.

Grócio foi, desde muito novo, considerado como uma criança extremamente inteligente, que, pelos seis anos já conseguia fazer versos em latim, que foi para a Universidade de Leyden com 11 anos, para estudar Teologia (que também incluía o Direito Canónico e o estudo do que seriam a “Guerra Justa e a Guerra Injusta”), Direito Romano, Latim e os Clássicos, tanto Romanos como Gregos, e que, findos os estudos, se vem a doutorar, com dedicatória ao Rei Luís XIII, de França, na Universidade de Orleans, em 5 de Maio de 1598, no período de dois anos em que esteve a viver neste País, em missão diplomática, na companhia do seu amigo e, em certa medida, também seu professor e orientador profissional, Oldenbarnevelt.

Era Calvinista, da facção moderada, cujo chefe era, precisamente Oldenbarnevelt, e tinha uma memória altamente privilegiada, que lhe permitia citar, de cor, textos e partes de textos de autores latinos e gregos.

Compreende-se, assim, que parte significativa dos povos holandeses o tenha considerado como um respeitável mestre, não obstante a sua inicial juventude.

Já no que respeita às razões, antigas e próximas do episódio, há muito que dizer.

Imagine-se que, num dado País, se verifica um aumento significativo das pessoas que, por horror à guerra, estão a defender ferozmente a Paz, e se afirmam veementemente pacifistas e neutralistas, numa repetição de uma situação já verificada em 1554, pelo nosso autor, o padre Fernão de Oliveira ou Fernando Oliveira na *Arte da Guerra no Mar*, obra esta que foi objecto de uma edição recente, patrocinada pela Academia de Marinha⁸.

Partamos da hipótese, sempre possível, de que o número desses pacifistas fanáticos aumenta de tal maneira que se forma um partido político cuja bandeira ideológica é a defesa de um pacifismo extremo, e de que tal partido ganha umas eleições com uma mais que muito folgada maioria absoluta, num período em que é possível proceder a uma revisão constitucional.

De acordo com estes dados, esse partido forma governo e procede a uma alteração da Constituição em que se afirma que aquele Estado tem natureza absolutamente pacifista, com activo repúdio de tudo quanto possa permitir uma guerra, e, consequentemente, que qualquer ideia que admita a existência de factores que possam ser usados numa guerra (como o Exército, a Marinha, ou a Aeronáutica Militar) é crime contra a Pátria, e deve ser punido com a pena de morte, que é estabelecida apenas para tais situações, e deve ser aplicada com recurso a uma “Adaga da Mão Esquerda”, de acordo com o significado histórico dado a esta arma, desde o Direito Romano, em que, na linguagem latina, se chamava “Sica”, e que era usada, preferencialmente, pelos assassinos profissionais a soldo, apelidados, por isso mesmo, de “sicários”⁹.

⁸ São as seguintes as expressões utilizadas nesse livro por Fernando Oliveira, que igualmente havia sido Dominicano: *“Para adquirir a paz se faz a guerra, diz São Agostinho, conforme ao provérbio que dizemos. A boa guerra faz boa paz. E assim a paz que agora logramos guerra passada no-la ganhou, mas a paz descuidada porventura deixará guerra a seus sucessores. Não descansem os amigos da paz na que agora gozam se a querem perpetuar, porque os contrários dela se a virem mansa levá-la-ho nas unhas.... E para isso favoreçam as armas, as quais não são contrárias da paz como parecem, pelo contrário elas defendem na paz como os cães defendem as ovelhas”*

⁹ A designação de “punhal da mão esquerda” ou de “punhal da traição” parece ter tido origem na circunstância de a morte de Júlio César ter sido resultado do apunhalamento deste pelo seu filho adoptivo, Bruto, com uma arma curta, cortante, escondida debaixo da toga, empunhada pela mão esquerda, mão esta e respectivo braço, que ficavam tapados pelas voltas da toga, vestida por forma a deixar livre o braço e a mão direita, membro com que se usavam as armas, e que, ao serem apresentados a descoberto, demonstravam que uma pessoa não estava armada e podia ser cumprimentada por outra através aperto das mãos direitas de cada um, como sinal de paz mútua.

E o estigma da traição é bem patenteado pela célebre frase final de Júlio César, ao ser apunhalado, e antes de morrer: “Tu quoque, Brutus, Filius mei! (Também tu, Bruto, oh meu filho!). A propósito desta situação, e ao versar sobre o cumprimento, rigoroso ou não, das regras do Direito Romano, na própria Roma, há quem frise que a “Lex Julia de Lesa Majestatis”, da autoria do próprio Júlio César, não foi aplicada aos autores conjurados, Crasso, Bruto, etc, que lhe causaram a morte, o que significaria que a Lei Romana nem sempre seria aplicada na própria Roma, mas deve-se ter em atenção que os assassinos agiram com um confessado e aceite motivo político, pois César, era considerado por muitos como um perigo para a antiga e clássica democracia romana, ao assumir poderes militares e civis que competiriam aos organismos eleitos tradicionais. E a História ensina-nos que, raramente, aqueles que matam Governantes sob a invocação da defesa da pureza das instituições anteriores, em perigo por força da conduta dos novos dirigentes, mais “concentradores” do Poder, raramente são punidos, se e enquanto a facção ganhadora (mesmo que assassina) tiver força política e aceitação da maioria popular.

Parece evidente que, numa situação deste tipo, os destinatários do comando legal apontado começariam a tentar evitar o resultado ameaçado, e, se o não conseguissem, tentariam obviar, por todos os meios, a que o mesmo se produzisse comando legal apontado começariam a tentar evitar o resultado ameaçado, e, se o não conseguissem, tentariam obviar, por todos os meios, a que o mesmo se produzisse.

Não se pense que tal hipótese corresponde a uma manifestação de uma falha mental, ou a uma brincadeira de mau gosto, porque o que se pretende é, mediante o recurso a uma situação teoricamente possível neste momento, em alguns Estados, chamar a atenção para factos históricos, muito parecidos com a hipótese agora colocada, que se verificaram no Século XVI, e que tiveram como consequência a produção de alterações substanciais na maneira de ser dos povos, nas relações entre os Estados, e no Direito Internacional, por forma que nunca mais foram os mesmos que anteriormente estavam em vigor.

Na verdade, se recuarmos no tempo à época do Imperador Carlos V (da Alemanha), ou Carlos I (da Espanha), nascido em 1500 e falecido em 1558, filho do Rei Filipe I de Espanha e neto dos Reis Católicos, e Habsburgo por parte da mãe, e que, em luta eleitoral com o Rei Francisco I de França, veio a ser eleito Imperador da Alemanha, por morte do Imperador Maximiliano I, em 1519, teremos o seguinte panorama:

Carlos V, Rei de Espanha, católico fanático, de um País igualmente católico feroz, em que se tinha já constituído a Inquisição para lutar contra os “desvios da pureza da fé” de que eram representantes os partidários da Reforma, ou, se quisermos ser mais exactos, das diferentes tendências Reformistas surgidas no Século anterior, e que tinham de comum a luta contra aspectos de corrupção verificados na hierarquia católica, o desejo de regresso a padrões de vida mais conformes com o que resultava da leitura das Escrituras e do ensinamento dos Apóstolos, e, o que é mais importante, no campo político, a não aceitação da supremacia do poder temporal do Papa, recebe, por herança do Avô (numa clara violação da tradição germânica de determinação do governante máximo dos Países através de uma eleição decidida por um específico Colégio Eleitoral) um conjunto de Estados – no sentido da época, que não é bem o actual – com opções religiosas reformistas: a Alemanha, os Países Baixos do Norte, os Países Baixos do Sul, os Países Germânicos do Centro, etc., todos eles também fanáticos no aspecto das suas religiosidades.

Na sequência da herança, Carlos V, determinou ao Duque de Alba, seu lugar-tenente para os Países Baixos, onde a maior parte da população era calvinista, que tomasse medidas para a erradicação de todos os “hereges” dessa zona, o que o Duque cumpriu da seguinte forma: todos os não católicos deveriam abjurar da sua fé e converter-se ao catolicismo no prazo máximo de seis meses, sob pena de perderem os bens e de serem condenados à morte, (o que era a punição para os “hereges”), caso não cumprissem o determinado.

Pode-se, mesmo, defender que tal Lei não teve qualquer expressão na Península, durante o Governo visigótico, por nele, nessa matéria, vigorar um direito de base germânica, que permitiu que cerca de metade dos Reis visigodos tenha subido ao poder através do recurso à prisão, e de actos de cegar e de aplicar uma tonsura aos rivais que pudessem disputar a eleição para um cargo, para cujo exercício era, constitucionalmente, exigido que o eleito não fosse cego, nem tivesse feito votos clericais, denunciados pela tonsura capilar.

Os habitantes dos Países Baixos, como é natural, recusaram-se a cumprir o ordenado, embora, inicialmente, tivessem tentado, sem êxito, que, pelos meios diplomáticos, a determinação real fosse revogada.

Carlos V, ao falecer, procedeu a uma divisão do seu Império, sem ter em conta a regra eleitoral germânica, já referida, quanto aos Países cujo governo provinha da herança do avô Maximiliano, mas em obediência ao que havia sido feito por um Imperador muito mais antigo, Carlos Magno, pois declarou que a parte espanhola e uma parte das terras da Europa do Norte, seriam para o filho Filipe, e o que sobrava da germânica seria para o seu irmão Fernando.

Falecido Carlos V, sucedeu-lhe o filho Filipe II de Espanha (que depois, e na qualidade de Rei de Castela, e em obediência ao estipulado nas Cortes de Tomar, de 1581, se tornou também Rei de Portugal, com a designação de Filipe I), possuidor de um fanatismo ainda mais acerbado, em termos de crença religiosa, em cujo reinado, depois do chamado “Concílio Sangrento”, de 1562, acabam por começar a ocorrer as mortes dos “infieis”, ou “hereges”, terminadas em 1573, (fala-se em cerca de dezoito mil pessoas), o que teve por consequência o surgimento, em 1568, da chanada “Guerra dos Oitenta Anos”, se bem que não tenha havido guerra contínua em todo esse período, pois se verificaram várias épocas de “tréguas”.

Os inimigos originários eram, portanto, de um lado, o Rei de Espanha, de Castela, de Aragão, etc., mas não Rei de Portugal, ainda independente, e, do outro, os Governantes dos Países Baixos do Norte, com as suas sete regiões autónomas e quase independentes, excepto quanto à chefia da Defesa Militar, a cargo do *Staadthouder*, Chefe do Estado, a saber: Holanda, Zelândia, Utrecht, Güldres, Groning, Frísia, e Overissol.

A partir de 1581, com a união pessoal, através de um só Rei, de Castela e de Portugal, também este último passou a fazer parte dos inimigos dos Países Baixos¹⁰.

Tudo isto explica que Grócio, nascido em plena guerra com Espanha e Portugal, considerasse como inimigos estes dois países, e que, por tal razão deveriam ser combatidos, tanto mais que se tratava de povos semi-bárbaros, em que havia escravatura (o que era verdade, por muito que nos custe reconhecê-lo) e em que, em relação a Portugal, se tratava de um Estado que faltava à palavra e aos compromissos assumidos (o que era outra meia-verdade, mas resultava de termos de cumprir ordens expressas emanadas do Rei comum, em matéria de efectivação do comércio e não abertura de portos aos navegantes e comerciantes holandeses), opiniões estas por ele defendidas, pelo menos, nos seus *De Jure Praedae* e *De Mare Liberum*.

Porque existia a guerra apontada, o Rei Filipe II de Espanha, determinou, em 1595, o encerramento do porto de Lisboa aos navios holandeses que, até então, o podiam demandar, para fazerem “aguada” e, mesmo, comerciar, a troco do pagamento de impostos de portagem ou de acesso, ou de taxas alfandegárias, e foi, certamente, por tal razão que o Comandante Hemskerke, e um outro nauta holandês tentaram a efectivação da descoberta da “Passagem do Noroeste”, já atrás referida, e que já anteriormente tinha sido

¹⁰ A designação “Países-Baixos”, que, no Século XVII, respeitava a uma extensa região, ainda hoje corresponde ao nome oficial da Holanda.

tentada pelos marinheiros ingleses, segundo parece na sequência de informações malévolas por nós prestadas, de que tal seria possível, e destinadas a afastar a Inglaterra da “rota da Índia”, e a permitir que os mesmos acabassem por explorar a costa oriental da América do Norte, que, com as explorações dos Corte-Real¹¹, já sabíamos não poder conduzir até à Índia e às especiarias e produtos orientais. Tal proibição motivou os holandeses a tentarem chegar à Índia sem passarem por Lisboa, e a estabelecerem-se em Malaca, a partir de 1595, como já também atrás foi referido.

Depois do apresamento da nau Nossa Senhora da Conceição, Filipe III, de Espanha, em 1607, deu ordens ao Vice-Rei da Índia e ao Governador de Malaca, para que revogassem quaisquer autorizações concedidas aos navios holandeses para navegação e comércio no Oriente, e são, precisamente cópias das cartas com tais ordens, fornecidas pela VOC, que Grócio colocou, em 1608, como apensos da sua edição do *Mare Liberum*, para demonstração do desrespeito pelos portugueses relativamente aos compromissos anteriormente assumidos.

São todos estes os factos próximos que se encontram na origem da disputa jurídica, económica, política, e conflitual, surgida no início do Século XVII, a propósito do problema de o Mar ser livre, isto é, aberto à navegação, ou ser fechado, termo este utilizado com o sentido de ser possível a apropriação do mesmo, no todo ou em parte, por um Estado, uma Nação, ou, mesmo, uma cidade.

Cabe agora, portanto, proceder à indicação dos meios e argumentos usados pelos defensores de cada posição e, bem assim, das razões profundas que se encontravam na base das posições por eles defendidas.

A ARGUMENTAÇÃO, ATÉ AO SÉCULO XVIII, DE NATUREZA JURÍDICA, FILOSÓFICA, ECONÓMICA, E POLÍTICA, EM TORNO DOS CONCEITOS DO *MARE LIBERUM* E DO *MARE CLAUSUM*, DO POTENCIAL DIREITO DE PROPRIEDADE DOS MARES, E DAS FIGURAS DA GUERRA JUSTA E DA GUERRA INJUSTA.

Costuma dizer-se que a expansão ultramarina portuguesa foi motivada pela relativa escassez de meios de subsistência, pelo desejo de obtenção de meios económicos dos filhos segundos das famílias, pelo desejo de propagação da Fé católica e de evangelização dos povos havidos como “selvagens” dos novos territórios descobertos, por existir uma ligação profunda e muito antiga com o mar e com os rios navegáveis da Península e com o Norte de África, e pelo desejo de aventura, mas tem sido omitido um factor de natureza económica extremamente importante: o desejo de concorrer com Veneza, capital europeia do comércio da seda e de especiarias, bem como dos produtos que vinham do

¹¹ Os Corte-Reais foram diversos membros de uma família com esse apelido, que, nos finais do Século XV e durante o Século XVI, descobriram a Gronelândia e fizeram viagens e explorações do território da América do Norte, onde chegaram a edificar fortificações e a deixar material de defesa, como canhões, torre de observação, etc.

Oriente por terra, pela chamada “Rota da Seda”, por forma a que tal comércio pudesse ser apropriado por nós, com os consequentes proveitos de natureza económica.

E, se bem repararmos, foi o mesmo propósito de cariz económico que motivou, mais tarde, a Espanha, a França, a Holanda (Países Baixos), e a Inglaterra a tentarem conseguir o acesso, pelo mar, à prática do comércio dos referidos bens, e de outros, entretanto descobertos, bem como a tentarem fazer vingar os seus conceitos de supremacia sobre os “inimigos” (todos eles, entre si, e mais Portugal, como é óbvio), em relação aos quais se iriam fazendo pequenas ou grandes guerras, entremeadas com tratados de paz temporários, com alguns deles, para se conseguir obter tal supremacia¹².

Este circunstancialismo obrigou a que se tivesse de recorrer a conceitos mais antigos de filósofos católicos, como Santo Agostinho, São Bernardo, e São Tomás de Aquino, respeitantes à “guerra” justa ou injusta, em terra, para os estender a um outro tipo de guerra – a “guerra” comercial, no mar – já que as ideias sobre a guerra no mar e sobre a supremacia naval de um Estado, utilizadas pelos atenienses em Salamina para derrotarem o bem estruturado exército terrestre dos persas, tinham caído no esquecimento, e que, em termos de mar, o conhecimento que havia era o de defesa e fuga dos barcos de piratas e de Vikings que assolavam as costas mediterrânicas e atlânticas da Europa.

Daí a necessidade de se determinarem os conceitos que, no Século XVII, vieram a ser desenvolvidos, relativamente às matérias acima mencionadas.

Se, para os portugueses, tal como para os espanhóis, existiu, entre outros, um propósito de “guerra” comercial com Veneza, o mesmo se veio a passar com os holandeses, com os franceses, e com os ingleses, num choque de interesses comerciais contra o predomínio e a invocada exclusividade comercial dos dois Países da Península Ibérica (Portugal e Espanha, com os seus diversos Reinos, em união pessoal com o respectivo Rei).

Podemos dizer que, em certa medida, se verificou nesse aspecto uma repetição de condições circunstanciais e de propósitos económicos de extensão e, se possível, de exclusividade, ou, pelo menos, de obtenção de posição preferencial e dominante em vários sectores geradores de riqueza no comércio mundial.

Por isso, e em termos filosóficos, sustentáculos das posições de cada grupo “inimigo”, se esgrimiram argumentos doutrinários diferenciados, sobre os conceitos da Propriedade (do Mar, ou dos Mares), da natureza da bondade ou maldade da Guerra, das relações dos Países com o Papa (como Soberano Supremo, tanto religioso como temporal, ou não como tal), da bondade e supremacia das diferentes formas de Cristianismo entre si, e sobre as diversas interpretações de um Direito pretensamente comum, o Direito Romano, matriz principal do pensamento jurídico da época, ainda que objecto de interpretações variadas segundo os seus comentadores ou “glosadores” que se iam multiplicando.

Nessa medida, passa-se a apreciar cada um de tais aspectos, pela ordem pela qual foram enunciados.

¹² Lembremo-nos de que a própria tomada de Ceuta, por D. João I e seus filhos, se insere na execução do desejo de arrebatar a Veneza a exclusividade do comércio do Oriente, uma vez que essa cidade marroquina não só impedia ataques vindos do Norte de África, como permitia uma apertada vigilância do comércio marítimo que, oriundo de Veneza, se dirigisse para a Europa do Norte, pelo Mediterrâneo.

A) A Propriedade do Mar e as posições Teológico-Filosóficas sobre a matéria

Se se fizer a pergunta – “é possível conceber-se que pode haver direito de propriedade privada, de algum Estado, sobre o Mar?” –, parece ser do consenso comum a resposta negativa. Devemo-lo, basicamente, ao trabalho de Grócio, e à discussão filosófica que se gerou no seu tempo sobre o tema.

Na verdade, na época, Veneza declarava-se “dona” do Mar Adriático, e o “Doge” celebrava todos os anos uma cerimónia, de natureza nitidamente litúrgica, no mar, a bordo de um barco ricamente engalanado, que consistia em deitar às águas um anel de ouro, e em recitar uma frase latina que, traduzida, corresponde a dizer: “*Recebe este anel, em nome da nossa legítima e eterna união, de Veneza com o Mar*”.

Porque o Direito então vigente era, no fundo, o Direito Romano, interpretado pelos chamados “glosadores”, foram estes consultados, e houve mesmo um, Bald¹³, que emitiu parecer no sentido de que Veneza tinha adquirido a propriedade que se arrogava, por prescrição aquisitiva (hoje designada por “usucapião”).

Ao mesmo tempo, a cidade-porto de Trieste também reivindicava a propriedade do mesmo Mar, Génova tinha pretensões de propriedade sobre o Mar Tirreno, a cidade de Calais, em França, entendia serem suas as águas que se situavam ao largo do seu porto, e, até, as defendia, com o içar e o baixar de uma corrente de ferro, fixada nas extremidades dos cabos que delimitavam a respectiva baía, ao começo e ao fim do dia.

Simultaneamente, como é geralmente sabido, os Reinos da Península arrogavam-se direitos sobre parte das águas do Oceano Atlântico¹⁴, mas, caso a caso, permitiam que navios estrangeiros navegassem para algumas das zonas que consideravam como suas, a troco do recebimento de importâncias a título de “Autorização de Passagem”, e de pagamento de impostos sobre mercadorias em trânsito para outros locais, sem embargo de terem convencionado entre si, esquemas de entre-ajuda em questões relacionadas com os mares que cada um se achava com o direito de possuir (ou, mesmo, com o direito de propriedade).

¹³ Baldo era um dos mais considerados “glosadores de então, a par de Bártolo, e com um outro, mais novo, Cujácio. A sua importância era tal que, nas Ordenações Manuelinas, se determinou que os casos legais omissos, seriam regulados pelos comentários de Baldo e, se este não tivesse comentado a matéria, pelos de Bártolo. E note-se que este obrigatório recurso às interpretações do Direito Romano só terminou com o Marquês de Pombal, através da chamada “Lei da Boa Razão”, que proibiu o recurso às interpretações dos “glosadores” e do Direito Romano, ao qual só se poderia recorrer se ele ou as suas interpretações fossem conformes à “Boa Razão”.

¹⁴ Pelo Tratado de Alcáçovas, de 1497, Portugal renunciou aos direitos sobre as Canárias, que entendíamos terem sido por nós descobertas, e aceitou que a navegação e a exploração terrestre da costa ocidental de África, até ao cabo Bojador, passassem a pertencer a Castela, e, em contrapartida, ficou com o monopólio da exploração e da navegação marítima do Atlântico a Sul do mesmo Cabo, até ao Oriente.

E, pelo Tratado de Tordesilhas, procedeu-se, com a bênção Papal, à divisão do Mundo e, especialmente, dos mares e do direito a neles navegar, entre Portugal e a Espanha, o que veio a motivar, mais tarde, que o Rei Francisco I, de França, em carta dirigida ao Cardeal de Toledo, tivesse escrito a famosa frase “*O Sol brilha para mim como para os outros. Gostaria bem de ver a cláusula do testamento de Adão que me excluiu da partilha do Mundo em duas partes*”.

Muito significativamente, os nossos Reis e os, Navegadores, e Gente do Mar, falaram sempre em “achamento” (da Madeira, das Ilhas Afortunadas, do Brasil, etc. do caminho marítimo para os diferentes locais que iam sendo descobertos), pois, segundo as regras do Direito Romano, a que todos recorriam através das leis locais e das interpretações dos “glosadores”, a propriedade das coisas e dos tesouros que não pertenciam a ninguém, ou que se encontravam em locais que a ninguém pertenciam, adquiria-se pela descoberta, sem que houvesse lugar à repartição com terceiros que fossem donos do local em que se descobriam riquezas ou tesouros encontrados nos terrenos destes últimos, que não tivessem dono conhecido.

Para além disso, os Reinos da Península, tinham o apoio das posições Papais sobre a existência de um direito de propriedade do mar baseado na descoberta de caminhos marítimos e de novas terras, para nelas se implantar o Cristianismo (mais propriamente o Catolicismo), num Mundo em que os Países Católicos reconheciam a autoridade terrena do Papa, para além da sua autoridade natural, de carácter religioso.

Em sentido contrário, as Nações que queriam comerciar livremente em outras regiões que não as dos seus territórios, ou que, por razões várias, queriam combater os monopólios comerciais dos Reinos da Península, defendiam posições diferentes, e tentavam demonstrar, ou que o mar não era susceptível de apropriação, ou que o domínio dos mares só poderia existir nas mesmas condições da existência e demonstração do domínio sobre as terras.

Em França, por exemplo, o direito de propriedade, tanto sobre a terra como sobre o mar, tinha como característica essencial, a efectiva ocupação do espaço, razão pela qual se não aceitava a dominação dos mares sem a correspondente ocupação dos mesmos.

O escocês John Mair, Professor em Montaigne, na Sorbonne, Paris, defendia que o Papa não tinha o direito de transferir, através de um documento¹⁵, territórios (da América), porque o domínio não dependia do Direito Divino, mas sim do Direito Natural, e é muito possível que a já mencionada expressão de Francisco I tivesse sido influenciada por esta posição doutrinária.

No Direito Romano, que então vigorava na Europa, alterado por interpretações de estudiosos (Professores de Direito, Papas, Jurisconsultos, etc.), algumas das quais contraditórias entre si, não havia disposição expressa sobre a existência de qualquer possibilidade de direito de propriedade sobre o Mar, **não obstante se ter desenvolvido, enquanto se manteve o Império Romano, a ideia de alguns jurisconsultos, de que existia o direito de propriedade sobre o mar, relativamente aos mares navegados pelos Romanos** (como se pode ver no artigo *Navegações Portuguesas*, de António da

¹⁵ Primeiro documento, a bula *Inter Coetera*, de um Papa espanhol, Alexandre VI, (de seu nome Ricardo Borja, em espanhol, ou Bórgia, em italiano, e falecido em 13 de Agosto de 1503, pai de Lucrecia Bórgia, e parente do futuro S. Francisco de Borja, que veio a ser o 3º Geral dos Jesuítas) – na qual concedeu toda a América aos espanhóis, a partir das 100 léguas a Ocidente das ilhas de Cabo Verde ou dos Açores, e, depois, ainda no Pontificado do mesmo Papa, em segundo documento, o Convénio entre os Reis de Portugal, e de Castela e Aragão – conhecido como o Tratado de Tordesilhas, de 2 de Julho de 1494, em que o Mundo Novo ficou dividido em duas partes, mas com a linha divisória fixada em 370 léguas a Ocidente das Ilhas de Cabo Verde, em resultado do trabalho efectuado pelo negociador Português, Duarte Pacheco Pereira.

Costa Canas, publicado pelo Instituto Camões em 2003), o que veio a originar, não só as discrepâncias acabadas de apontar, mas uma séria polémica filosófico-jurídica, de que se passa a dar conta mais pormenorizada.

A ausência de uma tal disposição expressa pode ser verificada pela leitura dos Apêndices I e II, no final deste trabalho, em que se transcrevem, “facsimiladamente” o Título I e três leis do Título IV do *Fuero Juzgo*, respeitantes aos crimes de furto e de roubo (subtracção praticada com violência contra as pessoas)¹⁶.

Do *Fuero* alguns Académicos ponderaram poder tirar-se a conclusão de que o Direito Romano não vigorou na Península, durante o domínio visigótico, o Professor Marcelo Caetano extraía a ideia de que, muito possivelmente, o *Fuero* já não traduziria o primitivo Direito Romano, por ser um conjunto de leis da inspiração pessoal de Reis e de Juristas, como Santo Isidoro de Sevilha (*História do Direito Português (sécs. XII-XVI)*, 4ª edição, de 2000, da Editorial Verbo), enquanto outros, como o signatário, defendem que, pelo menos, as partes que tratam dos graus de parentesco, do direito de propriedade, e das ofensas a este, têm um carácter fortemente romanizado, o que se afirma só para não se dizer que são direito romano primitivo puro, uma vez que, se nos crimes contra a propriedade, se fala em roubo, já não existe referência, à figura do crime cometido com violência, isto é, ao roubo, nas disposições relativas às águas. Ora, o roubo, como figura criminal, só foi criada no Direito Romano cerca do ano 40 do Século I depois de Cristo, como se referiu na nota desta página, e tal circunstância faz suspeitar que, na Península, poderá não terá havido o conhecimento de grande parte da legislação romana posterior ao início do Século I, o que se reveste de especial interesse para a compreensão dos conflitos jurídicos entre as posições de Grócio e seus seguidores, e as dos que, com diferentes e divergentes motivações, se opuseram àqueles na definição e consolidação dos conceitos do “Mar Livre” e do “Mar Fechado” que são objecto deste trabalho.

¹⁶ A noção do crime de “roubo” surge cerca do ano 40 da nossa Era, quando já estava firmada a ideia da dicotomia classificativa dos crimes, em “crimes contra as pessoas”, e “crimes contra coisas” ou “contra a propriedade”, e, por isso, a doutrina entendeu que o aspecto primordial era o respeitante à apropriação de bens, com a consequência de o “roubo” passar a ser um crime contra as coisas, ainda que agravado, pelo facto de se violarem também direitos de natureza pessoal, e só surgiu, em determinado momento, a ideia de que o roubo cometido com homicídio contra o lesado passaria a constituir uma figura diferente, denominada “latrocínio”, punível principalmente como crime contra as pessoas. Os diferentes tratamentos punitivos dados aos crimes contra as pessoas e aos crimes contra as coisas deram origem a inúmeras polémicas e a diferentes entendimentos, que se mantiveram, entre nós, pelo menos até aos finais do Século XX, e que, mesmo ainda hoje, se não encontram completamente resolvidos. No *Fuero Juzgo* os dois tipos criminais estão inseridos no Livro respeitante aos crimes contra a propriedade.

Note-se que, embora consideradas como sinónimas, as designações de “crimes contra a propriedade” e “crimes contra coisas” podem ter uma diferença substancial, porque o termo “coisa” implica que se defina o que é uma “coisa” (nos finais do Século XX ainda se discutia nos nossos Tribunais se a electricidade era ou não uma “coisa”, por não ser susceptível de ser agarrada, e não ser, assim teoricamente, possível existir o crime de “furto de electricidade”, que, em teoria, seria cometido quando se fazia uma “baixada” não autorizada da corrente eléctrica, para iluminar uma casa, ou para aceder à televisão ou à telefonia), e o termo “propriedade” exige que se defina o que pode ser objecto de apropriação (que pode ser, por exemplo, um direito intelectual, de descoberta, de imagem, etc.). Tal diferença pode originar diferentes soluções em relação a muitos aspectos da vida em sociedade, como o regime das águas do Mar, e outros.

As disposições da Lei Romano-Visigótica transcritas a final, respeitantes ao furto e ao roubo das “coisas e bens”, são da autoria de Chindasvindo, com excepção da Lei XI do Título I do Livro VIII do *Fuero*, respeitante ao roubo de coisas ou de gado pertencente a outrem que as esteja a mostrar ao roubador, que está qualificada como “Lei Antiga”, será originária do Direito Romano, como diversos historiadores defendem, ainda que sem unanimidade de opiniões, ao passo que as leis respeitantes à subtracção ou ao apropriação das águas dos rios não navegáveis e dos cursos de água e canais navegáveis, transcritas no Apêndice II, se integram num conjunto de leis atribuído ao Rei Recesvindo (com uma única excepção, relativa a uma lei não incluída na cópia feita, e que é uma lei Antiga).

Deste conjunto de circunstâncias poderá ser inferido que, como vários defendem, no Direito Romano não teria existido qualquer regulamentação sobre um eventual direito de propriedade relativo ao Mar, tanto mais que, durante séculos, o Mar que interessava a Roma era o Mediterrâneo, cujas costas se encontravam, na sua totalidade, sob dominação Romana. O Atlântico, por seu lado, só interessaria para a fraca colonização efectuada na Inglaterra, e apenas na parte correspondente ao Canal da Mancha.

Tal possível inexistência permitiria perceber a posição de Grócio, quando veio defender que o Direito Romano consagrava o direito de livre circulação no Mar, para efeitos da prática do comércio, e indicar que essa posição resultaria do ensinamento do Imperador Justiniano, nas suas *Institutas* (as quais eram um manual de divulgação e interpretação do Direito Romano, com colmatação de falhas através de juízos de integração de lacunas), mas sem referência, segundo parece, a qualquer lei específica sobre aquela propriedade ou sobre a sua não admissibilidade.

Na verdade, se existisse alguma lei romana sobre a matéria, para além da posição jurídica de alguns autores, já atrás referida, não se compreenderia que os Papas tivessem considerado como possível a atribuição da propriedade de Mares a Portugal e a Castela, ou que Veneza, Génova, Trieste, ou Calais, se arrogassem os direitos sobre o Mar que já foram referidos, ou que o jurisconsulto Baldo tivesse emitido a opinião de que a propriedade do Mar podia ter sido adquirida por Veneza, pela “usucapião” (de 100 ou mais anos?, ou de 50 anos?, que eram limites temporais máximos admitidos pela lei romana), sem ter sido feita a menor referência a qualquer lei pré-existente.

O que se pode considerar é que era controverso, na altura, se era ou não possível a propriedade do Mar, ou dos Mares.

A ideia jurídica mais frequente, durante a vida do Império Romano, seria, no entanto, a de que, em princípio, o Mar serviria como via de transporte de mercadorias e de possibilitação da prática do comércio dos estrangeiros com o povo Romano, e como via acessória de deslocação de pessoas e bens dentro de certas áreas do Império (Sabe-se, por exemplo, que, para se ir de Itália para a Grécia, as pessoas se deslocavam até ao Sul da Península Itálica, e só daí seguiam de barco para a terra de destino, e que as ligações com as várias zonas da Europa eram preferencialmente feitas por terra (com a excepção do comércio de e para a Península Ibérica, em que os barcos eram usados com mais frequência).

Na Alta Idade Média, no entanto, o tráfego marítimo seria muito mais frequente, quer porque o Império Romano do Ocidente se desagregou, e se formaram novos Estados ou Proto-Estados na Europa, quer porque os Povos Nórdicos começaram a desenvolver os seus meios de navegação marítima pelo Atlântico e pelo Mediterrâneo.

Posteriormente, e relativamente à Europa, terão coexistido, pelo menos, quatro tipos de navegação de alto mar: a relacionada com a actividade piscatória, a de comércio entre os povos, a destinada à descoberta e conquista de novos territórios, como, por exemplo, a realizada pelos Dinamarqueses em relação à Inglaterra, e a que se dedicava ao curso dos navios de mercadorias, em tempo de paz, e também à luta contra embarcações armadas de outros Países, em tempo de guerra.

Com a hegemonia espiritual do Papa, em Roma, este, como representante terreno de Deus na Terra, passou a ser considerado como o Rei terreno dos Reis¹⁷, o que lhe conferiu, por necessidade dos povos cristianizados pelo catolicismo, a categoria de chefe supremo dos diversos Estados, com supremacia do seu poder temporal sobre os Soberanos ou Governantes, e, até, sobre as suas populações, em detrimento do poder temporal desses mesmos Soberanos ou Governantes.

São a existência e a aceitação de tal poder temporal do Papa que nos explicam que, por exemplo, os Reis Visigodos e os seus súbditos da mesma origem, que seguiam a doutrina, considerada herética, de Arias, a qual não aceitava a visão da existência da Santíssima Trindade, e que combateram e venceram os Suevos, já convertidos ao catolicismo, em grande parte devido ao trabalho de catequização de S. Martinho de Dume, tenham vindo, cerca de dois anos após aquela vitória, solicitar ao Papa autorização para que eles e os seus povos se convertessem ao catolicismo (o qual era a religião, pelo menos, das populações até então dominadas pelos Suevos, num território que ocupava a Galiza, as Astúrias, e todo o futuro território Português até à margem Norte do rio Tejo).

A autorização pedida veio a ser concedida pelo Papa Pelágio II, o que pode, igualmente, fazer pensar que a abundância, na zona ocidental da Península, de indivíduos do sexo masculino com os nomes de Pelágio, Pelaio, Palaio, Paio, ou os apelidos Paes e Pais, possa significar um tributo de homenagem ao Papa que autorizou o reingresso oficial dos seus antepassados à prática religiosa que anteriormente tinham seguido.

Se é verdade que, durante bastante tempo, foi indiscutível a supremacia do poder temporal do Papa, na sua qualidade de Rei terreno dos Reis, ou representante terreno e pessoal de Cristo, ao abrigo da qual excomungou Reis, como o nosso D. Afonso III, exonerou povos da obediência devida aos seus Soberanos, ou chegou, mesmo a depor Reis, por não se comportarem como católicos, ou por se terem mostrado física ou mentalmente (nomeadamente por terem lepra) incapazes de governar, não é menos certo que

¹⁷ A expressão “Rei dos Reis”, designativa de Cristo, provém, como é sabido, da regra da linguagem semítica – e, por consequência, da judaica – de formação do superlativo absoluto através da utilização duplicada de um termo, com o que se consegue a transmissão da ideia de que existe um Rei que manda nos demais Reis, o que é, no fundo, a mesma ideia que foi criada com a utilização, pelos Romanos, do termo “Imperator”, a pessoa que detém o poder absoluto de ordenar a todos os outros aquilo que entende dever ser feito, na medida em que o Imperador tem o poder de “impear”, de dar ordens a que, de maneira nenhuma, não é permitido desobedecer.

a extensão de tais poderes veio a ser várias vezes pontualmente contestada, como sucedeu em 1361, no reinado de D. Pedro I, em Portugal, com a publicação do diploma real do *Beneplacito Regio*, em que se determinou que os diplomas papais só poderiam vigorar no nosso País depois de obtida autorização real para a sua entrada em vigor¹⁸.

Há, todavia, um outro factor que deve ser considerado, para se atingir a razão de ser de diferentes condicionantes do desenvolvimento da mentalidade dos povos da Península e do resto da Europa, que se pode ter vindo a revelar como crucial para a compreensão do posterior pensamento dos mesmos quanto à propriedades dos mares, ou à relação entre Estado e Igreja: a existência ou inexistência de condições para o florescimento do comércio entre os Países com a mesma religião e com aqueles que professavam a religião Muçulmana.

No Século XI, enquanto na Península Ibérica se degladiavam entre si, Estados, Católicos e Muçulmanos, com alianças pontuais e frágeis entre eles, no resto da Europa, afastado que fora o perigo da dominação árabe, começou a florescer um comércio frutuoso entre os diversos Estados, independentemente da Religião professada, o qual se manteve mesmo quando se verificavam guerras entre Países católicos, comércio este que foi gravemente atingido, entre o terceiro e o quarto de século, com a conquista, pelos Turcos, povo unicamente guerreiro e não comerciante, das zonas por onde passavam as mercadorias destinadas à Europa (principalmente para Veneza e para Génova), vindas do Oriente, até então sob domínio árabe, e com conquista de Jerusalém, em 1076, pelos mesmos Turcos.

Nesta medida, poderemos afirmar que, na Europa Central, contrariamente ao que se verificou na Península, para além de uma mentalidade de aceitação da realidade da Guerra, como , em certa medida, inerente à condição humana, se desenvolveu uma noção de que também fariam parte da vida em sociedade a conveniência e a necessidade de comerciar, com as consequentes ideias de se tornar indispensável ,para o fazer, a existência, não apenas de liberdade para o exercício da actividade mercantil no Mar, e em Terra, mas também de condições para o transporte dos bens , da origem até aos locais de venda e aos de consumo, etc.

¹⁸ Costuma ser referido, pelos Historiadores, que a referida medida teve como única razão de ser o reforço da autoridade real. No entanto, defendo que ela se deveu igualmente a um outro motivo muito sério: após a efectivação da morte de D^a Inês de Castro, por ordem do Tribunal do Rei D. Afonso IV, presidido por Diogo Lopes Pacheco, com o fundamento de alta-traição, filho e pai entraram em guerra civil, que terminou por uma acordo segundo o qual o governo do País ficaria a cargo dos dois, e que diversos assuntos, nomeadamente a matéria da Justiça, seriam resolvidos por D. Pedro. Por morte do pai, D. Pedro, já como Rei, entrou em outro acordo, agora com o primo D. João I de Castela, no sentido de se proceder à troca de “criminosos” de cada País que se tinham asilado no outro. Foi assim que vieram para Portugal dois dos executores da sentença de morte, e que D. Pedro matou pelas suas mãos um deles. O facto foi fortemente censurado pela comunidade internacional, por se ter violado o sagrado princípio do “direito de asilo”, (criado pelos judeus ainda antes do início do cristianismo), e surgiu, mesmo, a hipótese de essa actuação poder conduzir a uma “destituição” Papal do nosso Soberano. O *Beneplacito Regio*, teria, assim, não apenas o propósito de fortalecimento da autoridade real, mas também o de impedir uma desagradável destituição determinada pelo Papa, com o fundamento da violação grave das regras do instituto sagrado do “Direito de Asilo”, no que parece ser um instituto jurídico muito próximo ao da “Trégua de Deus”, instituída no Concílio misto de Tubuges, de 1041, e reforçada pelo 1º Concílio de Latráo, começado em 18 de Março de 1125, a que fará referência, mais adiante, no texto.

Parece ser significativo o facto de terem sido a França e a Alemanha (ou melhor dito, os Estados que se situavam nos correspondentes territórios actuais), os dois primeiros Países a aceitarem as proibições de se fazer a guerra, em determinados períodos, como, por mero exemplo, “das segundas às quartas-feiras, ou durante a Páscoa”, decididas no já mencionado, em nota, Concílio misto de Tubuges, de 1041, com a instituição da “Trégua de Deus”, admitida como meio termo entre as posições que defendiam ser a Guerra uma realidade incontornável, e as que defendiam que os povos deveriam viver em “Paz Perpétua”, por a guerra ser uma conduta intolerável¹⁹.

Poderá ter sido esta dualidade de posições filosóficas que, no início do Século XVII, tenha contribuído, como raiz de fundo, e para além de outras concausas, como é óbvio, para a divergência total de conceitos sobre a propriedade dos Mares, entre os Reinos Peninsulares, por um lado, e a Holanda, por outro, uma vez que, como se verá, é precisamente a defesa do conceito da plena liberdade de circulação nos Mares, como vias de deslocação imprescindíveis para a prática do Comércio, que se encontra no centro da problemática por ele defendida.

Para além da apontada divergência de mentalidades, verificaram-se outros factores, extremamente importantes, relacionados com a filosofia da vida e da religiosidade dos povos, que se indicam:

- o afastamento territorial do Papado, relativamente aos Países da Europa do Norte, já desde o início menos influenciados pela cultura Romana, com o consequente desfazamento e desconhecimento das necessidades e culturas locais;
- a tendência, dificilmente aceite pelos mesmos, da ingerência Papal nos assuntos terrenos, da competência, aceite, dos Governantes daquelas regiões;
- os desregramentos morais e de outros tipos de conduta de alguns Papas e de diversos membros do clero (nomeadamente de Alexandre VI), e
- os favorecimentos políticos concedidos a alguns Países (especialmente os Estados da Península Ibérica), em detrimento de outros.

Da resistência de diversos Governantes europeus ao cumprimento de determinações Papais, respeitantes a assuntos de natureza temporal relacionados com o poder dos mesmos, podemos ter como exemplos a já citada, em nota, a observação de Francisco I de França, a propósito da bula *Inter Coetera*, que se reveste de todas as características de uma ostensiva recusa de aceitação daquilo que, em matéria rigorosamente temporal, havia sido determinado pelo Papa Alexandre VI, ou, noutro campo, a recusa formal de Henrique VIII de Inglaterra de aceitar a negação (feita em 1532) da solicitada autorização Papal para a declaração de nulidade e para a autorização do divórcio, quanto ao seu primeiro casamento com Catarina de Aragão, seguida em 1533, do seu casamento secreto com Ana Bolena, e da rotura definitiva com a Igreja Católica, o que tudo se verificou depois de Henrique VIII ter sido aliado do Papa, durante o período em que desejava obter aquela declaração de nulidade e a autorização para o pretendido divórcio.

¹⁹ Note-se que pode não ter sido por mero acaso, que a obra de Immanuel Kant *Para Uma Paz Perpétua*, com que criticou certas posições assumidas por Grócio, foi utilizada essa expressão como título e como objecto do escrito.

É curioso frisar que estas rebeliões contra uma autoridade externa, que inicialmente, muitos séculos antes, havia sido aceite, tiveram, nos tempos modernos, pequenas réplicas, como o foram as reacções dos produtores de leite e de manteiga, franceses, contra as determinações de Bruxelas, no âmbito da União Europeia, relativas à fixação de quotas de produção, destinadas a evitar excessos desta e o correlativo abaixamento dos preços.

A revolta contra a supremacia do poder temporal do Papa encontrou, pelo menos nos finais do Século XV e durante o Século XVI, um factor potenciador da sua existência e do seu fortalecimento, quando surgiram situações em que a actividade de alguns Papas, como Alexandre VI, deram origem a suspeitas (e, até, certezas), de mau comportamento moral deles, tanto no campo sexual, como no da corrupção, ou no autoritarismo arbitrário, numa flagrante oposição com os princípios evangélicos ensinados por Cristo, e diversos “puritanos” começaram a tentar proceder a uma Reforma de condutas e de regresso à “pureza” original, embora a definição dessa “pureza” variasse de filósofo-religioso para filósofo-religioso, conforme as condições do povo a que pertencia ou em que as suas posições tiveram melhor aceitação. É por isso que houve, não uma Reforma, mas várias, baseadas em diversas interpretações teológico-morais.

É assim que, na Alemanha, surgem as figuras de Martinho Lutero, em 1517, e de Filipe Melanchton, em 1518, com irradiação para a Suécia, em 1523, por Gustavo Vasa, e os irmãos Petersen para a Dinamarca em 1523, por Olavo e Lourenço Andersen para a Jutlândia em 1524, por Tausen, e em 1525, por Frederico I, e para a Noruega, em 1528, e na Hungria, em 1527.

E que, na Suíça Germânica, tenham surgido, em 1518, as figuras de Ulrich Zuínglio, Leão Judeu, e João Esclampádio, e na França e em Genebra, respectivamente em 1527 e em 1530, João Calvino (nascido em França, numa pequena terra, Noyon, na Picardia, razão pela qual os seus seguidores, em França, eram conhecidos por “Huguenotes”²⁰, enquanto em Genebra e na Holanda eram conhecidos por “Calvinistas”), e, em 1533, Guilherme Farel.

Na Holanda, por exemplo, os primeiros Reformistas surgiram em 1521 e eram Luteranos, mas rapidamente foram substituídos pelos Calvinistas.

Na Inglaterra, a Reforma foi, inicialmente, Luterana, e o mesmo sucedeu na Escócia, embora nesta última tenha passado a ter natureza Calvinista.

O Luteranismo também se espalhou na Bélgica, País que, depois, regressou ao Catolicismo, e na Península Ibérica, onde acabou por ser ferozmente perseguido. Foi, até, por ele ter tido aí alguma difusão, que veio a ser pedida, e concedida, a instauração da Inquisição.

O Catolicismo, por seu lado, demorou vários anos para se defender e estabelecer a chamada “Contra-Reforma”, pois esta só veio a ser estruturada através do mais do que demorado Concílio de Trento, que teve lugar durante o reinado de D. João III, pois o mesmo teve uma primeira sessão de 1545 a 1549, uma segunda, de 1550 a 1552, e uma terceira, e última, de 1561 a 1563.

²⁰ Francisco I e Henrique de Navarra eram Huguenotes, embora o último, ao tornar-se Rei de França, como Henrique IV, se tivesse convertido ao Catolicismo.

Em resumo, a posição Católica (baptizada pelos Protestantes de “Confissão Romana”) era a seguinte: *“A Igreja tem primazia no governo e feitura das leis. O Papa é o legislador supremo e tem o poder de se imiscuir na governação dos Estados quando o Príncipe infringe as leis divinas (cujo intérprete é o Papa), através da excomunhão ...”*.

E a posição Protestante era a que se passa a expor: *“O Estado está acima da Igreja (Papado) e pode tomar medidas contra o Papado quando este se socorre de medidas eclesásticas (como a excomunhão e a deposição de Príncipes), que vão contra a “paz pública”, contra a autoridade do Estado, porque o Papa não é fonte de Direito. Fonte de Direito é o Príncipe, que deve conformar-se com o “Direito Natural”²¹, existente naturalmente em todos os Povos”*.

As divergências de natureza religiosa resultantes da Reforma (ou das diferentes Reformas), deram origem a diversas situações em que os Estados se tornaram ferozes inimigos, do que vieram a resultar diversas e variadas guerras entre eles e entre eles e os Católicos.

Todo o clima filosófico, religioso, de diferentes mentalidades e formações culturais, que acaba de ser indicado, era, como foi, potencialmente explosivo, e ajuda a perceber aquilo que veio a ocorrer na passagem do Século XVI para o Século XVII, em termos de concepções sobre o comércio internacional, a liberdade ou não liberdade da circulação marítima, e o Direito Internacional.

É preciso frisar que os Portugueses e os Espanhóis, depois de iniciado o ciclo dos Descobrimentos, vieram a adoptar diversos conceitos sobre o Comércio Internacional, mas mantiveram-se numa posição dúbia no que diz respeito à liberdade dos Mares (no sentido da admissibilidade do livre trânsito pelos Mares descobertos), visto que se chegou a defender que o Direito de descoberta dos novos Mares lhes conferia, até por decisões Papais, o direito de propriedade sobre a navegação neles.

Neste momento, com os dados existentes, já se torna possível, e contrariamente ao que parecia ser uma verdade adquirida, responder afirmativamente à pergunta formulada no início desta parte do presente trabalho: Sim, já foi possível conceber que o Mar pudesse ser propriedade de um ou mais Estados ou de um ou mais Países Soberanos, e, mais do que isso, depois de alguns Séculos em que se considerou como princípio absoluto o da negativa à aludida pergunta, poderá estar-se a correr o risco de surgirem situações, mais ou menos circunscritas, em que se volte a admitir a existência de direitos de propriedade sobre os Mares.

B) Os Conceitos Sobre a Guerra

Apontadas as divergências ideológicas, filosóficas, religiosas, de interpretação do Direito e das suas fontes, torna-se necessário abordar toda a temática dos conceitos sobre a guerra que foram discutidos na época e, posteriormente, durante os períodos temporais que se seguiram, até à actualidade.

²¹ O conceito de “Direito Natural” surge como resultado de se não aceitar a origem divinizada de a interpretação final do Direito emanar do Papa, como seu principal legislador e seu supremo intérprete.

Podemos estruturar os conceitos sobre a guerra de acordo com duas posições básicas:

- a) A guerra é uma realidade inelutável para os seres vivos, em que os fins justificam os meios, e em que os mais fortes actuam para eliminar ou para dominar os mais fracos, e em que cada conjunto, mais ou menos homogêneo, tenta, sozinho, ou em colaboração, – umas vezes de natureza estratégica, mas muitas outras por razões meramente tácticas – procura atingir uma posição dominante, ou seja, luta por se manter ou por passar a integrar-se num outro conjunto, considerado como de grau superior, de acordo com uma escala progressiva que começa nos fraquíssimos, e sobe, gradualmente, para os muito fracos, os medianamente fracos, os fracos, os pouco fortes, os fortes, os muito fortes, os fortíssimos, e os que detêm o privilégio de, dentro de cada categoria, ocupar o lugar predominante;
- b) A guerra é uma situação que deve ser objecto de considerações de ordem ética, pois não se configura como justo, como próprio dos seres humanos, que vise servir propósitos egoístas, ou que tenha como finalidade unicamente a destruição ou o domínio de outros grupos, em benefício de quem já tem ou de quem pretende obter uma posição vincadamente dominante, sobre os demais.

Da primeira dessas posições temos como expoentes, entre muitos outros, Sun Tzu (*A Arte da Guerra*), Maquiavel (*O Príncipe* que lança, subliminarmente, a ideia de que a guerra é a solução necessária quando a política falha, e que, no Capítulo XXI enaltece o Príncipe que se torna notável pelas guerras e batalhas que ganha), Carl von Clausewitz (*Da Guerra*, obra publicada postumamente pela viúva, entre 1832 e 1834, do seu autor, falecido em 1831, e na qual diz expressamente que “*A guerra é a continuação da Política por outros meios*”), Erwin Johannes Rommel, “A Raposa do Deserto” (*A Guerra no Deserto*), ou Joseph Vissarionovitch Djougachvili, “Joseph Staline” (discurso de 19 de Agosto de 1939 na Câmara do Politburo do Comité Central do Partido Comunista Pan-russo Bolchevique” in *Discursos que Mudaram o Mundo*, volume 19 da colecção “Livros que Mudaram o Mundo”, de *O Público*, Junho de 2010).

Quanto à segunda, que só surge, na nossa sociedade, com o desenvolvimento do catolicismo e, posteriormente, dentro de todo o cristianismo, até passar a ser considerada quase como património comum da humanidade, temos como marcos, igualmente entre outros, e, sobretudo, no que concerne às ideias sobre “Guerra Justa” e Guerra Injusta”, Santo Agostinho, São Bernardo de Claraval, São Francisco de Assis, Fernando de Oliveira (nos dois primeiros capítulos da sua *Arte da Guerra no Mar*, escrita em 1554 e publicada em 1555), Francisco de Vitória (*Relecciones* XII e XIII), Francisco Suárez, Hugo Grócio, Frei Serafim de Freitas, Immanuel Kant (*Para uma Paz Perpétua*), e, igualmente, mas um pouco mais tarde, o Padre António Vieira, na defesa dos Índios do Brasil, – bem como toda uma série de Convenções e Tratados Internacionais sobre os problemas da “Guerra” (dos quais uma enumeração completa dos que respeitam ao chamado Direito do Mar” pode ser encontrada no livro *A Liberdade de Circulação nos Mares e as Novas Ameaças*, do Juiz Desembargador e Inspector Judicial, Fernando Baptista de Oliveira, publicado em 2010 pela Livraria Petrony).

Para aqueles que defendem que a Guerra deve ser sujeita a princípios éticos, a dimensão destes últimos é mais ou menos ampla, pois vai da ideia de que toda e qualquer guerra²² é injusta, por natureza, ou de que ela pode ser justa quando um Estado é atacado por outro sem motivos correctos, ou de que, para além deste último, ela é justa quando se trata de propagar uma fé religiosa, ao serviço de Deus (ou de Allah, como se pode inferir do Alcorão, na surata 5ª, versículo 33), ou de que, na versão mais descaradamente próxima da justificação de qualquer confronto, é também justa quando tem natureza preventiva, para evitar um possível futuro ataque, próximo ou longínquo temporalmente, proveniente de um eventual inimigo, situação esta que, manifestamente, ultrapassa os princípios em que se criou e se desenvolveu o conceito clássico de “legítima defesa”.

Ora, na sequência das posições que pretendem dar um cunho ético à Guerra, foram sendo criadas diversas normas de Direito Internacional Público²³, das quais, umas unicamente enquadráveis na visão pura de que toda a guerra é, em si mesma, sempre injusta, e outras que traduzem o reconhecimento de que, a uma guerra iniciada sem razão, ou por causas indignas ou não aceitáveis, se pode exercer um direito de resposta, de legítima defesa, e, ainda, outras que até propugnam a legitimidade da “guerra preventiva”, destinada a evitar um futuro ataque, de um inimigo que se receia (estas últimas com alguma expressão nos tempos actuais, como é sabido).

Em altura indeterminada, as regras da guerra, na Europa, passaram a ser regidas através do recurso ao “Juízo de Deus” e às regras da Cavalaria (efectivação de “torneios” entre Reis, ou entre nobres ou pessoas distintas, como sucedeu, por exemplo, com o episódio dos “Doze de Inglaterra”, em que os nossos Cavaleiros derrotaram os seus congéneres ingleses), ou com a censura contra o uso de meios traiçoeiros na guerra (o recurso a “covas de lobo” por Nuno Álvares Pereira e pelos ingleses, na batalha de Aljubarrota, contra as tropas castelhanas, foi internacionalmente censurado por se tratar de um meio traiçoeiro, e, quanto à Batalha de Toro, as regras da mesma Cavalaria davam a vitória ao Príncipe D. João, futuro Rei, embora D. Afonso V tivesse ficado derrotado, porque o Príncipe se manteve no local por mais de um dia, sem contra-ataque dos castelhanos, que, entretanto já haviam retirado da zona.

Deve ser referido, no entanto, que, no Oriente, se não verificou o desenvolvimento da ideia da aplicação da ética à guerra, como se pode ver por dois exemplos: quando Gengis Khan quis aumentar o seu Império, e atacou a China, as suas tropas, a certa altura, e

²² É conveniente ter presente que o termo português “guerra” nos proveio do germânico-visigótico “*Wehr*”, e não do latim “*bellum, belli*”, de onde nos chegou a palavra “bélico”, e que, no Direito Romano, o “*Bellum*” tanto se aplicava à luta entre povos, como à situação de confronto entre dois ou mais particulares, do que resultava a necessidade de, nesta última modalidade, se ter em consideração e existência de diferentes circunstâncias atenuantes da culpa, ou, até, de uma legítima defesa, de onde estes problemas vieram a ser transpostos para a eticização da Guerra.

²³ O Direito Internacional Público regula as relações entre Estados, por contraposição ao Direito Internacional Privado, que regula as relações dos Estados com os naturais de outros Estados, e cuja regra principal, durante milénios, foi a de que os naturais de um Estado se regiam pelas leis desse mesmo Estado, ainda quando, porventura, se encontrassem noutro Estado (uma das primeiras situações em que este regime não teve aplicação, foi o Tratado de Paz de Perth, entre o Rei da Escócia e o Rei da Noruega, de 1122, transcrito em anexo, a final, e que reproduziu diversas cláusulas de um anterior Tratado semelhante, entre o Rei da Escócia e o Rei da Inglaterra.

relativamente a uma pequena cidade que se tinha defendido do assalto, os seus habitantes foram todos mortos e os respectivos corpos ensanguentados foram amontoados uns sobre os outros, de modo a formarem um monte de uma altura razoável, e este episódio deu origem a uma expressão chinesa – “A Montanha Vermelha” ou “Fazer a Montanha Vermelha”, ainda usada, pelas Tríades, pelo menos no Século XIX, com o sentido idêntico aos nossos “Chacinar”, ou “Solução Final”; os Turcos, na sua expansão para Ocidente, eram especialmente temidos, por causa da fama das suas ferocidade e conduta sanguinária.

Com a eticização da guerra, ou, melhor, com a procura da justificação ética das guerras, grande parte dos Soberanos, dos Países, e dos Estados começou a estruturar os argumentos que poderiam tornar aceitável, isto é, ser justa, uma guerra. Foi assim que, da parte dos Papas, a guerra era justa, não só quando um Senhor, um Povo, um País, um Estado, eram atacados injustamente, sem motivo, sem terem dado origem ao confronto, como quando se procedia à descoberta e ocupação de territórios novos, e se lutava contra os infiéis (maometanos, “reformistas”, idólatras, etc.)²⁴, para serem adequadamente convertidos à fé católica.

Era este o conceito de “guerra justa” que, maioritariamente, se difundiu na Península Ibérica, embora com as vozes discordantes de Francisco de Vitória e de Frei Bartolomé de las Casas, em Espanha, e entre nós, do Padre António Vieira e, em certa medida, de Fernando Oliveira.

No Século XVII, e no que interessa para a temática das relações comerciais, bélicas, políticas, e religiosas, entre os diversos Estados Europeus, temos um panorama interessante, resultante da dinâmica dos já apontados factores opostos:

- divergência fanática entre diversas confissões religiosas, com aceitação ou contestação profunda da autoridade Papal;
- divergência extrema quanto aos conceitos de propriedade ou liberdade da navegação dos mares;
- invocação, por cada uma das potências em conflito, de que o Direito estava do seu lado e de que cada qual se encontrava a sofrer uma agressão injusta, com a consequente argumentação de que a sua “guerra” era justa (quer porque, para uns, o “direito natural” implicava a aceitação do princípio da liberdade de circulação nos mares, e, para os outros, o seu direito à exclusividade de tal circulação provinha da descoberta dos caminhos e dos novos territórios, e da bênção papal, quer porque, para cada um dos lados, os opositores eram ímpios e hereges, e uns davam apoio e guarida a outros ímpios e hereges, e os contrários propagandeavam que os seus inimigos eram bárbaros, por permitirem ou fomentarem a escravatura de outros seres humanos);
- choque de interesses comerciais quanto à obtenção de bens considerados valiosos e produtores de riqueza;

²⁴ O último destes fundamentos, adequadamente modificado, serviu para justificar as guerras dos norte-americanos contra os índios, os quais deveriam ser “civilizados”, isto é, receberem os ensinamentos para poderem vir a pertencer ao “mundo civilizado”, a troco do desapossamento dos territórios que até então tinham sido seus.

- interesses políticos de expansão ou de defesa de dominação de novos territórios e dos respectivos habitantes, ou de estabelecer com eles relações comerciais amigáveis e rentáveis, com acentuada fluidez no desenvolvimento e manutenção dos grupos em confronto;
- alianças oportunistas, a darem origem a grupos mais ou menos fluidos, cuja existência só durava enquanto convinha a algum dos interessados (como sucedeu com as relações hostis entre a Holanda e a Inglaterra, que tinham interesses comerciais e de domínio marítimo colidentes, mas entre as quais a guerra não veio a ser iniciada enquanto se fez sentir a actividade de Grócio, como mediador diplomático, mesmo depois de Selden ter publicado o seu *Mare Clausum*, em que defendia o contrário do princípio da liberdade dos mares, preconizado por Grócio, e como igualmente se verificou no relacionamento “afável” entre o Governador de Malaca e os comandantes navais holandeses, não obstante a expressa proibição de relações dessa natureza, provenientes do Rei de Espanha e de Portugal, e a existência de uma situação de guerra entre o grupo Espanha-Portugal e a Holanda).

Em cada um dos grupos de Estados defendia-se, com convicção, que a respectiva “guerra” era “justa”, do seu lado, e extremamente “injusta”, da parte dos seus adversários, como já atrás foi mencionado.

Ao contrário, porém, do que se passa no Direito Penal, em que a figura da “legítima defesa” garante, em princípio, a legalidade da conduta do defendente e censura da actuação do ofensor, desde o início, embora, quando existir “excesso de legítima defesa” (em virtude da utilização de meios excessivos, e ou reprováveis do dito defendente), se verifique a punibilidade dos dois contendores, e, nas situações extremas, nas quais o envolvimento físico se desenrola entre diversos adversários, sem que se possa deteminar a existência de uma “justa causa”, se tenha de recorrer a uma figura muito especial, de “participação em rixa”, na qual todos os intervenientes são punidos (os principais de forma mais grave, e os restantes com sanções mais leves), na Guerra, os conceitos de “guerra justa” e de “guerra injusta” acabam por ter um conteúdo variável, só determinado quando um dos beligerantes, ou um grupo de beligerantes conjugados, vence o, ou os, adversários, pela astúcia, pela força das armas, pela conjugação de esforços, pelo cansaço, desalento, ou fraqueza do adversário.

Nessa medida, aquele que, inicialmente, se apoiava num conceito válido “guerra justa”, mas veio a perdê-la, ao ser derrotado (quer por inépcia, quer por a sua “verdade”, não ter sido aceite pelos adversários), e passou automaticamente à condição de ofensor dos direitos ou dos princípios em que se fundavam o, ou os, seus inimigos.

Como é sabido, a guerra que opôs o conjunto Portugal e Espanha, governados por um mesmo Rei, e que contava com o apoio dos Papas, contra os Holandeses e seu apoiantes, aliados a aguardarem melhores condições para, posteriormente, lutarem contra a supremacia holandesa, em muitos casos através da extensão, em proveito próprio, do princípio da liberdade dos mares defendido por Grócio, terminou a favor destes últimos,

com a aceitação, mais ou menos generalizada, da validade de tal princípio, pelos Estados considerados como “civilizados”.

Por isso, e na sequência do que já foi escrito, e determinadas as condições históricas, e de facto, que conduziram à vigência do princípio da Liberdade dos Mares, considera-se, agora, dever-se investigar se, decorridos quatro séculos, não se estará a verificar um regresso a uma situação muito próxima da que existia anteriormente à adopção e universalização daquele princípio.

C) Evolução do conceito do *Mare Liberum* até à actualidade e limitações à pureza dos princípios originários.

Com os escritos, ensinamentos, e posições filosóficas de Grócio surgiu uma nova visão do Direito Internacional Público, de tal modo significante que este jurista e político, passou a ser havido como o Pai do moderno Direito daquela natureza.

Para tal designação contribuíram, igualmente, diversos factores, que o tornaram um herói nacional para os Holandeses, como se depreende dos respectivos relatos biográficos, feitos por diversos historiadores²⁵.

Deixando de lado, por exceder o âmbito do presente trabalho, a apreciação da evolução seguinte de outros aspectos desse mesmo Direito, como as relações soberanas entre os Estados, a prática, já em desuso (a última que se verificou ocorreu em 3 de Setembro de 1939, feita pela França e pelo Reino Unido, contra a Alemanha, por causa da invasão da Polónia, em 1 desse mês), da exigência de uma declaração formal de guerra, ou a adopção, por Convenções Internacionais, de regras respeitantes ao tratamento de prisioneiros, à defesa de populações civis, à exigência de um duplo grau de jurisdição para os julgamentos penais efectuados por Tribunais Militares, a criação de organismos internacionais de pendor tendencialmente democrático, como a extinta Sociedade das Nações, ou a Organização das Nações Unidas, a Organização do Tratado Atlântico Norte e o Pacto de Varsóvia, etc., convém proceder agora à análise do desenvolvimento e evolução do mencionado Direito Internacional no que concerne ao Mar, ou de uma forma, mais ampla, aos Mares e Oceanos.

De uma posição extrema, defendida inicialmente por Grócio, de o Mar incluir as terras molhadas pela máxima preia-mar de Setembro (o que, para ele, seria inteiramente

²⁵ Grócio e o seu chefe, Oldenbarneveld, encontravam-se, de início, nas boas graças do Príncipe Maurício de Nassau, mas depois, vieram defender, contra a opinião do Príncipe, que este só poderia chamar as milícias dos diferentes Estados com a autorização dos correspondentes Parlamentos, o que veio a originar a ira do Governante, que os acusou de alta traição, com as consequências de Oldenbarneveld ter sido condenado à morte, e Grócio à prisão perpétua, com encarceramento no Castelo de Loewenstein. Grócio, passados cerca de dois anos, conseguiu fugir, dentro de uma arca em que, por regra, se transportava a sua roupa suja e, de regresso, a sua roupa lavada. Tal fuga criou-lhe uma aura lendária, aumentada pelas circunstâncias de estar proibido de regressar à Holanda, e de ter passado a desempenhar funções diplomáticas de relevante importância, ao serviço da Rainha Cristina da Suécia, e culminada por uma morte inglória, na sequência de um naufrágio e de, dias depois, ter sido encontrado, e sem ter sido reconhecido, a deambular, cheio de febre (possivelmente uma pneumonia), de que veio a falecer, num hospital, em Rostock.

lógico, visto que, com os barcos à vela ou a remos, então existentes, os areais das praias seriam indispensáveis para se poder proceder ao “varamento” daqueles e à efectivação dos trabalhos de conservação e de limpeza dos cascos e das quilhas, e teriam, por isso, de fazer parte do “Mar Livre”, para o comércio, que se entendia fazer parte do “Direito das Gentes”²⁶), passou-se, actualmente, para uma definição de Mar em que este termina na “linha de base normal”, isto é, «a linha da baixa-mar ao longo da costa, tal como indicada nas cartas marítimas de grande escala, reconhecidas oficialmente pelo Estado costeiro», que se manterá como tal, mesmo que retroceda e enquanto o mesmo Estado não alterar a definição da sua linha de costa (artigos 5º e 7º nº 2, da Convenção sobre o Direito do Mar, de Montego Bay).

No início do século XVIII, o conceito de liberdade plena dos mares sofreu uma limitação natural, que, filosoficamente, corresponde à aceitação parcial da doutrina que havia sido defendido por Veneza, a o determinar-se que havia uma parte do mar costeiro que pertencia aos Países com costa marítima – o “mar territorial”, cuja extensão seria dada pelo alcance de uma bala de canhão, ou seja, à época, o de 3 milhas marítimas, e que, actualmente, está fixado em 12 milhas náuticas.

Como o princípio da liberdade dos mares se baseou nas ideias da liberdade de comerciar e de os mares serem vias naturais para o exercício do comércio marítimo, acabou por ser estabelecida a regra de que os barcos mercantes tinham o direito de beneficiar desse princípio, embora para demonstrarem que não participavam em operações bélicas, não pudessem ter armas a bordo, nem pudessem transportar carga de natureza militar.

Os navios de guerra, que anteriormente tinham cores escolhidas pelos seus comandantes, por seu lado, passaram a ter de ser pintados de cinzento, que é a cor mais difícil de perceber, tanto no mar como na estrada (durante a guerra de 1939/1945, no entanto, houve navios dos Aliados com pinturas de traços ou curvas em forma de “s”, alternados, pretos e brancos ou cinzentos, para mais facilmente poderem escapar dos ataques dos adversários), e só têm liberdade de navegação em alto mar, por se encontrarem sujeitos a autorização do Estado costeiro a que pertence o mar territorial em que pretendam navegar (foi ao abrigo desta regra que o Navio-Escola Português *Sagres*, na sua viagem de circum-navegação que está a efectuar, não foi autorizado pela China a aportar a Macau, embora tenha havido autorização pra fundear em Xangai, visto ser internacionalmente qualificado como um “navio de guerra” Português).

Já nos finais do Século XX, surge uma outra aparente restrição ao princípio da liberdade dos mares, com a criação do conceito de “Zona Económica Exclusiva” (primeiro, de 100 milhas, e, agora, de 200 milhas, contada da linha da costa, em que o direito de navegar se mantém para os barcos mercantes e para os navios de guerra de outros Países, nas sem que tal direito de passagem autorize qualquer actividade piscatória ou de prospecção dos fundos marinhos por parte dos mesmos.

Por último, torna-se necessário indicar três situações que traduzem sérios desvios à pureza do princípio de que se está a falar.

²⁶ Terá sido, certamente, por força da aceitação deste tipo de raciocínio que os Holandeses ainda hoje se dizem ser uma Nação e um território único, que “nasceu do mar”.

1ª) No início do Século XX foi sob a invocação do raciocínio que tinha sido seguido pela já referida bula papal *Inter Coetera* que a Argentina veio a invocar o seu direito de propriedade sobre as ilhas Malvinas (ou Falkland, na designação britânica), e foi com base no mesmo argumento que, mais tarde, se pretendeu dividir o Ártico, quando ainda era considerado como um Continente, em zonas de extensão territorial e marítima, da Noruega, da Suécia, da Finlândia, da Rússia e do Canadá, pelo menos.

Muito curiosamente, é na base da existência de tais pretensões territoriais, e como reacção contra as tensões delas resultantes que, mais tarde, se vem a convencionar internacionalmente, que não poderia haver pretensões de domínio ou de partilha de territórios na Antártida, ou na própria Lua.

2ª) A formulação da doutrina do Almirante Americano Mahan, normalmente apontada como defensora do princípio da liberdade dos mares, não se reveste dessa natureza, e está muito mais próxima da primitiva posição Papal do que parece, pois, se preconiza, em teoria a liberdade dos mares, acaba por afirmar que ela só será possível se existir um Estado com suficientes e adequados meios de vigiar, prevenir, e proteger tal liberdade, com poderes punitivos para impor o respeito e para impedir a navegação a quaisquer infractores, o que, no fundo, e de forma mais ou menos encoberta, se traduz em defender a existência de um Leviathan, legislador e Juiz em causa própria, com os poderes divinos que antes o Papa se arrogava, e que poderá condescender em que outros Estados beneficiem daquela liberdade se e enquanto aquele o admitir, de forma, na realidade, mais ou menos arbitrária e em função das suas próprias conveniências.

Estamos perante uma situação muito parecida com aquela que nós, os Portugueses, em certa medida, aplicámos com a saga dos Descobrimentos.

3ª) Finalmente, se a Convenção das Nações Unidas, de Montego Bay, tentou resolver a problemática do domínio dos Mares através de um acordo internacional sobre uma partilha responsável, de aspectos de uma propriedade escalonada em parcelas de diferentes graus de dominialidade, entre os diferentes Estados donos de costas marítimas, as alterações feitas pelo artigo 13º do Tratado de Lisboa ao regime de funcionamento da União Europeia, ao relegar para Bruxelas a última palavra sobre a exploração e a conservação da bio-diversidade, podem conduzir a sérias e perigosas divergências entre dois blocos (Nações Unidas e União Europeia), uma vez que as respectivas filosofias de base são contraditórias e inconciliáveis entre si, principalmente no que respeita ao conceito e ao tratamento jurídico da nova realidade “Extensão Marítima da Plataforma Continental”, como território submerso de País com orla marítima, o que pode ser fundamental para um Estado como o nosso, possuidor de uma vocação básica, ainda que mal cuidada, de se virar para o Mar, para poder sobreviver.

CONCLUSÕES

O regresso mitigado ao conceito de “Mar Fechado”?

A análise da evolução histórica dos conceitos sobre a temática da liberdade dos mares permite concluir que, como sucede com as ideias, as vivências humanas, a consideração e a determinação daquilo que em cada momento, em cada época, é havido como certo ou como errado, como verdade ou como falso, nos encontramos numa situação de constante mutação lenta, em que tudo vai mudando, em função de pequenas alterações das aspirações e necessidades de cada um e de cada grupo, Nação, ou Estado, mudanças estas que se verificam, precisamente porque o Homem, em particular, e a Humanidade, em geral, são seres vivos, sujeitos às leis da mudança, da vida, e da morte, bem como da regeneração, em função dos ciclos naturais que regem inelutavelmente essas realidades.

É por isso que, neste momento, a ideia pura da total liberdade dos mares, desenvolvida por Grócio e seus seguidores, se encontra já significativamente adulterada, pois passámos, por força das circunstâncias, para uma fase de transição em que o conceito fundamental é o liberdade condicionada da navegação marítima, em que, por força da pirataria nos mares da Somália, se já está a aceitar, e a praticar, um sistema em que, nos barcos mercantes, seguem forças de segurança privadas, para repelirem os assaltos e a tomada de reféns (o que é precisamente o mesmo que ter os barcos mercantes comboiados por navios de guerra para satisfação dos mesmos fins, e foi sempre havido como não ofensivo do princípio da liberdade dos mares...).

Verifica-se, ao mesmo tempo, a passagem gradual para a aceitação das ideias de que, afinal, é possível e existe, a figura de propriedade privada, pelos Estados, de certas zonas do Mar, de que é mais ou menos aceitável proceder, agora principalmente por acordo, a delimitação de zonas marítimas “concedidas” ao domínio de Estados com costas marítimas, através de um sistema de potencial exclusividade de exploração das mesmas, só possível se tais Estados tiverem condições de proceder à fiscalização e exploração sustentada das áreas marítimas que lhes são atribuídas como direito próprio.

Por outro lado, a existência de, pelo menos, duas Organizações Internacionais com conceitos e orientações diferentes, quanto à matéria relativa à utilização dos recursos marinhos, nomeadamente quanto ao que respeita à bio-diversidade dos Oceanos, é e vai ser um forte factor de tensão internacional, com potencialidades para se gerar um conflito, inicialmente apenas de natureza conceptual, sobre a determinação de quem tem o poder de determinar a auto sustentabilidade dos recursos marinhos, tanto os biológicos, como os inertes – O Estado, “proprietário”, em auto-regulação, e em função da ideia da cooperação internacional essencial para a sobrevivência da Humanidade, ou a direcção de um restrito conjunto de Estados, cujos interesses comuns têm sido entendidos, em parte importante, como prioritários em razão de interesses de ordem comercial e económica numa “guerra” sem tiros, contra outro ou outros grupos de Estados.

Poderá dizer-se, por fim, que nada, nos conceitos, naquilo que é geralmente considerado como património cultural e comportamental da Humanidade, tem natureza imutável e perene, e que, pelo contrário, se encontra sujeito a mudanças, a inversões de

sentido e de valor, com ritmos temporais longos e muito longos, independentes uns dos outros, ainda que, no conjunto, possam parecer evocar o fluxo e refluxo das ondas e das marés, as quais podem ser parecidas entre si, mas nunca se reproduzem em todas as suas características, por serem únicas e irrepetíveis.

O que fica expresso quanto às mudanças, cíclicas mas de periodicidade irregular, que se verificam no decurso dos tempos, relacionadas com os conceitos, as ideias, e os comportamentos humanos, pode ser expresso no seguinte resumo do Livro Bíblico do Eclesiastes, feito por um soneto, que diversos camonistas entendem ser apócrifo, mas que o também camonista Professor Doutor Justino Mendes de Almeida não tem a menor dúvida em atribuir à pena de Luís de Camões:

*Com o tempo, o prado seco reverdece.
Com o tempo, cai a folha ao bosque umbroso.
Com o tempo, pára o rio caudaloso.
Com o tempo, o campo pobre se enriquece.
Com o tempo, um louro morre, outro floresce.
Com o tempo, um é sereno, outro invernos.
Com o tempo, foge o mal duro e penoso.
Com o tempo, torna o bem já quando esquece.
Com o tempo, faz mudança a sorte avara.
Com o tempo, se anquila um grande estado.
Com o tempo, volta a ser mais eminente.
Com tempo, tudo anda e tudo pára.
Mas só aquele tempo que é passado,
Como tempo, se não faz tempo presente.*

Apêndice I

(Artigos do *Fuero Juzgo* respeitantes à subtração, ou furto, e roubo de bens)

132

DEL FVERO JVZGO

II. *De los qua falsan la moneda é los moravedís¹.*

Quien faze moravedís² falsos, ó los raze³, ó los cercena⁴, pues que el iuez lo sopiere⁵, préndalo luego: é si fuere siervo, fágale cortar la mano diestra: é si después fuere fallado en tal fecho, sea presentado antel⁶ iuez, que lo iusticie cuerno quisier. E si el iuez no lo quisier fazer lo que es de suso⁷ dicho, pierda la quarta parte de su buena. E dévelo aver el rey. E si el que falsa⁸ moravedís es omne libre, el rey deve⁹ tomar la meatad de lo que a; é si es omne¹⁰ de vil guisa, deve seer siervo de quien el rey mandare. Hy el omne¹¹ que falsa moneda, ó la bate¹², deve recibir otra tal pena cuerno es de suso dicha.

III. *De los que falsan el oro.*

Quien toma oro por lavrar, ó¹³ lo falsa, é lo ennade¹⁴ otro metal qualquiere, sea iusticiado cuerno¹⁵ ladrón.

IV. *Si el orebze furta alguna cosa del oro quel dan.*

Los orebzes¹⁶ que labran el oro, ó la plata, ó otro metal¹⁷, si alguna cosa dende furta- ren¹⁸ sean tenudos por ladrones.

V. *Que ningun omne non refuse¹⁹ la moneda derecha.*

Nengun omne non refuse, nin ose refu- sar²⁰ moravedi²¹ entero²² de qual ma- nera que quier que sea; si non fuere fal- so, nin demande nada por ende, fuera²³ si pesar ménos. Hy el que lo refusare, é non quisiere tomar el moravedi entero, ó si de- manda alguna cosa demas sobrel morave- di, que²⁴ es derecho, fugal pagar²⁵ el iuez á aquel que lo refusó²⁶, tres moravedís²⁷ al otro que lo refusara. E otrosi mandamos guardar de la meia de oro.²⁸

LIBRO VIII.

*De²⁹ las fuerzas, et de los dannos³⁰, et de los quebrantamientos.*I. TITOL DE³¹ LOS COMETEDORES

É DE LOS FORZADORES.

I. *Que el padron ó el sennor deven seer cul- pados, si el mancebo ó el siervo faxen algun tuerto por su mandado dellos.*II. *Si algun omne es echado por fuerza de lo suyo.*III. *Si muchos omnes se ayuntan por fazer mal³² de so uno.*IV. *Si algun omne³³ es encerrado en su casa tras su puerta por fuerza³⁴.*

¹ Camp. moravidis de oro, ó las raze.
² Toled. y Esc. 1. Quien face moravedis, ó los taya. Esc. 6. Qui faz moravidis.
³ B. R. 1. Bez. y Camp. raze. Malp. 2. taya. Esc. 6. trabe.
⁴ Esc. 5. siercena. Camp. y Esc. 3. sarcona.
⁵ Toled. lo sepa por verdad. Malp. 2. y Esc. 1. lo sopiere por verdad.
⁶ Toled. Malp. 2. Esc. 1. y g. antel rey.
⁷ Toled. Malp. 2. y Esc. 1. de suso dicho, ó lo tardare.
⁸ S. B. falsa la moneda.
⁹ Malp. 2. le deve.
¹⁰ Toled. Malp. 2. y Esc. 1. é si es ome libre de vil guisa, deve perder su liberrad (Malp. 2. libredad), é deve seer.
¹¹ B. R. 1. ome libre que face falsa moneda. Malp. 2. Bez. y S. B. el ome que face falsa moneda.
¹² Toled. Malp. 2. y Esc. 1. ó la bate, sea qui quisto, deve.
¹³ Esc. 1. g. y Bez. 4.
¹⁴ B. R. 1. y Bez. 6 lo. Malp. 2. ol annado. Esc. 6. para labrar, é lo falsa ó llena de otro metal, ó lle annado.
¹⁵ Esc. 2. y E. R. cuerno falso ladrón.
¹⁶ B. R. 2. orivices.
¹⁷ E. R. metallo.
¹⁸ Camp. enfiartara.

¹⁹ B. R. 1. y Camp. refugus.
²⁰ B. R. 1. y Camp. refugar. Esc. 5. recusar.
²¹ Toled. Malp. 2. y Esc. 1. moravedi entero de peso de qual moneda que quiere que sea.
²² B. R. 1. entrego, y así otras veces.
²³ S. B. si fuere menor, ó pesare ménos.
²⁴ Esc. 1. que es de peso.
²⁵ Toled. pechar el alcalde.
²⁶ B. R. 1. y Esc. 1. refugó.
²⁷ Malp. 2. moravedis tales.
²⁸ Toled. Malp. 2. y Esc. 1. añadem: que es llamada tremies.
²⁹ Toled. De los cometadores é de los forzadores.
³⁰ Malp. 2. De las fuerzas é de los dannos que facen las omes. Sus titolos son seia. Esc. 1. De los tuertos, et de las fuerzas, et de la pena de sus fechoris.
³¹ Esc. 3. falta é de los dannos.
³² B. R. 1. DE LOS ENAGENAMIENTOS E DE LOS ENCERRAMIENTOS. Malp. 2. TITOL PRIMERO. DE LAS FVERZAS E LAS GVERRAS.
³³ Esc. 1. DE LOS ROBOS E DE LAS PRENDAS.
³⁴ B. R. 1. mal de so uno, y lo mismo en la ley. Malp. 2. mal é muerte de so uno.
³⁵ Malp. 1. y Esc. 1. ome á alguna mugier, y así en la ley.
³⁶ S. B. por forzar, y así otras veces.

LIBRO VII. TITULO I.

133

- V. *Que nengun omne non tome lo que otri siene por fuerza.*
 VI. *Si algun omne envida¹ á otros por fazer alguna roba.*
 VII. *Que si el sennor non es en la casa, ó si es en bueste, nengun omne non le deve guerrear² la cosa.*
 VIII. *Si los siervos fazen algun mal mientre el sennor es en la bueste.*
 IX. *De los que van en la bueste, que roban*

- alguna cosa.*
 X. *Que aquel que tiene alguna partida de la roba, nombre³ los otros compañeros que fuéron con él.*
 XI. *De los que muestran⁴ á los robadores alguna cosa que roben.*
 XII. *Quien fuerza alguna cosa al que va por carrera, ó al que está en su labor.*
 XIII. *Si aquel que faz fuerza, si lo matan⁵.*

I. El Rey Don Flavio Scindo.

Que el padron ó el sennor deven ser culpados, si el mancebo ó el siervo fazen algun tuerto⁶ por su mandado dellos.

Esto establessemos principalmiente en esta ley, que ningún⁷ mancebo libre ó franqueado, ó siervo, si faziere algun tuerto de mandado de su padron, ó del sennor⁸, el padron ó el⁹ sennor sean tenudos de la emienda, é los que lo fizieron por mandado dellos non deven aver ninguna culpa: ca non lo fizieron por su voluntad, mas por mandado de los seniores.

II. Si algun omne es echado por fuerza de lo suyo.

Quien echa á otro omne por fuerza¹⁰ de lo suyo, ante que el iudicio¹¹ sea dado¹², pierda¹³ toda la demanda, maguer que aya buena¹⁴ razon¹⁵. E aquel que fué forzado, reciba¹⁶ su posesion, et todo lo suyo que tenia entréguelo en paz á qui toma por fuerza la cosa que non puede venger por iudicio, pierda lo que demanda¹⁷, y entregue al tanto á aquel que fué forzado.

- 1 B. R. 1. convida, y así en la ley.
 2 B. R. 1. guerrear, y así en la ley.
 3 B. R. 1. nome, y así en la ley.
 4 S. B. demostrau. Malp. 2. y Esc. 1. De los que dicen que robaron algunas cosas por menaza, y así en la ley.
 5 Malp. 2. y Esc. 1. en su labor, ó lo maltraz, y así en la ley.
 6 Malp. 2. lo matan hi, y así en la ley.
 7 En el código de Murcia falta una hoja, y con ella las quatro leyes primeras, y la mitad de la V. Esc. 3. El rey Flavio Scindo.
 8 Camp. todo.
 9 B. R. 1. 3. Esc. 4. S. B. y Bex. todo.
 10 Malp. 2. y Esc. 1. del sennor, non laze por ende mas el padron y el sennor, &c.
 11 S. B. y el.
 12 Camp. y Bex. forcia.
 13 B. R. 1. y Malp. 2. iudicio.
 14 Malp. 2. y Esc. 1. sea dado, el alcalde go lo entregue todo, é el que lo forzó nol oyan ninguna razon, é pierda, &c.
 15 S. B. y Bex. pierda la emienda é toda la demanda, maguer que aya buena. E aquel que fué forzado recobre su posesion, é todo lo que tenia, é téngalo en paz. E qui toma &c. Esc. 2. 4. y E. R. pierda la emienda é toda la demanda.

III. El Rey Flavio.

Si muchos omnes se aiuntan por fazer mal de so uno¹⁸.

Si algun¹⁹ omne aiunta omnes por fazer muerte ó ferida²⁰, ó quien faze aiuntar pora otro omne ferir, ó manda á algunos omnes que lo fieran pues quel iuez lo sopiere²¹, mándelo prender, é fágalo sennalar, é reciba LX.²² azotes, é fágale nombrar á todos aquellos que fueron con él que lo fizieron. E si fueren omnes libres, que non sean en su poder²³, cada uno dellos reciba L.²⁴ azotes. E si fueren siervos dotri, é non daquel con quien fueron, mándelos el iuez tener²⁵ ante sí, é mande dar á cada uno dozientos azotes²⁶.

IV. Rey Don Flavio.

Si algun omne²⁷ es encerrado en su casa detras su puerta por fuerza.

Todo omne que encierra por fuerza al sennor, ó²⁸ la duenna en su casa, ó en su corral, ó mandare á otros omnes que los non dexten salir, peche XXX. moravedis doro al sennor ó á la duenna por la locura que fi-

- 16 B. R. 1. aya buena aquel que fuy forciado, recobre sua possession et todo lo que so tenia, et téngalo en paz. Et quien toma &c.
 17 Malp. 2. derecha.
 18 Camp. Esc. 2. y E. R. recobre.
 19 B. R. 1. y 2. demanda, et entregue otro tanto á aquel que forció. S. B. demanda y entregue al tanto á aquel que forció. Malp. 2. y Esc. 1. demanda, é entregue el alcalde al tanto á aquel que fué forzado de la buena del forzado.
 20 Malp. 2. de se uno.
 21 S. B. y B. R. 1. Si algunos omnes se ayuntan. Esc. 2. 4. B. R. 3. Bex. y E. R. Si muchos homes se ayuntan.
 22 Esc. 1. ó desonra.
 23 Esc. 1. que él movió la peca, é fué cabdiello daquel fecho.
 24 S. B. y Esc. 4. LXX. Esc. 2. C. azotes, é sea defamado.
 25 Malp. 2. mas él enviara por ellos, cada uno &c.
 26 Esc. 1. CC. azotes.
 27 Esc. 3. y Camp. traer.
 28 Esc. 1. que sea encarrimiento et castigo (Malp. 2. testigo) ó otros.
 29 Esc. 1. ó alguna muger.
 30 B. R. 1. S. B. y Malp. 2. 6 á 14.

zo, é demas reciba C. azotes, é aquellos que ge lo conseláron, ó quel aiudáron, si non eran omnes que anduviesen¹ por su mandado, y eran libres, cada uno peche XV. moravedis á aquel que fizieron el tuerto, é reciba demas cada uno C. azotes. E si eran siervos, é lo fizieron² á algun omne libre sin mandado de su sennor, reciba cada uno CC. azotes. E si algun omne sacare³ por fuerza al sennor ó á la duenna fuera de su casa, assi que non puede⁴ ir á su casa, el encerrador pécheles⁵ la pena por la fuerza que fizo, é demas reciba C. azotes, é los quel aiudáron, si son libres, é non son en su poder, cada uno reciba C. azotes, é cada uno dellos peche XXX. ⁶ moravedis á aquel á quien fizieron el tuerto. E si fuere siervo, é lo fiziere sin voluntad de su sennor, sufra⁷ la pena de suso dicha: y el sennor non aya ningund dainno. Y esta misma pena deven sofrir aquellos que prenden cosa aiena sin mandado⁸ del rey, ó de iuez, é que eseriven lo que fallan en ella.

V. Ley antigua. Que nengun omne non tome lo que otri tiene por fuerza.

Nengun cuende⁹, ni nengun vicario¹⁰, ni nengun mayordomo¹¹, ni omne libre, ni siervo non tome por fuerza lo que el otro tiene en poder, pues que aquel que¹² lo tiene se alama¹³ el rey, ó dice¹⁴ que es suio, ó dice cuio es; é si lo tomare sin mandado del iuez¹⁵, ó lo entrare por fuerza lo que otri toviere, todo lo que tomó, é lo que entró por fuerza¹⁶ entréguelo, assi en siervos como en otras cosas, todo en duplo¹⁷ al que lo fizo, é todo quanto iurare¹⁸ el que¹⁹ levó por su sacramento que ovo ende cada uno, entréguelo²⁰. E si fuere siervo, é lo fiziere sin

voluntad de su sennor, reciba demas CC. azotes. E si el sennor non quisiere fazer emienda por el duplo, dé el siervo por emienda, y entriegue²¹ la cosa²². Mas esto deve guardar en todas guisas²³ el iuez, que si aquel siervo non fiziesse por enganno de voluntad de cuyo era la cosa por amor de ganar el siervo, é si lo fallare assi por verdar el iuez, que el sennor de la cosa lo fizo fazer²⁴, todo quanto el siervo levava, el sennor de la cosa peche²⁵ en VII. duplos al sennor del siervo, segundo la otra ley, hy el sennor del siervo aya el siervo quito.

VI. Si algun omne convida á otros ombres²⁶ por fazer alguna roba.

Si algun omne convida á otros ombres que fagan²⁷ alguna roba de ganado, ó de otras cosas, todo lo que robaren peche el que los embidó²⁸ en²⁹ XL duplos al que³⁰ lo forzáron, é los que fueron con³¹ él, si fueren ombres libres, peche cada uno V. ³² sueldos³³: é si non oviere onde los pague, reciba cada uno L. azotes. E si el siervo lo faz sin voluntad del sennor, reciba cada uno C. é L. azotes, hy entregue quanto tomó.

VII. Que si el sennor non es en la casa, ó si es en la hueste, nengun omne non le deve guerrear la casa.

Nengun omne non guerree³⁴ casa aiena mientra³⁵ el sennor es en la hueste³⁶; é si algun omne entrar por fuerza la casa³⁷, que pudier venger por iuizio, non seyendo el sennor de la casa en³⁸ la tierra, entregue la cosa que forzó en duplo. E si forzar tal cosa en que non a³⁹ ninguna demanda, péchela en tres duplos. E si algun omne es llamado⁴⁰

¹ B. R. 1. andudiesen. Malp. 2. andudisten. S. B. andidisen.

² S. B. y B. R. 1. fizieron sin mandado.

³ B. R. 1. S. B. Malp. 2. Esc. 1. 2. 3. 4. E. R. y Bex. encierra.

⁴ E. R. y Bex. podiere.

⁵ Malp. 2. le peche.

⁶ B. R. 1. 3. Bex. S. B. Esc. 2. 3. 4. y E. R. X.

⁷ B. R. 1. y S. B. el siervo sufra.

⁸ Esc. 3. joicio.

⁹ Esc. 2. 3. 4. 6. E. R. B. R. 2. 3. y Bex. conde.

¹⁰ B. R. 1. 2. y Camp. vigario.

¹¹ Malp. 2. y Esc. 1. nin adelantado, nin conedor, nin procurador.

¹² S. B. que tiene, a allanza al rey.

¹³ B. R. 1. se ama al rey. Malp. 2. se aclama. Esc. 2. allama. Esc. 1. aclamó. B. R. 2. se ajama. Bex. se jama.

¹⁴ B. R. 1. ó diz que le so. S. B. ó dice que es so.

¹⁵ Malp. 2. y Esc. 1. et non quisiere atender el juicio.

¹⁶ B. R. 1. entró por forcia.

¹⁷ Esc. 3. doblo. Bex. dublo.

¹⁸ Esc. 4. aquel á quien fue levada la cosa que oviera de cada uno.

¹⁹ B. R. 1. S. B. y Bex. que lo levó. Malp. 2. al forzado que lo levó.

²⁰ B. R. 1. entregue. Malp. 2. entréguegelo.

²¹ B. R. 1. y S. B. entregue.

²² Malp. 2. y Esc. 3. con su fructo.

²³ Esc. 1. que si por aventura algun omne consiare al siervo ageno quel fure alguna cosa de su casa por tal quel falle guisa ó manera de sacar aquel siervo de su sennor, si lo fallare así el alcalde que el señor de la cosa lo fizo. Malp. 2. dice lo mismo, sino que en vez de fure escribe fuerre.

²⁴ Malp. 2. que ge lo fizes. B. R. 1. que lo fizes. Bex. 6 le lo consió que se lo fizes.

²⁵ Bex. péchelo.

²⁶ B. R. 1. omnes.

²⁷ B. R. 1. S. B. y Malp. 2. fagan roba.

²⁸ B. R. 1. envió. Malp. 2. convidó.

²⁹ B. R. 3. en el doblo.

³⁰ Toled. aquello que levaron.

³¹ Esc. 1. Toled. y Malp. 2. con él en el consio.

³² M. Bex. Esc. 4. B. R. 1. y S. B. C. sueldos.

³³ Malp. 2. sueldos doro.

³⁴ S. B. guerreye. B. R. 1. guereye. Esc. 2. guerreye.

³⁵ B. R. 2. mentre.

³⁶ Toled. Malp. 2. y Esc. 1. en la hueste, queriendo tomar ende algo; é si Esc.

³⁷ Toled. la cosa que pudies venger iudicio entregue la cosa que tomó por fuerza en duplo. Malp. y Bex. la cosa. Esc. 1. la casa, é tomare ende la cosa.

³⁸ Esc. 3. en ella.

³⁹ B. R. 1. y S. B. aya.

⁴⁰ Toled. cuitado. B. R. 1. y Malp. 2. coitado. S. B. Esc. 1. 2. 4. B. R. 3. y Bex. citado.

LIBRO VIII. TITULO L

135

por el iuez, que venga al pleyto ¹ ante que se vayan ² en la hueste, mandamos que responda por sí, ó envíe escripto por otra persona que responda por él antel iuez. E si él non quisiere responder, nin quisiere ³ dar otro que responda por él, é assi ⁴ se fuere, pues que es quitto ⁵ del iuez, el iuez entregue á aquel que demanda ⁶ la cosa, assi que el otro la pueda demandar pues que fuere tornada.

VIII. Si los siervos fazen algun mal mientra ⁷ el senor es en la hueste.

El omne que es en hueste, si los sus siervos fueren fallados en algun malfecho, el iuez los deve castigar, segund cuemo manda la ley, é segund la nemiga ⁸ que fizieron. E si tal cosa fuere que deva el senor fazer emienda, ó dar el siervo por emienda, el iuez deve tener los siervos en guarda fasta que torne el senor de la hueste, é ⁹ faga emienda del tuerto ¹⁰, ó dé el siervo por emienda. E si algun omne matar el siervo con tuerto ¹¹, ó si el iuez lo fiziere tormentar, ó matar con tuerto, el senor quando tornare ge lo puede demandar.

IX. De los que van en la hueste, que roban alguna cosa.

Todo omne que va ¹² en hueste, si roba, ó fuerza ¹³ alguna cosa ¹⁴, lo que roba ó fuerza entréguelo en quatro duplos ¹⁵. E si no oviere de que ¹⁶ lo pague el ¹⁷ quatro duplo, entregue lo que tomó, é reciba ¹⁸ C. et L. azotes. E si lo fiziere el siervo sin voluntad de su senor, entregue lo que forzó ¹⁹, é reciba

CC. azotes, y esta cosa fagan entregar los senores, é los iueces, é los mayordomos de la tierra. Ca non queremos que nuestra tierra sea degastada ²⁰ por robadores.

X. Que aquel que tiene alguna partida de la roba, diga ²¹ los otros que fueron con él en la roba.

Si el omne que a alguna ²² partida de la cosa que fué forzada ²³, si ge la pueden fallar, deve nombrar ²⁴ los que fueron con él en la roba, é si los non quisiere nombrar, sea tenuto de la emienda. E si es omne libre ²⁵ faga la emienda de la fuerza que fizo, y entregue lo que tomó en X. ²⁶ duplos, é demas reciba C. ²⁷ azotes. E si es siervo aquel que a la una partida de la roba, reciba C. ²⁸ azotes, é nombre ²⁹ aquellos que fueron con él en ³⁰ la roba.

XI. Ley antigua. De los que muestran alguna cosa á los robadores que roben.

El omne libre ó el siervo que muestra ³¹ alguna cosa á otro que la robe, ó ganado, ó otras cosas, si ³² pudiere ser provado ³³ á qui lo mostró ³⁴, reciba C. ³⁵ azotes.

XII. Quien fuerza alguna cosa al que va por carrera, ó está en su ³⁶ labor.

Quien fuerza ³⁷ alguna cosa á algun omne que va su carrera ³⁸, ó le faz algun tuerto, pues que el iuez lo sopiere, fágalo entregar al qui lo fizo en quatro duplos. E si fiziere otro danno, ó feridas, ó otras cosas, emiende

¹ B. R. 1. y Malp. 2. é pleyto.

² B. R. 1. y B. y Malp. 2. vaya.

³ Esc. 3. embiar quien responda por sí.

⁴ Toled. ó si se fuere con deuden, pues que el alcalde lo le face saber, el alcalde entregue á aquel que demanda toda la cosa, &c. Malp. 2. é así se fuere, y lo demas como el Toled.

⁵ S. B. Esc. 1. 2. 3. 4. B. R. 3. y Bex. citado.

⁶ Esc. 3. toda la cosa.

⁷ B. R. 1. y Malp. 2. mientra.

⁸ S. B. y Esc. 2. enemiga.

⁹ Malp. 2. que faga.

¹⁰ Esc. 1. del tuerto que fizieron, si quisiere, ó dé.

¹¹ B. R. 1. tuerto.

¹² B. R. 1. vaye.

¹³ Toled. furta alguna cosa de los de otro regno, lo que roba entréguelo en quatro duplos á cuyo es.

¹⁴ Malp. 2. cosa de los de nuestro regno, lo que fuerza &c.

¹⁵ Malp. 2. duplos á cuyo es.

¹⁶ B. R. 1. y Malp. 2. de que pague.

¹⁷ S. B. en quatro duplos. B. R. 1. el quarto duplo. Esc. 2. en quarto duplo. Esc. 1. en quatro duplos.

¹⁸ B. R. 3. C. azotes.

¹⁹ B. R. 3. furto. Bex. tomó.

²⁰ B. R. 1. Esc. 1. 2. 4. Bex. y Malp. 2. degastada. Esc. 3. astragada.

²¹ S. B. nombre. Malp. 2. nombre las otras sus compañeros que fueron con él. Esc. 1. diga los otros sus compañeros que fueron con él.

²² B. R. 1. la una. S. B. y Malp. 2. el una.

²³ S. B. y B. R. 3. robada. Esc. 1. forzada ó robada. Toled. y Malp. 2. forzada ó robada, si le la pueden fallar, deve ser constrenido por nombrar los que fueron en la roba con él, é si los non quisiere nombrar, sea preso por facer del venganza. E si es omne libre de grant guisa, faga el emienda &c.

²⁴ Esc. 1. sea preso por facer del venganza, é sea.

²⁵ Esc. 1. libre de grant guisa.

²⁶ B. R. 1. VI.

²⁷ Esc. 1. reciba C. azotes antel pueblo, é constriñganle que mostre é nombre. Toled. reciba C. azotes, é constriñganle que nombre á aquellos que fueron con él en la roba. Malp. 2. reciba C. azotes antel pueblo, é si es siervo &c.

²⁸ Esc. 4. cinquenta azotes.

²⁹ Esc. 3. B. R. 2. y 3. CC. azotes.

³⁰ Malp. 2. é constriñganle que nombre.

³¹ Esc. 3. en el robo.

³² Malp. 2. que dice que robara ó forzara alguna cosa á otro, así cuemo ganado. Esc. 2. E. R. y Bex. demuestra.

³³ B. R. 2. si pudiere.

³⁴ S. B. provado qui. Esc. 2. 3. 4. y E. R. probado el que. Esc. 1. probado aquello que dixo, reciba C. azotes, porque dixo manifestamente que faria mal.

³⁵ Toled. é qui lo dixo, reciba C. azotes, porque dixo manifestamente que facia mal. Malp. 2. como Toled. menos facie por facie.

³⁶ B. R. 3. CC. azotes.

³⁷ Esc. 1. é lo malista.

³⁸ Toled. Malp. 2. y Esc. 1. fuerza ó roba.

³⁹ S. B. Esc. 2. 4. y Bex. va por su camino. E. R. va su camino.

LIBRO VIII. TITULO II.

137

dió. E si el sennor non quisiere fazer emienda por el siervo, dé el siervo ¹ que lo descabecen.

II. De los omnes que queman monte.

Si algun omne enciende monte aieno, ó árboles ² de qual manera quier, pténdalo el iuez, é fagal dar C. azotes, é faga emienda de lo que quemó, cuemo asmaren omnes buenos. E si el siervo lo fizo sin voluntad de so sennor, reciba C. é L. azotes, hy el sennor faga emienda por él, si quisiere; é si non quisiere, hy el danno fuere dos tanto, ó tres tanto que el siervo non vale, dé el siervo por el danno, é sea quito.

III. De los que van ³ carrera, é fazen fuego.

Quien anda por camino ⁴, si ⁵ quiere fazer fuego en algun campo por cozer ⁶ de comer, ó por se calentar, ó por otra cosa, guárdese que el fuego non vaya mas adelante que faga nemiga ⁷. E si se prendiere en restrojo ⁸ ó en paia seca, mátelo ⁹, que non cresca ¹⁰ mas. E si por ventura el fuego cresciere ¹¹ mas, é quemare mies ¹², ó era, ó vinna, ó casa, ó vergel, ó otra cosa, aquel que lo encendió, porque se non guardó, peche tanto quanto valia ¹³ la cosa que quemó.

III. TITOL ¹⁴ DE ¹⁵ LOS DANNOS DE LOS ÁRBOLES ¹⁶,

É DE LOS HVERTOS, É DE LAS MIESES,

É DE LAS OTRAS COSAS.

I. De la emienda de las ¹⁷ árboles taiadas.

II. Si algun omne destruye buerto aieno.

III. Si aquel ¹⁸ que taia arbor, mata omne, ó laga ¹⁹.IV. Si el arbol ²⁰ que es taiado de la una parte faze danno.V. De la vinna taiada, ó arrancada ²¹, ó de los panes.VI. De los setos taiados, ó quemados ²².

VII. Si algun omne taia los palos de los setos.

VIII. Si algun omne taia monte aieno.

IX. De los logares ²³ de los fructeros, ó de los pastos que son mas estrechos que non deven.X. De los que meten el ganado en mieses aienas, ó en vinnas ²⁴.XI. Del ganado que faze danno ²⁵ en las mieses.XII. Si el ganado pasce ²⁶ el prado que es defesado.XIII. Si el ganado faze danno en los logares de los fructeros ²⁷.XIV. Si alguno faze fuerza al que echa el ganado fuera de la miese ²⁸.

XV. De los que fallan el ganado en las vinnas, ó en las mieses.

XVI. Si el ganado se sale ²⁹ de la miese ante que lo echen fuera.XVII. Si algun omne laga ³⁰ ó fiere el ganado que falla en la miese.

¹ Camp. por emienda.

² S. B. y Malp. 2. árboles.

³ S. B. andan por carrera. Malp. 1. van en carrera.

⁴ Esc. 2. y 4. carrera.

⁵ B. R. 2. ó face fuego.

⁶ Toled. por cozer alguna cosa para comer. B. R. 1. por facer de comer, é por. E. R. adubar de comer.

⁷ Toled. danno.

⁸ B. R. 1. S. B. y Malp. 2. restrojo ó en paia seca, amátele.

⁹ Esc. 1. 2. E. R. B. R. 2. y Bex. amátale.

¹⁰ B. R. 1. y Malp. 2. crezca.

¹¹ B. R. 1. crecer. Malp. 2. creciere.

¹² B. R. 1. S. B. Malp. 2. Esc. 1. y Bex. micasa.

¹³ B. R. 2. mese. Esc. 6. mete.

¹⁴ B. R. 1. val. S. B. vale. Malp. 2. valia.

¹⁵ Esc. 1. DE LOS QUE CORTAN LOS ÁRBOLES, E LAS VINNAS, E LAS HVERTAS, E LOS FRVTALES.

¹⁶ Malp. 2. DEL DANNO.

¹⁷ B. R. 1. y S. B. ARBORES. Malp. 2. ARBOLES, E DE LAS VINNAS, E DE LOS HVERTOS, E DE LOS PANES.

¹⁸ S. B. de los arboles taiados. Malp. 2. y Esc. 1. de los árboles cortos, y así en la ley.

¹⁹ S. B. alguna.

²⁰ Malp. 2. laga, y así en la ley.

²¹ Malp. 1. Si el arbol que es taiado, ó quemado, ó movido de la una parte faze danno, é mata á alguno, y así en la ley.

²² Malp. 2. arrancada ó quemada, é de los fructos vados, ó de los panes, y así en la ley.

²³ Malp. 2. quemados ó arrancados, y así en la ley. S. B. ó quemados, é de los panes, y así en la ley.

²⁴ B. R. 1. Si los logares de los fructeros ó de los pastos son mas estrechos que non deven, y así en la ley. S. B. Si los logares de los fructos ó de los pastos son mas estrechos que non deven, y así en la ley. Malp. 2. Si los logares de los fructeros ó de los pastos son mas fenderos que non deven, y así en la ley.

²⁵ Malp. 2. Si el ganado se sale ²⁹ de la miese ante que lo echen fuera.

²⁶ Malp. 1. Si el ganado se sale ²⁹ de la miese ante que lo echen fuera.

²⁷ Malp. 2. Si el ganado se sale ²⁹ de la miese ante que lo echen fuera.

²⁸ Malp. 2. Si el ganado se sale ²⁹ de la miese ante que lo echen fuera.

²⁹ Malp. 2. Si el ganado se sale ²⁹ de la miese ante que lo echen fuera.

³⁰ Malp. 2. Si el ganado se sale ²⁹ de la miese ante que lo echen fuera.

Apêndice II

(Artigos do *Fuero Juzgo* relativos aos crimes de furto e de roubo“, da generalidade das “coisas”)

LIBRO VIII. TITULO IV.

147

XXIX. Quanto ¹ deve cerrar del rio el que a labor cerca del rio.

Los grandes rios, por que ² vienen los salmones, ó otro pescado de mar, ó en ³ que echan los omnes las redes, ó ⁴ por que vienen las barcas con algunas mercaderias ⁵, nengun omne non deve encerrar el rio por toller la ⁶ pro á todos los otros, é facerla ⁷ suya; mas puede facer seto fasta medio ⁸ del rio, alli o ⁹ es el agua ¹⁰ mas fuerte, é que la otra meadad finque libre pora la pro de los omnes. E si alguno ficiere demas ¹¹ contra esto que nos decimos, el sennor de la tierra ó el iuez lo crebante ¹² luego el seto; é si fuere omne de mayor guisa peche diez sueldos á aquel á quien facie el embargo con el seto. E si es omne de menor guisa peche cinco sueldos, é demas reciba L. azotes. E si dambas las partes del rio oviere dos sennores, non deven cercar ¹³ todo el rio fassas que diga cada uno que cerró la su meadad; mas el uno deve cerrar la su meadad de suso, y el otro la de yuso, é dexe ¹⁴ por medio pasar ¹⁵ el rio. E si non oviere mas de un lugar, que puedan ambos cerrar, de guisa lo cierran ambos que puedan pasar las barcas é las redes. E si el sennor ó el iuez crebantare ¹⁶ el seto que fué fecho, assi cuerno nos decimos ¹⁷ de suso, peche diez sueldos á so sennor del seto, é si otro omne libre lo crebantare peche cinco sueldos al sennor del seto, é reciba L. azotes. E si algun siervo lo crebantare, reciba C. azotes.

XXX. De los que crebantian molinos ó pesqueras.

Si algun omne crebantian molinos ¹⁸ ó ¹⁹ las pesqueras, todo quanto crebantó refágallo fasta treinta dias, é demas peche veinte sueldos. E si fasta treinta dias no lo ficiere ²⁰, peche otros veinte sueldos, é demas reciba C. azotes. E otrosí decimos de los que crebantian los estancos ²¹ del agua: si es siervo refaga lo que desfizo ²², é demas reciba C. azotes.

XXXI. De los que furtan las aguas ²³.

Muchos ²⁴ de logares en que an mengua ²⁵ de agua de pluvia ²⁶, son tales, que si el agua de los rios y desfallece ²⁷, los omnes de la tierra se desesperan ²⁸ de aver mieses: é por ende en las tierras o corren los rios establecemos, que si algun omne furtar el agua, ó la ²⁹ face correr por enganno por otro lugar que non suele, por cada quatro horas del dia que la ficiere correr á iubre ³⁰, peche un sueldo ³¹. E ³² si el agua es pequenna, por quatro horas del dia peche la tercia ³³ parte de un sueldo, é por quanto tiempo corrió el agua por otros logares, por otro tanto tiempo sea entregada á aquel que la devia aver. E si el siervo lo face por su grado, si el agua es grande, reciba C. azotes, é si el agua es pequenna reciba L. azotes.

¹ Malp. 2. y Esc. 1. Quanto deoven cerrar del rio con las priedas. B. R. 1. Como deven facer pesqueras é paices en las grandes aguas.

² Esc. 4. por o. Esc. 6. por u.

³ B. R. 1. do echan.

⁴ B. R. 1. ó por do. Esc. 4. ó por out. Esc. 6. ó por u.

⁵ B. R. 1. 2. S. B. Malp. 2. Esc. 1. 3. 4. Camp. y Bex. merchandias.

⁶ Toled. y Malp. 2. el pro. B. R. 1. 2. y E. R. la prol. y así después.

⁷ Malp. 2. el suyo.

⁸ Toled. y Esc. 1. fasta la meadad del rio. Malp. 2. fasta la meadad del rio. Esc. 3. fasta allí do es el rio medio, alli do correte la agua mas alta, é que la otra meadad.

⁹ B. R. 1. u lo corre mas forte.

¹⁰ S. B. lagua mas fuerte.

¹¹ Malp. 2. mas.

¹² B. R. 1. S. B. y Malp. 2. le quebrante.

¹³ B. R. 1. S. B. y Malp. 2. cerrar.

¹⁴ B. R. 1. S. B. Malp. 2. Esc. 4. 6. y E. R. dexen.

¹⁵ B. R. 1. 2. passage. E si non.

¹⁶ B. R. 1. y Malp. 2. quebrantaren. S. B. quebrantare.

¹⁷ B. R. 1. S. B. y Malp. 2. diximos.

¹⁸ Toled. y Malp. 2. molinos por fuerza.

¹⁹ Esc. 4. 6. B. R. 2. y E. R. 6. pesqueras.

²⁰ B. R. 2. reger.

²¹ B. R. 1. estannos.

²² B. R. 1. S. B. Malp. 2. Esc. 4. y 6. fizo. E. R. fezo.

²³ B. R. 1. las aguas, é tiran por lugares non husados.

²⁴ B. R. 1. Muchos lugares.

²⁵ S. B. mengua de pluvia. B. R. 2. Esc. 4. 6. y E. R. mingua.

²⁶ Toled. y Malp. 2. lluvia. B. R. 1. luvia.

²⁷ S. B. defalesce. Malp. 2. desfallece.

²⁸ S. B. y B. R. 2. se desesperan.

²⁹ Malp. 2. é la.

³⁰ Toled. simbre. B. R. 2. alumbre. Esc. 6. allum.

³¹ Bex. allur. E. R. alubre. Camp. allure.

³² Toled. y Esc. 6. IIII. sueldos.

³³ Esc. 1. Et do son las aguas pocas.

³⁴ Malp. 2. tercera.

Apêndice III

(Texto, em Inglês e em Latim, do Tratado de Paz de Perth, de 1266, entre o Rei da Suécia e o Rei da Noruega, em que, à semelhança do Tratado anterior entre o Rei da Escócia e o Rei da Inglaterra, de delimitação dos territórios, se não aplicou o princípio do Direito de então, de que cada pessoa estava sujeita às leis vigentes na sua terra de origem e não na terra em que estivesse a viver)

From Manx Soc vol IV, VII & IX
 Agreement between Magnus IV and Alexander III, 1266

AGREEMENT BETWEEN MAGNUS IV. OF NORWAY, KING OF MANN AND THE ISLANDS, AND THE MOST SERENE KING ALEXANDER III. OF SCOTLAND. AD. 1266

In the name of the Father, and of the Son, and of the Holy Spirit, Amen.

That the certainty of foreknowing may give true and clear remembrance of the past, it is forever to be known that in the year of grace 1266, on the day of Venus, next after the Feast of the Apostles Peter and Paul, this composition and final agreement was entered into and proclaimed in the church of the brothers at Perth, concerning the contentions, quarrels, losses, injuries, and discords of the Islands of Mann and the Sodors, and set at rest by the same authorities and the assistance of divine providence between the magnificent and illustrious Princes, lord Magnus the IV., by the grace of God illustrious King of Norway, through his appointed ministers, lords Askatinus his chancellor, and Andreas son of Nicholas, baron, his principal men, whom he specially sent and lawfully constituted to appear there, on the one part, and Lord Alexander III. by the same grace King of Scotland, with the greater part of the nobility and clergy of his kingdom personally appeared there on the other, in this manner, namely, that the said Lord Magnus, the King of Norway, as the friend of peace and the cultivator of justice, to the reverencing of God, and the diligent conforming to the mutual agreement and observance of peace, warding off the dangers to life and shunning the slaughter of men, came at the instance and honor of the aforesaid lord Alexander, the King of Scotland, for Mann, with the other islands of the Sodors and all the ether islands of the south and west part of the great Haffue, with every right that he and his forefathers had in them in time past, or that he and his heirs might have in future, through the aforesaid discreet men his lords, Aschetinus Chancellor of Magnus the King of Norway, and Andreas the son of Nicholas, baron, having from the King himself full authority to settle and agree concerning these, amicably and socially, conceding, resigning, and quitting claim for himself and his heirs, either as suitors or possessors forever, to be held and possessed by the said lord Alexander III. the King of the Scotch, and his heirs, with the lordships, homages, rents, services, and all rights belonging to the said islands, without any drawback, together with the right of patronage of the Bishopric of Mann freely, legal jurisdiction and liberty of the Church of Nidrosien, and all and every other right that he holds of the Bishops and Church

of Mann, but excepting the Islands of Orcadia [Orkneys] and Hethland, which the said King of Norway, with the lordships, homages, rents, services, and all rights belonging to them, or relating to the same, he has therefore specially reserved to his own dominion, so that all the inhabitants of the said islands which are conceded, resigned, and quitted claim of, to the aforesaid lord, the King of Scotland, both great and small, may be subject to the laws and customs of the kingdom of Scotland, and governed and judged according to these from this time henceforth. But on account of these persons whose future acts, or the injuries and damages which they may do to this day, whilst adhering to the aforesaid lord the King of Norway, and that none may be punished nor complain concerning their inheritances in these islands, but peaceably remain in the same, under the dominion of the lord the King of Scotland, as freely as the other subjects and lieges of the said lord the King of Scotland, and who should be distinguished for their delight in the free administration of justice, unless some act to the contrary, on which account they ought to be strictly punished, according to the laws, usages, and approval of the kingdom of Scotland. But if in the said islands under the dominion of the said lord the King of Scotland they wish to remain, they may stay in the land freely and in peace, and if they wish to leave they may depart with their goods freely and in complete peace, consequently they are neither to be compelled to remain nor to depart, contrary to their own free will, and the laws and usages of the kingdom of Scotland. Therefore the before mentioned lord Alexander, the King of Scotland, zealous of the truth, and a lover of harmony and peace, for himself and his heirs, has conceded, resigned, and quitted claim to these perpetually, but chiefly for the sake of peace and the lessening of troubles and labours, has given and granted perpetually, namely, to the said lord the King of Norway and his heirs, and assigned to them forever, within eight days of the Nativity of St. John the Baptist, in Orcadia, that is to say, the land of the lord the King of Norway, in the church of Saint Magnus, into the hands of the Bishop of Orchadia or of the bailiff of the lord the King of Norway specially deputed by him for this purpose, or they may be deposited in the same church for the use of the lord the King of Norway, in the custody of the canons of the said church, if the Bishop or bailiff be not present in the same, who must give their letters of acknowledgment for the payment of one hundred marks of good and lawful sterling silver money, according to the order and practice of the Court of Rome, and the Kingdoms of France, England, and Scotland, to be paid annually, and likewise four thousand marks sterling, to be paid in the said manner within the next four years, at a place to be defined and known. Before hand, to wit one thousand one hundred marks of the foresaid pension, within eight days of the nativity of Saint John the Baptist, in the year of grace 1267. In the year of grace 1268 at the said place before defined one thousand one hundred marks of the said pension. In the year of grace 1269 at the same appointed place, one thousand one hundred marks of the aforesaid pension. And lastly in the year of grace 1270 at the same place, one thousand one hundred marks of the said pension, and afterwards at the same appointed place only one hundred marks of the aforesaid pension, to be paid in the same manner annually and forever. And all and each of the before mentioned to be faithfully and firmly observed by the said Asketinus Chancellor, and Andreas

Baron, for their lord Magnus illustrious King of Norway, and his heirs and assigns, who being in the confidence of the King and acquainted with his wishes, in proper manner made oath publicly on the Holy Evangelists, in the church of the aforesaid brothers at Perth. And the said lord Alexander the King of Scotland, through his noblemen Adam Earl of Carrick, and Robert de Meyners, who in his confidence and knowing his mind, has for himself and his heirs in the same manner, solemnly made oath in the presence of these ministers. And for greater security in these matters, both parties bind themselves in the penalty of 10,000 marks sterling, to be fully paid and judicially levied from the party wishing to recede from the observance of this composition and final agreement, the composition and final agreement nevertheless to remain in full force forever. Moreover Lord Magnus, the King of Norway, through his above-mentioned ministers, for himself, his heirs, and successors, and lord Alexander, the King of Scotland, for himself and his heirs, submit in excommunication against either party, neither to be excepted or interdicted in the kingdom without judicial trial, and some trial and some recognised cause should compel the party withdrawing from the composition and final agreement aforesaid, to pay to the party observing the composition and final agreement the said penalty of 10,000 marks, wholly and in full, nevertheless this composition and final agreement is to be observed in all and every particular confirmed and forever held valid.

Thus on the part of both is renounced by this deed all intention of fraud, deceit, actions at law, and the pleading of privileges wholly, and all letters between the said kings and their ancestors hitherto obtained and held, whatever orders existed to the contrary, and all letters and apostolic indulgences obtained by request, and all remedy of canonical and civil law, by which the aforesaid concession, resignations quit-claim, composition and final agreement may be impeded, deferred, and finally overthrown, or in any manner weakened. Also it is added to this agreement, and by common assent ordained between this matter to the jurisdiction of the seat of the Apostles (the Pope), that through the single command of the foregoing, by means of sentences of the kings, and the kingdoms of Norway and Scotland, that all transgressions and offences between them and their ancestors and their people perpetrated to this day on both sides are wholly remitted, as long as the churches as well as the kingdoms receive no injury through the continuance of a lingering feeling of anger or revenge, and that the hostages of the said islands, taken from thence and detained, be restored to complete liberty. And if any enemy of these kings, namely, of Scotland and Norway, should take refuge with the other in his kingdom or dominion to his grievance, he is not to receive him, unless by chance for a time, or till he shall have obtained forgiveness if he merit it, and should he not obtain pardon of his Lord for his offence he is not to fail at the end of a year to remove him from his dominions. Moreover if any of the people belonging to the King of Norway that may be absent in the kingdom or dominion of the King of Scotland should suffer shipwreck or founder, they shall be permitted freely and quietly to collect, sell, and dispose of their broken or injured vessels, together with any other of their things, either for themselves or for others, free from all blame, so long as they shall not have abandoned them. And should any act contrary to the resolutions of this state agreement concerning vessels or

things in this manner imperilled, and should steal anything by fraud or violence, he shall be convicted respecting this as a robber and violator of the peace, according to his demerits, and punished accordingly, anything to the contrary being of no avail. But if any person has been found and convicted of disturbing the peace and final agreement made between the aforesaid kings and kingdoms and their inhabitants, and held and confirmed by the king in whose dominion he has been found, such shall be severely punished as an example and warning to others. And in testimony of these things, that part of this writing remaining in the Mole, Buccolinus son of John, Finnus son of Gautus, Andreas son of Nicolas, and Asketinus, Chancellor of the said lord the King of Norway is appended. Dumberre, Wilhelmi de Marre, Ada de Karnke, possession of the said Lord the illustrious King of Norway shall be executed in manuscript, and having opposite the seal of the said lord the King of Scotland, together with the seals of the venerable Fathers Gamaliel of St. Andrews and John of Glasgow, by the grace of God Bishops, and the noble Lords Alexander Cumin of Buchan, Patrick of Dunbar, William of Marr, Ady of Carrick, Earls, and Robert do Meyners, Baron. And to the other part of the said writing executed in manuscript and remaining in the possession of the said lord the King of Scotland, the seal of His Excellency the said Lord the King of Norway, together with the seals of the venerable Fathers foter of Bergen and Thorgilson Stavangrensis by the grace of God, Bishops, and the noble men Gautus do.

EX TORFÆO

In nomine Patris, et Filii, et Spiritus Sancti, Amen.

Ut certitudo præsentium det veram ac evidentem memoriam præteritorum æternaliter est sciendum, quod anno gratiæ MCCLXVI, die Veneris proxima post festum apostolorum Petri et Pauli, in ecclesia fratrum prædicatorum apud Perchen; inita fuit hæc compositio, et finalis concordia, super contentionibus, queri. moniis, damnis et injuriis ac discordiis insularum Manniæ et Sodorensium, ac jurium earundum sopiendis, Divina cooperante providentia inter magnificos et illustres principes, Dominum Magnum Quartum, Dei gratia Regem Norvegiæ illustrem, per solennes nuncios suos Dominos Askatinum Cancellarium suum, et Andream filium Nicolai, baronem suum super hiis, illue specialiter destinatos ac legitime constitutos, comparentes ibidem ex parte una. Et Dominum Alexandrum Tertium, eadem gratia Regem Scotiæ, ibidem cum clero et proceribus, Regni sui majoribus, personaliter comparentem ex altera, sub hat forma, videlicet quod dictus Dominus Magnus Rex Norvegiæ tanquam amicus pacis et cultor justitiæ, ad Dei reverentiam etmutuæ dilectionis ac pacis observantiam diligentius confovendam, et animarum periculum propulsandum, ac strages hominum citius evitandum ad instantiam et honorem Domini Alexandri Regis Scotiæ memorati, Manniam cum cæteris insulis Sodorensibus, et omnibus aliis insulis, ex parte occidentali et australi magni Haffne cum omni jure quod in eis ipse et progenitores sui habuerunt, ab antiquo tempore, vel ipse et hæredes sui habere potuerunt, in futurum per prædictos viros discretos Dominos Aschetinum Cancellarium ipsius Domini Magni Regis Norvegiæ, et Andrearv filium Nicolai Baronem suum, habentes ab ipso Rege plenarv auctoritatem

componendi et concordandi super ipsis amicabiliter et socialiter concessit, resignavit et quietas clamavit, tam in petitorio, quam in possessorio, pro se et hæredibus suis in perpetuum tenendum, habendum, et possidendum, ditto Domino Alexandro Tertio, Regi Scotorum, et ruis hæredibus, cum dominiis, homagiis, redditibus, servitiis et omnibus junibus et pertinentiis dictarum Insularum, sine aliquo retinemento, una cum jure patronatus Episcopatus Manniæ, salvis, jure, jurisdictione, ac libertate Ecclesiæ Nidrosiensis in omnibus et per omnia, quod vel quas habet in Episcoporum et ecclesiam Manniæ. Et exceptis insulis Orcadiæ et Hetblandiæ quas idem. Res Norvegiæ cum dominiis, homagiis, redditibus, servitiis, et omnibus juribus, et pertinentiis suis, infra easdem contiguis, Dominio suo specialiter reservavit, ita quod omnes homines dictarum Insularum, quæ præfato Domino Scotiæ Regi sunt concessæ, resignatæ, et quietas clamatæ, tam majores quam mineres, subjaceant legibus consuetudinibus Regni Scotiæ, et secundum ens ex nunc in posterum tractentur et judicentur. Pro hiis autem forefactis, vel injuriis et damnis, quæ fecerunt usque in hodiernum diem, dum memorato Domino Regi Norvegiæ adhærebant, nullatenus puniantur, nec querenter super hæreditatibus suis irratis insulis, sed pacifice tunc in eisdem, sub dominio Domini Regis Scotiæ, skut alii liberi et ligei dicti Domini Regis Scotiæ, qui liberiori justitia gaudere di noscuntur, nisi aliquid de cætero faciant, propter quod juste puniri debeant, juxta leges ac consuetudines Regni Scotiæ approbatas. Et si in dietis insulis, sub dominio dieti Domini Regis Scotiæ morari voluerint, morentur in Domino libere et in pace, et si recedere voluerint, recedant cum bonis suis Beite, libere, et in plena pace, itaque nec morari Nec recedere contra leges et consuetudines Regni Scotiæ et saum libitum compellantur. Dominus itaque Alexander Res Scotiæ memoratus, veritatis zelator et pacis et concordiæ amator, et hæredes sui perpetuum pro istis, concessions, resignations et quietas clamatione, et præcipue pro bone, pacis, et ut fatigationes et labores redimantur, dabunt et reddent in perpetuum sæpe dicto Domino Regi Norvegiæ et hæredibus suis et eorundem assignatis in perpetuum infra octavas Nativitatis Sancti Johannis Baptistæ in Orcadia terra scilicet Domini Regis Norvegiæ, in ecclesiæ Sancti Magni, in manibus Episcopi Orchadiæ, seu Ballivi ipsius Domini Regis Norvegiæ, ad hoc per ipsum specialiter deputati, vel in eadem ecclesia deponent, ad opus ipsius Domini Regis Norvegiæ sub custodia canonicorum ejusdem ecclesiæ, si Episcopus vel Ballivus non inveniantur ibidem, qui debunt sis literas adquietationis et facta solutiones, centum marcas bonorum et legalium sterlingorum, secundum modum et usum Curie Romanæ, ac Regnorum Franciæ, Angliæ, et Scotiæ numerandas annuatim, et nihilominus quatuor millia marcarum sterlingorum dicto modo numerandorum infra proximum quadriennium loco et termino prænotatis, videlicet mille marcas infra octavas nativitatis Sancti Johannis Baptistæ, anno gratiæ MCCLXVII. et centum marcas de prædicta pensione. Et anno gratiæ MCCLXVIII. ad eosdem locum et terminum mille marcas, et centum marcas de pensione præfatæ. Et anno gratiæ MCCLXIX. dictis loco et termino mille marcas, et centum marcas de memorata pensione. Et ultimo anno gratiæ MCCLXX ejusdem loco et termino mille marcas et centum marcas de eadem pensione. In posterum autem dictis loco et termino duntaxat centum marcas de pensione prædicta prædicto modo numerandus in perpetuum pro omnibus

annuatim. Et ad hæc omnia et signla, ut prænotata sunt, fideliter, et firmiter observanda dicti, Ashetinus Cancellarius et Andreas Baro, pro Domino suo Magno illustri Rege Norvegiæ et hæredibus suis et assignatis, in animam ipsius Regis de cujus voluntate eis super hiis constabat ad plenum, et animas proprias, jurarunt publice in ecclesia fratrum prædicatorum apud Perchen, tactis Evangeliiis sacrosanctis. Et dictus Dominus Alexauder Rex Scotiæ per Nebiles vinos, Adam Comitem de Carrick et Robertum de Meynens, eodem modo in anisnam suam, et animas eorum pro se et hæredibus suis, fecit jurare solemni-ter, in præsentia nunciurn eorundem. Et ad majorem hujus rei securitatem, utraque pars se obligavit, ad pcenam, decem millium marcarum sterlingorum solvendam de plano et absque strepitu j udiciali a parte resilire volente, parti compositionem istam, et finalem concordiam observandi, compositione ipsa et finali concordia nihilominus in perpetuum in pleno robore duraturis. Dominus iusuper. Rex Magnus Norvegiæ pen nuncios suos supradictos se ipsum ac hænedes ac successores snes. Et Dominus Alexan-der Rex Scotiæ, se et hæredes suos subjacerunt in hoc jurisdictioni sedis Apostoliæ ut unita monitione præmissa, pen sententias excommunicationis in personas, nullius per-sona excepta, et interdicti in regna absque strepitu judiciali, et aliqua eausæ monitione, compeliat partem resilientem a compositione et finali concórdia prædictis, ad solvendam parti, ipsas compositionem et finalem concordiam observanti, dictum poenam decem millium marcarum integri et plenarii, et nihileminus ad ipxas compositionem et finale concordiam, in omnibus et singnlis articulis observandds, nen relaxandis, quousque dicta pcena, ut dictum est, plenarie fuerit persoluta, ipsas compositione et final! concor-dia in sno robore, in omnibus et pen omnia duraturis, et in perpetuum valituris. Renu-neiavit itaque utraque pars in hoc facto, omni exceptioni fraudis et doli, actioni in fac-tum, et privilegio fori et specialiter restitutioni in integnum, et omnibus literis, inter eosdem Reges et antecessores suos hucusque habitis et obtentis, cujuscuque tenoris existant, et omnibus literis et indnlgentiis Apostolicis, impetratis et iropetrandis, et oroni remedio júris Canonici et civilis, pen quæ prædictæ concessio, resignatio, quieta clama-tio, compositio et finalis concordia impediri, differri, et dextrui valeant, seu modo aliquo enervari. Adjectum est etiam huie concordia, et statutum communi concensu, inter Reges et Regna Norvegiæ et Scotiæ, ut omnes transgressiones et delicta inter eos, et ante-cessores snes et eorum homines, usque iu hodiernum diem perpetrata, ex utraque parte penitus sint remissa quoad ecclesiias, sicut ad regna, nullo ex hiis mali, iræ vel viudietæ tramite remanente, et ut obsides dietorum insulanorum hine inde capti et detenti, plene libertati restituantur. Et si inimicus altersus Regem ipsorum, Scotiæ scilicet, et Norvegiæ, ad alterum ipsorum confugiat, ipsum in regne sue vel dominio, ad gravamen ejus, à quo effugerit, nou receptet, nisi forte ad tempus, ut gratiam sibi impetret, si gratiam merue-rit, et si gratiam Domini sui offensi habere non poterit, ipsum statim post annum non differat a se et sue dominio remove. Exceptis illis qui Grimen læsæ Majestatis commi-serint, quos nullo modo hine inde receptent. Insuper de contingat homines Regni Nor-vegiæ, quod absit, in regno vel domiuio Regis Scotiæ pati naufragium, vel ã converse, liceat eie libere et quietē naves suas fract;as vel collisas, una cum rebus suis omnimodis, per se, vel per alios recolligere et habere, vendere, et allenare, obsque onmi calumnia,

quamdiu ear non babuerint pro derelicto. Et si quis contra hoc commune statutum concordiae de rebus vel navibus hujusmodi periclitatis, quidquam fraudulenter vel violenter surripuerit, et super hoc convictus fuerit, tanquam raptor et pacis violator, grout demeruerit, puniatur, consuetudine, si quasit contraria, non obstante. Si quis autem repertus fait et convictus perturbatur pacis istius et finalis concordiae, inter praedictos Reges et Regna et eorum regnicolas, habitae et confirmatae, per Regem, in cujus dotninio repertus fait, qui talia praesumpserit, sic acriter puniatur ut poena illius metus fiat aliorum. Et in hujus rei testimonium parti hujus scripti in modum chyrographi confetti remanenti penes dictum Dominum Regem Norvegiae illustrem, sigillum dicti Domini Regis Scotiae, una cum sigillis venerabilium Patrum Gamelini Sancti Andreae, et Johannis Glasguensis Dei gratia Episcoporum, et nobilium virorum Alexandri Cymyn de Buchan; Patritii de Comitum, et Roberti de Meyners, Baronis est oppositum. Et alteri parti ejusdem scripti in modum chyrographi confetti, penes dictum Dominum Regem Scotiae remanenti, sigillum excellentis dioti Domini Regis Norvegiae una cum sigillis venerabilium Patrum Petri Bergensi, Thorgilsi Stavangrensis Dei gratia Episcoporum, et nobilium virorum, Gauti de Mele, Buccoliui filii Johannis, Finii filii Gouti, Andreae filii Nicolai, et Asketini Cancellarii dicti Domini Regis Norvegiae est appensum 1 1 A.D. 1312. Tractatis de Hæbudarum et Manniae cessione Perthi inter Magnum Norvegiae et Alexandrum Scotiae Reges anno 1266, celebrata, resumpta est hoc ipso anno, ab Hacone, ejus nominis quinto (quarto habet Pontanus) Norvegiae rege, et confirmata Invernessae in Scotia praesente rege Roberto, ejusquae senatu, nec non Haconis regis legatis, Biorno a Bircherio et Ivare Olafi Bergensium et Orcadensium Canonicis. Qui pactis conventis nou staret, in ecclesiae Apostolicae censurae atque excommunicatione obnoxious, haberetur, ac rimul mulctam incurreret decem millium librarum sterlingorum. Subscripserunt huic chirographo, una cum Rege Scotorum, suaque sigilla impresserunt, Gamelinus Divi Andreae, Johannes Glasguensis Episcopi, Alexander Curius a Ruchon, Praepositus Dombariensis, Gulielmus a Mahr, Adamus a Carrick Comites, itemque Robertus a Menis Baro.

Treaty of Perth - Manx Soc vol 9 '*Monumenta de Insula M...*', pp.210-217
<http://www.isle-of-man.com/manxnotebook/manxsoc/msvol04/v3p210.htm>

NOTA FINAL

Os anexos à palestra são os seguintes, indicados por ordem não cronológica, acessíveis através da Internet, e dela recolhidos, de textos nela colocados:

A) A edição crítica, em latim e espanhol antigo, feita, em 1825, pela Academia Espanhola de História, do “Fuero Juzgo”, denominação posterior do chamado “Codex Revisus” de Leovigildo, que foi revisão de um conjunto de anteriores leis romanas e visigóticas, as quais, sob as designações respectivas de “Codex Euricianus” e de “Lex Romana Wisighotorum” vigoraram na Península Ibérica, durante parte do Reinado Visigótico,

enquanto o “Codex Revisus” vigorou durante o resto da Governação dos visigodos, a dominação muçulmana, a Reconquista, e o início das diferentes nacionalidades ibéricas, e foi, depois, a base do “Livro das Sete Partidas”, de Afonso X, “O Sábio”, igualmente vigente no nosso País, nos seus primórdios;

B) A versão original, de 1910, da primeira tradução em inglês do livro escrito em chinês, há mais de 1500 anos, por Sun Tzu, “A Arte da Guerra”²⁷;

C) A análise da obra “De Indis”, do dominicano Frei Francisco de Vitória, lente de Prima de Teologia da Universidade de Salamanca, com reprodução das suas *Recolectiones* XI e XII (ou Anterior e Posterior), que deram origem ao nome da dita obra, respeitantes à análise dos conceitos da “Guerra Justa e Guerra Injusta” (em especial em relação aos “Índios” da América, na sequência dos ensinamentos de Santo Agostinho, de São Bernardo, e do dominicano São Tomás de Aquino;

D) A versão facsimilada, da edição “princeps” publicada em latim, em 1625, de Frei Serafim de Freitas, dominicano, Professor Catedrático de Vésperas²⁸, de Teologia, da Universidade de Valhadolid²⁹, obra que Grócio considerou como merecedora de análise cuidada (já que contraditava, praticamente, todo o seu raciocínio sobre a teoria do “Mar Livre”), e que foi objecto de um marcado aplauso do Professor Marcelo Caetano, em Outubro 1950, na Faculdade de Direito de Lisboa, ao mesmo tempo que referia que uma das causas mais importantes para a não aceitação das teorias que nela se defendiam tinha sido a circunstância de ter sido publicada em latim, língua culta, unicamente, sem que, por conveniência dos outros Estados, tivesse havido dela uma oportuna tradução para uma das então consideradas línguas de comunicação não erudita entre os povos;

E) Quatro versões da obra de Grócio, de 1604, “De Jure Praedae”, publicada anonimamente como apoio à versão pessoal do comandante da VOC, van Memskerke, na questão do apresamento, em Fevereiro de 1603, da nau portuguesa Santa Catarina, e cujo original manuscrito só veio a ser publicado com o nome do autor, em 1885;

²⁷ Edição essa que serviu de base a três das edições portuguesas existentes (e que, curiosamente, são todas diferentes entre si), e que tem interesse para se poder ver a evolução temporal dos conceitos sobre a guerra, assunto igualmente desenvolvido por Grócio.

²⁸ As designações de “Lentes de Prima”, de “Lentes de Vésperas”, e outras, igualmente referidas às Horas Canónicas, têm interesse, porque o Lente de Prima era o mais categorizado, na sua especialidade, e o Lente de Vésperas o que imediatamente lhe sucedia. Note-se que, numa das alterações, denominadas por um cardinal a anteceder a designação de “Estatutos da Universidade de Coimbra”, ordenadas por Filipe II de Portugal, e III de Espanha, o “Lente de Prima” de Teologia tinha o encargo de, por si, ou por intermédio de quem ele designasse, proferir a Oração de Sapiência com que começava o ano lectivo (vd. Marcos, Rui de Figueiredo, “As Orações de Sapiência na Universidade e na Faculdade de Direito de Coimbra”, edição da Universidade de Coimbra e da Fundação António de Almeida, Janeiro de 2009, pp. XXVII a XXXI).

²⁹ A edição portuguesa, publicada em 1959 pelo Instituto para a Alta Cultura, com prefácio do Prof. Marcelo Caetano, está, há muito, esgotada.

F) A versão digitalizada da primeira tradução em inglês, com críticas ao seu conteúdo, por Hakluyt, o Moço, entre 1609 e 1616, da obra de Grócio, de 1608, “De Mare Liberum”, que é um capítulo da obra anterior, “De Jure Praedae”;

G) A versão digitalizada, em português, da obra de Immanuel Kant, contemporâneo de Grócio e opositor de algumas das suas doutrinas, publicada pelo Instituto Galego de Estudos de Segurança Internacional e da Paz, “Para a Paz Perpétua”, acessível na Internet através da ligação em http://www.igesip.org/pazperpetua_portugues.pdf;

H) A versão digitalizada, em “txt” e em francês, da obra de Grócio sobre a Supremacia da Religião Cristã (leia-se, do Cristianismo na versão Calvinista), feita pelo Projecto Gutenberg, e que pode ser acedida pelo sítio Gutindex;

I) A versão digitalizada, em latim, da edição de 1636, do livro “Mare Clausum”, do autor inglês John Selden, publicado pela primeira vez cerca de 1618, que defendia, em contraposição a Grócio, que o mar era susceptível de apropriação particular, para assim defender os interesses comerciais, bélicos e expansionistas da Inglaterra, disponibilizada pelo Projecto Gutenberg (Gutindex);

J) A versão, em txt, e em francês, do “Tratado Sobre a Supremacia do Poder Temporal”, de Grócio, o qual é a expressão da visão Calvinista (e praticamente de todas as doutrinas Reformistas), da supremacia do poder temporal sobre a autoridade da ou das Igrejas, especialmente da Católica;

L) Versões da obra principal de Grócio, na edição de 1625, “De Jure Belli ac Pacis”, ou do Direito da Guerra e da Paz³⁰, obra esta que fez considerar o seu autor como Pai do Direito Internacional Moderno, uma vez que, se o seu estudo da Guerra Justa e da Guerra Injusta se baseou em trabalhos anteriores, de Santo Agostinho, São Bernardo, e dos Dominicanos São Tomás de Aquino, Frei Francisco de Vitória, Francisco Suárez, e outros, ele, que também foi Diplomata, foi o pioneiro na introdução no Direito das matérias relativas às relações, em tempo de paz, de carácter diplomático e de regulação e valor dos Tratados Internacionais;

M) Uma série de biografias e de resumos de trabalhos biográficos sobre Grócio, e sobre as concepções sobre o Direito dos Mares em diversas épocas;

N) Testamento de Adão, em português, e

O) Tratados sobre o Mar – Convenção de Montego Bay e Tratado de Lisboa.

³⁰ A referência ao Direito da Paz foi inserida na última revisão, motivo pelo qual o pensamento sobre tal tema é significativamente reduzido, mas inovador no que concerne ao que, no texto, se referiu, ser o Direito das relações entre os Estados em tempo de Paz.

OS 250 ANOS DA EXPULSÃO DOS JESUÍTAS DO GRAM PARÁ-MARANHÃO

Comunicação apresentada pela doutora
Anete Costa Ferreira, em 18 de Maio

A conquista da Amazónia pelos portugueses, no século XVII, é facto de tal importância para a história e o alargamento do Brasil que o tema acumulou uma grande bibliografia, em que contribuíram um considerável número de investigadores das mais variadas origens e preocupações. Um dos aspectos que importa ressaltar aqui, a partir dessa consistente tradição historiográfica, é que para a efectivação da posse do território tomaram parte importantes Ordens Religiosas que desempenharam ampla tarefa de evangelização pelas populações primitivas que nele habitavam. A expulsão dos jesuítas, ocorrida na segunda metade do século XVII, está na longa história de conflitualidades que se estabeleceu entre os vários interesses e grupos sociais instalados na região desde os primeiros anos da conquista portuguesa.

Os franceses chegaram ao Maranhão pela 1ª vez em Maio de 1594. Voltaram para a Europa levando muitas informações sobre o Norte do Brasil. De posse desses elementos regressaram em Março de 1612 para fundar a França Equinocial sob o comando de Daniel de La Touche – O Senhor de La Ravardière, seu 1º governador. Estabeleceram-se nas localidades de Tapuitapera e Cumã.¹

Faziam parte da comitiva os Frades Yves d'Evreux, Ambroise d'Amiens, Arsène de Paris e Claude d'Abeville, considerados os primeiros missionários Capuchos da França, em terras maranhenses onde foram recebidos sem hostilidades pelos nativos, com os quais fizeram amizade, vindo a receber apoio para o ensinamento da religião católica, além de ajuda na construção de três fortalezas.

O governo português ao tomar conhecimento da invasão, ordena Jerónimo de Albuquerque que se encontrava em Recife (Pernambuco) que siga para São Luís a fim de providenciar os preparativos para a expulsão dos gauleses. Seguiu até à cidade de Olinda (Pernambuco), escolheu quatro barcos de guerra, conseguiu cerca de cem índios e convenceu Martins Soares Moreno comandante do presídio desta localidade que deixou em seu lugar Estevão de Campos. Rumaram até ao Forte Nossa Senhora do Rosário e partiram em Agosto de 1613 com destino ao Maranhão.

Encontrava-se na Corte de Espanha o sargento-mor Diogo de Campos Moreno, quando é chamado a Portugal recebendo ordens para seguir até ao Maranhão.² Na capital lusitana escolhe quatrocentos homens, alguns soldados e munições de guerra. Embarca

¹ António de Santa Maria Jaboatão, "Orbe Seráfico Novo Brasílico", Lisboa, 1761, p. 109.

² *Anais Histórico do Maranhão*, Bernardo Berredo, *Jornada da Província do Maranhão (1726-1729)*, 4ª edição, Lisboa, Oficina de Francisco Luiz Ameno, Lisboa, MDCCXLIX, capítulo 119, p. 53.

para Pernambuco, chegando ao Recife em 8 de Abril de 1614, onde se integrou nos preparativos para a conquista do Maranhão, sob o comando de Jerônimo de Albuquerque.

Em seguida, Albuquerque armou um batel de seis remeiros com seis soldados e juntaram-se a Belquior Rangel que convidou os Alferes Estevão de Campos, Pedro Teixeira, Francisco Tavares e Manuel da Silva, além dos pilotos Sebastião Martins e João Machado que os acompanharam na viagem até São Luís.

Na mesma ocasião chegaram ao Maranhão, procedentes de Pernambuco, atendendo ao chamado do Governador Alexandre de Moura, os jesuítas Manuel Gomes e Diogo Nunes que pela primeira vez marcaram presença na capital maranhense.³

Ao mesmo tempo foram integrados à expedição de Jerônimo os religiosos frei Cosme de São Damião e frei Manuel da Piedade, da Ordem dos Capuchos de Santo Antônio, os quais confirmaram estarem pela primeira vez no Maranhão,⁴ ao serviço de Deus e de Sua Magestade D. Felliipe II.

Observa-se que militares e religiosos comungaram idêntico pensamento para a fixação da soberania portuguesa nas novas terras encontradas no Norte do Brasil. A batalha travada em Novembro de 1615, quando os franceses foram derrotados, despertou na Coroa portuguesa a determinação para a posse imediata de novos territórios.

Traçado o plano sob as ordens do Capitão - mor Alexandre de Moura, este redigiu o Regimento em que determina: "...se fizesse a jornada do Gram Pará e rio das Amazonas, e se botasse delles os estrangeiros que aly residiam, posto que parece cae na demarcação de Castela..." Forte de São Felipe, 13 de Dezembro de 1615.⁵ É notório que Portugal tinha conhecimento de que estaria em terras espanholas, infringindo o Tratado de Tordesilhas.

Convocada uma Junta no Forte para a escolha do comandante que iria ao Norte, a preferência recaiu sobre Francisco Caldeira Castelo Branco pela sua experiência de haver lutado no Rio Grande do Norte, em 1612 e 1614, respectivamente, e em 1615 no Maranhão.

Enquanto Castelo Branco organizava a sua comitiva Alexandre de Moura comunicava à Corte a sua decisão: "...elegi Francisco Caldeira Castelo Branco capitão-mor que fizesse a dita jornada e lhe dei sento e sincoenta soldados de sua parcialidade..."⁶ Era a Coroa informada de todos os detalhes sempre que uma grande proposta se avizinhava.

A jornada foi composta de três embarcações: Santa Maria de Candelária, Santa Maria da Graça e Assumpção. A escolha do piloto-mor recaiu sobre Antônio Vicente Cochado e os demais tripulantes eram os capitães Pedro de Freitas, Álvaro Neto e Antônio da Fonseca. Dentre os ajudantes ia o alferes Pedro Teixeira, que demarcaria pelo Rio Amazonas toda a Região, ainda no século XVII.

³ Idem, *ibidem*, capítulo 248, p. 78.

⁴ Carta que o Padre Superior Manuel Gomes escreveu ao Padre Provincial do Brasil, Annaes da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro, v. 26, pp. 329-34, 1904.

⁵ Auto que mandou fazer o capitão-mor Alexandre de Moura, Requerimentos, Arquivo Histórico Ultramarino, Maço nº3, documento 23, pp. 238-39.

⁶ Carta do capitão-mor Alexandre de Moura a Felliipe II participando a expedição que mandou fazer ao Gram Pará e Rio das Amazonas, comandada por Francisco Caldeira Castelo Branco, Lisboa 24 de Setembro de 1616, AHU. Requerimentos, Maço nº 3. V.t. Manuel Barata, A Jornada de Francisco Caldeira Castelo Branco: fundação da cidade de Belém, estudo crítico-histórico, Pará, 1616, pp. 51-52.

Francisco Caldeira Castelo Branco partiu de São Luís a 25 de Dezembro de 1615 rumo ao Gram Pará, levando como guia o navegador francês Charles des Vaux, que conhecia a região pela viagem feita no início de 1600. Também seguiam os Frei António de Merceana, Frei Cristovão de São José. Frei Sebastião do Rosário e Frei Filipe de São Boaventura, da Ordem de São Francisco.

O capitão-mor portava o Regimento de Alexandre de Moura onde se destaca: “Procure ter fala daquele gentio, e reduzilo com facilidade a nossa devoção porque por esse caminho venha a conseguir o fim do que se pretende. Forte de Sam Felipe, 22 de Dezembro de 1615”.⁷ Eram recomendações que asseguravam ao descobridor as cautelas que deveria tomar em benefício da Coroa.

No dia 12 de Janeiro de 1616, aporta na baía de Guajará, às margens do rio Guamá a caravana quando Castelo Branco chamou ao local de Santa Maria de Belém do Gram Pará. O primeiro homem a pisar em terra foi António de Deus que saudou os gentios Tupinambás, sendo correspondido em nome da Paz. Em seguida foram disparados pequenos tiros de canhão para saudar o êxito da viagem.

Com a ajuda dos ameríndios foi iniciada a construção do Forte do Presépio, tendo sido erguida dentro desta obra a ermida de Nossa Senhora das Graças. Ao conjunto Castelo Branco deu o nome de “Feliz Lusitânia”. Estava fundada a porta de entrada da Amazônia garantindo à Coroa mais uma posse territorial.

O fundador envia em Março de 1616, com destino a São Luís, Pedro Teixeira e António da Costa acompanhados de vinte soldados e trinta nativos que iam abrindo caminho na floresta entre o Pará e o Maranhão.

Levavam a carta ao Governador comunicando o sucesso da nova descoberta. Estava feita a primeira ligação terrestre entre São Luís e Belém. Regressaram por via marítima com armas, munições, fardas e artigos para serem distribuídos entre os colonos.

A pequena área conquistada estava sempre em vigilância face as constantes informações de haver estrangeiros penetrando na selva. Castelo Branco prosseguia os seus trabalhos com a ajuda dos seus comandados, dando início ao arruamento e as habitações de taipa e pilão na área recém conquistada.

Enquanto isso, no Maranhão, os moradores não acatavam a presença dos inacianos Manuel Gomes e Diogo Nunes os quais se esforçavam para o ensinamento da catequese. Os religiosos ainda ficaram algum tempo tentando demover os habitantes mas, notando que nada conseguiam, decidem partir para Madrid no ano de 1619.

Ao se inteirar da situação D. Filipe ordena que a Companhia de Jesus permaneça em São Luís. Os padres Benedito Almodei, Francisco Pinto e Luís Figueira que no momento procediam da Serra de Ibiapaba (onde presenciaram várias atrocidades entre nativos e colonos), acataram o pedido uma vez que justificava ser fundamental o trabalho dos religiosos para a implantação do catolicismo, o salvamento do cativo dos índios e a ampliação do território no Maranhão e Gram Pará.

⁷ Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1905, volume 26, docº 24, pp. 239-242.

Neste sentido a Corte deferiu em 28 de Julho de 1621, o ingresso dos jesuítas no Gram Pará. Entretanto, o Procurador do Povo, temendo que os padres se opussem à sua ingerência no cativeiro dos índios, responde negativamente alegando que já tinham outras Ordens Religiosas no local. Era o primeiro choque daquilo que seria a luta entre governantes e os missionários.

A Ordem dos Inacianos não desiste aparentemente. Em Abril de 1626, regressa à Câmara de Belém com novo pedido. Desta feita, para construir a Igreja mas é rejeitado. A justificação era de que já existiam o convento e a igreja de Nossa Senhora do Carmo e o convento e igreja de Santo António dos Capuchos, ainda ressaltando que os Carmelitas Descalços que se haviam instalados em São Luís transferiram-se para Belém dando continuidade às suas obras missionárias.

No Pará, as divergências prosseguiram sobre os resgates dos índios para servir à população. A acção era entendida como trabalho escravo. Para os governantes, os gentios eram livres desde o tempo do Rei D. Sebastião quando promulgou a Lei em 20 de Março de 1570 enfatizando que, de modo algum fossem os gentios cativos.

A discórdia persistia. Quando então os jesuítas decidem pedir ajuda ao governador Francisco Coelho de Carvalho que dá informação a D. Felipe II em 1627. E este responde: “que em nenhum caso se podessem os Gentios Cativar e que todo se serrasse a porta ao dito Captiveiro e nenhuma pessoa secular possa ir ao Sertão buscar os Gentios por nenhum modo posto que os tragão por sua vontade...”⁸ A preocupação entre governantes, religiosos e colonos na tentativa de encontrarem uma forma que satisfizesse a todos era deveras difícil.

Enquanto governantes tentavam paliativamente manter a calma entre ameríndios e moradores, os militares, religiosos e técnicos prosseguiram trabalhando para o desenvolvimento da nova terra que já se estendia até ao Gurupá (Pará).

Nessa tentativa de ampliação territorial, ocorre a grande viagem de Pedro Teixeira que vai de Belém até à nascente do Rio Amazonas no Peru. Levava frei Agostinho das Chagas e frei Domingos de Brieda na sua jornada de 1637, desejoso que toda a extensão ficasse em poder da Coroa portuguesa.⁹ No regresso em 1639, Teixeira fez-se acompanhar do padre Cristóvão D’Acuña e André de Arthieda, bem como dos mercedários frei Pedro de La Cirne, frei João de Mercê, frei Affonso de Armigo e frei Diogo da Conceição, que em Belém e São Luís fundaram igrejas e conventos da Ordem das Mercês,¹⁰ dilatando a Fé na Capitania.

O governador do Maranhão Pedro de Albuquerque organizou em 1643 uma frota ao Pará levando religiosos, soldados e munições. Ocorre um naufrágio às proximidades da Ilha Grande de Joanes (actual Marajó), salvando-se poucas pessoas dentre elas, o jesuíta Luís Filgueira, que em terra teria sido morto pelos índios Aruans. Considerado um dos baluartes na conversão dos nativos, escreveu em 1637 um memorial

⁸ IBNL- Instituto da Biblioteca Nacional e do Livro, manuscritos, secção VII, Cód. 7627, fol. 145, vol.2, docº 122, pp. 236-43, Lisboa.

⁹ Anete Costa Ferreira, *A Expedição de Pedro Teixeira: Sua Importância para Portugal e o futuro da Amazónia*, Esquilo – Edições e Multimédia, Lisboa, Março de 2000, p. 56.

¹⁰ Idem, *ibidem*, p. 58.

a D. Filipe III,¹¹ pormenorizando os hábitos e costumes dos habitantes do Maranhão e Gram-Pará de grande valia para as tomadas de decisões da Coroa.

Estudos comprovam que os missionários na Capitania desenvolviam um trabalho profícuo pela conversão e educação dos primitivos que era instrumento de dominação da política colonial europeia. E, nesse prisma, nota-se que das Ordens Religiosas estabelecidas na Capitania a dos Jesuítas, cujos membros eram missionários por excelência, foi a que mais se sobressaiu na catequese e no trato com os indígenas.

Sobre o tratamento dado aos nativos o padre Serafim Leite (1950:134) ressalta: “As aldeias e estabelecimentos dos jesuítas no Maranhão agrupavam-se com tendência à centralização da catequese à roda de pontos agrícolas ou pastoris mais importantes que se promoviam com cuidado, não só para assegurar e fixar os índios à terra, garantindo-lhes a todos, livres ou servos, condição desafogada de vida, mas também para oferecer, às obras dos Colégios e Igrejas, meios adequados de progresso”¹². Nessa óptica pressupõe-se ser a política adotada pelos discípulos de Santo Inácio para usufruir da mão-de-obra em proveitos próprios.

Em 1652 com a escolha do Padre António Vieira para Superior das Missões do Estado do Maranhão e Gram Pará, prevê-se grandes alterações na vivência destas duas localidades. O inaciano chega a São Luís em Janeiro de 1653 com a Carta de D. João IV para assumir a evangelização na Capitania, conforme este texto: “...vos encomendo muito a continuação da propagação do Evangelho, que vos leva àquellas partes, e que, para isso levanteis as Igrejas que parecer, nos logares que para isso escolheres”¹³. A orientação visava a conversão dos nativos à religião católica em qualquer local do território amazônico. Entretanto, pela sua imensidão, Vieira não hesita em distribuir vários missionários pela Região.

No Maranhão, Vieira sem sucesso na sua missão prega o “Sermão aos Peixes” e parte para Lisboa em Junho de 1654, afim de comunicar o Rei e obter novas leis em benefício da Companhia de Jesus, o que consegue¹⁴. As outras Ordens sentiram-se menosprezadas porque pugnavam pela expansão da Fé e a aculturação dos nativos, bem como dos moradores que se sentiam desprotegidos pelas benesses concedidas aos inacianos enquanto permaneciam na pobreza.

A hostilidade aumentava, devido os governantes não terem poder para solucionar os problemas entre colonos e índios. Este clima permaneceu até 1661 quando explodiu no Maranhão a revolta do povo contra os jesuítas estendendo-se ao Pará, culminando com a expulsão de todos os discípulos de Santo Inácio de Loiola¹⁵.

¹¹ Annaes da Bibliotheca e Archivo Publico do Pará, Relação dos vários acontecimentos ocorridos no Maranhão e Gram-Pará e da necessidade de mais missionários, 1637, tomo 1, docº 2, pp. 15-25

¹² Serafim Leite, História da Companhia de Jesus no Brasil, Lisboa, Livraria Portuguesa, 1938-1950 in A Questão Jesuítica no Maranhão Colonial, 1622-1759, Sebastião Barbosa Cavalcanti Filho, SIOGE, São Luís, 1990, p. 30.

¹³ Annaes Históricos do Maranhão, Livro XIII, fol. 423, in Collecção Chronológica da Legislação Portuguesa: 1648-1656, Lisboa, 1856, p. 293.

¹⁴ Cartas do Padre António Vieira, Capítulo I in Mário Gonçalves Viana, Porto, pp. 203-15.

¹⁵ Bernardo Berredo, Annaes Históricos do Maranhão em que se dá notícia e tudo o mais que nele tem sucedido desde o ano em que foi descoberto até o de 1718, 4ª edição, § 1044, pp. 262-67.

Decorridos dois anos, D. Afonso VI autoriza o regresso dos jesuítas à Capitania,¹⁶ pois interessava a Portugal a propagação da Fé e a dilatação do território, assim como a exploração económica. Porém, este retorno é negado ao Padre António Vieira por o Rei entender não ser o mesmo de interesse ao governo português¹⁷. Estendeu a todas as Ordens Religiosas os direitos que a Coroa dispunha.

Os missionários prosseguiram seus trabalhos quando em 1680 surge a Lei do Príncipe D. Pedro II, sobre a liberdade dos índios onde se lê: "...ordeno e mando que daqui em diante se não possa cativar Índio algum do dito Estado..."¹⁸. Foi o suficiente para os jesuítas entenderem que só a eles cabia o trabalho de manter os ameríndios libertos do serviço escravo. Era a extensão do exercício do temporal sobre os nativos do Maranhão e Gram Pará, o que mais uma vez foi recebida com desagrado pelos colonos que se sentiram prejudicados em seus interesses.

A discórdia aumentou quando pelo Alvará de 12 de Fevereiro de 1682, é criada a Companhia de Comércio do Maranhão e Gram-Pará¹⁹. Considerada nociva aos moradores pelo privilégio de os religiosos poderem efectuar "Entradas" de até cem casais de índios e utilizá-los nos seus serviços.

Diante destes distúrbios, a empresa teve duração efémera, pois em 1684 irrompeu a rebelião de Bequimão²⁰ originando sua extinção quando prenderam o capitão -mor Baltazar Fernandes e os Jesuítas. Estes foram mais uma vez expulsos, tendo alguns ido para o Recife e outros para Lisboa inclusive o padre João Bettendorf.

Com esta segunda expulsão da Capitania do Gram Pará-Maranhão, o Rei D. Pedro II cria em 21 de Dezembro de 1686 o "Regimento das Missões dos Jesuítas e Franciscanos sobre as Aldeias e Índios da Região"²¹, visando normalizar o desempenho dos religiosos junto dos nativos e dos colonos no imenso território amazónico.

Observa-se que através deste diploma legal ocorre o início da fase próspera dos inácianos que sendo em maior número dominaram os trabalhos sobre os ameríndios, conseguindo enriquecer com fazendas de gados e estabelecimentos agrícolas, salinas consideráveis, riquezas florestais, drogas do sertão e o fabrico do algodão que era usado como moeda.

Sob este prisma constata-se que o período iniciado em 1686 e até 1757 foi áureo para os membros da Companhia de Jesus, uma vez que usufruíram o trabalho indígena a título de catequizá-los, recebendo em troca a mão-de-obra livre o que lhes proporcionou um acúmulo de bens e propriedades conforme atestam os Inventários da época.

Porém, todo esse apogeu na segunda metade do século XVIII, sofreria uma mudança significativa no estatuto até então alcançado pelos jesuítas. No ano de 1732,

¹⁶ Livro Grosso do Maranhão, Anais da Biblioteca Nacional de Portugal, Lisboa 1663, pp. 29-31.

¹⁷ Idem, ibidem, § 4º, p. 31.

¹⁸ Lei de 1 de Abril de 1680, Annais da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro, in Livro Grosso do Maranhão, vol. 66, Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1948, pp. 57-59

¹⁹ Cavalcanti Filho, op. cit. P. 45.

²⁰ Idem, ibidem, p. 45.

²¹ Lúcio de Oliveira Maia, "Da Missão Ideal às Experiências Coloniais: Índios e Jesuítas na Vivência das Aldeias", Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, investigação Internet dia 18 de Outubro de 2010, às 13 horas e 50 minutos, p. s/nº.

as Câmaras do Maranhão e do Pará, apresentam ao Rei, através do Procurador Paulo da Silva Nunes, uma proposição²² solicitando o fim do poder temporal dos religiosos sobre os índios, a realização de “descimentos” com o emprego da força, proibição do ensino da língua geral pelos missionários nas Aldeias, o não impedimento pelos regulares das visitas de inspecção pelo Ordinário e a proibição da remessa de cinquenta casais das Ilhas dos Açores para o povoamento dos sertões e trabalhos agrícolas.

As queixas ganharam força quando o 3º Patriarca de Lisboa, o cardeal carmelita Francisco António Saldanha da Gama, Visitador e Reformador da Ordem em Portugal,²³ chega aos aldeamentos de responsabilidade dos inacianos e depara-se com a grande quantidade de carnes e peixes salgados e até dentro das próprias casas de suas residências, tendas de gêneros molhados ou de fazendas comestíveis, açogues, além de oficinas sordidíssimas, confirmando que aqueles religiosos trabalhavam com fins lucrativos explorando a mão-de-obra escrava dos ameríndios além do comércio ilegal que praticavam.

No ano de 1751, D. José I assume o trono de Portugal e um dos seus primeiros actos foi nomear Governador do Gram Pará-Maranhão, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, irmão do Ministro Sebastião José de Carvalho e Melo – o 1º Marquês de Pombal. Na ocasião intensifica-se a campanha violenta dos colonos contra os jesuítas sem possibilidade para o novo governante contornar a situação pacificamente.

Em Abril de 1753, Mendonça Furtado é empossado Comissário Plenipotenciário da Demarcação de Limites das Fronteiras Luso-Espanholas, definida no Tratado de Madrid, firmado entre Portugal e Espanha em 1750.

Para desempenhar suas actividades Furtado esperava o apoio maciço dos jesuítas, facto que não aconteceu. Desse comportamento resultaria uma convivência hostil entre o governante e os membros da Ordem da Companhia de Jesus que perduraria bastante tempo.

É amplamente conhecido na região Amazónica o trabalho dos missionários que construíram igrejas, conventos, escolas, ampararam índios abandonados, ministraram sacramentos, ensinaram as boas normas da religião católica, não só aos gentios mas aos filhos de colonos. Transmitiram seus conhecimentos agrícolas e ofícios manuais de grande valia para ambas as partes.

Comprova-se ainda que faziam penosas viagens pelos rios, viajando dias e dias em canoas e que dormiam sob as árvores, aguardando as águas subirem para continuar seus caminhos, muitas vezes para socorrer enfermos em longas distâncias. O zelo para dominar os índios sob sua vontade era ostensivo, pois tinham os nativos como propriedade sua. Queriam-nos livres da escravidão para os colonos e governantes, e assim mantinha-os sob seu controlo em todos os aspectos.

Entretanto, Mendonça Furtado não via no sistema dos religiosos uma relação contornável que conciliasse a Pregação da Fé, a Administração da Justiça ou o Comércio que pudesse ser aproveitado entre a Coroa e a Religião Católica.

²² João Lúcio de Azevedo “Os jesuítas no Grão Pará: suas missões e a colonização”, Livraria Tavares Cardoso & Irmão, Lisboa, 1901, p.177.

²³ Idem, *ibidem*, p. 200.

Escreve ao Rei em 12 de Maio de 1755 comunicando estar preocupado com os inácianos, nos quais perdera a confiança, dizendo que era premente separar os padres da fronteira espanhola uma vez que notava que a força eclesiástica era dura e se prenunciava uma custosa guerra com os padres espanhóis.

Ciente da situação, Pombal institui a Companhia Geral do Comércio Grão Pará-Maranhão em 7 de Junho de 1755,²⁴ através de Alvará Régio, cerceando o comércio dos jesuítas, monopolizando a navegação, intensificando a fiscalização nas fronteiras, controlando a produção e determinando que todo o tráfego fora do trecho entre a Colónia e a Metrópole seria tributado.

Os discípulos de Santo Inácio viram tolhidas as suas alternativas para executarem seus trabalhos. Era um dos primeiros actos que tirariam as forças dos missionários para resistir as investidas de Pombal e daria continuidade para a saída dos mesmos não só do Maranhão e Gram-Pará, como do Brasil e demais domínios portugueses.

A Companhia de Comércio Pará - Maranhão desenvolveu várias culturas destacando-se a do algodão, bem como a do arroz, entre outras. Nessa altura é iniciado o uso das ferramentas e máquinas para uso na agricultura. Para melhorar o beneficiamento substitui as sementes do arroz vermelho natural pelo arroz Carolino. Adiantou verbas para os agricultores ampliarem as suas lavouras, factores que propiciaram progresso para a Capitania.

A industrialização de ervas e arbustos para tintura, a madeira nobre, o sal e o ouro foram de grande desenvolvimento para a Região²⁵. Todo o escoamento era feito no percurso do Rio Madeira, cortando São Paulo e Mato Grosso, por ser mais rápido e também para coibir o contrabando.

Diante deste progresso, dá-se a introdução da mão-de-obra negra para a lavoura. Ressalte-se que a primeira tentativa foi em 1682 mas não prosperou. Todavia, um século após reascendeu o monopólio das importações dos negros que se prolongou durante 22 anos quando os africanos eram levados para o Maranhão e Pará,²⁶ procedentes de Bissau, Cabinda, Cachéu, Angola e Benguela para os mais variados serviços.

Persistia o desagravo dos religiosos. Então, Mendonça Furtado coloca em execução o “Directório”, Alvará com força de lei que possuía 95 parágrafos²⁷ e do qual se destacam alguns capítulos: liberdade para os índios, suas pessoas e bens, que os mesmos sejam governados nas suas aldeias pelos próprios chefes, abolição da administração temporal exercida pelos regulares, manutenção dos estabelecimentos escolares onde se ensine a língua portuguesa, havendo em todas as povoações duas escolas públicas, uma para os

²⁴ Collecção Pombalina, Bibliotheca Nacional de Portugal, Lisboa, Cod. 699-A. V. t. Coleção Amazónica, Série José Veríssimo, Manuel Nunes Dias, 1º volume, D-541C, ex. 9, Universidade Federal do Pará, 1970.

²⁵ Revista Brasil 500 Anos, Biblioteca Pública do Estado de Pernambuco, Ano 2000, Cod. 2820, p. 195.

²⁶ Anete Costa Ferreira, A Influência dos Escravos Negros na cultura brasileira, Revista África 21, nº 9, Setembro de 2007, Angola, pp. 33-34.

²⁷ Directório que se deve observar nas povoações dos Índios do Pará e Maranhão Em quanto Sua Magestade não mandar o contrário, Oficina de Miguel Rodrigues, Impressor do Eminentíssimo Senhor Cardeal Patriarca, Lisboa, 1757.

meninos, na qual se lhes ensine a doutrina cristã, ler, escrever e contar e outra para as meninas, na qual, além de serem instruídas na doutrina cristã, se lhes ensinará a ler, escrever, fiar, fazer renda, costurar e todos os mais mistérios próprios daquele sexo e o casamento de português com índia. Era a emancipação dos ameríndios tolhendo toda e qualquer iniciativa dos inacianos.

Encontrava-se Furtado no Arraijal de Maryuá quando recebe ofício do padre Bento da Fonseca²⁸ informando da reacção contrária dos jesuítas acerca das instruções constantes do “Directório”, sobretudo na parte referente à liberdade dos índios.

O governante não se perturbou. Em 2 de Maio de 1757, escreve a Pombal relatando que alguns religiosos retiravam os bens das Aldeias, carregando tudo o que havia de valor, sendo tal conduta amparada pelo Padre Visitador e Vice-Provincial, Francisco de Toledo. Depreende-se que com este comportamento os missionários estavam talvez antevendo o pior que lhes poderia acontecer.

As hostilidades continuavam e Mendonça Furtado em represália, valendo-se do Ofício de 22 de Outubro de 1757, decide desterrar alguns missionários configurando o rompimento da relação Estado Português e a Companhia de Jesus.

O Governante aproveita o ensejo e eleva as Aldeias à condição de Vilas²⁹ com nomenclatura portuguesa, sendo a primeira a Aldeia de Maracanã, que passou a chamar-se Cintra a qual era administrada deste 1653 pelos jesuítas.

Ao todo foram quarenta e seis aglomerados humanos, nos quais se assentaram o povoamento e a urbanização, mostrando nessa repartição geográfica as alterações na conquista da terra e a humanização da paisagem no Norte do Brasil na segunda metade do século XVIII.

A acirrada guerra envolvendo jesuítas, governantes e colonos, atinge um estágio extremo de ruptura quando através da Lei de 3 de Setembro de 1759 a Coroa Portuguesa ordena a expulsão dos religiosos da Companhia de Jesus³⁰ de todo o Reino e domínios de Portugal para não poderem mais neles entrar e, ao mesmo tempo confisca os seus bens em benefício do Fisco e Câmaras Reais.

A determinação baseia-se em Bulas Pontifícias e nos estudos dos juristas Samuel Puffendorf (alemão) e Juan Solórzano (espanhol), onde se destacam estes pontos:³¹

- 1º) Usurpação da liberdade dos índios;
- 2º) Usurpação da propriedade dos bens dos gentios;

²⁸ Bento da Fonseca, “Apontamentos sobre os jesuítas do Maranhão: Catálogos dos Primeiros Religiosos da Companhia da Vice Província do Maranhão com notícias históricas”. In Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Tomo LV, Parte I, Imprensa Nacional, 1892, Rio de Janeiro, pp. 407-431.

²⁹ Anete Costa Ferreira, “A Consolidação Territorial da Amazônia: de Pombal a D. João VI”, palestra sobre a Semana do Brasil, Escola Secundária Jácome Ratton, Tomar (Portugal), 2008.

³⁰ Lei de 3 de Setembro de 1759, porque Vossa Magestade he servido exterminar, proscrever e mandar expulsar dos seus Reinos e Domínios, os Religiosos da Companhia denominada de Jesus, Collecção Josefina in Collecção Pombalina, Biblioteca Nacional de Portugal, Lisboa, Tomo I, Cod. 453, fol. 447-454.

³¹ Idem, ibidem, ibidem.

- 3º) Usurpação da perpétua cura das Paróquias desses habitantes nativos;
- 4º) Usurpação do governo temporal dos mesmos índios;
- 5º) Usurpação do comércio terrestre e marítimo dos referidos gentios.

Sublinhe-se que esse rompimento é compreendido como a salvaguarda dos interesses políticos e económicos da Coroa no Maranhão e Gram Pará, que entendia estarem ameaçados pelo poder dos jesuítas, uma vez que estes tinham o propósito de independência nas suas acções religiosas, comprovando-se com a resistência que tiveram às investidas da Coroa, lutando tenazmente para manter a hegemonia. É fora de dúvida que desejavam para a América portuguesa um plano de grandes proporções para nela assentar um imenso temporal da Igreja Católica sob sua jurisdição.

A assertiva se confirma pelas missões de origem portuguesa e espanhola que subiram pelo Rio Amazonas, formando um bloco imenso e coeso de territórios plantados em toda a extensão na região do Gram Pará-Maranhão no tempo em que lá permaneceram nos séculos XVII e XVIII.

No mês de Agosto de 1760, após onze meses da edição da Lei de 3 de Setembro de 1759, é consumado o acto da expulsão dos discípulos de Santo Inácio, da região Amazônica, sendo a Vila de Borba, a primeira a ser libertada da influência dos jesuítas.

Os oitenta e seis padres da Companhia de Jesus que viviam no Maranhão foram transportados para Belém do Pará, sendo juntamente com os quarenta do Pará, embarcados nos navios “Nossa Senhora da Arrábida” e “Nossa Senhora da Madre de Deus”³² com destino a Lisboa, custando cada um 60\$000, despesa que seria ressarcida com a receita oriunda das arrematações dos bens.

Concretizado o acto da expulsão, a Coroa ordenou o sequestro dos todos os bens móveis e de raiz; fazendas de gados; olarias; prédios e casas em ambas as Capitánias. Procederam as classificações tendo alguns bens sido vendidos em Hasta Pública, outros doados à Diocese, e o restante, incorporado ao Património Real.

Ordens Religiosas, como Carmelitas, Capuchos, Jesuítas e Mercedários, marcaram a história da imensa Amazônia nas áreas: política, religiosa, económica e antropológica. Esmeraram-se no ensino da catequese para salvar a alma do gentio, exploraram suas riquezas e negociaram seus produtos, numa luta antagónica com a finalidade de assegurar a posse do imenso território do Gram-Pará e Maranhão para Portugal, sem temer os perigos que a selva e os homens lhes impunham. Nesse contexto, uniram-se militares, técnicos, cientistas e missionários, todos imbuídos do mesmo propósito na luta geopolítica portuguesa.

Ainda há muito que reflectir na actualidade sobre se foi profícua a permanência dos missionários no território amazónico, e se era necessária a expulsão dos religiosos da Companhia de Jesus do Grão Pará-Maranhão, nos séculos XVII e XVIII cujo caminho deixo aberto a outros estudiosos, investigadores e historiadores.

³² Arquivo do Maranhão, Cod. 2174-93, E 18- P-01, São Luís, SIOGE, 1990, p. 61.

Bibliografia

- Arnaud, Expedito, "A Legislação sobre os índios do Grão Pará e Maranhão nos séculos XVII e XVIII. In Boletim de Pesquisas da CEDEAM, Manaus, 1985.
- Annaes Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, vol. 26, 1905.
- Annaes da Bibliotheca e Archivo Publico do Pará, tomo 1, docº 2, Belém, 1637.
- Annaes Históricos do Maranhão, Livro XIII, f.423, São Luís, 1856.
- Annaes Histórico do Maranhão, Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 4ª edição, Rio de Janeiro, 1661.
- Annaes Biblioteca Nacional de Portugal, Livro Grosso do Maranhão, Lisboa, 1663.
- Arquivo do Maranhão, Cod. 2174/93, E-18, P-01, São Luís, 1996.
- Azevedo, João Lúcio de, "O Marquês de Pombal e a sua época, Lisboa, Clássica Editora, 1990.
- _____, Os Jesuítas no Grão Pará: suas missões e a colonização, Secretaria de Cultura do Pará, Belém, 1999.
- Apontamentos para a História da Companhia de Jesus no Estado do Maranhão, manuscrito anônimo, Biblioteca Nacional de Portugal, Cod. 4516, Lisboa, 1750.
- Auto de Alexandre de Moura, Arquivo Histórico Ultramarino, docº 23, maço 3.
- Baena, Antônio Ladislau Monteiro, "Compêndio das Eras da Província do Pará, Universidade Federal do Pará, Belém, 1969.
- Bento da Fonseca, Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Tomo LV, Rio de Janeiro, 1892.
- Biblioteca do Estado de Pernambuco, Revista 500 Anos, Recife, 2000.
- Bettendorf, João Fellipe, "Crônicas das Missões dos Padres da Companhia de Jesus no Maranhão (1699). In Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Rio de Janeiro, 1910.
- Biblioteca Nacional de Portugal, "Instituição da Companhia Geral do Gram Pará-Maranhão", Officina de Miguel Rodrigues, Lisboa, 1755.
- _____, "Directorio que se deve observar...", Officina de Miguel Rodrigues, Lisboa, 1757.
- Calmon, Pedro, "Ensino humanístico: os colégios jesuítas, as humanidades, as aulas superiores". In Revista História da Cultura Brasileira, Conselho Federal da Cultura, Rio de Janeiro, 1973.
- Carta de Alexandre de Moura para Fellipe II, AH.U. docº 23, maço 3.
- Carta do Padre Manuel Gomes ao Padre Provincial do Brasil. In Annaes da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1904.
- Carta do Padre Antônio Vieira. In Cartas, Mário Gonçalves Vianna, Porto, 1920.
- Carvalho, Jacintho de, "Crônica da Companhia de Jesus no Maranhão", São Luís, 1995.
- Dias, Manuel Nunes, "A Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão (1755-1778), Coleção Amazônica, Série José Veríssimo, 1º volume, Universidade Federal do Pará, Belém, 1970.
- Epítome do Desenvolvimento do Maranhão e Gram Pará, Arquivo Nacional da Torre do Tombo, O.F.M., Província de Santo Antônio, Província, maço 18.
- Ferreira, Anete Costa, "A Expedição de Pedro Teixeira: Sua Importância para Portugal e o Futuro da Amazônia", Esquilo Edições e Multimídia, Lisboa, 2000.
- _____, A Influência dos Escravos na Cultura Brasileira. In Revista África 21, nº 9, Angola,

2007

_____, *A Consolidação Territorial da Amazônia: De Pombal a D. João VI*, palestra na Escola Secundária Jácome Ratton, Tomar (Portugal), 2008.

- Filho, Augusto Meira, “Evolução de Belém do Grão Pará: Fundação Histórica de Belém”, Belém, 1976.

_____, “Pedro Teixeira, O Desbravador da Amazônia”, Congresso Luso Brasileiro do Rio de Janeiro, Belém, 1980.

- Filho, Sebastião Barbosa Cavalcanti, “A Questão Jesuítica no Maranhão Colonial, SIOGE, São Luís, 1990.

- Jaboatão, Frei Antônio de Santa Maria, “Orbe Seráfico Novo Brasilico, Lisboa, 1761.

- Leite, Serafim, “Suma Histórica da Companhia de Jesus no Brasil (Assistência de Portugal): 1549-1760, Junta da Investigação do Ultramar, Lisboa, 1965.

_____, *História da Companhia de Jesus no Brasil, 1622-1759*, Livraria Portugália, Lisboa, 1950.

- Ley de 1680, *Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, volume 66, Imprensa Nacional, Rio de Janeiro, 1948.

- Lisboa, João Francisco, “Apontamentos, Notícias e Observações para a História do Maranhão. In *Jornal de Tímon*, São Luís, 1853.

_____, *Crônica do Brasil Colonial*, Instituto Nacional do Livro, Ministério da Educação e Cultura, Rio de Janeiro, 1976.

- Maia, Lúcio de Oliveira, “Da Missão Ideal às Experiências Coloniais: Índios e Jesuítas na Vivência das Aldeias”, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, pesquisa internet, dia 18 de Outubro de 2010, às 13 horas, página sem número.

- *Manuscritos da Casa do Cadaval Respeitantes ao Brasil*, I volume, Coimbra, 1955.

Meireles, Mário Martins, “França Equinocial”, 2ª edição, Secretaria de Cultura do Maranhão, São Luís, 1982.

_____, *História do Maranhão*, 2ª edição, São Luís, 1980.

- Memorial sobre as Terras do Maranhão, Padre Luiz Figueira. In *Revista do Instituto Brasileiro e Geográfico*, Tomo 4, Rio de Janeiro, 1637.

- Mendonça, Marcos Carneiro de, “O Marquês de Pombal e o Brasil”, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1936.

- Moreno, Diogo de Campos, “Jornada do Maranhão por Ordem de Sua Magestade (1614)”, Editorial Alhambra, Rio de Janeiro, 1984.

- Neto, Carlos de Araújo Moura, “Índios da Amazônia – da Maioria a Minoria” (1750-1850), Edição Petrópolis, Rio de Janeiro, 1988,

- Reis, Antônio José dos, “Arte da Gramática da língua portuguesa”, Régia Officina Typographica, Lisboa, 1770.

- Requerimento que Alexandre de Moura deu a Francisco Caldeira Castelo Branco, *Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, 1905.

- Viveiros, Jerônimo de, “História do Comércio do Maranhão (1612-1895)”, edição da Associação Comercial do Maranhão, São Luís, 1954.

_____, “Alcântara no seu Passado Económico, Social e Político”, 3ª edição, Fundação Cultural do Maranhão, p. 58, São Luís, 1977.

UM NOVO OLHAR SOBRE A CIÊNCIA NÁUTICA PORTUGUESA NOS SÉCULOS XVII E XVIII

Comunicação apresentada pelo académico
José Malhão Pereira, no âmbito da sessão cultural conjunta
com o Instituto de Cultura Europeia e Atlântica, em 25 de Maio

INTRODUÇÃO

É com muito gosto que mais uma vez colaboro nesta sessão conjunta, tendo apenas neste momento muitas saudades da Ericeira e da sua luz, do Hotel Vila Galé, do antigo cinema e agora casa de Cultura, etc. Mas evidentemente que sinto que temos o dever de aqui receber os nossos amigos do ICEA e seus convidados, mas isso não impede que sinceramente tenha pena de não estar na terra onde passei tantos Verões da minha infância.

Irei falar-vos da navegação portuguesa nos séculos XVII e XVIII, que tem sido pouco estudada, e aproveitei a ocasião para vos mostrar os instrumentos que auxiliaram os marinheiros Portugueses e também Europeus, nas suas difíceis missões. São réplicas baseadas em instrumentos reais ou suas descrições coevas, executadas essencialmente por artesãos da Armada.

Têm sido utilizados em experiências a bordo de veleiros, e servirão para apoio da minha comunicação, e também para que os participantes neste evento possam ficar com uma ideia mais concreta do seu aspecto físico e funcionamento.

Durante os séculos XV e XVI, os marinheiros portugueses, sob a orientação, das entidades políticas da época e de astrónomos e matemáticos, desenvolveram a ciência náutica de alto-mar, que permitiu navegar-se por todos os mares do mundo.

Note-se que ao terminar a segunda década do século XVI se concretizou, com os meios técnicos desenvolvidos até à data em Portugal, uma circum-navegação do globo.

Praticamente todos os métodos e instrumentos de navegação necessários ao cumprimento das difíceis missões dos navegadores da época foram aqui desenvolvidos e aperfeiçoados, tendo posteriormente a vizinha Espanha aproveitado os conhecimentos e a experiência adquiridos em Portugal, tendo divulgado pela Europa, através de obras impressas, toda ciência náutica ibérica.

Um parêntesis apenas para até certo ponto se compreender que as condições de navegação encontradas pelos nossos vizinhos Ibéricos no início da sua expansão até à viagem de Magalhães, não foram de molde a colocar-lhes muitas dificuldades que incentivassem o desenvolvimento da sua técnica e ciência náuticas.

De facto, uma garrafa lançada ao mar no Cabo de S. Vicente facilmente chegará às Antilhas, podendo até eventualmente, fazer a volta redonda no Atlântico Norte. Eram afinal, essencialmente estas as viagens espanholas, além de algumas costeiras na América do Sul.

Retomando a nossa exposição, estávamos, no fim do século XVI numa fase em que se determinava com rigor suficiente a latitude, se corrigiam os rumos da agulha através da frequente observação da variação da mesma, se utilizava a carta plana, se fazia o ponto de fantasia, corrigido sempre que possível com a latitude observada, originando o ponto de esquadria, se coligia preciosa informação que enriquecia os Roteiros, e se cartografava o mundo, sendo a cartografia polvilhada com toponímia Portuguesa.

Entretanto, e durante todo o período correspondente às navegações de alto-mar Europeias, que poderemos com alguma reserva considerar ter sido iniciada em 1415, até ao definitivo estabelecimento em 1565 da Carreira das Índias Espanhola, os mares navegados pelos diferentes povos marítimos sofreram uma dramática expansão.

Analisemos nesta outra imagem, também de modo muito breve, as dificuldades sentidas pelos Espanhóis no estabelecimento da sua Carreira do Pacífico, que foi retardada por mais de 40 anos devido à peculiaridade das condições físicas e meteorológicas da zona noroeste daquele oceano. Notem-se as sucessivas tentativas exploratórias, que culminaram com a viagem inaugural de Urdaneta em 1565.

Estávamos então (refiro-me aos navegadores Portugueses), em fins do século XVI, a navegar rotineiramente para as Índias, mares do Pacífico Oeste e Brasil empregando métodos e instrumentos que se consideravam suficientes para o fim em vista.

Contudo, os povos marítimos europeus que seguiram os Ibéricos, chegando quase uma centena de anos mais tarde à prática continuada e com objectivos definidos da navegação de alto-mar, tiveram alguma dificuldade em se adaptar aos novos desafios, visto que a sua actividade até então, era essencialmente de curso, no Atlântico.

Contudo, e pelas mesmas razões, incentivados pela ambição de suplantarem os Ibéricos que tinham entre sido dividido o mundo, tentaram resolver atempadamente os problemas por estes ainda não resolvidos mas pelos mesmos sugeridos, como a necessidade da obtenção da longitude por qualquer método adequado, de corrigir os erros da carta plana, de obter efemérides astronómicas mais rigorosas, de conseguir um instrumento de observação astronómica, que nos instáveis conveses dos navios, medissem ângulos com suficiente rigor.

TÉCNICAS BÁSICAS

Entretanto vejamos quais as técnicas básicas da navegação usadas em fins do século XVI, tomando como referência uma viagem de Lisboa à Índia.

De facto, além dos *Livros de Marinharia*, dos *Roteiros* e das poucas obras impressas, a melhor maneira de analisar na prática como se navegava na época é a leitura dos diários náuticos escritos pelos pilotos. Contudo, esta excelente referência é muito diminuta, porque poucos sobreviveram. Felizmente, e entre muito poucas outras, há doze viagens escritas pelo punho de pilotos, que entre 1591 e 1611, nos dão uma ideia muito completa dos procedimentos usados para conduzir os navios em segurança durante uma difícil viagem de cerca de 15 mil milhas. Estes diários náuticos forma, como sabemos, publicados por Henrique Leitão e Quirino da Fonseca, tendo eu tido oportunidade de os

estudar com algum detalhe naquele livro que está na vitrina do átrio de entrada da nossa já quase vetusta Academia.

Na imagem que se segue vê-se o traçado conjecturado de 4 das derrotas de ida e regresso de alguns dos navios constante nos seus diários náuticos, sendo patente a sua complexidade.

Contudo, as navegações executavam-se de acordo com um princípio básico: Para aterrar com segurança numa ilha, num porto de um continente, ou para dobrar um Cabo era necessário saber previamente a latitude desses locais. Com este dado essencial, o piloto atingia o mais cedo possível o paralelo do destino, do lado de barlavento do mesmo, e navegava ao longo do paralelo até atingir a ilha, Cabo ou porto do continente.

Para se saber em que paralelo se estava e se manter sobre um determinado paralelo, a determinação da latitude era feita com suficiente rigor pelos métodos em Portugal desenvolvidos durante os séculos XV e XVI. Esse rigor, com astrolábio poderia ser de cerca de 12 minutos de arco e com balestilha de costas ao Sol, de cerca de 6 minutos. Foram de facto estes os erros prováveis que obtive nas experiências efectuadas a bordo da *Sagres*, executadas com alguns dos instrumentos aqui presentes hoje.

Este procedimento foi usado sempre, mesmo em pleno século 20, porque era uma regra de prudência que poderia corrigir eventuais erros provenientes do uso das outras técnicas.

Na imagem poder-se-á ver o modo como se demandava o Cabo da Boa Esperança no Atlântico Sul, ou a costa do continente depois de no regresso da Índia se aterrar nos Açores, ou no Índico Norte para aterrar em Goa.

Contudo, sabemos que não era fácil saber a posição do navio no sentido E-W. Mas os pilotos, com a prática de muitos anos de navegação, acumularam expedientes que tornaram possíveis estas viagens durante muitos séculos, sem se saber determinar com rigor aceitável essa sempre procurada e só muito tarde achada longitude.

Utilizando a estima, baseada essencialmente na prática de muitas viagens, associada à carta plana, conseguia-se ter uma ideia aproximada da distância ao destino sobre o paralelo.

Um excelente auxiliar dessa aproximação era os sinais de terra, que poderiam ser peixes, aves, objectos flutuantes ou até o cheiro.

Contudo, o mais seguro e mais eficiente expediente utilizado durante muitos séculos também, foi o conhecimento prévio da variação da agulha, que é constantemente referido pelos pilotos nestes diários náuticos e em todos os outros referidos.

Essa conhecida, que correspondia ao ângulo que faz o Norte magnético com o Norte verdadeiro, era obtida através de vários métodos em Portugal desenvolvidos, sendo continuamente registada pelos pilotos e incluída nos roteiros que se foram escrevendo ao longo de todo este período.

Se analisarmos a imagem, poderemos verificar que a aproximação ao Cabo da Boa Esperança será facilmente detectada, se for determinando diariamente a variação da agulha e se se comparar a mesma com valores obtidos em viagens anteriores e que corresponderam a determinadas distâncias a que estava do Cabo.

Se por exemplo for em determinado dia em que se navegava sobre a linha vermelha correspondente ao paralelo do Cabo, determinada uma variação de 5° W, o navio estará aproximadamente na posição P assinalada na figura.

Isto dependia evidentemente do rigor da determinação da variação e da avaliação da distância em que em viagens anteriores esse mesmo valor foi determinado. Mas na realidade este sistema foi válido e eficiente, tendo a nossa roteirista insistido no uso do método, dando inúmeras informações de variação da agulha como auxiliares de aterragem em ilhas, passagem no meridiano de pontas de terra, ou indicadores de que determinada perigo foi dobrado.

É por exemplo o caso de se ter a garantia de ter já passado safo do Cabo de Santo Agostinho e estar de entre 100 a 150 léguas dele, se no seu paralelo, 8°S, a agulha nordestear 11°.

Estes princípios básicos, aliados à rotineira atitude prudente de na proximidade de terra não navegar à noite pairando, e de sondar com frequência, foram usados sempre e com êxito.

Note-se que à variação da agulha foi dada sempre muita importância na náutica portuguesa, tendo a sua contínua determinação e o seu registo sido cuidadosamente efectuada pelos pilotos portugueses, que nos Roteiros davam preciosas indicações para as navegações em todos os mares do mundo.

Recentemente, eu e o meu companheiro de carteira, o Comandante Couto Soares, acompanhados do nosso Mestre, o Professor Henrique Leitão, tivemos oportunidade de assistir a uma reunião em Greenwich onde o assunto da variação da agulha foi tratado.

Foi por mim abordada a vantagem de incluir num valioso estudo histórico do geomagnetismo elaborado recentemente por A. R. T. Jonkers e dois outros colaboradores, muitas e importantes informações de variação da agulha, que apesar do terramoto de 1755 ainda existem em arquivos e documentos portugueses, que os autores infelizmente não tiveram oportunidade de utilizar, como afirmam no seu trabalho.

Essas informações, muitas delas do século XVI e princípios do século XVII, enriquecerão certamente o estudo por estas entidades efectuado, visto que este período temporal está muito incompleto.

E só para Vossas Excelências apreciarem a importância dada à variação da agulha na náutica portuguesa, a seguir resumo em imagens (que foram apresentadas na Inglaterra), uma pequena amostra do que poderá ainda proporcionar uma investigação mais detalhada sobre este assunto em arquivos nacionais. O resumo estatístico será apresentado no fim das imagens:

- Algumas das 127 variações da agulha obtidas por D. João de Castro no Atlântico e Índico;
- Possivelmente a primeira carta isogónica, em um excerto de um planisfério de Luís Teixeira de c. 1580. Biblioteca do Museu de Marinha;
- Uma estatística de todas as variações da agulha dos doze diários náuticos já referidos, estudados por Quirino da Fonseca e Humberto Leitão. Cerca de 700;

- Um excerto da acta da reunião do cosmógrafo mor em 1666 com várias entidades, incluindo Luís Serrão Pimentel, em que a variação secular da variação da agulha é oficialmente aceite e são corrigidas as variações divulgadas nos Roteiros. A variação secular foi em terra reconhecida e divulgada por Henry Gellibrand em 1635;
- As correções (130, no total), feitas por Luís Serrão Pimentel (c.1675) à variação da agulha, baseando-se nas informações de pilotos mais recentes. Notem-se informações de 1666 e 1667;
- Carta com uma viagem à Índia e com informações de variação da agulha;
- As viagens de António de Brito Freire, que abrangem o período de 1727 a 1744, e que constam dos seus valiosos Diários Náuticos. 220 valores de variação;
- Viagem de um jesuíta astrónomo, de Lisboa a Goa, em 1735 com 50 observações;
- Viagem ao Brasil em 1798 e uma carta isogónica do Atlântico elaborada por José Patrício de Souza;
- Comandantes João Garcez Palha no Índico, em 1798 e Manuel Nunes de Barros no paquete *Conceição*;
- E finalmente a estatística total, que inclui as informações contidas nos Roteiros, que perfazem 1893 valores de variação sendo 1254 os anteriores a 1615 (a azul), que poderão ter muito valor para o estudo acima referido de Jonkers, Jackson e Murray.

Acentuo ainda que os valores obtidos pelos pilotos portugueses deverão ser muito fiáveis, porque cedo se delinearão métodos e construíram instrumentos para determinar a variação da agulha, sendo o método da amplitude ortiva e occídua inicialmente sugerido por Pedro Nunes e mais tarde concretizado por João Baptista Lavanha, o mais inovador.

Este método associado ao desenvolvimento da agulha de marcar Portuguesa, cujo estudo é feito com algum detalhe no já referido *Norte dos Pilotos* que está na tal vitrina no átrio (eu prometo que a assinatura e eventual dedicatória do autor é grátis), permitiu obter valores de variação da agulha bastante fiáveis.

Note-se que até agora já foram detectadas um total 15 agulhas de marcar portuguesas. A maior parte destes instrumentos encontram-se em Museus estrangeiros.

Note-se ainda que a obtenção aproximada da longitude pela variação da agulha tinha até adeptos famosos, como Simon Stevin, que no seu *De Havenvinding* aplica todas as ideias que apreendeu com os Portugueses e Espanhóis nesta sua obra.

Foi portanto, a variação da agulha, associada aos troncos particulares das léguas que permitiam efectuar o ponto na carta plana com mais rigor quando se navegava ao longo do paralelo, que nortearam os pilotos Portugueses, que se não se tivesse inventado nada de novo até agora, ainda estariam a navegar com os mesmos métodos.

É contudo interessante desde já destacar uma ocorrência náutica que teve, segundo muitos historiadores, uma importância decisiva para na Inglaterra se acelerar um processo fiável para a bordo determinar a longitude com rigor aceitável.

Em Outubro de 1707, o Almirante Cloudesly Shovell, que na altura ocupava o cargo equivalente ao actual de Primeiro Lorde do Almirantado, regressando do Mediterrâneo com uma grande armada, perdeu 4 navios e cerca de 2000 homens na entrada do Canal da Mancha.

Considera-se como principal causa deste desastre o desconhecimento, por parte dos seus pilotos, da longitude em que se encontravam. Contudo, Shovell, a bordo do HMS *Association*, contra todas as regras de prudência, em vez de se meter à capa e aguardar o dia, navegou para leste durante a noite e finalmente encalhou com mais três dos seus navios.

Além disso, e segundo Ted Gerrand no seu *Astronomical Minds, The True Longitude Story*, e eu cito traduzindo “Tratava-se também da questão da variação da agulha. Muitos dos pilotos não tinham qualquer confiança nas suas agulhas, a maior parte das quais há anos que não eram verificados.” Afirma também o autor que Edmund Halley sabia que a variação da agulha tinha variado cerca de 3°.5 para oeste, depois da última informação existente sobre aquela área, e que o mesmo navegador e astrónomo tinha calculado uma latitude muito mais correcta das ilhas Scilly, que não estava corrigida nas cartas inglesas.

Voltando à situação em Portugal, teremos que ter em consideração que em terra havia quem quisesse melhorar as coisas, porque apesar de a maior parte dos naufrágios não ser devido a erros de navegação mas sim à ganância de todos os responsáveis pelas viagens que atravancavam os navios com mercadorias que até chegavam não só a sobre-carregá-los como a impedirem a manobra e o combate, era necessário e sonhava-se há séculos com um meio de no mar determinar a longitude com rigor aceitável.

Também a carta plana tinha defeitos e a navegação sobre ela efectuada era praticamente toda, perdoem-me o coloquialismo, uma mentira pegada. De facto a linha de rumo só seria uma recta se a carta fosse na proporção de paralelos e meridianos, como cedo propôs Pedro Nunes.

Mas a utilização da carta de Mercator, finalmente introduzida na Europa no início do século XVII, muito influenciada como vimos pelas ideias de Pedro Nunes, implicaria que, para ser eficazmente utilizada na navegação, as costas fossem delineadas não só com latitudes correctas (o que era fácil), mas também com longitudes suficientemente rígorosas. Se isto não acontecesse, poder-se-á dizer que ficaríamos na mesma. Não se poderia traçar nesta carta uma linha de rumo recta.

Note-se que houve, segundo Lopo Homem, antes da carta de Mercator, uma tentativa de Pedro Nunes em desenhar uma carta padrão da viagem para a Índia, na qual as longitudes tinham sido determinadas por eclipses de Sol e Lua. É claro que o aconteceu foi que, e ainda segundo Pedro Homem, os pilotos deixaram de usar a carta, porque esta originou naufrágios e passaram a usar cartas feitas em Espanha à moda antiga. De facto, a carta seria plana, as longitudes estariam muito erradas e eles estavam habituadas à outra.

Nestas condições, tanto na náutica europeia em geral como na Portuguesa, a carta de Mercator só passou a ser usada para os fins do século XVII, havendo sempre a coexistência de cartas planas, que só a partir de meados do século XVIII se vulgarizaram quase exclusivamente.

OS IMPORTANTES PROGRESSOS

E este uso só foi possível, porque aconteceram na Europa duas descobertas importantes e quase simultâneas: os logaritmos e os satélites de Júpiter, consequência do aperfeiçoamento por Galileu da luneta astronómica. Seguiu-se outra, um pouco mais tarde, a do relógio de pêndulo.

Os logaritmos permitiram facilitar os laboriosos cálculos astronómicos necessários a cálculos rigorosos das efemérides dos satélites de Júpiter, que por sua vez poderiam fornecer a hora de um meridiano de referência.

Estavam reunidas as condições para se passarem a obter, num observatório em terra devidamente equipado e com relógios de pêndulo, longitudes com suficiente rigor.

Mas antes de discutirmos os princípios em que se baseia a obtenção desta coordenada, vejamos que os logaritmos chegaram a Portugal, assim como a carta de Mercator, através da rede jesuítica, sediada principalmente no Colégio de St. Antão em Lisboa.

As imagens são esclarecedoras. Veja-se também uma carta portuguesa de Mercator de Luís Teixeira, de 1645.

Também os pilotos passaram, a partir de meados do século XVII, mesmo usando a carta plana, a transformar o caminho oblíquo convertendo o apartamento em diferença de longitude, numa tentativa de tornar mais rigoroso o seu ponto.

Veja-se a ilustração deste facto, sempre em consequência do ensino jesuítico, neste caso o Padre John (1652).

Contudo continuava-se a utilizar a carta plana e o método da navegação ao longo do paralelo e a utilização da variação da agulha eram os métodos em que na realidade se confiava, pelo menos até ao penúltimo quartel do século XVII.

A LONGITUDE

Mas faltava ainda resolver o problema principal, a sempre procurada longitude no mar. Recapitulemos então o princípio de obtenção desta coordenada pelos métodos astronómicos.

Se num lugar Z se determinar o ângulo que o meridiano (ou círculo horário), do Sol faz com o meridiano do lugar e se se conseguir também determinar o ângulo que o Sol faz com um meridiano de referência para a longitude, poderei saber o ângulo que o meridiano do lugar faz com esse meridiano de referência, o que é por definição a longitude do lugar.

No caso da figura a longitude do lugar é Oeste e igual à soma destes dois ângulos.

Para se obter com rigor no mar o ângulo horário no lugar do Sol, é necessário um instrumento rigoroso para medir a altura do Sol e processos de cálculo que facilitem as operações de resolução de fórmulas trigonométricas. O rigor desse instrumento deverá pelo menos ser de um minuto de arco.

Para se saber com rigor o ângulo horário do Sol com o meridiano de referência poder-se-á optar por ter um relógio regulado com essa hora, que se transporta a bordo.

Mas note-se que um erro de um minuto de tempo provoca um erro de 15 minutos na longitude.

Outro processo para se obter a hora do meridiano de referência poderá ser a observação a bordo de um fenómeno astronómico praticamente instantâneo e de fácil apreciação, e que se dê simultaneamente em todos os lugares da terra. Isto é, que não seja afectado por erros de paralaxe. Seria o caso dos movimentos de eventuais satélites de um planeta.

Outro, o instante da ocultação de uma estrela pelo bordo iluminado da Lua ou a medição do ângulo que a Lua faz com uma estrela ou com o Sol e sua comparação com uma tabela que mostre as horas correspondentes ao ângulo medido. Note-se que esta distância varia de modo relativamente rápido.

Tudo isto se sabia, mas as condições só se conseguiram reunir todas ao longo dos séculos XVII e XVIII com:

- Nepper e Briggs com a invenção dos logaritmos cerca de 1614, que proporcionaram meios expeditos de cálculo para astrónomos e navegadores, originando efemérides cada vez mais rigorosas, como já referi acima;
- Também, como já referi, Galileu, na primeira década do século XVII, com o aperfeiçoamento da luneta astronómica e a descoberta dos satélites de Júpiter, que com os seus rápidos movimentos em volta do planeta mãe, se comportam como autênticos relógios;
- Efemérides da Lua e das estrelas com muito rigor, que só se passaram a obter com a qualidade requerida depois da institucionalização, principalmente em França e Inglaterra (em Greenwich), em fins do século XVII, de dois observatórios astronómicos dedicados quase inteiramente a este assunto;
- E finalmente a invenção do octante, um instrumento de dupla reflexão que a partir de 1731 proporcionou a medição de ângulos a bordo com o rigor do minuto de arco.

Em Portugal todas estas inovações foram sendo conhecidas através da já referida rede Jesuítica, ou a e elementos a ela associada.

Galileu, a luneta e os satélites de Júpiter foram apresentados em Portugal pelo professor do Colégio de Santo Antão, Giovanni Paolo Lembo, praticamente a seguir ao acontecimento, como muito bem salientou Henrique Leitão.

O método para determinar a longitude pelos satélites de Júpiter é pelo menos mencionado em manuscrito jesuíta anónimo, que datei de cerca 1645 da Biblioteca Pública de Évora. As diferentes teorias da utilização da Lua para a longitude são também claramente referidas nesta obra.

A longitude por métodos astronómicos sofreu da parte de José Monteiro da Rocha, um ex-jesuíta, que tudo aprendeu colégio da Bahia, desta ordem, um profundo estudo, que tive a oportunidade de analisar recentemente. O teor do seu trabalho, apresentado ao marquês de Pombal em 1676, é de molde a colocá-lo ao nível dos cientistas Europeus da época.

O octante é descrito por Francisco Xavier do Rego em c. 1740, em manuscrito existente na Biblioteca Central de Marinha, e o relatório das experiências com o relógio de John Harrison numa viagem para as Antilhas em 1764, são também apresentados num manuscrito, em 1766 na Junqueira.

Detectei o seu uso do octante a bordo de um navio de António de Brito Freire, em 1756, que coexistia com as balestilhas.

Com a publicação em 1785 da tradução, por parte de José Monteiro da Rocha da obra de Éttienn Bezout, introduz-se em Portugal toda a inovação desenvolvida na Europa na área da ciência náutica, tendo ainda na longínqua Goa, na sua aula de Marinha sido ministradas aulas baseadas em manuscrito do seu professor de navegação, o Comandante José Joaquim de Vasconcelos, que correspondem a uns apontamentos por este oficial coligidos com todas as novidades da ciência náutica.

Uma inovação, ainda não mencionada, de um método de obtenção da latitude por duas observações extra-meridians do Sol proposto pelo holandês John Dowes, tendo as tábuas que elaborou para o efeito sido publicadas em Londres em 1771, são as mesmas, complementadas com outras auxiliares do mesmo método, sido publicadas em Portugal por Militão da Mata em 1781. O autor afirma, que embora já se usasse há tempos o método a bordo dos navios Portugueses, esta publicação seria, naturalmente muito útil.

Note-se que a invenção do cronómetro, que acima referi ser naturalmente conhecida em Portugal, não foi o único, nem o mais popular método para se obter a bordo a hora do meridiano de referência. O método mais popular foi sim o das distâncias lunares, não só em Portugal, como lá fora. Mas a discussão desse assunto daria para outra conferência.

Em suma, Portugal, depois de nos séculos XV e XVI ter sido o pioneiro da ciência náutica, passou a partir dos séculos XVII e XVIII, a assistir e a acompanhar o grande desenvolvimento dessa tão importante ciência, com alguns contributos e usando algumas técnicas, como a do uso da variação da agulha e da sua rigorosa determinação, que permitiram com êxito executar as suas missões.

Note-se contudo, que as potências marítimas emergentes do Norte da Europa, a Inglaterra, Holanda e França, especialmente as duas primeiras, tinham permanentemente um problema muito difícil para resolver, visto que depois de cada missão marítima no ultramar, enfrentavam a entrada do Canal da Mancha e as suas por vezes terríveis condições meteorológicas, como se viu por exemplo, com a Armada do Almirante Shovell.

Note-se ainda que ali, àquela latitude, os defeitos da carta plana já são apreciáveis, pelo que se torna mais evidente a substituição desta carta de Mercator e além disso, o conhecimento da longitude, é factor preponderante.

Foi também ali, em 1837, que se inventou a recta de altura.

Nestas condições, não será de admirar que os cientistas Ingleses, Franceses e Holandeses fossem solicitados para obterem soluções que aumentassem a segurança da navegação.

É notória a influência que teve na cultura portuguesa o Colégio de Santo Antão e em geral os Colégios Jesuítas, não só na educação das elites na área que nos interessa,

mantendo-as informadas de tudo quanto se passava lá fora, como também na formação de professores, que não só ensinavam, como participavam na discussão, através da sua rede, nos assuntos que estavam em estudo na Europa.

Estou convencido, pela análise ainda não completa da acção de José Monteiro da Rocha e mesmo de Francisco da Costa, que estes dois jesuítas terão contribuído algo para o estudo dos métodos astronómicos para obtenção da longitude, o primeiro, e do compasso de proporção, o segundo.

Em resumo, a técnica náutica portuguesa do século XVII até ao primeiro quartel do século XVIII, poder-se-á compreender da análise deste trecho da Dieta Náutica e Militar, que é de 1720:

O piloto deve ter um roteiro, balestilha, quadrante inglês, astrolábio, escala ingleza, quarto de redução, compassos, cartas de marear, uma de graus crescidos, a que chamam reduzida e outra plaina, relógio, agulhas de marear e marcar o sol, uma rosa de rumos a que chamam os franceses renard, tábua de rumos e barquinha com seu carretel, ampulhetas de minuto, meio minuto, como também ampulhetas de meia hora e uma grande de quatro horas, com plumo e sondarezas, recado de escrever e fazer o seu jornal, como um livro que lhe sirva de roteiro e diário particular, como também dos senos e logaritmos para calcular a derrota por qualquer modo.

Mais tarde, o cálculo da longitude por distâncias lunares foi introduzido na rotina náutica, tendo José Monteiro da Rocha, Militão da Mata e outros autores sugerido métodos adequados aos pilotos e oficiais portugueses. Os poucos diários náuticos existentes, testemunham amplamente o seu uso.

A variação da agulha continuava a usar-se e o cronómetro só se vulgariza no século XIX e os navios portugueses foram executando as suas missões, sendo dirigidos, a partir de meados do século XVIII, por indivíduos de elevada formação intelectual, profissional e técnica, sempre seguindo e respeitando a experiência acumulada pelos rudes pilotos do passado, a quem ainda o país não prestou a devida homenagem.

Se comparamos o que se passava lá fora, não há diferenças apreciáveis, a não ser que os nautas lusos usam mais a variação da agulha.

GPS: HÁ NOVAS ESTRELAS NO CÉU!

Comunicação apresentada pelo académico
Nuno Sardinha Monteiro, no âmbito da sessão cultural conjunta
com o Instituto de Cultura Europeia e Atlântica, em 25 de Maio

INTRODUÇÃO: AS PALAVRAS DA DÉCADA

No primeiro número dos Anais do Clube Militar Naval desta década (Janeiro – Março de 2000) publiquei um artigo de balanço e de retrospectiva da década de '90, no respeitante à navegação, ao qual dei o título “A década do GPS”. Permitam-me que recorde parte do que então escrevi:

“E é incrível a evolução acontecida nestes últimos dez anos. No princípio de 1990 o sistema GPS era praticamente desconhecido fora do Departamento de Defesa dos EUA e até o romancista militar Tom Clancy, geralmente muito bem informado sobre assuntos de Defesa, pouco sabia do sistema. Nessa altura, a constelação GPS possuía menos de metade do total de satélites e um receptor GPS custava cerca de 500 contos. Actualmente, a comunidade de utilizadores do GPS ascende a cerca de 4 milhões, estando previsto que atinja entre 30 a 50 milhões de utilizadores no ano 2010, enquanto um bom receptor GPS já pode ser comprado por poucas dezenas de contos. As aplicações do GPS vão desde a navegação aérea, terrestre e marítima até à hidrografia, geodesia, topografia, exploração de recursos, exploração off-shore, transportes, gestão de frotas, agricultura e a todas as actividades em que se necessita de um posicionamento rigoroso. Até na Volta à Espanha em bicicleta de 1999 já se utilizou o GPS para efectuar o cálculo da distância entre os vários grupos de ciclistas. Parece assim perfeitamente apropriada a designação desta década de '90, em termos de navegação, como a década do GPS.”

Pois bem, esse rótulo apenas pecou por antecipação, já que a primeira década do novo milénio foi, ainda mais do que a anterior, a década do GPS, com o sistema a ultrapassar todas as expectativas mais optimistas em termos de qualidade de funcionamento e de penetração no mercado. Quando, há poucos meses atrás, tive a honra de proferir a lição inaugural por ocasião da abertura solene do ano académico 2009/2010 da Escola Naval apelidei a revolução provocada pelo GPS como a “democratização da navegação”.

Um indicador dessa “democratização da navegação” deparou-se-me na edição de 13 de Dezembro de 2009 do jornal *Público*. Nesse número, elencavam-se as “palavras da década” e entre as onze mais marcantes lá estava o acrónimo GPS, juntamente com: aquecimento, Al Qaeda, Bush, *download*, *googlar*, Lula, Obama, sms, terrorismo e *tsunami*.

Importa, pois, tentar explicar como é que um sistema que foi desenvolvido para guiar mísseis balísticos atingiu o sucesso que se conhece.

GÉNESE DO GPS

O GPS começou a ser desenvolvido com a criação, em 1973, de um Grupo de Trabalho que incluía representantes da Marinha, Guarda Costeira, Força Aérea e Exército norte-americanos, mais peritos da NATO e da *Defense Mapping Agency* (antecessora da *National Geospatial-Intelligence Agency*).

O objectivo era conceber um sistema de navegação por satélites de cobertura global e contínua, que permitisse o guiamento de mísseis balísticos, com grande exactidão.

O programa viria a desenvolver-se rapidamente e o lançamento do primeiro satélite GPS ocorreu em 1978. Por esta altura, já estava também concluída a fase inicial do Segmento de Controlo.

O GPS viria a atingir a *Final Operational Capability* em 27 de Abril de 1995, significando que estavam em órbita 24 satélites operacionais e que tinham sido concluídos todos os testes necessários para a utilização do sistema.

CONSTITUIÇÃO DO GPS

O sistema GPS é constituído por 3 segmentos: o Segmento de Controlo, o Segmento Espacial e o Segmento do Utilizador.

O Segmento de Controlo do GPS é composto por:

- 1 *Master Control Station*, localizada na Base Aérea de *Schriever*, em Colorado Springs;
- 17 Estações de Monitorização, das quais 6 são operadas pela Força Aérea norte-americana e as restantes 11 pela *National Geospatial-Intelligence Agency*;
- 5 antenas terrestres, para efectuar *upload* de dados para os satélites.

A *Master Control Station* é a estação responsável pelo controlo global dos satélites, recebendo e processando informação oriunda de todas as Estações de Monitorização espalhadas pelo globo.

As Estações de Monitorização funcionam como os olhos e ouvidos da *Master Control Station*, transmitindo a esta os dados recebidos de cada satélite.

Sempre que a *Master Control Station* detecta eventuais falhas na informação proveniente de um satélite, configura de imediato uma das antenas terrestres para passar o satélite a *unhealthy*.

O Segmento Espacial do GPS é constituído, tal como o nome indica, pelos satélites que compõem a constelação. As especificações do sistema apontam para 24 satélites, mas nos últimos anos o número de satélites operacionais tem variado entre 28 e 30.

O Segmento do Utilizador é composto pelos vários tipos de receptores GPS. Em 1980, existia apenas um modelo de receptor GPS no mercado. Dez anos mais tarde, esse número já havia subido para mais de 100 e actualmente já existem largas centenas de receptores GPS no mercado. Existem receptores militares e civis, receptores para navegação, para hidrografia, para geodesia e para transferência de tempo, receptores de uma e

de duas frequências, receptores portáteis e outros de dimensões significativas, receptores que funcionam como uma unidade individual e outros que estão integrados noutros dispositivos, etc.

Existe, pois, toda uma gama de equipamentos de performances e preços diversos. Recentemente, começaram a surgir no mercado receptores GPS integrados em relógios e em telemóveis, sendo que a tendência do futuro reside precisamente na integração de *micro-chips* GPS em outros aparelhos ou equipamentos.

PRINCÍPIOS GERAIS DE FUNCIONAMENTO

De uma forma muito simplista, o funcionamento do GPS baseia-se na determinação do intervalo de tempo que medeia entre a transmissão de um sinal por um satélite e a sua recepção na Terra. Para que isso se consiga, é necessário que os relógios dos satélites e dos observadores em Terra estejam perfeitamente sincronizados ou então que a diferença temporal entre eles possa ser determinada.

Nessas condições, a distância é calculada multiplicando a velocidade da luz pelo tempo que o sinal demora a chegar ao receptor.

Sabendo a posição dos satélites, no espaço, e medindo a distância a 4 satélites consegue-se determinar a posição.

Assim, se a distância até um satélite A for de 20 200 km isso significa que nos encontramos numa esfera imaginária centrada no satélite e com um raio de 20 200 km. Se, ao mesmo tempo, medirmos a distância a outro satélite B como sendo 20 205 km isso vai permitir obter outra esfera imaginária, cuja intersecção com a anterior origina um círculo. Esse círculo representa o lugar geométrico de todos os pontos que distam 20 200 km do satélite A e 20 205 km do satélite B. Para determinarmos a nossa posição é necessário medir a distância a um terceiro satélite C, que vai permitir obter outra esfera de posição, que intersecta as outras esferas em apenas dois pontos. O conhecimento da posição aproximada do receptor permite facilmente determinar qual desses dois pontos corresponde à posição verdadeira do observador. Se a posição estimada do observador não for conhecida, então será necessário obter uma quarta medição de distância a outro satélite.

Este princípio de funcionamento tem permitido performances excelentes, levando a que o GPS seja utilizado em inúmeras áreas. De entre as muitas utilizações civis, gostaria de abordar, brevemente, apenas cinco.

APLICAÇÕES DO GPS

A primeira consiste na sua integração em telemóveis, sobretudo nos EUA, onde, desde 2005, uma lei obriga todos os telemóveis a indicar a posição quando se efectuam chamadas de emergência, o célebre *Nine One One*. Isto corresponde a milhões de receptores GPS espalhados por outros tantos milhões de utilizadores de telemóveis, só naquele

país. Por todo o mundo, estima-se que a percentagem de telemóveis vendidos que incorporam um receptor GPS, para efeitos de localização, seja da ordem de 30%.

Um segundo segmento em que a utilização do GPS se tem vindo a generalizar é nos automóveis. Primeiro eram só os veículos topo de gama que possuíam sistemas de navegação. No entanto, já se começou a descer na escala e o GPS no automóvel é agora encarado como um extra quase obrigatório, como o ar condicionado, sendo poucos os que o dispensam. Existem mesmo países em que a instalação de receptores GPS é obrigatória nos camiões, sendo que a taxa de circulação rodoviária é colectada em função do número de km percorridos por cada veículo. Nem é preciso referir que essa contabilidade é obtida pelo cálculo da distância entre as sucessivas posições obtidas pelo receptor GPS. Cabe aqui referir, também, a experiência da utilização do GPS nas viaturas concorrentes ao rally Dakar, pois ela ilustra bem a extraordinária performance deste sistema. Como todos se recordam, esta competição apresentava desafios bastante complexos em termos de navegação aos concorrentes, até aparecer o GPS. O seu uso eliminou praticamente todas as dificuldades que a prova apresentava aos navegadores, passando o resultado a depender quase somente da velocidade e da fiabilidade dos automóveis. De forma a trazer a navegação de volta ao Dakar, a partir de 2006, passou a ser permitida apenas a utilização de um receptor fornecido pela organização, que somente indicava a direcção e a velocidade. Desta forma, os navegadores viram-se obrigados a navegar por “carteação e estima”, o que é completamente diferente de ter os cálculos de navegação todos feitos pelo GPS. Além disso, esses receptores gravam também toda a informação, permitindo verificar se os limites de velocidade dentro das localidades atravessadas pela caravana são, de facto, cumpridos pelos concorrentes. Caso se verifiquem infracções, o receptor GPS permite detectá-las com facilidade, levando a pesadas penalizações para os transgressores.

A terceira utilização que gostaria de referir é a menos prosaica de todas. Consiste na utilização do GPS em pulseiras electrónicas destinadas a vigiar pessoas. Estas pulseiras electrónicas são empregues na monitorização e vigilância de detidos em regime de liberdade condicional ou de prisão domiciliária, sendo que a obtenção da sua localização é feita mediante um receptor GPS incorporado. De acordo com dados avançados, em Abril deste ano, pelo Secretário de Estado da Justiça, havia na altura cerca de 540 arguidos e condenados longe das cadeias portuguesas graças a este sistema de vigilância. Desde que estes dispositivos começaram a ser usados em Portugal, em 2002, já tinha havido cerca de 4000 pessoas a usar pulseiras electrónicas. Entretanto, foi desenvolvida tecnologia que permite a implantação do micro receptor GPS sob a epiderme das próprias pessoas e já existem empresas que estão a explorar estes sistemas para vigilância de criancinhas mais mal comportadas e mais traquinas. Haverá, também, por aí muita gente que não negligenciaria a “instalação” de um aparelhinho destes no respectivo cônjuge, sobretudo nos mais dados a escapadelas furtivas ou nos que apresentem mais dificuldade em aderir à monogamia...

A quarta utilização, consiste no seguimento de animais, para monitorizar espécies em vias de extinção ou cujas migrações se pretenda estudar. Um exemplo desta aplicação

foi concretizado recentemente pela Marinha Portuguesa, através do Comando da Zona Marítima do Sul, em associação com o Zoomarine. O objecto foram três tartarugas: uma tinha pertencido ao Aquário Vasco da Gama durante 25 anos, outra ao Museu Municipal do Funchal mais de 30 anos e a terceira tinha sido apreendida no aeroporto, dentro de uma mochila. Todas foram ensinadas a viver em ambiente selvagem no Zoomarine e foram libertadas no final de 2009. Desde essa data, têm sido seguidas na sua rota de regresso ao seu “habitat” natural, graças a um receptor GPS, com transmissor incorporado, montado na carapaça de cada uma delas.

A última aplicação que pretendo referir tem a ver com a localização de dinheiro roubado em bancos, nos EUA. Consiste em esconder um dispositivo (que inclui um receptor GPS e um radiotransmissor) dentro de pacotes de notas, para que, em caso de roubo, esse dispositivo possa permitir a localização do dinheiro roubado. De acordo com o FBI, a percentagem de roubos a bancos que é resolvida e resulta numa, ou mais, apreensões é apenas ligeiramente superior a 50%. Agora, com a instalação deste dispositivo, que é empregue por cerca de $\frac{3}{4}$ dos bancos norte-americanos, tem-se conseguido uma taxa de recuperação do dinheiro roubado de 73%.

GLONASS, GALILEO E COMPASS

Todas estas aplicações do GPS levaram a um aumento exponencial do número de utilizadores GPS em todo o Mundo, que actualmente rondará os 300 milhões de unidades, havendo estimativas que 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 levaram a Rússia a empreender um grande esforço de recuperação do seu próprio sistema de navegação por satélites, concebido e desenvolvido como resposta ao GPS, em plena guerra fria.

De facto, ao mesmo tempo que os americanos desenvolviam o GPS, a União Soviética concebia um sistema similar, baptizado como GLONASS, que é o acrónimo para ***GLO*bal’*naya N*avigatsionnaya *S*putnikova *S*istema**. 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 elevar o número de satélites para 23, em 1 de Abril de 2010, dos quais estão 21 operacionais e 2 de reserva. Estão, ainda, planeados 2 lançamentos, em Agosto e Novembro de 2010, através dos quais será possível passar para 24 satélites operacionais, em Dezembro de 2010.

Também a UE, motivada pelos desejos de adquirir autonomia estratégica em relação aos EUA, nesta matéria, e de penetrar no extremamente lucrativo mercado da navegação por satélites decidiu, em finais da década de '90, implementar um sistema próprio. Nesse âmbito, em 10 de Fevereiro de 1999, a Comissão Europeia, apresentou uma comunicação intitulada *Galileo: Involving Europe in a new generation of satellite navigation services*, em que defendia o desenvolvimento de um sistema autónomo de radionavegação por satélites. Esse documento foi o primeiro em que apareceu a designação Galileo e estabeleceu também, desde logo, os requisitos básicos a que o sistema deveria obedecer. Ressalto, do projecto inicial, 3 ideias chave:

- A data de entrada em funcionamento do sistema seria 2008;
- O sistema deveria ser posto em funcionamento através de uma Parceria Público-Privado (a maior da Europa), em que o sector privado assumiria parte dos custos de implementação do sistema, tendo como compensação o direito de o explorar comercialmente;
- O preço estimado do sistema seria de 2,2 mil milhões de Euros, valor que segundo a Comissão Europeia correspondia a apenas cerca de 140 km de linha de TGV (*Train Grande Vitesse*).

Agora, passada uma década sobre o lançamento deste projecto, verifica-se que:

- A data de entrada em funcionamento já escorregou para 2013 (data ainda assim bastante optimista);
- A Parceria Público-Privado em que se previa vir a assentar o Galileo foi abandonada devido à intransigência do sector privado em assumir parte dos riscos, o que significa que o Galileo vai ser posto de pé apenas com financiamento público;
- O preço do sistema já passou para 5 mil milhões de Euros, valor que já corresponde a 330 km de linha de TGV, a serem verdade os números avançados pela Comissão Europeia, de que cada km de linha de TGV custaria, em média, cerca de 15 milhões de Euros.

Quanto ao ponto de situação actual, já foram lançados dois satélites para efeitos de testes: um em Dezembro de 2005 e outro em Abril de 2008. Os planos da União Europeia apontam no sentido de serem lançados a partir de 2010 os 30 satélites que vão constituir a constelação completa, para que o sistema comece a funcionar em finais de 2013.

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 em 2020.

NAVEGAÇÃO E GEOPOLÍTICA

Os desenvolvimentos no domínio dos sistemas de navegação por satélites reflectem, de certa forma aquilo que acontece ao nível geopolítico. A esse nível tivemos duas superpotências (EUA e União Soviética) que durante anos se marcaram directamente uma à outra.

Assim, se os EUA lançaram o primeiro satélite do GPS em 1978, a União Soviética não tardaria muito, lançando o primeiro satélite do GLONASS em 1982.

A queda do Muro de Berlim (1989) e a desintegração da União Soviética (1991), revelaram um vencedor claro para a guerra fria: os EUA, país que mantém uma aliança com a Europa, em que os desentendimentos abundam (guerra do Iraque, protocolo de Quioto, posição perante o Irão, etc.).

Em termos de sistemas de radionavegação, assistimos praticamente a um decalque da situação geopolítica: o sistema americano (GPS) esmagou a concorrência do sistema soviético correspondente (GLONASS) e, durante a década de '90, reinou de forma quase monopolista.

Já no final da década, mais concretamente em 1999 e após algumas hesitações, a Europa decidiu avançar com o seu próprio sistema, destinado a manter alguma autonomia relativamente aos EUA. O Galileo surge, assim, por contraponto ao GPS, mas sustentado numa cooperação técnica estreita com os norte-americanos.

Esta complexa realidade, em que dois sistemas simultaneamente cooperam e competem, deu origem, na terminologia inglesa, a um novo e curioso termo: “cooptition”, que agrega os termos *cooperation* e *competition*. O correspondente neologismo em língua portuguesa será “coopetição”, cujo conceito reflecte a relação complexa (misto de cooperação e de competição) característica de muitas das tecnologias mais avançadas. De facto, o GPS e o Galileo têm cooperado em assuntos relacionados com o espectro de frequências e com a concepção do sinal, pois só assim se conseguiria a desejada interoperabilidade entre os dois sistemas. Todavia, em assuntos de segurança e comerciais a sua relação é de competição, para não dizer de oposição.

Entretanto, com a subida ao poder de Putin, em 31 de Dezembro de 1999, assistiu-se a um retomar da influência geopolítica e geoestratégica da Rússia. Naturalmente, isso permitiu um renascimento do GLONASS, que batendo no fundo em 2001 (altura em que a constelação de satélites atingiu o número mínimo de 7), começou a partir daí um ambicioso programa de modernização, com custos estimados de 3 mil milhões de Euros. Isso demonstra mais uma vez que os sistemas de navegação por satélites são uma metáfora das relações internacionais. Foi por isso, com naturalidade, que se conheceram, no ocidente, os planos chineses para estabelecer um sistema próprio, os quais correspondiam a mais um dos muitos indicadores da crescente vontade de afirmação internacional do Império do Meio.

Os próximos anos vão assistir, finalmente, à concretização do conceito de *Global Navigation Satellite System*, como sistema de sistemas, integrando todos os sistemas de navegação por satélites, nomeadamente:

- O GPS, que será bastante modernizado até 2015;
- O GLONASS, que ficará a funcionar em pleno a partir de final de 2010;
- O Galileo, que se espera possa começar a funcionar em 2013; e
- O COMPASS, com entrada em funcionamento prevista para 2020.

CONCLUSÃO: 50 INVENÇÕES QUE MUDARAM A NOSSA VIDA

E já que comecei com listas, no caso a das palavras da década, vou também acabar com listas. A edição do *Expresso* de 24 de Dezembro de 2009, publicou uma lista das invenções mais marcantes da Humanidade, a qual é encimada pela roda, seguida de imediato pelo preservativo.

O GPS não integra a lista, sendo que os dois únicos sistemas ou instrumentos de navegação que são elencados são a bússola (em 27º lugar) e o radar (em 40º lugar). Contudo, curiosamente, os três elementos essenciais ao funcionamento do GPS fazem parte dessa listagem. Refiro-me aos relógios (que aparecem na lista em 3º lugar), às ondas rádio (nomeadas em 13º lugar) e aos satélites artificiais (que surgem em 20º lugar).

De facto, os elementos nucleares dos satélites GPS são os respectivos relógios atómicos (capazes de manter o tempo com uma precisão notável de forma a permitir a sincronização das suas transmissões), os sinais rádio transmitidos pelos satélites (a partir dos quais os receptores calculam as suas linhas de posição) e, naturalmente, os próprios satélites (que constituem o segmento espacial do sistema GPS). Ou seja, embora o GPS não figure nessa listagem das invenções mais marcantes da humanidade, pode-se dizer que se fez representar pelas principais invenções em que se baseia o seu funcionamento.

AS COMUNICAÇÕES NA MARINHA DOS PRIMÓRDIOS A 1975

Comunicação apresentada pelo académico
José Leiria Pinto, em 1 de Junho

Expor sobre as radiocomunicações em Portugal é reportar a uma actividade em que a Marinha foi pioneira e sempre se tem mantido na vanguarda, mercê da competência e dedicação dos seus membros.

A presente palestra visa, fundamentalmente, descrever a história das comunicações navais desde a criação dos simples Postos Radiotelegráficos até à operação das potentes Estações Radionavais, que constituíram a espinha dorsal das comunicações na Marinha, ligando o Continente às Ilhas Atlânticas e aos antigos territórios portugueses de África, Ásia e Oceânia.

O espaço de tempo desde os primórdios da T.S.F. até 1975 pode ser dividido em períodos, balizados por factos significativos:

1º Período 1898 – 1910

Dos primórdios ao Posto Radiotelegráfico do Arsenal da Marinha (Casa da Balança).

2º Período 1910 – 1926

Do estabelecimento dos serviços radiotelegráficos regulares à utilização da onda curta.

3º Período 1926 – 1933

Do desenvolvimento da onda curta à chegada dos primeiros navios do “Programa Naval Magalhães Corrêa”.

4º Período 1933 – 1945

Das novas técnicas radioeléctricas ao fim da II Guerra Mundial.

5º Período 1945 – 1960

Do fim da II Guerra Mundial e posterior entrada de Portugal na NATO aos inícios da Guerra do Ultramar.

6º Período 1960 – 1975

Da Guerra do Ultramar à denominada Descolonização.

Julga-se que data de 1898 a primeira notícia publicada em Portugal sobre a T.S.F. Foi nos *Anais do Clube Militar Naval*. Dois anos depois, na *Revista Colonial e Marítima*, o então Tenente Gago Coutinho apresenta um estudo sobre o novo sistema de comunicações e nesse mesmo ano regista, na Repartição de Indústria, duas patentes da sua invenção sobre radiocondutores.

De salientar que seis anos antes, em 1894, o físico italiano Marconi tinha registado a primeira patente mundial da T.S.F.

No ano seguinte, nova publicação nos *Anais* sobre T.S.F., agora a descrição de um equipamento radioelétrico da autoria do Tenente Victor Sepúlveda, que conjuntamente com Gago Coutinho deverão ser considerados entre os pioneiros da T.S.F. em Portugal.

Da escrita passa-se à prática e assim, também em 1901, em Vale de Zebro, no mesmo local onde actualmente se situa a Escola de Fuzileiros, é criado o Serviço e Escola Prática de Torpedos e Electricidade, “o berço do ensino da T.S.F.” e responsável por tudo o que com ela se relacionou até 1923, ano em que esse encargo passa à Repartição dos Serviços Radiotelegráficos da Armada.

Os anos da primeira década do século XX são marcantes para o desenvolvimento da T.S.F. Foram as primeiras experiências de radiocomunicações entre o cruzador *D. Carlos*, a Cidadela de Cascais e o Posto Semafórico da mesma vila. Foi, em 1904, quando a primeira escola do ensino da T.S.F. em Portugal começa a funcionar em Vale de Zebro. Foi em 1909 a criação da especialidade de “telegrafistas navais”, a recrutar na classe de “timoneiros sinaleiros” e a aquisição de equipamentos, tendo os dois primeiros sido montados um na Escola e outro no cruzador *S. Gabriel*. Este navio larga para a 1ª viagem de circum-navegação da Marinha Portuguesa, a 11 de Dezembro, data que igualmente assinala o estabelecimento das primeiras comunicações radiotelegráficas em termos operacionais. Porém, só no ano seguinte se iniciam as comunicações em moldes definitivos e regulares. Foi a 16 de Fevereiro de 1910, a data histórica de que presentemente se comemora o centenário, quando Vale de Zebro é ligado ao Posto Radiotelegráfico do Arsenal da Marinha, recém instalado na Casa da Balança o qual se considera a primeira estação radiotelegráfica portuguesa.

No fim do ano de 1910, além destes dois postos, dispunham de equipamentos radiotelegráficos os seis cruzadores; *S. Gabriel*, *Almirante Reis* (ex-*D. Carlos*), *São Rafael*, *Adamastor*, *Vasco da Gama* e *República* (ex-*Rainha D. Amélia*).

Estavam assentes os alicerces da T.S.F. na Marinha, tornava-se agora necessário estabelecer os vários pólos radiotelegráficos que permitissem uma rede de comunicações alargada e consolidada.

Em 1913, o Posto da Casa da Balança é aberto ao serviço público móvel marítimo, sendo considerado, por esse facto, a primeira estação pública de T.S.F. Era já a “Marinha de duplo uso”. Em 1916, mais um ano significativo. É criado o Posto Radiotelegráfico do Monsanto que durante a I Guerra Mundial presta relevantes serviços à causa aliada emitindo periodicamente em francês, avisos de guerra à navegação e apoiando as comunicações entre a esquadra inglesa a oeste de Lisboa e Gibraltar. Constituirá durante décadas o pólo central das comunicações navais. É “Algés”, como designada na gíria naval a estação do Monsanto, que fará a ligação do Comando Superior da Marinha com os seus navios, comandos navais e de defesa marítima espalhados por quatro continentes.

Para os mais velhos decerto se recordam que quando embarcados era “Algés” que encaminhava os NAV’s, o meio mais rápido e eficiente para contactar com a família e com os amigos e transmitia as sempre aguardadas notícias da Press Lusitânia.

Entretanto, Portugal entra na guerra e é também em 1916 activado o Posto Radiotelegráfico do Cabo da Roca que presta serviço de vigilância costeira em ligação com o

cruzador *Vasco da Gama*, navio chefe da Divisão Naval de Defesa e Instrução. Este posto será extinto logo em 1919.

No ano seguinte, 1917, é criado o Posto Radiotelegráfico de Faro que foi a primeira estação fora da área de Lisboa e a antecessora da Estação Radionaval de Faro.

Em 1918, na fortaleza do Promontório de Sagres é instalado o Posto Radiogoniométrico *Infante D. Henrique*, anos mais tarde a Estação Radionaval de Sagres. É o início do apoio radiogoniométrico em águas portuguesas.

Como referência histórica de assinalar que é através do Posto do Monsanto que foi recebida, em primeira mão em Portugal, no dia 11 de Novembro de 1918, às seis horas da manhã, a notícia da assinatura do Armistício da I Guerra Mundial.

Terminada a Guerra e logo em 1920 é encerrado o Posto da Casa da Balança e a ligação que mantinha com Monsanto passa para o Posto Radiotelegráfico da Majoria General da Armada, recém-instalado no 1º andar do mesmo imóvel.

Entretanto, técnicos da Marinha participam na implantação das radiocomunicações no âmbito da Direcção dos Correios e Telégrafos e do Ministério das Colónias. Esta valiosa intervenção de especialistas da Marinha na área das comunicações têm-se mantido ao longo dos tempos sendo amplamente reconhecida e elogiada, tanto no espaço público como no privado.

Em 1922, surge a Companhia Portuguesa Rádio Marconi, que fica com o exclusivo do serviço radiotelegráfico, com a excepção do tráfego interno no Continente, Ilhas e Ultramar, do serviço militar interno e externo e do marítimo dos portos onde já existissem postos destinados a esse fim. De salientar que o serviço comercial marítimo, por incapacidade da Marconi, só foi em 1933 por si assegurado, tendo a Marinha mantido esta tarefa, de que era responsável desde 1913, até aquele ano.

Os assuntos radiotelegráficos passam, em 1923, da tutela de Vale de Zebro, para a então instituída Repartição dos Serviços Radiotelegráficos que no ano seguinte é substituída pela Direcção do Serviço de Electricidade e Comunicações (DSEC). A DSEC durante 54 anos, foi extinta em 1978, teve a responsabilidade da instalação, operação e manutenção de todo o material eléctrico e radioeléctrico em serviço na Marinha, tendo enfrentado com total êxito a sua contínua evolução, especialmente resultante da inovação técnica e de uma complexidade crescente. Tratou da questão fundamental das frequências, defendendo os interesses nacionais no direito à sua utilização e criando nesse âmbito um serviço de previsões ionosféricas.

Apoiou e fiscalizou as comunicações das Marinhas Mercante e de Pesca. Competiu-lhe ainda a responsabilidade da instalação dos meios de comunicação do Comando NATO em Oeiras – o COMIBERLANT, que concretizou com sucesso, comprovando o seu elevado prestígio ao nível nacional e internacional.

É também em 1923 que o Posto do Monsanto passa a emitir comunicados meteorológicos. A Marinha torna-se então a pioneira do Serviço Meteorológico, contribuindo substancialmente para a eficácia deste Serviço as informações recebidas de bordo dos seus navios.

A primeira estação de Marinha fora do Continente é, em 1924, o Posto Radiotelegráfico do Funchal, que mais tarde passará a Estação Radionaval.

A especialidade de telegrafista já tinha sido instituída, como anteriormente referido, para as praças, tornava-se urgente para oficiais, pelo que, em 1925, é-lhes criada a Especialização em Radiotelegrafia e Comunicações.

Também em 1925 é instalada na localidade de Lavadores o Posto Radiotelegráfico e Radiogoniométrico do Porto, que seria extinto em 1948.

Em 1926 entra em funcionamento o Posto Radiogoniométrico de Cascais. É o terceiro de rede, depois de Sagres e do Porto. Este posto dará origem à Estação Radionaval de Cascais.

Significativa, na área das comunicações ao nível nacional foi, em 1926, a criação da Rede de Emissores Portugueses (REP) - Associação Nacional de Radioamadores que se tem mantido desde aquela data em plena actividade. Foi um dos seus sócios fundadores o Capitão-tenente Nunes Ribeiro, então Director do Serviço de Electricidade e Comunicações.

De salientar que no primeiro quartel do século XX todos os postos de TSF civis portugueses eram propriedade de radioamadores e os equipamentos utilizados construídos por eles próprios, tendo por consequência as primeiras emissões de radiodifusão sido feitas a partir dessas estações, assim como foram oficiais que se dedicavam ao radioamadorismo os instrutores iniciais da Escola de Vale de Zebro.

No debelar da segunda década do século XX os postos de faísca estavam ultrapassados tecnologicamente e a onda média ia sendo abandonada para as longas distâncias.

A Marinha necessitava de estabelecer comunicações com os seus navios, muitas vezes longe de Lisboa, por esse facto foi preciso começar a explorar as potencialidades da onda curta.

Em 1927, operando um equipamento por si adaptado à onda curta o 1º Tenente Gabriel Prior, também radioamador, a bordo do cruzador *Adamastor*, em serviço no Extremo-Oriente, estabelece, em Abril, contactos a partir de Macau com o cruzador *República* em Xangai e quando da viagem deste navio para Singapura. Igualmente nesse ano e no seguinte comunica com radioamadores espalhados pelo mundo. Tal o êxito dessas comunicações que equipamentos de onda curta são então montados nos navios da Armada em serviço no Extremo-Oriente.

Em honra deste pioneiro do radioamadorismo em Portugal e da sua actividade em prol do desenvolvimento da onda curta e das comunicações na Marinha o “Núcleo de Radioamadores da Armada” instituiu, em 2002, o “Diploma Almirante Gabriel Prior”. Este diploma, que tem carácter permanente, pode ser obtido por qualquer estação de amador desde que faça prova de ter contactado todos os países (foram 17 na Europa, Américas, Ásia e Oceânia) com que o Tenente Prior estabeleceu comunicações entre 27 de Setembro de 1927 e 19 de Fevereiro de 1928 a bordo do cruzador *Adamastor* com o indicativo XEP1MA e cumulativamente com os países do mundo lusófono.

A utilização da onda curta continuou a ser desenvolvida por outro radioamador, o 2º Tenente Ramos Pereira, a partir de Lisboa com navios atribuídos à Estação Naval

de Angola. A onda curta tinha resolvido, para a época, o problema das comunicações a longa distância.

O posto do Monsanto passa em 1928, ano em que inicia as experiências de comunicações com os navios no Ultramar, a ter a sua recepção no Posto Radiotelegráfico do Gravato, que mais tarde seria a Central Receptora Naval de Algés.

É ainda nesse ano que se inicia a implantação das estações açorianas já que são necessárias informações meteorológicas e radio ajudas para a navegação transatlântica, especialmente a aérea, então em pleno desenvolvimento.

Assim, é criada a Estação Radionaval da Horta e também no Faial, a Estação Meteorológica da Marinha no Atlântico, extinta em 1946, quando da instituição do Serviço Meteorológico Nacional. Estas estações prestaram excelentes serviços, especialmente durante a II Guerra Mundial em ligação com os navios em missões de busca e salvamento.

1929 é outro ano histórico. Os Postos do Monsanto e do Gravato iniciam as comunicações regulares com Macau, tornando a Marinha a pioneira da ligação rádio de Lisboa com aquele longínquo território.

Nos Açores no período de 1929 a 32 funciona o Posto Radiotelegráfico da Graciosa para substituir, temporariamente, o cabo submarino que ligava aquela ilha ao Faial. Com a chegada em 1933 dos primeiros navios do “Programa Naval Magalhães Corrêa”, inicia-se uma nova fase das técnicas radioeléctricas na Marinha que fixa então dois objectivos principais: reforçar o apoio à navegação transatlântica e estabelecer as comunicações com o Ultramar.

Com essas intenções, em 1935 são iniciadas as comunicações de Algés com os CTT de Panjim, na então Índia Portuguesa, concluindo a ligação radiotelegráfica da Marinha com todo o Ultramar através dos CTT locais e com os navios em serviço na área, excepto com Timor, ligação essa só conseguida em 1962, quando da entrada em funcionamento da Estação Radionaval de Díli.

No âmbito do reforço ao apoio à navegação transatlântica é, em 1938, criada a Estação Radiotelegráfica das Lajes, na ilha das Flores, onde foi montado um rádio farol que deu uma preciosa ajuda aos bacalhoeiros em rumo de e para os pesqueiros da Terra Nova e Gronelândia. Esta estação é a antecessora da Estação Radionaval das Flores em cujas dependências, a partir de 1963, começará a funcionar uma estação LORAN.

Em 1941 os Açores recebem o Posto Radiotelegráfico do Centro de Aviação Naval de Ponta Delgada que originará, em 1946, a Estação Radionaval local.

Em 1942 segue-se a Estação Radiotelegráfica Naval de Angra do Heroísmo que desempenha um papel importante quando da chegada das Forças Aliadas àquela ilha e finalmente, em 1944, com a Estação Radionaval de Vila do Porto, na ilha de Santa Maria, fundamental para assistência aos navios que demandavam o porto para reabastecimento do aeroporto, completa-se a rede das comunicações da Marinha no arquipélago açoriano.

Entretanto, no Continente, em 1940, passa a prestar assistência às unidades de Aviação Naval, a Estação Radiogoniométrica Aeronaval do Montijo que em 1958 será

Estação Radionaval, desactivada em 1970. Também no Continente, em 1948, é criada a Estação Radiogoniométrica da Boa Nova que substituiu a dos Lavadores e assim conjuntamente com as estações de Sagres e de Cascais completa a rede radiogoniométrica do Continente.

Ainda na área do apoio radiogoniométrico, em 1950 surge a Estação Radiogoniométrica Aeronaval da Apúlia que conjuntamente com a Horta e o Montijo fecha a rede Continente-Açores.

De destacar, que em 1952 é estabelecida uma ligação por rádio-link entre Lisboa e o Alfeite. No ano seguinte o Posto do Monsanto passa a ser designado por Estação Radionaval *Comandante Nunes Ribeiro*.

Em 1953 encontravam-se em funcionamento no Continente e Ilhas Adjacentes 13 Estações e 39 Postos Radionavais.

As redes radioelétricas e as de cobertura radiogoniométrica estavam concretizadas, faltava, no início da segunda metade do século XX, estabelecer as comunicações navais com o Ultramar, até essa data efectuadas através dos CTT.

Antes de ser feita referência à implantação da rede ultramarina importa salientar que em 1959 foi criado o Centro de Comunicações da Armada, o último sucessor do já citado Posto Radiotelegráfico da Majoria General da Armada, em 60 é instalado o Centro de Comunicações da Base Naval de Lisboa que dez anos depois seria o Centro de Comunicações do Comando Naval do Continente e em 1963 estavam em operação quatro estações LORAN de rádio ajudas à navegação, uma em Sagres, outra em Porto Santo, uma outra em Santa Maria e a última nas Flores.

Voltando à rede ultramarina, logo em 1954 entram em funcionamento os Postos Radiotelegráficos das Capitanias de Luanda e de Lourenço Marques e o Posto Radionaval de Nova Goa, instalado em anexo dos CTT. Este posto originaria a Estação Radionaval de Goa, extinta em 1961.

A Guerra do Ultramar tem então o seu início e no período de 1960 a 1973, sob a superintendência da Direcção de Electricidade e Comunicações foram criadas no Ultramar 14 Estações e 60 Postos Radionavais.

Foi um esforço técnico e logístico verdadeiramente ciclópico pôr em funcionamento e assegurar a manutenção de todos estes pólos de comunicação, muitos deles a trabalhar 24 horas por dia, a milhares de milhas de distância de Lisboa.

Note-se que a maioria foi criada no curtíssimo espaço de dois anos (1960 a 62).

Toda esta rede de comunicações constituiu uma peça imprescindível para a operacionalidade dos meios navais, por vezes dos outros Ramos das Forças Armadas e até dos Comandos-Chefes e dos Governos Ultramarinos.

Não contando com a Estação Radionaval de Macau que constituiu um caso à parte, todas as outras estações do Ultramar foram extintas quando do processo de descolonização.

A derradeira a ser desactivada, já em 1975, as suas congéneres tinham sido no ano anterior, foi a Estação Radionaval de Díli, de que tive a honra de ser seu director e infelizmente o último.

Esta estação com circuitos para Lisboa, Lourenço Marques e Macau, mantinha escuta permanente nas frequências de socorro, apoiava a navegação na área incluindo a lancha atribuída ao Comando da Defesa Marítima e o trem naval do Governo de Timor. Após o incidente do navio *Angoche*, passou a comunicar com os petroleiros portugueses no trajecto do Oceano Índico entre Moçambique e o Golfo Pérsico, enviando as respectivas posições para Lisboa. Igualmente assegurava todo o tráfego de Marinha e muitas vezes do Exército e do Governo de Timor.

No início dos incidentes em Díli, que dariam origem à guerra civil timorense, por inoperância da Marconi local, a partir de 12 de Agosto de 1975, todas as comunicações para fora de Timor, inclusive as do Governo, foram efectuadas exclusivamente pela Radionaval.

No dia 20 a guerra civil principia na realidade. O pessoal de Marinha, não atribuído ao trem naval do Governo, entretanto desguarnecido pela fuga das suas tripulações nativas, recolhe à Radionaval que também começa a acolher civis. A Estação mantém-se operacional sem qualquer interrupção, embora esteja continuamente debaixo de fogo, pois as suas instalações fazem fronteira entre os dois contendores. Vários projecteis caem dentro do seu espaço, um dos quais fere um sargento de Marinha que, devido ao seu grave estado de saúde, é evacuado para a Austrália.

Note-se que os militares dos outros dois Ramos, estavam confinados à área do porto assim como o Governador alojado perto, numa residência particular. Unicamente a Marinha encontrava-se fora do perímetro de segurança.

Devido ao grande prestígio da Armada em Timor os seus marinheiros circulavam em toda a cidade completamente à vontade, sem qualquer interferência dos grupos em luta. Eram os únicos militares que andavam desarmados.

Esta situação mantém-se até 26 de Agosto, data em que o Governador e Comandante-Chefe ordena a saída de Díli. Às 21.15 desse dia, após terem sido enviadas as últimas mensagens para Lisboa e para Macau é desactivada aquela que foi a última voz de Timor em Portugal. Terminava assim, de um modo profundamente inglório, a actividade da rede das Estações Radionavais do Ultramar, projecto exemplarmente planeado, concretizado e mantido pela Marinha Portuguesa e que na verdade constitui uma das suas mais notáveis realizações.

AS COMUNICAÇÕES NA MARINHA DEPOIS DE 1975

Comunicação apresentada pelo académico
Armando Dias Correia, em 8 de Junho

RESUMO

Desde as primeiras experiências de comunicações sem fios a bordo do NRP *D. Carlos I*, realizadas na Baía de Cascais, em 26 de Maio de 1902, houve uma transformação enorme nas comunicações navais. A TSF marcou o século XX naval, a viragem do século fica associada ao fim do MORSE e o início do século XXI é marcado pela mobilidade, pelo acesso transparente aos serviços e aos sistemas em rede, onde e quando forem necessários.

Este documento insere-se num ciclo de duas conferências sobre a evolução das comunicações na Marinha, desde o seu início até à actualidade. A primeira conferência, desenvolvida pelo Contra-almirante Leiria Pinto, enquadrou o período desde a invenção da TSF até 1975. Esta segunda conferência centra-se nas evoluções registadas depois de 1975 até à actualidade.

Os momentos históricos mais marcantes depois da contracção do dispositivo naval, depois do 25 de Abril de 1974, são: a redução de 26 Estações Radionavais e 99 Postos Radionavais para apenas 2 Estações Radionavais, uma no Continente e outra nos Açores; a chegada das fragatas da classe *Vasco da Gama* que representou um salto tecnológico que se veio a reflectir nas comunicações e nos sistemas de informação; a implementação do projecto SINCOMAR que permitiu a substituição das centrais telefónicas analógicas por centrais digitais e a introdução do correio electrónico militar; a modernização da Rede de Comunicação da Marinha que assegura o acesso aos serviços e sistemas em rede, em terra e no mar; a activação do novo Centro de Comunicações da Marinha com um novo paradigma de junção, num mesmo espaço, do principal nó de comunicações de Comando e Controlo Terra-Terra e Terra-Navio com o centro de dados da Marinha; a recente criação do Centro de Operações Marítimas (COMAR), que precisa das comunicações para a partilha da informação e a subsequente geração de conhecimento situacional; e a modernização organizacional, que foi acompanhando a evolução da tecnologia, e que resultou, recentemente, na criação da Superintendência dos Serviços de Tecnologias da Informação (SSTI)¹, através da nova Lei Orgânica da Marinha publicada em 15 de Setembro de 2009.

¹ A LOMAR foi publicada no Diário da República, I Série, n.º 179, DL n.º 233/2009, de 15 de Setembro de 2009.

PALAVRAS-CHAVE

Comunicações, TSE, HF, MMHS, Rede, *Internet*, Intranet, Comando e Controlo.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a colaboração que me foi dada pelos seguintes oficiais:

CALM Leiria Pinto,

CALM Gameiro Marques,

CMG EMA Alves Francisco,

CTEN SEP Pinheiro da Silva,

CTEN EN-AEL Ludovico Bolas,

CTEN Vinhas da Silva.

APRESENTAÇÃO

Esta apresentação pretende identificar os marcos históricos relacionados com as comunicações navais registados após 1975. Desta forma, a apresentação vai ser desenvolvida em torno de datas que ficaram associadas a momentos marcantes da evolução das comunicações neste período.

1975 Retracção do dispositivo

Com o 25 de Abril de 1974 e o subsequente processo de descolonização, é iniciada a desactivação e abate das infra-estruturas ultramarinas, originando o encurtamento de toda a rede radiotelegráfica que então existia. Recorda-se que, em 1974, a rede radiotelegráfica da Marinha era constituída por 13 Estações Radionavais e 39 Postos Radionavais no continente e nas ilhas dos Açores e da Madeira, além de mais 13 Radionavais e 60 Postos Radionavais no Ultramar. No total havia 26 Estações Radionavais e 99 Postos Radionavais.

A implosão, que resultou do repatriamento, obrigou a uma redefinição estratégica do sector das comunicações, virando-se a Marinha essencialmente para os compromissos no espaço de interesse nacional e para as missões no âmbito da NATO.

1975-1985 A evolução tecnológica nas comunicações

Entre 1975 e 1985 registaram-se vários outros melhoramentos significativos em áreas como: a qualidade dos sinais; aproveitamento de novas técnicas e de novos procedimentos de tráfego; automatização dos Centros de Comunicações em terra e nos navios, e desenvolvimento de Feixes Hertzianos.

A primeira iniciativa que merece registo é a automatização do Centro de Comunicações da Armada (CCA) que viria a ser conseguido através da substituição do Centro de Mensagens manual por um automático, a que se viria a chamar ETARM - Equipa-

mento Telegráfico Automático de Retransmissão de Mensagens. O primeiro ETARM foi contratado em 1973 e começou a funcionar em 1975. Com ele a capacidade do CCA quadruplicou, ao mesmo tempo que o pessoal foi reduzido para um quarto. O ETARM I era um sistema em tempo real com 80 circuitos 25 a 75 bauds, podendo processar 13500 mensagens por dia. Os 80 canais serviam 27 utentes directos, 28 utentes indirectos, 11 canais estavam vagos, 6 canais eram para a radiodifusão e 8 canais serviam para gestão do sistema.

Neste período instalou-se uma rede de Feixes Hertzianos para a cobertura da área de Lisboa, para assegurar circuitos telefónicos e a ligação de teleimpressoras. Na Estação Radionaval Comandante Nunes Ribeiro substituíram-se os equipamentos a válvulas, transmissores e receptores, por equipamentos sintetizados, tendo sido instalados em Monsanto os emissores Marconi H1141-H1541, bem como novos tipos de antenas. As teleimpressoras Creed, Lorenz e Siemens T100 foram substituídas por teleimpressoras electrónicas T1000Z.

1975-1980 Substituição dos TX/RX em HF

Face à necessidade de substituir os equipamentos de transmissão e recepção em HF, a Marinha colocou à indústria nacional o desafio de conceber e produzir emissores de 1 kW. Para o efeito celebrou em finais de 75 um contrato de desenvolvimento, envolvendo 3 empresas: a Centrel, a Standard Eléctrica e a Plessey AEP.

Estamos a falar dos TX HF CEG - 1100 (1kW) e CEG - 440 (400W), cujo desenvolvimento terminou 1979. Estes emissores eram tecnologicamente avançados para a época, dispunham de amplificador de potência de estado sólido (400W e 1000W), controlo por microprocessador e sintetizador digital de frequências. Foram produzidas largas dezenas destes emissores e receptores, que equiparam tanto os navios como estações em terra. Alguns deles estão ainda em pleno funcionamento.

De 1978 a 1980 desenvolveu-se para a Marinha o Receptor LF/MF/HF CEG-2200, também controlado por microprocessador.

1976-1978 Criação da SSM e fim da DSEC

Em 1976, sendo Chefe do Estado-Maior da Armada o Almirante Souto Cruz, através do Decreto n.º 685/76, foi reestruturada a Superintendência dos Serviços de Material sendo extinta, ao fim de 54 anos, em 17 de Julho de 1978, a Direcção de Serviço de Electricidade e Comunicações (DSEC)² cujas funções foram repartidas da seguinte forma:

Área de Comunicações e Electrónica em Terra - Direcção de Infra-estruturas Navais;
 Área de Comunicações e Electrónica dos Navios - Direcção Geral do Material Naval – Gabinete de Estudos;

² Em 1924 foi criada a Direcção do Serviço de Electricidade e Comunicações (DSEC) na dependência dos Serviços Técnicos da Superintendência dos Serviços da Armada. Foi extinta em 1978 em resultado de uma profunda alteração na organização dos serviços (54 anos de existência).

Área de estudo, planeamento e doutrina de Comunicações e Electrónica - 6ª Divisão do EMA (6ª Divisão - Sistemas de comunicações, de comando e controlo), criada em 26 de Janeiro de 1977.

1976/77 Colocação de professores

Em 1976 o Serviço Mecanográfico da Armada assegurou os demorados e complicados trabalhos de análise e programação das rotinas que levariam à colocação dos professores agregados e efectivos do ano lectivo de 1976/77.

1978 Teleprocessamento

A Marinha adquiriu o primeiro computador IBM 360, com 32 KB de memória, em 1969. Em 1977 tinha um IBM 370/135 de memória virtual e iniciou-se assim a multiprogramação. Em 1978 iniciou o teleprocessamento, com a instalação de terminais remotos na Direcção de Abastecimento (DA) para o processamento remoto da IMA4³, acabando com a introdução de dados em fita perfurada, que depois era transportada para o Serviço Informático da Armada (SIA) para processamento diferido. Começaram assim as primeiras aplicações *online*, a partir desta altura nenhuma requisição à DA seria satisfeita se o requisitante não tivesse dotação que cubra o valor da requisição.

1979 Criação do SAI

O Serviço Mecanográfico da Armada, criado em 18 de Agosto de 1962, entregou o testemunho, em 19 de Setembro de 1979, ao Serviço de Informática da Armada (SIA), ficando na dependência hierárquica da Superintendência dos Serviços Financeiros.

1981-1985 Primeiro SICC

Em 1981, a CENTREL (actual EID) iniciou, com a colaboração da Marinha, o desenvolvimento do Sistema Integrado de Controlo de Comunicações (SICC) de 1.º geração, instalado no N.R.P. *Comandante Roberto Ivens* em 1983, e posteriormente nas restantes fragatas da classe *Comandante João Belo*, corvetas da classe *Baptista de Andrade* e N.R.P. *João Coutinho*.

12FEV1980 70º Aniversário do início das radiocomunicações na Armada

No dia 12 de Fevereiro de 1980 realizou-se na Academia de Marinha uma sessão comemorativa do 70º aniversário do início das radiocomunicações na Armada. O Almirante Sousa Leitão, Chefe do Estado-Maior da Armada, presidiu ao evento. Nesta sessão foi proposto que o dia 11 de Dezembro passasse a ser o Dia das Comunicações da

³ Instruções Mecanográficas da Armada.

Armada, em virtude de ter sido nesse dia que 1909, em termos de serviço, se trocaram as primeiras mensagens radiotelegráficas com um navio português, o cruzador *S. Gabriel* (por coincidência o padroeiro das Telecomunicações).

1985-1986 Evolução na Escola Naval

O ano de 1986 é marcado pela criação do curso de engenheiros navais do Ramo de Armas e Electrónica e pela instalação, na Escola Naval, de uma rede de microcomputadores PC 286. Assim, os trabalhos que os alunos em 1985 tinham de fazer no sistema informático central da Marinha, ou seja no mainframe, passaram a ser produzidos e impressos localmente.

1985-1991 Evolução na componente naval

A segunda metade da década de 80 foi fértil em decisões que viriam a determinar o início de um novo ciclo de desenvolvimento das comunicações e tecnologias associadas na Marinha.

A decisão de adquirir as fragatas da classe Vasco da Gama foi uma oportunidade para a indústria nacional desenvolver uma nova versão do Sistema Integrado de Controlo de Comunicações (SICC), incorporando lições aprendidas no desenvolvimento dos sistemas equivalentes para as Fragatas da Classe João Belo e as novas especificações da NATO.

Constituiu, ainda, desafio assinalável o desenvolvimento da arquitectura do parque de antenas de bordo tendo em vista a minimização do seu número face à sempre presente interferência electromagnética, ao espaço exíguo disponível no navio e ao número de transmissores e receptores que nele deveriam existir.

Por outro lado, a vinda dos navios desta classe introduz na Marinha, pela primeira vez, os sistemas de informação de Comando e Controlo e a automatização dos *tactical data links*.

1989-2003 Evolução da componente do serviço fixo - SINCOMAR

Em 1989 teve lugar a definição do SINCOMAR (Sistema Integrado de Comunicações da Marinha), que viria a culminar, em Janeiro de 2003, com assinatura de um contrato prevendo:

A implantação de uma rede RDIS, utilizada por todas as unidades da Marinha para comunicações de voz e dados;

A concretização de um sistema integrado de gestão da rede;

O desenvolvimento do ETARM II, para processamento e retransmissão automática de mensagens ACP127 na rede, cobrindo as unidades em terra e as radiodifusões para os navios.

O desenvolvimento do MMHS (*Military Message Handling System*), em paralelo com os trabalhos de especificação do que veio mais tarde a constituir o STANAG 4406.

O SINCOMAR motivou o início de um projecto similar ao nível do EMGFA e dos outros Ramos, denominado SICOM, o qual evoluiu e garante, hoje em dia, a interoperabilidade ao nível dos serviços de rede, comutação de voz e MMHS entre o EMGFA e os Ramos das Forças Armadas e aliados.

1991 Chegada das fragatas Vasco da Gama

A vinda das fragatas da classe Vasco da Gama foi um enorme desafio para a Marinha. Envolveu a preparação de todo o pessoal de bordo e a manutenção e administração dos novos sistemas.

A primeira fragata da classe Vasco da Gama foi entregue à Marinha no início de 1991 e cerca de 6 meses depois foi submetida, com a respectiva guarnição, ao *Basic Operational Sea Training* (BOST)⁴ no Reino Unido.

Esta decisão foi importante para a rápida adaptação das pessoas ao navio, permitindo alcançar elevados padrões de operação, administração e manutenção de sistemas. A cooperação da Marinha com a indústria nacional, nomeadamente com a EID, na área das comunicações, foi fundamental para vencer no exigente ambiente operacional do BOST.

O sistema integrado de comunicações foi sendo aperfeiçoado, tendo-se tornado uma referência não só no BOST como também no seio das marinhas NATO. Numa das recentes edições da revista *Naval Forces* escreve-se, a propósito da atribuição à EID de mais um contrato de fornecimento de um SICC para o novo navio da Marinha Holandesa, que o sistema de empresa portuguesa está progressivamente a tornar-se um *standard* nas marinhas da NATO.

1993 Criação da DAMAG

Em 1993, a administração superior da Marinha, consciente da importância dos Sistemas de Informação para o futuro da Marinha, criou, através da Lei Orgânica da Marinha (LOMAR), publicada em 1993, uma Direcção Técnica para a área das Tecnologias de Informação designada por DAMAG (Direcção de Análise e Métodos de Apoio à Gestão) basicamente como resultado da fusão do Serviço de Informática da Armada com o Centro de Investigação Operacional da Armada (CIOA). O Decreto-Regulamentar n.º 25/94, de 1 de Setembro, definiu a sua estrutura orgânica.

1994 Primeira ligação da Marinha à Internet

Em 1994 a DAMAG criou uma conta de ligação à Internet na Telepac. Recordar-se que Tim Berners-Lee tinha inventado o HTML em 1991 e o primeiro *browser Mosaic*, desenvolvido por Marc Andreessen, só foi disponibilizado ao mundo em Outubro de

⁴ Programa de treino muito completo e de alta exigência, sendo frequentado por várias Marinhas da NATO.

1993. Desta forma, a ligação à Internet da DAMAG era essencialmente para acesso a *Bulletin Board Systems* (BBS).

1994 Primeiro SATCOM

Em 1994 foi instalado o primeiro sistema de comunicações via Satélite nas fragatas da classe *Vasco da Gama*. Planeava-se, nessa altura, o primeiro comando português da SNFL (1995/1996). Os requisitos NATO na área dos sistemas de comunicação e informação exigiam, de entre outras coisas, a introdução, pela primeira vez na Marinha, de equipamentos de recepção e transmissão via satélite em SHF permitindo troca de informação com altos débitos binários. Era também requisito a utilização de um sistema de informação de comando e controlo chamado *Maritime Command and Control Information System* (MCCIS) para permitir ao Comandante no mar o acesso a informação disponibilizada pelo seu Comando Operacional. Relevante para a respectiva missão e contribuir com a informação compilada pelo navio para a visão global da área de interesse e assim para uma decisão mais fundamentada.

A utilização do MCCIS veio a revelar-se fundamental para que quatro anos depois a Marinha pudesse desenvolver doutrina sobre o seu emprego operacional e iniciar um programa de investimento tendo em vista a sua edificação como o sistema fundamental de comando e controlo da Marinha.

Assistiu-se, neste período, a uma enorme evolução de toda a componente naval e a um incremento das velocidades de operação dos serviços Navio-Terra-Navio e Navio-Navio, resultando na obsolescência da utilização do MORSE.

1995 Primeiro servidor Web e de Email

Em 1995, foram apresentadas as primeiras páginas HTML desenvolvidas na Marinha ao então Director da DAMAG⁵. No ano seguinte foi instalado um servidor *Web* e um servidor de *email* baseado em *Microsoft Mail*.

1996 Primeiro terminal MMHS

Em Novembro de 1996 iniciou-se a instalação na Marinha da rede piloto X400 e do primeiro terminal de operador do *Military Message Handling System*, abreviadamente MMHS. A Marinha foi pioneira na instalação deste correio electrónico formal e muito do sucesso se deve, mais uma vez, à colaboração participativa da Marinha com a indústria nacional no desenvolvimento destes novos sistemas. Ainda hoje essa diferença é visível já que a Marinha conta com 608 terminais de acesso instalados, o EMGFA com 331, o Exército com 14 e a Força Aérea com 54.

O MMHS da Marinha Portuguesa foi uma das três primeiras concretizações, a nível mundial, do STANAG 4406, a par das do Departamento de Defesa dos EUA e da

⁵ Contra-almirante EMQ Roque Martins

Marinha Norueguesa, tendo sido também um dos primeiros sistemas submetido com sucesso a testes de interoperabilidade coordenados pela NC3A da NATO MMHS.

1997 RCDM ou RCM2G

Em 1997 o sistema informático central da Marinha era constituído basicamente por três processadores IBM, dois de arquitectura S/370, série 4381 modelo R92 e um terceiro da mais recente arquitectura ES9000, série 9121 modelo 210, operando nos sistemas operativos VM/ESA e VSE/SP. Este sistema, englobava diversos periféricos, nomeadamente impressoras Laser, unidades de banda magnética, *cartridges* e disquetes, uma capacidade de armazenamento em disco de 35 *Gigabytes*, e uma rede de 400 terminais, dispersos por várias unidades da Marinha.

A rede de comunicação de dados era de arquitectura IBM SNA (controlada pelo software de comunicações ACF/VTAM), envolvia a utilização de diversos equipamentos e dispositivos nomeadamente, uma controladora de comunicações IBM3745-210, *gateways* para redes locais e sistemas de médio porte RISC 6000 e AS/400 e unidades de controlo IBM3174.

Os circuitos de dados que serviam os locais remotos eram todos analógicos e comunicavam à velocidade máxima de 19 200 bps. As redes locais em exploração e que estavam ligadas ao Sistema Central, eram Token-Ring a 4 e 16 Mbps e Ethernet e os sistemas operativos de rede eram *Netware* 3.11, 3.12 e 4.1, IBM *Pc Lan* e *Windows for WorkGroups*. Existiam várias outras redes locais que não estavam ligadas ao sistema informático central.

A modernização efectuada entre 1997 e 1998 consistiu na criação de um nó de área dentro da BNL, na Direcção de Abastecimento, ligado a 2 Mbps à controladora de comunicações IBM3745. Na BNL foi estendida fibra óptica em estrela até às principais unidades, incluindo também a Escola Naval, o Arsenal do Alfeite e a SECMAR que ficavam fora da Estação Naval.

1997 MOST4

O *Message Oriented Service Technology for Ships for Ships* (MOST4 *Ships*), foi lançado em 1997 e encontra-se instalado em 35 navios, dois dos quais da Marinha da Lituânia.

MOST4, Sistema automático de processamento de mensagens, é caracterizado por um conjunto de ferramentas que reduzem a carga e complexidade associada às tarefas tradicionais de gestão e manuseamento de mensagens radiotelegráficas a bordo. Possuindo um elevado grau de automação, o sistema reduz as tarefas do operador e a probabilidade de ocorrência de erros operacionais e administrativos. Contribui também para a redução do número de operadores de comunicações necessários a bordo. O “MOST4 *Ships*” processa as mensagens radiotelegráficas recebidas e transmitidas pelos canais RTTY do navio, suportando a operação simultânea dos seguintes circuitos lógicos: Radiodifusões

de Área (BCA); Radiodifusão de Força (BCT/TX, BCT/RX); Circuitos Navio-Navio (NN); Circuitos Navio-Terra (NT); Circuitos de Formato Livre (TTY); Circuito Terra-Terra (TT), utilizado quando o navio está atracado.

1997 GT-MODCOM

Em 1997 a gestão superior da Marinha decidiu que era necessário identificar, de uma forma global, integrada e objectiva para onde se devia evoluir na área das comunicações. Foi assim criado um grupo de trabalho denominado GT-MODCOM que efectuou uma análise sobre todos os aspectos relacionados com as Comunicações móveis e as Estações Radionavais, tendo sido apresentadas 60 recomendações, algumas das quais estiveram na origem de profundas modificações organizacionais na Marinha na área das Tecnologias da Informação e da Comunicação e de projectos no âmbito das comunicações móveis e Estações Radionavais.

Do seu importante trabalho realça-se a conclusão de que as 6 Estações Radionavais da Marinha existentes podiam, através de modernização e automação, ser substituídas por apenas 2, uma no Continente e outra nos Açores. Foi nesta sequência que se iniciou o projecto de modernização e automatização das Estações Radionavais.

Uma outra conclusão importante do GT-MODCOM foi a necessidade de modernizar a estrutura organizacional da Marinha na área das tecnologias de informação e comunicação, entre outras medidas havia que quebrar a separação entre as comunicações, da responsabilidade da Divisão de Telecomunicações da Direcção de Infra-estruturas, e os sistemas de informação, da responsabilidade da DAMAG e a gestão da informação, que se percebeu ser um bem importante da Marinha, a cargo do EMA.

Em 1997 o GT-MODCOM recomendou um conjunto de medidas que levariam à modernização e automatização das ERN, designadamente: o aumento da oferta de serviços aos navios portugueses e aliados quer na diversidade quer na rapidez e fiabilidade, a modernização dos equipamentos de transmissão, recepção e parque de antenas, decorrente da necessidade de implantação de novas tecnologias e, face à obsolescência logística de equipamentos, a redução dos custos de funcionamento através da concentração de meios e aumento dos índices de automatização. Estas recomendações mereceram a concordância do ALM CEMA e, em 1999, foi criado o GP-RADNAV, na dependência do VALM SSM, para efeitos da concretização do projecto, o qual viria a ter um papel preponderante no seu desenvolvimento, cujo início ocorreu em 2000.

2001 Criação da DAGI-CE, DITIC-CE e DIVCOMSI

Assim, em 2 de Julho de 2001, foi implementado um novo modelo organizacional que consagrou a existência de um órgão de doutrina, política e planeamento para as comunicações e sistemas de informação (Divisão de Comunicações e Sistemas de Informação do Estado-Maior da Armada), um outro, a Direcção de Análise e Gestão de Informação – Comissão Eventual ou DAGI-CE, sucedâneo da DAMAG e cujo pro-

pósito fundamental era o tratamento científico e sistemático da informação com vista, entre outros, à normalização dos dados e à produção de indicadores de gestão e um terceiro, a Direcção das Tecnologias de Informação e Comunicação – Comissão Eventual ou DITIC-CE, para endereçar a concepção, desenvolvimento e manutenção de projectos e sistemas na área das tecnologias de informação e comunicação.

2001-2002 Navio chefe da SNFL

O aprontamento das Fragatas da Classe *Vasco da Gama*, na área das Comunicações e Sistemas de Informação, para o desempenho, pela segunda vez, das funções de navio chefe da SNFL, de Março de 2001 a Abril de 2002, colocou requisitos ainda mais exigentes do que na oportunidade anterior, 5 anos antes. Foi necessária maior largura de banda para assegurar um maior número de serviços.

Foi assim necessário incrementar a capacidade SATCOM da Marinha tendo-se adquirido um terminal SATCOM UHF, um novo terminal SATCOM SHF e actualizado o existente. O navio passou a ter acesso facilitado à informação disponibilizada pelos centros de decisão em terra, passou a ter acesso ao MCCIS e acesso à NSWAN, assim como acesso à Internet, à Intranet da Marinha e circuitos de voz ligados à rede telefónica da Marinha.

Importa aqui referir também o enorme salto que se deu com a introdução dos *modem's* PSK nas comunicações navais em HF, permitindo passar-se de velocidades abaixo dos 1200 bauds (*standard* adoptado pela Marinha) para velocidade de 9600 bauds, num conceito em que a velocidade “mais adequada” era a estabelecida automaticamente pelo próprio modem.

2001-2005 Projecto BRASS

Em 2001, por ocasião de uma reunião do Maritime Working Group (MWG), no Estoril, foi efectuada a apresentação do projecto BRASS (*Broadcast and Ship-to-Shore System*) nacional, tendo sido suscitada, pela NATO, a possibilidade da sua harmonização com o projecto equivalente da NATO em Oeiras, através da adopção de um conceito de partilha de equipamentos.

Em nova apresentação ao MWG, ainda em 2001, em Madrid, este grupo NATO deu o seu acordo de princípio ao projecto, o qual veio a ser sancionado pelo ex-SACLANT⁶, em 5 de Julho de 2001.

Em 2002 foi submetido o documento de candidatura a co-financiamento NATO - *Type B Cost Estimate* (TBCE) - o qual foi apresentado pela Marinha ao *Working Group of National Technical Experts* (WGNTe).

A divisão de custos foi acordada com o ratio 56% NATO e 44% Portugal, quer na sustentação quer no investimento, bem como a utilização, pela Marinha, de equipamentos e infra-estruturas NATO existentes nos locais de transmissão e recepção de Coína e Fonte da Telha, respectivamente.

⁶ *Supreme Allied Command of Atlantic.*

Em paralelo foi desenvolvido com a NATO o *Memorandum Of Understanding* (MOU) associado ao projecto, o qual mereceu a concordância do Ministro de Estado e da Defesa Nacional e do SHAPE⁷ e foi assinado em 14 de Outubro de 2003.

A configuração das ERN sintetiza-se, para o Continente, na partilha dos mesmos equipamentos nos locais de transmissão e recepção (Coina e Fonte da Telha respectivamente), por centros de controlo ACMS⁸ NATO em Oeiras e Marinha no Alfeite.

Para os Açores, apenas os ACMS nacionais o poderão fazer, mas mantendo-se, não obstante, a partilha de equipamentos com a NATO.

A associação do projecto nacional com o projecto NATO perspectivou, desde logo, mais-valias para ambas as partes, designadamente: na redução do número de equipamentos necessários aos requisitos de ambas as partes (i.e. em vez de se adquirirem 63 transmissores, serão apenas necessários 43, mais 34 receptores e 38 antenas); na partilha dos locais de transmissão e recepção; na partilha dos custos de sustentação de infra-estruturas comuns no Continente e de todos os transmissores, receptores, antenas e equipamentos associados (i.e. *modem's*, matrizes de antenas, redes, etc.) quer no Continente quer nos Açores.

Com a concretização do projecto foi previsto que a ERN *Comandante Nunes Ribeiro* deixaria de ter utilização no âmbito das comunicações navais e o CCCA daria lugar ao Centro Comunicações da Marinha (CCM), em edifício a construir de raiz no Alfeite. As infra-estruturas de transmissão e recepção dos Açores foram planeadas para ficarem localizadas na Ilha de São Miguel.

As ligações entre os centros de controlo e as infra-estruturas de transmissão e de recepção associadas foram planeadas para serem asseguradas através do SICOM, financiado pela LPM do EMGFA.

No respeitante a recursos humanos, antevia-se a redução de 125 efectivos.

No que concerne aos impactes em unidades da Marinha, no Continente perspectiva-se: a extinção da ERN *Comandante Nunes Ribeiro* e do Centro de Comunicações do Alfeite; a criação de um centro de mensagens para apoio às Instalações Centrais de Marinha; e a transferência do CCCA para o novo centro a edificar na BNL (1ª pedra foi colocada em 18 de Setembro de 2003, em cerimónia presidida pela ALM CEMA);

Quanto aos Açores, previa-se a transferência da ERN para São Miguel, permanecendo o actual centro de comunicações junto ao Comando de Zona Marítima dos Açores.

2002 Início NAVTEX Nacional

No âmbito do *Global Maritime Distress and Safety System* (GMDSS), a Marinha radiodifunde o serviço NAVTEX Internacional (em língua inglesa) com Informação de Segurança Marítima. No início do ano 2002 foi iniciada a transmissão do NAVTEX NACIONAL (em língua Portuguesa) o que representou um avanço de 3 anos em relação ao recomendado pela IMO (1 de Janeiro de 2005).

⁷ *Supreme Headquarters Allied Powers Europe.*

⁸ *Automatic Control & Monitoring System.*

2004-2007 Projecto RCM3G

Em 2004 iniciou-se uma nova era nas comunicações da Marinha, identificamo-la por RCM3G. Deu-se o nome 3G, como referência a terceira geração, tendo por base a ideia de que houve uma primeira geração até 1987 simbolizada pelos terminais verdes 3270 do mainframe e pelas centrais telefónicas analógicas. De 1987 a 2004 houve uma nova geração simbolizada pela existência de várias redes separadas e pelo projecto SINCOMAR que implementou uma rede telefónica digital e a rede MMHS. Neste período a DAMAG introduziu a Rede de Comunicação de Dados da Marinha com um servidor web e correio electrónico. Foram também sendo implementadas redes locais não estruturadas, algumas delas ligadas a um nó central onde estava o mainframe e os servidores *web* e *email*.

A nova geração iniciada em 2004, RCM3G, inova por ter como objectivo criar uma rede única, fiável, segura, de grande velocidade em cima da qual corram os diversos serviços disponíveis. Marcam esta nova geração essencialmente o facto da Voz e do MMHS passarem a funcionar em cima desta rede única.

Também é de referir os testes realizados a bordo da Baptista de Andrade, com os novos transreceptores, e que permitiram confirmar a possibilidade dos navios sobre HF acederem ao portal Intranet e ao correio electrónico.

No paradigma da RCM3G⁹, pretendia-se, sumariamente, que a RCM chegasse a todos os locais onde há unidades da Marinha, em terra ou no mar. Foi criada uma rede alargada de alta velocidade a interligar todas as unidades dentro da Base Naval de Lisboa, assim como na margem norte, e foram criadas redes locais estruturadas em praticamente todas as unidades da Marinha. Foi activada a ligação à rede intranet do MDN, do EMGFA, do Exército e da Força Aérea

Salienta-se que era também um grande objectivo assegurar, a partir do mar, o acesso aos serviços disponibilizados sobre a Rede de Comunicação da Marinha. Existia o acesso via SATCOM mas pretendia-se também essa capacidade, com as limitações inerentes, via HF e VHF. Este passou a ser um dos grandes objectivos do GPI-MCNAV.

Em 2004 havia comunicação de dados a 2 Mbps para grande parte das unidades dentro da estação naval, para a Escola Naval e para a SECAMAR. Na margem norte havia ligação a 2 Mbps para o IH, as INA, o ISNG e HM. Não havia, por exemplo, ligação em rede a partir do Comando do Corpo de Fuzileiros, da ETNA e da Base de Fuzileiros.

Esta realidade mudou radicalmente em 3 anos, graças à grande iniciativa da DITIC e aos financiamentos que conseguiu via LPM da Marinha e em especial da LPM do EMGFA.

Foi criada na Base Naval uma nova rede em fibra óptica a interligar todas as unidades. Esta nova rede tem uma estrutura principal (de core) constituída por três nós ligados a 2,5 Gbps entre eles. Na BNL foram criados 4 nós de distribuição, dois na estação naval e outros dois na área da ETNA e CCF. As redes locais constituem o nível de acesso que

⁹ CI nº 100 do Chefe da Secção do Domínio de Rede, de 21 de Outubro de 2003.

tem sempre ligação a dois nós de distribuição. Há assim redundância no acesso à RCM por dois caminhos possíveis e a dois nós de distribuição redundantes diferentes. Na BNL passaram-se 50 km de fibra óptica e mais 23 km para ligar os novos 37 pontos de acesso cais. Em cada uma destas caixas há duas ou três fichas *in-port* num total de 96 fichas hermafroditas de standard NATO. Através destas novas ligações já há mais de uma dúzia de navios a acederem à Internet, à Intranet e à NSWAN a 1Gbps. Os navios, pelo menos na BNL, passaram a ter os mesmos serviços de uma unidade em terra.

Os navios com capacidade SATCOM também têm acesso aos mesmos serviços no mar.

Os navios passaram a ligar-se aos Ponto de Acesso no Cais (PAC's) com um cabo de fibra óptica enrolado num sarilho que a DITIC desenhou, aliás o PAC também foi desenhado pela DITIC. Foram adquiridos 40 cabos umbilicais de fibra óptica para a ligação dos navios aos PAC. Este projecto foi sendo coordenado com a DN para que os navios tivessem a infra-estrutura de bordo compatível.

Na margem norte ligaram-se praticamente todas as unidades a 1Gbps, desde o HM, ao IH, DSP, ex-ISNG, AGM, etc. Foram ligadas unidades que sempre estiveram isoladas como a BCM, o MM, o ISN, o AVG, CP Lisboa, etc. Nalguns casos usaram-se soluções verdadeiramente imaginativas.

2005 Anel SW

Em 2005 instalou-se o novo Anel SW que consiste em radiolinks entre a BNL, INAZ, EF, PENALVA, F. Telha e COMNAV. Este novo conjunto de 6 radiolinks permite ao CCM e à NATO transmitirem a partir de Penalva e receberem navio-terra a partir da Fonte da Telha. Esta nova infra-estrutura permitiu também a ligação das INAZ, EF, DMNL, oficinas das ATTM, e COMNAV à RCM a boa velocidade.

Os radiolinks entre a BNL e as ICM, assim como entre a BNL e a EH, também são novos. A maior parte deste financiamento obtivemo-lo do EMGFA-DICSI.

Na margem norte o SICOM instalou o chamado anel de Lisboa do SICOM em que os nós desta rede comunicam a 10Gbps. Este anel permite a ligação ao CDD onde estão os novos servidores do SIG. É através deste anel que conseguimos ver os portais dos outros ramos e a troca de correio electrónico. Nós conseguimos que o EMGFA-DICSI nos colocasse um nó adicional na BNL e assim conseguimos ligar, através de uma fibra óptica que passa pela ponte, a BNL à margem norte a 1Gbps. Foi também pedida uma ligação do COMNAV à Rede de Comunicação da Marinha a 1Gbps. O COMNAV passou a ter 3 ligações físicas à RCM.

18SET2005 Activação do CCM

No dia 18 de Setembro de 2005, 3 anos depois do lançamento da primeira pedra, às 0001, iniciou-se a progressiva migração de serviços e funcionalidades, do Centro de Comunicações e Cifra da Armada (CCCA), do Centro de Comunicações do Alfeite

(CCALF) e da Central Receptora de Algés (CRX-Algés) para o Centro de Comunicações, de Dados e de Cifra da Marinha. Passaram a ser operados a partir do CCM os seguintes sistemas e funcionalidades:

ETARM III e serviços associados, que garantem a comunicação com as unidades que utilizam o protocolo ACP 127;

A irradiação, compilação e monitorização das radiodifusões X110/X110S e P11G/P11GS, ambas em PSK, anteriormente geridas do CCCA;

O serviço N-T, assegurado até então em Algés, passou a ser efectuados no CCM. Para o efeito foram activados 4 circuitos N-T em PSK e circuitos N-T-N em RATT e voz;

Radiodifusão de Porto P75A em UHF, para assegurar o serviço de mensagens para os navios atracados na BNL;

A emissão do NAVTEX em Inglês e Português, anteriormente feita do CCCA;

O CCM passou a funcionar como nó principal da rede MMHS da Marinha, tendo sido colocados em funcionamento 2 servidores de rede, 1 servidor de configurações, 1 Gateway MMHS/ACP127, 1 servidor de arquivo, 4 terminais de operador e 6 servidores de domínio;

Registo e arquivo electrónico das informações relacionados com os serviços referidos; Execução de operações criptográficas off-line.

2006 Ligações Anel Sul

O Comando da Zona Marítima do Sul estava ligado à RCM a 2Mbps e adicionaram-se, em 2006, mais 2Mbps para a Internet. Foi também activada uma ligação de 2Mbps até ao PAN Portimão. Ficou o objectivo a ligação posteriormente dos navios através de um PAC a instalar.

A partir da Arrábida também foi possível instalar um novo radiolink até à capitania de Setúbal. Assim como também foi pedida a colaboração ao EMGFA-DICSI para financiar a mudança do radiolink que ligava a Apúlia a Ver-o-Mar e que agora está instalado entre a Arrábida e PAN Tróia. Esta ligação possibilitou a posterior ligação dos navios à RCM a partir de Tróia.

2006 Modernização comunicações na Madeira e criação do CCMA

Relativamente à Madeira, o EMGFA-DICSI modernizou em 2006 o radiolink entre ilhas e abrindo-se a expectativa de vir a ligar a 2Mbps a Capitania de Porto Santo à RCM no âmbito do projecto do novo radar para a FAP.

A cobertura VHF fonia foi melhorada com a instalação de um VHF novo no Pico da Silva, outro na Ponta do Pargo e outro em Porto Santo comandados remotamente do CCMA. Há um quarto VHF em Porto Santo comandado remotamente da Capitania de Porto Santo.

A DITIC modernizou e automatizou a Estação Radionaval de Porto Santo, que deu lugar ao Centro de Comunicações da Madeira. Os emissores e os receptores HF que estão em Porto Santo são comandados remotamente do Centro de Comunicações da Madeira através de uma aplicação desenvolvida pela DITIC.

2006 Ligação por fibra óptica entre CZMN – CP Leixões

A ligação entre o CZMN, o Centro de Comunicações de Leixões e a Capitania de Leixões, numa distância de cerca de 1,5Km de distância, foi renovada em 2006 através da passagem de uma nova fibra óptica que obrigou a construir condutas. Projecto foi financiado pelo EMGFA-DICSI.

2007 SICOM Anel Continente Norte

O concurso internacional para a implementação do Anel Continente Norte foi lançado no primeiro trimestre de 2007 e encontra-se actualmente em implementação. Quando estiver implementado, irá permitir à Marinha boas comunicações para o CZMN, CC Leixões e CP Leixões.

Trata-se de uma rede de *radiolinks*, em anel, a interligar as seguintes localidades (basicamente em unidades militares): Lisboa, Montejunto, Tancos, Lousã, Caramulo, Santa Helena, Marão, Santa Marta (extensão a Braga), Serra do Pilar (extensão Apúlia), Bom Pastor (QG Porto), Espinho, Ovar, S. Jacinto, Boa Viagem, Facho (extensão Monte Real), Serra dos Candeeiros, Montejunto (Exército) e Lisboa.

O projecto deverá estar concluído no primeiro semestre de 2011.

2007 Modernização comunicações em Ponta Delgada

Foram instaladas novas redes locais estruturadas nas capitánias e delegações marítimas dos Açores e em Porto Santo. Em Ponta Delgada o EMGFA-DICSI instalou fibra óptica que passa pelas unidades da Marinha o que permitiu à DITIC adquirir e instalar equipamentos de rede para ligar a Polícia Marítima no Cais, a residência do Almirante Comandante da ZMA, Santa Rita, as oficinas do CZMA e a POLNATO Delgada.

O EMGFA-DICSI substituiu o *radiolink* entre S. Miguel e a Terceira e previa-se a activação de uma ligação de 2mbps do CZMA até à ERN Horta e outra do CZMA até à Capitania da Praia da Vitória.

Nos Açores os VHF identificou-se que os VHF eram antigos e que a cobertura tinha algumas área de sombra que era necessário colmatar. Situação que tem estado a ser corrigida pela DITIC em colaboração com o COMNAV e a DGAM.

Em Ponta Delgada ligou-se, em 2007, uma consola AIS cedida pela APSM no MRCC Delgada. Criou-se um Ponto de Acesso Cais para a corveta se ligar à RCM, assim como se planeou a ligação de 2 PAC's no cais POLNATO.

2006 Domínio único marinha.pt e os novos serviços de rede

Com a ligação lógica de todos os PC's num domínio de rede único marinha.pt conseguimos aplicar centralmente uma política de segurança comum e assegurar actualizações de sistemas operativos e os antivírus. A existência deste domínio único e o registo dos utilizadores numa única base de dados, o directório marinha.pt, permitiu os automatismos de actualização da unidade e do posto bem como assegura a mobilidade de utilizadores. Com esta validação centralizada conseguimos também que seja preciso apenas um login para acesso aos vários serviços e aplicações disponíveis.

Actualmente há mais de 7200 computadores em rede e no directório de utilizadores estão criadas mais de 16000 contas de utilizador. São mais de 10200 as contas de correio electrónico individuais e quase 2600 as institucionais.

Os dados dos serviços secretos que correm também em cima da RCM são protegidos por máquinas de cifra IP.

Um dos novos serviços disponibilizados sobre a Rede de Comunicação da Marinha, a Telefonia IP. A telefonia IP foi a solução encontrada para dar resposta à falta de técnicos de redes telefónicas e à obsolescência logística das centrais telefónicas que, por terem quase duas décadas, estavam progressivamente a ter custos de manutenção muito elevados.

A Marinha tem actualmente uma rede telefónica com 27 centrais telefónicas digitais ligadas ao EMGFA, aos outros ramos das forças armadas e aos operadores públicos. Desde 2004 que os investimentos nesta rede se confinam à manutenção, porque o serviço de voz tem vindo a ser migrado para telefonia IP sobre a Rede de Comunicação da Marinha. Actualmente há cerca de 4000 telefones tradicionais e 2400 telefones IP.

2007-2010 VPN Autoridade Marítima e VPN Faróis

Criação da *Virtual Private Network* (VPN) da Autoridade Marítima, em 2007, permitiu a ligação das Capitánias, Delegações Marítimas e Postos de Polícia Marítima à Rede de Comunicação da Marinha e possibilitou a disponibilização, de forma centralizada, dos vários serviços e é uma infra-estrutura essencial para a edificação do Sistema de Informação Integrado da Autoridade Marítima (SIAM);

Em 2009 edificou-se a fase II com a sua extensão da VPN aos faróis, estações salvavidas e postos de balizagem.

2007 Primeira videochamada entre ALM CEMA e os CZM

Em 30 de Maio de 2007 realizou-se no EMA o primeiro briefing que incluiu a participação dos Comandantes da Zona Marítima do Norte, Açores e Madeira por videochamada.

2008 COMAR

O projecto do COMAR foi um desafio importante para a DITIC já que além das tecnologias de informação e comunicação pretendia-se a fusão de informação de forma a gerar conhecimento situacional do espaço envolvente.

2009-2010 Comunicações para os navios SNMG1

O novo comando por parte de um oficial general português da *Standing NATO Maritime Group 1* (SNMG1), de xxx a yy de Janeiro de 2010, requereu da DITIC grande empenhamento quer na preparação quer de apoio durante o período da missão.

Foi estabelecido o acesso ao *Combined Enterprise Regional Information Exchange System* (CENTRIXS) e a sua disponibilização aos navios, designadamente aos que integraram a SNMG1. Este facto, que permitiu o acesso a informação operacional e de *intelligence* fundamental ao desempenho das missões, foi um desafio assinalável uma vez que a fonte da informação é um centro de fusão no Hawai enquanto que o local de ligação da nossa rede ao serviço Centrix se fazia no USEUROCOM em Estugarda.

2009 Projectos recentes

Em 2009 foi edificada a componente de CSI da célula portuguesa da Força Marítima Europeia (EUROMARFOR).

Estabeleceu-se a primeira fase do Sistema de Informação do Centro de Operações Portuárias (COP-BNL).

Implementou-se o sistema *Automatic Identification System* (AIS), incluindo a capacidade *Warship* (W-AIS), permitindo a obtenção e fusão da informação relacionada com a identificação dos navios no mar.

Foi edificado o Centro de Operações de Rede (CORE), onde é assegurada a administração da Rede de Comunicação da Marinha (RCM), com capacidade de monitorização e intervenção remota nos vários nós e segmentos da rede.

Foi modernizada a Rede de VHF Militar, aumentando a cobertura no continente e, através de uma consola de gestão via RCM (IP), a possibilidade de comutar as comunicações entre todos os rádios que fazem parte da rede.

Foram concluídas as ligações previstas no âmbito do projecto *In-Port Communications*, que permitem a ligação dos navios à Rede de Comunicação da Marinha (RCM) como qualquer outra unidade da Marinha, quando atracados na BNL, Cais de Leixões, Cais Militar do Portinho da Costa, PAN Tróia, PAN Portimão, no cais de atracação da corveta em Ponta Delgada e no Funchal a que acresce o cais de Olhão, local onde o patrulha em serviço no CZMS atraca com bastante regularidade.

Foi modernizado o ETARMIII. Este sistema irá ser substituído no âmbito da implementação do BRASS, porém, devido à sua avançada obsolescência, foi necessário fazer o seu upgrade para que pudesse continuar a funcionar até à edificação do BRASS.

Foi instalado, no âmbito de um projecto-piloto, de um novo interface homem-máquina de MMHS no Comando Naval.

Foram instalados novos Rádio links de forma a aumentar a cobertura ou a redundância do acesso à RCM, designadamente na CP Lisboa, na Doca da Marinha e entre o CORE e Monsanto.

Foi implementada a capacidade de VTC (IOC) em HD entre o EMA e o COMAR.

Foi instalada uma solução de gravação de chamadas telefónicas (IP e não IP) no MRCC Lisboa, no MRCC Ponta Delgada e no RSCC Funchal.

Continuou-se a migração do serviço de voz para VoIP. Nos últimos 2 anos foram instalados cerca de 1000 novos telefones IP.

Foi edificada a componente CSI da Sala de Situação do Almirante CEMA (IOC).

Foi feita a definição da arquitectura técnica das soluções de CCTV e Controlo de Acessos a implementar na Marinha e a concretização de alguns projectos em concreto, designadamente na BNL, na ETNA e em algumas Capitanias (CCTV) e na UAICM e DMNL (Controlo de Acessos).

2009 Criação da SSTI

Em 2009 a Marinha, através da nova Lei Orgânica da Marinha publicada em 15 de Setembro de 2009, criou a Superintendência dos Serviços de Tecnologias da Informação (SSTI)¹⁰ para valorizar a informação na Marinha como um recurso fundamental para a organização no âmbito dos processos de tomada de decisão.

2004-2010 Evolução da Doutrina CSI

Desde de 1975 que a produção de doutrina tem tido uma tónica mais acentuada na área das comunicações. No âmbito da Divisão de Comunicações do EMA foi elaborado um elevado número de publicações, algumas com revisões, consequentemente novas edições, produzidas amiúde.

No âmbito da doutrina de Comunicações e Sistemas de Informação (CSI), actualmente estão em vigor 9 PCA (Publicações de Comunicações da Armada) e 8 ICA (Instruções de Comunicações da Armada). Todas estas 17 publicações em vigor foram promulgadas entre 1999 e 2008, com excepção de 1 que tem data de promulgação anterior. Este facto denota um esforço constante em manter actualizado os conceitos e a doutrina da Marinha nesta área.

Estas publicações em vigor regulam entre outros aspectos a promulgação da própria doutrina, doutrina para a Intranet e Internet na Marinha, doutrina para os Sistemas de Informação de Comunicação Automatizadas (SICA) na Marinha, conceito de implementação dos SICA no Domínio do Utilizador (DU), conceitos de Comunicações e Sis-

¹⁰ A LOMAR foi publicada no Diário da República, I Série, n.º 179, DL n.º 233/2009, de 15 de Setembro de 2009.

temas de Informação (CSI) de diversos meios e sistemas, organização das comunicações de carácter fixo e móvel e instruções variadas no âmbito das comunicações e sistemas de informação, que apesar de não terem natureza doutrinária nem conceptual, são de tal maneira abrangentes relativamente a toda a Marinha que foram naturalmente acolhidas pelo EMA que as fez promulgar pelo ALM CEMA.

2010 ERN Açores e o futuro do NAVTEX

O programa de Modernização e Automatização das ERN viu recentemente resolvido o impasse da assinatura do contrato do projecto BRASS. Este projecto, uma vez concretizado, permitirá desactivar a ERN Horta e desta forma encerrar o processo de racionalização de recursos iniciado em 2004 com a automatização da ERN Porto Santo.

Com um prazo de execução de 26 meses, o BRASS prevê a instalação de equipamentos de HF de suporte ao serviço de mensagens formais para as unidades operacionais, baseado em ACP 127. Contudo, está em análise na DGAIED uma proposta da Marinha para a migração do sistema de processamento de mensagens ao *Automated Control and Management System* (ACMS) para MMHS e desta forma iniciar uma transformação nos serviços disponibilizados às unidades operacionais, que será despoletado com disponibilização de MMHS táctico para as mensagens formais mas que será o motor de todos os demais serviços de rede.

Em complemento ao programa de racionalização dos recursos rádio na manda de HF, está em curso o concurso público internacional para a modernização do serviço NAVTEX e que permitirá um aumento significativo da qualidade do serviço, da cobertura e uma flexibilização e eficiência na sua operação e monitorização. Assim, está previsto instalar estações de difusão e monitorização no continente, Madeira e Açores, sendo estas últimas co-localizadas com os locais de transmissão e recepção do BRASS, naquele arquipélago.

Desafios futuros

O futuro irá pautar-se pela procura de soluções para fazer face à sempre crescente exigência de largura de banda e de mobilidade. Os utilizadores vão precisar de estar ligados onde quer que estejam e vão querer aceder e disponibilizar conteúdos com segurança e com facilidade.

No que concerne as unidades navais, embora o segmento SATCOM seja o fundamental é necessário continuar a explorar as potencialidades do HF que é o segmento sobre o qual podemos ter total autonomia.

Em terra é de esperar a progressiva introdução de serviços colaborativos visando o incremento da eficiência dos processos de trabalho na Marinha, e um enfoque nos sistemas que permitam aferir, em tempo quase real, se os objectivos estabelecidos estão a ser alcançados. A continuação do desenvolvimento do sistema de C2 para apoio a todas as operações marítimas, sejam elas de cariz militar ou de cariz não militar será um desígnio

que se irá prosseguir, não só através da dotação de uma capacidade efectiva de fusão e análise de informação como também através da replicação do conceito, embora à devida escala, às diversas salas de situação do CZMA, CZMM, CZMN e CZMS.

No mar, e com a introdução progressiva dos novos equipamentos de comunicações em HF, as unidades navais acederão a serviços mais sofisticados que trará ao Comando um incremento no conhecimento situacional do espaço marítimo que envolve a unidade naval, permitindo, igualmente, o acesso a serviços de correio electrónico informal e páginas Web especialmente desenvolvidas para aquele propósito.

O passado mostra que a ligação à indústria foi proveitosa para o País e para a Marinha em particular, pelo que deverá ser incentivada esta ligação frutuosa.

Evoluímos muito em pouco tempo, mas os desafios ainda são enormes. Falei de tecnologia, no futuro falar-se-á de informação. Termino lembrando as pessoas, porque são elas que têm a capacidade de sonhar e o poder de realizar.

O APOIO NAVAL NA VIAGEM TRANSATLÂNTICA DE 1922

Comunicação apresentada pelo académico
Rui da Costa Pinto, em 15 de Junho

Estudo comparativo dos diferentes Relatórios da Viagem Aérea Lisboa - Rio de Janeiro relativamente ao apoio naval prestado

Das fontes que tratam da viagem transatlântica constam as seguintes:

CABRAL, Sacadura e COUTINHO, Gago - **Relatório da Viagem Aérea Lisboa - Rio de Janeiro**. Lisboa: Centro de Estudos da Marinha. 1972.

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. Nº8 (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”. CABRAL, Sacadura e COUTINHO, Gago – **Relatório da Viagem Aérea Lisboa – Rio de Janeiro**. Lisboa: Centro de Estudos da Marinha. 1972.

“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 vários pessoal especializado sob as ordens do chefe das oficinas do Centro de Aviação Marítima, 1º 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”. CABRAL, Sacadura e COUTINHO, Gago – **Relatório da Viagem Aérea Lisboa – Rio de Janeiro**. Lisboa: Centro de Estudos da Marinha. 1972.

“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 – **Relatório da Viagem Aérea Lisboa – Rio de Janeiro**. Lisboa: Centro de Estudos da Marinha. 1972.

“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.” MUSANTY, João Augusto de Oliveira – **Cruzador Republica: relatório Missão de Apoio à travessia aérea Lisboa - Rio de Janeiro de 25 de Março a 17 de Junho de 1992**. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha. 2006.

“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 17horas 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 – **Cruzador República: relatório Missão de Apoio à travessia aérea Lisboa – Rio de Janeiro de 25 de Março a 17 de Junho de 1992**. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha. 2006.

“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 escalor 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.”

CABRAL, Sacadura e COUTINHO, Gago - **Relatório da Viagem Aérea Lisboa - Rio de Janeiro**. Lisboa: Centro de Estudos da Marinha. 1972.

“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 - **Relatório da Viagem Aérea Lisboa - Rio de Janeiro**. Lisboa: Centro de Estudos da Marinha. 1972.

“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 vite-los que, á cautela, tínhamos metido durante as poucas horas que nos demorámos na Praia.” 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 1992**. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha. 2006.

“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 con-

junto de penhascos escarpados e sem recursos o pessoal que para lá desembarcar e por tempo indeterminado”. 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 1992**. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha. 2006.

“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 às 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.” 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 1992**. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha. 2006.

“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.” 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 1992**. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha. 2006.

“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 enguiçados penedos? Que já nos parecem uma água 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 sacrifício vamo-nos resignando; resta-nos a esperança...

Com regularidade foram transmitidos para o hidro as comunicações meteorológicas 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 diário, 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 - **Cruzador República: relatório Missão de Apoio à travessia aérea Lisboa - Rio de Janeiro de 25 de Março a 17 de Junho de 1992**. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha. 2006.

“Cada um teve o seu lugar 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 alli 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, enquanto 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 - **Diário Particular**. Cit. por COLAÇO, Thomaz Ribeiro - Sobre o atlântico : chronicas e entrevistas ácerca da viagem aérea. O Dia. Com um Prefácio de Gago Coutinho. Lisboa: O Sport de Lisboa. N°8 (1922).

“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 nos-

sos 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 sítio 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”. 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 1992**. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha. 2006.

“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 - **Cruzador República: relatório Missão de Apoio à travessia aérea Lisboa - Rio de Janeiro de 25 de Março a 17 de Junho de 1992**. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha. 2006.

“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 apparelho! 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 apparelho”. PEREIRA, H. Faria Félix - **Diário Parti-**

cular. Cit. por **COLAÇO**, Thomaz Ribeiro - Sobre o atlântico : crônicas e entrevistas acerca da viagem aérea. *O Dia*. Com um Prefácio de Gago Coutinho. Lisboa: O Sport de Lisboa. Nº8 (1922).

“Faço rumo para o *Republica*. Não devíamos ter mais de 2 ou 3 litros de gasolina no tanque!! Ha ondulação bastante cavada e pequena mareta 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!!!” **CABRAL**, Sacadura e **COUTINHO**, Gago - **Relatório da Viagem Aérea Lisboa - Rio de Janeiro**. Lisboa: Centro de Estudos da Marinha. 1972.

“De súbito desfaz-se o sonho... A vaga da calema atinge, muito antes de pousar, o flutuador esquerdo, que, num ápice, desaparece em estilhas, deixando a flutuar o tanque de gasolina que lá vinha dentro, amarrotado como se fosse de cartão.

E logo se vê o avião, amortecida a sua velocidade, pousar na água, e levantar-se da cauda, ao passo que a hélice mergulha... Está perdido!

(...) Da abertura de ré da fuselagem surge logo uma figura em mangas de camisa. É o navegador. Traz numa mão o seu sextante, na outra os cronómetros. Com estes companheiros viveu todo aquele dia, e não os quer largar! Sacadura, ainda meio entalado na cabina do governo, não tem pressa de se desembaraçar do avião: ele bem sabe que aquilo não vai para o fundo de repente!... Por fim, também já se levantou...

Enquanto Sacadura, por me ver, desembarca, vão-se passando para o escaler os restantes instrumentos, os livros, as bagagens (embrulhadas em papel impermeável por causa da humidade), a caixa dos uniformes, o casaco de coiro e enfim o correio aéreo recebido esta manhã de Cabo Verde, que vou passando, agora só preocupado em salvar a documentação, incluindo o Diário de Bordo”

Que imensa decepção!!!” GC Cit. por **CORRÊA**, Pinheiro - **Sacadura Cabral, Homem e Aviador**. Lisboa: Ed. do Autor, 1964. p.270.

“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’eles 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 - **Relatório da Viagem Aérea Lisboa - Rio de Janeiro**. Lisboa: Centro de Estudos da Marinha. 1972.

“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 - **Diário Particular**. Cit. por COLAÇO, Thomaz Ribeiro - Sobre o atlantico : chronicas e entrevistas ácerca da viagem aérea. *O Dia*. Com um Prefácio de Gago Coutinho. Lisboa: O Sport de Lisboa. Nº8 (1922).

“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 - **Cruzador República:**

relatório Missão de Apoio à travessia aérea Lisboa - Rio de Janeiro de 25 de Março a 17 de Junho de 1992. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha. 2006.

“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 afastado, 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 gasolina 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 - **Diário Particular**. Cit. por **COLAÇO**, Thomaz Ribeiro - Sobre o atlântico : chronicas e entrevistas ácerca da viagem aérea. O Dia. Com um Prefácio de Gago Coutinho. Lisboa: O Sport de Lisboa. Nº8 (1922).

“(…) 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 - **Relatório da Viagem Aérea Lisboa - Rio de Janeiro**. Lisboa: Centro de Estudos da Marinha. 1972.

“Como é 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 afligir 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 - **Cruzador República: relatório Missão de Apoio à travessia aérea Lisboa - Rio de Janeiro de 25 de Março a 17 de Junho de 1992**. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha. 2006.

“Depois de uma permanência de 7 dias, junto aos penedos de S. Pedro, seguimos com os aviadores para Fernando de Noronha em 20, às 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 - **Cruzador República: relatório Missão de Apoio à travessia aérea Lisboa - Rio de Janeiro de 25 de Março a 17 de Junho de 1992**. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha. 2006.

“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 substitui-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 - **Diário Particular**. Cit. por COLAÇO, Thomaz Ribeiro - Sobre o atlantico : chronicas e entrevistas ácerca da viagem aérea. O Dia. Com um Prefácio de Gago Coutinho. Lisboa: O Sport de Lisboa. Nº8 (1922).

"Obtida a autorização pedida, larguei para Pernambuco no dia 26, pelas 6 horas da manhã, atracando á muralha do porto anterior pelas 9 horas da manha de 27 antes tinha feito aviso telegrafico ao nosso Cônsul de que a navio ia áquele porto exclusivamente para se reabastecer, afim de poder continuar com a sua missão."

"Chegámos Pernambuco completando travessia Atlântico. Peço transmitir nação inteira meus agradecimentos comovidos pela forma como por actos e em pensamento nos tem acompanhado.

SACADURA - GAGO COUTINHO"¹

"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 também 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 divirgindo da opinião do mecanico Soubiran, informei Sacadura sobre o local que mais conveniente me parecia e que mais tarde foi por ele utilizado". 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 1992**. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha. 2006.

"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 contaria á indicada nas cartas.

¹ CORRÊA, Pinheiro - **Sacadura Cabral, Homem e Aviador**. Lisboa: Ed. do Autor, 1964. p.203.

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 manhã seguinte, chegando nós, com duas horas o meia de avanço, no dia 8 às 7 horas e 36 minutos.” 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 1992**. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha. 2006.

“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 permittiu, 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.ºs 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.” 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 1992**. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha. 2006.

HIDROAVIÃO LUSITÂNIA EM 18-IV-MCMXXII

O C. Sacadura

O C. G. Coutinho

N.R.P. – REPÚBLICA EM 13-IV-MCMXXII

O C. Musanty

“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.” 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 1992**. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha. 2006.

“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 inúteis 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 - **Cruzador República: relatório Missão de Apoio à travessia aérea Lisboa - Rio de Janeiro de 25 de Março a 17 de Junho de 1992**. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha. 2006.

“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”. CABRAL, Sacadura e COUTINHO, Gago - **Relatório da Viagem Aérea Lisboa - Rio de Janeiro**. Lisboa: Centro de Estudos da Marinha. 1972.

“*Republica* tinha instruções 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 banheiro. 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 instruções 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 - **Relatório da Viagem Aérea Lisboa - Rio de Janeiro**. Lisboa: Centro de Estudos da Marinha. 1972.

“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, (Com prefácio de Gago Coutinho) - Sobre o Atlântico chronicas e entrevistas ácerca da viagem aérea. O Dia. Lisboa (1922).

“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 - **Relatório da Viagem Aérea Lisboa - Rio de Janeiro**. Lisboa: Centro de Estudos da Marinha. 1972.

“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 - **Diário Particular**. Cit. por COLAÇO, Thomaz Ribeiro - Sobre o atlantico : chronicas e entrevistas ácerca da viagem aérea. O Dia. Com um Prefácio de Gago Coutinho. Lisboa: O Sport de Lisboa. Nº8 (1922).

“- Recebidos optimamente, deram-nos chá, beef-teck, etc, embora nós comêssemos pouco”. in Gago Coutinho

“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.° 09' S., Long. 31°10'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.” 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 1992**. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha. 2006.

“Às 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 «carga». 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 fiseimos os sinaes. A posição que nos deu e que imediatamente transmitimos para o Republica.” CABRAL, Sacadura e COUTINHO, Gago - **Relatório da Viagem Aérea Lisboa - Rio de Janeiro**. Lisboa: Centro de Estudos da Marinha. 1972.

“- E recebêram-no bem, a bordo?

Quando o cruzador chegou junto do París-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 iamos também. Tinha duas vantagens. Pregar uma partida aos tubarões... e... assim a nossa sepultura era mais bonita.” PEREIRA, H. Faria Félix - **Diário Particular**. Cit. por COLAÇO, Thomaz Ribeiro - Sobre o atlantico : chronicas e entrevistas ácerca da viagem aérea. O Dia. Com um Prefácio de Gago Coutinho. Lisboa: O Sport de Lisboa. Nº8 (1922).

“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 - **Relatório da Viagem Aérea Lisboa - Rio de Janeiro**. Lisboa: Centro de Estudos da Marinha. 1972.

“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 - **Relatório da viagem ao Rio de Janeiro no ano de 1922***

“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.

À 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 também 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 inuteis 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 - **Cruzador República: relatório Missão de Apoio à travessia aérea Lisboa - Rio de Janeiro de 25 de Março a 17 de Junho de 1992**. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha. 2006.

“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 dolorosíssimo desalento. Sentado na cadeira em que Gago Coutinho costumava sentar-se, fallava d’elle como de um morto...” PEREIRA, H. Faria Félix - **Diário Particular**. Cit. por COLAÇO, Thomaz Ribeiro - Sobre o atlântico : chronicas e entrevistas ácerca da viagem aérea. O Dia. Com um Prefácio de Gago Coutinho. Lisboa: O Sport de Lisboa. Nº8 (1922).

“Neste serviço fui por todos auxiliado e com o maximo de esforço, em especial pelo oficial imediato Vilarinho, tenente Quintanilha, encarregado da pilotagem, e o seu adjunto guarda-marinha Sarmiento, 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 - **Cruzador República: relatório Missão de Apoio à travessia aérea Lisboa - Rio de Janeiro de 25 de Março a 17 de Junho de 1992**. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha. 2006.

“Às 6 h. 30 m. chegou o Republica. Despedimo-nos do capitão Tamlyn e vamos para bordo do cruzador 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 - **Relatório da Viagem Aérea Lisboa - Rio de Janeiro**. Lisboa: Centro de Estudos da Marinha. 1972.

“(…) Sai-me então mastigado da boca o comentário com que quase desculpo ir por ter partido o avião: - O mar é assim... Foi o mar!...

E atravessa-me o pensamento um sentimento triste, de pena, por aquela gente da minha terra... Tinham tanta confiança nisto!...

Claro que somos recebidos a bordo com abraços do comandante Muzanty, do imediato Vilarinho, e de todos os amigos, oficiais e marujos, todos nos querem abraçar por estarmos levantando o nível da Marinha, que terminam por nos carregar para a câmara como «fardos»!...

Bem nos podemos gabar de lhes ter dado uma semana de trabalho e idos, terminada por um fim teatral e impressionante de apoteose, ali er-va de receio de nos não verem chegar, e o desastre por fim. E não era ainda aquele o último desgosto que lhe íamos causar...” CORRÊA, Pinheiro - **Sacadura Cabral, Homem e Aviador**. Lisboa: Ed. do Autor, 1964.

“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 arrearão 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 recomeçou 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 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 contínua 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 enfim 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 - **Cruzador República: relatório Missão de Apoio à travessia aérea Lisboa - Rio de Janeiro de 25 de Março a 17 de Junho de 1992**. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha. 2006.

“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 allí á mão, mandaram-lhe um inglez que ao menos sempre era Cidade de Paris.” PEREIRA, H. Faria Félix - **Diário Particular**. Cit. por COLAÇO, Thomaz Ribeiro - Sobre o atlantico : chronicas e entrevistas ácerca da viagem aérea. O Dia. Com um Prefácio de Gago Coutinho. Lisboa: O Sport de Lisboa. N.º8 (1922).

“Pouco tardou que entrasse o marinheiro encarregado do arranjo e limpeza da camara. Gago Coutinho, que precisa de ser sempre incitado para embonecar-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 descansar.

Elle e o commandante convidaram-nos a almoçar com elles.

D’esta vez, valeu a Saccadura Cabral uma travessa de bifes, 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 - **Diário Particular**. Cit. por COLAÇO, Thomaz Ribeiro - Sobre o atlantico : chronicas e entrevistas ácerca da viagem aérea. *O Dia*. Com um Prefácio de Gago Coutinho. Lisboa: O Sport de Lisboa. Nº8 (1922).

“propuz ao comandante 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 cruzador *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 conduzia 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» saltados 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 pertenciamos!!!” CABRAL, Sacadura e COUTINHO, Gago - **Relatório da Viagem Aérea Lisboa - Rio de Janeiro**. Lisboa: Centro de Estudos da Marinha. 1972.

“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 necessaria, pois julgo ter sido Maceió um ponto que primeiramente tivesse muitas probabilidades de ser escolhido como etape.” 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.

“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: o “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.” 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 1992**. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha. 2006.

“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 também não chegar cá hora preamar a fim de ter linha do recife bem visível stop.

Hoje amanhã e depois hora favorável ate ás duas horas tarde locais horas desfavoráveis 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 ficado fundeado cá fóra e não serem muito fáceis 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 entusiásticas 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 - “República”.-“Comandante Sacadura Cruzaaraujo -

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 impossível para este vento stop Boletim do tempo ás 2 horas da tarde céu encoberto mar um pouco mais calmo vento Sul Sudueste 17 milhas stop Prático diz tempo ter tendência a melhorar - “República”.- Comandante Sacadura Cruzaaraujo. Boletim tempo meio dia bom tempo céu quase limpo vento Sul quarta meia sueste velocidade 13 milhas pequena ondulação do sueste no fundeadoiro visibilidade boa 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 código para melhor indicar direcção vento. Hora baixa-mar amanhã meio dia meia hora recifes muito visíveis protegem completo porto. Rogo responder quantidade gasolina precisa para mandar pôr porto interior. Abraços - “República”-.

Ao Comandante de cruzador “Carvalho Araujo” também 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 - **Cruzador República: relatório Missão de Apoio à travessia aérea Lisboa - Rio de Janeiro de 25 de Março a 17 de Junho de 1992**. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha. 2006.

“- 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 gazolina, atiraram beijos quando este aproximou.

- Olhe, sr. Almirante, estão a atirar-lhe beijos...

Gago Coutinho agradeceu effusivamente, mas ia-me dizendo:

- Sim... São muito amáveis...O peor é que beijosassim 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.....” PEREIRA, H. Faria Félix - **Diário Particular**. Cit. por COLAÇO, Thomaz Ribeiro - Sobre o atlantico : chronicas e entrevistas ácerca da viagem aérea. O Dia. Com um Prefácio de Gago Coutinho. Lisboa: O Sport de Lisboa. Nº8 (1922).

“A guarnição do *Republica* fisera 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 *Hidroavião Lusitânia-Crusador Republica* havendo egualmente 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 Guitry².” PEREIRA, H. Faria Félix - **Diário Particular**. Cit. por COLAÇO, Thomaz Ribeiro - Sobre o atlantico : chronicas e entrevistas ácerca da viagem aérea. O Dia. Com um Prefácio de Gago Coutinho. Lisboa: O Sport de Lisboa. Nº8 (1922).

² Je t’aime a été créé le 11 octobre 1920 au Théâtre Edouard VII à Paris. Cette comédie en cinq actes de Sacha Guitry.

O JAPÃO E PORTUGAL, 150 ANOS DE RELAÇÕES DIPLOMÁTICAS: RECORDANDO A AMIZADE DE 500 ANOS DESDE TANEGASHIMA E PERSPECTIVANDO UM NOVO DESCOBRIMENTO

Comunicação apresentada pelo embaixador
do Japão, dr. Akira Miwa, em 22 de Junho

Primeiramente gostaria de expressar os meus sinceros agradecimentos pelo amável convite que me foi dirigido pessoalmente pelo Senhor Presidente da Academia de Marinha, Almirante Vieira Matias, e pela oportunidade de proferir uma palestra, nesta Academia de grande tradição e prestígio em Portugal, subordinada ao tema: “O Japão e Portugal, 150 anos de Relações Diplomáticas: recordando a amizade de 500 anos desde Tanegashima e perspectivando um novo descobrimento”.

1. ENCONTRO ENTRE O JAPÃO E PORTUGAL

Seguramente que Vossas Excelências já devem ter ouvido o nome de Tanegashima. No dia 25 de Agosto (calendário antigo) em 1543, três portugueses chegaram a esta ilha estreita cujo comprimento é de cerca de 60 quilómetros e que se encontra a uma distância de uma hora e meia de barco rápido da cidade de Kagoshima, a sul do arquipélago japonês. Foi um encontro não só entre o Japão e Portugal mas também entre o Japão e o Ocidente. Este facto talvez fosse para os portugueses, que já actuavam na China e Ásia do Sudeste depois de terem descoberto o caminho marítimo para Índia naquela época, simplesmente um acidente infeliz de navegação devido a uma tempestade. Porém para o Japão que se encontrava numa Era de Guerra interna e estava dividido em vários clãs de guerreiros, este foi um grande acontecimento que fez mudar a história. Eu próprio visitei pela primeira vez Tanegashima no passado mês de Janeiro. Actualmente existe em Tanegashima um centro aeroespacial equipado de tecnologias de ponta. Deste centro vai ser lançado o foguetão HIIB que vai transportar cargas à estação espacial internacional substituindo a aeronave espacial (spaceshuttle) que vai terminar a sua missão neste ano. Não me parece uma mera coincidência o facto de que Tanegashima, que foi uma porta de entrada para a ciência e tecnologia ocidentais usando a pólvora ocidental como propulsor no século XVI, seja no presente o local para a base do lançamento de foguetões espaciais com propulsão de oxigénio e hidrogénio líquidos.

Apesar de o Japão ter estabelecido intercâmbios com a Ásia do Sudeste antes da chegada dos portugueses, foi Portugal o primeiro país ocidental com quem o Japão teve contacto. Os portugueses que chegaram a Tanegashima tinham espingardas que eram desconhecidas pelos japoneses naquela época. O governante da ilha ficou impressionado

pela arma de fogo e logo mandou um forjador de espadas japonesas (Katana) fabricá-la. Como em Tanegashima abundava areia de ferro e era popular o fabrico de espadas, a espingarda ganha destaque no ano seguinte. Como consequência do fabrico de espingardas uma cidade de nome Sakai desenvolveu-se rapidamente como cidade livre, facto que era raro no Japão. A arte do *Chado* (cerimónia do chá) foi criada por um cidadão de Sakai. O Grão-Mestre da escola Urasenke (uma das escolas da cerimónia do chá) virá a Portugal no próximo mês. A espingarda revolucionou grandemente a forma como se fazia a guerra numa época em que se usavam somente espadas e lanças. Oda Nobunaga, um guerreiro proeminente, conseguiu quase unir o Japão através deste novo método de guerra em 1582, 39 anos após a chegada dos portugueses. Este facto esteve na base da era Tokugawa, uma era de clãs, com o *Shogun* no topo da liderança. Talvez Vossas Excelências já tenham ouvido este termo. A Era do clã Tokugawa durou 15 gerações, uma época de estabilidade que perdurou por 250 anos desde 1603.

Os portugueses dedicaram-se ao comércio de exportação de ouro, pólvora, seda, além de espingardas para o Japão, e ao comércio de importação de prata e de espadas (Katana), entre outros produtos, do Japão. Este comércio era designado Comércio *Namban* porque os portugueses e os espanhóis eram chamados *Namban* (bárbaros do sul) pelos japoneses naquela época. Vossas Excelências terão certamente visto os biombos *Namban* pintados pelos japoneses nos quais os portugueses da época são retratados. Os Biombos *Namban* fazem-nos imaginar como os japoneses daquela época se devem ter surpreendido ao ver pela primeira vez os ocidentais que eram completamente diferentes dos japoneses em termos de aparência e constituição física. Os portugueses levaram para o Japão a medicina ocidental, o hábito de fumar e os jogos de cartas além da espingarda. Para além destas influências, existem também várias palavras oriundas do vocabulário português na língua japonesa tais como capa, pão, botão, tabaco, sabão, *tempura*, entre muitas outras. Ainda podemos dizer que foi muito significativo o facto de que através do contacto com os portugueses a classe de governantes japoneses, que tinha apenas uma visão global budista composta pelo Japão, China e Índia, viesse a conhecer a existência do novo mundo da Europa. Porém, deve-se salientar que os japoneses puderam assimilar a nova tecnologia e cultura de Portugal porque muitos japoneses já eram alfabetizados, facto que surpreendeu muito os portugueses. Os missionários jesuítas introduziram somente no Japão a máquina de impressão inventada por Gutenberg com vista à difusão de Cristianismo.

2. INTRODUÇÃO DO CRISTIANISMO

Seis anos depois da chegada a Tanegashima, um grupo de missionários jesuítas liderado por Francisco Xavier visitou Kagoshima, no extremo sul de Kyushu (ilha a sul do arquipélago japonês) em 1549 introduzindo o Cristianismo no Japão. Diz-se que Francisco Xavier ficou com a impressão de que os japoneses eram dos povos mais bondosos, confiantes e honrados entre os pagãos que ele tinha conhecido até então. Através da actividade dos missionários jesuítas, os governantes feudais no Kyushu converteram-se ao

Cristianismo. Alessandro Valignano, padre italiano que foi ao Japão como investigador em 1573, enviou 4 rapazes com idades entre os 13 e 14 anos ao Papa em Roma como representantes dos três governantes feudais convertidos ao Cristianismo. Eles partiram de Nagasaki em 1582 e chegaram a Lisboa em Agosto de 1584 passando por Macau e Goa. De acordo com o registo, eles visitaram em Portugal a igreja de São Roque, o Mosteiro de Jerónimos, Sintra e Évora. Passando por Espanha chegaram a Roma em 1585 onde foram recebidos pelo Papa Gregório XIII. Partiriam depois de Lisboa em 1586 para regressarem finalmente a Nagasaki. No entanto, a percepção do cristianismo no Japão tinha mudado drasticamente depois do regresso ao Japão. Toyotomi Hideyoshi, o governante máximo daquela época, e o governo de Tokugawa que o sucedeu começaram a pressionar gradualmente os cristãos porque a sua doutrina não combinava com o Xintoísmo e o Budismo que eram religiões do Japão criando uma perturbação social. Consequentemente foi proibida a entrada de estrangeiros excepto aos holandeses e aos chineses em 1639 e desde então o Japão adoptou uma política de reclusão por cerca de 200 anos. Entretanto, o intercâmbio entre o Japão e o Ocidente protagonizado por comerciantes portugueses e missionários jesuítas trouxe à civilização japonesa uma grande mudança. Além do comércio *Namban* no qual foram importados relógios, óculos, vinho e espingardas, apareceram igrejas, escolas, hospitais construídos pelos jesuítas e publicações históricas sobre o Japão e o idioma japonês tais como “Historia de Japam” escrito por Luis Frois, “Dicionário Japonês-Português” e mapa do Japão editados por jesuítas.

3. DESDE O REINÍCIO DAS RELAÇÕES ATÉ HOJE

No dia 3 de Agosto de 1860, o Japão assinou o Tratado de Paz, Amizade e Comércio com Portugal tendo sido o sexto país após a reabertura do Japão ao exterior com o qual iniciámos novas relações. Este tratado composto por 24 artigos, definia o estabelecimento das missões diplomáticas e os portos abertos para o comércio, entre outros. Quem devo mencionar primeiro como figura principal nas novas relações bilaterais é Wenceslau de Moraes que Vossas Excelências deverão conhecer muito bem. Moraes que morava em Macau como oficial da marinha foi ao Japão pela primeira vez em 1898. Em 1899 ele foi designado como Vice-Cônsul de Portugal em Kobe e casou-se com uma japonesa. Depois mudou-se para Tokushima, a terra natal da esposa morando ali até ao final da sua vida. Moraes escreveu vários livros tais como “DaiNippon” que foi publicado em Portugal, além de enviar reportagens sobre o Japão ao Jornal do Porto. No Japão também um famoso escritor japonês publicou uma novela intitulada “Saudade” na qual narrava a vida de Moraes em Kobe. Mais ou menos nesta altura em Angola, a então colónia portuguesa bem longínqua do Japão, a Marinha Portuguesa deu o seu apoio ao Japão que se encontrava na guerra contra a Rússia. Foi na Baía dos Tigres, em Dezembro de 1904, quando uma cantoneira de Portugal, um país neutro, tentou impedir corajosamente, de acordo com a instrução do Ministério da Marinha, a entrada da esquadra russa no Báltico para o abastecimento. Esta esquadra russa travou em Maio do ano seguinte uma batalha contra o Japão no Mar do Japão e a derrota sofrida da frota definiu a conclusão

da guerra. Ainda recentemente foi descoberto um novo facto histórico sobre as relações bilaterais daquela época logo após a assinatura do Tratado. Presumia-se até agora que o navio *Iroha-maru*, cujo capitão era Sakamoto Ryoma, um samurai muito famoso que viveu no final da Era Edo até ao começo da Era Meiji, tivesse sido adquirido da Holanda. Entretanto, foi efectivamente descoberto um contrato em português que mostra a venda do barco de Portugal em 1866. Este contrato foi assinado por José da Silva Loureiro, o então Cônsul de Portugal em Nagasaki e um governante feudal em Shikoku. Este facto mostra a actividade dinâmica de Portugal após a assinatura do Tratado.

No ano de 2010, em que se comemoram os 150 anos das relações nipo-portuguesas, como estão as nossas relações? Do ponto de vista diplomático, pode dizer-se que temos mantido relações amigáveis de longa data, cerca de 500 anos desde Tanegashima. Porém, em termos práticos, lamentavelmente elas perderam o vigor que existia no século XVI. No quadro das relações comerciais do ano de 2008, o valor das exportações japonesas para Portugal foi cerca de 700 milhões de euros (0,1% do total) e o valor das importações japonesas de Portugal foi de 200 de milhões de euros (0,03% do total). O Japão exporta para Portugal automóveis, peças para automóveis, entre outros produtos, e Portugal exporta para o Japão têxteis, tomate processado, calçado, entre outros. De acordo com os dados estatísticos do ano de 2008, o número de japoneses que visitaram Portugal foi cerca de 65 mil (cerca de 0,5% do total) e os portugueses que visitaram o Japão foi cerca de 10 mil pessoas (cerca de 0,1% do total). Actualmente o número das empresas japonesas que fazem investimento directo em Portugal é de 55, por outro lado somente uma empresa portuguesa está no Japão. As relações económicas entre os dois países desenvolveram-se rapidamente depois da adesão de Portugal à União Europeia em 1986. Entretanto, devido ao alargamento posterior da UE para países do Leste Europeu, algumas empresas japonesas mudaram-se para a Europa do Leste e Magreb. Consequentemente as relações económicas entre o Japão e Portugal estão de facto menos activas do que no passado. Certamente as relações entre os dois países não se limitam somente à área económica. Existem 8 cidades japonesas geminadas com cidades portuguesas. Elas são; Porto, Aveiro, Nazaré, Leiria, Cascais, Sintra, Vila do Bispo e Abrantes.

Este número é surpreendente tendo em consideração a dimensão geográfica relativamente pequena de Portugal. Existe ainda a possibilidade de serem estabelecidas novas geminações. Penso que este número considerável de cidades geminadas se deve à proximidade psicológica e simpatia mútua proveniente de quase 500 anos de longas relações históricas entre os dois povos.

4. PERSPECTIVANDO UMA NOVA ERA DE DESCOBRIMENTOS

Como sabem, os países asiáticos tais como Japão, China, Índia e ASEAN estão muito dinâmicos economicamente cativando atenções no mundo inteiro. A Europa tem liderado o mundo durante muito tempo desde a revolução industrial do século XVIII, porém penso que agora o centro da gravidade está a mudar para Leste devido ao rápido desenvolvimento económico. Espero que Portugal, que possui heranças preciosas, quer

de forma visível quer invisível, acumuladas nos intercâmbios com a Ásia desde o século XVI e que muitos outros países europeus não dispõem, tente de novo uma navegação para a Ásia neste século XXI. Achei muito oportuno que o Senhor Presidente da República, Prof. Doutor Cavaco Silva, tivesse enfatizado, durante a sessão de cumprimentos ao corpo diplomático em Janeiro, a Ásia como uma das metas diplomáticas de Portugal deste ano. Certamente que o Japão e Portugal situando-se na Ásia e na Europa (UE) respectivamente, podem naturalmente manter relações mais estreitas com países da Ásia e da Europa respectivamente. No entanto, creio que se nós quisermos utilizar seriamente a nossa sabedoria, poderemos construir relações mais estimulantes e atraentes entre nós como nos intercâmbios do século XVI que se iniciaram em Tanegashima. Um barómetro indiscutível para as relações bilaterais é o intercâmbio económico e pessoal. Como se sabe, Portugal possui recursos turísticos maravilhosos. Além da beleza natural e do clima ameno, a hospitalidade do povo português é bem conhecida sendo apontado como um dos dez países a ser visitado no guia turístico publicado pela Lonelyplanet. Infelizmente não existe um voo directo entre Tóquio/Narita e Lisboa levando uma viagem até ao Japão cerca de 16 horas devido às escalas. Porém, não são poucos os turistas japoneses em Portugal e quando cá chegam tornam-se grandes fãs deste país sendo atraídos pela similaridade entre os dois povos através do fado e da comida portuguesa que é abundante em produtos marinhos. Não há qualquer dúvida que o volume de turistas japoneses aumentará se Portugal divulgar com maior ênfase a sua beleza no Japão. Vê-se muita propaganda turística de vários países na televisão japonesa, mas raramente se vê alguma relativa a Portugal. Por outro lado, é a televisão japonesa que mostra as belas cidades portuguesas por serem património mundial da UNESCO. Espero realmente que os portugueses se esforcem muito mais em divulgar o seu país. Evidentemente não é só o turismo. Igualmente promissor é o vinho português que é um orgulho nacional. Os visitantes japoneses surpreendem-se com vinhos deliciosos portugueses tais como o do Porto, tinto, branco e verde. Porém, devido à capacidade limitada de produção, a exportação para o Japão é muito pouco significativa. Quando se fala de vinho no Japão, o de França é o mais famoso, todavia, e mais recentemente, o vinho chileno está a ser cada vez mais apreciado. Por isso desejo que o vinho português venha a ser também cada vez mais exportado para o Japão. Em matéria de energias renováveis, o governo português tem-se esforçado nos últimos anos. A bateria lithium para o carro eléctrico designado “Leaf” da Nissan/Renault, cuja venda vai ter o seu início primeiramente em Portugal em Dezembro deste ano, vai ser produzido com a tecnologia da NEC japonesa numa fábrica que será construída perto de Aveiro. Uma firma comercial (trading company) japonesa participa no projecto de geração de electricidade solar. Nas áreas mais próximas da vida quotidiana, existe uma empresa japonesa de piscicultura de atum, peixe que é indispensável na alimentação japonesa particularmente no *sushi* e *sashimi* que hoje em dia são muito populares também em Portugal. Uma outra empresa conhecida no ramo da alimentação começou a cultivar tomates descobrindo que Portugal é um dos países mais propícios ao seu cultivo graças ao tipo de solo e condições climáticas. Assim, as empresas japonesas

estão a disseminar sementes ainda de forma modesta para desenvolvimentos promissores no futuro.

As áreas que devem ser incrementadas não são somente a economia e o comércio. Hoje em dia em Portugal há muitos restaurantes japoneses de qualidade. Entre os jovens, o *anime*, *manga* e *cosplay* são cada vez mais populares e várias artes marciais tradicionais também têm muitos praticantes. Espera-se que o intercâmbio nestas áreas se torne ainda mais forte.

No final de Abril último foi realizada a primeira cimeira entre o Japão e a União Europeia após a entrada em vigor do Tratado de Lisboa presidida pelo então Primeiro-Ministro Hatoyama e presidente do Conselho Europeu Van Rompuy. Na cimeira ambas as partes concordaram em que o Japão e a UE, que compartilham os princípios fundamentais como democracia, governação pela lei, direitos humanos, entre outros, trabalharão juntos para as tarefas globais estreitando cada vez mais as suas relações. O novo governo do Japão dirigido pelo Primeiro-Ministro Kan certamente vai prosseguir este caminho.

Eu próprio, que estou a servir como embaixador do Japão em Portugal neste ano comemorativo dos 150 anos das relações diplomáticas, desejo contribuir para incrementar as relações entre o Japão e a UE através de Portugal, país com o qual o Japão tem mantido a mais longa história de amizade na Europa. Neste ano comemorativo, têm sido realizados vários eventos culturais contando com a participação e colaboração de muitas personalidades inclusivamente de muitos japoneses que vêm do Japão propositadamente. Espero que, aproveitando esta oportunidade, um cada vez maior número de portugueses abraça o espírito aventureiro em relação ao Japão como no século XVI.

Neste momento o navio escola Sagres realiza a sua 3ª viagem de circum-navegação e está previsto visitar também o Japão no final de Julho inclusive Tanegashima. Por sua vez, a esquadra de treino da Marinha Japonesa (mais precisamente Força de Autodefesa Naval) composta por três navios com cerca de 700 tripulantes virá a Lisboa em Agosto. Seria muito positivo se houvesse intercâmbio entre Vossas Excelências e a tripulação japonesa. No mundo de hoje, estamos a enfrentar não só uma ameaça de guerra entre as nações mas também o terrorismo que é muito mais complexo. O terrorismo poderá surgir de várias causas como por exemplo económica, ideológica, política e religiosa. Mas no fundo acredito que a resolução do terrorismo depende do facto de podermos entender e aceitar as diferenças de cultura e crença uns dos outros ou não. Os japoneses têm guardado tradicionalmente um senso de valor que é designado por 'Wa' (harmonia em Japonês). Imagino que os portugueses devem ser tolerantes em relação a culturas diferentes, tolerância que tem sido herdada de geração em geração através do intercâmbio com culturas e povos diferentes de África e Ásia iniciado a partir do século XV. Aliás, penso que Portugal tendo a Aliança Atlântica como um dos pilares diplomáticos e o Japão por sua vez tendo a aliança com os EUA como pilar mais importante da diplomacia, são indispensáveis para a estabilidade dos oceanos Atlântico e Pacífico possuindo um senso de valor comum e contribuindo assim para a paz e a estabilidade da sociedade internacional. Portugal, como membro da OTAN, tem contribuído activamente para PKOs

enviando as suas forças armadas para o Afeganistão e participando no teatro de operações contra a pirataria na costa da Somália além de varias outras regiões. E o Japão, apesar de ter certas limitações devido à sua constituição na qual renuncia à operação militar como meio de resolver conflitos entre os países, tem participado em vários PKOs inclusive no teatro de operações contra a pirataria na costa da Somália. Espera-se que se desenvolvam vários intercâmbios nesta área.

Há uma grande expectativa de que Portugal se aventure de novo pelos mares da Ásia, África e América Latina como no século XV. Termino a minha palestra fazendo votos para que Portugal venha a liderar um novo descobrimento na era da globalização com líderes de vários sectores como Vossas Excelências aqui presentes.

Muito obrigado pela atenção.

TRATADO DE LISBOA: ALTERAÇÕES NO QUADRO DE SEGURANÇA E DEFESA E NO REGIME PARA O MAR

Comunicação apresentada pelo académico
Nuno Sardinha Monteiro, em 21 de Setembro

INTRODUÇÃO

Após a segunda Guerra Mundial, a Europa assistiu à criação de várias organizações que visavam, genericamente, promover a coesão, a estabilidade económica e a segurança mútua. Algumas dessas organizações privilegiavam a cooperação numa vertente política, outras preferiam a vertente económica e outras ainda a militar. Nesta última vertente, a pioneira foi a Organização do Tratado de Bruxelas, que veio a dar lugar à União da Europa Ocidental (UEO). Todavia, o projecto de integração mais bem-sucedido na Europa do pós-guerra foi a Comunidade Económica Europeia (CEE), que viria a resultar na actual União Europeia (UE). Esta, por lhe faltar uma dimensão militar adequada, acabou por absorver a UEO em 1992, com o Tratado de Maastricht, que também criou a Política Externa e de Segurança Comum (PESC).

A identidade de segurança e defesa europeia viria a consolidar-se com a criação, em 1999, da Política Europeia de Segurança e Defesa (PESD) – integrada na PESC – e, posteriormente, com a entrada em vigor do Tratado de Lisboa, em 1 de Dezembro de 2009. De facto, o Tratado de Lisboa introduziu alterações importantes na política de segurança e defesa e em matérias com implicações nesta. As referidas alterações vão ser abordadas, nesta comunicação, de acordo com a seguinte sistematização: (1) alteração da designação da PESD para Política Comum de Segurança e Defesa (PCSD), (2) introdução de uma cláusula de defesa mútua, (3) instituição de uma cláusula de solidariedade, (4) ampliação do leque de missões, (5) alargamento dos domínios das Cooperações Reforçadas, (6) criação das Cooperações Estruturadas Permanentes, (7) reforço do papel da Agência Europeia de Defesa (European Defence Agency, EDA, no acrónimo em língua inglesa) e (8) concessão de personalidade jurídica à UE.

Esta comunicação vai ainda abordar uma alteração não directamente enquadrada na PCSD, mas que respeita a uma matéria de soberania. Trata-se da atribuição de competência exclusiva à UE no domínio da gestão dos recursos biológicos do mar, que vem alterar o regime aplicável à chamada “Europa azul”.

Finalmente, abordar-se-á a possibilidade de se avançar para uma UE a duas velocidades em matérias de segurança e defesa e serão avançadas algumas ideias que podem contribuir, no plano da edificação das capacidades militares, para reforçar as condições de Portugal para estar presente num eventual pelotão da frente da PCSD, caso ele se concretize e o poder político português decida integrá-lo.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Os antecedentes remotos da UE podem situar-se no período pós segunda Guerra Mundial, em que os países do velho continente procuraram criar organizações estruturantes no espaço europeu, embora ainda sem uma consciência clara da sua fisionomia, nem mesmo dos domínios que iriam abarcar. Procuravam, com essas organizações, intensificar os laços de coesão entre os Estados, fortalecer as suas economias enfraquecidas pelo esforço de guerra e assegurar uma paz duradoura na Europa Ocidental, tendo em conta a presença soviética na cena europeia. Dos vários projectos encetados, resultaram diferentes tipos de organizações que, embora partilhando objectivos comuns, divergiam no seu âmbito de acção (político, económico ou militar), na sua dimensão geográfica precisa (organizações exclusivamente compostas por Estados europeus ou não) e na sua forma de funcionamento (organizações de simples cooperação ou organizações de integração). Muito embora a selecção natural tenha eliminado algumas organizações que se mostraram, por irrealismo ou, ao invés, por falta de ambição, incapazes de cumprir os objectivos a que se tinham proposto, surgiram até meados da década de 1950 diversos projectos:

Uns privilegiando a vertente política: Conselho da Europa, criado em 1949;

Outros preferindo abertamente a vertente económica: Organização Europeia de Cooperação Económica (OECE), criada em 1948, que viria a dar lugar à Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE), em 1961;

Outros ainda, optando pela vertente militar: Organização do Tratado de Bruxelas, criada em 1948, que acabou por dar origem à União da Europa Ocidental (UEO), em 1954, e North Atlantic Treaty Organization (NATO, também conhecida como Aliança Atlântica), fundada em 1949.

Entretanto, em 1957, Alemanha, Bélgica, França, Holanda, Itália e Luxemburgo criaram, através do Tratado de Roma, a CEE com o objectivo de estabelecer uma união aduaneira e um mercado comum. Enquanto o Reino Unido esteve fora da CEE, a UEO funcionou como elo de ligação entre esse país e a Comunidade, mas com a adesão britânica à CEE, em 1973, esse importante papel da UEO esvaziou-se. Isso levou a que se comesasse a discutir a possibilidade de fazer convergir a UEO com a CEE, uma vez que ambas as organizações poderiam ser mutuamente complementares. Uma, a CEE, apresentava assinalável sucesso na integração económica, mas carecia de dimensão política e militar, que lhe permitisse potenciar a acção externa. A outra, a UEO, apesar de quase moribunda, assentava a sua existência no compromisso de defesa colectiva entre os seus membros, que faltava à primeira.

Essa convergência iniciou-se em 1992, com o Tratado de Maastricht, que criou a PESC e integrou a UEO no seu processo de desenvolvimento. Esse Tratado é, sobretudo, conhecido por ter rebaptizado a CEE e instituído a UE, bem como por ter estabelecido a estrutura de três pilares, em que se baseou o processo de construção europeia, durante anos. O primeiro pilar referia-se às Políticas Comunitárias, o segundo dizia respeito à PESC, então criada, e o terceiro tinha a ver com a Cooperação nos Domínios da Justiça e

Assuntos Internos¹. No primeiro pilar, deliberava-se, em regra, por maioria, com a intervenção das diversas instituições comunitárias (Comissão Europeia, Parlamento Europeu e Conselho²). Quanto aos outros dois pilares, predominava a inter-governamentalidade, caracterizada, entre outros aspectos, por as principais decisões serem, em regra, tomadas por unanimidade e por órgãos de natureza inter-governamental (Conselho Europeu e Conselho), embora algumas decisões executivas pudessem ser tomadas por maioria.

Apesar da sua inserção na UE, a UEO mantinha a autonomia organizacional, constituindo-se como a componente de defesa do processo de construção europeia. Competia-lhe formular as políticas correspondentes e promover a sua implementação. É neste enquadramento que, numa reunião de Ministros dos Negócios Estrangeiros e de Ministros da Defesa dos Estados-Membros (EM) da UEO, em 1992, no Hotel Petersberg, perto de Bona, é aprovada uma importante declaração sobre o emprego operacional da UEO. Foi a célebre Declaração de Petersberg, que advogava o emprego das unidades militares dos países da organização, nas seguintes missões:

Missões humanitárias e de evacuação;

Missões de manutenção da paz;

Missões de forças de combate para a gestão das crises, incluindo operações de restabelecimento da paz.

Em 1997, o Tratado de Amesterdão reforçou a integração da UEO na UE, com a primeira a funcionar como complemento militar dos mecanismos de integração económica e política da segunda. Nesse âmbito, as missões de Petersberg foram incorporadas no Tratado de Amesterdão, que também passou a dotar a UE da capacidade de decisão necessária para assegurar o controlo político e a direcção estratégica das operações de prevenção de conflitos e de gestão de crises, que caracterizam a Declaração de Petersberg.

Em Dezembro de 1998, os governos britânico e francês assinaram, em Saint Malo, um acordo que se veio a revelar fundamental para o nascimento da PESD, poucos meses depois. Essa declaração defendia que a UE “deve possuir a capacidade de actuação autónoma, apoiada em forças militares credíveis, os meios para decidir usá-las e a prontidão para o fazer, de forma a responder a crises internacionais”³. A criação da PESD, como instrumento da PESC, viria a concretizar-se em Junho de 1999, na cimeira de Colónia, apenas algumas semanas depois do final da campanha de 78 dias de bombardeamento do Kosovo, que pusera em evidência as enormes diferenças de capacidades militares existentes entre os EUA e os países europeus. Com a nova PESD, a UEO foi, de alguma forma, definitivamente esvaziada, embora não tivesse sido formalmente extinta, pois os seus acordos permaneceram em vigor.

¹ Com o Tratado de Amesterdão e com a comunitarização da matéria cível da Cooperação nos Domínios da Justiça e Assuntos Internos, este pilar passou a ser designado como Cooperação Policial e Judiciária em Matéria Penal.

² O Conselho reúne os ministros dos EM por matérias, i.e. ministros da economia e das finanças, ministros do ambiente, ministros da justiça e da administração interna, etc. Trata-se de uma instituição comunitária, com natureza inter-governamental, que, por isso, intervinha nas tomadas de decisões no âmbito dos três pilares em que se sustentou a construção europeia até ao Tratado de Lisboa.

³ *Franco-British Summit, “Joint Declaration on European Defence”*, Saint-Malo, 4 December 1998.

O ano de 1999 assistiria também ao primeiro passo concreto para dotar a UE de capacidades militares credíveis, com a aprovação, em Dezembro, do “Helsinki Headline Goal”, que previa o levantamento até 2003 das capacidades necessárias à execução do espectro completo de missões de Petersberg, discriminadas num documento designado “catálogo de forças”.

Entretanto, as crescentes dificuldades de funcionamento efectivo das instituições europeias, levaram à aprovação, na cimeira de Laeken, em Dezembro de 2001, de uma “Declaração respeitante ao futuro da UE”, em que foi assumido o compromisso de a União se tornar mais democrática, mais transparente e mais eficaz. Para dar resposta a esse compromisso, foi convocada uma convenção, composta por parlamentares europeus e nacionais e por representantes dos governos e da Comissão Europeia, cujos trabalhos resultariam, após longas negociações, numa proposta de Tratado Constitucional, também conhecido como Constituição Europeia – concluído em 2003 e assinado em Outubro de 2004. No âmbito da segurança e defesa, a cimeira de Laeken também foi marcante, devido à adopção do “European Capabilities Action Plan” (ECAP), destinado a orientar as contribuições dos EM para melhorar a convergência entre o planeamento de defesa nacional e o europeu.

Por esta altura, mais concretamente em Dezembro de 2002, a UE sentiu também necessidade de formalizar a ligação da defesa europeia à NATO, que, de resto, tinha sido sempre assumida na construção da PESC e da PESD. Foi, então, assinado um acordo de colaboração entre ambas as organizações, que ficou conhecido como “Berlin Plus Arrangements”, que permite à UE o acesso às capacidades militares da NATO, em caso de necessidade, o que veio a acontecer nas operações CONCORDIA, na Antiga República Jugoslava da Macedónia, em 2003, e EUFOR ALTHEA, na Bósnia e Herzegovina, em 2004.

Entretanto, tinha-se tornado claro que os objectivos do “Helsinki Headline Goal” eram extremamente ambiciosos, o que levou os EM da UE a aprovarem, em Maio de 2004, o “Headline Goal 2010”, que complementava o documento anterior, estendendo os prazos de execução para os projectos planeados. O “Headline Goal 2010” teve ainda outras novidades importantes, como a criação dos Battle Groups, unidades militares com cerca de 1500 efectivos destinadas a ser projectadas em curto espaço de tempo até 6000 km de Bruxelas, e a criação da EDA, destinada a apoiar o esforço de melhoria das capacidades de defesa dos EM da UE no domínio da gestão de crises.

De qualquer maneira, apesar do esforço de consolidação da segurança e defesa europeia, continua a persistir um notório desequilíbrio entre as suas vertentes económica, política e militar. Na realidade, a maioria dos observadores tem apontado o facto da UE se comportar como um gigante em termos económicos (a UE passou a ser, a partir de 2007, a maior economia do Mundo, ultrapassando os EUA) e como um anão em termos militares, sendo que o desempenho político está a meio caminho entre essas duas realidades. Um claro indicador do nanismo militar apontado à UE é a percentagem do PIB afecto à defesa. Atente-se que, enquanto os EUA gastam anualmente cerca de 4%

do PIB na defesa, os países da UE gastam, em média, apenas cerca de 1,7% do PIB, com Portugal a situar-se em 1,5% a 1,6% do PIB.⁴

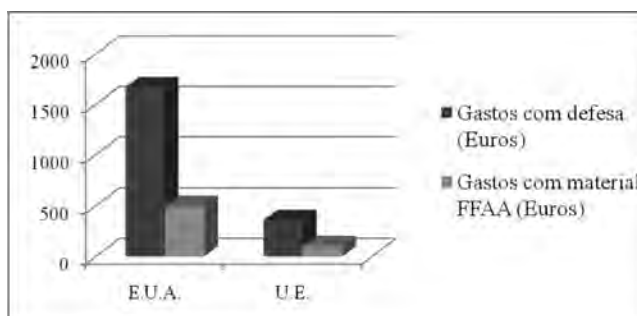


Gráfico 1. Comparação entre a percentagem do PIB afectada à defesa, nos EUA e na UE, evidenciando o valor relativo a Portugal

Um outro dado interessante que evidencia este desequilíbrio é o facto de os países da UE apenas gastarem anualmente 359 Euros por habitante em matérias de defesa (102 dos quais em material militar para as Forças Armadas), enquanto os EUA gastam 1670 Euros por habitante (499 dos quais em material militar)⁵. No entanto, não é só na comparação com os EUA que fica evidente o fraco investimento europeu na defesa, uma vez que essa realidade também se nota na comparação com o resto do Mundo: em 1996, a Europa Ocidental era responsável por 30,8% das despesas feitas em todo o Mundo na área da defesa, percentagem que baixou para 22,6% em 2008⁶.

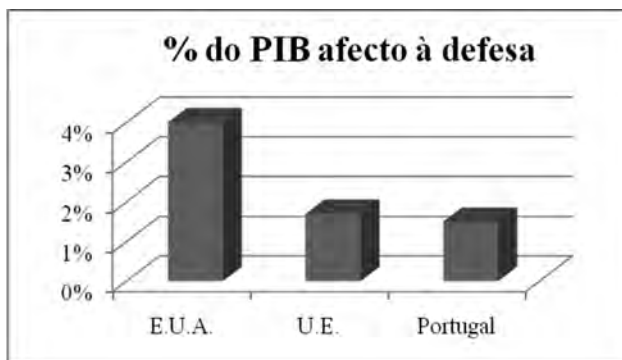


Gráfico 2. Comparação entre gastos com defesa e com material para as Forças Armadas, nos EUA e na UE

⁴ Todos os dados foram extraídos do Comunicado à Imprensa “*Financial and Economic Data Relating to NATO Defence*”, emanado da *Public Diplomacy Division* da NATO, em 10 de Junho de 2010, excepto os dados de Áustria, Chipre, Finlândia, Irlanda, Malta e Suécia que foram extraídos do “*The World Factbook - 2008*” da *Central Intelligence Agency*.

⁵ Renaud Bellais, “*Defence spending in the European Union versus the United States*”, Revista “*The European – Security and Defence Union*”, Volume n.º 5 / 2009, p. 23 e 24.

⁶ *Idem, ibidem*, p. 23.

Não obstante, a “Europa da Defesa” deu mais um passo em frente, em Dezembro de 2003, com a aprovação da Estratégia Europeia de Segurança. Tratou-se de um documento inédito na construção europeia, que procurou estabelecer uma doutrina para a política externa e de segurança, identificando os desafios globais e as principais ameaças securitárias, bem como os três objectivos estratégicos da UE na matéria, a saber: enfrentar as ameaças, criar segurança na vizinhança europeia e defender o multilateralismo efectivo. O aprofundamento conceptual concretizado com este documento favoreceu a consolidação da PESD, a partir de 2004, que se materializou no aumento do número e da dimensão das operações e missões no exterior.

Importa frisar que a Estratégia Europeia de Segurança foi redigida na mesma altura em que estava a ser preparada a Constituição Europeia, cujas disposições sobre segurança e defesa viriam a passar, na sua generalidade, para o Tratado de Lisboa. Existe, portanto, um claro alinhamento entre a doutrina da Estratégia Europeia de Segurança e o articulado do Tratado de Lisboa sobre segurança e defesa.

O TRATADO DE LISBOA

Conforme se referiu atrás, a reforma das instituições europeias iniciou-se na cimeira de Laeken, em 2001, que deu o pontapé de saída para a redacção de uma proposta de Tratado Constitucional. Contudo, esse processo sofreu um duro revés com a rejeição dessa proposta de Constituição Europeia, nos referendos realizados em 2005, na França e nos Países Baixos. De forma a tentar desbloquear o impasse criado, foi feita uma pausa para reflexão, após a qual se começou a redigir um novo documento, designado como Tratado Reformador, o qual veio a ser assinado em Lisboa, em 13 de Dezembro de 2007, adoptando o nome de Tratado de Lisboa. Este retoma muitas das alterações previstas na Constituição Europeia, embora abandone alguns dos elementos que reforçavam o pendor supranacional da integração europeia, tais como o termo “Constituição”, os símbolos da identidade política da UE que haviam sido consagrados no texto constitucional (bandeira, hino, lema, moeda e dia)⁷ e a afirmação normativa do primado do direito da UE sobre o direito nacional (incluindo sobre a Constituição de cada um dos EM).

Apesar da exclusão desses elementos marcar alguma distância relativamente ao Tratado Constitucional, o Tratado de Lisboa apresenta-se como a reconstituição possível do caminho proposto pela Constituição, atenuando um pouco o desequilíbrio, já referido, entre as vertentes económica, política e militar da integração europeia. Nesse enquadramento, o Tratado de Lisboa consagra duas evoluções importantes:

⁷ De todos estes símbolos, apenas um é referido no texto do Tratado de Lisboa: a moeda (Euro), ainda que não qualificado como símbolo. De qualquer maneira, um conjunto de 16 países, entre os quais Portugal, subscreveu uma declaração anexada à Acta Final do Tratado em que manifesta que “a bandeira constituída por um círculo de doze estrelas douradas sobre fundo azul, o hino extraído do «Hino à Alegria» da nona sinfonia de Ludwig van Beethoven, o lema «Unida na Diversidade», o euro enquanto moeda da UE e o Dia da Europa em 9 de Maio continuarão a ser, para eles, os símbolos do vínculo comum dos cidadãos à UE e dos laços que os ligam a esta”.

Aumento da transparência e da democraticidade, no plano político;

Aprofundamento da integração na área da segurança e defesa, com o consequente fortalecimento dos mecanismos de actuação correspondentes.

No plano político, podem citar-se, a título ilustrativo, dois exemplos do reforço da transparência e da democraticidade.

O primeiro é o facto de os Conselhos em que se vote um acto legislativo terem que ser públicos. Esta abertura reforça a transparência e a publicidade dos trabalhos de uma das instituições decisórias da UE e, ao permitir que os jornalistas informem os cidadãos dos debates no seio do Conselho, contribui para combater algum deficit de informação, que tem sido uma das razões apontadas para a indiferença dos cidadãos face ao processo de integração.

O segundo exemplo do aumento de democraticidade da UE é a introdução do direito de iniciativa popular, segundo o qual os cidadãos da União podem efectuar petições, convidando a Comissão Europeia a adoptar determinadas iniciativas legislativas. Para isso, a petição terá que recolher, pelo menos, um milhão de assinaturas de cidadãos de um número significativo de EM. Este é o primeiro mecanismo de democracia participativa introduzido na política europeia.

No plano da segurança e defesa, o Tratado de Lisboa pretende dotar a UE de maior eficácia e coerência na acção externa, objectivo que já tinha estado por detrás da criação da PESC e, em particular, do cargo de Alto Representante para a PESC. Porém, o objectivo não foi plenamente concretizado, como ficou evidente pelas diferentes posições assumidas pelos EM perante os conflitos na ex-Jugoslávia e no Iraque. Dessa forma, o Tratado de Lisboa dá mais um passo no sentido de concretizar essa velha aspiração, com a criação do cargo de Alto Representante da União para os Negócios Estrangeiros e a Política de Segurança, que resultou da fusão das funções de Alto Representante para a PESC (anteriormente desempenhadas por Javier Solana) com as de Comissário para as Relações Externas (cargo antes atribuído a Benita Ferrero Waldner). O Alto Representante da União para os Negócios Estrangeiros e a Política de Segurança tem, por isso, dois “chapéus”, já que é simultaneamente Vice-Presidente da Comissão Europeia e Presidente do Conselho de Ministros dos Negócios Estrangeiros. Ao incumbente do novel cargo (Catherine Ashton) compete conduzir a PESC, recorrendo aos meios colocados à sua disposição, entre os quais avulta o novo Serviço Europeu para a Acção Externa, que aguarda por uma definição precisa do seu enquadramento institucional, do seu mandato e das suas dimensão e composição.⁸

Todavia, este Alto Representante não é a única voz europeia na cena internacional, uma vez que o Presidente do Conselho Europeu, que passou a ser eleito por um período de dois anos e meio, assumiu também a representação externa da União no domínio da PESC, o que significa que ainda não foi com o Tratado de Lisboa que a Europa passou a falar a uma só voz na arena internacional.

⁸ Neste momento, o que se sabe é que este serviço será constituído por uma rede de 135 embaixadas, com um quadro formado por 60% de funcionários europeus e por 40% de diplomatas dos EM.

Apesar destas alterações institucionais de alto nível, o Tratado de Lisboa não questiona o carácter essencialmente inter-governamental da tomada de decisões em matérias de política externa e de segurança – adoptando antes uma aproximação gradual, característica da UE, em que as reformas se vão concretizando por pequenos passos incrementais. De qualquer maneira, num contexto genérico de continuidade, foram introduzidas importantes inovações, que serão abordadas seguidamente.

A ALTERAÇÃO DE POLÍTICA EUROPEIA DE SEGURANÇA E DEFESA (PESD) PARA POLÍTICA COMUM DE SEGURANÇA E DEFESA (PCSD)

A primeira grande novidade consiste na alteração da designação da PESD para PCSD. De facto, com o Tratado de Lisboa, todas as “políticas europeias” passam a designar-se como “políticas comuns”, pelo que a segurança e defesa não é caso isolado. No entanto, a alteração não é apenas de ordem semântica, já que o Tratado de Lisboa fortalece os mecanismos de acção no âmbito dos negócios estrangeiros e da segurança e defesa, sendo que a mudança de designação também pode (e deve) ser entendida como um sinal disso mesmo. Até porque ficou expressamente consagrado no Tratado de Lisboa que “a PCSD inclui a definição gradual de uma política de defesa comum da União”.⁹ Porém, as decisões relativas à PCSD continuam a ser adoptadas pelo Conselho, por unanimidade, sob proposta do Alto Representante da União para os Negócios Estrangeiros e a Política de Segurança,¹⁰ o que poderá levar a atrasos em respostas que deveriam ser céleres, como por exemplo perante situações de crise ou mesmo de conflito. Já nos outros assuntos da PESC, o Tratado de Lisboa alarga o leque de matérias em que a decisão é tomada por maioria qualificada.

Ainda no âmbito da PCSD, o Tratado de Lisboa estabelece que a execução das tarefas respectivas assenta nas capacidades fornecidas pelos vários países, podendo “os EM que constituam entre si forças multinacionais (...) colocá-las à disposição da PCSD”.¹¹ Isto aplica-se, por exemplo, às EUROFORÇAS, criadas por Espanha, França, Itália e Portugal em 1995 e que reflectem a vontade destes países disponibilizarem forças militares para missões em tempo de crise (missões de Petersberg). A Declaração de Lisboa, que instituiu as EUROFORÇAS, prevê:

Uma componente marítima, a EUROMARFOR, que Portugal comanda desde Setembro de 2009, até Setembro de 2011, após um primeiro período de comando entre Outubro de 1998 e Outubro de 1999, e;

Uma componente terrestre, a EUROFOR, que Portugal comanda desde Setembro de 2010, até Setembro de 2012, após já ter exercido o comando entre Outubro de 2002 e Setembro de 2004.

⁹ Tratado da União Europeia, artigo 42.º, n.º 1.

¹⁰ Tratado da União Europeia, artigo 42.º, n.º 4.

¹¹ Tratado da União Europeia, artigo 42.º, n.º 3.

As EUROFORÇAS fazem parte do “catálogo de forças” da UE, podendo ainda ser empregues no quadro da Organização das Nações Unidas (ONU), da NATO, da Organização para a Segurança e Cooperação na Europa (OSCE)¹² ou de outras coligações multinacionais.

A CLÁUSULA DE DEFESA MÚTUA

A segunda inovação do Tratado de Lisboa no âmbito da segurança e defesa tem a ver com a introdução de uma disposição que se poderá designar como cláusula de defesa mútua: “Se um EM vier a ser alvo de agressão armada no seu território, os outros EM devem prestar-lhe auxílio e assistência por todos os meios ao seu alcance, em conformidade com o artigo 51.º da Carta das Nações Unidas. Tal não afecta o carácter específico da política de segurança e defesa de determinados EM. Os compromissos e a cooperação neste domínio respeitam os compromissos assumidos no quadro da NATO, que, para os Estados que são membros desta organização, continua a ser o fundamento da sua defesa colectiva e a instância apropriada para a realizar”.¹³ Esta cláusula é baseada no artigo 5.º do Tratado de Bruxelas modificado (1954), referente à UEO. No entanto, na “transposição” da referida cláusula do Tratado de Bruxelas modificado para o Tratado de Lisboa deixou de se especificar claramente a necessidade de responder militarmente, o que significa que a cláusula do Tratado de Lisboa acaba por ser menos robusta que a da UEO. Na realidade, houve Estados que pugnaram por uma cláusula de defesa colectiva mais assumida e mais explícita, mas não foi possível obter um consenso quanto a essa questão, acabando por se adoptar uma redacção que fica aquém da empregue não só no Tratado da UEO, como sobretudo no Tratado do Atlântico Norte (Washington, 4 de Abril de 1949). Recorde-se que, segundo o artigo 5.º deste Tratado, um ataque contra um Aliado é considerado como um ataque contra todos, prevendo-se explicitamente o uso da força armada para o restabelecimento da situação.

A redacção adoptada para a cláusula de defesa mútua do Tratado de Lisboa acaba por ser uma solução de compromisso, capaz de satisfazer genericamente três grupos de EM:

Os mais integracionistas, que ficaram satisfeitos com a primeira parte do artigo, que estipula um dever de prestação de auxílio e de assistência, por todos os meios, ao EM vítima de agressão armada;

Os mais defensores das soberanias nacionais e os tradicionalmente neutrais, como Áustria, Irlanda e Suécia, que ficaram satisfeitos com a consagração do respeito pelas políticas de segurança e defesa de cada EM;

¹² A OSCE é a maior e mais abrangente organização de âmbito securitário do Mundo. Teve a sua origem em 1975 e é formada por 56 países membros, oriundos da Europa (incluindo todos os EM da UE e a Rússia), da Ásia Central e da América do Norte (Canadá e EUA).

¹³ Tratado da União Europeia, artigo 42.º, n.º 7.

Os EM defensores da primazia da NATO em termos de defesa, que ficaram satisfeitos com a remissão da essência da defesa colectiva para a Aliança Atlântica, no que aos respectivos membros diz respeito.¹⁴

De qualquer maneira, esta nova cláusula de defesa mútua, que não tinha equivalente nos Tratados anteriores, já teve uma consequência prática, com a decisão tomada em 31 de Março de 2010 pelos membros da UEO em fazer cessar a vigência do Tratado de Bruxelas modificado, assim iniciando o processo de dissolução da organização, que se prevê estar concluído até Junho de 2011. Isto apesar de a cláusula de defesa do Tratado de Bruxelas modificado ser mais robusta e explícita do que a adoptada no Tratado de Lisboa...

A CLÁUSULA DE SOLIDARIEDADE

Em terceiro lugar, o Tratado de Lisboa instituiu uma cláusula de solidariedade, segundo a qual os países se comprometem a prestar assistência por “todos os instrumentos ao seu dispor, incluindo os meios militares”¹⁵ a um EM que seja “alvo de um ataque terrorista ou vítima de uma catástrofe natural ou de origem humana (...) a pedido das autoridades políticas do EM afectado”.¹⁶ Esta disposição poderá levar ao empenhamento de meios das Forças Armadas Portuguesas.

Neste âmbito, assumem particular relevância as capacidades da Engenharia Militar do Exército para apoio à reconstrução, no domínio da rede viária e de outras infra-estruturas essenciais.

Além disso, tanto a Marinha como a Força Aérea, possuem, no seu âmbito, serviços regulados por legislação própria, que podem ser de extrema utilidade no quadro desta cláusula de solidariedade.

No caso da Marinha, trata-se do Serviço de Busca e Salvamento Marítimo e dos órgãos e serviços da Autoridade Marítima Nacional. O primeiro é responsável pelas acções de busca e salvamento marítimo relativas a acidentes ocorridos com navios, embarcações ou pessoas nos espaços marítimos sob responsabilidade nacional e nas áreas sob jurisdição da autoridade marítima, em que se verifique existir perigo para as pessoas ou necessidade de evacuação médica. Os órgãos e serviços da Autoridade Marítima Nacional possuem competências e capacidades, entre outras matérias, no combate à poluição do mar e na protecção civil com incidência no mar e na faixa litoral.

No caso da Força Aérea, trata-se do Serviço de Busca e Salvamento Aéreo, destinado a assistir pessoas em perigo na sequência de acidentes com aeronaves. Deve ainda referir-se que as recentes Leis Orgânicas do Ministério da Defesa Nacional e da Força Aérea instituíram, na Força Aérea Portuguesa, a Autoridade Aeronáutica Nacional, mas esta ainda carece de definição em legislação própria.

¹⁴ Integram a NATO 21 dos 27 EM da UE, ou seja todos com excepção de Áustria, Chipre, Finlândia, Irlanda, Malta e Suécia.

¹⁵ Tratado sobre o funcionamento da União Europeia, artigo 222.º, n.º 1.

¹⁶ Tratado sobre o funcionamento da União Europeia, artigo 222.º, n.º 2.

Os Serviços de Busca e Salvamento Marítimo e Aéreo nacionais podem ser extremamente úteis caso algum parceiro europeu seja obrigado a efectuar um mass rescue, ou seja uma operação em que é requerida assistência imediata a um elevado número de pessoas e em que as capacidades normalmente disponíveis são claramente insuficientes.

A AMPLIAÇÃO DO LEQUE DE MISSÕES

A quarta inovação do Tratado de Lisboa, no quadro da “Europa da Defesa”, respeita à ampliação do leque de missões englobadas na PCSD. Essas missões correspondem a uma evolução das missões de Petersberg, já acima elencadas e que correspondem ao emprego de unidades militares dos países da UEO em operações de prevenção de conflitos e de gestão de crises.

Tal como referido anteriormente, na cimeira de Amesterdão, em 1997, as missões de Petersberg foram incluídas no Tratado da União Europeia. Em 2004, o “Headline Goal 2010”, aprovado pelo Conselho Europeu, acrescentou-lhes as seguintes missões:

Missões conjuntas em matéria de desarmamento;

Apoio a países terceiros no combate ao terrorismo e na reforma do sector de segurança.

Com o Tratado de Lisboa, o rol de missões da PCSD alarga-se novamente, uma vez que passa a estar prevista a utilização, no exterior, da capacidade operacional da UE, apoiada em meios civis ou militares, nas seguintes missões:¹⁷

Missões conjuntas em matéria de desarmamento;

Missões humanitárias e de evacuação;

Missões de aconselhamento e assistência em matéria militar;

Missões de prevenção de conflitos e de manutenção da paz;

Missões de forças de combate para a gestão de crises (incluindo as missões de restabelecimento da paz e as operações de estabilização no termo dos conflitos).

O Tratado de Lisboa dispõe, claramente, que a capacidade operacional da União se apoia em meios civis e militares, indo ao encontro daquilo que tem sido a prática habitual da UE. De facto, desde 2003, com a missão de policiamento na Bósnia e Herzegovina (EUPM), a UE empenhou, no quadro da PESD, cerca de 70 000 homens e mulheres em 22 missões e operações¹⁸ no exterior, em 3 continentes diferentes (África, Ásia e Europa). Porém, apenas 6 delas foram de natureza exclusivamente militar: Antiga República Jugoslava da Macedónia em 2003 (CONCORDIA), República Democrática do Congo em 2003 (ARTEMIS) e em 2006 (EUFOR CONGO), Bósnia e Herzegovina desde 2004 (EUFOR ALTHEA), Chade em 2008/2009 (EUFOR Chade) e costa da Somália desde 2008 (EUNAVFOR). Além disso, houve ainda mais 3 operações mistas

¹⁷ Tratado da União Europeia, artigo 43.º, n.º 1.

¹⁸ Segundo as definições empregues na UE, os empenhamentos conduzidos exclusivamente por meios civis designam-se como missões, enquanto aqueles em que existem meios militares no terreno tomam a designação de operações.

civis/militares: Darfur em 2005/2006 (Apoio à AMIS II), República Democrática do Congo desde 2005 (EUSEC RD Congo) e Guiné-Bissau desde 2008 (EU SSR Guiné-Bissau). Cabe aqui referir, de forma simplista, que as missões civis são financiadas pelo orçamento da UE, ao passo que as operações militares são suportadas pelo orçamento dos EM,¹⁹ o que faz com que alguns empenhamentos de carácter eminentemente militar acabem por ser contabilizados como missões civis.

Apesar de tudo, é justo concluir que, no Tratado de Lisboa, parece haver uma perspectiva holística da actuação, já que o emprego no exterior nunca dissocia a componente militar da componente civil, o que pressupõe o entendimento de que as missões serão sempre desenvolvidas em cooperação por forças militares e por forças de segurança. Isto corresponde ao conceito de que além de ganhar a guerra, também é necessário ganhar a paz.

Relativamente às missões de aconselhamento e assistência em matéria militar, que o Tratado de Lisboa integra, pela primeira vez, no elenco de missões da PCSD, importa referir que se trata de missões em que as nossas Forças Armadas têm uma profunda experiência. De facto, os militares portugueses estão envolvidos em actividades de Cooperação Técnico-Militar com os países Africanos lusófonos quase desde as respectivas independências. Essas actividades são coordenadas pela Direcção-Geral de Política de Defesa Nacional e incidem sobretudo na formação de quadros e na organização de estruturas funcionais. O seu objectivo consiste em ajudar a consolidar o sistema democrático dos países parceiros beneficiários, através da organização e da formação de Forças Armadas apertidárias, capazes de garantir o regular funcionamento das instituições e de contribuir para o desenvolvimento económico e social do país.

A cooperação iniciou-se, de forma algo avulsa e pouco sistematizada, logo em 1978, tendo as actividades correspondentes ficado devidamente enquadradas e formalizadas a partir de finais da década de 1980, com a assinatura de acordos bilaterais de Cooperação Técnico-Militar com Cabo Verde (1988), São Tomé e Príncipe (1988), Guiné-Bissau (1989), Moçambique (1989) e, mais tarde, Angola (1996). A cooperação com Timor-Leste também se iniciou logo após a independência, em 2000, embora o correspondente acordo apenas tenha sido assinado em 2002.

De acordo com os mais recentes Anuários Estatísticos da Defesa Nacional, Portugal tem empenhado, em média, cerca de 200 militares todos os anos em projectos de Cooperação Técnico-Militar, a que se devem acrescentar ainda os cerca de 130 militares dos países Africanos lusófonos e de Timor-Leste que, anualmente, recebem formação em Portugal.

¹⁹ No que toca às operações militares, parte do seu custo é financiado pelo mecanismo "Athena", enquanto o resto é suportado pelos EM participantes. Todavia, o mecanismo "Athena" funciona com um orçamento anual, em que as receitas provêm, entre outras fontes, das contribuições dos EM participantes e contribuintes, as quais são proporcionais à parte do rendimento nacional bruto desse EM no total dos EM. Dessa forma, também as verbas do mecanismo "Athena" provêm, em última análise, dos EM.

AS COOPERAÇÕES REFORÇADAS

Em quinto lugar, o Tratado de Lisboa alarga os domínios das Cooperações Reforçadas. As Cooperações Reforçadas são um mecanismo, introduzido pelo Tratado de Amesterdão, em 1997, que permite a um grupo de EM aprofundar a sua cooperação numa determinada matéria, em detrimento de outros que não possam ou não queiram juntar-se de imediato. Este mecanismo só pode ser instaurado em último recurso, ou seja, quando se concluir que os seus objectivos não podem ser atingidos, num prazo razoável, por todos os EM ao abrigo das disposições dos Tratados. Além disso, as Cooperações Reforçadas só podem incidir em domínios que não sejam da competência exclusiva da UE.

O nível de exigência e as condições estabelecidos para as Cooperações Reforçadas levaram a que, até agora, este mecanismo nunca tenha sido invocado, de forma explícita. Contudo, o “espaço Schengen”²⁰ e a União Monetária Europeia,²¹ embora sem invocarem formalmente esta figura, seguem claramente a sua filosofia de aprofundamento da integração numa dada matéria, por parte de um núcleo duro de EM.

A partir do Tratado de Nice, assinado em 2000, as Cooperações Reforçadas passaram a aplicar-se explicitamente à PESC (o que não acontecia com o Tratado de Amesterdão), mas sem poder incidir em matérias que tivessem implicações militares ou no domínio da defesa. O Tratado de Lisboa estendeu este mecanismo a essas matérias, além de passar o número mínimo de EM de oito para nove.²² Isto corresponde a uma diminuição dos requisitos para este formato de cooperação, já que o Tratado de Nice obrigava à adesão de metade dos EM da altura, enquanto o Tratado de Lisboa requer apenas a participação de um terço dos EM, numa Europa alargada a 27.

Importa acrescentar que, no domínio da PESC, as Cooperações Reforçadas obrigam a decisão unânime do Conselho, enquanto nos outros domínios não é requerida a unanimidade. Todavia, o Tratado de Lisboa introduz, para matérias de segurança e defesa, um outro mecanismo bem mais inovador e revolucionário, em que não é requerida unanimidade no Conselho. Trata-se das Cooperações Estruturadas Permanentes, que vão ser abordadas de seguida.

²⁰ O “espaço Schengen” consiste num espaço de livre circulação de pessoas. Foi instituído por Alemanha, Bélgica, França, Holanda e Luxemburgo, em 1985, fora do quadro da CEE. Os respectivos acordos foram integrados no quadro institucional e jurídico da UE, através de um Protocolo anexo ao Tratado de Amesterdão. Neste momento, integram o “espaço Schengen” 28 nações, incluindo 6 países que não fazem parte da UE: Islândia, Noruega, Suíça e os micro-estados Mónaco, São Marino e Vaticano. Existem, também 5 EM da UE que não integram este espaço de livre circulação de pessoas: Bulgária, Chipre, Irlanda, Reino Unido e Roménia. No total, o “espaço Schengen” representa mais de 4,3 milhões de km² e mais de 400 milhões de pessoas.

²¹ A União Monetária Europeia iniciou-se em 1998, quando 11 EM da UE estabeleceram um conjunto de critérios de convergência para a adopção de uma moeda única: o Euro. Com a adesão da Estónia, em 1 de Janeiro de 2011, já são 17 os EM da UE que aderiram ao Euro, correspondendo a quase 330 milhões de utilizadores da moeda única.

²² Tratado da União Europeia, artigo 20.º, n.º 2.

AS COOPERAÇÕES ESTRUTURADAS PERMANENTES

As Cooperações Estruturadas Permanentes são um mecanismo de flexibilidade criado especificamente para a PCSD, segundo o qual “os EM cujas capacidades militares preencham critérios mais elevados e que tenham assumido compromissos mais vinculativos na matéria tendo em vista a realização das missões mais exigentes estabelecem uma Cooperação Estruturada Permanente”²³. As Cooperações Estruturadas Permanentes são aprovadas pelo Conselho por maioria qualificada. Esta disposição abre caminho a que núcleos de EM estabeleçam compromissos mais fortes no domínio da segurança e defesa, passando a permitir aos vários EM políticas diferenciadas, nestas matérias. Dito de outra forma, é a consagração da possibilidade da Europa avançar a várias velocidades na segurança e defesa, com o eventual estabelecimento de um “directório” constituído pelos países capazes de desempenhar as “missões mais exigentes”.

Para que uma Cooperação Estruturada Permanente se constitua, os EM participantes deverão comprometer-se a alcançar um conjunto de objectivos que servem para aferir o empenhamento de cada país na segurança e defesa e que estão detalhados num Protocolo adicional ao Tratado da União Europeia, dos quais se ressaltam:

Ser capaz de fornecer, quer a título nacional, quer multinacional, unidades de combate especificamente treinadas para as missões programadas, com os respectivos elementos de apoio, incluindo o transporte e a logística, capazes de responder num prazo de 5 a 30 dias – este compromisso remete directamente para o conceito dos Battle Groups;

Alcançar níveis acordados de despesas de investimento em equipamentos de defesa;

Aproximar, na medida do possível, os seus instrumentos de defesa, harmonizando a identificação de necessidades militares e incentivando a cooperação nos domínios da formação e da logística;

Reforçar a disponibilidade, a interoperabilidade, a flexibilidade e a capacidade de projecção de forças;

Participar, se for caso disso, nos programas de grandes equipamentos da EDA.

O último artigo do Protocolo estabelece que a EDA contribui para a avaliação regular dos contributos dos EM participantes em matéria de capacidades, o que significa que esta agência terá um papel importante na continuidade de cada um dos países nas Cooperações Estruturadas Permanentes.

O REFORÇO DO PAPEL DA EDA

O acima exposto remete directamente para a sétima inovação do Tratado de Lisboa, que corresponde ao reforço do papel da EDA. A EDA foi criada em 2004 com a missão de apoiar os EM no seu esforço para melhorarem as capacidades de defesa da UE no domínio da gestão de crises e de sustentar a PESD, na sua configuração da altura e na evolução que se perspectivava. Com este propósito, a EDA possui as seguintes funções:

²³ Tratado da União Europeia, artigo 42.º, n.º 6.

Desenvolver as capacidades de defesa dos EM;
 Promover a Investigação & Desenvolvimento em matérias de defesa;
 Promover a cooperação no âmbito do armamento;
 Criar um Mercado Europeu do Equipamento de Defesa (European Defence Equipment Market) competitivo e fortalecer a Base Tecnológica e Industrial de Defesa (European Defence, Technological and Industrial Base).

Em 2005, a EDA foi dotada de um orçamento de cerca de 20 milhões de Euros, sendo que em 2009 o orçamento já se aproximou dos 30 milhões de Euros, o que ilustra a crescente importância que a agência tem vindo a conseguir, num curto período de tempo. Com o Tratado de Lisboa, esta tendência acentuar-se-á já que se pretende aprofundar o envolvimento da EDA no desenvolvimento de uma verdadeira política comum de armamento e na coordenação do esforço de aquisição de material militar por parte dos diferentes EM, tentando evitar a duplicação de programas, que actualmente existe. A EDA torna-se assim a agência para a transformação das capacidades de defesa dos países da UE, um pouco à semelhança do que faz o Allied Command for Transformation no âmbito da NATO. Um bom indicador da importância conferida à EDA é o facto de o Tratado da União Europeia lhe consagrar um artigo inteiro, dos cinco relativos à PCSD.

A CONCESSÃO DE PERSONALIDADE JURÍDICA À UE

Finalmente, a oitava alteração não está directamente enquadrada na PCSD, mas tem repercussões na segurança e defesa, o que justifica a sua abordagem.

Até ao Tratado de Lisboa, apenas a Comunidade Europeia possuía personalidade jurídica, o que limitava a representação externa às matérias das políticas comunitárias (i.e. às matérias do primeiro pilar da UE). Isso tem obrigado a União a usar alguns expedientes para contornar esta limitação, como aconteceu quando o seu Enviado Especial assinou os acordos de paz de Dayton, para a Bósnia e Herzegovina, em 1995, na qualidade de “testemunha”. Isso levou, também, a que a transferência das pessoas suspeitas de actos de pirataria, detidas pela força naval liderada pela UE (EUNAVFOR), para o Quénia, fosse regulada por uma Troca de Cartas a acertar as condições e as modalidades da transferência, por impossibilidade de estabelecimento de um acordo formal com o Governo do Quénia.

Com o novo Tratado, a UE passa a dispor de capacidade de representação externa e de assinatura de tratados e de acordos internacionais. Porém, a concessão de personalidade jurídica “não a autorizará de forma alguma a legislar ou agir para além das competências que lhe são atribuídas pelos EM nos Tratados”,²⁴ o que significa que a representação externa não se aplicará aos domínios da PESC, em que continua a predominar o carácter inter-governamental. De qualquer maneira, como se pode perceber pelo exemplo relativo à transferência de suspeitos de pirataria detidos pela EUNAVFOR,

²⁴ Tratado de Lisboa, Acta Final, Declarações relativas a disposições dos tratados, Declaração sobre a personalidade jurídica da UE (Declaração 24).

a possibilidade da UE assinar tratados ou acordos, mesmo que excluindo as matérias da PESC, terá consequências nas matérias de segurança e defesa.

ALTERAÇÕES NA “EUROPA AZUL”

Importa, ainda, apresentar uma outra alteração introduzida pelo Tratado de Lisboa numa matéria de soberania. Trata-se da atribuição de competência exclusiva à União para a “conservação dos recursos biológicos do mar, no âmbito da política comum das pescas”,²⁵ consagrada no artigo 3.º do novo Tratado. O artigo seguinte reforça este quadro, ao estabelecer que a União e os EM partilham competências nos domínios da “agricultura e pescas, com excepção da conservação dos recursos biológicos”.²⁶

Em termos práticos, a comunitarização dos recursos biológicos do mar teve início com o Tratado de Roma (que criou a CEE, em 1957), o qual já previa, no seu artigo 38.º, a criação de um mercado comum da agricultura e do comércio de produtos agrícolas, abrangendo a pesca. Aqui começou, também, um dos maiores equívocos das políticas comunitárias para as pescas: a ausência de autonomia do sector relativamente à agricultura, ao nível do direito comunitário originário.²⁷ Isso significa que não têm existido, nos tratados assinados entre os EM, disposições próprias sobre as pescas, sendo estas regidas pelas disposições aplicáveis à agricultura.

Apesar de ter previsto um mercado comum da pesca logo no seu tratado fundador, a CEE só deu os primeiros passos no sentido da concretização de uma política comum para o sector em 1970, estabelecendo a possibilidade de o Conselho adoptar medidas de conservação, quando houvesse risco de sobrepesca. Além disso, foram adoptadas medidas segundo as quais todos os pescadores deveriam ter igual acesso às águas dos EM, com excepção de uma faixa costeira que poderia estender-se até 12 milhas de distância à costa (mar territorial). Essa faixa destinava-se exclusivamente à pesca por embarcações nacionais, procurando-se, dessa forma, proteger as comunidades costeiras, nalguns casos bastante dependentes da pesca tradicional desenvolvida no litoral.

Estas medidas, referentes a uma política estrutural comum para a indústria de pesca, reforçaram-se com a aprovação de um novo regulamento comunitário em 1976. Em 1983, na sequência de um processo negocial difícil e demorado, viria a ser formalmente criada a Política Comum da Pesca (PCP), através do Regime Comunitário de Conservação e de Gestão dos Recursos da Pesca, criando a “Europa azul”. Entre outras medidas, esse regime permitiu aos EM prolongar, até 1992, as restrições à actividade piscatória no mar territorial, “reservando-o” para os navios de pesca nacionais.

Dessa forma, quando Portugal e Espanha aderiram às Comunidades Europeias, em 1986, já a PCP era uma realidade incontornável. Todavia, o correspondente Tratado de Adesão incluiu várias disposições transitórias no domínio das pescas, que, entre outros

²⁵ Tratado sobre o funcionamento da União Europeia, artigo 3.º, n.º 1, al. d).

²⁶ Tratado sobre o funcionamento da União Europeia, artigo 4.º, n.º 2, al. d).

²⁷ Direito comunitário originário é constituído pelas normas e princípios constantes dos tratados assinados entre os Estados.

aspectos, restringiam o acesso às águas sob soberania ou jurisdição portuguesa e espanhola, até ao final de 1995.

Entretanto, em 1992, ocorreu a primeira revisão da PCP, que visava dar resposta, por um lado, à sobrepesca existente nas águas comunitárias e, por outro lado, à crise latente no sector das pescas. Essa revisão consubstanciou-se na adopção de um Regime Comunitário da Pesca e da Aquicultura, abrangendo “as actividades de exploração relacionadas com os recursos aquáticos vivos e com a aquicultura”.²⁸ A possibilidade de os EM manterem a exclusividade sobre a actividade piscatória no seu mar territorial prolongou-se (mais uma vez) até 31 de Dezembro de 2002. Além disso, foi introduzida, pela primeira vez num documento deste tipo, a definição de “águas de pesca comunitárias” como sendo “as águas sob soberania ou jurisdição dos EM”.²⁹

Em Março de 2001, a Comissão Europeia iniciou uma profunda reforma da PCP, que culminou com a adopção de um Regulamento que atribui à Comunidade Europeia competência exclusiva, no âmbito da PCP, para “a conservação, a gestão e a exploração dos recursos aquáticos vivos e da aquicultura (...) nas águas comunitárias”.³⁰ A possibilidade de os EM poderem limitar a pesca no mar territorial às embarcações nacionais que aí exercem tradicionalmente essa actividade foi novamente prolongada por mais 10 anos.

Em 2003 foram revistas as restrições de acesso a determinadas zonas de pesca comunitárias. Nessa altura, deixou de haver limitações no acesso às águas portuguesas e espanholas, com excepção da faixa compreendida entre o limite exterior do mar territorial e as 100 milhas de distância à costa, nos Açores, na Madeira e nas Canárias, em que Portugal (nos dois primeiros casos) e Espanha (no caso das Canárias) podem “restringir a pesca aos navios registados nos portos dessas ilhas”.³¹ Visava-se com essa medida proteger a situação biológica sensível nas águas desses três arquipélagos e preservar as economias locais, tendo em conta a sua situação estrutural, social e económica.

Assim, pode concluir-se que as disposições incluídas no Tratado de Lisboa sobre a competência para a gestão dos recursos biológicos do mar são o corolário de uma política comum, que se foi consolidando paulatinamente, segundo a política dos pequenos passos, tão característica da UE. De facto, a comunitarização dos recursos da pesca foi originariamente prevista no Tratado de Roma, em 1957, e confirmada nos Tratados de Maastricht (1992), de Amesterdão (1997) e de Nice (2000). A base jurídica prevista no Tratado de Roma levou ao estabelecimento das primeiras medidas em 1970 e em 1976, vindo a permitir, em 1983, a criação formal da PCP, que viria a ser revista em 1992 e reformada em 2002. Porém, só com o Tratado de Lisboa passou a haver uma disposição de direito originário a afirmar aquilo que apenas constava de actos de direito comunitário

²⁸ Conselho, Regulamento (CEE) n.º 3760/92 do Conselho de 20 de Dezembro de 1992, que institui um Regime Comunitário da Pesca e da Aquicultura, art. 1.º.

²⁹ *Idem*, art. 3.º, al. a).

³⁰ Conselho, Regulamento (CE) n.º 2371/2002 do Conselho de 20 de Dezembro de 2002, relativo à conservação e à exploração sustentável dos recursos haliéuticos no âmbito da Política Comum das Pescas, art. 1.º, n.º 1.

³¹ Conselho, Regulamento (CE) n.º 1954/2003 do Conselho de 4 de Novembro de 2003, relativo à gestão do esforço de pesca no que respeita a determinadas zonas e recursos de pesca comunitários, art. 5.º.

derivado³² (em concreto de regulamentos), embora em obediência aos tratados: a competência exclusiva da UE para a conservação dos recursos aquáticos vivos dos EM. Assim, esta disposição passou de um conjunto de regulamentos (actos de direito derivado) para um tratado (acto de direito originário). No ordenamento jurídico português, tanto o direito originário, como o direito derivado são infra-constitucionais e supra-legais, o que significa que estão abaixo da Constituição da República Portuguesa e acima da legislação ordinária. Contudo, esta alteração aumenta o poder vinculativo sobre os EM, bem como a obrigatoriedade que sobre eles impende, com consequências sobre todos os EM ribeirinhos e, em particular, sobre Portugal, que detém a maior Zona Económica Exclusiva da UE, se exceptuarmos as zonas marítimas dos territórios ultramarinos da França e do Reino Unido.

Para terminar, justifica-se uma referência ao novo processo de revisão da PCP, que se iniciou em 2008 e deverá concluir-se em 2012, para entrar em vigor em 2013. Portugal será naturalmente um dos EM com maiores interesses em jogo, pois a frota de pesca portuguesa é a quarta maior da UE, em termos do número de navios, compreendendo cerca de 10% da totalidade das embarcações registadas no espaço comunitário – isto apesar de ser apenas a décima em capturas de pescado, uma vez que, apesar de numerosa, é composta sobretudo por pequenas embarcações locais e costeiras. Somos também um povo com um elevado consumo de peixe per capita: de acordo com os dados mais recentes da FAO (2005), os portugueses consumiram 55,6 kg/habitante/ano – valor que foi o maior de entre os países da UE e o segundo mais elevado em todo o mundo, a seguir ao Japão, se exceptuarmos os países, designadamente ilhas e arquipélagos, com menos de 400 000 habitantes.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Tratado de Lisboa faz, de certo modo, uma síntese entre continuidade e inovação, sendo que esta característica é perfeitamente visível nas matérias de segurança e defesa: ao mesmo tempo que se percebe uma clara linha de continuidade, o Tratado também introduz várias inovações que poderão contribuir para avanços significativos na segurança e defesa europeias.

No entanto, importa referir que a crise económica e financeira que tem afectado todo o Mundo, poderá vir a condicionar o pretendido fomento da PCSD, pelo menos no curto prazo. Ou seja, apesar de se introduzir um conjunto de mecanismos que permitem à UE incrementar a sua acção externa, a respectiva concretização pode vir a ser seriamente afectada pelas restrições financeiras a que todos os países europeus estão sujeitos.

Além disso, o impacto das inovações do Tratado de Lisboa na política de segurança e defesa da UE vai depender muito da forma como elas vierem a ser aplicadas. O mecanismo mais revolucionário introduzido pelo novo Tratado é o das Cooperações

³² Direito comunitário derivado é o conjunto de actos adoptados pelas instituições em cumprimento dos tratados, sendo constituído por regulamentos, directivas, recomendações, decisões e pareceres.

Estruturadas Permanentes, mas as disposições correspondentes são genéricas, pelo que ainda serão necessárias importantes decisões e, porventura, alguma jurisprudência antes de se começar a implementar este mecanismo. Isto no pressuposto de que as Cooperações Estruturadas Permanentes não vão ser apenas um wishful thinking, um pouco à semelhança das Cooperações Reforçadas, que nunca foram invocadas, desde a sua instituição formal em 1997.

A pedra de toque desta nova modalidade de cooperação consistirá na definição dos respectivos critérios de acesso. Se forem bastante exigentes, haverá o risco de passar a haver uma UE a duas (ou mais) velocidades em matérias de segurança e defesa, que se tem, pelo menos até agora, tentado evitar. Pelo contrário, se os critérios de entrada forem demasiado modestos, então correr-se-á o risco de não cumprir o objectivo de estimular os EM a um maior empenhamento com a segurança e defesa.

A este respeito, importa referir algumas propostas que têm sido avançadas por adeptos de condições de acesso mais exigentes.

Por exemplo, o conselheiro de Nicholas Sarkozy para a defesa, Pierre Lelouche, defendeu a criação de um “G6 da Defesa”, constituído por Alemanha, Espanha, França, Itália, Polónia e Reino Unido, que constituiria o núcleo duro de uma Cooperação Estruturada Permanente, ao qual os outros EM se poderiam juntar quando pretendessem, mediante o cumprimento de critérios bastante exigentes. Esses critérios incluíam, por exemplo, a convergência do orçamento de defesa para 2% do PIB e a adopção de um objectivo de constituição de uma força de intervenção comum, em que cada uma das nações referidas participaria com 10 000 homens, devendo os outros EM contribuir de forma justa e adequada.³³

Outro critério de adesão aventado tem sido a consignação de 25% do orçamento da defesa a Investigação & Desenvolvimento,³⁴ presumivelmente canalizados, na sua maioria, para programas cooperativos no quadro da EDA.

Naturalmente, caberá agora aos órgãos apropriados da UE clarificar as condições de implementação das Cooperações Estruturadas Permanentes, competindo, depois, aos políticos de cada EM decidir sobre a participação, ou não, do seu país num eventual núcleo duro da “Europa da Defesa”. A este propósito, parece adequado recordar as palavras do anterior MDN de Portugal, Prof. Nuno Severiano Teixeira, que defendeu que Portugal deveria integrar o núcleo duro da PCSD, pois “esteve, desde a primeira hora, na formulação da PESC e da PESD. Participou em todas as missões militares da UE e esteve presente, desde o início, em todos os passos do desenvolvimento das capacidades militares da UE”.³⁵ Segundo Severiano Teixeira, Portugal possui “um currículo excepcional nas missões militares internacionais, (...) [mas necessita] desenvolver todos os esforços e

³³ Pierre Lelouche, “8 Propositions pour donner à l’Union une défense commune”, Jornal *Le Figaro*, 31 Janvier 2008.

³⁴ Gerrard Quille, “The Lisbon Treaty and its implications for CFSP/ESDP”, Directorate-General External Policies / Policy Department – Briefing paper, 4 February 2008, p. 7.

³⁵ Nuno Severiano Teixeira, “O Tratado de Lisboa e a Segurança Europeia”, Revista “Relações Internacionais”, Julho de 2008 (p. 83 a 90), p. 88.

corresponder, também, aos outros critérios que serão definidos”³⁶ para poder integrar as Cooperações Estruturadas Permanentes.

Para concluir, deixam-se duas ideias, que podem contribuir, no plano da edificação das capacidades militares, para reforçar as condições para que Portugal possa fazer parte de um eventual pelotão da frente da PCSD, caso ele se venha a constituir e caso o poder político português decida integrá-lo, como tem sido tradição do nosso País – recorde-se a nossa participação ab initio na Política Social Europeia e no Euro, que consolidaram a posição de Portugal como “bom aluno” perante Bruxelas.

Em primeiro lugar, será bastante importante reforçar a participação de Portugal em projectos da EDA, não só como catalisador da eventual integração em futuras Cooperações Estruturadas Permanentes, mas também como forma de conseguir reduzir custos com material militar, através de uma economia de escala, e de incrementar a interoperabilidade com as Forças Armadas dos outros EM. Cabe aqui referir que Portugal tem participado de forma activa nos programas de investigação e tecnologia da EDA, integrando os trabalhos relativos a várias CAPTECHS (Tecnologias Orientadas para as Capacidades). Importará agora dar sequência ao bom trabalho que tem vindo a ser desenvolvido neste âmbito, de forma a fortalecer o estatuto de Portugal junto da EDA, agora com um papel reforçado na defesa europeia, fruto do novo Tratado.

Em segundo lugar, importa adequar, sempre que possível, as capacidades do nosso Sistema de Forças, para possibilitar respostas militares e não militares, que podem alargar o leque de opções de emprego dos nossos meios, no quadro das missões de gestão de crises, discriminadas no Tratado de Lisboa. Os novos Navios de Patrulha Oceânica (NPO) constituem um bom exemplo de concretização desse objectivo, conseguido com o aumento de modularidade nos terceiro e quarto navios da classe, graças aos módulos para combate à poluição e para assinalamento marítimo – filosofia que se pode alargar designadamente a módulos de operações especiais, de protecção de força, de vigilância e de guerra de minas.

AGRADECIMENTOS

Agradeço à Dr.^a Susana Sardinha Monteiro, ao Vice-almirante Lopo Cajarabille e aos Comandantes Braz da Silva, Neves Correia, Almeida Pereira e Velho Gouveia os seus valiosos contributos e/ou comentários a versões preliminares desta comunicação.

³⁶ *idem, ibidem*, p. 89.

REFERÊNCIAS

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA, “Tratado de Lisboa – versão consolidada”, Lisboa, Divisão de Edições da Assembleia da República, Março de 2008.

BELLAIS, Renaud, “Defence spending in the European Union versus the United States”, Revista “The European – Security and Defence Union”, Volume n.º 5 / 2009, p. 23 a 25.

BOBINSKI, Krzysztof, “Will the Lisbon Treaty make a difference?”, “ESDP Newsletter”, Special Issue, October 2009, p. 38 a 39.

BRANCO, Carlos Martins, “A evolução da Política Europeia de Segurança e Defesa desde Maasticht”, Revista “Relações Internacionais”, Junho de 2007, p. 57 a 66.

CARCELÉN, Martín Ortega, “La Política Exterior y de Seguridad Común en el Tratado de Lisboa: un cauce adecuado a la espera de contenidos”, *Cadernos Europeos de Deusto*, Núm. 40/2009, p. 149-159.

CASTRO, José Ribeiro e, “Por uma Política Nacional de Pescas – Pescas: a PCP não é desculpa, é convite e desafio”, Revista de Marinha, n.º 955, Abril / Maio 2010.

COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões – COM(2007) 575 final, “Uma Política Marítima Integrada para a União Europeia”, Bruxelas, 10 de Outubro de 2007.

CONSELHO, Regulamento (CEE) n.º 170/83 do Conselho de 25 de Janeiro de 1983, que institui o Regime Comunitário de Gestão e Conservação dos recursos da pesca.

CONSELHO, Regulamento (CEE) n.º 3760/92 do Conselho de 20 de Dezembro de 1992, que institui um Regime Comunitário da Pesca e da Aquicultura.

CONSELHO, Regulamento (CE) n.º 1275/94 do Conselho, de 30 de Maio de 1994, relativo às adaptações do regime previsto nos capítulos «Pesca» do Acto de Adesão de Espanha e de Portugal.

CONSELHO, Regulamento (CE) n.º 685/95 do Conselho, de 27 de Março de 1995, relativo à gestão do esforço de pesca no que respeita a determinadas zonas e recursos de pesca comunitários.

CONSELHO, Regulamento (CE) n.º 2371/2002 do Conselho de 20 de Dezembro de 2002, relativo à conservação e à exploração sustentável dos recursos haliêuticos no âmbito da Política Comum das Pescas.

CONSELHO, Regulamento (CE) n.º 1954/2003 do Conselho de 4 de Novembro de 2003, relativo à gestão do esforço de pesca no que respeita a determinadas zonas e recursos de pesca comunitários.

COUNCIL OF THE EUROPEAN COMMUNITIES, Council Regulation (EEC) n.º 2141/70 of 20 October 1970 laying down a common structural policy for the fishing industry.

COUNCIL OF THE EUROPEAN COMMUNITIES, Council Regulation (EEC) n.º 101/76 of 19 January 1976 laying down a common structural policy for the fishing industry.

COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION, “Ministerial Declaration: ESDP Ten Years – Challenges and Opportunities”, 2974th External Relations Council Meeting, Bruxelas, 17 de Novembro de 2009.

COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION, “Council Conclusions on ESDP”, 2974th External Relations Council Meeting, Bruxelas, 17 de Novembro de 2009.

DAGAND, Sophie (International Security Information Service, Europe), “The impact of the Lisbon Treaty on CFSP and ESDP”, Revista “European Security Review”, Number 37 – February 2007.

ESTADO-MAIOR DA ARMADA, “O Tratado de Lisboa e a Política Comum de Segurança e Defesa”, Revista da Armada, n.º 438, Ano XXXIX, Fevereiro de 2010, p. 5.

FRANCO-BRITISH SUMMIT, “Joint Declaration on European Defence”, Saint-Malo, 4 de Dezembro de 1998.

GREVI, Giovanni, HELLY, Damien & KEOHANE, Daniel, “European Security and Defence Policy – The First Ten years (1999-2009)”, European Union Institute for Security Studies, Corlet Imprimeur (França), 2009.

JORNAL OFICIAL DA UNIÃO EUROPEIA, Decisão 2008/975/PESC do Conselho de 18 de Dezembro de 2008, que institui um mecanismo de administração do financiamento dos custos comuns das operações da União Europeia com implicações militares ou no domínio da defesa (Athena).

JORNAL OFICIAL DA UNIÃO EUROPEIA, Decisão 2009/293/PESC do Conselho de 26 de Fevereiro de 2009, relativa à Troca de Cartas entre a União Europeia e o Governo do Quênia sobre as condições e modalidades de transferência, da força naval liderada pela União Europeia (EUNAVFOR) para o Quênia, e ulterior tratamento, das pessoas suspeitas de actos de pirataria detidas pela EUNAVFOR, e dos bens apreendidos na posse da EUNAVFOR.

LASHERAS, Borja, “El futuro de la Política Europea de Seguridad y Defensa”, Cuadernos Europeos de Deusto, Núm. 40/2009, p. 85-107.

LELOUCHE, Pierre, “8 Propositions pour donner à l’Union une défense commune”, Journal Le Figaro, 31 Janvier 2008.

LIEBERT-CHAMPAGNE, Monique, “Les impacts du Traité de Lisbonne en matière de défense”, Revista Défense Nationale et Sécurité Collective, n.º 7 – 2008, p. 80-87.

MASSERET, Jean-Pierre, “Europe de la défense: quo vadis?”, Revista Défense Nationale et Sécurité Collective, n.º 2 – 2008, p. 19-26.

MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL, “Anuário Estatístico da Defesa Nacional”, 2003 / 2004 / 2005 / 2006.

NATO – Public Diplomacy Division, “Financial and Economic Data Relating to NATO Defence”, 10 June 2010.

QUILLE, Gerrard, “The Lisbon Treaty and its implications for CFSP/ESDP”, Directorate-General External Policies / Policy Department – Briefing paper, 4 February 2008.

SANTOPINTO, Federico, “Reforme des traités: une «coopération structurée permanente» pour mieux armer l’UE”, 17 Octobre 2007.

SOARES, António Goucha, “O Tratado Reformador da União Europeia”, Revista “Relações Internacionais”, Março de 2008, p. 23 a 32.

TEIXEIRA, Nuno Severiano, “O Tratado de Lisboa e a Defesa Europeia”, Jornal “Diário de Notícias”, 25 de Abril de 2008.

TEIXEIRA, Nuno Severiano, “O Tratado de Lisboa e a Segurança Europeia”, Revista “Relações Internacionais”, Julho de 2008, p. 83 a 90.

THE NORTH ATRANTIC TREATY, Washington DC, 4 April 1949.

UNIÃO EUROPEIA, “Uma Europa Segura num Mundo Melhor – Estratégia Europeia em matéria de Segurança, Bruxelas, 12 de Dezembro de 2003.

UNIÃO EUROPEIA, “Relatório sobre a Execução da Estratégia Europeia de Segurança – Garantir a Segurança num Mundo em Mudança”, Bruxelas, 11 de Dezembro de 2008.

WEILEMANN, Peter, “The Lisbon Treaty – a step forward to what”, Revista “The European – Security and Defence Union”, Volume n.º 5 / 2009, p. 11 a 12.

WESSELS, Wolfgang & BOPP, Franziska, “The Institutional Architecture of CFSP after the Lisbon Treaty – Constitutional breakthrough or challenges ahead?”, Centre for European Policy Studies, Research Paper n.º 10, June 2008.

WESTERN EUROPEAN UNION – Council of Ministers, Petersberg Declaration, Bonn, 19 June 1992.

WESTERN EUROPEAN UNION, “Statement of the Presidency of the Permanent Council of the WEU on behalf of the High Contracting Parties to the Modified Brussels Treaty – Belgium, France, Germany, Greece, Italy, Luxembourg, The Netherlands, Portugal, Spain and the United Kingdom”, Brussels, 31 March 2010.

YAKEMTCHOUK, Romain, “Les États de L’Union Européenne face à la piraterie maritime somalienne”, *Révue du Marché Commun et de l’Union Européenne*, n.º 530, Juillet-Août 2009, p. 441-450.

Sítios da internet

<http://www.eurofor.it/>

<http://europa.eu/scadplus/glossary/>

<http://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook>

<http://www.weu.int/>

<http://www.wikipedia.org>

**A INVESTIGAÇÃO CIENTÍFICA
NO ESPAÇO MARÍTIMO PORTUGUÊS
INSTITUTO HIDROGRÁFICO: O CONHECIMENTO
DO MAR NO OCEANO DE AMANHÁ**

Comunicação apresentada pelo capitão-de-mar-e-guerra
Carlos Ventura Soares, em 12 de Outubro

RESUMO

O Instituto Hidrográfico (IH), órgão da Marinha e simultaneamente Laboratório do Estado, ao longo dos cinquenta anos da sua existência que se comemoram em 2010, tem considerado a Investigação Científica no Espaço Marítimo Português como um dos seus vectores de actuação prioritários. Assim, a par da Caracterização Ambiental de Base e da Climatologia, da Monitorização Ambiental e da Previsão dos Processos, é desenvolvido presentemente no IH um programa de Investigação Científica Aplicada para melhorar o conhecimento do Mar. Os projectos de Investigação e Desenvolvimento em execução, muitos deles conduzidos com financiamento directo externo à Marinha, beneficiam largamente do desenvolvimento conjunto de todas as áreas acima referidas, com frequente multidisciplinaridade na abordagem dos problemas e racionalidade acrescida na utilização de recursos humanos e materiais.

Esta comunicação pretende analisar o papel do IH como Laboratório do Estado, apoiando este na prossecução das políticas públicas de Investigação Científica para o Mar, salientando a mais-valia trazida ao País por ser parte integrante da Marinha. A promoção de projectos em curso no IH como o MONIZEE (monitorização ambiental) ou a IDAMAR (infraestrutura de dados) cria as condições para que toda a comunidade científica possa beneficiar de um conhecimento crucial do meio marinho a montante da investigação científica, devidamente integrado na Política Marítima Europeia e nos seus mecanismos de implementação para esta área (o caso da EMODNET, Rede Europeia de Observação e Dados Marinhos).

Será hoje fundamental aprofundar o conhecimento do Mar através de projectos estruturantes como os referidos, para garantir que, no Oceano de amanhã, com uma dimensão geoestratégica acrescida, Portugal garanta um posicionamento ímpar a nível europeu e atlântico no que respeita aos benefícios que possam advir da soberania e da exploração sustentável de parte significativa desse mesmo Oceano.

1. O ENQUADRAMENTO NACIONAL

Se analisarmos uma carta náutica que inclua Portugal Continental e os Arquipélagos da Madeira e dos Açores¹, verificamos que a área sob jurisdição Portuguesa ultrapassa largamente os cerca de noventa mil quilómetros² quadrados de área terrestre a que estamos habituados a fazer corresponder Portugal. Efectivamente, somando o território terrestre às águas interiores e territoriais e à Zona Económica Exclusiva (ZEE), obtemos um valor próximo dos dois milhões de quilómetros quadrados³. Acresce que a recente proposta Portuguesa às Nações Unidas para extensão da sua plataforma continental poderá mais do que duplicar essa área de jurisdição, dado que se pretende estendê-la a mais dois milhões e cento e cinquenta mil quilómetros quadrados⁴. Poderemos pois perspectivar para o futuro uma área global de cerca de quatro milhões de quilómetros quadrados sob jurisdição nacional, incluída esmagadoramente naquilo que se designa por Espaço Marítimo Português⁵.

Os anos recentes têm trazido, nacional e internacionalmente, crescente número de abordagens das problemáticas que afectam os espaços marítimos. O trabalho da Comissão Estratégica dos Oceanos apresentado em 2004, bem como a Estratégia Nacional para o Mar (ENM) aprovada em 2006⁶, estabeleceram em Portugal as bases estratégicas para uma desejada aposta do País no Mar. Do compromisso internacional, no âmbito do Global Ocean Observing System (GOOS), de observar o Oceano de um modo sistemático, até à recente legítima pretensão da extensão da Plataforma Continental Jurídica, somam-se as razões para essa aposta.

Simultaneamente outros diplomas legais, alguns deles transposições de directivas europeias, vieram apontar a premência de estabelecer quadros de desenvolvimento específicos, principalmente no que diz respeito ao Ambiente. Neste último campo são de referir a Lei da Água, transposição da directiva-quadro europeia da água (DQA), publicada em fins de 2005⁷, a transposição da directiva-quadro europeia “Estratégia Marinha” (DQEM), publicada em 2010⁸ ou a rede europeia Natura 2000 na sua componente marinha. A Estratégia Nacional para a Gestão Integrada da Zona Costeira (ENGIZC) é outro dos desafios recentes (2009)⁹. Qualquer um deles, para ter sucesso, exige ser operacionalizado, o que implica, entre outras, componentes de investigação científica e monitorização ambiental. Quem, em Portugal, dispõe de capacidade técnica e científica para poder corresponder a estes segmentos de importância crucial?

¹ Por exemplo a carta 11101 editada pelo Instituto Hidrográfico

² 91 763 km²

³ 91 763 km² + 13 419 km² + 50 960 km² + 1 656 181 km² = 1 812 323 km²

⁴ De acordo com a Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental (EMEPC)

⁵ Espaço Marítimo Português = Águas Interiores + Águas territoriais + ZEE + Plataforma Continental Jurídica

⁶ Resolução do Conselho de Ministros n.º163/2006, Diário da República, 1.ª série — N.º 237 — 12 de Dezembro de 2006

⁷ Lei n.º58/2005 de 29 de Dezembro

⁸ Decreto-Lei n.º108/2010 de 13 de Outubro

⁹ Resolução do Conselho de Ministros n.º 82/2009, Diário da República, 1.ª série — N.º 174 — 8 de Setembro de 2009

As Universidades, os Laboratórios Associados e os Laboratórios do Estado poderão ser respostas possíveis e muitas vezes as únicas, pelo menos numa fase inicial. Sem querer teorizar demasiado, ir-se-á seguidamente descrever a contribuição que o Instituto Hidrográfico (IH) poderá dar ao País neste âmbito.

2. A CONTRIBUIÇÃO DO INSTITUTO HIDROGRÁFICO

O IH¹⁰ é um órgão da Marinha Portuguesa e um Laboratório do Estado¹¹ a quem cabe apoiar na prossecução das políticas públicas relacionadas com o Mar. A competência relativa à definição das orientações estratégicas do Instituto Hidrográfico, bem como ao acompanhamento da sua execução, é exercida pelo Ministro da Defesa Nacional em articulação com o Ministro da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior¹². O IH é presentemente regido pela lei orgânica de 1991¹³, sendo dotado de autonomia administrativa e financeira¹⁴. Aguarda-se para muito breve a publicação de outra lei orgânica na sequência da nova Lei Orgânica da Marinha (LOMAR)¹⁵ e da mais recente reforma dos Laboratórios do Estado¹⁶.

O IH tem por missão fundamental assegurar actividades relacionadas com as ciências e técnicas do mar, tendo em vista a sua aplicação na área militar, e contribuir para o desenvolvimento do País nas áreas científica e de defesa do ambiente marinho. A visão que norteia o IH passa por ser um centro de referência no conhecimento e na investigação do mar, recorrendo, para isso, aos valores da Ética, da Excelência, da Inovação e do Compromisso. Neste contexto a sua actividade é desenvolvida no âmbito da Marinha, no que diz respeito ao apoio ambiental às operações navais e ao serviço público e no âmbito de Laboratório do Estado no que concerne à Investigação e Desenvolvimento (I&D) e à prestação de serviços não militares. Para executar estas actividades conta o IH com 366 elementos¹⁷, sendo mais de quarenta por cento pertencentes à área técnico-científica¹⁸.

As actividades técnicas e científicas do IH cobrem fundamentalmente as disciplinas da hidrografia, cartografia hidrográfica, segurança da navegação, oceanografia física, química e geologia marinhas, geofísica interna e sistemas de informação geográfica do ambiente marinho (SIG). Estas actividades estão relacionadas com o fundo do mar, nomeadamente a morfologia e as características do fundo (hidrografia, cartografia hidrográfica, geologia marinha e geofísica interna), com o ambiente marinho no respei-

¹⁰ Criado em 1960 pelo Decreto-Lei n.º 43 177/60, de 22 de Setembro

¹¹ Como reconhecido na Resolução do Conselho de Ministros n.º 36/2002, Diário da República, 1.ª série - B - N.º 44 — 21 de Fevereiro de 2002

¹² Lei Orgânica do XVIII Governo, Decreto-Lei n.º 321/2009, de 11 de Dezembro

¹³ Decreto-Lei n.º 134/91, de 4 de Abril

¹⁴ Obtida pelo Decreto-Lei n.º 264/95, de 12 de Outubro

¹⁵ Decreto-Lei n.º 233/2009, de 15 de Setembro

¹⁶ Resolução do Conselho de Ministros n.º 124/2006, Diário da República, 1.ª série — N.º 191 — 3 de Outubro de 2006

¹⁷ Número variável, dependente da normal rotação de pessoal militar e civil

¹⁸ 155 elementos, dos quais cerca de 60% com formação superior

tante às características das massas de água (oceanografia física e química marinha), com a segurança (da navegação) e também com a informação georeferenciada (dados técnico-científicos).

O IH é a autoridade técnica nacional em hidrografia e cartografia hidrográfica, tendo ainda especiais responsabilidades na segurança da navegação (autoridade técnica para a Marinha). Estas áreas constituem o núcleo da actividade desde a sua criação, com competências similares aos serviços hidrográficos no estrangeiro. Neste enquadramento são de salientar as responsabilidades do IH decorrentes da “Lei da Cartografia”,¹⁹ nomeadamente a produção e actualização da cartografia hidrográfica (especialmente a náutica) nas escalas de 1:5000 e inferiores e a definição das normas e especificações técnicas de planeamento, execução e processamento de levantamentos hidrográficos e de produção de cartografia hidrográfica.

A tradicional cartografia náutica publicada em papel está progressivamente a ser disponibilizada através do sistema “print on demand”²⁰, estando em fase final de renovação o fólio cartográfico de oitenta e cinco cartas cobrindo as águas de jurisdição nacional. Também está em fase de finalização a cobertura total das águas de jurisdição nacional com cartas electrónicas de navegação (conjunto de setenta e seis células). Complementarmente o IH produz um conjunto de publicações náuticas de grande relevância como sejam a Tabela de Marés, os Roteiros para a navegação (incluindo a de recreio), ou as Listas de Luzes e Radioajudas. Os Avisos aos Navegantes, produzidos mensalmente, garantem a actualização das cartas e das publicações náuticas.

Um importante serviço mantido pelo IH é o serviço de Avisos à Navegação, assegurando a disponibilização, vinte e quatro horas por dia, sete dias por semana, de toda a informação de segurança para o navegante em águas de responsabilidade nacional.

Todos os processos referidos (processamento de dados hidrográficos, produção cartográfica, Avisos aos Navegantes e serviço de Avisos à Navegação) estão subordinados ao Sistema de Gestão da Qualidade, introduzido em 2007 e certificado pela APCER (Associação Portuguesa de Certificação), no sentido de assegurar a qualidade dos produtos e serviços do IH com a norma NP EN ISO 9001:2000.

As actividades relacionadas com o conhecimento do ambiente marinho podem ser segmentadas na caracterização ambiental de base e climatologia desse ambiente marinho (por exemplo as cartas batimétricas e de sedimentos superficiais da plataforma continental ou a climatologia da agitação marítima), na sua monitorização (nomeadamente através das redes de observação permanente de marégrafos, bóias ondógrafo, bóias multiparámetro e meteorologia costeira), na previsão operacional dos processos (com modelação de correntes, ondas e marés em regime operacional ou pré-operacional) e na investigação científica aplicada (por exemplo os processos costeiros em canhões submarinos), de modo a melhor conhecer e prever os processos oceânicos. Neste último caso refira-se

¹⁹ Decreto-Lei n.º 202/2007 de 25 de Maio, que substitui o Decreto-Lei n.º 193/95, de 28 de Julho

²⁰ Carta impressa apenas quando requerido, garantindo a total actualização da informação até esse momento

a participação do IH em cerca de cinquenta projectos de I&D²¹ nos últimos vinte anos, todos eles com financiamento obtido em programas de ciência nacionais e internacionais. Estas actividades pressupõem necessariamente a existência de uma capacidade de engenharia oceanográfica, tradicional no IH mas quase única no País, que importa promover no presente e no futuro, pesem embora as dificuldades existentes associadas ao recrutamento de técnicos para órgãos do Estado.

O facto de se enquadrar na Marinha, permite-lhe obter significativos benefícios na gestão dos recursos humanos e materiais, podendo, por exemplo, tirar especial partido dos navios hidrográficos existentes para as suas missões.

No sentido de exemplificar as grandes linhas de acção em desenvolvimento no IH, referir-se-ão seguidamente quatro projectos estruturantes em curso: o MONIZEE, o Observatório da Nazaré, o Apoio à Exploração de Recursos e o IDAMAR.

a. MONIZEE

No âmbito da monitorização do ambiente marinho do Espaço Marítimo Português o IH tem vindo a operar, desde os anos oitenta do século passado, em cooperação com entidades regionais e locais, redes de observação permanentes nas zonas costeiras portuguesas, quer seja na costa do continente quer nos arquipélagos dos Açores e da Madeira. Têm sido mantidas redes de bóias ondógrafo (cinco bóias e apoio a outras quatro operadas pela Universidade dos Açores), de marégrafos (dezassete) e de estações meteorológicas costeiras (quatro) de apoio a actividades oceanográficas. Para além disso, um conjunto de séries temporais longas de correntes tem sido obtido desde meados da década de 90, na zona do Canhão da Nazaré, no âmbito de projectos de investigação científica em que o IH participa.²²

Necessidades de apoio ambiental às operações navais²³, bem como o sistema estabelecido em 2002 para apoio à decisão, aquando do afundamento do petroleiro “Pres-tige”, motivaram o IH a desenvolver conceptualmente, desde 2003, o projecto MONI-ZEE, destinado a promover a implantação de um sistema integrado de monitorização ambiental da Zona Económica Exclusiva Portuguesa, centrado num modelo de oceanografia operacional²⁴. O projecto foi proposto pela Marinha em 2008, como um Plano de Acção da ENM à Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar (CIAM), atra-

²¹ Alguns acrónimos desses projectos, por ordem alfabética, para eventual pesquisa: AQUASIG, DEEPCO, DYNCOASTAL, ECOIS, EUROSTRATAFORM, HERMES, HERMIONE, INDIA, INFANTE, INTIMATE, LEVEDURAS, MARIA FORMOSA, MITIC, MOCASSIM, MONICAN, NICC, NUACE, OMEX, PAMMELA, PAMMELA II, POPEI, POCUS, OCEANEYE, RADAR, RAILA, SEADATANET, SIMOC, SIRIA, SPOTWAVE II, SURGE, TRANSCAN, UAB,...

²² Inseridas nos projectos EUROSTRATAFORM, HERMES e HERMIONE.

²³ Tal verificou-se a partir do ano 2000, com o apoio ao exercício NATO LINKED SEAS, ainda numa perspectiva de aprendizagem e com o enquadramento do NATO Undersea Research Centre (NURC) de La Spezia. Em 2001, no apoio ao exercício SWORDFISH, o IH já actuou sem suporte exterior.

²⁴ Oceanografia Operacional pode ser definida como a actividade de observação de parâmetros ambientais dos mares e oceanos, feita de uma forma sistemática e por longo período de tempo, bem como a sua rápida interpretação e disseminação.

vés do Ministério da Defesa Nacional, tendo essa proposta merecido a colaboração do Ministério da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior. O projecto foi aprovado, devendo desejavelmente ser desenvolvido através do Consórcio de I&D Oceanos, que congregará Laboratórios do Estado, Laboratórios Associados, universidades e empresas, assumindo um carácter operacional.

O MONIZEE propõe que, associada à componente de oceanografia operacional (monitorização, gestão de dados e previsão), seja implementada uma componente de desenvolvimento tecnológico (sensores de observação ambientais, veículos não tripulados e sistemas de comunicação) e outra de formação e treino (pessoal técnico e científico da área das ciências e tecnologias do mar). Por razões de exequibilidade, o desenvolvimento do sistema MONIZEE deve seguir uma arquitectura modular, podendo ser assim implementado por áreas e faseadamente, em função da capacidade de resposta dos recursos humanos, materiais e financeiros dos parceiros envolvidos.

Esse tem sido o caminho seguido pelo IH, enquanto não estão criadas as condições para um financiamento integrado e sustentado. Assim, desde meados de 2008, tem em curso projectos, de financiamento diverso, que permitiram já instalar duas bóias multiparámetro no canhão da Nazaré (projecto MONICAN) e uma outra na costa norte Portuguesa (projecto RAlA). Estão também em fase de instalação dois radares HF na zona de Sines, que permitirão uma cobertura permanente das correntes superficiais até cerca de quarenta milhas de costa (projecto SIMOC), com benefícios nas áreas científica, ambiental, combate à poluição e busca e salvamento. Todos estes novos sistemas, complementados pelas redes de observação permanentes já existentes, contribuem decisivamente no sentido de uma crescente cobertura das águas Portuguesas com sensores de observação de parâmetros físicos, químicos e biológicos, garantindo séries longas de observação, decisivas para a qualidade da interpretação das fenomenologias presentes.

A validade do conceito foi desde cedo reconhecida pelas organizações europeias das quais o IH é membro, como o IBI-ROOS (Iberia-Biscay-Ireland Regional Operational Oceanographic System) e o EUROGOOS (associação europeia de oceanografia operacional). Os resultados obtidos e que se propõe obter permitem ainda integrar o MONIZEE no conceito do GMES (Global Monitoring for Environment and Security), que se constitui como uma contribuição europeia para o esforço global de monitorização dos oceanos, o GOOS. Por outro lado, os objectivos do MONIZEE quanto ao melhor conhecimento do ambiente marinho, estão na linha da Política Marítima Integrada para a União Europeia (PMIUE), contribuindo também para os compromissos nacionais respeitantes à DQEM e à DQA, já plasmados nas transposições para a lei Portuguesa dessas directivas. Finalmente o MONIZEE poderá corresponder, de uma maneira substantiva, à componente de monitorização da ENGIZC, ainda por implementar.

b. Observatório da Nazaré

O canhão da Nazaré é assumido pelo IH como um laboratório natural de observação do meio marinho desde o início desta década. A isso ajudou a participação em pro-

jectos europeus como o EUROSTRATAFORM, o HERMES e o HERMIONE, em que o IH assumiu crescentes responsabilidades no âmbito da oceanografia física, dinâmica sedimentar e sistemas de informação geográfica. O projecto MONICAN, actualmente em execução com financiamento da EFTA²⁵, tem permitido uma observação mais sustentada desta área de grande interesse científico, tendo o fundeamento em 2009²⁶ e 2010 de duas bóias multiparámetro, no âmbito do projecto, consolidado esta aposta. Está presentemente em preparação novo projecto concentrado neste observatório, no sentido de envolver as entidades locais (especialmente a Câmara Municipal da Nazaré) e outros parceiros científicos com interesse no estudo da zona.

c. Apoio à exploração de recursos

Tradicionalmente o IH, graças ao “know-how” e aos equipamentos que possui, aliados aos meios navais que a Marinha coloca à sua disposição, está capacitado a corresponder a solicitações de entidades públicas ou privadas, destinadas a efectuar estudos na área do ambiente marinho, que permitam uma adequada exploração de recursos marinhos. Isso acontece especialmente na exploração de inertes no fundo do mar (areias, por exemplo) ou na exploração de energias renováveis (energia das ondas ou de vento “offshore”), onde o IH é solicitado a efectuar a caracterização ambiental das zonas em estudo (morfologia, estrutura e características do fundo, marés, ondas e correntes, por exemplo). Ao IH também tem cabido dar apoio ao projecto de Extensão da Plataforma Continental, fornecendo pessoal técnico na aquisição e processamento de dados de batimetria a bordo dos navios hidrográficos NRP “D. Carlos I” e NRP “Almirante Gago Coutinho”. Em qualquer dos casos atrás referidos é entendimento do IH manter a aposta na contribuição para a exploração dos diversos recursos já conhecidos ou por explorar, no âmbito de um esforço nacional de conhecimento do mar, substituindo assim potenciais colaboradores estrangeiros, que normalmente apresentam custos de operação substancialmente mais altos e pouco valor acrescentado para o País.

d. IDAMAR

O IH é detentor de um considerável número de dados do Mar (Hidrografia, Oceanografia Física, Geofísica, Geologia e Química Marinhas). A gestão da componente histórica desses dados técnico-científicos e dos obtidos pela componente observacional ou produzidos pela componente previsional do MONIZEE, é efectuada pela chamada Infraestrutura Nacional de Dados Técnico-Científicos do Oceano (IDAMAR), presentemente em desenvolvimento, contemplando parâmetros físico-químicos, geomorfológicos e hidrodinâmicos. Esse desenvolvimento é feito no enquadramento da directiva-

²⁵ Através do fundo de financiamento “EEA Grants”

²⁶ A primeira bóia Portuguesa de observação ambiental fundeada em águas profundas (2 000 metros de profundidade)

-quadro INSPIRE (infraestrutura de informação geográfica na comunidade europeia) e da sua transposição para a lei portuguesa²⁷.

O IH processa anualmente cerca de quatrocentos pedidos de dados técnico-científicos do ambiente marinho, maioritariamente proveniente do sistema universitário mas também de entidades públicas e empresas, constituindo-se como a única entidade do País, nesta área de actividade, a fornecer esse apoio à comunidade de um modo abrangente, permanente e sistemático.

Tendo presente esta realidade, e no sentido de garantir um maior envolvimento de todos os actores interessados a nível nacional, foi apresentada pela Marinha à CIAM, em 2009, a proposta para a definição de uma Política Nacional de Dados do Oceano (PONDO) e a consequente constituição de um Centro Nacional de Dados do Oceano (CENDO), proposta essa ainda em estudo.

Este é um assunto premente pois a PMIUE aponta para o estabelecimento de uma Rede Europeia de Observação e Dados Marinhos (EMODNET), ou seja, uma rede de sistemas de observação do Mar, interligados por uma estrutura de gestão de dados, cobrindo todas as águas de jurisdição europeia. Poder-se-á no entanto dizer que os já anteriormente referidos projectos MONIZEE e IDAMAR satisfazem, de um modo geral, os requisitos de participação nacional na EMODNET, pelo que poderão constituir-se como uma primeira resposta Portuguesa a esta infraestrutura europeia, a ser criada nos próximos anos²⁸.

Muitas das capacidades existentes na Marinha em geral e no IH em particular, para exploração do meio marinho, são únicas no País, pelo que deverão ser postas ao serviço da comunidade através dos adequados mecanismos de cooperação entre entidades. Assim, são decisivos para o estudo do Mar os meios operacionais, desde os navios oceânicos, como os já citados NRP “D. Carlos I” e NRP “Almirante Gago Coutinho”, aos navios costeiros, como os NRP “Andrómeda” e “Auriga”, sem esquecer a panóplia de pequenas embarcações de comprimento inferior a 20 metros (existentes no IH), disponíveis para trabalhos costeiros, litorais e estuarinos. Não basta, contudo, ter as plataformas e os equipamentos, é também necessário ter técnicos qualificados que, no IH, se agrupam nas Brigadas Hidrográficas e nas equipas de Engenharia Oceanográfica.

Quanto aos meios laboratoriais há a referir no IH a existência de laboratórios de química (clássicos e nutrientes, metais pesados, organoclorados e hidrocarbonetos) e de geologia marinha (sedimentologia), bem como de calibração de equipamentos oceanográficos. Todos eles foram alvo de acreditação de um conjunto importante de ensaios em 2010 (norma NP EP ISO 17025:2005).

Finalmente são de assinalar os meios de formação no IH, representados pela Escola de Hidrografia e Oceanografia, única escola em Portugal dedicada ao ensino da Hidrografia e que oferece um curso de especialização em Hidrografia e um curso técnico de Hidrografia, equiparados respectivamente à categoria A e à categoria B da Organi-

²⁷ Decreto-Lei nº180/2009 de 7 de Agosto

²⁸ O IH participa presentemente nas “preparatory actions” da EMODNET, nas áreas da Hidrografia e da Oceanografia Física

zação Hidrográfica Internacional (OHI), organização na qual o IH é o representante Português.

Todo o conjunto de actividades mencionadas só é possível se essas actividades forem feitas colaborativamente, em parceria com entidades nacionais e estrangeiras, militares e civis, do sistema universitário, público ou empresarial. Os inúmeros protocolos de colaboração, projectos de I&D ou contratos de prestação de serviços, em que o IH é parte, enquadram as parcerias e são prova cabal dessa realidade.

3. RUMOS PARA O FUTURO

Neste ano de 2010, em que se comemora o quinquagésimo aniversário do IH, alguns objectivos técnicos têm sido perseguidos no sentido de marcar a efeméride. Assim, à cobertura total de cartografia electrónica das águas portuguesas e à renovação completa do fólio de cartas em papel, junta-se também a renovação dos roteiros (Continente e Ilhas) e a conclusão da publicação da cartografia sedimentar superficial, cobrindo toda a plataforma continental física de Portugal Continental (oito cartas sedimentológicas).

De um modo mais global poder-se-á dizer que o IH potencia o aproveitamento das sinergias entre a estrutura operacional de cariz militar e as capacidades técnico-científicas existentes, numa perspectiva multidisciplinar, podendo constituir-se como uma mais-valia para o País no sentido de:

- Promover a implementação alargada do MONIZEE, de acordo com as necessidades nas áreas da Defesa, Ciência (GOOS), Economia e Ambiente (DQA, DQEM e ENGIZC), através das existentes capacidades de observação, laboratorial, modelação (previsão) e gestão de dados do ambiente marinho (aprovado Plano de Acção da ENM);
- Ser a instituição responsável pelo desenvolvimento de capacidades nacionais de Oceanografia Operacional (observação, gestão de dados e previsão) e coordenar a participação Portuguesa na EMODNET;
- Ser a instituição de acolhimento de um eventual CENDO, servindo toda a comunidade de utilizadores, nacionais e internacionais, com racionalização acrescida de recursos humanos e materiais (proposto Plano de Acção da ENM);
- Desempenhar um papel dinamizador no Consórcio de I&D OCEANOS, quando tal consórcio vier a ser formado, no âmbito das suas responsabilidades de Laboratório do Estado na área dos Oceanos (coordenação das componentes da Oceanografia Operacional e da Gestão de Dados do Ambiente Marinho).

Uma racional utilização dos recursos está, cada vez mais, na ordem do dia pelas razões conhecidas, sendo pois natural que Portugal rentabilize o conhecimento acumulado nas últimas décadas pelo IH. Qualquer que seja a evolução, a Marinha, através do IH, será sempre um actor incontornável no que diz respeito ao conhecimento do Mar no Oceano de amanhã.²⁹

²⁹ Neste contexto Mar surge associado à sua dimensão física, enquanto Oceano implica uma dimensão geoestratégica

A INVESTIGAÇÃO CIENTÍFICA NO ESPAÇO MARÍTIMO PORTUGUÊS DIFERENTES PERSPECTIVAS

Síntese apresentada pelo capitão-de-mar-e-guerra
Carlos Ventura Soares, em 12 de Outubro

1. INTRODUÇÃO

Os anos recentes têm trazido, nacional e internacionalmente, crescente número de abordagens das problemáticas que afectam os espaços marítimos. O trabalho da Comissão Estratégica dos Oceanos apresentado em 2004, bem como a Estratégia Nacional para o Mar (ENM) aprovada em 2006, estabeleceram em Portugal as bases estratégicas para uma desejada aposta do País no Mar. Do compromisso internacional, no âmbito do Global Ocean Observing System (GOOS), de observar o Oceano de um modo sistemático, até à recente legítima pretensão da extensão da Plataforma Continental Jurídica, somam-se as razões para essa aposta. Simultaneamente outros diplomas legais, alguns deles transposições de directivas europeias, vieram apontar a premência de estabelecer quadros de desenvolvimento específicos, principalmente no que diz respeito ao Ambiente. Neste último campo são de referir a Lei da Água, transposição da directiva-quadro europeia da água (DQA), publicada em fins de 2005, a transposição da directiva-quadro europeia “Estratégia Marinha” (DQEM), publicada em 2010 ou a rede europeia Natura 2000 na sua componente marinha. A Estratégia Nacional para a Gestão Integrada da Zona Costeira (ENGIZC) é outro dos desafios recentes (2009). Qualquer um deles, para ter sucesso, exige ser operacionalizado, o que implica, entre outras, componentes de investigação científica e monitorização ambiental. As Universidades, os Laboratórios Associados e os Laboratórios do Estado poderão, possivelmente, dar respostas nestas vertentes particulares.

Na tentativa de consolidar esta hipótese e tendo como mote as comemorações dos cinquenta anos do Instituto Hidrográfico (IH), realizou-se na Academia de Marinha, nos passados meses de Setembro e Outubro, o ciclo de conferências “A Investigação Científica no Espaço Marítimo Português: diferentes perspectivas”. A estrutura deste ciclo baseou-se na apresentação de comunicações de representantes dos já referidos três pilares fundamentais na investigação científica do Mar em Portugal: as Universidades, os Laboratórios Associados e os Laboratórios do Estado.

2. A PERSPECTIVA DA UNIVERSIDADE

O orador de 28 de Setembro foi o Professor Doutor Ricardo Serrão Santos, Director do Departamento de Oceanografia e Pescas (DOP) da Universidade dos Açores, com a conferência intitulada “Universidade dos Açores: onde as Ciências do Mar se aprofundam”. Nela foi inicialmente referenciada a motivação do DOP para a investigação científica do Mar profundo, num contexto europeu e especialmente no Nordeste Atlântico, onde se dá prioridade ao desenvolvimento e aplicação do conhecimento científico na conservação da vida marinha e no uso sustentável dos recursos vivos, numa perspectiva ecossistémica. Com cerca de 120 pessoas, sendo apenas 30% permanentes, o DOP tem desenvolvido relevante actividade, tendo sido destacada a instalação do LabHorta – jaulas profundas acusticamente recuperáveis e câmaras hiperbáricas para estudos “in vivo” de organismos hidrotermais, bem como do CoralLab – sistema para o estudo experimental e “in vivo” de corais frios de profundidade. O mapeamento de habitats e biodiversidade e a gestão de ecossistemas prioritários é uma das linhas de força do DOP, que tem ainda participado na elaboração de planos de gestão para quatro sítios do mar profundo: “Menez Gwen”, “Lucky Strike”, “Rainbow” (hidrotermais) e “Sedlo” (monte submarino). O DOP dispõe do navio “Arquipélago” para as suas actividades, sendo presentemente uma universidade de classe internacional no que respeita ao estudo das fontes hidrotermais.

3. A PERSPECTIVA DO LABORATÓRIO ASSOCIADO

Em 6 de Outubro ocorreu a intervenção do Professor Catedrático João Coimbra, Presidente do Laboratório Associado CIMAR (Centro de Investigação Marinha e Ambiental), com a conferência intitulada “CIMAR – Laboratório Associado: procura do conhecimento e da sustentabilidade do Oceano”. Começando por referir que o CIMAR possuía mais de 400 colaboradores, sendo metade deles doutorados, salientou que as principais linhas de investigação do CIMAR passavam pela conservação e gestão de ecossistemas aquáticos e pela aquacultura e biotecnologia marinha. Foi focada, com ênfase, a aposta na divulgação científica, especialmente junto das comunidades do norte de Portugal, bem como a participação em redes temáticas europeias no âmbito da biodiversidade marinha e costeira. O apoio a políticas públicas também mereceu especial referência, com a participação no *cluster* do conhecimento e da economia do Mar “Oceanos XXI”. Foram então dados exemplos de quatro projectos científicos de dimensão em que o CIMAR participa, nomeadamente o ARCOPOl (Prevenção e Resposta à Poluição Costeira nas Regiões Atlânticas), o SEACASE (Aquacultura Costeira Sustentada Extensiva e Semi-intensiva, no Sul da Europa), o BIOMARES (Preservação da Biodiversidade no Parque Natural da Arrábida) e o RAlA (Observatório Oceânico da Margem Ibérica), este último também com a participação do IH.

4. A PERSPECTIVA DO LABORATÓRIO DO ESTADO

A 12 de Outubro, o IH, simultaneamente órgão da Marinha e Laboratório do Estado, fez-se representar pelo seu Director Técnico, Capitão-de-mar-e-guerra Engenheiro Hidrógrafo Carlos Ventura Soares, com a conferência “Instituto Hidrográfico: o conhecimento do Mar no Oceano de amanhã”. Mencionou inicialmente que, para além das responsabilidades nacionais associadas à segurança da navegação (cartografia náutica, publicações náuticas, Avisos aos Navegantes e serviço de Avisos à Navegação), o IH mantém um conjunto de actividades relacionadas com o conhecimento do ambiente marinho, que podem ser segmentadas na caracterização ambiental de base e climatologia (ex: cartas de sedimentos superficiais da plataforma continental), na sua monitorização (redes de observação permanente de marégrafos, bóias ondógrafo, bóias multiparâmetro e meteorologia costeira), na previsão operacional dos processos (com modelação de correntes, ondas e marés) e na investigação científica aplicada (ex: processos costeiros em canhões submarinos). Foi referida a participação do IH em cerca de cinquenta projectos de investigação científica nos últimos vinte anos. Estes projectos beneficiaram largamente do desenvolvimento conjunto de todas as áreas acima referidas, com frequente multidisciplinaridade na abordagem dos problemas. O facto do IH se enquadrar na Marinha, permite-lhe também obter significativos benefícios na gestão dos recursos humanos e materiais, podendo, por exemplo, tirar especial partido dos navios hidrográficos existentes para as suas missões. No sentido de exemplificar as grandes linhas de acção em desenvolvimento no IH, foram seguidamente detalhados quatro projectos estruturantes: o MONIZEE (monitorização ambiental), o Observatório da Nazaré, o Apoio à Exploração de Recursos e o IDAMAR (infraestrutura de dados do ambiente marinho).

5. CONCLUSÕES

É crescente o papel desempenhado pela investigação científica no conhecimento do Mar. A monitorização ambiental é outro dos pilares desse conhecimento. Para um País como Portugal, onde a escassez de recursos tradicionalmente impera, importa, numa perspectiva de racionalização da utilização desses recursos, encontrar situações “imaginativas” mas eficazes para a resolução dos problemas existentes, aproveitando o conhecimento acumulado dos vários possíveis actores, mas organizando e operacionalizando esse conhecimento. O proposto consórcio de I&D Oceanos poderá ser uma solução de congregação de esforços numa perspectiva nacional, isto sem prejuízo da salvaguarda da identidade específica dos seus participantes, sejam eles Laboratórios do Estado, Laboratórios Associados, Universidades ou mesmo empresas. Qualquer que seja a solução esta urge, caso contrário Portugal correrá o risco de se atrasar definitivamente, face a outros países europeus, no que respeita ao conhecimento do Mar.

CENTENÁRIO DA REPÚBLICA

OS VALORES DA REPÚBLICA NO SÉCULO XXI

Comunicação apresentada pelo dr. Artur Santos Silva, na sessão solene de 19 de Outubro

A celebração do primeiro centenário da República portuguesa constitui uma oportunidade para, partindo da análise crítica e plural do que se passou desde 1910, perspetivar o futuro. Ou seja, interessa colocar e debater as questões que hoje se colocam, contribuindo com o pensamento republicano para melhorar a qualidade da vida política nos modernos regimes democráticos.

O grande desafio que temos pela frente é simples de formular: precisamos de melhorar a qualidade da democracia no séc. XXI. E são vários os problemas que hoje se colocam aos regimes democráticos.

A democracia tem hoje que conviver com a globalização. A tendência para um mundo economicamente globalizado poderá sofrer recuos temporários, mas no longo prazo é imparável. Ora a globalização traz benefícios, mas envolve riscos.

Um deles, a que estamos a assistir, é a erosão do poder dos Estados e o aumento do poder dos centros económicos de decisão, nomeadamente dos mercados e dos seus reguladores, que não respondem perante os eleitores e os cidadãos. Ora preservar a democracia neste contexto exigirá um reforço do direito e das organizações internacionais. Mas este é um caminho que ainda está largamente por percorrer. Impõe-se promover a reforma da ONU e de instituições como o FMI, OMC e OMS. Por outro lado, é fundamental celebrar, à escala mundial, um acordo vinculativo sobre a sustentabilidade ambiental e a maior utilização de energias renováveis. Também, os Países Atlânticos deveriam repensar os objectivos e o papel da NATO.

A União Europeia constitui, pela partilha das soberanias nacionais, uma resposta política à globalização económica. A união dos Estados membros faz a sua força. Mas no quadro da própria UE colocam-se problemas de exercício da democracia – é o tão falado “défice democrático”.

Importa conseguir que a democracia, que tradicionalmente funciona em quadros nacionais, seja efectiva também num plano supranacional, europeu.

Há que reflectir sobre as recomendações muito pertinentes contidas no Relatório dos Sábios liderado por Filipe Gonzalez no sentido de assegurar que a cidadania europeia é mais assumida, em especial no quadro das principais instituições políticas.

Por outro lado, o facto de, cada vez mais, vivermos em sociedades multiculturais coloca igualmente problemas sérios às democracias modernas. Devemos respeitar culturas que connosco convivem mas para as quais o regime democrático pouco ou nada conta. Temos que garantir a defesa dos direitos individuais de pessoas inseridas étnica e culturalmente em comunidades que não têm sabido respeitar tais direitos.

Fala-se, também, hoje muito de uma alegada crise de representação nas democracias modernas. Aponta-se a abstenção eleitoral, em muitos lados crescente. E refere-se um certo alheamento das populações em relação à “república”, assim como uma desconfiança sistemática face à classe política. Acresce a tentação populista, que tem vindo a reforçar-se em várias democracias.

Ora o republicanismo tem algo de importante a oferecer para a melhoria da qualidade da democracia moderna. Recordo a insistência do republicanismo cívico no ideal de participação política dos cidadãos na coisa pública.

Ou seja, não se deve encarar a liberdade das pessoas como algo meramente negativo, no sentido de impedir interferências de terceiros, incluindo do Estado, na esfera privada de cada um. O republicanismo reclama, também, uma liberdade positiva: o direito e o dever de intervir activamente na vida pública.

E a intervenção no espaço público não se pode limitar ao campo estritamente político. É essencial, por exemplo, intervir no debate aberto sobre os grandes temas ético-políticos nas nossas sociedades. A partir destes debates geram-se consensos, mais ou menos abrangentes, e valores assumidos colectivamente. Estes, por sua vez, poderão depois dar origem a leis que o Estado irá impor coercivamente a todos, incluindo a quem não concorda com elas.

Também a procura de um novo paradigma económico e social irá determinar alterações relevantes na relação dos cidadãos com o Estado.

Do mesmo modo, as questões demográficas na Europa, os fundamentalismos religiosos, o mundo digital e a bioética estão a criar novos desafios e a determinar novas respostas às sociedades democráticas do nosso tempo.

Serei agora mais concreto sobre o que importa fazer para que, entre nós, os valores da República sejam afirmados e respeitados.

Quanto à cidadania todos temos que saber exigir mais credibilidade, competência e sentido do bem público à classe política, reclamando, em geral, às nossas elites mais proactividade na discussão dos desafios e nas propostas dos caminhos de um futuro mais ambicioso, num País mais moderno e mais justo.

Por outro lado, impõe-se que os *media* tenham uma atitude mais responsável, mais educativa e mobilizadora.

Em relação ao ideal da igualdade temos que saber e querer corrigir de forma mais eficaz crescentes desequilíbrios económicos e sociais que tanto se têm agravado.

Espero, também, que o nosso País mantenha grande abertura à integração das comunidades imigrantes e que nos coloca entre as sociedades mais avançadas na afirmação desses valores.

Os ambiciosos objectivos do Programa do Milénio têm que nos estimular a ser mais ambiciosos na cooperação com os Palop's e Timor, em especial na saúde, na educação e, também, na organização e formação dos quadros das estruturas militares.

O amor pátrio tem que ser mais bem demonstrado na defesa do nosso património, dos recursos naturais – agricultura, floresta e mar – até ao património histórico edificado.

Particular cuidado deve merecer a requalificação urbanística do País que tantos atentados ambientais tem sofrido.

A credibilidade do País no exterior, ainda agora reafirmada com a eleição de Portugal para o Conselho de Segurança da ONU, não pode ser posta em causa com o incumprimento de compromissos responsabilmente assumidos no âmbito do Euro e da União Europeia, nomeadamente respeitando os objectivos que assumimos em Maio passado de redução do défice público de 2010 a 2013.

Outro dos nobres objectivos da República era modernizar o nosso País, contribuindo para um maior desenvolvimento económico e social. Para tal, precisamos hoje de menos e melhor investimento público, mais investimento privado sustentável, maior poupança privada, mais inovação e investigação, mais empreendedorismo qualificado.

A estratégia da Europa 2020 tem que ser responsabilmente assumida e executada tal como foi a Agenda de Lisboa de 2000.

A prossecução da igualdade através da educação e da promoção da cultura tem cada vez mais que nos preocupar num mundo cada vez mais exigente. Só poderemos melhorar a nossa competitividade se tivermos melhores recursos humanos, com mais e melhor instrução, a par de uma mais eficaz e adequada formação profissionais contínua. Aliás, um dos objectivos europeus é o de conseguirmos que, em 2020, 40% dos jovens de idades entre os 25 e os 34 anos, tenham formação universitária concluída com sucesso.

Se soubermos assumir com êxito grande parte destes desafios prestaremos a melhor homenagem àqueles que pensaram que a República era o fim da História e, em especial, aos mais nobres “cavaleiros do ideal republicano” que tudo fizeram para afirmar a ética da honradez, o amor à pátria e à humanidade, ambicionando conquistar os cidadãos pela instrução e devoção cívica, confrontando os ideais e os princípios republicanos com os grandes desafios que hoje se colocam à sociedade portuguesa.

Necessitamos, pois, de instituições democráticas mais fortes, mais adequadas ao nosso tempo: que as leis sejam claras, que os tribunais funcionem, que as entidades reguladoras sejam firmes e actuantes, que os partidos e o Parlamento assegurem uma melhor representação e fiscalização política, que o Governo consiga satisfazer melhor as aspirações da sociedade, garantindo padrões de qualidade de vida mais elevados e uma maior coesão e solidariedade social.

CENTENÁRIO DA REPÚBLICA

A ANARQUIA DOS CONCEITOS E A EXIGÊNCIA DA SEGURANÇA

Comunicação apresentada pelo académico Adriano
Alves Moreira, na sessão solene de 19 de Outubro

Terminada a guerra fria, derrubado o Muro de Berlim, terminado o meio século da ordem dos Pactos Militares e a nebulosa situação de paz impossível e guerra improvável que Aron tinha diagnosticado, a interrogação que se tornou dominante não foi a de saber como organizar finalmente a paz global, foi mais a de procurar descortinar se a nova ordem seria pós-americana ou mais claramente anti-americana, como se o desaparecimento do inimigo a leste desse um novo carácter ao aliado principal contra as ameaças e desastres do passado.

Ficaram paradigmáticos estudos como o de Ivan Krastev que previu o século XXI, em que estamos, como o “século antiamericano”, um diagnóstico que os neoconservadores que deram assistência ao Presidente Bush inverteram no sentido do desastroso unilateralismo.

Não parece discutível que o desastre neoconservador desmentiu as esperanças mal fundadas de um fim da história que os factos remeteram para o arquivo, mas, como de hábito, a evolução que esses factos iniciaram também não acolheu a previsão de Fareed Zakharia no sentido de que estaremos a entrar num “mundo pós americano”.¹

A expressão e o texto remetiam para uma revisão do passado, que terminara em 1989 (Muro de Berlim) como se a URSS não tivesse sido um Estado Director em igualdade na regência participada da ordem militar, e como se os ocidentais tivessem ganho a guerra fria em vez de simplesmente não a terem perdido, por ter ocorrido a dissolução interna do regime soviético.

Mas já merece maior adesão a conclusão de Fareed Lakaria de que os nossos dias seriam marcados pelos poderes emergentes – China, Índia, Rússia, África do Sul, Brasil –, quando ainda as brilhantes mentes dos economistas ocidentais dirigiam e aclamavam o globalismo financeiro que conduziu ao desastre global sem responsáveis assumidos, porque todas as autoridades científicas em exercício, algumas experientes das governações e supervisões que se articularam com o sistema que desfuncionou, esgotou saberes e energias com a definição de prospectivas sombrias, com inteiro apagamento da memória de intervenções passadas.

Mas há uma vertente do exame de Lakaria que merece destaque, e convida a alguma ousadia de correcção.

¹ Pierre Hassner, *Uma ordem internacional pós-americana ou neo-rooseveltiana?* in *A procura da Grande Estratégia, de Roosevelt a Obama*, Tinta da China, Lisboa, MMX, Coordenação de Mário Mesquita, Sara Pina, Susana Neves, Fundação Luso-Americana. Fareed Lakaria, *O Mundo Pós-Americano*, Gradiva, Lisboa, 2008.

De facto, parecendo dominado pelo conceito clássico da *soberania* e pelos factos variáveis das *supremacias*, entende promover a narrativa do que poderemos chamar declínio saxónico, lembrando que o desafio colocado à supremacia de Inglaterra foi o económico, e que o desafio enfrentado pelos Estados Unidos é político, avisadamente pondo em causa qualquer unilateralismo de superpotência sobrevivente, que não preste atenção à urgência de ter parcerias, de consolidar alianças, para lidar com os poderes emergentes, estes a caminho dos modelos das sociedades da abundância, do consumismo, do orgulho nacional, do poder efectivo.

O que não lhe ocorreu, aparentemente, na brilhante análise, foi lidar com o conceito integrador do *Ocidente*, este visto como uma unidade de contornos suficientemente vinculados pelo passado de domínio sobre o que chamou *resto do mundo*, e que agora fala com voz própria no teatro global sem governança, sem hegemonias unilaterais, e todos geralmente vítimas dessa falta de vozes inspiradoras e directoras das convergências, dos interesses comuns, e de uma ética de responsabilidade partilhada.

O mesmo Pierre Hassner, na sua contribuição para a definição do que foram chamadas as *80 idées-forces pour entrer dans le 21.^e Siècle*, procurou demonstrar que a tese do “choque das civilizações” é uma visão falsa do futuro da humanidade.² Escrevia assumidamente contra Samuel Huntington, considerando simplista entender que o século XIX foi o do conflito das Nações, que o século XX foi o do conflito das ideologias, e que o século XXI teria aquelas definições dos conflitos em que “a fé e a família, o sangue e as crenças” se tornariam nos valores pelos quais os homens aceitariam morrer.

As dúvidas que vai semeando, colocam em discussão se a Europa não é também muçulmana, se a religião é um elemento fundamental das identidades, e se era plausível que a linha de fractura entre sete ou oito grupos civilizacionais implicariam reagrupamento em torno de um pequeno número de Estados, por exemplo os EUA para a área atlântica, a Rússia para a área ortodoxa.

A proposta parece ser a de afectar o conflito das civilizações pelo facto de que “a guerra moderna está substituída pelo massacre das populações ou pela violência conhecida como modo de vida. À guerra unicamente técnica das sociedades burguesas parece opor-se o regresso à barbárie, enquadrada pela decomposição ao mesmo tempo dos quadros tradicionais e pelas tentativas de instaurar o Estado moderno nos espaços crescentes das periferias.”³

É pois de salientar que toda a problemática desenvolvida sobre o choque das civilizações não se despega da consideração de que o Estado, embora forçado a reconhecer incapacidades que o levam a alienar funções para a sociedade civil, e capacidades soberanas para redes internacionais, continua a ser a referência fundamental de todo o debate. O clássico Jacques Chevalier insistiu em que, “*num mundo em que os pontos de referência*

² Pierre Hassner, *La thèse du “choque des civilisation” est une vision fautive de l’avenir de l’humanité*, in Le Nouvel État du Monde, Lâ Découvert, Paris, 1999, pg. 54.

³ P. Hassner, *La violence et la Paix: de la bombe atomique au nettoyage ethnique*, Esprit, Paris, 1995. Huntington, *Le Choc des Civilisations*, Odile Jacob, Paris, 1997. B. Badie, *Un Monde sans souveraineté*, Fayard, Paris, 1999.

*se apagam, ou as certezas desaparecem, o Estado continuará, e sem dúvida por longo tempo, o princípio fundamental de integração das sociedades e o lugar privilegiado de formação da identidade colectiva”.*⁴

Parece evidente que, nesta meditação, o recurso ao *Estado* procura responder simultaneamente a *identidades culturais* ou a *identidades multiculturais*, de que teria exemplos de viabilidade variável, como na própria Europa acontece no primeiro caso com Portugal e com a França, mas acontece no segundo caso, por exemplo, na Espanha, na Bélgica, no Reino Unido, podendo ainda salientar-se que o regionalismo crescente, dinamizado na estrutura da União Europeia pela Comissão das Regiões, estimula o aprofundamento das *identidades* em relação à unidade europeia em progresso.

O que tudo aponta para a necessidade de esclarecer o conteúdo variável do conceito de Estado, quando o *globalismo* sem governança multiplica um multiculturalismo de nova espécie, quer pelas migrações descontroladas que fracturam as identidades das populações que vivem no território de antigos Estados nacionais, e que tudo implica, como é brilhantemente exposto por François Jullien, que o diálogo entre as culturas afronta a vocação universalista da cultura ocidental, que parece ser tocada pelo equívoco de “confundir o universal com a uniformização dos modos de vida e de valores”.⁵

Este fenómeno, que implica não apenas com o teor das relações entre soberanias em mudança, mas também com o teor das relações internas das sociedades civis clássicas que se transformam em plurais, sugere que a *falta ou exiguidade de governança* seja uma característica crescente do processo de mudança, que a referência ao Estado seja imposta pela experiência passada, mas que a reorganização das soberanias se encaminha para *regionalizações* de que a União Europeia é paradigma, e sobretudo para o facto de que a *segurança* é o valor posto em causa na dimensão desgobernada do globalismo, que este não está suficientemente garantido contra a ruptura que se chama *guerra*, interna ou internacional, sem paradigmas de referência comum a todas as áreas culturais que entrem em contacto, ou às variadas formas do interculturalismo que se multiplicou, ou às fragilidades das fronteiras geográficas que as fronteiras da pobreza e das migrações subverteram. E assim temos uma problemática complexa que inclui o reconhecimento das *identidades*, o *respeito* pelas diferenças culturais e a *tolerância* pelos comportamentos diferenciados, a reformulação do Estado pelos regionalismos que ultrapassou as semelhanças e as debilidades, a necessária identificação das áreas culturais mais abrangentes, que não ignoram o peso da história e das memórias dos passivos das suas supremacias findas, como aconteceu com o colonialismo, que não ignoram que, nesta forma de encontro em que todas as cultura falam em nome próprio, o Ocidente é ainda considerado o grande agressor dos tempos modernos, como vão demonstrando graves conflitos militares e tormentas internas dos países de áreas envolvidas nessa anarquia. Sem descurar ou fragilizar os esforços no sentido de conseguir a *paz para os nossos dias*, a segurança é um patamar

⁴ Jacques Chevalier, *Même allégé de certaines fonctions, L'État reste un cadre privilégié de régulation politique des sociétés*, in *Le nouvel état du monde*, cit., pg. 148.

⁵ François Jullien, *O diálogo entre as culturas – Do universal ao multiculturalismo*, Zahar, Rio de Janeiro, 2009.

global indispensável, mas o Ocidente tem essa exigência evidente na sua conjuntura: não são apenas os EUA que precisam de o entender.

Sem tal segurança, não terão o êxito necessário as tarefas dirigidas no sentido de conseguir a Paz pelo Diálogo das Culturas que desde 2001, por persistência de Kofi Annan, é um tema mundial, sendo de recordar que foi já em 1998, quando não era previsível o 11 de Setembro, que a Assembleia da ONU proclamou a necessidade desse diálogo, e foi em 2003, na *Global Ethic Foundation*, actualmente presidida pelo notável Hans Küng, que o mesmo ilustre Secretário-geral da ONU organizou a conferência sobre Uma Ética Global, sem a qual não haveria segurança que evitasse a ruptura da paz.

O mesmo Hans Küng, assumindo com lucidez a questão hoje decorrente do Islão, vai propondo soluções pragmáticas, não ideológicas, de modo a passar da *imagem hostil* à *imagem da esperança*, em busca da fundamentação, que é possível, de uma ética mundial, como foi doutrinado por ocasião do Parlamento Mundial das Religiões de 1999, na Cidade do Cabo.⁶

Por tudo, a convicção de que sem confiança não é possível a segurança, e sem esta não é possível evitar a ruptura da paz, é necessário assumir também que a realidade do Ocidente, com o condicionalismo histórico que não pode ser herdado a benefício de inventário, se impõe como unidade a considerar na questão da segurança, ultrapassando o limitado e ultrapassado conceito da NATO, que será sempre uma memória viva da capacidade ocidental.

Os tempos não são favoráveis aos unilateralismos, não recomendam ignorar as afinidades essenciais, nem ignorar exigências de um mundo novo para o qual passados hegemónicos são hoje irrecuperáveis. Mas para quem aceite que são as culturas e não os poderes que têm a vocação da eternidade, a segurança é a plataforma indispensável para dar o passo em frente do encontro colaborante, da troca de modelos, do enriquecimento mútuo, do globalismo com governança e paz. Temos, portugueses, uma contribuição importante para o património imaterial da Humanidade, e recebemos sem benefício de inventário a nossa história. Mas não é possível que a segurança desse património seja um objectivo ignorado pelo pequeno país que está entre os mais responsáveis por essa emergência que se chama Ocidente no mundo global. Não é por ser autor e parcela de ética global que se busca definir para benefício de todos os países, que qualquer país ocidental pode julgar que a sua própria segurança é um esforço dispensado pelo esforço e risco de outros. O globalismo, como interdependência, é também obra nossa, embora tenhamos menos parte no seu desgoverno, mas grande parte nas interdependências que todos os povos estão a sofrer. Na reorganização temos interesse, e também responsabilidade inalienável. Não apenas pela voz autorizada. Também pela participação querida e não negada. A segurança ocidental é um dever de todos os países ocidentais, uma responsabilidade de todos os governos, uma contribuição irrecusável para finalmente definir e fazer vigorar o novo paradigma ético mundial. Temos certamente uma palavra cujo poder deve ser usado contra todas as forças que ignorem ou contrariem a evidência de que a segurança é a base da paz. O ofício dos militares é evitar a guerra. Os recursos e os meios para garan-

⁶ Hans Küng, *Islão*, Edições 70, 2010, pg. 733.

tirem a segurança que a evite, não podem ser postos em causa. Salvo pela alternativa da desistência.

Autonomizar a segurança o Ocidente não significa, nem deve confundir-se, com uma espécie de união de etnia branca contra o resto do mundo circundante, procurando ter sempre presente que a Declaração Universal dos Direitos Humanos é sobretudo de origem ocidental.

Tem que ver com o que Kun chama a *imagem do inimigo*, que não é apenas utilizada pelos neoconservadores, que foi fundamental durante a guerra de 1939-1945, e durante a guerra fria, e que agora se traduziria em colocar os muçulmanos no lugar dos soviéticos, tal como os extremistas muçulmanos ousam contra os ocidentais.

Trata-se em primeiro lugar de uma concepção do mundo e da vida, de uma identidade a salvaguardar em territórios e áreas culturais que pretendem o respeito pela igual dignidade de modelos de comportamento e interesses que proclamam e aceitam o encontro pacífico das civilizações.

Aceitam que sem paz entre as religiões não haverá paz no mundo, entendem que sem paz no mundo não haverá desenvolvimento sustentado geral. Chegamos à concepção da Terra casa comum dos homens, dos interesses comuns da humanidade, de responsabilidades repartidas pelos usos dos avanços da ciências e da técnica.

Sabemos, por experiência dolorosa, do passivo que também é registado pela narrativa da nossa história ocidental, que sem confiança não é possível tornar efectiva a ética mundial que servirá de paradigma à nova governança global a organizar, e aprendemos que sem segurança efectiva não é viável viabilizar a confiança em que assenta qualquer espécie de diálogo construtivo. E também sabemos, pela mesma experiência registada pela narrativa da nossa história, que é necessário que todas as religiões retirem Deus do campo de batalha, para que um paradigma ético comum presida à organização de uma governança mundial pacífica. Regresso à conclusão que Portugal tem um lugar insubstituível num programa que liga a segurança à confiança, a confiança ao diálogo, o diálogo à paz. É um dever, e também um interesse irrenunciável.

OS SAKALAVA DE MADAGÁSCAR EM MOÇAMBIQUE. ATAQUES ÀS ILHAS DE QUERIMBA E TERRAS FIRMES ADJACENTES, ENTRE 1800-1817 E SUAS IMPLICAÇÕES

Comunicação apresentada pelo professor doutor
Carlos Lopes Bento¹, em 2 de Novembro

Em primeiro lugar, permitam-me que expresse os meus sinceros agradecimentos ao Senhor Presidente da Academia de Marinha, mui digno almirante Vieira Matias, pela oportunidade que me deu, para nesta prestigiada Academia, apresentar uma Conferência sobre a temática em epígrafe.

AS ILHAS DE QUERIMBA OU DE CABO DELGADO

Parte integrante do território moçambicano, as Ilhas de Querimba² ou de Cabo Delgado e terras firmes, banhadas pelo Oceano Índico Ocidental e situadas na entrada Noroeste do canal de Moçambique e norte da Ilha do mesmo nome (Fig. I), foram palco, entre os finais do século XVIII e o 1º quartel do século XIX, de agressões violentas perpetradas não só por corsários franceses, sediados nas ilhas de França e Reunião, como também por piratas *sakalava*, da ilha de Madagáscar³.

Dada a sua importância na navegação que sulcava o Canal de Moçambique é pertinente caracterizar as monções que a influenciava, designadamente, a praticada pelos *Sakalava* nas suas incursões às Ilhas e suas Terras Firmes.

Como todo o norte de Moçambique, as Ilhas recebem a influência de duas monções anuais, a de Nordeste e a de Sudoeste⁴, e a dos ventos locais diários, os terrais e os marítimos.

¹ Doutor em Ciências Sociais - História dos Factos Sociais -, pelo Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, da Universidade Técnica de Lisboa. Antropólogo e Prof. Universitário. Membro da Sociedade de Geografia de Lisboa, fazendo parte de várias Comissões e Secções e da sua Direcção.

² O arquipélago é constituído, entre grandes e pequenas, por cerca de 50 ilhas, na posse definitiva dos Portugueses desde 1522 até 1975.

³ Baptizada em 1500, por Diogo Dias, com o nome de São Lourenço.

⁴ A.H.U., Doc. Av. Moç., Cx. 9, Doc. 18, Carta de 27/12/1753, do Cap. Gen. de Moçambique para o Vice-Rei da Índia; MÁRTIRES, op. cit., p. 38; PÉRELABORDE, Pierre, n *Les Moussons*. Paris, Librairie A. Colin, 1970, p.p. 185 e segts.; COSTA, A.J.da Silva, *Guia do Canal de Moçambique*. Lisboa, I.N., 1878, p.p.9 e segts..

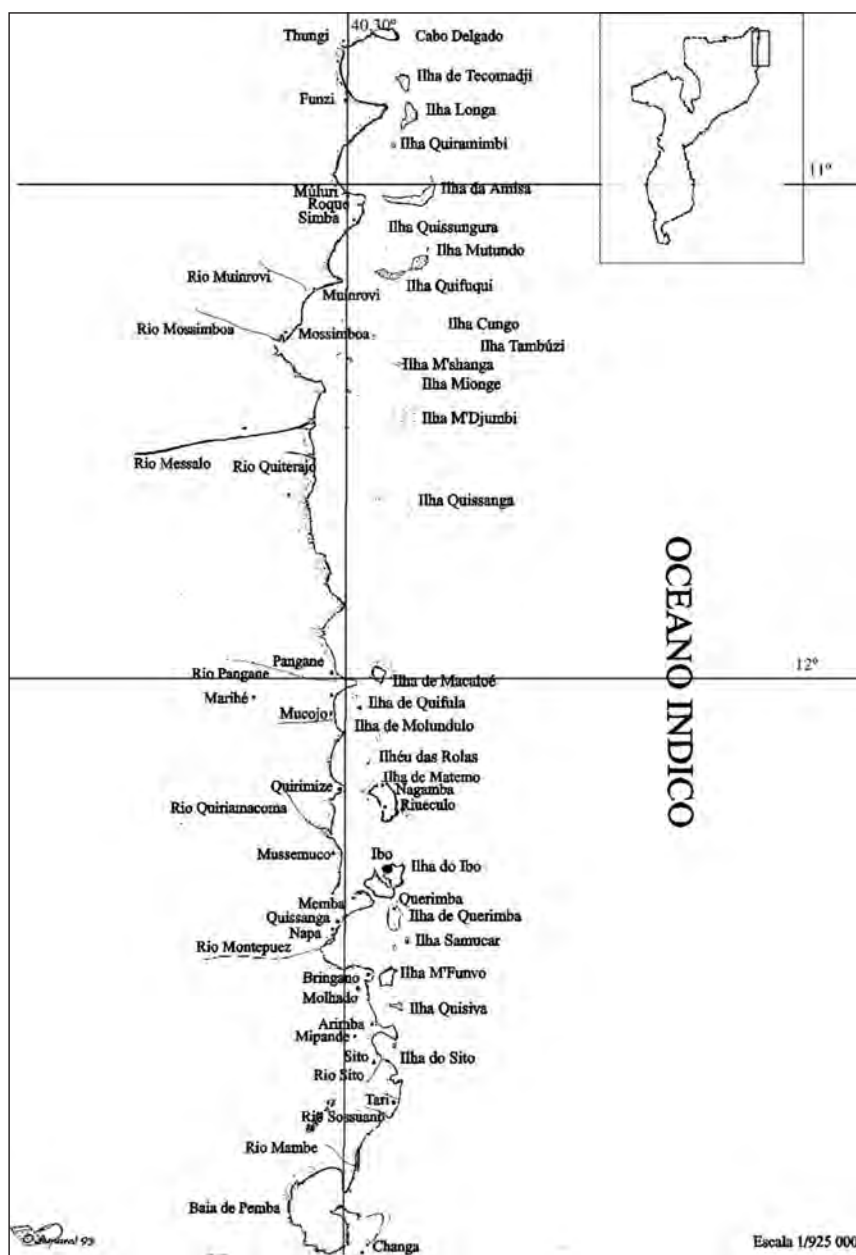


Fig. I – Situação geográfica das Ilhas de Querimba

À Monção de Nordeste, que decorre entre Outubro e Março, correspondem ventos “Nortes, Noroestes, Nordeste e Nornordestes”⁵. O vento mais frequente é o de Nor-

⁵ Idem, Ibid, Ibid, Carta de 27/12/1753, fls. 2.

deste, “sendo os outros de pouca dura e por isso quando entra um não se pode navegar contra ele...”.⁶ No mês de Novembro sopra “vento Norte fixo”⁷.

No final da Monção de Nordeste surgem, com frequência, tufões, localmente denominados *Muanalucias* que provocam graves prejuízos nas povoações, agricultura e navegação⁸.

Entre Maio e Agosto, com ventos soprando entre os quadrantes Oeste e Sudeste, com relevo para os “Suestes, Suduestes e Oessuduestes”⁹, e de Sul¹⁰, sucede a Monção de Sudoeste¹¹. No mês de Julho as baixas pressões atingem o paralelo 25 N e as altas pressões (anti-ciclones) subtropicais do hemisfério austral sobem até ao paralelo 10 S, situado a N de Cabo Delgado, principal responsável pela navegação entre Moçambique e a Índia, antes do aparecimento dos barcos a vapor. Era considerada “muito mais firme do que a do NE, pela quase certeza de não se encontrarem ventos do N”¹². Os meses de Abril e Setembro são de transição.

Entre os ventos terrais é de salientar o vento de Oeste¹³ que, soprando de madrugada do continente para o mar, desempenhou, através dos tempos, papel relevante na navegação costeira, permitindo, muito antes do amanhecer, a saída das embarcações a partir de locais de embarque situados nas terras firmes¹⁴. Este vento não era, geralmente,

⁶ Idem, Ibid, Cx. 6, Doc. 14, Carta datada de 10/11/1745, do Cap. Gen. de Moçambique para a Corte sobre a utilização nas Ilhas, de embarcações de pequeno porte. Estes ventos NE são os alíseos que estão ligados ao eixo médio das baixas pressões equatoriais (cyclones) que atingem o paralelo 15 graus S e cobre todo o território e terras do continente: Ver TENREIRO, Francisco, *Geografia de Africa*. Esquema de lições proferidas no ano lectivo 1959-60, no Instituto Superior de Estudos Ultramarinos, p. 12 (folhas policopiadas). Estes ventos em *Kiswahili* e *Kimwani* são conhecidos por *Kaskazi*: é vento do calor, da chuva, do cajú e da manga. Em Novembro e Dezembro de 1799 houve 8 e 12 dias de vento Sul, respectivamente, segundo a Carta do Cap. das Ilhas para o Cap. Gen., de 4/1/1799 (A.H.U., Ibid, Cx. 82, Doc. 1). Segundo GUILLAIN, *Kaskazi* em *Kiswahili* significa Monção de NE. Vidé: GUILLAIN, M, *Documents sur l'Histoire, la Géographie et le Commerce de L'AFRIQUE ORIENTALE. Voyage Exécuté Pendant les Années 1846, 1847 e 1848*. Paris, A. Bertrand, Vol. II, p. 511.

⁷ Idem, Ibid, Cx. 81, Doc. 25, Carta de 2/6/1798, da para a mesma entidade.

⁸ Em 23 e 28 de Março de 1812 violentos tufões assolaram as Ilhas e chegaram a arrancar, nalgumas povoações da Arimba, rio *Pambe* e nas ilhas, casas inteiras, seguidos de repetidas chuvas que jamais se presenciou. Em seguida, de 29 a 10 de Abril choveu, sempre, de dia e de noite. Idem, Ibid, Cx. 140, Doc. 48, Carta nº 494, do Cap. das Ilhas para o Cap. Gen.. Em 26/3/1804 devido a forte temporal naufragou a embarcação do Cap. das Ilhas, que foi dar à praia de Quipaco. Idem, Ibid, Cx. 106, Doc. 1, Carta de 2/4/1804.

⁹ A.H.U., Ibid, Carta cit., de 27/12/1753, fls. 2.

¹⁰ Vento soprando forte a que os navegadores portugueses denominavam “sul tezo”, causando-lhes muitos dissabores. Ver PRESTES, Sebastião, op. cit., p.p. 86 e segts. que, como sota-piloto de Gaspar Ferreira, relata a sua experiência vivida nas Ilhas, especialmente, na do Ibo, onde a armada, em que viajava o Vice-Rei da Índia Rui Távora, permaneceu, por falta de ventos favoráveis, desde 23/4 a 28/7/1609. O Vento Sul é conhecido entre os *Swahili* e *Wamuani* por *Kusi*. Para GUILLAIN, op.cit., p.511, significa em suaíli Monção de SO.

¹¹ Designada no século XVIII por “monção grande”, que permitia “vir de Portugal e do Brasil para a Índia”. Carta de 27/12/1753 já citada. No mês de Julho as baixas pressões atingem o paralelo 25 N e as altas pressões (anti-ciclones) sub-tropicais do hemisfério austral sobem até ao paralelo 10 S, situado a N de Cabo Delgado.

¹² COSTA, A.S. op. cit., p. 10.

¹³ Em *Kimwani* é conhecido por *Mandé*.

¹⁴ Os Árabes designavam estes portos de embarque e desembarque de pessoas e mercadorias por *bandari*. Ver MADAN, op. cit., p. 22 e GUILLAIN, op. cit., p. 514. Na baía de Pemba ainda existe uma povoação com o nome de *Bandari*.

aproveitado por quem pernoitava nas ilhas, uma vez que os seus pequenos portos estavam instalados na sua parte ocidental, portanto, em local que não beneficiava favoravelmente de tais brisas. Fazia-se sentir “muito próximo da terra e dentro das enseadas e baías...”¹⁵.

OS SAKALAVA: QUEM SÃO, COMO, QUANDO E PARA QUE VIERAM ÀS ILHAS E COSTA DE ÁFRICA?

Os *Sakalava*, uma importante etnia da costa Oeste da ilha de Madagáscar, que entre os vários reinos da ilha, eram os que possuíam o exército mais poderosos e os primeiros a usar armas de fogo, em cooperação com os *Betsimisaraka*, (Fig. II) grupo étnico, da costa Leste da mesma ilha, concretizaram, entre 1875 e 1823, um conjunto de incursões que teve, como principais alvos, as ilhas mais próximas de Madagáscar, ou seja aquelas que lhes ofereciam melhores condições de navegação, tanto na ida, como no regresso: as ilhas do Cômoro (*N'gazija*, *Moheli*, *Anjoane* e *Mayote*), Quíloa, Monfia, Zanzibar, Querimba e Moçambique e respectivas terras continentais fronteiriças.

Têm as ditas incursões merecido a atenção de muitos estudiosos estrangeiros, especialmente, franceses e ingleses. Entre eles, recorde, Eugène Froberville, M. Guillaín, Hubert Gerbeau, Huber Deschamps, Mervyn Brown, Pierre Verin, ... Contudo, a sua produção literária, embora abundante, nem sempre se apresenta cientificamente satisfatória. Não só não aborda e explica o fenómeno numa perspectiva holística, como também, por vezes, contém informação pouco fidedigna sobre as incursões no território moçambicano.



Fig II – Grupos étnicos de Madagáscar

In: <http://www.ikuska.com/Africa/Etnologia/P>

¹⁵ COSTA, A. S. op. cit., p. 10.

Com este trabalho pretende-se, com o material disponível – analisado e por analisar, descrever os múltiplos factores responsáveis pelas incursões malgaxes que tiveram como palco nas Ilhas de Querimba daqui em diante designadas por Ilhas e obter um saber mais aprofundado sobre o comportamento das várias partes envolvidas neste conflito social.

Objectivamente, procura conhecer-se as vicissitudes dos ataques dos *sakalava*, vindos de Madagáscar, desferidos sobre as Ilhas e terras firmes, descrevendo-se os seus objectivos, apoio logístico, itinerários e factores ecológicos por ele responsáveis, armamento e tácticas de guerra utilizados, tempo de permanência nos locais atacados e saqueados, acções e reacções de autoridades e populações molestadas e os custos sociais das incursões.

A ligação dos *Betsimisaraka*, temidos pelas suas acções de pirataria, que remontavam à formação do seu Reino¹⁶, facilitou o conjunto de acções que, em cooperação com os *Sakalava*, atingiu, desde 1875, as ilhas do Cômoro¹⁷. Aqui, encontraram gente e mantimentos em abundância, marinheiros muito hábeis e uma organização política pouco coesa e sólida, com autoridades (os sultões) divididas e sem meios de ataque e de defesa.

As expedições, que eram preparadas com extremos cuidados, desde as embarcações e mantimentos, até à tripulação, iniciavam-se, com os *Betsimisaraka*, na costa leste, em *Tamatave*, *Foulpointe* e *Santa Maria* e depois de contornar o Cabo Ambre, desciam a costa oeste até *Karakajoro*, onde recebiam os *Sakalava*, desde *Majunga*¹⁸ (Ver Fig III). Dado que as fontes portuguesas, somente, uma ou duas vezes, referem os *Betsimisaraka*, de futuro, aludir-se-á, apenas aos *Sakalava*, que nos textos manuscritos e impressos aparecem designados por *escalaves*, *sakalaves*, *sacalales*, *secalaves* e *sakalaos*.

As embarcações utilizadas nestas expedições, de construção simples, manufacturadas de um só tronco¹⁹ alteado com tábuas e de bordas lisas, possuíam balanceiros. As ligações faziam-se com pregos de madeira e com fibra de ráfia. As de maior dimensão tinham um comprimento entre 8 e 12 metros e uma largura entre 2 e 3²⁰.

Este tipo de barco monóxilo, com balanceiro, aparece na documentação portuguesa, relativa às invasões malgaxes, com a designação de *laca*²¹ (em suaíli significa piroga

¹⁶ DESCHAMPS, Hubert, *Les Pirates à Madagascar*. Paris, E. Berger- Levrault, 1949, p. 221. Este autor fornece uma perspectiva sobre a formação do Reino *Betsimisaraka*. Este vocábulo significa na língua local “os numerosos inseparáveis”.

¹⁷ Foram saqueadas pela seguinte ordem: *Mayote*, *Anjoane*, *Mohéli* e *Angaziza* ou *Grande Cômoro* (VERIN, op. cit., 1972, p. 160 e MARTIN, J., op. cit., p.p. 82 e 84).

¹⁸ Idem, Ibid, p. 157. O número de homens e de embarcações eram antecipadamente acordados entre os diferentes chefes de distrito e as promessas realizadas, sob juramento, pontualmente, cumpridas. Ver também em BROWN, *Madagascar Rediscover*. G. B., 1978., o mapa dos itinerários.

¹⁹ ROMERO, J., “*Memória Acerca do Distrito de Cabo Delgado*”. In *Anais do Conselho Ultramarino*, parte não oficial, Janeiro, 1856, p. 213, refere as pequenas embarcações de um só pau em que se transportaram os *Sakalava* de Madagascar.

²⁰ Ver: VERIN, op. cit., 1972, p. 157 e DESCHAMPS, *Les Pirates à Madagascar*. Paris, E. Berger-Levrault, 1949., p. 224.

²¹ Segundo GUILLAIN, *Documentes...*, cit., Vol. III, p. 513, o vocábulo *laka* é suaíli e que significa “piroga com balanceiro”. Para SACLEUX, *Dictionnaire Swahili-Français*. Paris, Institute d’Ethnologie, Tome I, p. 479, 1939 e Tome II, p.p. 1092, 1941, Tomo I, p. 466, *laka* era uma piroga comoreana e malgaxe com um balanceiro de um dos lados. MADAN não refere este termo. Pierre Verin, op. cit., p. 157, designa as grandes embarcações com balanceiro, de *lakandrafta*, também referidas por MARTIN, J., *Comores: Quatre Iles entre Pirates et Planteurs (Razzias Malgaches et rivalités internationales - fin XVIIIème - 1875)*. Paris, Editions L’Harmattan, Tomo I, 1983, p.p. 611.

com balanceiro), surgindo, por uma vez, com a denominação de *chalengas*²². Procurou indagar-se, mas sem êxito, em enciclopédias, dicionários e glossários de língua portuguesa, a origem e significado de laca.

Como meios de propulsão, utilizavam-se, nas ditas embarcações, remos e, quando possível, velas²³. Cada uma podia, além da carga, “transportar 20 a 30 guerreiros”²⁴. Em virtude de não navegarem contra o vento, serviam-se dos ventos favoráveis, das monções e de través e aproveitavam a corrente equatorial, que, passando entre as ilhas do Cômoro e o Cabo Âmbar (c. 11° 57′.58′ L.S.), se dirige, durante todo o ano, para Oeste, em direcção às Ilhas de Querimba²⁵ (ilha mais a sul: 12° 37′.19′ L.S.). A utilização de remos, em dias de calmaria, permitia-lhes navegar com maior rapidez.

Os embarques na ilha Madagáscar tinham lugar “entre Agosto e Outubro, período da estação seca dos alísios, em que as deslocções eram mais fáceis e regulares e sem violência” e infestavam as Ilhas nos meses de Outubro, Novembro e Dezembro²⁶, fazendo-se o regresso àquela grande ilha, no período dos ventos contra-alísios²⁷, que com as correntes do Cabo Âmbar, estavam na origem da perda de muitas embarcações e do atraso no retorno, por falta de ventos favoráveis²⁸.

A duração de cada viagem, da origem até à ilha do Ibo, era variável. Os *Sakalava* poderiam, com a maior das facilidades, chegar em menos de meia dúzia de dias a esta ilha, que, se limitaria a dois, se trouxessem consigo, de Madagáscar, práticos *swahili*, experientes e profundos conhecedores dos “lugares e sítios mais recônditos na terra firme só conhecidos pelos naturais do País ou dos respectivos mouros (...) que navegam para esta costa”²⁹.

A regularidade das expedições e os quantitativos humanos utilizados em cada uma delas variavam e estavam sujeitas a uma determinada periodicidade, de modo a não provocarem o desequilíbrio das economias das terras saqueadas. As expedições quinquenais,

P. Verin, op. cit., p. 157, designa as grandes embarcações com balanceiro de *lakandrafta*, também referidas por MARTIN, J., op. cit., p. 89, que não era mais do que as *lakava kishy*, que há século e meio serviram para as incursões malgaxes às Ilhas do Cômoro. ALPERS, *Ivory & Slaves in East Central Africa*. London, Heinemann, 1975, p. 183, também refere as *lakas*.

²² A.H.U., Doc. Av. Moç., Cx. 111, Doc. 7, Carta de 5/2/1805, do Cap. Gen. para o Cap. das Ilhas.

²³ Idem, Ibid, Cx. 154, Doc. 13, Carta de 24/9/1817, do Cap. Gen. para o Conde de Arcos.

²⁴ VERIN, op. cit., 1972, p. 157. Para DESCHAMPS podiam carregar 40 a 50 homens (op. cit., p. 224), número que não difere do apontado por Frei Bartolomeu dos Mártires, op. cit., p. 39, que indica 45 a 50. Ver ainda FAUBLÉE, J. e Outro, “Madagascar vu par les Auteurs Arabes...”, *Studia*, nº 11, 1963, p.p. 445-462. Segundo a documentação portuguesa, estas embarcações traziam 20 a 25 pessoas (Cx. 111, Doc. 7, Carta de 5/2/1805, do Cap. Gen. para o Cap. das Ilhas). Este em Carta de 10/11/1808 (Cx. 125, Doc. 14) informa que o inimigo que atacou a ilha de Querimba e Ibo, deveria rondar pelos 1300 homens, embarcados em 45 *lakas*, o que daria a média de 29 pessoas por embarcação.

²⁵ Ver COSTA, A., *Guia...*, cit., p.p. 15 e 16-A velocidade média desta corrente é, no referido Cabo, de 2 a 3 milhas por hora (REGO, L., *Guia de Navegação do Canal de Moçambique*. Lisboa, I.N., 1904. ., p. 565).

²⁶ MÁRTIRES, B., op. cit., p. 29.

²⁷ DESCHAMPS, op. cit., p. 224. As datas mencionadas são confirmadas pela documentação portuguesa.

²⁸ Parece ter sido o caso da primeira estadia dos *Sakalava* na ilha de Amisa.

²⁹ A.H.U., Doc. Av. Moç., Carta nº 401, de 10/11/1808, cit., fls. 212v.

verdadeiras armadas, reuniam entre 4 e 5 centenas de embarcações, que transportavam entre 15 e 18 mil homens. As quadrienais eram bem mais modestas não ultrapassando as 50 *lakas* e 1500 homens. Este espaço temporal destinava-se a permitir aos habitantes dos diversos locais, anteriormente saqueados, recuperarem e desenvolverem a sua agro-pecuária e escravaturas, suportes indispensáveis para um saque proveitoso, a ter lugar futuramente³⁰.

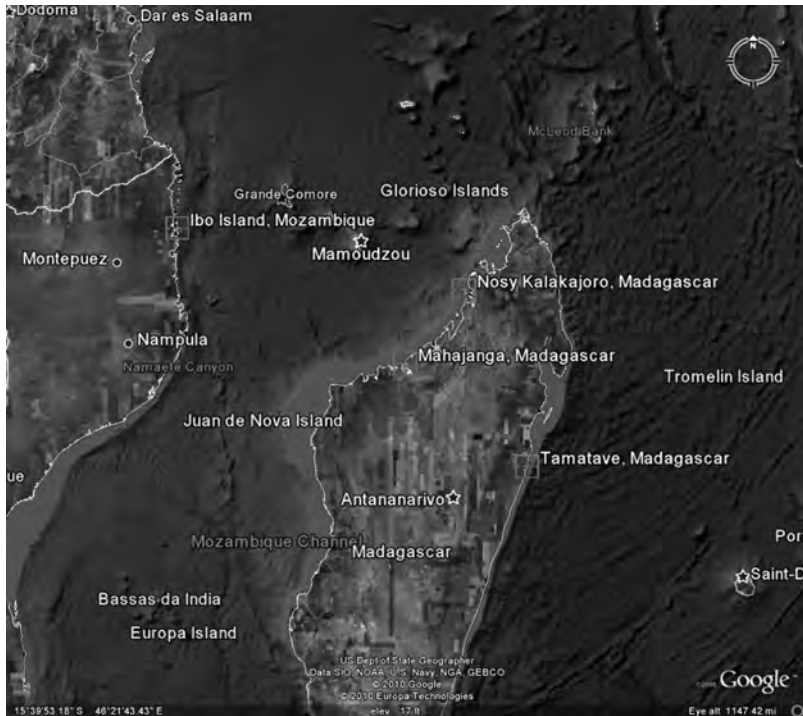


Fig. III – Madagascar, Ilhas de Querimba, com litoral de Moçambique (parte)

Na perspectiva de Pierre Verin – que visitou, no ano de 1970, as ilhas do Ibo, *M'funvo* e Quisiva – o principal factor responsável pelas continuadas acções de pirataria dirigidas às Ilhas do Cômoro e outras ilhas da costa oriental de África, seria a crescente procura de escravos, verificada em Madagascar, quer para satisfação das necessidades agrícolas locais, quer para atender às permanentes solicitações dos traficantes franceses – de quem recebiam assistência nas expedições, ingleses, suáíles, árabes e habitantes islamizados daquela ilha.

³⁰ Ver: VERIN, op. cit., 1972, p. 157 e DESCHAMPS, op. cit., p. 224. Como se constatará mais à frente nos ataques às Ilhas predominaram as expedições com menos de 50 embarcações. Apenas uma era composta de 500 *lakas*. Ver MARTIN, J., op. cit., p. 88.

QUE PROCEDIMENTOS ADOPTADOS NOS LOCAIS DE DESTINO, ARMAMENTO E TÁCTICAS DE GUERRA UTILIZADOS, TEMPO DE PERMANÊNCIA NOS LOCAIS ATACADOS E SAQUEADOS, ACÇÕES E REACÇÕES DE AUTORIDADES E POPULAÇÕES MOLESTADAS E OS CUSTOS SOCIAIS DAS INCURSÕES?

A partir de 1800, o seu campo de acção estendeu-se à costa de África e outras ilhas que lhe estão próximas.

Ainda que, entre 1800 e 1817, tenham afectado e perturbado, gravemente, a vida das populações de algumas ilhas e do litoral, no espaço moçambicano compreendido entre os rios Mogincual e o Rovuma e causado sérias preocupações e demasiados problemas às autoridades de Moçambique e de Lisboa, as incursões malgaxes, até ao momento, segundo julgo, não mereceram, da parte dos estudiosos portugueses, uma abordagem aprofundada, objectiva e sistemática. As suas referências, limitadas a algumas páginas ou, somente, a breves linhas, são demasiado resumidas, incompletas e, algumas vezes, imprecisas, contrariando, a abundante informação constante das fontes documentais primárias e secundárias, manuscritas e impressas, existentes nos arquivos portugueses, especialmente, no Arquivo Histórico Ultramarino. Por outro lado, raramente, indicam as fontes e o local de recolha dos dados que utilizam. Estas lacunas reflectem-se, em grande parte, nas publicações dos autores, nacionais e estrangeiros, ou seja, em todos aqueles, que, sem preocupação com a veracidade de factos, se limitaram a conhecer as incursões malgaxes a Moçambique, através dos trabalhos portugueses já publicados.

As fontes documentais portuguesas consultadas limitam a acção dos piratas malgaxes em Moçambique, a uma área que fica compreendida entre o rio Mogincual (situado um pouco a sul da ilha de Moçambique) e o Cabo Delgado (a sul do rio Rovuma), sendo a de Cabo Delgado a mais afectada.

Uma vez chegados próximo dos locais de destino, logo que avistavam terra, os *Sakalava* arreavam os mastros para, durante o dia, não serem detectados. Desembarcavam de surpresa, ao anoitecer e rebocavam as suas embarcações para terra, colocando-as em seco.

Aqui, as forças dividiam-se em dois grupos. Um deles ficava responsável tanto pela guarda das embarcações, como também pelo produto do assalto, para o que construíam pequenos abrigos com ramos de árvores. Ao outro, cabia o assalto propriamente dito. Os seus elementos dispersavam-se, então, pelas povoações e pelos campos agrícolas, nessa época do ano, em preparação e com as primeiras sementeiras, e, alguns, com mandioca, feijão e palmares, onde, facilmente, capturavam pessoas (livres e escravas), e se apoderavam de riquezas e mantimentos (milho grosso, arroz, mapira, amendoim, cocos, mandioca seca, ...) ³¹:

...entrando pelas terras sem a menor dificuldade, matam, ferem, queimam e destroem tudo quanto encontram, sem perdoar a idade, sexos, cores, ou plantações e só na pronta fuga encontram alguns a sua salvação (...). A sua arma é a espingarda, a espada e a zagaia ³².

³¹ Ver DESCHAMPS, op. cit., p. 226. Sobre a sua alimentação ver NOEL, V. M., op. cit., p. 397.

³² MÁRTIRES, B., op. cit., p. 39.

Sempre que se deparavam com dificuldades, nomeadamente, no seu transporte, os prisioneiros eram assassinados. As povoações, depois da última retirada, ficavam reduzidas a cinzas³³.

Eram temíveis, mesmo no mar, para embarcações desarmadas, em razão do número e da ligeireza das suas *lakas*³⁴.

No regresso a Madagáscar, embarcavam o produto dos saques e os prisioneiros, que, tornados escravos, eram vendidos aos traficantes atrás referenciados.

As Ilhas e os seus habitantes sofreriam, durante, quase, 20 anos, a presença intercalada dos ferozes e impiedosos salteadores, que, nas suas expedições, saquearam, queimaram, escravizaram e mataram, sem dó nem piedade.

PRINCIPAIS POVOAÇÕES/ILHAS CONTACTADAS E/OU SAQUEADAS: CHANGA, TARI, ARIMBA, MUTUGA, QUISIVA, QUIRIMBA, QUISSANGA, IBO, MATEMO, PANGANE, MOCIMBOA, AMISA E THUNGI

1º SAQUE NA ILHA DE AMISA: 29.11.1800

Para analisar a dimensão, temporal e espacial, dos ataques que atingiram as Ilhas e terras firmes, é necessário conhecer, em primeiro lugar, a data dos primeiros contactos dos *Sakalava* com esta parte setentrional do território moçambicano, facto que não é pacífico entre os vários autores portugueses que se têm debruçado sobre a temática em análise, sendo mais significativas as divergências do que as convergências de datas.

Jerónimo Romero³⁵ e Leote do Rego³⁶ indicam os fins do século XVIII; João Azevedo Coutinho³⁷ e Esteves Pereira e Outro³⁸ apontam para 1837; Teixeira Botelho³⁹, Henrique Galvão⁴⁰, Jorge Dias⁴¹, e a Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira⁴² referem a 1801; J. Gama⁴³ indica o dia 30/11/1800 para a primeira invasão; e, finalmente, Rita-Ferreira informa que “a partir de 1800 foi a região objecto de ataques sistemáticos

³³ Idem, Ibid, p. 39.

³⁴ Idem, Ibid, p. 40.

³⁵ Op. Cit., p. 213.

³⁶ *Memórias ...*, cit., p. 93. Sendo a sua fonte a de J. Romero há com certeza erro gráfico.

³⁷ Op. cit., p. 19.

³⁸ *Portugal - Dicionário Histórico*, 1907, Vol. III.

³⁹ *História Militar e Política dos Portugueses em Moçambique, da Descoberta a 1833*. Lisboa, Centro Tipográfico Colonial, 1834, p. 565. Este autor embora referencie correctamente as fontes, parece não as ter analisado correcta e exaustivamente. Faz coincidir a data dos primeiros contactos com a data da Carta que comunica o facto.

⁴⁰ *Império Ultramarino Português - Monografia do Império*. Lisboa, Empresa Nacional de Publicidade, 1953, Vol. IV, p.50.

⁴¹ *Os Macondes de Moçambique*. Lisboa, J.I.U., Vol. I, p. 91.

⁴² Vol. XXVI, p. 522.

⁴³ *Almanach Civil e Ecclesiástico Histórico - Administrativo da Província de Moçambique para o Ano de 1859*. Lisboa, I.N., 1859, p. 83. Indica que o dia 30/11/1800 foi quarta-feira.

de Sacalaves, de Madagascar, embarcados em grandes canoas de balanceiro, movidas a remo e à vela”⁴⁴.

As discrepâncias verificadas, quanto ao início das invasões malgaxes às Ilhas, devem-se, principalmente, ao facto de se dar pouca atenção à fiabilidade dos dados que cada autor consultado apresenta, aceitando-os como evidências factuais comprovadas cientificamente.

As fontes documentais observadas demonstram que, dos autores referidos, apenas os dois últimos apresentam dados em concordância com os factos.

Na realidade, os primeiros encontros tiveram lugar na jurisdição da Amisa, onde “gente da ilha de São Lourenço” chegou em 29/11/1800⁴⁵, expulsa do porto de *Thungi*⁴⁶ pelo respectivo régulo e, assacada pela fome, assaltou e destruiu três povoações.

Esta força, constituída por três embarcações e cerca de 60 homens, como não dispunha de mantimentos, nem meios para os adquirir, procurou obtê-los pela força. Dirigiu-se a uma primeira povoação para espalhar o terror entre os seus habitantes e como estes ficassem, deveras, intimidados, animaram-se e o alvo seguinte foram duas povoações, que queimaram, tendo, aí, capturado 26 negros, por se acharem descuidados.

Com a ajuda de toda a população e da sua escravatura, o comandante do destacamento da Amisa organizou um corpo militarizado destinado a vingar o insulto sofrido, utilizando para o efeito a táctica que lhe pareceu mais conveniente para obter completo sucesso:

*“Ajuntou mais de 200 homens que dividiu em duas partes: uma por terra e outra que ficou com ele, embarcada, por mar, para os atacar ao mesmo tempo”*⁴⁷.

A operação constituiu um total fracasso, especialmente, devido à falta de preparação militar das forças recrutadas, embora o seu comandante tivesse informado o Governador das Ilhas da sua valentia ao enfrentarem o inimigo durante um dia, regressando, apenas, quando não foi capaz de resistir mais, com um cabo e um soldado de milícias, mortos em combate e com um *cafre* ferido:

*...e chegando com tamanha facilidade, achando-os em terra dispersos na Ilha e desarmados, logo que a nossa gente, que ia por terra, os avistou entrou a fugir e eles tiveram tempo de ir às suas embarcações buscar as suas armas. O tal cabo e soldado de milícias resistiram com bem pouca gente e logo que estes morreram tudo se ausentou. (...), deixando desamparada a povoação até que notícia certa deles terem retirado é que voltou a ela*⁴⁸.

Na ilha do Ibo, ao ter notícia do acontecimento, o Governador, a fim de capturar o inimigo e queimar as embarcações que não pudesse trazer, mandou preparar um batel,

⁴⁴ *A Fixação Portuguesa e História Pré-Colonial de Moçambique*. Lisboa, I.I.C.T., 1982, p. 299.

⁴⁵ A.H.U., Doc. Av. Moç., Cx. 87, Doc. 3, Carta nº 284, de 24/2/1801, do Cap. das Ilhas para o Cap. Gen. e também no Códice 1478, fls. 163v e 164. ALPERS, *Ivory ...*, p. 255, indica a mesma fonte, mas a Cx. não é a mesma por o dito Arquivo ter alterado a numeração das Caixas quando procedeu à nova arrumação de documentos. Não há indicações se estas embarcações teriam vindo das costas de África ou das Ilhas do Cômoro.

⁴⁶ Sito no norte de Moçambique. Aguardavam monção para regressar às suas terras.

⁴⁷ Carta nº 284, cit..

⁴⁸ Idem, *Ibid*.

onde colocou duas peças de artilharia e duas barquinhas pequenas. A expedição, no entanto, não seguiu ao destino por haver notícia de que os assaltantes haviam deixado a jurisdição da Amisa.

Lamentava aquela autoridade ser miserável ver mais de 200 homens não conseguiram resistir a 20, tantos eram os que estavam perto, pois, os outros andavam dispersos à pesca. O referido Governador, recorda-se, reclamava para a Amisa um reduto com 4 ou 5 peças de artilharia e uma guarnição fixa de uma Companhia, pelo menos com 30 soldados, com os seus competentes oficiais.

A PRIMEIRA GRANDE EXPEDIÇÃO: AGOSTO DE 1808 A JANEIRO DE 1809

A MÁRTIR ILHA DE QUERIMBA

O primeiro verdadeiro assalto dos *Sakalava* às Ilhas, realizado, nos finais de 1800, pelo êxito alcançado face à fraqueza das forças portuguesas, às condições ecológicas favoráveis e às potencialidades que o território do norte de Moçambique lhes oferecia, terá constituído uma forte motivação para futuras operações de saque, que, aliás, não tardariam.

Notícias chegadas a Moçambique, através de comerciantes *swahili*, alertavam para a saída da ilha de Madagáscar, no dia 6 de Janeiro de 1802, de um grande número de embarcações com o propósito de atacar, a sul e a norte, as costas marítimas da jurisdição da Capitania

Geral e “roubarem mantimentos e gente que pudessem pilhar como salteadores”⁴⁹.

Face a estas e outras alarmantes informações, as autoridades portuguesas aprontaram barcas, gente e munições, de modo a desviarem “destas costas toda aquela qualidade de salteadores e canalha (...) que têm correlação com os franceses de que são aliados”⁵⁰.

Da ilha de Moçambique saíam, então, duas expedições com soldados armados em guerra e municados para a acção, que tiveram vários encontros, nem todos com êxito, com o inimigo. Nestas operações, os portugueses tiveram a colaboração dos Mouros de Sancul, que capturaram vários *Sakalava*⁵¹.

As operações desencadeadas nas águas adjacentes à praça de Moçambique não demoveram, nem quebraram o ímpeto dos *Sakalava* e a sua apetência pelas riquezas das Ilhas e suas terras firmes.

⁴⁹ A.H.U., Doc. Av. Moç., Cx. 92, Doc. 22, Carta nº 5, de 12/1/1802, do Cap. Gen. para o Secretário de Estado.

⁵⁰ Idem, Ibid, Carta de 12/1/1802. Designa-os por *Sakalava* por *Sacalalas*.

⁵¹ Deixaram na perseguição vários prisioneiros, alguns dos quais, por serem sua propriedade, foram devolvidos ao *Rei de Anjoanes*. Pela fome e sede que padeceram em poder dos *Sakalava* morreram crianças e velhos. A Carta cit. fornece informação de relevo no que respeita aos movimentos das forças, condicionados pelos ventos, sua composição qualitativa e quantitativa e estratégias delineadas e tácticas utilizadas.

Sucessivas informações davam notícia de que uma grande invasão estava em marcha, com a única finalidade de atacar as “Ilhas e fazer guerra aos Príncipes nossos aliados” e, de seguida, conquistar Moçambique. Para a impedir, solicitava-se ao Governador das ditas Ilhas para tomar “todas as providências para se livrar de qualquer insulto e ataque que lhe possam fazer os inimigos dos nossos Estados”⁵².

Considerando as indicações recebidas da *Rainha de Bembetoeque*, segundo os quais os *Sakalava* aprontavam 600 embarcações⁵³ para virem atacar os estabelecimentos portugueses de Cabo Delgado⁵⁴, o Capitão General de Moçambique, para poupar as terras e gentes moçambicanas, prepararia, uma operação militar naval destinada à ilha de Anjoane. Também levava ordens para perseguir o inimigo nas Ilhas no caso dele por elas passar⁵⁵.

Os objectivos propostos não seriam alcançados e a presença, no canal de Moçambique, dos piratas malgaxes continuaria a constituir uma ameaça permanente.

Notícias de 1805, davam conta da presença em terras e mares moçambicanos de uma embarcação, de nacionalidade desconhecida, perseguidora dos *Sakalava*, nas costas de Cabo Delgado, que foi por eles apresada, sendo praticadas “as costumadas barbaridades/dizem que comem carne humana e bebem água salgada”⁵⁶. Uma outra, de um português, foi atacada no porto de *Domini* por 25 embarcações, cada uma com 20 a 25 pessoas. A tripulação foi, a maior parte dela, passada à zagaia, escapando, apenas, dois oficiais e alguns marinheiros. Depois do saque, o navio foi incendiado⁵⁷.

Com os sucessivos ataques dos *Sakalava* surgiria uma aliança entre as autoridades de Moçambique e as autoridades insulares dos territórios vizinhos flagelados (*reis, príncipes e sultões*)⁵⁸, que, em conjugação de esforços, procuravam eliminar um inimigo comum.

Face a este entendimento, em Moçambique, os seus mais altos responsáveis, concediam privilégios especiais aos representantes dos, agora, seus amigos e aliados, sempre que comerciassem ou transitassem pelas terras da sua jurisdição. A exiguidade de meios e a penúria orçamental da Feitoria das Ilhas não permitiriam, contudo, o cumprimento de tal cortesia, levando ao desagrado e queixas por parte de alguns ilustres visitantes. Em

⁵² A.H.U., Doc. Av. Moç., Cx. 79, Doc. 57, Carta de 5/2/1803. Na Carta de 5/2/1805 (Cx. 111, Doc. 7) insistia-se na necessidade de se estar prevenido para evitar qualquer surpresa.

⁵³ Denomina-as *chalengas*.

⁵⁴ A.H.U., Doc. Av. Moç., Cx. 118, Doc. 33, Carta de 9/7/1805.

⁵⁵ Mandou armar em guerra a Real Goleta Emboscada, que, com 29 pessoas de tripulação, 2 oficiais de patente, 4 oficiais inferiores e 33 soldados, partiu de Moçambique a 19/1/1805. Os *Sakalava* logo que tiveram conhecimento da chegada desta embarcação levantaram ferros e fugiram.

⁵⁶ A.H.U., Doc. Av. Moç., Cx. 118, Doc. 33, Carta de 9/7/1805, do Cap. Gen. para o Visconde de Atouguia.

⁵⁷ Idem, Ibid, Carta de 9/7/1805, cit.. Em virtude de mais este incidente, o *Rei de Anjoane* e o *Sultão de Domini* pediram socorro a Moçambique, de modo a lançarem para fora das suas terras tão tremendo inimigo.

⁵⁸ A.H.U., Doc. Av. Moç., Cx. 125, Doc. 13, Carta de 3/11/1808, do Sultão Maury, Rei de Anjoane (assinada em caracteres árabes e com selo), informando ter chegado à sua terra 1 barco francês, o *Gubimuxe*, que desembarcou 2 capitães portugueses, um mouro e 3 lascars. Por ser terra portuguesa mandava-os para Moçambique. Diz ainda que os *Sakalava* já arrasaram *Mulalle* e *Comoro* e pede ajuda aos Portugueses, como vassalo de Portugal e tomaram 3 embarcações, uma de Surrate, uma francesa e uma portuguesa, carregadas de escravos e mataram todos os brancos.

viagem da sua ilha para a de São Lourenço, com a missão de tratar “negócios que se oferecem a respeito dos inimigos escalaves”, o filho do *Rei de Anjoane* “lamenta-se com insatisfação de se lhe ter faltado aqui com a desobsequiação da ajuda de custo e dispensação de direitos como os semelhantes a ele são beneficiados nessa capital e outros portos”⁵⁹.

O constante estado de incerteza e de sobressalto das autoridades moçambicanas, quanto à chegada do inimigo, acabaria por se tornar realidade.

A primeira grande e generalizada invasão dos *Sakalava* às Ilhas e terras firmes, que durou quase meio ano, teve início, nos meados de Agosto 1808, em dois locais distintos: em *Changa*, a sul da baía de Pemba e em *Thungui*, extremo norte de Moçambique.

Neste longo período de mais de quatro meses, o inimigo, face à falta de meios de defesa e de vigilância por parte das autoridades portuguesas e ao clima de terror que se instalou entre toda a população - livre e escrava -, dispôs de tempo suficiente para, nas Ilhas e terras mais abastadas e de maior riqueza, alcançar os seus objectivos: aprisionar o máximo de pessoas, bens e mantimentos e destruir tudo o não fosse capaz de transportar.

Depois dos assaltos a *Changa*⁶⁰, passaram para a Arimba⁶¹, *Bringano*, ilhas de Quisiva e de *M'funvo*, perseguindo ainda três embarcações de portugueses, que se dirigiam para o rio *Pambe*⁶², apreendendo as fazendas de uma delas, destinadas à troca de mantimentos, abundantes nesta área e fugindo duas delas à força de vela e de remos⁶³.

Em 30/8/1808, ainda os assaltantes se encontravam nas terras firmes e em Quisiva⁶⁴, ilha povoada por um número limitado de escravos pescadores, propriedade da sua foreira Catarina Pais de Moraes. Dada a pouca feracidade dos seus solos e consequente inaptidão para a agricultura, não seria de esperar que os *Sakalava* ocupassem esta ilha. Contudo, fizeram dela uma base temporária. Quais as razões para que tenham assim procedido? A existência de água das chuvas nas cisternas ali existentes? A necessidade de guardar prisioneiros nestas cisternas, cavadas no coral e nos fossos ali já construídos? Estariam aí guardados pela foreira e alguns moradores dos distritos vizinhos os seus escravos para os esconderem do inimigo? Por o local constituir um ponto estratégico, fora do alcance de espias, propício para base de operações que permitiria a preparação de

⁵⁹ Idem, Ibid, Cx. 114, Doc. 73, Carta nº 349, de 6/2/1806, do Cap. das Ilhas para o Cap. Gen.

⁶⁰ Idem, Ibid, Cx. 124, Doc. 42, Carta de 20/9/1808 e Códice 1478, fls. 208 e segts.. Ver Carta nº 401, de 10/11/1808 (Cx. 125, Doc. 14) e Carta de 4/12/1808, em que o Cap. Gen. comunica a Lisboa os estragos feitos pelos *Sakalava* (Cx. 125, Doc. 23). Nesta povoação, sita junto a uma lagoa do mesmo nome, a sul da baía de Pemba, queimaram uma barquinha do baneane Gapalgi, que depois de preso, se escapou. Por este tempo também surgiu a falsa notícia do ataque ao Mossuril pela parte de Condúcia, com grande poder de gente e embarcações, que teriam sido completamente destroçadas por 2 navios portugueses.

⁶¹ Na Arimba e aldeias vizinhas, recorda-se, existiam muitas centenas de escravos.

⁶² Fica situado perto da baía de Pemba.

⁶³ Pertencentes a António da Costa Portugal, Governador das Ilhas e à foreira da ilha do Ibo, Petronila Domingas de Moraes.

⁶⁴ A.H.U., Doc. Av. Moç., Carta nº 401, cit., de 10/11/1808, do Cap. das Ilhas para o Cap. Gen. e de 4/12/1808 (Cx. 125, Docs. 23 e 42), do Cap. Gen. para o Reino. A notícia sobre os vários ataques veio de Quissanga através de um cabo de esquadra. A data tardia de 10 de Novembro da Carta enviada a Moçambique, relativamente aos ataques verificados em Agosto, deveu-se a doença do Cap. das Ilhas, que não pode mandar logo um patamar aquela vila.

embarcações e de futuras acções.⁶⁵ Pensa-se que a posição estratégica da ilha tenha sido um factor de peso, se tivermos em consideração a sequência dos próximos ataques e as povoações saqueadas. De qualquer modo, uma explicação cabal às interrogações colocadas, acredita-se que só a arqueologia e a antropologia com o estudo da tradição oral, poderão dar respostas pertinentes e mais esclarecedoras.

Após terem reconhecido a parte sul do território e ocupado a ilha de Quisiva, lançaram os *Sakalava*, com a costumada crueldade e violência, um poderoso ataque à ilha de Querimba, que a deixou completamente arrasada. Ao Governador das Ilhas coube o relato:

... No dia 1º de Setembro desembarcaram na ilha de Querimba, assolando, roubando, matando, aprisionando tudo o que encontravam, assenhorando-se do batel de Manuel Onofre Pantoja, que estava fundeado no porto da mesma ilha, carregado de cauri, com a maior parte do seu fato, ao qual deitaram fogo e avariaram as embarcações que ali estavam. O dito Pantoja, Caetano José Cordeiro e o padre vigário escaparam da fúria destes bárbaros, à sua vista, no escaler do referido Cordeiro, que se transportou pelo passo que há para este Ibo e chegada à minha presença me narraram o sucedido e que o número de embarcações ou lacas era grande⁶⁶.

Face à violência destes primeiros ataques dos *Sakalava*, o responsável pela soberania portuguesa e com a ajuda das populações, tomou, em relação à ilha do Ibo, capital do território de Cabo Delgado, todas as providências julgadas indispensáveis, de modo a bater o inimigo “que de madrugada me poderia assaltar, fazendo desembarque nesta ilha, pois a maré e o vento lhe davam lugar para isso”⁶⁷.

Para conter o inimigo que, segundo se julgava, atacaria a vila do Ibo por mar com as suas *lakas* e por terra, na maré vazante, a pé, através do canal artificial de *Kipira*, construído por escravos em 1794, para facilitar a ligação pedonal e com pequenas embarcações entre as ilhas de Querimba e do Ibo, o Governador disporia, estrategicamente, as 6 peças de artilharia e uma pecinha⁶⁸ que possuía. Esperando-o na Vila, pensava, evitaria o incêndio das suas casas e o derrube de palmeiras. No caso de fracasso, a força militar e a população retirariam para a Fortaleza de São João Baptista, onde já mandara guardar “água, roupa e trastes”.

O povo do Ibo, no entanto, amedrontado e com receio de ser molestado, roubado e morto pelos *Sakalava*, elaborou e entregou uma Representação ao Governador das Ilhas, do teor seguinte:

Representamos nós, abaixo assinados, moradores deste Ibo, que vendo a grande hostilidade que têm feito os Sakalaos desde a Arimba à Querimba; (...) considerando as forças que nós temos muito diminutas e, igualmente, o número de gente que não pode ser repartida com

⁶⁵ VERIN e MONTEIRO, Amaro, op. cit., avançam com algumas hipóteses sobre a origem das ruínas da ilha de Quisiva.

⁶⁶ A.H.U., Doc. Av. Moç., Carta nº 401, de 10/11/1808, também no Códice 1478, fls. 210.

⁶⁷ Idem, Ibid, Carta nº 401, cit., Códice 1478, fls. 210v.

⁶⁸ 4 peças de artilharia foram assentes na Praça de São João para defender a incursão vinda do mar e as restantes 2 e a pecinha colocadas no Largo junto à Igreja e casa do Governador, para impedir o ataque vindo de sul, através do referido passo ou canal.

suficiência, assim na Praça como fora dela, à vista de sessenta lacas pelo que dizem os que viram, cujas forças são muito maiores, suplicamos a V.M. que haja por bem mandar recolhê-los com as nossas famílias na dita Praça, não obstante a ordem de V.M. que nós temos para defender, ficando-nos fora dela, porquanto de certeza perderemos as nossas vidas sem ser útil, assim para nós mesmos como para a defesa da dita Praça e assim ficando nela ao menos teremos vigor para resistir a qualquer ataque que os mesmos queiram tentar, executando nela todas as ordens de V.M.⁶⁹.

A proposta dos principais moradores da vila do Ibo, feita em nome do povo, vinha trazer dificuldades ao Governador, que teve de alterar o plano estratégico de defesa, anteriormente, gizado e chegar à conclusão, aliás, pouco consoladora, de que apenas dispunha de “60 homens e 20 de guarnição à Fortaleza, além dos doentes e rapazes, e que os escravos dos habitantes não chegavam a 16, motivos estes que me levaram a condescender (...), retirando-me no dia imediato (...) para a Fortaleza, pondo a salvo toda a minha tropa”⁷⁰. Nela refugiaram-se mais de 1500 pessoas, de todas as idades e classes, contando com os empregos do Real Serviço.

Grande parte da população estava aterrorizada e, no caso de ataque, bem poucos seriam os que ficariam a seu lado.

De acordo com a nova situação, foram tomadas as medidas e as disposições necessárias para enfrentar, com êxito, os atacantes que se esperavam a todo o momento. Às forças militares, atrás referidas, juntaram-se *cafres* e *adimos*, que dispunham de 50 armas de arcos e flechas, 32 armas de fogo, havendo 40 que não dispunham de armas de qualquer qualidade.

Com as suas diminutas forças distribuídas pelos pontos estratégicos da Fortaleza de São João Baptista, compostas por um corpo móvel, auxiliado por uma pecinha de artilharia e um corpo de espias, a Vila e suas gentes aguardavam o ataque inimigo, que teria lugar, apenas, na manhã do dia 6 de Setembro.

ATAQUE À ILHA DO IBO: MANHÃ DE 6 DE SETEMBRO DE 1808

O plano estratégico delineado e a tática posta em prática iriam funcionar e dar os seus frutos. Elementos do corpo de espias detectaram, ainda bem longe, os atacantes que se dirigiam, pelo dito canal de *Kipira*, em andamento acelerado em direcção à Vila. Logo foram tomadas as medidas que se impunham e, pouco depois, o inimigo procurava, com uma tática adequada ao terreno, tomar, pelas armas, a Fortaleza:

...apareceram formados em meia lua, abraçando deste modo inteiramente a povoação e encurtando-se, pouco a pouco, se juntaram em um só corpo que se postou no palmar contíguo

⁶⁹ A.H.U., Doc. Av. Moç., Cx. 124, Doc. 32, Representação de 2/9/1808, assinada por 15 moradores.

⁷⁰ Idem, Ibid, Carta nº 401, cit., Códice 1478, fls. 210v. O número de escravos em nada era comparável com o total de 766 possuído pelos moradores do Ibo, em 1798. Gastaram-se, então, 163 alqueires de farinha de milho, distribuída pela guarnição, *adimos* e *cafres*. O abastecimento de água fazia-se num poço (ainda funcional em 1974) existindo a 80 passos da construção de muros, para a protecção das pessoas. Ver Carta nº 536, de 29/3/1816 (Cx. 150, Doc. 111).

*à Fortaleza, a menos de tiro de bala de espingarda e ali a primeira evolução foi darem, para infundirem terror, grandes gritos, acompanhados das suas cornetas e logo começaram o fogo de espingarda, cobertos com os troncos de palmeiras*⁷¹.

Perante esta súbita protecção, seria inútil às forças portuguesas gastarem munições, que, aliás, escasseavam. Directrizes nesse sentido foram dadas, pelo seu Comandante e Governador, facto que demonstrava a falta de preparação da tropa utilizada:

*Ordenando eu que não fizessem tiros sem os apanharem em campo aberto, executaram o contrário, começando o fogo de artilharia apenas os inimigos deram princípio ao seu e eu me achava nas cortinas fronteiras aos palmares, quando ia impedir uma parte que aquele se faça, principiaram a atirar daquela donde eu saía*⁷².

Como para ganhar fôlego e desorientar os sitiados, ao fim de uma hora de combate, muitos dos inimigos retiraram-se desordenadamente do local, para, pouco tempo depois, regressarem, atacando, desta vez, com maior ímpeto, arrojo e determinação. O intenso fogo lançado da Fortaleza foi suficiente para os desenganar e fazer desistir. Retiraram em fuga, levando alguns mortos e feridos e destes morreram vários em Querimba, segundo testemunho de prisioneiros que, posteriormente, lhes fugiram.

Abandonando os terrenos anexos à Fortaleza, que continuou intacta, deitaram fogo de carreira a muitas casas da Vila e, de seguida, espalharam-se pelos poucos espessos matos e machambas da ilha, situados em sentido oposto à mesma Praça, junto ao mangal que está perto do já referenciado canal *Kipira*.

Com receio de insucesso em tal empresa, em virtude do estado de espírito das forças portuguesas, cheias de terror e pouco dispostas a combater o inimigo, não se realizou uma operação nocturna, prevista para o desalojar do local onde se encontrava.

No dia seguinte, sem que antes retomassem as suas correrias pelos matos e um deles, escondidamente, alvejasse, sem consequências, a Fortaleza, aproveitando a baixa-mar, sendo “onze horas voltaram para a ilha de Querimba, levando consigo, prisioneiros, várias cabeças de gado, umas vivas outras mortas e outros mantimentos”.

A antiga capital das Ilhas viria a servir, algumas vezes, de base de preparação e apoio a futuras incursões que os *Sakalava* iriam realizar.

Reorganizadas e reagrupadas as suas forças, quatro dias depois do seu regresso da ilha do Ibo, iniciaram novos ataques, desta vez, tendo como alvos as povoações de Quissanga, Arimba, *Bringano* e aldeias limítrofes, retornando, duas vezes, à ilha de Querimba, para, finalmente, na sua rota para Norte, contactarem algumas aldeias costeiras.

ATAQUE À QUISSANGA: 12 DE SETEMBRO DE 1808

A primeira acção desencadeada, a 12 de Setembro, ao amanhecer, contra a Quissanga, povoação das terras firmes, fronteira à ilha de Querimba, foi coroada de êxito.

⁷¹ Idem, Ibid, fls. 210v.

⁷² Idem, Ibid, Carta nº 401, de 10/11/1808, cit. e Códice 1478, fls. 210v.

Os *Sakalava* desembarcaram na terra firme “assolando tudo e ocupando ao mesmo tempo, nesta entrada, mais de seis léguas de comprimento de praia e três ou quatro para o interior do sertão, onde mataram algumas pessoas e aprisionaram um grande número de forros e cativos”⁷³.

Muitos dos prisioneiros, que eram moradores da Querimba, alguns principais, iam, então, em fuga, porque entenderam estarem mais seguros nas terras firmes do que à sombra da Fortaleza do Ibo, a qual, na sua opinião, “era um curral onde haviam de ser apanhados às mãos dos inimigos”⁷⁴.

Findas as operações, por volta do dia 17, regressaram com o seu espólio de guerra, à ilha de Querimba, onde planejaram novas acções. Repartidas as suas forças, daqui, saíram dois grupos com destinos diferentes.

Para o Norte, expediram 6 *lakas*, que acostaram na ilha de Matemo e, de seguida, assolaram toda a terra firme adjacente até Pangane.

As restantes embarcações desta expedição rumaram para Sul e, ao amanhecer, atacaram, “pela segunda vez, a Arimba, *Bringano* e outras povoações, entranhando-se pelo sertão de maneira que acabaram de destruir tudo nesta entrada, demorando-se bastantes dias nas casas de pedra que foram de Calisto de Morais, entrincheirados à roda delas com troncos de mais de 600 palmeiras que cortaram”⁷⁵.

2ª PRESENÇA NA ILHA DO IBO: 3 OUTUBRO DE 1808

A 30 do dito mês, estavam pela terceira vez na martirizada e despojada ilha de Querimba, onde permaneceram pouco tempo, pois, a 3 de Outubro já caminhavam em direcção à ilha do Ibo, pensando numa vingança pelo desaire sofrido anteriormente e/ou no reabastecimento para a viagem de regresso.

Aos primeiros tiros disparados pelo corpo de espias, entraram no palmar, já seu conhecido do primeiro ataque. Para sua felicidade encontraram, numa *lângua* próxima, mais de três centenas de cabeças de gado bovino e caprino. Apenas deixaram 50 animais de cada qualidade, tendo os restantes sido carregados, uns mortos ou outros vivos, no regresso, pela quarta vez, à dita Querimba.

A permanência nesta ilha foi mínima e a 5 de Outubro, da Fortaleza do Ibo, foi avistada uma grande frota constituída por 39 *lakas*, 6 delas de maior porte, que, em linha, se dirigia, encostada à terra firme, para Norte. Entrou em Matemo, depois em Pangane, onde permaneceu dois dias, e de seguida foi a *Mossimboa*, e correu toda a costa, chegando a *Thungi*. O seu corpo de guerreiros usava “de todas as hostilidades que lhe foi possível executar, entranhando-se pelo sertão em bastante distância; naquela povoação se

⁷³ Idem, Ibid, Carta nº 401, de 10/11/1808, cit. e Códice 1478, fls. 211v.

⁷⁴ Idem, Ibid, fls. 211v. Nesta fuga houve reencontros esporádicos destes fugitivos com os *Sakalava*, com perdas de ambos os lados. Ver Carta nº 402, Cx. 125, Doc. 18, do Cap. das Ilhas para o Cap. Gen

⁷⁵ Idem, Ibid, fls. 212.

demoraram até 4 de Janeiro, dia em que se ausentaram desta Costa, navegando para as suas terras”⁷⁶.

Contudo, antes de terem encetado esta viagem “morreram grande quantidade de inimigos com o mal de bexigas que lhe sobreveio de maneira que deixaram algumas lacas por faltar-lhe gente para as fazer navegar e queimaram outras”⁷⁷.

As vários prisioneiros fugidos do inimigo, em Pangane e *Mossimboa*, davam notícia ser propósito dos *Sakalava* voltar para atacar a Ilha e a Fortaleza do Ibo, que estivera, em armas, durante 45 dias, aguardando um assalto.

Contra a presença dos *Sakalava* nesta primeira grande invasão às Ilhas, constituída por 1300 homens e por 45 *lakas*⁷⁸, a reacção por parte das forças portuguesas foi insignificante. Para além da verificada na ilha do Ibo, apenas uma força capitaneada por um morador da Querimba, Manuel Onofre Pantoja⁷⁹, ajudado por régulos *makhwa* e suas gentes, procurou evitar a captura, pelo inimigo, de muitas famílias em fuga para o sertão e atacá-lo na ilha de Querimba e aí destruir as suas *lakas* e libertar os prisioneiros guardados na Igreja de Nossa Senhora do Rosário e nas casas a ela contíguas.

Reuniu “um corpo de 800 macuas de *Mambe* com alguns cafres nossos”⁸⁰, que foi dividido em duas mangas, cada uma das quais com o seu régulo⁸¹, que procuraram atacar o inimigo em Querimba, já, então, regressado da Quissanga.

Por falta de coordenação, uma das mangas avançou para aquela Ilha e aí, perto da Igreja, foi surpreendida pelos *Sakalava* que, emboscados, a esperava, travando-se um violento combate, que lhes foi favorável:

*Os nossos pelejavam sem vantagem de terreno por ser naquele passo estreito e cheio de lodo e pelos inimigos, que além de serem três vezes mais, número tanto de gente como de armas de fogo, tinham a seu favor o terreno. (...) Pois ainda que morreram alguns dos contrários isto não obstou de se porem em fuga todos logo que foram mortos o Régulo e seus macuas. O Régulo principal da segunda manga vinha na retaguarda e logo que viu de longe os inimigos a investirem (...) se encheu de um tal medo que retrocedeu imediatamente*⁸².

Para minimizar o fracasso desta operação, iniciou-se, imediatamente, a preparação de uma segunda, em que foi envolvido o capitão-mor das terras firmes, Francisco Bap-

⁷⁶ A.H.U., Doc. Av. Moç., Cx. 130, Doc. 85, Carta nº 592, de 1/4/1809 e também no Códice 1478, fls. 217. Por Carta de 17/11/1808, o Cap. das Ilhas informa ter mandado uma embarcação à ilha de Amisa para saber o local onde se encontravam (Códice 1478, fls. 216v).

⁷⁷ Idem, Carta nº 592. A notícia foi trazida por um morador da ilha de Querimba, André José Pereira, tenente de milícias, que fugira no dia anterior, à partida do IN de *Thungi*.

⁷⁸ Idem, Ibid, Carta nº 401, de 10/11/1808, cit. e Códice 1478, fls. 212.

⁷⁹ Idem, Doc. Av. Moç., Cx. 125, Doc. 18, Carta nº 402, de 11/11/1808, do Cap. das Ilhas para o Cap. Gen.. Pela primeira vez apareceu a designação de *Betsimisaraka*. O Pantoja pedira licença ao Cap. das Ilhas para ir procurar a mãe e as irmãs fugidas no sertão.

⁸⁰ Idem, Ibid, Carta nº 402, cit.

⁸¹ Um dos régulos chamava-se *Mantella* (?). Será *Malela* ?

⁸² A.H.U., Doc. Av. Moç., Carta de 10/11/1808, cit.. Também no Códice 1478, fls. 213v. Nesta expedição foi despendido algum fato e 1/2 arroba de pólvora.

tista, encarregado, pelo Governador das Ilhas, de “convidar alguns Régulos da parte Sul e que, estando pronto, arranjasse um corpo de 2 000 homens com 200 armas”⁸³.

A tarefa não era fácil de concretizar, tendo em consideração os valores culturais do povo makhwa, relativos a qualquer empresa ou iniciativa que pretendam realizar. Previamente, tornava-se sempre “necessário usar de muitas superstições e adivinhações antes que saírem de suas casas”⁸⁴, as quais atrasavam, necessariamente, o ajuntamento de toda essa gente.

Aquele corpo militar esteve amaçassado⁸⁵ nos matos das terras firmes de Querimba, Quissanga e Pangane, mas nunca com aquele contactou. Por desnecessário, esse corpo foi desactivado e os seus homens regressaram às suas casas⁸⁶.

Findas as hostilidades e retirados os Sakalava para as suas terras, tornava-se necessário conhecer os estragos e as perdas verificadas durante esta primeira expedição.

Com a ajuda do balanço, então, concretizado é de notar, em primeiro lugar, que a defesa da ilha do Ibo continuava a merecer cuidados especiais. Os seus responsáveis acreditavam que os Sakalava, na monção apropriada, poderiam, em qualquer altura, com a maior das facilidades, chegar às Ilhas.

Para evitar surpresas e defender as populações, os seus bens, em caso de ataque, julgava-se indispensável a construção, junto da Fortaleza, de alguns muros, um deles para proteger o poço que lhe servia de abastecimento.

Com os consecutivos ataques e para não caírem nas mãos do inimigo, o que nem sempre aconteceu, milhares de pessoas abandonariam precipitadamente as suas aldeias, nas ilhas e terras firmes, e dirigiram-se, em fuga com os seus haveres, para o interior do sertão, onde se julgavam mais seguros. Alguns foram interceptados e feitos prisioneiros.

O Governador das Ilhas, incapaz de lhe dar protecção, ironicamente, considerava a vitória dos Sakalava como um severo castigo dos habitantes em fuga, atribuída, especialmente, à sua “malévola conduta, soberba e falta de subordinação (...) e só os que existem nesta ilha do Ibo é que se podem chamar-se vassalos”⁸⁷.

Apesar destas acusações, como meio de prevenção, através de um Bando, convidava todos os moradores das diversas ilhas, não só católicos como de outras religiões, para melhor guardarem o seu precioso, a construir as suas casas na ilha do Ibo, em local com arruamentos, que muito contribuiriam tanto para embelezamento da Capital como para a segurança de todos tendo em atenção futuros ataques⁸⁸. Esta protecção iria permitir

⁸³ A.H.U., Doc. Av. Moç., Carta nº 402, cit..

⁸⁴ Idem, Ibid. Também utilizadas em outras iniciativas como: a caça, a pesca e viagens.

⁸⁵ Este vocábulo, muito usado em relatos de guerra no norte de Moçambique, deriva de *mussaça*, que, para ALBERTO, Simões, *Elementos para um Vocabulário...*, p.209, significava as palhotas rudimentares, construídas de palha e de ramos, que constituíam os acampamentos provisórios das tropas nativas, palhotas que tinham a frente voltada para o Sol.

⁸⁶ Nesta operação foram gastas 75 pederneiras, 12 frascos de caxaça, 4 arráteis de pólvora, 11 balas de mosqueteria. A pólvora por não a haver na Fortaleza do Ibo fora pedida emprestada a alguns moradores (Ver “Livro de Receitas e Despesas da Feitoria”, In A.H.U., Doc. Av. Moç., Cx. 90, Doc. 35).

⁸⁷ Idem, Ibid, Carta nº 402, de 11/11/1808, cit.

⁸⁸ Idem, Códice 1478, fls. 220v, Bando de 1/7/1809, do Cap. das Ilhas para os Moradores.

aos moradores mouros residirem também na ilha do Ibo. Até então eram poucos os que tinham esse privilégio. Recorde-se que em 1798, apenas, vivia, na ilha, uma família crente do Islão a do língua do Estado (intérprete).

As perdas humanas constatadas nesta primeira expedição, dado o significativo número de assaltos realizados e o tempo de permanência nas terras de Cabo Delgado, terão sido bastante expressivas. A documentação oficial não precisa o número de pessoas que perderam a vida, mas fornece-nos os quantitativos, aproximados, dos que foram tornados prisioneiros.

Os foreiros e capitão-mor das terras firmes estimavam que, cerca de 800 habitantes, entre adimos, mouros e escravos teriam sido feitos cativos⁸⁹.

Informação anterior calculava serem estes “para cima de 600 pessoas de todas as idades e 400 de gente livre das diferentes classes, além de muitos macuas que vieram aprisionados desde Changa”⁹⁰. Assim, a sua totalidade rondaria o milhar, número significativo, que mostra bem a capacidade de carga das lakas e dos inúmeros problemas ligados ao aprovisionamento, à higiene, à segurança e até linguagem, que era necessário enfrentar e resolver para manter a sobrevivência, a ordem e o cativo de tão elevado número de seres humanos. Juntos, mais a tripulação, propiciavam o desenvolvimento de doenças epidémicas, não sendo de estranhar o aparecimento do surto das bexigas atrás referido.

Para além deste, outros graves prejuízos afectaram a comunidade dos ilhéus: casas e recheio queimados, palmares cortados, vestuário, jóias em ouro e prata, fazendas da lei, mantimentos, gados e aves de capoeira roubados, embarcações e machambas destruídas.

De todos os que padeceram maior ruína foram os habitantes da ilha de Querimba, que, nas palavras do Governador:

*...ficaram em tão miserável estado que não têm que vestir, nem mesmo que comer(...). Estou animando-os a que edifiquem as suas casa, tanto para arranjo de suas famílias, como para povoar a ilha que estava quase deserta*⁹¹.

Para além destes enormes prejuízos, ficaram também despojados dos ornamentos, vasos e imagens sagradas, e de toda a prata da já secular Igreja Paroquial Nossa Senhora do Rosário, material religioso que se encontrava num batel⁹², saqueado, a fim de serem transportados para a Fortaleza do Ibo.

O Governador das Ilhas atribuía a responsabilidade desta lamentável perda à falta de diligência e cuidado do Pároco José Xavier Raposo, que tivera o tempo suficiente para os guardar em lugar seguro e preocupava-se com as imagens sagradas roubadas, pois, temia pelo “desacato que estes bárbaros farão nelas”. Em 1793, do Inventário da Fábrica da Igreja de Nossa Senhora do Rosário constavam, para além de alguns cálices de prata e de cobre, objectos em madeira, entre os quais duas imagens grandes, uma de Santo

⁸⁹ Idem, Doc. Av. Moç., Cx. 131, Doc. 66, Carta nº 414, de 16/2/1810. Também no Códice 1478, fls. 224, do Cap. das Ilhas para o Cap. Gen..

⁹⁰ Idem, Ibid, Doc. Av. Moç., Carta nº 401, de 10/11/1808, cit..

⁹¹ Idem, Ibid, Carta nº 414, de 16/12/1810, cit..

⁹² Propriedade de Manuel Onofre Pantoja.

António e outra de São Domingos. Além destes objectos existiam livros novos e antigos, de registo de testamentos, de baptizados, casamentos e enterros⁹³.

A realidade sociocultural constituída pelas Ilhas e terras firmes ficava, assim, mais empobrecida. Os próximos anos não seriam de reconstrução. As ameaças de novos ataques continuariam. Estava em preparação uma segunda expedição, que não tardaria.

A 2ª GRANDE EXPEDIÇÃO: OUTUBRO DE 1815 A DEZEMBRO DE 1817

Notícias alarmantes que sobressaltavam moradores e autoridades, continuavam a chegar regularmente às Ilhas, dando, como certas, as intenções dos *Sakalava* “em virem deitar guerra na Costa na monção competente que é no mês de Agosto”⁹⁴ e “dar de novo assalto às Ilhas”, para o que “estão a fabricar lacas”⁹⁵.

Na ilha do Ibo e noutras povoações, com vista a melhorar o seu poder defensivo e a enfrentar, com êxito, o inimigo, foram, entretanto, tomadas algumas medidas, então, consideradas as mais adequadas:

- Procedeu-se à limpeza dos terrenos anexos à fortaleza de São João Baptista e ao forte de São José, deitando por terra todas as palhotas e quintais de laca-a-laca que dificultavam a visibilidade.
- Colocou-se uma patrulha na contra-costa do Ibo para observar a entrada de embarcações provenientes da ilha de Querimba⁹⁶.
- Reforçou-se a ilha de Amisa com um destacamento, composto de 25 soldados e um oficial inferior⁹⁷.
- Procedeu-se à mentalização das populações, de modo a diminuir o terror que tinham das remédios/drogas dos *Sakalava*⁹⁸.
- Propôs-se a criação de dois destacamentos, cada com 10 soldados e um oficial inferior, a instalar na ilha de Matemo e no porto da Arimba, destinados a evitar “as negociações que os mouros fazem naqueles portos (...) e seriam úteis em ocasião de assalto dos escalaves, unindo-se os destacamentos ao povo para melhor resistir e defender-se deles e evitar qualquer roubo ou assalto de surpresa”⁹⁹.

⁹³ A.H.U., Doc. Av. Moç., Carta nº 414, cit., fls. 213 do Códice 1478.

⁹⁴ Idem, Ibid, Cx. 134, Doc. 98 e Códice 1478, fls. 230, Carta nº 245, de 28/12/1810, do Cap. das Ilhas para o Cap. Gen., em que se dava conta das notícias do Rei de Anjoane e do Príncipe da ilha do Cômoro, que trouxera uma mulher parda, natural da ilha de Querimba, tomada prisioneira em 1808 e resgatada em Bombotoque por um *makhwa*, maometano, irmão do Régulo *Mutuga*, das terras da Arimba, onde fora comprar arroz. Trazia ainda a informação haver mais mulheres cativas e entre elas a foreira da Amisa e Quisiva, Catarina de Pais Morais.

⁹⁵ Idem, Ibid, Cx. 146, Doc. 10 e Códice 1478, fls. 238v, Carta de 28/1/1814, do Cap. Gen. para o Reino e Carta nº 512, de 18/3/1814 (Cx. 146, Doc. 32), que refere como fonte de informação uma Carta de Buana Combo, de Anjoane.

⁹⁶ Idem, Ibid, Cx. 134, Doc. 34, Carta nº 434, de 8/11/1810, do Cap. das Ilhas para o Cap. Gen.

⁹⁷ Idem, Ibid, Cx. 124, Doc. 93, Carta nº 456, de 28/12/1810, cit., do Cap. das Ilhas para o Cap. Gen.

⁹⁸ Idem, Ibid, Cx. 134, cit.

⁹⁹ Idem, Ibid, Cx. 124, cit.

- Para defesa dos poucos habitantes da ilha de Querimba, que estavam a concentrar-se à sua custa, propôs-se, para ela, a criação de uma capitania-mor e a nomeação de Pedro José Baptista, para o cargo de capitão-mor¹⁰⁰.

No início do ano de 1815, chegaram ao Ibo informações que davam como certa a vinda dos *Sakalava*, agora, “dizem convocados por um príncipe de Anjoane, que este por um acontecimento que lhe sucedeu em Chilabane,

que fica ao Sul de Semcul, fora a Madagáscar convocar os ditos escalaves para deitarem guerra principiando o dito (...) por estas Ilhas”¹⁰¹.

Apesar dos constantes avisos, as Ilhas, por falta de armamento e tropas suficientes e operacionais¹⁰², continuavam incapazes “de repelir qualquer ataque inimigo”¹⁰³. As informações emanadas de Moçambique nada tinham de animador. Para remediar a falta de armas já ordenara, anteriormente, o alistamento de todas as pessoas com espingardas ou quaisquer outras armas ofensivas e defensivas¹⁰⁴.

À falta de armamento e de mantimentos, juntava-se a indisciplina dos militares. Alguns soldados desertaram e foram castigados com pranchadas e os cabeças do motim com um mês de grilhetas¹⁰⁵.

TERRAS DE MAZEZE, MARORO, TARI, ARIMBA, PANGANE, AMISA E MOCIMBOA: OUTUBRO E NOVEMBRO DE 1815

As primeiras duas *lakas* e um pangaio, comandadas por Chicandar, foram detecadas em Outubro de 1815, a norte do porto de *Changa*, sito a sul da baía de Pemba. Depois de atacadas por forças dos régulos *Mazeze* e *Maroro*, rumaram em direcção do rio Lúrio e, de seguida, para o *Semuco*¹⁰⁶.

¹⁰⁰ A.H.U., Doc. Av. Moç., Cx. 134, Doc. 40, Carta nº 479, de 18/4/1811, do Cap. das Ilhas para o Cap. Gen.. O proposto na altura também foi nomeado foreiro interino por se achar vago este prazo.

¹⁰¹ Idem, Ibid, Cx. 148, Doc. 12, Cartas nºs 524 e 525, respectivamente, de 26/1 e 28/2/1815. Sancul fica nas terras firmes adjacentes à ilha de Moçambique.

¹⁰² Em 15/10/1815, na Feitoria existiam apenas 9567 alqueires de farinha e 80 homens, incluindo 4 menores. Para qualquer combate seriam necessários, pelo menos, 100. Os soldos andavam atrasados.

¹⁰³ O Gov. das Ilhas, por Cartas nas 524, de 26/1/1815 (Cx. 148, Doc. 12) e 532, de 14/3/1816 (Cx. 150, Doc. 31 e Códice 1478, fls. 243 e 243v), suplicava ao Cap. Gen. para atender ao miserável estado em que se achava a Feitoria, sem fato, mantimentos, pólvora e mais apetrechos de guerra. Moçambique também as não tinha para fornecer e insistia com Lisboa para lhe remeter pólvora, balas, metralha e armas (Cx. 146, Doc. 10, Carta de 28/1/1814). O Cap. Gen. solicitava resposta ao seu pedido por Cartas de 3/11 e de 17/12/1815 (Cx. 149, Docs. 68 e 96), pedindo apetrechos militares e pólvora para acudir a ameaça dos *Sakalava*. Ver, também, Carta nº 46, de 5/12/1812 e Carta nº 524, de 26/1/1815 (Cx. 148, Doc. 12). O Cap. das Ilhas pede a Moçambique a devolução de 50 armas, que, em 1811, haviam ido reparar a Moçambique (Cx. 148, Doc. 21).

¹⁰⁴ A.H.U., Doc. Av. Moç., Cx. 137, Doc. 63, Carta nº 171, de 16/8/1811.

¹⁰⁵ Idem, Ibid, Cx. 135, Doc. 85, Carta nº 478, de 9/3/1811, do Cap. das Ilhas para o Cap. Gen..

¹⁰⁶ Idem, Ibid, Cx. 148, Doc. 21, Carta nº 528, de 15/10/1815, do Cap. das Ilhas para o Cap. Gen.. Essas duas *lakas* teriam, de seguida, ido para Quiloa, onde uma foi destruída, havendo 5 *Sakalava* mortos. Em Agosto havia chegado a notícia a Moçambique que se preparava, em Madagáscar, uma expedição com mais de 40 *lakas* e de 1 000 homens, para atacar a ilha de Moçambique. Face às providências nela tomadas mudavam de projecto e preferiram as Ilhas de Cabo Delgado (Cx. 148, Doc. 21, Carta nº 39, de 17/10/1815, do Cap. Gen. para o Reino).

Ao mesmo tempo que decorriam estas invasões chegavam, continuamente, ao Ibo notícias sobre novos projectos e preparações de outras incursões à costa africana e Ilhas. Por outro lado, as autoridades do Ibo não paravam de suplicar a Moçambique que acudisse ao miserável estado em que se achavam a Fortaleza e a Feitoria, esta sem mantimentos, pólvora e apetrechos de guerra¹⁰⁷, indispensáveis para enfrentar o inimigo:

*...haja por bem de mandar 4 pecinhas de bronze de campanha visto que as que cá se acham são 3 de ferro incapazes e já muito velhas...*¹⁰⁸

ARIMBA E 3ª PRESENÇA NA ILHA DO IBO: 21 E 23.10.1815

Entretanto, do Rio de Janeiro, onde se encontrava refugiada a Corte Portuguesa, reconhecia-se a necessidade de medidas enérgicas para resolver tão grande e agudo problema e davam-se ao novo Capitão General “as ordens convenientes para obstar à repetição de semelhantes insultos”¹⁰⁹, que, aliás, não tardariam:

*...No dia 21 do mês de Outubro próximo passado tive notícias que os escalaves, repentinamente, invadiram a Arimba (...) e no dia 23 apareceram nesta Capital, repentinamente, dizem ser 61 lacas comandadas pelo Príncipe de Anjoane, Chiandar e, estando pronto para o receber, nos atacaram com tal vigor que durou o 1º ataque 4 horas e meia (...) e durante o combate fizeram algumas divisões a ver se podiam entrar em diferentes pontos...*¹¹⁰

Os receios e preocupações há muito manifestados a Moçambique acabariam por ser realidade. Durante este ataque reduziriam, a cinzas, a Igreja de São João Baptista¹¹¹:

*...acabou toda a pólvora que havia de Sua Alteza Real que ainda supri com um barril meu e 12 arrobas de balas de mosquetaria*¹¹².

Depois deste ataque surpresa retiraram-se, com grande mortandade, para uma forte trincheira, onde se meteram, possivelmente, para intimidar e desmoralizar as forças militares portuguesas, que sem atacar, aguardariam a iniciativa do inimigo. A dita trincheira havia sido construída em “lugar difícilimo de se poderem bater, tanto por ser o caminho muito estreito e ser cercado de mangal e moitas muito fortes, que seria preciso para os atacar gastar muitas munições que é do que havia falta”¹¹³.

¹⁰⁷ Da jurisdição de *Mequindane*, cidade a norte de Cabo Delgado chegava a notícia de que os *Sakalava* tinham prontas, a partir no 1º sinal, 150 *lakas*. Os terraços da Fortaleza estavam nesta data, muito arruinados. Cartas nas 532, de 14/3/1816, Cx. 150, Doc. 31 536, de 29/3/1816, Cx. 150, Doc. 41.

¹⁰⁸ A.H.U., Doc. Av. Moç., Carta de 9/12/1815, cit.. Por Carta de 3/1/1815, o Cap. das Ilhas insistia no fornecimento de apetrechos militares e pólvora para acudir à ameaça dos *Sakalava* (Cx. 149, Doc. 291, o Cap. das Ilhas solicitava a Moçambique a devolução de 2 pecinhas enviadas para reparação).

¹⁰⁹ Idem, Ibid, Cx. 151, Doc. 70, Carta de 16/10/1816, do Secretário de Estado para o Cap. Gen.

¹¹⁰ Idem, Códice 1478, fls. 248v, Carta de 3/12/1816, do Cap. das Ilhas para o Cap. Gen. MARTIN, J., op. cit., p. 108, refere 68 *lakas*.

¹¹¹ Idem, Ibid, fls. 248, Carta de 4/12/1816, do Cap. das Ilhas para o Cap. Gen..

¹¹² Idem, Ibid, Carta de 3/12/1816, cit., fls. 249.

¹¹³ Idem, Ibid, Carta de 3/12/1816, cit..

Baldados os seus propósitos, o Príncipe de *Anjoanes*, com os seus atacantes *Sakalava*, retirou-se para a ilha de Querimba (6ª vez visitada), donde, por três vezes, dirigiu, por um mensageiro, cartas ao Governador das Ilhas, pelas quais justificava as suas incursões à costa de Moçambique e às Ilhas:

*...dizendo ao mesmo tempo que o vir aqui parar que é em razão de um vento sul muito forte que apanhou no canal, pelo que o seu desígnio quando de São Lourenço se dirigia a essa capital para tomar vingança do cheque de Sancul, que é o motivo de lhe não entregar a sua mulher e filha, nas mesmas cartas em que me pede por amor de Deus e pelos juramentos mais sagrados da sua Seita que interceda para com V. Exa. a entrega de sua mulher, filha e alguns escravos seus que com ela se acham*¹¹⁴.

Como prova do seu agradecimento, prometia, que após a entrega dos seus familiares, deixaria de flagelar as Ilhas, que diz, com verdade, estarem elas arruinadas e os seus habitantes resolutos a pedir licença para se mudarem para outro qualquer porto onde pudessem viver mais sossegados.

No mesmo dia em que atacavam a vila do Ibo, uma armada de 500 *lakas*, comandada pelo mouro Nassari, assolava as terras de Amisa, desconhecendo-se as consequências, dirigindo-se, depois, para Quiloa, Monfia e Zanzibar.

Nos princípios de Novembro de 1815, os piratas estavam, mais uma vez, na Arimba, abundante em mantimentos e população, “onde fizeram mil estragos, sendo primeiramente batidos no porto de *Tari*, de cujo resultado morreram cinco escalaves e uma laca queimada, além de duas que se quebraram na restinga, fugindo os demais”¹¹⁵.

O desastre sofrido em *Tari* não desanimou o inimigo, que, a 8 de Novembro, aportava à ilha de Querimba (pela 5ª vez). Tratava-se de um local privilegiado, a partir do qual, pelo grande número de *passos secos*, era possível lançar vários ataques a outras ilhas e povoações das terras firmes¹¹⁶.

Face à experiência dos ataques anteriores, o Governador delineava uma nova estratégia para defesa da ilha do Ibo, que resultaria, plenamente, que consistia em atacar o inimigo, na ilha de Querimba:

*Prevendo que os ditos escalaves viessem a esta Ilha e a arrasassem, como da feita passada, do ano de 1808, fui atacar, não obstante o proibirem as Ordens dessa Secretaria, só para animar a gente que ia para o ataque (...). Pus-me em marcha para a dita Ilha com 4 pecinhas onde vi que as lacas eram 18 e os ataquei na vasante*¹¹⁷.

¹¹⁴ Idem, Ibid, Carta de 3/12/1816, cit..

¹¹⁵ A.H.U., Doc. Av. Moç., Cx. 148, Doc. 21 e Códice 1478, fls. 241v e 242, Carta de 9/12/1815, do Cap. das Ilhas para o Cap. Gen..

¹¹⁶ Afirma o Cap. das Ilhas que os *Sakalava* não se atreviam a desembarcar perto das fortificações, mas faziam somente em terra firme e na ilha de Querimba e daqui lançavam as suas expedições (Cx. 140, Doc. 47, Carta nº 493, de 29/5/1812, que remetia o Plano de Alterações ao Fortim de São José do Ibo).

¹¹⁷ A.H.U., Doc. Av. Moç., Cx. 148, Doc. 21 e Códice 1478, fls. 241v e 242, Carta de 9/12/1815, do Cap. das Ilhas para o Cap. Gen.. Governava as Ilhas António da Costa Portugal, que pela sua acção de mérito e como recompensa foi dado o soldo de Capitão de Infantaria, tendo em atenção a sua pobreza, tendo ainda sido promovido a Coronel de Milícias (ver Ofício nº 39, de 17/11/1815, Cx. 148, Doc. 21) e Cx. 151, Doc. 70, que contem o Decreto de 16/10/1816 que fez tal concessão.

Nesta operação, que teve a participação de todos os moradores do Ibo e da Querimba e as gentes do mouro Saíde Omar que ofereceu a “Sua Alteza Real, tudo quanto dele precisasse”, e Sufo Buno Ali, natural de Zanzibar¹¹⁸, foram feridos, da parte das forças portuguesas, 9 negros e 2 brancos, um dos quais, alferes de milícias¹¹⁹, viria a falecer no dia seguinte e, da parte dos *Sakalava*, houve muitos mortos e feridos, confirmados pelas presas que lhe fugiram, cujos quantitativos não são indicados.

Logo que tiveram maré propícia deixaram, durante a noite, Querimba e dirigiram-se para Norte e entraram na povoação de Pangane, onde “mataram um homem branco e também dos ditos escalaves foram mortos alguns”¹²⁰. De Pangane, os assaltantes dirigiram-se para a jurisdição da Amisa, onde foram destroçados pelo Xequê de *Thungi*, o mouro Buana Assane, desconhecendo-se qual o destino seguinte¹²¹.

O dito Príncipe, após ter visto rejeitada a sua oferta de ajuda feita ao Governador das Ilhas, deixou a ilha de Querimba em direcção ao Sul, e atingiu o Lúrio, onde esteve, ao que parece, cerca de um mês, regressando, novamente, às Ilhas. Mas a 28 de Novembro de 1816, estava na Quissanga “que é lugar onde ficavam os moiros”¹²².

Apesar da situação de fraqueza em que se encontrava, sem munições nem mantimentos e com a tropa sem soldo há nove meses, situação ainda agravada pela distância à Quissanga, que exigia mais material de guerra e pela desobediência dos negros, que nem dos seus amos aceitavam ordens, o Governador das Ilhas teve a coragem de mandar, àquela povoação, uma pequena força, destinada a mostrar ao inimigo o ânimo e vontade dos Portugueses em continuarem a defender as terras sob o seu domínio:

*Para os inquietar no 1º deste mês, de noite, fez partir 13 pessoas com armas para lhes dar alguns tiros e seriam mais bem sucedidos se não fossem vistos pelas rondas*¹²³.

Com este gesto pretendia o Governador das Ilhas demonstrar que a sua recusa de ajuda de há um mês atrás ao mesmo inimigo tinha o seu fundamento, não precisando os Portugueses de auxílio de quem quer que fosse para lutar contra os seus adversários.

Os habitantes maometanos da referida povoação e os seus escravos fugiram para a *Macuana* deixando-a livre nas mãos do inimigo.

A situação agravava-se, dia para dia, e os moradores do Ibo, após 16 anos de incertezas, sofrimentos, inquietações e sobressaltos, sentindo as suas vidas e de suas famílias

¹¹⁸ Há vários atestados, de Nov. a Dez. de 1815, do Cap. das Ilhas e Oficiais do Regimento de Milícias do Ibo que comprovam o comportamento positivo deste mouro (Cx. 149, Doc. 83). Arábio de nação, mostrava-se fiel e pronto a servir a coroa portuguesa, que ajudou com a sua pessoa, escravos, parentes e catedral, no cargo de cônsul dos Mujojos e de Arábios. O seu pedido foi indeferido por ser um novo posto e não haver no Ibo Árabes estabelecidos: Despacho de 26/4/1817, Cx. 153, Doc. 25. Ver, ainda, Carta de 9/3/1818, Cx. 15, Doc. 9.

¹¹⁹ Tratava-se de António Xavier Magalhães, que deixou a “viúva carregada de filhos”, para a qual se pedia ajuda ao Cap. Gen..

¹²⁰ Carta de 9/12/1815, cit..

¹²¹ A.H.U., Doc. Av. Moç., Códice 1478, fls. 242v e Carta nº 534, de 6/3/1816, do Cap. das Ilhas para o Cap. Gen.. Nesta Carta informa-se do mau estado dos quartéis, que precisam de grandes consertos.

¹²² A.H.U., Doc. Av. Moç., Cx. 151, Doc. 102 e Códice 1478, fls. 249, Carta nº 539, de 3/12/1816, do Cap. das Ilhas para o Cap. Gen.. A resposta do Cap. das Ilhas foi a de que não precisava dele Príncipe nem dos *Sakalava* para desafrontar os Portugueses, visto ter forças suficientes para o fazer.

¹²³ Idem, Ibid, Carta nº 539, cit..

em perigo, fartos de esperar pelas providências, tantas vezes solicitadas mas nunca atendidas, resolveram, já em estado de desespero, apresentar e enviar uma Representação ao Capitão General.

Neste expressivo documento, de 1817, os moradores enumeram os principais problemas que afligiam as Ilhas e demonstram a incapacidade das autoridades portuguesas, com os meios de que dispunham, de enfrentar, vitoriosamente, os próximos ataques dos *Sakalava* que se avizinhavam, propondo apenas duas soluções alternativas para resolver a grave situação que afligia as Ilhas e a ilha do Ibo: combate eficaz aos *Sakalava* ou licença para se abandonar, fixando residência na ilha de Moçambique ou outra povoação onde se pudesse viver em sossego.

Pela sua importância transcreve-se, quase na íntegra, a dita Representação:

Representamos nós abaixo assinados a V. Exa., movidos do zelo e interesse da coroa de Sua Alteza Real, o mau estado destas Ilhas e confiados na generosa providência que V. Exa. será servido dar a este pequeno povo, expomos que nestes dias tivemos certa notícia pelos mouros da costa de que nos meses Junho ou Julho deste corrente ano, pretendem os Sacalaves invadir esta costa com o número de 150 lacas, não estes que há pouco nos infestaram, senão outros que desde o ano passado, como dizem, estavam-se aprontando (...), mas com uma multidão que se supõe ser pouco mais ou menos de 5000 homens como poderemos resistir não sendo a não força mais que bem poucos moradores deste Ibo e da diminuta tropa ou para melhor explicar a V. Exa. só destes que estão assinados nesta, porque não podemos contar com os Mouros que habitam na terra firme porquanto estes fogem para o Sertão com os seus cafres, desamparando as terras da coroa e suas povoações.

À vista disto, Exmo. Senhor, como poderemos defender com 200 ou 300 homens nossos e estes distribuídos em diferentes postos contra o sobredito número do dito inimigo, animoso e cheio de temeridades, pois, até chegam a meter-se debaixo da Artilharia como experimentámos no ataque dado em Querimba, ainda quando tivéssemos suficientes munições. E suposto o que referimos e quando virmos que não podemos resistir a tamanha multidão, também não poderíamos recolher à Fortaleza onde mal se podem acomodar os familiares dos moradores, seus trastes preciosos, portanto com um pequeno movimento da Artilharia vêm abaixo os terrados por estarem incapazes e podres os barrotes e vigas, em risco de morrerem os que neles estiverem.

Além da Fortaleza estar incapaz a falta de armas, balas e outras munições e que existem são incapazes que não suferirão algum fogo violento assim como sucedeu a duas pecinhas de campanha nos ditos ataques a Querimba, ficando duas esbandalhadas e sem munhão, como também carece de mantimentos porque pelo que dizem vir os escalaves nos referidos meses é muito dificultoso prover cada um para seu gosto, visto não ser tempo próprio de mantimento.

Pelo que e só para evitar maiores estragos que o dito inimigo nos pode causar em suas contínuas hostilidades, com que nos deixe sem poder tratar de nossas lavouras e benfeitorias das fazendas, ficando desta maneira oprimidos e sempre gemendo com contínuo susto até não podermos fabricar casas, suplicamos a V. Exa. que se compadeça de nós e de nossas famílias, mandando-nos nos princípios de Junho, 4 ou 3 embarcações, ainda que sejam batéis grandes

armados em guerra e com o preciso para o fornecimento dos armazéns reais desta Feitoria para estarem prontos a atacá-los por mar com a artilharia, indo mesmo na dita ilha de Querimba onde fazem a sua assistência entrincheirando-se na Igreja, caso que V. Ex. não ofereça comodidade ou que haja obstáculo de providenciar o que pedimos, seja servido Exmo. Senhor conceder-nos licença para recolhermos, com as nossas famílias, a essa capital ou para onde V. Ex^a nos determinar, pois não desejamos ser vítimas dos ditos inimigos bárbaros, havendo o nosso Soberano e V. Ex^a no seu lugar, pedimos a V. Ex^a por sua Piedade, se digne de nos atender, providenciando de maneira que V. Ex^a parecer justo, por cuja graça¹²⁴...

4ª PRESENÇA NA ILHA DO IBO: 6 DEZEMBRO DE 1815

Os receios constantes da dita Representante tinham os seus reais fundamentos. Ainda ela, possivelmente, não teria chegado ao destinatário, sedado na ilha de Moçambique, já os moradores das Ilhas e as autoridades portuguesas, eram confrontados com a presença de tão indesejável inimigo, ainda, o Príncipe Chicandar:

...tornaram os sacalaves depois de terem corrido esta costa até ao Lúrio e no dia 5 de Dezembro se reuniram na ilha de Querimba, deixando ali as lacas com um reforço de gente, na vazante, passarem para esta ilha a pé, (...). Entrincheiram-se em um palmar que há na entrada desta Ilha à distância de um quarto de légua...¹²⁵.

A falta de homens e material não possibilitaram a estratégia mais adequada à situação, já anteriormente, gizada e concretizada com êxito:

E como era grande o poder me vi impossibilitado de os atacar na entrada por falta de munições e de gente em razão da maior parte terem fugido para terra firme por causa da grande fome e não haver mantimentos que os socorresse afim de os conter¹²⁶.

Mesmo assim, com a escassa força de que dispunha, o Governador das Ilhas, decidiu atacar, com mais de 100 pessoas, entre soldados e cafres, no local onde estava entrincheirado o inimigo, utilizando para o efeito um subtil expediente tático, coroado de êxito:

...nesta noite tirei parte da guarnição da Fortaleza e mais postos e dispus o ataque com cento e tantas pessoas, entre soldados e cafres e como era pequeno o nº em comparação deles, adiantei de noite duas mangas para saírem emboscar nos flancos da trincheira com ordem de não atacar se não vissem que eles saíam para atacar; o restante da nossa gente que mandei marchassem para a trincheira pela frente, que era a peito descoberto para uma lâgoa, com

¹²⁴ Idem, Ibid., Cx. 151, Doc. 104, com o nº 542, sem data. O documento está em muito mau estado, havendo muitas partes carcomidas pela traça. Julgo ser de Janeiro de 1817. A Carta nº 541 tem a data de 3 de Dezembro de 1816 e a 543 a de 29/1/1817. Assinaram a petição Caetano José Cordeiro, Luís José, Francisco José da Silva, António Francisco Ferrão, Joaquim José de Noronha, Vicente Salvador de Sousa, António Gomes Frazão, António Henriques Gonçalves, João António Teixeira e João da Silva Delgado Resende.

¹²⁵ Idem, Códice 1478, fls. 249v, Carta de 29/1/1817, do Cap. das Ilhas para o Cap. Gen.. A ilha do Ibo era invadida pela quinta vez.

¹²⁶ Idem, Doc, Av, Moç, Carta de 29/1/1817, cit..

*feito fomos bem sucedidos pelo que vendo o pequeno nº que se apresentava na frente, saíram a língua e a atacaram, os nossos ao mesmo tempo atacam-nos pelos flancos de forma que quando quiseram recolher-se a trincheira estava tomada. Retiraram-se para o palmar onde abrigados das palmeiras fizeram a última defesa, onde depois de fazer muito fogo se puseram em precipitada fuga*¹²⁷.

Face ao fogo concentrado das forças portuguesas, o inimigo, que deixou no terreno muitas armas e panos de vestir, embrenhou-se no denso mangal existente no local, onde, por causa da maré cheia, terão morrido, por afogamento, muitos da força invasora.

Enfraquecido por este desastre atingiu a ilha de Querimba (pela oitava vez) e, imediatamente, embarcou para norte. Por falta de gente abandonou oito *lakas*, fazendo-o em Querimba, *Quirimize*, Matemo e *Mossimboa*¹²⁸, duas em cada uma destas povoações. Ao passar por estas povoações “pegaram alguma gente e entre esta João Leite Pereira, homem branco a que o Chiandar, depois de o ter tratado bem, o fez soltar e lhe pagou, como também encarregou de me entregar em mão própria a carta que remeto”¹²⁹.

Na perspectiva do Governador das Ilhas, as capturas levadas a efeito pelo inimigo constituíam um severo castigo para os moradores que não obedeceram às ordens, ao mandá-los recolher na ilha do Ibo ou para aqueles, que nela se encontravam, haverem desertado nas marés vazantes “para a terra firme onde se achavam os escalaves, indo por esta forma meterem-se nas garras deles”¹³⁰.

O novo Capitão General¹³¹, após ter tomado posse, procurou dar uma solução à questão dos familiares do príncipe Chiandar ou Chicandar, para assim verificar se ele constituía ou não um pretexto para justificar as suas incursões a Moçambique, especialmente, às Ilhas. Em 12 de Abril de 1817 foi entregue, na Sala do Governo de Moçambique, a mulher, filha e duas escravas, que de seguida foram transportadas para a ilha de Anjoane¹³².

Mas os problemas não pararam com este acto. Do extremo norte, do “último estabelecimento para Norte que tem Sua Magestade nesta Costa e fica junto a Cabo Delgado”, chegava à sede do poder político colonial local uma carta do “*cheque* ou *rei* de *Thungi*”¹³³,

¹²⁷ Idem, Ibid, Carta de 29/1/1817, cit..

¹²⁸ Idem, Ibid, p. 250, Carta de 29/1/1817, cit..

¹²⁹ Idem, Códice 1478, fls. 250 e Doc. Av. Moç., Cx. 152, Doc. 22, Carta nº 543, de 29/1/1817, do Cap. das Ilhas para o Cap. Gen..

¹³⁰ Idem, Doc, Av, Moç, Carta nº 534, cit.. Dá conta esta Carta que a moradora branca D. Francisca Onofre Correia, raptada pelo Chiandar na Arimba ficou fugida sob disfarce em *M'funvo*, ilha desabitada. Procurada não se encontrou julgando-se que tivesse morrido de fome ou afogada ao tentar a passagem para terra firme.

¹³¹ Idem, Ibid, Cx. 152, Doc. 41, Carta de 7/2/1817, do Cap. Gen. para o Reino.

¹³² Idem, Ibid, Cx. 153, Doc. 8, Termo de Entrega assinado com caracteres árabes. A entrega foi feita a Assan Buana Anli Genely, de Mombaça.

¹³³ Idem, Ibid, Cx. 153, Doc. 61, Carta de 24/5/1817, assinada por Falume Assane Bun Falume e enviada ao Cap. das Ilhas, José António Caldas, pelos emissários de nome Charifo Saide Amade e Bacar Muchamo. Este documento está arquivado incorrectamente. Ver sobre este assunto BOTELHO, Teixeira, op. cit., Vol. I, p.p. 568 e 569. Em Carta de 22/9/1819 (Cx. 166, Doc. 18), o sultão de *Thungi* informava que em 1809 havia resgatado, à sua custa, 12 pessoas que haviam fugido dos *Sakalava* e, em 1817, com forças militares suas havia desalojado os *Sakalava* da povoação de *Muluri*, tendo na operação sofrido 5 mortos e 2 feridos e o IN 17 baixas.

em que, face aos estragos que sofreu nas suas terras, provocados pelos *Sakalava*, solicitava socorro e ajuda, que, uma vez negados, lhe seriam concedidos pelo rei de Quiloa.

Informava da situação ruínosa provocada pelas forças dos chefes dos *Sakalava*, Napiri e Chincadar e das cerca de 350 pessoas que eles agarraram no seu território e da solidariedade que lhe havia sido manifestada pelo referido rei de Quiloa:

*Depois de passarem os escalaves o rei de Quiloa mandou-me dizer que mudasse para Quiloa, para eu ficar com ele, visto as terras já estarem perdidas ou que ele mandaria alguns arábigos assentar nestas terras com algum provimento de guerra que fossem necessários*¹³⁴.

Como “vassalo de S.M.” que ainda se dizia ser, condicionou a resposta a dar a Quiloa à solução que, pelo Governador das Ilhas, fosse encontrada para a satisfação da sua petição:

*...Se é terras de S.M. esperamos que mande socorro e ajuda de eu poder fazer muro nesta Povoação para segurança chegando o tempo competente para nós todos ajuntarmos dentro para nos defendermos. Se S.M. já não faz conta destas terras bem pode V. Ex^a mandar-me advertir para eu mandar responder ao dito rei de Quiloa porque deixou lá de propósito o portador por nome Maulimo Bacar somente para levar a minha resposta...*¹³⁵

O Governador das Ilhas pelas implicações políticas e económicas e por falta de meios financeiros enviou, informada, a dita Carta a Moçambique:

*Antigamente o cheque daquele distrito percebia uma praça de soldo e como esta lhe foi suspensa por ordem que veio dessa capital; depois disso se entrou a intitular Rei de Tungui e me dizem tem grande amizade com o Rei de Quiloa; à vista disto V. Ex^a determinará o que for servido, porquanto eu demoro aqui os dois enviados que ele mandou até à volta da minha escuna (...). Não convém dar algum pretexto pelo qual venham ali habitar mouros da costa. E quanto ao comportamento (...) é capaz, tanto no tratamento que dá à nossa gente quando lá vão como ser muito desembaraçado para a guerra*¹³⁶.

Desconhece-se a solução que teve este problema. No caso da fortificação ter sido construída terá ela a ver com as ruínas estudadas, nos últimos anos, por arqueólogos portugueses, moçambicanos e de outras nacionalidades¹³⁷? Este pedido de ajuda do Xequé ou Sultão de *Thungi* ao Governador das Ilhas surgia no momento de fraqueza e de necessidade e não parece ser consequência de uma antiga e sólida amizade e cooperação entre as duas autoridades. Anos antes, mais, concretamente, em 1788, o então régulo de *Thungi*, Telamamade, frequentemente, entrava nas terras da coroa da jurisdição da Amisa, insultava as autoridades portuguesas, prendia e “roubava os seus habitantes, fazendo-se absoluto, senhor das mesmas terras, administrando nelas a sua bárbara justiça e embaraçando o Comandante da Ilha”¹³⁸, “cobrando com vigor e força fazenda”¹³⁹.

¹³⁴ Idem, Ibid., Carta de 24/5/1817, cit..

¹³⁵ Idem, Ibid, Carta de 24/5/1817, cit..

¹³⁶ Idem, Ibid, Cx. 154, Doc. 9, Carta nº 554, de 6/7/1817. Não há indicações que esclareçam sobre a suspensão do soldo.

¹³⁷ Lembram-se, entre outros, Amaro Monteiro, Quirino da Fonseca e Pierre Verin.

¹³⁸ A.H.U., Doc. Av. Moç., Cx. 56, Doc. 77 e Códice 1478, fls. 15v e 16, Carta de 19/4/1788, do Cap. Gen. para o Cap. das Ilhas. Ver BOTELHO, Teixeira, op. cit., p. 505.

¹³⁹ Idem, Ibid, Cx. 56, Doc. 8, Carta de 1/2/1788, do Comandante da Amisa, Bruno de Morais, para o Cap. das Ilhas.

Enquanto se aguardava em Moçambique a esperada embarcação de guerra, prometida por El-Rei de Portugal, destinada a “conter os escalaves que não perdem a ocasião de a cada passo nos insultar fazendo pirataria não só nas Ilhas de Cabo Delgado mas também muitas partes da costa do Continente”¹⁴⁰, aqueles não esperaram e para confirmar, plenamente, o discurso transcrito do Capitão General, estavam, nos meados de Setembro, de regresso às costas de Moçambique, surgindo, como de costume, simultaneamente, em locais diferentes.

ATAQUE À POVOAÇÃO DE MUTUGA: 16 DE SEMBRO DE 1817

Aqui aportaram pelas 10 horas. O seu régulo, por não dispor de forças, refugiou-se na ilha do Ibo, onde o Governador desencadeou os meios de defesa há muito planeados para, com a ajuda dos moradores das terras firmes, enfrentar os assaltantes. Mas a desobediência declarada às suas ordens faria cair por terra os seus propósitos estratégicos:

*...e como eu já estava desde Julho disposto de os receber, mandei fazer o sinal de dois tiros de peça para se recolherem todas as pessoas que se acham na terra firme e apesar do Bando que, com antecipação, tinha mandado publicar no distrito deste Governo (...) não se recolheu senão uma pequena parte e todos os demais se puseram em fuga para o sertão, de forma que, no seguinte dia, juntando tudo para lhe passar revista, achei somente 120 negros, centrando nestes forros e cativos tanto dos moradores como dos mouros, de sorte que verdadeiramente sou só Governador desta Ilha do Ibo porque os demais obedecem quando querem*¹⁴¹.

Depois de aguardar, em vão, durante três dias, a vinda dos *Sakalava*, o Governador das Ilhas mandou reconhecer a citada povoação, tendo-se verificado que, das cerca de 30 casas, apenas, encontraram uma queimada, pensando-se que teriam ido para Sul com intenção de regressar ao local “porque é costume destes inimigos queimarem só quando se retiram”, definitivamente¹⁴².

No mesmo dia em que chegaram à Arimba, houve notícia da presença também de algumas *lakas* em Sangage, ao sul da ilha de Moçambique e de que, três delas, dois dias depois, passaram para norte guarnecidas de muita gente. Uma força saída daquela Praça perseguiu o inimigo até ao rio Quissamajulo, o qual escapou a remos, deixando, no entanto, alguns prisioneiros¹⁴³.

Dentro da imprevisibilidade e da surpresa que caracterizavam os seus movimentos e ataques, no dia 9 de Outubro, o Governador das Ilhas recebera a informação, através de um *coxé* de pescadores, de que vindas do sul passaram ao amanhecer quatro *lakas*, duas grandes e duas pequenas, que aportaram à ilha de Matemo¹⁴⁴. Foi de imediato

¹⁴⁰ Idem, Ibid, Cx. 154, Doc. 92, Carta nº 38, de 13/9/1817, do Cap. Gen. para o Reino.

¹⁴¹ Idem, Códice 1478, fls. 260, Carta de 6/10/1817, do Cap. das Ilhas para o Cap. Gen..

¹⁴² Idem, Ibid, fls. 261, Carta de 16/10/1817, cit..

¹⁴³ A.H.U., Doc. Av. Moç., Cx. 154, Doc. 103, Carta de 24/9/1817, do Cap. Gen. para o Reino. Comandou esta operação o ajudante às ordens do Cap. Gen., António Francisco de Paula Holanda Cavalcante.

¹⁴⁴ Idem, Ibid, fls. 261v, Carta de 14/10/1817, do Cap. das Ilhas para o Cap. Gen..

preparada, para ser posta na perseguição do inimigo, uma expedição, composta por duas embarcações grandes, uma com 5 peças e outra com 2 e por uma embarcação pequena armada com 1 peça, nas quais foram embarcadas 112 pessoas de armas, equipadas “da melhor forma que pude de munições de boca de guerra”¹⁴⁵. Estas 3 embarcações eram acompanhadas de 5 *coxes* pequenos, equipados de negros armados de arcos e flechas, cuja missão principal consistiria em revistar a costa e alguns rios pequenos, pois, os *Sakalava* desembarcavam em todos os lugares para aí fazerem presas e procurarem mantimentos.

Dois dias depois, ao toque da alvorada, partiu a expedição com vento favorável, mas logo à vista do Ibo uma das embarcações partiu-se, sendo substituída por outra, contratempo que retardou a perseguição, verificando-se a saída apenas na madrugada seguinte.

A expedição contactou, ao fim do primeiro dia de viagem, com o inimigo, mas o ataque, por ordem do seu comandante, talvez por receio das poucas forças de que dispunha, não teve lugar:

*...pela fraqueza do comandante que mandei (...) não foram todos destroçados, porque não os atacando logo que os encontrou, como todos os que o acompanhavam queriam, desde o maior ao mais pequeno, mandou virar de bordo dizendo que queria ir buscar as outras embarcações, as quais por irem atrasadas, as encontrou, das 7 para as 8 horas da noite, tempo em que os Sacalaves se foram retirando*¹⁴⁶.

Reabastecidas as embarcações, partiram, agora, com novo comandante, com indicações que deveriam dirigir-se, directamente, a *Thungi* e no regresso reconhecer todos os rios até ao Ibo. Nesta diligência que durou 9 dias as informações obtidas foram escassas. Apenas em *Thungi* se tinham visto passar, por fora das Ilhas, 38 *lakas* que se dirigiram para *Mequindane*.

Esta acção, considerada falhada pelo Governador das Ilhas, teve fracos resultados: uma *laka* grande em reparação, cuja madeira transportaram para o Ibo; vestígios de uma barquinha roubada na ilha de Moçambique; cabos de cairo, pedaços de vela de travata, três barris, uma caixa de couro, bazarucos, que pertenciam a uma barquinha que haviam queimado em Quitangonha; e também a notícia de que o inimigo estava nas terras de Amisa.

O Governador procurava-os no norte do território, mas eles estavam na sua parte mais meridional. No dia de Todos-os-Santos recebia a indicação de que a sul da Arimba se encontravam 3 *lakas*.

Desta vez, solicita ajuda ao régulo *Mutuga*, grande amigo dos Mouros da Costa e grande traficante de escravos, mas nesta ocasião, por uma questão de sobrevivência, aliado dos Portugueses:

¹⁴⁵ Idem, Carta de 14/10/1817, cit..

¹⁴⁶ Idem, Doc. Av. Moç., fls. 262, Carta de 10/11/1817, do Cap. das Ilhas para o Cap. Gen.. O Comandante era Manuel Onofre Pantoja. O Cap. Gen. referindo-se a este, em Carta de 19/11/1817, fls. 264v e 265, lembra o Cap. das Ilhas que ele “devia prever que um homem bêbado e de outros maus costumes não se pode encarregar de coisa alguma”.

Chamei o régulo Mutuga e o animei a que mandasse a gente, dando-lhe alguma pólvora e bala, o que com efeito fizeram, e apanhando-os a cavar mandioca em uma machamba os atacaram de forma que ali mataram sete, resgataram as presas todas que tinham feito e os sacalaves que restaram fugiram para o mato, onde andam à caça deles, queimaram-lhe uma laca grande que ali se achava e da nossa parte foram feridas três pessoas, mas nenhuma delas de perigo¹⁴⁷.

O êxito desta operação, em que não tomaram parte forças ligadas às autoridades coloniais, dever-se-á, especialmente, ao facto dos elementos deste pequeno corpo militar conhecerem bem o palco onde se desenrolou a operação e lutarem para objectivos concretos, nem mais nem menos do que a defesa das suas e aldeias dos seus familiares, dos seus bens materiais e valores simbólicos.

O fracasso de grande parte das operações realizadas, cabia, nas palavras do Capitão General, aos defeitos de recrutamento de pessoal dirigente utilizado pelo sistema colonial:

Cada vez me vou desenganando mais de quão desgraçadas são as Expedições desta Capitania bem a meu pesar porque não está nas minhas mãos o introduzir nela nova gente ou infundir sentimentos de honra e de valor na maior parte daqueles de quem se deve confiar; é preciso seguir diferente sistema que é encarregá-las a qualquer homem que se julgue capaz, tenha que graduação tiver e fazer abstracção dos que se acham em grandes postos obtidos sabe Deus como¹⁴⁸.

As 38 *lakas*, atrás referenciadas, voltariam, novamente, a passar por fora de Cabo Delgado¹⁴⁹ e para as localizar as autoridades do Ibo enviaram informadores a Quiloa.

Entretanto, na ilha de Quisiva aportaram 2 *lakas*, possivelmente, as que fugiram à perseguição encetada pelo régulo *Mutuga*. Para as detectar e combater foram expedidas 3 embarcações armadas em guerra, que andaram 8 dias, por todos os rios até à Arimba, sem que tivessem tido qualquer contacto com elas. Nesta parte sul, o Governador das Ilhas montara um corpo de espias para cuja missão principal era vigiar e detectar o movimento do inimigo¹⁵⁰.

Mas, mais uma vez, as autoridades portuguesas eram iludidas por um inimigo hábil em movimentar-se no espaço marítimo. Quando se esforçavam para o encontrar no sul, eis que ele, como que, magicamente, surgia no norte, estando a 28 de Novembro, nas terras da Amisa, com uma frota de 12 *lakas*, que, “presumo estas lacas serem das 38 que no Tungue deram notícia ter passado por fora de Cabo Delgado”¹⁵¹. Para observar o

¹⁴⁷ A.H.U., Carta de 10/11/1817, cit.

¹⁴⁸ Idem, Códice 1478, fls. 264 e 265, Carta de 19/11/1817, do Cap. Gen. para o Cap. das Ilhas.

¹⁴⁹ A.H.U., Doc. Av. Moç., Cx. 155, Doc. 45, Carta nº 563, de 13/11/1817, do Cap. das Ilhas para o Cap. Gen..

¹⁵⁰ Idem, Ibid, Cx. 160, Doc. 85, Carta nº 599, de 31/12/1818, que envia o Balanço das Receitas e Despesas da Feitoria, relativas ao período de 1 de Janeiro a 31/12/1818, em que se mostra terem sido pagos 14,5 panos a Álvaro de Faria, pela gente que colocou na Arimba.

¹⁵¹ Idem, Ibid, Cx. 155, Doc. 69 e Códice 1478, fls. 263, Carta nº 564, de 1/12/1817, do Cap. das Ilhas para o Cap. Gen..

movimento daquelas 12 *laka* mandou-se, à Amisa, um sargento e seis soldados, sendo o resultado positivo. O envio de qualquer expedição para as combater foi posto em causa, mas, agora, o motivo principal ligava-se à falta de mantimentos e à fome que grassava entre a tropa.

Segundo o Governador, as ditas 12 *lakas* retiraram-se, no fim de Dezembro para São Lourenço, supondo serem as que restaram da expedição efectuada a Monfia, onde fizeram grandes estragos, mas que depois foram destroçados, após dois dias de combate, a um dia de viagem ao norte de Cabo Delgado¹⁵².

Entrava-se no ano de 1818 e a notícia chegada de Quiloa¹⁵³, de que uma grande expedição com 1500 *lakas* viria este ano atacar as Ilhas, parece não ter impressionado o responsável pelo governo das Ilhas, que, nessa data, já estava a pensar na utilização do reduto de Santo António¹⁵⁴, que, com 7 peças, defenderia a entrada da vila pelo lado NW, local por onde costumavam entrar os *Sakalava*, vindos a pé, da Querimba.

Ainda que as três fortificações do Ibo (São José, São João Baptista e o nóvel Santo António), dispostas nos três vértices de um triângulo, parecessem dar alguma garantia de defesa à Vila do Ibo, os muitos obstáculos existentes entre elas, nomeadamente, habitações, não permitiam o seu aproveitamento satisfatório. Para ultrapassar esta dificuldade requisitava-se, à ilha de Moçambique, um destacamento de 4 batéis, por três meses a partir de Agosto, equipados de remos, para serem utilizados em caso de calmaria, munições e mantimentos, que, juntamente, com outras tantas que se podiam armar no Ibo¹⁵⁵, seriam suficientes e eficazes para atacar os *Sakalava* onde quer que eles desembarcassem e substituiriam, enquanto não chegasse a embarcação de guerra tanta vez solicitada e até prometida pelas autoridades de Lisboa, destinada não só a combater os piratas malgaxes, como também a defender os portos subalternos dos comerciantes estrangeiros¹⁵⁶.

Por outro lado, o Capitão General para atenuar a fraqueza em que se encontravam as Ilhas, em pessoal e material e para “evitar ou rechazar qualquer dos inimigos escalaves nessas Ilhas pelas quais V. Ex^a é responsável perante V.M. e mim”¹⁵⁷ reforçava os efectivos militares do Ibo com mais 24 praças e respectivas armas, efectivo nada expressivo para um território tão vasto.

¹⁵² Idem, Carta nº 575, cit..

¹⁵³ Também o rei de Anjoane mandava a Moçambique o seu filho Abdala participar que o inimigo comum desta costa, os *Sakalava* tinham pronta uma grande armada para sair do seu porto no primeiro sul e ainda solicitar socorro em pólvora e espingardas. Acompanhavam-no 2 prisioneiros de Cabo Delgado, que haviam sido capturados (A.H.U., Doc. Av. Moç., Cx. 161, Doc. 33, Carta nº 16, de 18/1/1819, do Cap. Gen. para o Reino).

¹⁵⁴ Este fortim, lembra-se, foi construído, especialmente, para defender a Vila dos ataques dos *Sakalava*.

¹⁵⁵ A.H.U., Doc. Av. Moç., Cx. 157, Doc. 15 e Códice 1478, fls. 268v, Carta nº 567, de 11/3/1818, do Cap. das Ilhas para o Cap. Gen.. O Gov. das Ilhas já percebera que as embarcações utilizadas até aqui estavam em desvantagem em relação às dos *Sakalava* que para além de vela usavam os remos, podendo assim avançar com mais rapidez nos dias das calmarias ou ventos menos favoráveis.

¹⁵⁶ Idem, Ibid, Carta nº 16, de 18/1/1819, cit..

¹⁵⁷ Idem, Ibid, Cx. 167, Doc. 62, Carta de 28/1/1820, do Cap. Gen. para o Cap. das Ilhas.

Frequentes informações oriundas de *Mahote*¹⁵⁸, *Anjoane*¹⁵⁹ e de São Lourenço¹⁶⁰, que chegavam às Ilhas através dos Mouros da Costa, apontavam para a cessação das incursões ao litoral africano. Contudo, o Capitão General recomendava ao Governador e Capitão-Mor da Ilhas para continuar com uma apertada vigilância, pois, semelhantes notícias bem poderiam ser difundidas “para haver descuido e o inimigo poder aproveitar-se dele”¹⁶¹.

As graves ameaças de uma grande invasão em 1818 não viriam a concretizar-se. Uma expedição de mais de 100 *lakas* e milhares de homens, segundo Frei Bartolomeu dos Mártires, teria em 1819 sido destroçada no Canal de Moçambique por um furioso tufão. As guerras intestinas entre os diferentes régulos de Madagáscar terão contribuído, decisivamente, para terminar com as suas incursões às Ilhas e demais costas de Moçambique:

*...tão somente há uma guerra entre 12 régulos e os escalaves que se acham bastante batidos e sem nenhuma força e pode V. neste particular ficar descansado e outras mais terras que dos escalaves estão livres*¹⁶².

Na sua *Memória sobre o Estado de Moçambique* e no seu capítulo particular sobre as terras de Cabo Delgado, Frei Bartolomeu dos Mártires, um dos membros da Junta Governativa de Moçambique, fornece alguns dados sobre a etnia malgaxe *Sakalava* que perturbou as Ilhas e seus habitantes, cerca de dúzia e meia de anos:

*Tem esta capitania a infelicidade de ter sido, por muitas vezes, atacada de ladrões piratas, de uma nação bárbara denominada Sacalava, que saem da ilha de Madagascar (...) e infestam todas estas Ilhas nos meses de Outubro, Novembro e Dezembro*¹⁶³.

¹⁵⁸ Notícia trazida por um pangaio vindo desta Ilha, com viagem de 10 dias. Idem, Ibid, Cx. 163, Doc. 116, Carta nº 605, de 23/9/1819, do Cap. das Ilhas para o Cap. Gen..

¹⁵⁹ Idem, Ibid, Cx. 168, Doc. 54, Carta de 28/3/1820, do Sultão Alawé Oxeny, rei de Anjoane, para o Cap. Gen. .

¹⁶⁰ Carta do Cônsul da Nação Portuguesa em Bombetoque, Bwana Omar Abubakar para o Cap. Gen., datada de 18/6/1820, que informa que contra os Portugueses este ano não existe nada, havendo apenas guerras entre régulos de Madagascar. Dá conta de uma epidemia de bexigas, que fechou os portos de comércio às gentes das terras firmes, que receiam ir à Ilha. (Cx. 169, Doc. 107). E uma outra Carta do *Wazir* de São Lourenço, Bwana Ussene Bun Abudala, para o Cap. Gen., que informa não haver novidades e apenas há guerra entre 12 régulos, achando-se os *Sakalava* bastante abatidos (Cx. 172, Doc. 51). Sobre a comunicação da notícia a Lisboa vide: Carta de 23/11/1820 (Cx. 173, Doc. 78).

¹⁶¹ A.H.U., Doc. Av. Moç., Cx. 172, Doc. 80, Carta nº 190, de 31/10/1820, do Cap. Gen. para o Cap. das Ilhas.

¹⁶² A.H.U., Doc. Av. Moç., Cx. 172, Doc. 51, Carta de 18/10/1820, do *Wazir* de São Lourenço, Bwana Ussene Bun Abdala para o Cap. Gen.. Refere, igualmente, as relações estabelecidas há muito entre as duas autoridades. Ver também, Carta de 23/11/1820 (Cx. 173, Doc. 78), do Cap. Gen. para o Reino. Na Cx. 172, há uma Carta do Sultão de *Mulale*, Mardâre Bun Abubakar, informando que há muitos anos havia oferecido as suas terras a S.M. o Rei de Portugal e por isso certificava pertencer o País ao dito Rei. Dado o seu estado deplorável por causa dos *Sakalava* pede socorro para fazer uma fortificação e peças, espingardas, pólvora e algum ferro e fato, não pretendendo fazê-lo nem aos Ingleses nem ao *Anjoane*, estes muito auxiliados por aqueles.

¹⁶³ Op. cit., p. 39.

Apesar de deixarem de flagelar as costas de Moçambique, continuariam a praticar a pirataria nos mares da sua própria Ilha¹⁶⁴.

PALAVRAS FINAIS

O *QUADRO I*, em *ANEXOS*, permite-nos ter uma ideia mais clara e global da distribuição temporal e espacial das incursões malgaxes nas Ilhas e terras adjacentes do continente. O referido Quadro põe em evidência o papel da ilha de Querimba como base de operações e ponto de partida para atingir as terras de *Tari*, da Arimba e Quissanga, abundantes em mantimentos e em escravos e a ilha do Ibo, sede do poder político colonial, e as riquezas dos habitantes da sua Vila.

Pelo seu impacto interno e externo, são de salientar os prejuízos humanos, morais e materiais causados pelos *Sakalava*. Admite-se que, de acordo com os dados das fontes documentais portuguesas, entre 1500 e 2000 pessoas (livres e escravas), das etnias *makhwa*, *makonde* e *mwani*, teriam sido feitas prisioneiras e embarcadas para Madagáscar. Os animais domésticos roubados terão atingido os dois milhares e os mantimentos centenas de toneladas. Tornava-se necessário alimentar a tripulação das *lakas*, que no período de 17 anos passou pelas Ilhas, cujo número ultrapassou os 13 000 indivíduos¹⁶⁵, fora os prisioneiros.

Findas as incursões, as terras estavam baldias e as Ilhas quase desertas. A maioria dos habitantes abandonaram-nas e estabeleceram-se nas terras firmes “onde ficam sem domicílio certo, vivendo debaixo da lei dos maometanos e costumes cafreais...”¹⁶⁶.

Dado que em 1798, dois anos antes do início das incursões, de acordo com um pré-censo então realizado, a população total das Ilhas somava quase 9 000 pessoas, verifica-se que cerca de 20% terá sido capturada e mais de outra tanto terá procurado novos horizontes nas terras firmes, na ilha e noutras partes de Moçambique, na Índia portuguesa e no Reino.

A presença ou ameaça dos *Sakalava* por tão longo período de tempo, teve fortes implicações na demografia, organização social e economia das Ilhas, especialmente, no sector primário e no relacionamento quer entre os diferentes grupos étnicos das Ilhas, quer com as várias autoridades suaílis das Ilhas índicas vizinhas e as autoridades *Makhwa* das terras firmes, que, algumas vezes, puseram de lado, as suas rebeldias e, momentaneamente, cooperaram com as autoridades coloniais portuguesas.

A análise precedente mostra, por um lado, a complexidade de fenómeno e as implicações que ele teve nas diversas realidades sócio-culturais da África índica e do seu Canal de Moçambique e, por outro, a necessidade de uma investigação inter-disciplinar que

¹⁶⁴ A.H.U., Códice 1425, fls. 45v e 46, “Relação do que roubaram os Sacalavas na ilha de São Lourenço, Porto de Merinsango, quando deram abordagem ao hiate de Sua Magestade”, datada de 15/12/1832.

¹⁶⁵ Calcula-se que cerca de 670 *lakas* terão contactado com as Ilhas.

¹⁶⁶ A.H.U., Doc. Av. Moç., Cx. 166, Doc. 18, Carta de 9/9/1819, do Cap. das Ilhas para o Cap. Gen. e Códice 1266, fls. 83, carta de 1/2/1820, do Feitor das Ilhas para a Feitoria de Moçambique.

envolva todos os países que, directa ou indirectamente, foram afectados pelas incursões, de modo a obter-se um conhecimento global e sistemático, ainda hoje por alcançar.

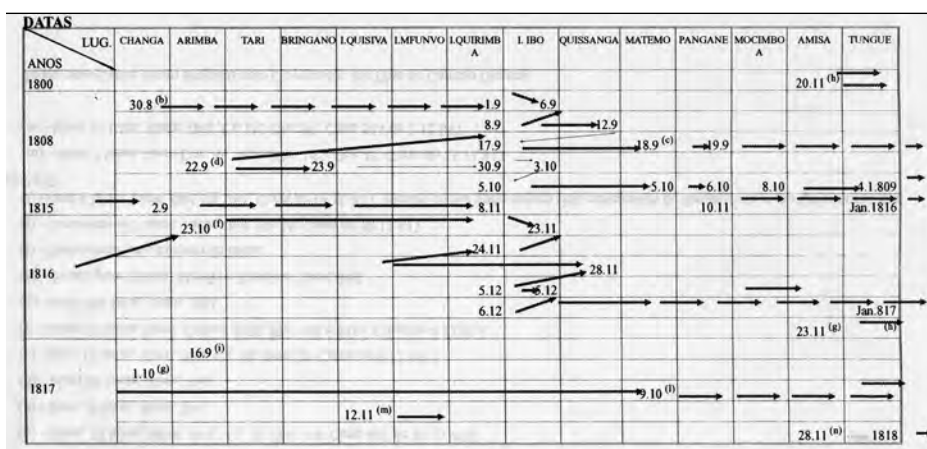
Quanto às Ilhas, os dados existentes obtidos, especialmente, graças às fontes documentais, estão longe de permitir uma abordagem completa sobre o tema, só possível com a ajuda de estudos etnográficos/antropológicos e arqueológicos, a realizar tanto em Moçambique como em todos os países vizinhos que estiveram envolvidos nas incursões. As suas conclusões confirmarão ou infirmarão os testemunhos oferecidos pelas fontes documentais portuguesas e mostrarão a influência do BIAS das diversas autoridades coloniais interveniente no processo, na descrição dos factos que observaram, directa ou indirectamente, e depois registaram.

Os dados e as fontes disponíveis no texto desta Conferência constituirão, segundo julgo, uma excelente achega para todos os investigadores que desejem debruçar-se sobre a aliciante temática ora abordada, mas ainda tão pouco conhecida¹⁶⁷.

Termino agradecendo a todos V.Ex^{as} a paciência que tiveram em ouvir-me.
Bem Hajam.

¹⁶⁷ A presente Comunicação teve como base o Capítulo X, da Tese de Doutoramento do autor desta Conferência, intitulada **“AS ILHAS DE QUERIMBA OU DE CABO DELGADO. SITUAÇÃO COLONIAL, RESISTÊNCIAS E MUDANÇA(1722-1822)**, defendida, em 1994, no Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, da Universidade Técnica de Lisboa.

ANEXOS

QUADRO I - Cronograma dos ataques dos *Sakalava* às Ilhas

(a) - Contaram-se 3 lakas. A.H.U., Doc. Av. Moç., Cx. 87, Doc. 3, Carta 284, de 21.1.801.

(b) - Idem, 35 lakas, Idem, Ibid., Cx. 25 Doc. 14, Carta 401 de 21.11.808.

(c) - Idem, 6 lakas, Idem, Ibid.

(d) - Idem 29 lakas, Idem, Ibid.

(e) - Idem 18 lakas, Idem, Ibid. Cx. 48, Doc. 21 Carta, de 9.12.1815.

(f) - Idem 61 lakas, Idem, Códice 1478, Fls. 448 e 448v, Carat de 4.12.816.

(g) - Idem 500 lakas, Idem, Ibid.

(h) - Foram para Quiloa, Monfia e Zanzibar. Idem, Ibid.

(i) - Desconhece-se o número de lakas.

(j) - Contaram-se 3 lakas. Idem, Ibid. Fls. 26, Carta de 10.11.817.

(l) - Idem 4 lakas, Idem, Ibid. fls. 261, Carta de 14.10.817. Vieram do Sul onde tinham sido perseguidas de Sangage até ao rio Quissamaju, em 19.9.817

(m) - Idem 2 lakas. Idem Doc. Av. Moç., Cx. 155, Doc. 45, Carta de 13.11.817.

(n) - Idem 12 lakas. Idem, Ibid., Cx. 155 Doc. 69, Carta 564 de 1.12.817.

Todas estas Cartas foram dirigidas pelo Governador das Ilhas ao Capitão General

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Arquivo Histórico Ultramarino. Manuscritos: Múltiplas Caixas da Documentação Avulsa sobre Moçambique e Códices 1266, 1425 e 1478.

ALPERS, Edward A.

“The French Slave Trade in East Africa (1721-1810)”. In *Cahiers d'Études Africaines*, Vol. X, Cahier 1, 1970, p.p. 80-124.

- *Ivory & Slaves in East Central Africa*. London, Heinemann, 1975, p.p. 296.

BENTO, Carlos Lopes, - *As Ilhas de Querimba ou de Cabo Delgado- Situação colonial, Resistências e Mudança (1722-1822)*, 1993. Tese de doutoramento, defendida, pelo seu autor em 1994, no Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, da Universidade Técnica de Lisboa. Polocopiada. 2 volumes.

BENTO, Carlos Lopes - “A Situação Colonial nas Ilhas de Querimba ou de Cabo Delgado: Senhorios, Mercadores e Escravos (1742-1822)” in *Estudos de Desenvolvimento. África em Transição*. Anuário do CeSA- Centro de Estudos sobre África e do Desenvolvimento, ISEG.”2000.

BOTELHO, José Justino Teixeira, *História Militar e Política dos Portugueses em Moçambique, da Descoberta a 1833*. Lisboa, Centro Tipográfico Colonial, 1834, p. 565.

COSTA, António Joaquim da Silva - *Guia do Canal de Moçambique - Breves indicações acerca de ventos, correntes, navegação, aparências da costa, pertencente ao domínio português, entradas de alguns portos, etc.*. Lisboa, I.N., 1878, p.p. 45, com trabalhos, 3 est. des. e mapas. (SGL, Miscelância 33 - C - 5).

BROWN, Mervyn, *Madagascar Rediscover*. G. B., 1978.

DESCHAMPS, Hubert, *Les Pirates à Madagascar*. Paris, E. Berger- Levrault, 1949;

DIAS, Jorge, *Os Macondes de Moçambique*. Lisboa, J.I.U, 4 volumes

FROBERVILLE, E., «Historique des Invasions Madécasses aux Iles Comores et à la Coté de Afrique ...». Paris, *Annals des Voyages et de la Geographie*, 1845, p.p. 194 e segts. .

GALVÃO, Henrique e SELVAGEM, Carlos, *Império Ultramarino Português - Monografia do Império*. Lisboa, Empresa Nacional de Publicidade, 1953.

GAMA, J.V., *Almanach Civil e Ecclesiástico Histórico - Administrativo da Província de Moçambique para o Ano de 1859*. Lisboa, I.N., 1859.

GERBEAU, Hubert, “O Tráfico Escravagista no Oceano Indico: Problemas Postos ao Historiador, Pesquisas a Efectuar”. Lisboa, Edições 70, 1981.

GUILLAIN, M., *Documents sur l'Histoire, la Geographie e le Commerce d'Afrique Orientale*. Paris, Arthus Bertrand, 3 Vols., 1845 a 1848.

LOBATO, *A Expansão Portuguesa em Moçambique, de 1498 a 1530*. Vols. I (“Descobrimento e Ocupação da Costa, de 1498 a 1508”), p.p. 274, II (“Política da Capitania de Sofala e Moçambique, de 1508 a 1530”) p.p. 194 e III (“Aspectos e Problemas da Vida Económica, de 1505 a 1530”), p.p. 412. Lisboa, A.G.U., 1954.

MADAN, A. C. - *Swahili - English Dictionary*. Oxford, Claredon Press, 1903, p.p. 442.

MARTIN, Jean - *Comores: Quatre Iles entre Pirates et Planteurs (Razzias Malgaches et rivalités internationales - fin XVIIIème - 1875)*. Paris, Editions L'Harmattan, Tomo I, 1983, p.p. 611.

MARTIRES, Frei Batolomeu dos- *Memória Corográfica da Província ou Capitania de Moçambique na Costa d'África Oriental, conforme o estado em que se achava, no ano de 1822*, oferecida ao público por este autor. Manuscrito da Casa de Cadaval, M.VI.32.

MONTEIRO, Amaro e VERIN, P., «Notes sur l'Ibo, Ville de Mozambique Attaquée par les Sakalava», in *Bulletin de Madagascar*, n°s 293-294, Octobre-Novembre, 1970, p.p. 94 e segts.

PÉRELABORDE, Pierre, *Les Moussons*. Paris, Libraire A. Colin, 1970.

PORTUGAL - *Diccionario Histórico*, 1907, Vol. III.

REGO, Jaime Daniel Leote do - *Guia de Navegação do Canal de Moçambique*. Lisboa, I.N., 1904.

RITA-FERREIRA, António- *A Fixação Portuguesa e História Pré-Colonial de Moçambique*. Lisboa, I.I.C.T., 1982.

ROMERO, "Memória Acerca do Distrito de Cabo Delgado". In *Anais do Conselho Ultramarino*, parte não oficial, Janeiro, 1856, p. 213.

SACLEUX, *Dictionnaire Swahili-Français*. Paris, Institute d'Ethonologie, Tome I, p. 479, 1939 e Tome II, p.p. 1092, 1941.

TENREIRO, Francisco, *Geografia de África*. Esquema de lições proferidas no ano lectivo 1959-60, no Instituto Superior de Estudos Ultramarinos, p. 12 (folhas policopiadas).

VERIN, Pierre, «Histoire Ancienne du Nord-Ouest de Madagascar». In *Taloha 5*, Universidade de Madagascar, 1972, p. 174.

Net:

Etnologia de Madagascar em :

<http://www.ikuska.com/Africa/Etnologia/Pueblos/betsimisaraka/index.htm>

http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1413-77042006000100002&script=sci_arttext

DA TOMADA DE GOA AOS NOSSOS DIAS UM RETRATO MARÍTIMO DE GOA NA IDADE MODERNA (SÉCULOS XVI-XVIII)

Comunicação apresentada pelo acadêmico
João Teles e Cunha, em 9 de Novembro

A Goa posterior a 1510, a que nos interessa tratar por ora, antecipou algumas das características marcantes das demais capitais imperiais europeias na Ásia durante a Época Moderna, como Manila nas Filipinas e Batávia na ilha de Java, a moderna Jakarta, e mesmo até Pondichéry, particularmente na forma como se relacionou com o mundo marítimo que a rodeava, pese embora a sua singularidade. Sem contar com os casos marginais de meros enclaves, como a feitoria/fortaleza dinamarquesa de Tranquebar [Tharangambadi] na costa do Coromandel, a exceção à regra enunciada pertenceu à *East India Company*, dado que os ingleses funcionaram até 1773 com múltiplos centros políticos e comerciais autônomos e concorrentes entre si, caso de Bombaim, Madrastra e Calcutá, até que esta última cidade emergiu como capital quando o governador do Bengala passou a ser o governador-geral da Índia britânica por ocasião da publicação do *Regulating Act*.¹ Mas por então Calcutá já prefigurava uma nova fase da presença europeia na Ásia, dado que a cidade dominava política e economicamente um vasto *hinterland*, algo desconhecido nas demais capitais imperiais europeias em solo asiático; embora os holandeses também tivessem vindo a desenvolver uma política expansiva em solo javanês para aumentar o ascendente batavo na segunda metade de Setecentos à custa de estados locais e regionais.²

O que está em causa não é a construção de uma “capitalidade” em Goa, tema já analisado³, mas esboçar antes em termos gerais a forma como uma cidade portuária se estruturou em relação ao mar entre 1510 e 1750. Enquanto porto, Goa tinha um papel marítimo muito antes da sua conquista pelos portugueses, mas após 1510 o que a caracterizava mudou substancialmente na sua natureza tanto em relação à região onde

¹ Para um visão geral veja-se Rajat Kanta Ray, “Indian society and the Establishment of British Supremacy, 1765-1818”, in *The Oxford History of the British Empire*, dirigida por William Roger Louis, vol. II, The Eighteenth Century, coordenado por P. J. Marshall e Alaine Low, Oxford: Oxford University Press, 2001, pp. 508-529.

² O processo era anterior, mas intensificou-se na segunda metade do século XVIII até ser interrompido entre finais de Setecentos e início de Oitocentos durante a ocupação britânica das possessões neerlandesas na Índia Orientais. Veja-se, entre outros, Bernard H. M. Vlekke, *Nusantara. A History of the East Indian Archipelago*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1943, cap. X, pp. 191-213; Gerrit J. Knaap, *Shallow Waters, Rising Tide. Shipping and Trade in Java around 1775*, Leida, KITLV Press, 1996; J. Kathirithamby-Wells, “The Age of Transition: The Mid-Eighteenth to the Early Nineteenth Centuries”, in *The Cambridge History of South East Asia*, vol. I, From Early Times to c.1800, dirigido por Nicholas Tarling, Cambridge, Cambridge University Press, 1992, pp. 572-619.

³ Catarina Madeira Santos, *Goa é a chave de toda a Índia*, perfil político da capital do Estado da Índia (1505-1570), Lisboa, C.N.C.D.P., 1999.

se inseria, como em relação aos laços criados no âmbito da Índia, da Ásia, do Estado da Índia e do império português.

I

Para se compreenderem as transformações operadas após 1510 é necessário entender e descrever o papel marítimo protagonizado por Goa no período anterior. Inserida na fachada litoral ocidental da Índia, Goa é apenas um entre os muitos portos existentes numa costa recortada e marcada por uma rede hidrográfica abundante, embora de cursos fluviais curtos porque se situa na relativamente estreita planície entalada entre a alcantilada cordilheira dos Gates Ocidentais e o mar Arábico, na região designada por Concão [Koṅkaṇ]⁴. A meados de Quinhentos (1552), João de Barros colocou-lhe o limite setentrional em Chaul e o meridional abaixo de Goa, descrevendo-o como: “*todo o marítimo que contamos até a serra Gate, que vai ao longo da costa, com que ella faz huma comprida e estreita faixa de terra, chamam elles Concan, e aos povos propriamente Conquenijs, posto que os nossos lhe chamam Canarijs*”⁵.

Não interessa esmiuçar-mos aqui a confusão linguística e étnica na mente dos portugueses, nem o facto da delimitação geográfica setentrional variar historicamente, mas vale a pena sublinhar a estreiteza da planície costeira. Convém referir ainda que o termo Concão caíra num relativo desuso a partir de meados do século XIV, reflexo das profundas mudanças operadas na parte peninsular da Índia com as invasões muçulmanas durante a dinastia Kālījī (1290-1320) e prosseguida nos primeiros tempos dos Tuğluk (1320-1412). Para tal basta seguirmos o seu uso pelos autores do período, a começar pelos muçulmanos.

Um dos primeiros a mencioná-lo foi Al-Bīrūnī (973-1050), o qual se referiu ao topónimo Kunkan, bem como a respectiva capital, Tāna⁶, na sua obra Kitāb Ta‘rikh al-Hind, o *Livro da História da Índia* terminado por volta de 1030⁷. Volvidos dois séculos, já em plena dinastia Tuğluk, o viandante tangerino Ibn Baṭṭūṭa (1304-1377) na sua riḥla

⁴ Veja-se Luís Filipe Thomaz, “Concão”, in *Dicionário de história dos Descobrimentos portugueses*, direcção de Luís de Albuquerque e coordenação de Francisco Contento Domingos, vol. I, Lisboa, Círculo de Leitores, 1994, pp. 283-284. Do ponto de vista histórico, a região também se designa por Paraśurāma-kshetra, pois sido dado a esta personagem epónima [Paraśurāma] pelo deus do mar Varuṇa para povoar com brāmanes em expiação do seu massacre dos cxatrias, cf. Benjamin Walker, *Hindu World. An Encyclopedic survey of Hinduism*, vol. II, Londres, George Allen & Unwin Ltd., 1968, s.v., pp. 189-190; Nundo Lal Dey, *The Geographical Dictionary of Ancient and Medieval India*, (4.ª edição), Nova Delhi, Munshiram Manoharlal, 1984, s.v. [Koṅkaṇ e Paraśurāma-kshetra], respectivamente pp. 103 e 149.

⁵ João de Barros, *Da Ásia*, I, ix-1.

⁶ Trata-se de Tanā [Thana], 19° 10’ N e 72° 57’ E, situada na extremidade leste da ilha de Salcete e hoje englobada na área metropolitana de Bombaim.

⁷ Alberuni’s *India. An account of the religion, philosophy, literature, geography, chronology, astronomy, customs, laws and astrology of India about AD1030*, editado com notas e índices por Edward Sachau, vol. I, Londres, Kegan Paul, Trench, Trübner & Co. Ltd., 1910, p. 203.

ainda se referiu à região de Kūkan Tānah⁸, ou seja o Concão e a sua capital Taná. Foi neste intervalo de tempo que a invasão muçulmana aniquilou quase todos os reinos hindus na parte peninsular indiana, com o consequente surgimento de uma nova paisagem política após 1330 cujos protagonistas, com algumas diferenças, ainda estariam presentes aquando da chegada dos portugueses à Índia em 1498. Em traços gerais, a sul situava-se o império hindu de Vijayanagara, a Bisnaga das crónicas portuguesas⁹, e a norte existia o sultanado Bahmanida, que se autonomizou do de Delhi a partir de 1347¹⁰. Não se tratavam de dois blocos coesos visceralmente antagónicos por causas religiosas e em permanente conflito, mas antes de duas complexas estruturas políticas que acabaram por partilhar mais elementos do que se pode imaginar.

Apanhada no meio da nova realidade política, Goa foi cobiçada por ser um bom porto natural, pelo que o seu controlo foi objecto de disputa tanto pelos Bahmanidas como por Vijayanagara, caindo definitivamente na mão daqueles em 1472 quando foi conquistada por ordens de Kāja Maḥmūd Gāwān Gilānī¹¹. A partir de então Goa passou a fazer parte do reino do Decão¹², toponímia abrangente que aparece em autores quinhentistas portugueses como Tomé Pires (c. 1515)¹³, Duarte Barbosa (c. 1518)¹⁴ e mesmo João de Barros (1552)¹⁵, pelo facto de ter feito parte integrante do sultanado Bahmanida, algo que à data da conquista portuguesa (1510) já era uma memória, pois passara para as mãos de Çufo Idalcão [Yūsuf ‘Ādil k̄ān], cuja capital se encontrava em Bijapur, a finais do século XV.

Era certo que muito antes do século XIV já Goa possuía uma presença marítima atestada, tanto mais que a sua localização a meio da fachada litoral ocidental indiana a tornava apetecida aos diferentes reinos do interior que procuravam ter uma saída para o mar. Dois promontórios, a extremidade meridional da ilha de Bardês a norte e a ponta setentrional da ilha de Salcete a sul, protegiam e davam entrada a duas boas barras:

⁸ Ibn Baṭṭūta, *The Travels of Ibn Baṭṭūta A.D. 1325-1354. Translated with revisions and notes from the Arabic text edited by C. Defrémey and B. R. Sanguinetti*, editado por H. A. R. Gibb, vol. III, (reimpressão da edição da Hakluyt Society de 1971), Londres, Hakluyt Society, 1995, p. 718.

⁹ Veja-se Burton Stein, “Vijayanagara”, in *The New Cambridge History of India*, vol. I-2, Cambridge, Cambridge University Press/Orient Longman, 1989.

¹⁰ Veja-se entre outros H. K. Sherwani, “The Bahmanis”, in *History of Medieval Deccan (1295-1724)*, vol. I (Mainly Political and Military Aspects), dirigido por H. K. Sherwani e P. M. Joshi, Hyderabad, The Government of Andhra Pradesh, 1973, pp. 141-222.

¹¹ Firišta, *History of the Rise of the Mahomedan Power in India till the Year A.D. 1612*, traduzido e anotado por John Briggs, (reimpressão da edição de 1829), Nova Delhi, Atlantic Publishers & Distributors, 1989, vol. II, pp. 302-303. A cidade foi conquistada por Maḥmūd Gāwān em 1470 para ser recuperada por Vijayanagara pouco depois, com ajuda dos seus feudatários o rajá de Bankapur e o de Belgão [Belgaum], a quem foi retomada pelos Bahmanidas em 1472.

¹² O nome vem do sânscrito dakshina, o “sul”, originalmente “na mão dextra”, donde passou ao prácrito e daí para o persa dakan e o urdu dakhan, para designar a região interior da península indiana para lá dos Gates, que de alguma forma se contrapõe e completa ao Concão que fica na costa.

¹³ Cf. *A Suma Oriental de Tomé Pires e o Livro de Francisco Rodrigues*, leitura e notas de Armando Cortesão, Coimbra, por ordem da Universidade, 1978, p. 205.

¹⁴ “Antre os quaes se faz ũa ilha em que está a cidade de Goa. A qual foi do regno do Dacão”, cf. Duarte Barbosa, *O Livro de Duarte Barbosa* (Edição crítica e anotada), editado por Maria Augusta da Veiga e Sousa, vol. II, Prefácio, texto crítico e apêndice, Lisboa, Ministério da Ciência e da Tecnologia/ Instituto de Investigação Científica Tropical, C.N.C.D.P., 2000, p. 19.

¹⁵ João de Barros, *Da Ásia*, I, ix-1.

- a) da Aguada a norte, onde desagua o rio Mandovi [Māṇḍavī];
- b) de Mormugão a sul, no largo estuário do rio Zuari¹⁶.

Goa, aliás, fica na ilha de Tissuari [Tiswadi], “*que quer dizer trinta aldeas, porque tantas havia nella, quando os mouros a conquistaram*” conforme assevera Barros¹⁷, pese a origem ser bem anterior à conquista islâmica e a insula tivesse sido conhecida sob outros nomes. Assim, aquando da sua conquista pelos Chālukya no século VI, era conhecida como Revatidvīpa¹⁸.

A sua relevância cresceu quando um ramo dos Kadambas (c. 940-1350) dominou a região onde se situa Goa. A capital dinástica era por então Candrapura, a hodierna Chandor na ilha de Salcete¹⁹, um centro urbano cuja importância vinha do período anterior²⁰. A ilha de Goa propriamente dita, na altura designada por Gōpakadvīpa com o seu porto/cidade principal chamado Gōpakapaṭṭana²¹, ainda não fazia parte dos territórios dos Kadambas, mas contaria já com mercadores muçulmanos entre os seus habitantes, talvez de casta Navāyat²². Isso sabe-se pois o rei Guhalla-dēva II (r. 980-c. 1005) aportou a Gōpakapaṭṭana onde foi assistido por um rico armador muçulmano chamado Madhumada, talvez Muḥammad, cujo neto Saḍhan (Ṣaddām?) serviria como ministro do monarca mais conhecido dos Kadambas: Jayakēśi I (r. 1050-1080). Mas no fim do século X da Era Cristã, a ilha de Goa propriamente dita ainda pertencia à dinastia Silāhāra de Taná, a qual dominava a parte norte do Concão, e só foi incluída no reino dos Kadambas durante o governo de Shashtha-dēva II (r. c. 1005-1050)²³.

Coube ao sucessor deste, Jayakēśi I, transferir a capital de Candrapura para Gōpakapaṭṭana, a actual Goa Velha, durante o seu reinado, por ser um porto internacional com alguma projecção no mar Árábico e por possuir uma comunidade mercantil cosmopolita, com relevo para os muçulmanos. A vontade de privilegiar o comércio internacional, e assim aumentar os seus réditos, fez com que Jayakēśi I nomeasse Saḍhan governador do Koṅkaṇ, na prática tal corresponderia a uma espécie de primeiro-ministro. A provar o crescente apelo internacional de Gōpakapaṭṭana está o facto de Saḍhan ter

¹⁶ Também conhecido como rio de Rachol mais a montante.

¹⁷ Cf. João de Barros, *Da Ásia*, II, v-1.

¹⁸ Ou seja a “Ilha da Prosperidade”; cf. A. Nilakanta Sastri, *A History of South India from Prehistoric Times to the Fall of Vijayanagar*, (4.ª edição), Madras, Oxford University Press, 1976, p. 148.

¹⁹ Uma povoação conhecida pela casa da família Meneses Bragança, a 15° 16' N e 74° 02' E.

²⁰ George M. Moraes, *The Kadamba Kula. A History of Ancient and Medieval Karnataka*, (reimpressão da edição de 1931), Nova Delhi, Asian Educational Services, 1990, pp. 169-169.

²¹ Também designada por Gove, Gōpakapuri, Gōpakpur, fica nas imediações da Goa Velha, na margem do rio Zuari, a 15° 26' N e 73° 52' E.

²² Os Navāyat, são um grupo de muçulmanos que emigraram para a Índia, estabelecendo-se no Concão no tempo do governador do Iraque Abū Muḥammad al-Hajjād b. Yūsuf b. al-Ḥakam b. 'Akīl al-Thakāfi (661-714), havendo disputas quanto à sua exacta origem geográfica segundo as suas tradições, uns dizem-nos oriundos da cidade de Kufa no Iraque, mas há quem aponte uma origem persa, ao que não seria estranho o facto de também serem conhecidos como saudagares, i.e. saudāgar, a palavra persa para comerciante; cf. R. E. Enthoven, *The Tribes and Castes of Bombay*, (reimpressão da edição de 1922), Nova Delhi, Asian Educational Services, 1990, vol. III, p. 113; Edgar Thurston e K. Rangachari, *Castes and Tribes of Southern India*, (reimpressão da edição de 1909), Nova Delhi, Asian Educational Services, 1987, vol. V, pp. 272-273.

²³ Cf. George M. Moraes, *The Kadamba Kula ...op. cit.*, pp. 172, 174-175.

instituído um *wakf* (Obra Pia) em 1053 para assistir aos seus correligionários, tanto os moradores como os mercadores que a frequentavam sazonalmente²⁴.

Apesar de continuarem na sombra de outras grandes dinastias da região, os Kadamba ganharam alguma importância e projecção marítima no litoral do Concão e do Canará, conforme se pode ver em quatro estelas comemorativas [viragal] expostas no Museu Arqueológico de Goa. As estelas rememoram algumas das expedições navais montadas pelos Kadambas, e mostram as características das embarcações usadas no Índico ocidental, mormente na costa indiana, entre os século XII a XV²⁵.

Dobrado o primeiro milénio da era cristã, o interesse pelo domínio do litoral prendia-se tanto com o desejo dos estados controlarem os portos que lhes permitissem escoar a produção interna e adquirirem bens em falta, como se ligava à necessidade de acederem directamente a um produto externo que tinha revolucionado a forma de fazer guerra em solo indiano desde a irrupção dos exércitos muçulmanos em 711: os cavalos²⁶. Dominar o fluxo dos cavalos e negar o seu abastecimento a rivais tornou-se num dos objectivos estratégicos para todos os estados do Decão, razão pela qual Goa se tornou num porto apetecido e disputado, particularmente após as incursões de Malik Kāfur a partir de 1307. A este respeito, Gōpakapaṭṭana foi ocupada e eventualmente saqueada pelo exército invasor, tendo os Kadambas mudado a capital de novo para Candrapura durante o reinado de Kama-dēva (r. 1260-c. 1310/11)²⁷. Não parece, contudo, que a ocupação dos Kālji primeiro e depois a dos Tuḡluḡ tivesse persistido no tempo, pois os Kadamba apoderaram-se outra vez de Gōpakapaṭṭana durante a primeira metade de Quatrocentos.

Goa foi, até ao último quartel do século XV, um porto secundário no âmbito do Concão face a rivais situados mais a norte, caso de Dabul²⁸, Chaul²⁹ e Taná. Mas estes, por se tratarem de portos situados no interior de estuários, viram como o assoreamento das barras e a acção bélica ditaram o frequentemente a sua decadência. Significativamente, Tomé Pires referindo-se ao conjunto dos portos do Concão em geral e a Dabul em particular escreveria c. 1515: “*amtiguamente teue grande trato principallmemte Dabul, era escalla riqua, nobre e homrrada, bom porto de mujtas naões; e Vossa Alteza [D. Manuel] tratou tam mal a estes portos que ficaram destrujdos*”³⁰.

²⁴ Idem, *Ibidem*, pp. 185-186.

²⁵ Jean Deloche, “Études sur la circulation en Inde. VII Koṅkaṇ warships of the XIth-XVth centuries as represented on memorial stones”, in *Bulletin de l'École Française d'Extrême-Orient*, tomo LXXVI, 1987, pp. 165-184. A fotografia em epígrafe foi retirada do referido artigo de Deloche, p. 178.

²⁶ O cavalo já era conhecido e usado na Índia antes de 711, mas o conceito de “cavalaria ligeira” era-lhe estranho, para além do facto do animal não se adaptar à ecologia do subcontinente, nem a sua alimentação ser a mais adequada, pelo que a taxa de mortalidade era elevada e forçava à sua importação em massa da Ásia Central por via terrestre ou do golfo Pérsico por via marítima caso se destinassem ao Decão, o que tornava vital o domínio dos no mar Árábico; cf. J. Sundaram, “South India” e R. K. Saxena, “Mughals and Rajputs”, in *History of Science, Philosophy and Culture in Indian Civilization*, dirigida por D. P. Chattopadhyaya, vol. X, parte 3, *Historical Perspectives of Warfare in India: Some Morale and Matériel Determinants*, Nova Delhi PHISPC/Centre for Studies in Civilizations, 2002, respectivamente pp. 188-189 e 318-323.

²⁷ George M. Moraes, *The Kadamba Kula...op. cit.*, p. 211.

²⁸ Dabhol, a 17° 35' N e 73° 10' E.

²⁹ Chaul, na foz do rio Kondulika, a 18° 32' N e 72° 55' E.

³⁰ Cf. Tome Pires, *Suma Oriental*, p. 210. Veja-se ainda André Wink, *Al-Hind. The Making of the Indo-Islamic World*, vol. III, *Indo-Islamic Society 14th-15th Centuries*, Leida, Brill, 2004, p. 34 a respeito de Chaul.

A este respeito o caso de Goa foi paradigmático, pois o porto/capital alternou sob os Kadambas entre Candrapura (Chandor) na ilha de Salcete e Gōpakapaṭṭana (Goa Velha) na de Tissuari ao sabor da conjuntura política do momento. Aparentemente a capital permaneceu em Candrapura até ao fim da dinastia por volta de 1350, enquanto Gōpakapaṭṭana funcionava como porto daquela e seria designada pelo mesmo nome, porque o assoreamento do rio de Rachol não permitia a barcos de maior calado ancorarem perto daquela cidade. Tal pode-se inferir pela descrição feita por Ibn Baṭṭūṭa quando por lá passou a meados do século XIV ao mencionar que Sandābūr, a versão árabe de Candrapura, se situava numa ilha com trinta e seis aldeias. Ora, o viajante tangerino só podia estar a referir-se à ilha de Tissuari, embora o significado do étimo fosse errado, ou entretanto o número de povoações tinha aumentado. Mas o facto mais relevante era a existência de uma cidade dupla, a povoação hindu ao lado da islâmica, com a sua mesquita-catedral construída algures entre 1310 e 1340 pelo armador Ḥasan Hinawī, cujo filho, Jamāl al-Dīn Muḥammad, era o sultão de Onor [Honnavar] que comandou uma expedição contra os derradeiros Kadambas ainda a controlar a região e na qual participou Ibn Baṭṭūṭa³¹.

A partir de 1350 o destino da região onde se inseria Goa passou a estar associado ao conflito entre os Bahmanidas e Vijayanagara, tendo por isso mudado frequentemente de senhorio até 1472 quando Vijayanagara ficou sem a sua melhor porta de entrada de cavalos. Mas o império hindu recuperou rapidamente graças à anexação do Canará por Sāluva Narasimha (r. 1486-1491), já que Onor, Baticálá³², Bacanor³³ e Mangalor³⁴ substituíram com vantagem a recém-perdida Goa³⁵. Para mais, Narasimha introduziu uma agressiva política de captação do tráfico equino conforme referiu Fernão Nunes, pois este monarca: *“fez vir cavallos d’Oromuz e d’Adeem aquy a seu reyno, e por ysto fez grandes merces aos mercadores, pagamdo lhe os cavallos como elles queryão, tomava lhe os mortos e os vivos tres por mil pardaos, e os que morryão no mar trazião lhe o rabo, e pagava lho como se fosse vivo.”*³⁶

A agressiva política comercial instaurada por Sāluva Narasimha, Vijayanagara deu resultados palpáveis ao conseguir captar parte do comércio de cavalos oriundo do golfo Pérsico, mesmo se este era conduzido por mercadores muçulmanos. Verdade seja dita que estes nunca tiveram escrúpulos em vender cavalos aos soberanos hindus inimigos dos seus correligionários, pois negócio era negócio como Marco Polo já tinha assinalado a finais do século XIII, quando mencionou a mercadores de Ormuz, Adém, Calaiate e ou-

³¹ Ibn Baṭṭūṭa, *The Travels of Ibn Baṭṭūṭa A.D. 1325-1354*, vol. IV, p. 801. Este sultão de Onor era vassallo do monarca de Vijayanagara chamado “Haryab”, provavelmente Harihara I, cf. *idem*, pp. 803-804, para se ver como a ideia de dois blocos religiosos antagónicos não funciona assim tão simplesmente no caso do Decão.

³² Bhatkal, Bhaṭṭakāḷa em tulu, fica a 13° 58' N e 74° 34' E.

³³ Barkur, Bārakūru em tulu, a 13° 28' N e 74° 44' E.

³⁴ Mangalore, Mangālūru em tulu, a 12° 52' N e 74° 52' E.

³⁵ Cf. Nilakanta Sastri, *A History of South India*, p. 274. A zona era conhecida historicamente por Tulu Nadu, ou seja o “País Tulu”, dado falar-se aí esta língua dravídica.

³⁶ Cf. *Crónica dos Reis de Bisnaga*. Manuscrito inédito do século XVI, editado por David Lopes, Lisboa, Imprensa Nacional, 1897, p. 13.

tras cidades na península arábica como os grandes intermediários do comércio de cavalos activos até no longínquo Ma'bar [Coromandel]³⁷. Por volta de 1515 o trato continuava activo e próspero, pois Tomé Pires ainda se referiu a Batalá como o grande porto de entrada de cavalos para Vijayanagara. A sua relevância era tal que o vizir de Ormuz e arqui-inimigo de Afonso de Albuquerque, K'āja 'Atā, o Coje Atar das crónicas portuguesas, tinha aqui um feitor para tratar de negócios, um certo Caizar [Kayşar], “capado” como o seu amo e que também actuava como chefe da comunidade islâmica local. Face a Goa, Batalá tinha a vantagem acrescida de ser um grande porto de exportação de arroz, entre outros géneros alimentares, mercadorias tidas por essenciais para uma região desprovida de hinterland agrícola como era Ormuz³⁸.

Para além do mais, Vijayanagara escambava os cavalos do Golfo por pardaus de ouro, o que constituía um atractivo suplementar para o comércio de Ormuz, o principal parceiro neste tipo de trato, de modo a compensar o défice comercial deste reino com a Índia. C. 1515 um cavalo valia 800 pardaus de ouro, o que perfazia 268\$000 em moeda corrente portuguesa, pelo que o preço de um animal tinha quase triplicado no espaço de vinte anos³⁹. Face a valores tão elevados surpreenderia pouco que um texto anónimo português datável do início do século XVII tivesse caracterizado o trato equino entre o Golfo Pérsico e a Índia como sendo de: “*mais proveito aos reys e aos homens que de nenhuma outra couza*”⁴⁰.

Durante o século XV, ou talvez mesmo antes, o centro portuário goês, que também funcionava como capital, tinha-se movido novamente para outras paragens devido a alterações da navegabilidade fluvial. Segundo conta Brás de Albuquerque nos seus *Comentários*, a navegação deslocou-se para a barra setentrional, a da Aguada, devido à maior profundidade do Mandovi, por causa do possível assoreamento do porto de Goa Velha e de modificações na barra de Mormugão, as quais levaram os habitantes desta a: “*deixarem a povoação (...), e vieram a fundar esta povoação* [a Goa tomada por Afonso de Albuquerque em 1510] *onde agora está a nossa fortaleza, e fizeram ali huma cidade mui grande*.”⁴¹. Este não foi, contudo, o derradeiro poiso de Goa, dado que o assoreamento do Mandovi e a insalubridade do local ditou que, por volta de 1760, os portugueses deslocassem a capital política, por esta altura já dissociada da função portuária, para a “Nova Goa” no sítio de Pangim⁴², mais a jusante da Velha Goa, local onde ainda hoje se mantém. O caso de Goa não é único no panorama indiano, por se tratar de um fenómeno mais alargado ligado à ascensão, ocaso e desaparecimento de vários portos no seu litoral.

³⁷ Cf. *The Book of Ser Marco Polo the Venetian, Concerning the Kingdoms and Marvels of the East*, edição de Henry Yule e Henri Cordier, (reimpressão da edição de 1903), Nova Delhi, Munshiram Manoharlal, 1993, vol. II, pp. 340, 444 e 450.

³⁸ Cf. Tomé Pires, *Suma Oriental*, pp. 168-169.

³⁹ Cf. Tomé Pires, *Suma Oriental*, p. 216.

⁴⁰ “Estado da Índia e aonde tem o seu principio”, in *Documentação Ultramarina Portuguesa*, editada por A. da Silva Rego, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1960, vol. I, pp. 231-232.

⁴¹ Brás de Albuquerque, *Comentários de Afonso de Albuquerque*, (5.^a edição conforme a 2.^a edição de 1576), editados com prefácio de Joaquim Veríssimo Serrão, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1973, Tomo I, parte II, cap. xx, pp. 115-116. A actual “Velha Goa” está a 15° 30' N e 73° 49' E.

⁴² Pangim, actualmente grafada Panaji, fica a 15° 28' N e 73° 49' E.

Goa, enquanto porto, ganhou relevo progressivamente entre 1472 e 1510, em resultado do aumento de tensões regionais no Decão e internacionais no Mar Árabe como nunca ocorrera anteriormente na sua história. Já em 1470, aquando de uma temporária conquista Bahmanida, Goa foi entregue ao governo de Kuṣṣadam que administrava toda a faixa do Concão a sul de Dabul⁴³, o que significava a subordinação goesa a este porto. Não deixa de ser significativo que o viajante russo Atanásio Nikitin, que visitou a Índia por esta altura, mencionasse Dabul como o porto mais meridional do sultanado e ignorou Goa da lista dos empórios indianos na costa ocidental, indício claro do seu carácter secundário e mesmo subordinado⁴⁴.

Por então, Goa fazia parte do designado Dār-e Baḥr, i.e. o “País do Mar”⁴⁵, ou seja o Concão, e o seu governador Kiṣwar Kān entregara-a a Najm al-dīn Gilānī⁴⁶, um persa oriundo da mesma região que o homem forte do sultanado Maḥmūd Gāwān Gilānī. À morte deste em 1481, o sultanado Bahmanida começou a desintegrar-se e os principais nobres de serviço autonomizaram-se progressivamente, guerreando-se internamente a facção dos estrangeiros, os āfākīs, também ditos pardeši ou ḡarbī [ocidentais] contra a dos naturais do Decão, os dakhnīs. Na subsequente partilha dos despojos dos Bahmanidas, Goa continuou a fazer parte integrante do “País do Mar” sob o controlo de Bahādūr Kān Gilānī, outro persa afecto a Maḥmūd Gāwān Gilānī⁴⁷. Tal teria ocorrido entre 1482 e 1486, e aparentemente Bahādūr Kān Gilānī com o apoio de outro conterrâneo, o Idalcão, Yūsuf ‘Adil Kān, lançou ataques à navegação e inclusive fez razias no litoral dominado Malik Aḥmad Niẓāmu’l-Mulk, o Nizamaluco das fontes portuguesas, ou seja o filho do instigador da morte do antigo protector de ambos. Tais ataques atingiram a prosperidade comercial de Chaul, o porto por excelência do Nizamaluco⁴⁸.

A intenção de Bahādūr Kān Gilānī não seria apenas vingar a morte do seu protector, o móbil subjacente às suas acções de acordo com o Mirat-i Sikandarī, mas passaria antes por ganhar ascendente no Concão e proclamar eventualmente a sua independência dos Bahmanidas, talhando um estado à custa de um sultanado em rápida desagregação. O motivo real dos ataques contra Chaul destinar-se-ia a prejudicar a navegação comercial daquele porto para favorecer os de Dabul e Goa. Mas a interpretação dada pelo autor

⁴³ Cf. Firišta, *op. cit.*, vol. II, p. 299. Kuṣṣadam recebeu o título de Kiṣwar Kān. A província de Kuṣṣadam também incluía território no Decão.

⁴⁴ Cf. “The Travels of Athanasius Nikitin”, in *India in the Fifteenth Century*, editado com introdução e notas por R. H. Major, Londres, Hakluyt Society, 1857, III, pp. 19-20 e 30. A sua estadia na Índia ocorreu durante o primeiro lustro da década de 1470.

⁴⁵ Veja-se a expressão em Firišta, *op. cit.*, vol. III, p. 7.

⁴⁶ Cf. Firišta, *op. cit.*, vol. II, p. 326. Poderá ser a mesma personagem que neste cronista aparece com o título de Fakr ul-Mulk, i.e. o “Orgulho do Estado”, o qual recebeu o governo da parte sul do Concão e de zonas no Decão como Belgão [Belgaum] por ocasião da reforma administrativa introduzida por Maḥmūd Gāwān Gilānī em 1478 (cf. Firišta, *idem*, vol. II, p. 309) e que na partilha de zonas de influência após a morte deste em 1481 teria ficado com as mesmas regiões subordinado ao Idalcão, Yūsuf ‘Adil Kān (cf. Firišta, *ibidem*, vol. II, p. 318).

⁴⁷ Firišta, *idem*, *ibidem*; *Mirat-i Sikandari or Mirror of Sikandar by Sikandar, the son of Muhammad, alias Manjhu, Gujarati*, traduzido por Fazlullāh Luṭfullāh Farīdī, (reimpressão da edição de 1899), Gurgaon, Vintage Books, 1990, p. 73.

⁴⁸ Firišta, *op. cit.*, vol. II; p. 326.

do Mirat-i Sikandārī, por ser uma crónica do Guzerate, foi no sentido de o rotular de rebelde e pirata, mas apenas porque o projecto de Bahādūr Kān Gilānī acabou mal⁴⁹. E convém notar que Goa continuou a aparecer num papel subordinado face a Dabul em todo este processo, visto que este porto continuava a ser mais importante por ter sido escolhido por Bahādūr Kān Gilānī como a base para as suas operações navais no Mar Árabetico.

A sintonia entre Bahādūr Kān Gilānī e Yūsuf ‘Ādil Kān era, ante tudo, conjuntural e movida pelo interesse do momento, e acabaria quando outros valores mais altos se levantassem. A oportunidade surgiu quando Bahādūr Kān aceitou a proposta feita por Kāsim Barīd, o Verido das crónicas portuguesas⁵⁰, para lançar, em simultâneo com Vijayanagara, um ataque contra o Idalcão por volta de 1492⁵¹. O ataque conjunto surtiu o efeito pretendido, tanto que Bahādūr Kān Gilānī se apoderou de Jamkhandi no Decão e o Idalcão viu-se obrigado a abrir mão da praça para fazer frente à ameaça do Verido. O que interessa no seguimento desta episódica aliança foi que o mesmo Verido [Kāsim Barīd] atacado pelo Idalcão procurou o apoio militar do Nizamaluco [Malik Aḥmad Nizāmu’l-Mulk] para o repelir, oferecendo-lhe em troca Goa e as demais possessões de Bahādūr Kān Gilānī no Concão⁵².

Nas lutas pela partilha territorial do sultanado Bahmanida, Goa estava na iminência de mudar de mãos novamente graças aos ataques e às pilhagens feitas por Bahādūr Kān Gilānī à navegação guzerate. De acordo com o cronista Šaykh Sikandar b. Muḥammad ‘urf Manjhu b. Akbar Gujarātī, o comércio marítimo do Guzerate ficou paralisado durante anos a fio pela acção de Bahādūr Kān Gilānī, tanto que as pessoas só tinham sementes de coentros para mastigar no seu pān em vez de bétéle ou supārī⁵³. Pese o exagero, o cronista deixou subentendido que as ligações marítimas do Guzerate com o Malabar e a Ásia do Sueste, de onde vinham os referidos masticatórios, foram severamente prejudicadas. A perda de receitas e de prestígio levou o sultão do Guzerate Maḥmūd I Begrā (r. 1458-1511) a ameaçar intervir pessoalmente mediante o envio de uma expedição punitiva para acabar definitivamente com o problema⁵⁴. O assunto, todavia, foi resolvido entre quatro dos principais nobres ainda teoricamente ao serviço dos Bahmanidas: Yūsuf ‘Ādil Kān, Malik Aḥmad Nizāmu’l-Mulk, Faṭḥu’l-lah ‘Imādu’l-Mulk, o Madremaluco das crónicas portuguesas, e Kāsim Barīd, aos quais se juntou o Cotamaluco, Sultān ḡulī ḡuṭbu’l-Mulk. Estes contribuíram com soldados para a campanha apesar de serem inimigos mortais entre si, pois queriam repartir as possessões de Bahādūr Kān Gilānī, embora o chefe teórico deste exército ad hoc, o sultão Maḥmūd, tivesse procurado negociar uma solução com o rebelde. Bahādūr Kān Gilānī arrastou as negociações para adiar a refrega

⁴⁹ Cf. *Mirat-i Sikandari*, p. 73.

⁵⁰ Esta personagem controlava a capital do sultanado Bahmanida, Bidar, e a pessoa do soberano, Maḥmūd (r. 1482-1518).

⁵¹ Firišta, *op. cit.*, vol. II, p. 330.

⁵² Firišta, *op. cit.*, vol. II, p. 331.

⁵³ Cf. *Mirat-i Sikandari*, pp. 73-74. O pān é a folha de bétel, *Pipper betle L.*, usada como um canudo enrolado para mastigar com especiarias lá dentro, neste caso sementes de coentros. O supārī é a *Areca catechu L.*, é a noz de bétéle usada para rechear a folha de bétéle e servir de masticatório.

⁵⁴ Cf. *Mirat-i Sikandari*, p. 74.

definitiva e jogou com a expedição punitiva refugiando-se em diversas fortalezas inexpugnáveis, como Panela⁵⁵, até morrer em batalha campal nas suas imediações em 1494⁵⁶.

A finais de 1494, ou já no princípio de 1495, Goa voltou a ser repartida, tendo o sultão Maḥmūd dado a região a Malik ‘Ainu’l-Mulk Gilānī, aparentemente afecto ao monarca Bahmanida⁵⁷. Esta personagem corresponderá a um Malik Ilyās, morto numa batalha contra Kāsīm Barīd em 1498, tendo sido sucedido pelo filho Muḥammad, o qual recebeu o mesmo título que o pai, ‘Ainu’l-Mulk, literalmente a “Glória do Estado”. Na partilha tácita do sultanado Bahmanida feita entre o Idalcão, o Nizamaluco e o Cotamaluco em 1499, Goa caiu na zona de influência do primeiro e Muḥammad ‘Ainu’l-Mulk reconheceu a sua suserania⁵⁸. Como no passado, Goa estava incluída no tal Dār-i Baḥr, já que o nascente sultanado de Bijapur dominava a costa até Dabul.

Se Goa permaneceu dentro dos domínios do Idalcão até 1510, a conjuntura mudou substancialmente para a projectar no palco regional e internacional. Em 1502, Yūsuf ‘Ādil Šāh, como se intitulava desde que proclamara a sua independência face aos Bahmanidas, mandou ler a *ḷuṭba* em nome de ‘Alī e dos doze imãs, tornando pública a sua adesão ao xiismo duodecimamo [Iṭnā-‘ašariyya]⁵⁹. Não deixa de ser relevante que Firišta, o cronista dinástico dos ‘Ādil-Šāhī e também ele xiita⁶⁰, tenha acrescentado dois elementos interligados a esta história. Em primeiro lugar, no dia em que a *ḷuṭba* foi recitada com grande pompa na grande mesquita da cidadela de Bijapur chegou a notícia que Esmā’il Šāh I (r. 1501-1524), o Xequé Ismael ou o Sofi das fontes portuguesas, também tinha estabelecido o xiismo duodecimamo como religião oficial na Pérsia⁶¹. Para além desta auspiciosa junção, suspeitosa e criada pelo cronista a fim de justificar a opção ideológica do fundador da dinastia, Firišta acrescentou que o Idalcão sempre fora um discípulo dos Safávidas⁶², embora esta *ṭarīḡa* só recentemente tivesse adoptado o xiismo duodecimamo, opção que nem todos os seus membros nem mesmo toda os familiares de Xequé Ismael tinham abraçado⁶³. Não se pode excluir que a notícia tivesse chegado à Índia por via de um enviado de Xequé Ismael, dos quais as crónicas portuguesas estão repletas para os primeiros anos da dinastia Safávida, já que o novel xá estava imbuído de uma visão milenarista e queria espalhar a sua visão do islão por todo o Dār al-Islām com o objectivo de obter o maior número de adesões.

⁵⁵ Trata-se de Panhala, no estado do Maharashtra, a 16° 49’ N e 79° 07’ E.

⁵⁶ Firišta, *op. cit.*, vol. II, pp. 331-334.

⁵⁷ Firišta, *op. cit.*, vol. II, p. 334. Há quem grafe esta personagem como ‘Ainu’l-Mulk Kan’ānī e diga que foi nomeado por instigação do Idalcão; cf. P. M. Joshi, “The ‘Ādil Shāhīs and the Barīdīs”, in *History of Medieval Deccan (1295-1724)*, vol. I, p. 295.

⁵⁸ Firišta, *op. cit.*, vol. III, pp. 10-11.

⁵⁹ Firišta, *op. cit.*, vol. III, pp. 12-13.

⁶⁰ Cf. P. Hardy, “Firišta”, in *Encyclopédie de l’Islam*, (2.ª edição), tomo II, pp. 943-945.

⁶¹ O que ocorrera em Julho de 1501 em Tabriz, pelo que a notícia tivera tempo de chegar à Índia, pois as antenas da Sereníssima no Levante tinham começado a receber notícias logo a finais desse ano, tendo as cartas chegado a Veneza nos derradeiros dias de Dezembro, já que Marino Sanudo fez uma entrada no seu diário a 27 desse mês a relatar que: “*esser aparso certo puto, novo profeta, di anni 14 in 15, à seguito di assaissima zente*”; cf. Biancamaria Scarcia Amoretti, *Šāh Ismā’il I nei “Diarii” di Marin Sanudo*, vol. I, Testi, Roma, Istituto per l’Oriente, 1979, pp. 3-4.

⁶² Firišta, *op. cit.*, vol. III, p. 13.

⁶³ Veja-se Jean Aubin, “L’avènement des Safavides reconsidéré (Etudes Safavides III)”, in *Moyen Orient et Océan Indien*, vol. 5, 1988, pp. 1-130.

A Índia era um dos seus objectivos, porque o subcontinente recrutava iranianos aos milhares para integrarem as fileiras da nobreza de serviço dos sultanados e o persa servia tanto de língua de chancelaria como de cultura⁶⁴. Aliás os portugueses temeriam dentro em breve este fluxo de “gente branca” que engrossava a nobreza de serviço islâmica e procuraram limitá-lo, sem êxito acrescente-se. O xiismo duodecimamo, com o seu proselitismo agressivo, assustou os recém-chegados portugueses e continuou a pesar no seu medo colectivo pelos anos vindouros. Tanto assim que por volta de 1580 o anónimo autor de *Primor e honra da vida soldadesca no Estado da Índia*, tendo fresca na memória a recente frente anti-portuguesa de 1565-1570, ainda se referiu a quem: “*mandou cabaia, e embaixadores aos senhores do Decan, por descenderem da casta dos Persas, para que aceitassem a sua seita com certas cerimónias que lhe acrescentaram, os quais aceitando-a ficaram obedecendo ao Xatamás por seu verdadeiro califa, e como tal lhe mandou per suas excomunhões, e censuras que se conformassem e destruíssem os infiéis*”⁶⁵.

Um outro acontecimento a nível internacional colocaria Goa na ribalta e os portugueses foram protagonistas tanto no seu desencadear como no seu desfecho. Em resposta à entrada portuguesa no Índico criou-se uma frente indo-mameluca para combater a sua interferência comercial, que se corporizou em 1507 com a entrada nas águas deste oceano da armada comandada pelo Amīr Ḥusayn al-Kurdī, desafiando assim o poder naval português. Por paradoxal que possa parecer, a frota de Mir Hocém, nome pelo qual o almirante curdo ficou conhecido nas crónicas portuguesas, esteve ligada estreitamente à conquista de Goa. Em primeiro lugar porque o seu porto ganhou acrescida importância no Concão após o ataque punitivo lançado pelo vice-rei D. Francisco de Almeida (1505-1509) contra Dabul para vingar a morte de seu filho D. Lourenço às mãos das forças navais combinadas mamelucas e guzerates⁶⁶. Dabul foi incendiada e pilhada de tal forma que, por volta de 1515, Tomé Pires reconhecia: “*amtiuguamente teue gramde trato primcipalmente Dabul, era escalla riqua, nobre e homrada, bom porto de mujtas naões e vosa alteza tratou tam mal a estes portos que ficaram destrujdos e Diu se fez de matos gramde com fauor de uosa alteza, tem ajmda gramdes mercadores he faz trato nom a decima parte do que soya (...)*”⁶⁷. Note-se, contudo, que Duarte Barbosa deu uma imagem mais circunspecta do putativo declínio comercial de Dabul, ao referir que: “*os que daqui escaparam tornaram a reformar a cidade, de manera que ja esta pavoada, poderosa e prospera como dantes.*” cerca de 1518⁶⁸. Como Chaul, o outro grande empório marítimo e mercantil no Concão,

⁶⁴ Veja-se Luís Filipe F. R. Thomaz, “La présence iraniene autour de l’océan Indien au XVIe siècle, d’après les sources portugaises de l’époque”, in *Archipel*, n.º 68, 2004, pp. 59-158.

⁶⁵ *Primor e honra da vida soldadesca no Estado da Índia*, (Anónimo do século XVI), edição actualizada com introdução e elucidário por Laura Monteiro Pereira, texto da edição, notas e glossário por Maria Augusta da Lima Cruz, citações em latim por Maria do Rosário Laureano Santos, Ericeira, Mar de Letras Editora, 2003, p. 221. O “Xatamás” aqui referido é o segundo monarca Safávida, Tahmāsp I (r. 1524-1576), mas aplica-se ao reinado anterior.

⁶⁶ Vide inter alia João -de Barros, *Da Ásia*, II, iii-4; Fernão Lopes de Castanheda, *História do Descobrimento e conquista da Índia pelos portugueses*, edição revista e anotada por Pedro de Azevedo, tomo I, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1924, livro II, capítulo XCVI, pp. 426-428.

⁶⁷ Tomé Pires, *A Suma Oriental...*, p. 210.

⁶⁸ Duarte Barbosa, *O Livro de Duarte Barbosa* (edição crítica e anotada), prefácio, texto crítico e apêndice de Maria Augusta da Veiga e Sousa, vol. II, Lisboa, I.I.C.T./C.N.C.D.P., 2000, p. 13.

também se encontrava em declive por esta época⁶⁹, Goa tornou-se no porto por excelência da região ganhando assim redobrada importância para os desígnios expansionistas alimentados por Afonso de Albuquerque desde 1509.

A vitória de D. Francisco de Almeida na batalha de Diu em 1509 não aniquilou a ameaça naval contra os portugueses, pois alguns Rumes refugiaram-se em Goa a convite do Idalcão⁷⁰. O sultanado de Bijapur começou a construir em Goa uma nova frota imitando o desenho das naus e galés portuguesas, e pensava utilizar este porto para atacar o nascente Estado da Índia. Novas da construção naval encomendada pelo Idalcão chegaram aos ouvidos de D. Francisco por volta de 1509⁷¹, mas coube ao seu sucessor Afonso de Albuquerque (1509-1515) enfrentar a situação, para a qual foi alertado por um aliado indiano Timoiji⁷². Em Goa, estavam prestes a ser lançadas à água cerca de vinte naus e uma embarcação que armava 800 toneladas e jogava com muita artilharia encontrava-se ainda em construção⁷³, sem contar com as armas de fogo aí fabricadas. Albuquerque temia que os Rumes viessem a receber reforços do sultão mameluco do Cairo e se fizessem fortes num excelente ancoradouro atraindo todo o tipo de apoio contrário aos interesses portugueses⁷⁴.

Os piores receios de Albuquerque confirmaram-se quando, após a primeira conquista de Goa em Fevereiro de 1510⁷⁵, chegaram à sua presença dois embaixadores enviados ao Idalcão, um despachado pelo Xequê Ismael, nome dado pelos portugueses ao soberano safávida Šāh Esmā'il I (r. 1501-1524), e outro enviado pelo rei de Ormuz Seyf-al-Din Abā Naḍar (r. 1507-1513), embora fosse o guazil Coge Atar [K'āja 'Atā] quem na realidade estava por detrás da missão. O objectivo do embaixador ormuziano passava pela obtenção da protecção da frota construída pelo Idalcão em Goa a fim de fazer frente às

⁶⁹ Tomé Pires, *A Suma Oriental*..., p. 211. O declínio de Chaul era anterior à chegada dos portugueses, tendo sido fruto dos ataques empreendidos entre 1482 e 1486 por Bahādūr Kān Gilānī com o apoio do Idalcão, Yūsuf 'Ādil Kān, inimigos do Nizamalucos das fontes portuguesas, ou seja Malik Aḥmad Nizāmō'l-Molk (r. 1490-1510) o primeiro soberano desta dinastia a quem pertencia aquele porto; cf. Firišta, *op. cit.*, vol. II, p. 326.

⁷⁰ Idem, *ibidem*, p. 22.

⁷¹ 'Carta de Timoja a D. Francisco de Almeida' n/l, n/d [1509] in Geneviève Bouchon, *Mamale de Cananor. Un adversaire de l'Inde portugaise (1507-1528)*, Genebra/Paris, Librairie Droz, 1975, p. 185.

⁷² Brás de Albuquerque, *Comentários*...*op. cit.*, vol. I, parte II, capítulo XVIII, pp. 100-101. Sobre esta personagem veja-se Geneviève Bouchon, "Timoiji, un corsaire indien au service du Portugal (1498-1512)" in Geneviève Bouchon, *Inde découverte, Inde retrouvée 1498-1630. Études d'histoire indo-portugaise*, Lisboa/Paris, Centro Cultural Calouste Gulbenkian/C.N.C.D.P., 1999, pp. 237-245.

⁷³ Cf. 'Carta de D. Manuel a Fernando rei de Aragão' Lisboa, 21.06.1511 in Virgínia Rau e Eduardo Borges Nunes, *Carta de D. Manuel I ao rei de Aragão, Fernando, sobre a tomada de Goa*, Lisboa, Publicações da Revista da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 1968, p. 28.

⁷⁴ 'Carta de Afonso de Albuquerque para D. Manuel' Cananor, 17.10.1510, in *Cartas de Afonso de Albuquerque seguidas de documentos que as elucidam*, editado por Raimundo António de Bulhão Pato, vol. I, Lisboa, Academia Real das Ciências, 1884, pp. 21-23.

⁷⁵ João de Barros dá 17 de Fevereiro como o dia em que Albuquerque entrou em Goa após a sua rendição (cf. *Da Ásia*, II, v-3), data comungada por Fernão Lopes de Castanheda, *História do descobrimento e conquista*..., tomo II, livro III, capítulo XI, p. 26. Gaspar Correia, por seu lado, apresenta 1 de Março como o dia em que Albuquerque entrou na cidade; cf. Gaspar Correia, *Lendas da Índia*, editadas por Rodrigo José de Lima Felner, (2.^a edição), livro II, tomo I, Coimbra, Academia das Ciências de Lisboa, 1923, p. 59.

ameaças portuguesas em troca do pagamento de dinheiro, no seguimento da tradicional linha política deste reino⁷⁶.

A presença do embaixador Safávida, identificado por Barros como Mir Bubaca [Amīr Abū Bakr ?]⁷⁷, constituía em si uma ameaça mais alargada e difusa, já que procurava captar os estados muçulmanos do Decão para o xiismo duodecimamo de forma a aceitarem o Xequé Ismael como seu suserano. O perigo era real porque, como vimos, o sultanado de Bijapur aderira ao xiismo duodecimamo por volta de 1503 e o Cota Maluco (Sulṭān Ḳulī Ḳoṭb ol-Molk, r. 1496-1543) de Golconda também professava este ramo do islão. Albuquerque temeu o que uma frente muçulmana desta natureza podia significar às aspirações portuguesas na Índia e no Índico, e viu confirmadas as suas suspeitas quando o embaixador Safávida pediu para cunhar moeda em Goa em nome de Xequé Ismael, para os muçulmanos goeses se converterem ao xiismo duodecimamo e para a *kuṭba* de 6.^a-feira ser dita invocando os doze imamos e o seu soberano⁷⁸. O capitão-geral português neutralizou as pretensões Safávidas e procurou estabelecer uma aliança ofensiva com Xequé Ismael contra mamelucos e otomanos⁷⁹, para cujo fim enviou Miguel Ferreira para a corte Safávida em 1513-1515, embora a liga luso-persa jamais se tenha materializado à exceção de episódios muito pontuais⁸⁰.

Dada a constante passagem de embaixadores Safávidas para as cortes do Decão e não só, como os dois mencionados por Albuquerque em cartas despachadas para o Reino em 1513, um dos quais visitou o sultão do Guzerate Muṣafar Šāh II (r. 1511-1526) e o segundo enviado percorreu as cortes do sultão Bahmanida Maḥmūd Šāh (r. 1482-1518) e do novo Idalcão, Esmā‘il ‘Ādel Šāh (r. 1510-1534)⁸¹. As suspeitas portuguesas de uma liga xiita contra si nunca se desvaneceram e concretizaram-se durante a crise de 1565-1570⁸². Este episódio alimentou ainda mais a desconfiança portuguesa e envenenou as relações com a Pérsia e os sultanados do Decão até ao século XVII. Repare-se como, tão tarde como o último quartel do século XVI, a conhecida obra *Primor e honra da vida soldadesca no Estado da Índia* dedicou dois capítulos inteiros à ameaça colocada pelos soberanos do Decão contra Chaul e Goa, a par do perigo geral representado pelos Safávidas face ao Estado da Índia⁸³. Para outro autor de literatura dita reformista, Francisco Rodrigues da Silveira, também era urgente estancar em Ormuz: “*que da Pérsia passem mouros à*

⁷⁶ Brás de Albuquerque, *Comentários...op. cit.*, vol. I, parte II, capítulo XXIII, p. 135. Sobre Ormuz deste período veja-se Jean Aubin, ‘Le royaume d’Ormuz au début du XVI^e siècle’ in *Mare Luso-Indicum*, II, 1973, pp. 77-179.

⁷⁷ João de Barros, *Ásia*, II, v-3.

⁷⁸ Brás de Albuquerque, *Comentários...op. cit.*, vol. I, parte II, capítulo XXIII, pp. 133-134.

⁷⁹ Veja-se inter alia Gaspar Correia, *Lendas da Índia*, tomo II, parte I, p. 69.

⁸⁰ João Teles e Cunha ‘Portugal i Relations with Persia in the Early Modern Age (1500-1750)’ in *Encyclopædia Iranica* (<http://www.iranica.com/articles/portugal-i> consultado em 09.06.2011).

⁸¹ Veja-se ‘Carta de Afonso de Albuquerque para D. Manuel’ Cananor 04.12.1513 e ‘Carta de Afonso Albuquerque para Duarte Galvão’ s/l, s/d [1514] in *Cartas de Afonso Albuquerque...op. cit.*, vol. I, respectivamente pp. 242-243 e 398.

⁸² António Pinto Pereira, *História da Índia no tempo em que a governou o visorei Dom Luís de Ataíde*, com introdução de Manuel Marques Duarte, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1987, livro I, capítulo I, fl. 1; livro II, capítulo II, fl. 6.

⁸³ Cf. *Primor e honra...op. cit.*, pp. 218-222.

Índia, o que se faz em notável damno e offensa daquele rey, e que pode ser não piqueno perjuiço pera nossa Índia”⁸⁴. E ainda no século XVII o Estado da Índia lidava com os resquícios desta ligação, como em 1666 quando um navio oriundo de Masulipatão em rota para a Pérsia foi capturado pelo galeão São Pedro de Alcântara, dando origem a um protesto por parte do monarca de Golconda Abdullāh Koṭb Šāh (r. 1626-1672), porque a sua carga pertencia a Kāsīm [Kān] Kānān e a Mīrzā Māhidī (?) e tinha por destinatário Šāh ‘Abbās II (r. 1642-1666)⁸⁵. O protesto diplomático, que embarçou um Estado da Índia enfraquecido, acabou por congregar também o Idalcão ‘Ali ‘Adel Šāh II (r. 1656-1673), aliado tácito do seu cunhado de Golconda naquele momento, e um embaixador persa⁸⁶.

Voltemos à Goa tomada, perdida e reconquistada por Albuquerque em 1510, e o que isso representou para a presença portuguesa na Índia.

II

A posse de Goa constituiu uma mudança qualitativa face à tipologia que marcara a presença portuguesa na Índia e no Índico, caracterizada pela feitoria fortificada importada pela expansão lusitana do Mediterrâneo e que já experimentara com sucesso na costa ocidental africana⁸⁷. Até então a presença portuguesa ficara-se pela feitoria/fortaleza construída à margem de uma cidade indiana e dependente da boa vontade do monarca local, da qual o melhor exemplo foi talvez Cochim, embora não tenha sido caso único no Malabar e noutras regiões do Índico. Com Goa, e pela primeira vez, os portugueses possuíam um território e exerciam soberania efectiva sobre este e a população local. Mais, detinham fontes de receitas próprias, avaliadas por João de Barros em quinhentos mil pardaús à data da sua conquista em 1510⁸⁸. Indubitavelmente era um valor excessivo, porquanto Tomé Pires que escreveu pouco tempo depois da sua conquista (1512-15) baixou o seu rendimento para quatrocentos mil pardaús⁸⁹. Duarte Barbosa, por seu lado, avançou com montantes parciais mais modestos, vinte mil cruzados provenientes apenas das frutas da terra e mantimentos⁹⁰, e a sua avaliação merece ser tida em consideração porque como escrivão da feitoria de Cananor estava habituado a fazer contas.

Exceptuando o valor parcelar mencionado por Barbosa, os totais referidos por Pires e Barros são exagerados tendo em conta os rendimentos posteriormente, particularmente

⁸⁴ Francisco Rodrigues da Silveira, *Reformação da milícia e governo do Estado da Índia Oriental*, transcrição, nota e índice Benjamim Teensma, introdução histórica Luís Filipe Barreto, George Davidson Winus, Benjamim Teensma, Lisboa, Fundação Oriente, 1996, pp. 208-209.

⁸⁵ ‘Assento’ Goa, 02.10.1666, in *Panduronga S. S. Pissurlencar, Assentos do Conselho de Estado*, vol. IV 1659-1695, Goa, Tipografia Rangel, 1956, pp. 164-166.

⁸⁶ ‘Assento’ Goa, 04.12.1666, in *Panduronga S. S. Pissurlencar, Assentos...op. cit.*, vol. IV, pp. 174-175.

⁸⁷ Veja-se Virgínia Rau, ‘Feitores e feitorias «instrumentos» do comércio internacional português no século XVI’ in Virgínia Rau, *Estudos sobre história económica e social do Antigo Regime*, Lisboa, Editorial Presença, 1984, pp. 143-199.

⁸⁸ João de Barros, *Da Ásia*, II, v-2.

⁸⁹ Tomé Pires, *A Suma Oriental*, p. 217.

⁹⁰ Duarte Barbosa, *O Livro de...op. cit.*, vol. II, p. 26.

no período de crescimento das receitas durante todo o século XVI e que parece terminar por volta de 1635⁹¹. Subsequentemente, a diminuição das mesmas foi um facto iniludível tendo em conta os dados conhecidos dos orçamentos de 1680, 1687 e ca. 1720⁹². A partir de 1733-34 as despesas ultrapassaram as receitas e o saldo tornou-se deficitário, agravando-se o fenómeno com a perda da Província do Norte em 1740, de tal forma que o Reino se viu obrigado a enviar 1180146\$558 entre 1740 e 1762 para financiar o regular funcionamento de Goa e do restante Estado da Índia⁹³. A diminuição das receitas representou um problema estrutural para o Estado, já que habitualmente muitas das suas despesas imediatas eram saldadas com os proventos de Goa por ser este o único dinheiro imediatamente disponível aos vedores da Fazenda.

A conquista de Goa representou uma mudança estratégica de longo alcance tanto na Índia como no Índico e teve efeitos sentidos no tempo longo a nível do relacionamento político, social, económico, religioso e cultural dos europeus com os estados, povos, indivíduos, religiões e culturas asiáticas. Foi o primeiro passo na materialização da visão estratégica de Afonso de Albuquerque realizada progressivamente nos anos seguintes com a conquista e domínio de estreitos chave por onde passava o grosso das rotas comerciais do oceano Índico, caso de Malaca (1511) e de Ormuz (1515). Apenas Adém escapou ao seu debuxo imperial em 1513, com o que a rota do Mar Roxo continuou aberta e a funcionar rivalizando com a do Cabo, controlada pelos portugueses até finais de Quinhentos, já que posteriormente holandeses (1595) e ingleses (1602) passaram a utilizar a mesma via comercial competindo com Lisboa pela distribuição de mercadorias asiáticas na Europa. O objectivo de Albuquerque era duplo, por um lado assegurava a viabilidade económica da Carreira da Índia mediante o estancamento das tradicionais rotas comerciais fornecedoras do Mediterrâneo, daí a importância de controlar os estreitos de Ormuz e de Meca a jusante, enquanto o domínio do de Malaca a montante providenciaria o domínio sobre a produção de especiarias no mundo malaio-indonésio e o acesso à China. Albuquerque também procurou dominar as redes mercantis marítimas do Índico a fim de manter o recém-criado Estado da Índia com receitas próprias, conquistando portos em lugares-chave, como foi o caso de Goa. Quando Albuquerque morreu em 1515 a estrutura do Estado da Índia era praticamente a mesma que manteve até 1662⁹⁴.

O império português na Ásia era basicamente marítimo, distinguindo-se assim dos estados asiáticos, talassóforos na sua maioria, e por marcar a sua presença nos mares orientais de maneira formal e informal por meio da associação, confronto e eliminação de redes, agentes e espaços rivais, pese o facto destes objectivos nem sempre terem sido

⁹¹ Veja-se Vitorino Magalhães Godinho, *Les finances de l'état portugais des Indes Orientales (1517-1635) (Matériaux pour une étude structurale et conjoncturelle)*, Paris, Fundação Calouste Gulbenkian/Centro Cultural Português, 1982, pp. 79-100.

⁹² João Teles e Cunha, "Economia e finanças a) A rede económica do Estado da Índia (1660-1750)" in Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques, *Nova história da expansão portuguesa*, vol. V, tomo I; Maria de Jesus dos Mártires Lopes, *O império oriental 1660-1820*, Lisboa, Editorial Estampa, 2006, pp. 244-254.

⁹³ Idem, *ibidem*, pp. 317-318.

⁹⁴ Luís Filipe F. R. Thomaz, "Estrutura política e administrativa do Estado da Índia no século XVI" in Luís Filipe F. R. Thomaz, *De Ceuta a Timor*, Lisboa, Difel, 1994, pp. 207-243.

atingidos. A linguagem política introduzida pelos portugueses era nova, embora os mares asiáticos já tivessem conhecido anteriormente talassocracias, como foi o caso dos Chola sob os reinados de Rājarāja I (r. 985-1014) e de Rājendra I (1014-1044), e mesmo com a expansão marítima dos Ming (1405-1433) e, ainda, a talassocracia informal, porque de cariz comercial, dos guzerates que dominavam as trocas no Índico à chegada de Vasco da Gama. Tal não significou a ausência de uma resposta asiática à intromissão portuguesa usando a mesma linguagem, conforme se pode comprovar na resistência comercial organizada inicialmente pelos guzerates às redes do Estado da Índia e nas ofensivas navais protagonizadas por mamelucos (1509) primeiro e posteriormente por otomanos (1527-28, 1538, 1552, 1553, 1554), sem contar com as incursões localizadas de Mir Ali Beg em Mascate (1581) e na costa Swahili (1588-91)⁹⁵.

O poderio marítimo português também enfrentou respostas similares a nível regional, sendo um dos melhores exemplos o sultanado do Achém [Aceh] na extremidade norte da ilha de Samatra, que nos reinados de 'Ala ad-Din Ri'yat Syah (r. 1539-1571) e de Iskandar Muda (r. 1607-1636) expandiu o seu poder político, naval e comercial à custa de Malaca e dos portugueses⁹⁶. No caso de Goa, todavia, a contestação asiática com mais impacto foi a dos Ya'ariba (1617-1749) do Omã a partir de 1650 e até meados de Setecentos. Anteriormente houvera outros protagonistas regionais, como Muḥammad Kunjali Marakkar, o braço marítimo do Samorim de Calicute, cujas actividades a finais do século XVI obrigaram as embarcações goesas na rota de Cambaia a navegarem comboiadas por navios de guerra desde 1596⁹⁷. O enfraquecimento do Estado da Índia no século XVII fez com que Goa e a sua navegação ficassem expostas a frequentes ataques e perdas por obra dos novos concorrentes europeus, os ingleses até 1635 e os holandeses até 1662, bem como pela entrada em cena dos Sidis de Janjira⁹⁸, que a partir de 1670 se tornaram na alavanca naval dos mogóis, a par dos seus homólogos maratas, os Angriás [Angria]. Em 1712, o "levantado Canogi Angria", nome com que Kanhoji Angria aparece frequentemente na documentação portuguesa coeva, apressou uma cáfila comercial goesa mais a sua escolta naval quando se dirigia ao Norte⁹⁹. Compreende-se a razão pela qual em 1721 o Estado da Índia uniu esforços com os ingleses de Bombaim para atacar Kanhoji Angria na sua fortaleza de Colabo [Kolaba]¹⁰⁰, mas a força expedicionária fracassou no seu intento pelo que a navegação comercial goesa continuou a sentir os efeitos dos Angriás no anos seguintes¹⁰¹.

Apesar dos avanços e dos recuos, os portugueses inovaram ao serem os primeiros a ter uma visão estratégica abrangente e global de um espaço marítimo que se estendia do

⁹⁵ Veja-se Giancarlo Casale, *The Ottoman Age of Exploration*, Oxford, Oxford University Press, 2010.

⁹⁶ Veja-se Jorge Manuel dos Santos Alves, *O domínio no Norte de Samatra. A história dos sultanatos de Samudera-Pacém e de Achém, e das suas relações com os Portugueses (1500-1580)*, Lisboa, SHIP, 1999; Denys Lombard, *Le sultanat d'Atjéh au temps d'Iskandar Muda 1607-1636*, Paris, EFEO, 1967.

⁹⁷ João Teles e Cunha *A economia de um império...op. cit.*, p. 499.

⁹⁸ No litoral do Concão a 18° 17' N e 72° 57' E.

⁹⁹ 'Assento' Goa, 02.03.1712 in *Panduronga S. S. Pissurlencar, Assentos...op. cit.*, vol. V (1696-1750), Goa, Tipografia Rangel, 1957, p. 273.

¹⁰⁰ Uma ilha no litoral no Maharashtra, a 18° 38' N e 72° 51' E.

¹⁰¹ 'Assento' Goa. 23-08.1721 in *Panduronga S. S. Pissurlencar, Assentos...op. cit.*, vol. V, pp. 343-350.

Cabo da Boa Esperança até ao Japão, plasmada desde cedo nas suas mentes conforme se pode comprovar pelo mapa de Cantino (1502)¹⁰², na *Suma Oriental* de Tomé Pires (1512-15), no *Livro* de Duarte Barbosa (1518) e mesmo no de Francisco Rodrigues (1513). Sublinhe-se, de resto, como a mesma percepção global com as suas divisões regionais marcará a produção portuguesa de textos de índole geográfico até ao século XVII, caso de João de Barros, quem em 1552 deixava em aberto uma nona parte do litoral asiático ao norte da China ainda por descobrir pelos portugueses¹⁰³, tema que o cronista prometeu desenvolver na sua tão prometida “Geografia”. E veja-se como um tratado seiscentista sobre o Estado da Índia referiu que este: “*tem o seu principio no Cabo da [Boa] Esperança que dista ao Sul 34 graos e meyo largos e fenece ate o presente na ponta da enseada do Nanquim da China que dista 34 graos ao Norte, em que comprehende toda a costa da Asia descuberta, que contem inclusivamente tres mil novecentas e dezaseis legoas medidas pelos padrões das cartas de marear feitas na India que são as melhores a as mais certas do mundo no que toca a esta costa, e mar da Assia*”¹⁰⁴.

Um império assente no mar, portanto, e que viveu de uma complexa e extensa rede marítima conforme se verá. Todavia, convém registar uma viragem para a terra¹⁰⁵, de certa forma prefigurada com a conquista de Goa em 1510, apesar de esta opção ter sido mais clara só a partir de 1534 com a tomada e cedência de Baçaim pelo sultão do Guzerate Bahādur Šāh (r. 1526-1537) ao governador Nuno da Cunha (1528-1538)¹⁰⁶. Seguir-se-ia Damão em 1559¹⁰⁷, o vale do Zambeze em Moçambique no último quartel de Quinhentos¹⁰⁸ e o Ceilão a partir de 1590¹⁰⁹. Por ora não interessa seguir aqui este desenvolvimento, mas antes retornar a 1510 e referir a atracção de Albuquerque pelo Golfo de Cambaia e o Guzerate, comprovada nas negociações entabuladas pelo capitão-mor tendo em vista o estabelecimento permanente de uma fortaleza portuguesa, objectivo frustradas pela acção do senhor de Diu Malique Az [Malik Ayāz]¹¹⁰.

¹⁰² Ernesto Milano, *La carta del Cantino e la rappresentazione della Terra nei codici e nei libri a stampa della Biblioteca Estense e Universitaria*, Modena, Il Bulino, 1991.

¹⁰³ Cf. João de Barros, *Da Ásia*, I, ix-1.

¹⁰⁴ ‘Estado da Índia e aonde tem o seu principio’ s/l, s/d [1600] in *Documentação Ultramarina Portuguesa*, vol. I, pp. 197-263.

¹⁰⁵ Assinalada pela primeira vez no fundamental artigo de Anthony R. Disney “The Portuguese Empire in India c. 1550-1650. Some Suggestions for a less Seaborne, more Landbound approach to its Socio-Economic History” in John Correia-Afonso, *Indo-Portuguese History: Sources and Problems*, Bombaim, Oxford University Press, 1981, pp. 148-162.

¹⁰⁶ ‘Tratado entre o Estado da Índia e o sultanado do Guzerate’ Baçaim 23.12.1534 in Rodrigo José de Lima Felner, *Subsídios para a História da Índia Portuguesa*, Lisboa, Academia Real das Ciências, 1868, pp. 134-138.

¹⁰⁷ Veja-se Artur Teodoro de Matos e João Teles e Cunha (anotações), *O tombo de Damão 1592*, Lisboa, C.N.C.D.P., 2001, p. 33, nota 11.

¹⁰⁸ Alexandre Lobato “Para a história da penetração portuguesa na África Central” in Alexandre Lobato, *Colonização senhorial da Zambézia e outros estudos*, Lisboa, Junta de Investigação do Ultramar, 1962, pp. 77-95.

¹⁰⁹ Veja-se inter alia Jorge Manuel Flores, *Hum curto historia de Ceylan. Quinhentos anos de relações entre Portugal e o Sri Lanka*, Lisboa, Fundação Oriente, 2001, pp. 66-71.

¹¹⁰ Jean Aubin “Albuquerque et les négociations de Cambaye” in *Mare Luso-Indicum*, I, 1971, pp. 3-63.

Repare-se como a conquista de Goa deslocou o peso do embrionário Estado da Índia do sul, do Malabar, onde até aí a sua presença efectiva se concentrava, para o centro da costa ocidental no Concão, aproximando os portugueses para a área de atracção marítima do Guzerate, mas também a terrestre dos estados do Decão. Quanto a estes últimos, Albuquerque quis actuar como árbitro nas guerras intermitentes que opunham os sultanos de Ahmadnagar, Bijapur e Golconda a Vijayanagara, usando para tal o comércio de cavalos de Goa de forma a beneficiar o império hindu. Albuquerque, em carta para D. Manuel anterior à segunda conquista da cidade, desvelou parte do seu plano: “*Oulhe voss’alteza bem, que soees senhor de Goa, metees em tamta confusam ho Regno de Daquem, que nom seria muita duuida deyxarem a terra, se vos virem fazer forte em Goa, porque eles nom tem outro bem nem outra seguramça de seu estado senam as costas que tem em Goa*”¹¹¹. Mas os desígnios portugueses assustaram os dois lados, tanto que Kṛishṇadeva Rāya (r. 1509-1529), resolveu despachar uma missão quando soube da nova a fim de averiguar quais eram os propósitos dos portugueses e se continuariam a fornecer-lhe cavalos. O próprio capitão-mor sentiu necessidade de assegurar a continuidade da venda de cavalos a Kṛishṇadeva Rāya por meio do seu enviado Gaspar Chanoca, sugerindo que Vijayanagara lhe devia ceder Batalalá¹¹².

O desígnio de Afonso de Albuquerque interferir nos assuntos do Decão por meio do tráfico de cavalos provenientes do Golfo nunca se cumpriu, mesmo se o Estado da Índia, por causa de Goa, continuasse interessado nos assuntos para lá dos Gates. Cumpre voltar agora à mudança do centro de gravidade português para Goa, uma cidade portuária apresentada por Tomé Pires, alguém que partilhava o ideário de D. Manuel e de Albuquerque, como sendo a: “*chaue das Jmdias primeira e segunda*”¹¹³. A chave demorou tempo a abrir novas portas, porque Cochim continuou a disputar a preeminência com Goa, dando seguimento a uma certa concorrência entre uma visão e uma presença mais comercial, corporizada no porto malabar, e outra mais política que preferia a futura capital do Estado. O desfecho da confrontação com Cochim acabou por ser favorável a Goa. Por um lado, a expansão do Estado da Índia impunha um centralismo numa capital fixa assente num território detido pela Coroa portuguesa, contrariando o conceito medieval de um centro político itinerante ou dependente das boas graças de um monarca local¹¹⁴. Por outro lado, a gravidade da presença efectiva portuguesa deslocou-se para a metade setentrional da costa ocidental indiana e foi aí que se centrou o grosso da sua expansão oficial na Índia a partir da década de 1530. Goa, mais uma vez, foi o móbil da mudança quer para eliminar ancoradouros rivais, quer para adquirir zonas de abastecimento de produtos alimentares e de mercadorias obtidas com avanços e recuos num processo que estava terminado por volta de 1570.

¹¹¹ ‘Carta de Afonso de Albuquerque para D. Manuel’ Cananor, 17.10.1510, in *Cartas de Afonso de Albuquerque...op. cit.*, vol. I, p. 22.

¹¹² Brás de Albuquerque, *Comentários...op. cit.*, tomo II, parte III, capítulo VIII, pp. 41-46; Fernão Lopes de Castanheda, *História do descobrimento e da conquista...op. cit.*, tomo II, livro III, capítulo XCV, p. 230.

¹¹³ Tomé Pires, *A Suma Oriental...*, p. 212.

¹¹⁴ A respeito da construção da “capitalidade” veja-se Catarina Madeira Santos, «Goa é a chave de toda a Índia», *op. cit.*

III

O desenvolvimento da construção e da afirmação de Goa, contudo, requeria tempo e paciência. Em primeiro lugar devia proteger-se o seu papel enquanto empório no litoral do Concão, daí que houvesse um feitor no porto rival de Dabul desde 1520 para passar cartazes à navegação local, um cargo sem novos providos ainda antes de 1571¹¹⁵. Também convinha dominar Chaul para efeitos comerciais, mas no tempo de Duarte Barbosa (1518) já residia aí um feitor português no porto dos Nizamuxás [Nizām Šāhī] de Ahmadnagar¹¹⁶. Chaul, pelo tratado de 1521 passou a ter uma fortaleza portuguesa, cuja implantação melhorou graças aos sucessivos acordos assinados até meados de Quinhentos (1539, 1542, 1547)¹¹⁷. A partir de 1534 uma fatia do litoral e da planície costeira em torno de Baçaim foi cedida aos portugueses pelo sultanado do Guzerate, iniciando a já referida inflexão para uma presença terrestre. Os caçabés [kaṣaba], mandovis [maṇḍavi] e parganás [pargaṇā] de Baçaim constituíram fontes de receitas fiscais para manter permanentemente um grupo de pessoas com obrigações militares variadas, emulando o sistema islâmico de iktā'. A unidade territorial foi completada com a anexação de Asserim e Manorá¹¹⁸ pelo governador Francisco Barreto (1555-1558) em 1556, ao que se somou Agaçaim¹¹⁹, de modo que por volta de 1634 o cronista António Bocarro definia nos seguintes termos a geografia da sua implantação:

*“O termo ou jurdição desta cidade de Baçaim he grande, porque começa desd'o rio de Dantora ou Agaçaim, atras nomeado, e vem correndo a Mombaim [Bombaim], que são oito legoas. E, de Mombaim pera baixo, se estendem, assy pella terra dentro de seis pera sete legoas, com pella costa baixo, onde esta a ilha de Salcete¹²⁰, ate o rio de Mombaim e ilha de Caranja¹²¹, onde manda sobre catorze capitães, que estão postos nos fortes e tranqueiras de todas estas terras, onde ha muitas aldeas de sua magestade, dadas a seus vaçalos em vidas pelos foros em que estão aforadas.”*¹²²

A viragem para a terra completou-se em 1559 com a aquisição de Damão e as suas dependências ao sultão do Guzerate Aḥmad Šāh III (r. 1554-1561), aproveitando o enfraquecimento interno do sultanado¹²³. Posteriormente, foi consolidada a testa de

¹¹⁵ Simão Botelho “Tombo do Estado da Índia” in Rodrigo José da Lima Felner, *Subsídios...op. cit.*, p. 244; Artur Teodoro de Matos, *O orçamento do Estado da Índia 1571*, Lisboa, C.N.C.D.P., 1999, p. 57.

¹¹⁶ Duarte Barbosa, *O livro de...op. cit.*, vol. II, p. 7.

¹¹⁷ Os tratados encontram-se transcritos in Simão Botelho “Tombo do Estado da Índia” in Rodrigo José da Lima Felner, *Subsídios...op. cit.*, pp. 115-124.

¹¹⁸ Manori a 19° 12' N e 72° 47' E.

¹¹⁹ Nas imediações da hodierna Agashi no litoral da Maharashtra, a 19° 28' N e 72° 47' E.

¹²⁰ Não confundir com a homónima goesa, esta é a ilha onde fica Bombaim e Taná, a 19° 17' N e 72° 50' E.

¹²¹ Karanja, uma ilha a sul de Bombaim, a 18° 53' N e 72° 58' E.

¹²² António Bocarro, *O livro das plantas de todas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental*, editado por Isabel Cid, vol. II Transcrição, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1992, p. 110.

¹²³ Mirat-i Sikandari, p. 286.

ponte portuguesa até Baçaim¹²⁴. Mas nem tudo era terra, uma vez que as dependências de Baçaim e inclusive esta possuíam excelentes ancoradouros, boas e baratas madeiras, para além de bons carpinteiros, conforme refere o *Soldado Prático* de Diogo do Couto (ca. 1565). O futuro cronista do Estado da Índia coloca na boca desta personagem a defesa de Baçaim, cujo porto era superior ao de Goa, mas concluiu o veterano soldado que a transferência não se fazia: “*porque Goa é outra Lisboa em nobreza e delícias*”¹²⁵. A presença terrestre e uma economia virada para a exploração do solo e dos seus produtos destoou das características habituais do Estado da Índia, pese o facto de Goa possuir um pequeno *hinterland*, na ilha homónima e nas de Salsete, Bardês bem como noutras menores que configuravam as Velhas Conquistas. Aqui, as comunidades agrícolas estavam organizadas em gancarias [gāṃvkār] protegidas e autónomas desde a conquista porque eram objecto de tributação¹²⁶, embora ao longo da sua história os portugueses manifestaram desejos de se infiltrarem e dominarem-nas em proveito próprio. Mas Goa, à diferença da Província do Norte, jamais foi auto-suficiente na produção alimentar, nem mesmo com a anexação das Novas Conquistas a meados de Setecentos. Este era um problema de base que urgia resolver logo de início e que só foi solucionado mediante a importação dos portos canarins situados a sul da capital de arroz e de outros bens de primeira necessidade.

Goa sempre foi antes de tudo um empório mercantil e a sua luta para se afirmar enquanto tal durante a primeira metade da centúria quinhentista fez-se em direcção ao Golfo de Cambaia onde estavam os grandes concorrentes comerciais das redes portuguesas, os guzerates: “*o nome geral, depois se deujdem em jeracoes vaneanes [banianes], bramines [brâmanes], patamares [pattar]*” conforme referiu Tomé Pires¹²⁷. A extensão dos seus circuitos comerciais que dominavam o Índico à chegada dos portugueses, bem como a sofisticação das suas operações, basta lembrar como o mesmo Pires os comparou aos melhores mercadores europeus do seu tempo: “*estes sam jtalianos em saber & tratar ha mercadoria (...) sam homees diligemtes, soltos em trato, comtam por algarismo como nos com as nosas proprias letras*”¹²⁸, fez deles os principais adversários dos portugueses. Daí que a atracção pelo Guzerate sentida desde cedo tivesse por detrás a tentativa de impor economicamente as redes lusitanas por um lado e, por outro, a necessidade dos portugueses se abastecerem de produtos guzerates, mormente de têxteis, que abriam as portas dos mercados onde o Estado da Índia queria entrar ou controlar.

Se num primeiro momento se procurou negociar uma entrada fixa no Golfo de Cambaia, o seu fracasso ditou uma política mais ofensiva, como a conduzida por Nuno da Cunha de 1531 a 1533, a qual veio a dar os seus frutos conforme se viu, do qual talvez o mais apetecido foi Diu, cedida em 1535¹²⁹. Tratou-se, todavia, de um domínio instável

¹²⁴ Diogo do Couto, *Da Ásia*, VII, vi-6 e vi-7.

¹²⁵ Diogo do Couto, *O primeiro Soldado Prático*, introdução, ensaio de leitura, glossário e índice onomástico de António Coimbra Martins, Lisboa, C.N.C.D.P., p. 2001, pp. 521-524.

¹²⁶ Cf. João de Barros, *Da Ásia*, II, v-4.

¹²⁷ Tomé Pires, *A Suma Oriental...*, p. 198.

¹²⁸ Idem, *ibidem*.

¹²⁹ Artur Teodoro de Matos e João Teles e Cunha (anotações), *O tombo de Diu 1592*, Lisboa, C.N.C.D.P., 1999, pp. 53-66.

e contestado dada a posição estratégica da cidade por ser, conjuntamente com Goga¹³⁰, um dos ancoradouros de transbordo e de trasfega para Cambaia, por então o principal porto exportador do Guzerate e a saída natural de um vasto hinterland agrícola e industrial. Por esta razão, o sultanado do Guzerate tentou recuperar Diu em várias ocasiões, destacando-se pelo aparato bélico envolvido o cerco de 1538, quando entrou em jogo a frota otomana comandada por Hadim Süleymân Paşa, e o de 1546 durante o governo de D. João de Castro (1545-1548). Em 1559, com a aquisição de Damão, cumpria-se finalmente o debuxo estratégico de dominar o Golfo de Cambaia com dois portos de cada lado da sua entrada, embora tal controlo fosse mais aparente que real.

A progressiva deslocação do centro de gravidade do Estado da Índia para a metade setentrional da costa ocidental indiana e para o Mar Árábico só veio a reforçar a posição central de Goa, não só por estar mais próxima das praças e territórios adquiridos recentemente, mas também porque uma armada despachada daí para Ormuz chegava mais rapidamente ao Golfo Pérsico que uma enviada de Cochim, passando-se o mesmo com as expedidas para policiar o Estreito de Meca e o Mar Roxo. Tratava-se de uma dupla centralidade, porque a de natureza geográfica impôs e acarretou a de origem política. Para mais, Goa já possuía um estaleiro naval à data da sua tomada em 1510 e podia abastecer-se de matéria-prima no Concão para construir e reparar as naves do Estado, pelo que era a base naval ideal para abrigar e despachar as armadas. Goa, ao transformar-se na base naval por excelência do Estado da Índia, reforçou ainda mais a sua centralidade dado partirem daí as diversas armadas para policiarem os mares, transportarem corpos expedicionários e executarem toda a espécie de tarefas. Por volta de 1580, o anónimo autor do *Livro das cidades e fortalezas* oferecido para informar o novo soberano português Filipe I (r. 1580-1598) da extensão e do poder do seu recém-adquirido império asiático, explicitava que:

“E nella [Goa] residem continuamente os visoreis e gouernadores daquelle Estado [da Índia], por estar no mais commodo e opportuno lugar para della se poder mais facilmente socorrer a todas partes nos accidentes que se offerecem.

(...), e quasi todos [reis mouros e gentios] lhe pagão [ao Estado da Índia] pareas por respeito do comercio do mar de que os portugueses se tem feito senhores, pello muito poder que nelle tem de grossas armadas de nauios de remo, e d'alto-bordo, com que lhe impedem suas nauegações e comercios (...)”¹³¹

A Pax Lusitana então existente foi a época de apogeu do Estado da Índia e de Goa. O período de máxima expansão portuguesa na Ásia foi construída sobre o poder marítimo projectado pelos portugueses nos mares orientais. Mas isto saía caro em termos humanos e materiais, cujo limite era frequentemente ultrapassado, porque o número de dependentes do Estado sempre tendeu a aumentar com o tempo tal como o fizeram as despesas para manter um império marítimo tão vasto quanto disseminado. Por exemplo,

¹³⁰ Gogha, a 21° 41' N e 72° 16' E.

¹³¹ Francisco Paulo Mendes da Luz, “Livro das cidades, e fortalezas que a Coroa de Portugal tem nas partes da India, e das capitánias, e mais cargos que nelas ha, e da importancia delles” in *Studia*, n.º 6, Julho 1960, fl. 6. O itálico é nosso.

entre 22 de Maio de 1597 e 21 de Maio de 1600, o Estado da Índia gastou 54339\$960 em despesas relacionadas com as armadas e as embarcações que zarparam de Goa¹³². Para se ter uma ideia do número de homens e navios envolvidos veja-se o movimento registado num só ano, de 22 de Maio de 1597 a igual data do ano seguinte.

DESTINO DA ARMADA	NAVIOS	TRIPULANTES
Sul	2 galeões, 2 galés, 2 galeotas, 7 fustas	572 soldados, 700 marinheiros lascarins e forçados
Vigiar as naus do Reino	1 navio	44 marinheiros, 2 mocadões, 8 soldados
Ceilão	1 nau	
Norte	3 navios	56 soldados, 132 marinheiros
Malabar	3 galés, 1 galé escusa, 27 fustas, 5 sanguicéis, 1 manchua	1221 soldados, 135 lascarins, 1398 marinheiros, 530 forçados
Mangalor	Vários navios	
Ormuz	1 nau	20 soldados
Norte	10 fustas, 1 manchua	328 soldados, 488 marinheiros
Norte	1 navio	10 soldados
Cochim	1 galé	27 soldados, 90 forçados
Mombaça	1 galeota	22 soldados, 40 marinheiros
Pegu	1 sanguicel ①	
Canará	1 navio da pimenta	
Norte	2 sanguicéis	68 marinheiros
Cochim	1 navio	22 lascarins, 42 marinheiros
Socorro a Colombo ②		100 soldados, 19 degredados
Maluco	1 galeão	
Costa do Canará	15 navios ligeiros	
Coulão	1 navio	
Cananor ③	1 navio	85 soldados
Bercel ③	1 navio	30 soldados
Mangalor ③	1 navio	68 soldados

① oriundo do Pegu; ② levava socorro para Colombo; ③ levava soldados para invernares nessa fortaleza.

Fonte: Biblioteca Nacional de Portugal, Fundo Geral, código 1978, fls. 6-10.

¹³² 'Livro de várias receitas e despesas da cidade de Goa' in *Biblioteca Nacional de Portugal, Fundo Geral*, código 1978, fls. 6-10, 29-32, 57-61.

Um império marítimo tinha de possuir instituições vocacionadas para dar apoio à sua acção naval, essencial para manter abertas as linhas de comunicação e de comércio. Daí que a “Ribeira” se impusesse por todo o Estado da Índia como a instituição orgânica num império definido pelo mar. O conceito alargou-se eventualmente para passar a incluir armazéns para guardar peças sobressalentes, alimentos, armas e munições, as quais teriam de ser fundidas e fabricadas nas imediações. Da sua importância e peso em Goa falam os sucessivos orçamentos conhecidos e publicados, mas também a iconografia da época, a começar com a fantasiosa gravura aparecida em 1572 nas *Civitates Orbis Terrarum* de Georg Braun¹³³. Anos mais tarde surgiu outra gravura, desta vez mais concisa, a ilustrar o *Itinerário* de Jan Huygen van Linschoten, onde se mostra um longo complexo naval estendido ao longo das margens do Mandovi e que incluía a Ribeira Grande, o cais de Santa Catarina e a Ribeira das Galés. Não faltam sequer pormenores como barcos em construção e um elefante com o seu cornaca a arrastar um madeiro¹³⁴. São indubitavelmente obras europeias baseadas em testemunhos directos, mas o mesmo pode ser visto no trabalho de um artista indíático do primeiro quartel de Seiscentos, onde se revelam as duas Ribeiras à beira do Mandovi junto ao palácio do vice-rei¹³⁵. A emulação do modelo metropolitano é por demais evidente, o paço do vice-rei fica junto dos cais, armazéns e docas tal como o da Ribeira em Lisboa está na vizinhança da Ribeira das Naus, da alfândega e da Casa da Índia, e ambas cidades possuíam um Terreiro do Paço. No fundo, o vice-rei ou o governador do Estado da Índia era o representante de um rei que também actuava como mercador, algo patente na titulação régia desde 1499¹³⁶.

Goa, tal como a sua antecessora Cochim, não conseguia alimentar os seus residentes nem avitualhar as frotas, mas por boa fortuna a capital estava perto do Canará, um dos celeiros da costa ocidental indiana¹³⁷, o qual também abastecia todo o Malabar até Tanor¹³⁸. O Canará divide-se em duas regiões, Uttara Kannaḍa ao norte e Dakshina Kannaḍa ao sul, também conhecido como País Tuḷu [Tudu Nadu] por causa da língua aí falada. O Canará, à chegada dos portugueses, estava na órbita de Vijayanagara, tanto mais que a terceira então reinante, a Tuluva, era oriunda do País Tuḷu, embora a sua suserania distante fosse periodicamente reafirmada quando os tributos deixavam de ser pagos. Mesmo sob os Tuluva, Kṛishṇadeva Rāya viu-se obrigado a recuperar a região em

¹³³ Georg Braun, *Civitates Orbis Terrarum Cities of the World. Europe - Africa - Asia*, introdução de Lelio Paganini, Wigston (Leicester) Magna Books, 1990. estampa XXVIII.

¹³⁴ Jan Huygen van Linschoten, *Itinerário, viagem ou navegação de Jan Huygen van Linschoten para as Índias Orientais ou Portuguesas*, Gravuras e mapas, editado por Arie Pos e Rui Manuel Loureiro, Lisboa, C.N.C.D.P., 1997, estampa 6.

¹³⁵ Rui Carita, *O Livro de plantaforma das fortalezas da Índia da Biblioteca da Fortaleza de São Julião da Barra*, Lisboa, Ministério da Defesa Nacional/INAPA, 1999, fl. 81.

¹³⁶ Veja-se Luís Filipe F. R. Thomaz “L'idée impériale manuéline” in Jean Aubin, *La Découverte, le Portugal et l'Europe*, Paris, Fundação Calouste Gulbenkian/Centro Cultural Português, 1990, pp. 37-50.

¹³⁷ Kannaḍa, região na costa ocidental indiana entre a ilha de Angediva (14° 46' N e 74° 07' E) e o monte de Eli (12° 02' N e 75° 12' E), ao norte de Cananor.

¹³⁸ Tanur, porto malabar a 10° 58' N e 75° 51' E. A informação é dada por Tomé Pires, *A Suma Oriental...*, p. 184.

1522, mas esta voltou a autonomizar-se entre 1529 e 1576¹³⁹, pelo que Goa teve uma certa mão livre para a atrair para a sua esfera de influência.

Até 1565, Goa procurou aliciar e abastecer-se primordialmente na zona setentrional (Uttara Kannaḍa) mais próxima de si, avituilhando-se em Batalá, cujo monarca era um: “*jemtio canarim maior rey que o d’Onor e Garçopaa*” nas palavras de Tomé Pires¹⁴⁰. Um acordo assinado com o rei de Batecalá obrigava este a pagar páreas à Coroa portuguesa sob a forma de dois mil fardos de arroz corrente dito chambaçal desde 1509. Mas por volta de 1518 Duarte Barbosa queixava-se que: “*poco tempo pera ca as não pagam, antes nos fazem o dano que podem*”¹⁴¹. O dano provinha das presas feitas pelos piratas locais e não só na navegação que cruzava aquela costa, pelo que Goa se viu forçada a intervir pontualmente a fim de repor a segurança das rotas e a aproveitar as dificuldades políticas do momento para exigir o pagamento das páreas, incluindo as atrasadas, e obter acordos mais vantajosos. O contrato estabelecido pelo governador Garcia de Sá (1548) com a Rainha de Batalá em 1548 foi um desses exemplos¹⁴², mas o Estado da Índia sempre procurou diversificar as suas fontes de abastecimento, conforme mostra o acordo assinado pelo governador D. Estêvão da Gama (1540-1542) com a rainha de Garsopa em 1540¹⁴³, para o Estado receber anualmente dois mil fardos de arroz em Janeiro de cada ano. A ligação seria mais antiga, pois o contrato assinado previa a entrega imediata de oito mil fardos a preços antigos¹⁴⁴. O porto de escoamento era Onor¹⁴⁵, pertencente ao reino de Garsopa, cuja fachada litoral se estendia até à ilha de Angediva e também incluía Mirgeu¹⁴⁶.

A crise de 1565-1570 introduziu profundas alterações no relacionamento de Goa com o Canará, para lá do que significou no resto do Estado da Índia¹⁴⁷. A derrota de Vijayanagara na batalha de Talikota em 1565, com o consequente enfraquecimento do seu poder no Canará, já de si débil, apenas contribuiu para devolver a autonomia aos pequenos soberanos locais e abriu a região a uma maior intervenção do Estado da Índia. Goa procurava assegurar o abastecimento alimentar e obter a aquisição de pimenta. O actor da mudança decidida unilateralmente na Índia foi o vice-rei D. Antão de Noronha (1564-1568), quem contratou a particulares a compra de pimenta em Garsopa¹⁴⁸, entre os quais se contava o cristão-novo Álvaro Mendes, muito em contra da opinião do então

¹³⁹ Veja-se Burton Stein, *Vijayanagara*, Cambridge, Cambridge University Press, 1989, p. 53.

¹⁴⁰ Tomé Pires, *A Suma Oriental...*, p. 168.

¹⁴¹ Duarte Barbosa, *O Livro de...op. cit.*, vol. II, p. 43.

¹⁴² ‘Contrato entre o Estado da Índia e a Rainha de Batalá’ Goa, 17.09.1548 in Simão Botelho “Tombo do Estado da Índia” in Rodrigo José da Lima Felner, *Subsidios...op. cit.*, pp. 242-243.

¹⁴³ Gerusoppa, nome de uma localidade que deu nome a um reino, nas imediações de 14° 13’ N e 74° 40’ E.

¹⁴⁴ ‘Contrato entre o Estado da Índia e a Rainha de Garsopa’ Goa, 02.11.1540 in Simão Botelho “Tombo do Estado da Índia” in Rodrigo José da Lima Felner, *Subsidios...op. cit.*, pp. 257-258.

¹⁴⁵ Honavar, a 14° 16’ N e 74° 28’ E.

¹⁴⁶ Tomé Pires, *A Suma Oriental...*, p. 167. Mirgeu, hodiernamente Mirjan, a 14° 28’ N e 74° 25’ E.

¹⁴⁷ Para uma visão panorâmica do período veja-se Luís Filipe F. R. Thomaz “A crise 1565-1570 na história do Estado da Índia” in *Mare Liberum*, nº 9, Julho 1995, pp. 481-519.

¹⁴⁸ ‘Carta de D. Antão de Noronha para D. Sebastião’ Goa 17.12.1566 in *Arquivo Nacional da Torre do Tombo*, Corpo Cronológico, I-108-15.

regente, o cardeal-infante D. Henrique. O vice-rei viu-se obrigado a justificar a sua opção, em primeiro lugar, por uma questão de vizinhança: “*Primeiramente que esta pimenta do dito Reino de Canara se fazia nesta costa de Guoa até Conbia*”¹⁴⁹ *que era muito antes de chegar ao Reino de Cananor. E que estas terras do Canara dauão a dita pimenta e que procedendo este contracto podia daar cada ano carregua pera duas naos*”¹⁵⁰. O passo seguinte foi chegar a contratos políticos de abastecimento concluídos com os reinos locais, a começar por Garsopa, cuja rainha assinou em 1569 um acordo com o vice-rei D. Luís de Ataíde (1568-1571) mediante o qual vendia anualmente quinhentos candis de pimenta a vinte e cinco pardaus de ouro e quatro tangas o candil.¹⁵¹

Detalhes, sem dúvida, mas importantes para se perceber o que se passará de seguida. Goa começou a competir com Cochim pelo abastecimento de pimenta às naus do Reino a partir de 1565, mas também aproveitou o recuo de Vijayanagara no Canará para se introduzir numa região estratégica dado o seu papel de capital e de principal base naval do Estado da Índia. Em 1568 fortificou-se em Mangalor e em 1569 construiu duas novas fortalezas, em Onor e em Barcelor. Sublinhe-se como privilegiava ainda a zona norte (Uttara Kannaḍa) com os contratos da pimenta, embora procurasse controlar o comércio dito “pimenteiro”, na realidade o tráfico da piperácea feito fora das redes portuguesas, mediante a construção de fortalezas na metade meridional (Dakshina Kannaḍa). Disso dava já conta D. Antão em 1567 ao afirmar que: “*em se tirar esta pimenta do Canara per esta via se euita não a leuarem a Cambaya pera dahi yr ao Estreito de Meca, nem pera Ormuz pera dahi correr a Baçoraa, nem a outros lugares perjudiciaes*”¹⁵². Não passavam de quimeras, porque o comércio pimenteiro não desapareceu. Antes pelo contrário, a pressão e os preços políticos pagos pelos portugueses apenas contribuíram para aumentar o tráfico ilícito em direcção ao Golfo Pérsico¹⁵³. O porto concorrente de Goa neste campo era Dabul, situado no sultanado de Bijapur ao norte da capital, que apesar de destruído por volta de 1557 no decurso da guerra com Ebrâhim ‘Âdel Šâh I (r. 1535-1557)¹⁵⁴ recuperara em pouco tempo, pois em 1619 estimava-se que operavam a partir de lá vinte e sete navios a fazer três e quatro viagens por ano em direcção ao Golfo. Entre os participantes deste comércio havia portugueses, com destaque para os residentes em Chaul¹⁵⁵.

Uma última incursão no Canará, uma vez que a finais de Quinhentos se verificou outra mudança de monta. A metade sul (Dakshina Kannaḍa), ou seja o País Tuḷu, adquiriu maior protagonismo com a ascensão dos Naiques de Equeri [Ikkeri], cuja expansão

¹⁴⁹ Um curso fluvial a sul de Mangalor nas imediações de Kumbla, a 12° 35’ N e 74° 55’ E.

¹⁵⁰ ‘Carta de D. Antão de Noronha, prelados, fidalgos e mais pessoas da Índia para D. Sebastião’ Goa 03.09.1567 in *Arquivo Nacional da Torre do Tombo*, Corpo Cronológico, I-108-78. A citação encontra-se no fólio 2.

¹⁵¹ Artur Teodoro de Matos, *O orçamento do Estado da Índia 1571*, p. 88.

¹⁵² ‘Carta de D. Antão de Noronha, prelados, fidalgos e mais pessoas da Índia para D. Sebastião’ Goa 03.09.1567 in *Arquivo Nacional da Torre do Tombo*, Corpo Cronológico, I-108-78, fl. 2v.

¹⁵³ Anthony R. Disney, “Smugglers and Smuggling in the Western Half of the Estado da Índia in the Late Sixteenth and Early Seventeenth Centuries” in *Indica*, nº 26-1 & 2, Março-Setembro 1989, pp. 57-75.

¹⁵⁴ Diogo Couto, *Da Ásia*, VII, iv-1.

¹⁵⁵ ‘Carta de Lopo Álvares Pereira para Filipe II’ Goa 14.02.1619 in *Arquivo Histórico Ultramarino*, Índia, caixa 6, documento 32.

se fez mediante o domínio da costa (Tuḷu rājya) e do interior adjacente (Male rājya)¹⁵⁶, a que se somou a anexação posterior de Garsopa a norte. Os Naiques de Equeri tinham governado Barcelor e Mangalor sob os Tuluva, mas o declínio desta dinastia após 1565 deu-lhes rédea solta para talharem um estado. Um dos naiques, Venkatappa Nāyaka (r. 1592-1629), libertou-se completamente dos epígonos de Vijayanagara, por então estabelecidos em Chandragiri, para se tornar num vassalo de Bijapur, que à época era a principal potência do Decão¹⁵⁷. Venkatappa Nāyaka, ao dominar toda a extensão da costa, começou a exercer pressão sobre o Estado da Índia com consequências imediatas no abastecimento de pimenta e de arroz a Goa ao longo da década de 1620, o qual ficou em suspenso algumas vezes. O naique conhecia a dependência portuguesa do Canará e também queria lucrar com o comércio internacional feito pelos seus portos. A tentativa de reforçar o dispositivo militar com a construção do forte de São Miguel de Cambolim em 1630 e a interferência portuguesa na sucessão de Virabhadra Nāyaka (r.1629-1645) não conseguiram inverter a situação desfavorável ao Estado da Índia no Canará. No reinado de Śivappa Nāyaka (r. 1645-1660), a posição portuguesa ainda ficou mais frágil e o naique conquistou todas as fortalezas do Estado naquela costa. Goa, contudo, conseguiu recuperar o acesso ao seu celeiro canarim mediante a abertura de uma feitoria em Mangalor¹⁵⁸, a qual se manteve a funcionar mesmo após a anexação de Equeri por Hayder 'Ali Kān de Maiçur [Mysore] em 1763¹⁵⁹. Até lá a maior preocupação de Goa foi impedir que os Ya'āriba do Omā se estabelecessem no Canará e ameaçassem a sua principal fonte de abastecimento alimentar.

A longa exposição mostra a forma como Goa construiu a sua influência na Índia e no Índico desde 1510, ao tecer uma rede de rotas marítimas e de zonas de influência derivadas da sua posição enquanto capital do Estado. Repare-se como a centralidade política se traduziu na tentativa de concentrar as rotas comerciais oficiais na cidade, conforme se pode ver no *Livro das cidades e fortalezas* (1580). A obra em apreço, mais do que um relatório detalhado oferecido a Filipe I, reflecte a realidade imperial pós-crise de 1565-1570, um lustro marcante que deu origem a um renovado Estado da Índia cujas características adquiridas então durariam até por volta de 1635. Assinale-se ainda, para efeitos de elucidação, como a ameaça feita contra o Estado da Índia entre 1565 e 1570 apesar de ser global foi protagonizada simultaneamente por diversos actores regionais, como o Nizamuxá em Chaul, o Idalxá em Goa e o Samorim no Malabar entre outros, que se coligaram numa confluência de interesses anti-portugueses, e não por um único actor à escala da Ásia.

¹⁵⁶ Burton Stein, *Vijayanagara*, p. 123.

¹⁵⁷ B. S. Shastri, *Goa-Kannara Portuguese Relations 1498-1763*, Nova Delhi, Concept Publishing Company, 2000, pp. 111-112.

¹⁵⁸ Cujá manutenção era positiva ca. 1688 no montante de 2784 xerafins três tangas e 40 réis (835\$420); cf. 'Rellaçam do que rende a Sua Magestade em cada anno as praças e terraz que tem na Jndia e dos pagamentos ordinarios e despezas assentadaz nella' in *Arquivo Nacional da Torre do Tombo*, Miscelâneas Manuscritas do Convento de Nossa Senhora da Graça de Lisboa, caixa 6, 3.º E, fl.276.

¹⁵⁹ B. S. Shastri, *Goa-Kannara ...op. cit.*, pp. 111-253.

Goa parecia emergir triunfante das provas por que passou durante esse quinquénio, nomeadamente o assédio sofrido em 1570, mesmo se no ano seguinte enfrentou um ataque à sua centralidade, quando D. Sebastião tentou dividir o Estado da Índia em três governos separados: Moçambique, Goa e Malaca¹⁶⁰. A medida fracassou porque Goa a boicotou activamente, pese a oposição ter custado o governo a D. António de Noronha (1571-1573)¹⁶¹. O interessante da divisão proposta e jamais concretizada, estava na área jurisdicional atribuída ao governo goês, a qual ia do cabo Guardafui até ao Ceilão, o que na prática equivalia ao reconhecimento efectivo e oficial da sua área de acção e aos laços políticos, mas também económicos, que a capital tinha vindo a estabelecer aí desde 1510.

Conforme se viu, a capital estabeleceu uma hierarquia de centros ao longo da costa ocidental indiana em função das suas necessidades e das políticas delineadas pelo seu governo, embora a sua aplicação fosse mais aparente que real. O Canará, porque vizinho, dividido e fraco, estava na sua órbita e assim se manteria até à década de 1620. Mas o Norte escapava ao seu controlo porque detinha redes próprias em concorrência com as goesas e por ser cada vez mais sugado pela força centrípeta de Surrate,¹⁶² o porto guzerate que tinha sucedido a Cambaia. Aí, no Norte, entraram em cena novos protagonistas, os mogores, quando Akbar (r. 1556-1605) conquistou o Guzerate em 1572-73 e se avizinhou perigosamente das praças portuguesas de Diu e Damão. A situação foi resolvida com um acordo mediante o qual se permitiu o envio anual de uma grande nau mogol em direcção ao porto de Meca, Judá¹⁶³, um subterfúgio legal para mascarar uma linha comercial dirigida a uma zona proibida e sem pagar direitos. Desde então o Estado da Índia sempre temeu o expansionismo mogol e procurou travá-lo sempre que pôde, sem grandes efeitos práticos. A dependência de têxteis guzerates para alimentar as suas redes comerciais portuguesas contribuiu para fragilizar a posição negocial do Estado. A ausência por então de uma marinha mogol era enganadora para a potência marítima, conforme os portugueses se aperceberam no confronto mantido entre 1613 e 1615 com Jahângir (r.1605-1627), quando o imperador mogol lhes fechou os portos guzerates e deixou Goa sem a sua tradicional fonte de têxteis. As pazes assinadas em 1615 mostravam como uma potência terrestre podia pôr de joelhos um império comercial marítimo como o Estado da Índia mediante o encerramento dos seus portos¹⁶⁴.

A mesma ilusão de efeito do poderio naval sobre um império terrestre repetiu-se mais tarde, porque também afectou os ingleses. Em 1688, o governador de Bombaim Sir Josiah Child alterou a tradicional política de penetração comercial pacífica da East India Company a favor de uma linha mais beligerante, a qual reivindicava o reconhecimento pelo império mogol do direito da companhia comerciar como uma entidade soberana,

¹⁶⁰ Diogo do Couto, *Da Ásia*, IX, capítulo i.

¹⁶¹ Diogo do Couto, *Da Ásia*, IX, capítulos xi xvi.

¹⁶² Surat, a 21° 10' N e 72° 50' E.

¹⁶³ Jidda, no Mar Roxo, a 21° 32' N e 39° 10' E.

¹⁶⁴ 'Capítulos das pazes entre Jahângir e o Estado da Índia' Cambaia 07.07.1615 in Júlio Firmino Júdice Biker, *Colecção de tratados e concertos de pazes que o Estado da Índia portuguesa fez com os reis e senhores com quem teve relações nas partes da Ásia e África Oriental desde o princípio da conquista até ao fim do século XVIII*, (reimpressão da edição de 1881), vol. I, Nova Delhi, Asian Educational Services, 1995, pp. 189-192.

pelo que podia fortificar os seus estabelecimentos, nomeadamente os do Bengala. No decurso da guerra anglo-mogol (1688-1690), a companhia foi expulsa do Bengala e a ilha de Bombaim foi ocupada pelos Sídís. Findo o conflito em 1690, a East India Company viu-se obrigada a pagar uma elevada indemnização se quis voltar a comerciar no império mogol¹⁶⁵.

Mas voltemos a Goa e ao controlo que exerceu enquanto empório sobre o resto do Estado da Índia. O Malabar também fugia ao controlo goês e Cochim continuou a ser um porto alternativo para a aquisição da pimenta, pese o facto do Canará ser o principal mercado de aquisição da piperácea durante a primeira metade de Seiscentos e talvez já o fosse no último quartel de Quinhentos¹⁶⁶. Os outros grandes centros oficiais como Ormuz, Malaca e mesmo até um certo ponto Moçambique, detinham nichos próprios cujas redes se subtraíam às de Goa. Já para não falar de Macau, a qual talhara para si todo um mundo comercial à revelia da capital, apesar do capitão-mor da viagem do Japão partir oficialmente de Goa¹⁶⁷. Na verdade, a rota aberta para o Extremo-Oriente a partir de 1550 e que se transformou na mais apetecida pelo investimento privado, quer o do Estado quer o do Reino, era a prova viva como o empório goês não conseguia controlar tudo, nem inclusive implementar a proibição de Macau comunicar directamente com Manila, e daí passassem para o continente americano¹⁶⁸. Assinale-se como esta rota prosseguia até Sevilha e daí passava a Lisboa, funcionando também no sentido contrário, concorrendo comercialmente com a Rota do Cabo portuguesa. A situação macaense só se alterou substancialmente quando o bloqueio holandês no Estreito de Malaca tolheu a sua navegação em direcção à Índia, ao que se somou o fim do acesso ao mercado japonês em 1639 e o fim da sua ligação privilegiada com Manila após a Restauração portuguesa de 1640. Depois desta data Macau viu-se obrigada a procurar novas alternativas, as quais voltavam a não passar por Goa¹⁶⁹.

Havia ainda todo um mundo a viver e a traficar fora do controlo de Goa, o chamado “império da sombra” para usar a expressão cunhada por George Winíus, que existia na sua contracosta. Criados no princípio do século XVI, os estabelecimentos informais portugueses prosperaram primeiro na Costa da Pescaria para posteriormente se espalharem um pouco por todo o Golfo de Bengala. Ao longo da sua existência quase nunca estiveram alinhados com a política oficial do Estado da Índia.¹⁷⁰ *Primor e honra da vida soldadesca* fornece uma imagem da dispersão da presença lusitana e dos seus descendentes

¹⁶⁵ K. N. Chaudhuri, *The Trading World of Asia and the English East India Company 1660-1760*, Cambridge, Cambridge University Press, 1978, pp. 111-118.

¹⁶⁶ João Teles e Cunha, *Economia de um império...op. cit.*, pp. 458-463.

¹⁶⁷ Francisco Paulo Mendes da Luz “Livro das cidades, e fortalezas ...op. cit.” in *Studia*, n.º 6, Julho 1960, fls. 93v-97.

¹⁶⁸ Veja-se inter alia James C. Boyajian, *Portuguese trade in Asia under the Habsburgs, 1580-1640*, Baltimore/Londres, The Johns Hopkins University Press, 1993.

¹⁶⁹ Veja-se inter alia Charles Ralph Boxer, *The Great Ship from Amacón*, (2.ª edição), Macau, Instituto Cultural de Macau/Centro de Estudos Marítimos de Macau, 1988; George Bryan de Souza, *A sobrevivência do Império: os portugueses na China (1630-1754)*, Lisboa, Dom Quixote, 1991.

¹⁷⁰ Veja-se inter alia Sanjay Subrahmanyam, *Comércio e conflito: a presença portuguesa no Golfo de Bengala: 1500-1700*, Lisboa, Edições 70, 1994; S. Jeyaseela Stephen, *Portuguese in the Tamil Coast. Historical Explorations in Commerce and Culture 1507-1749*, Pondicherry, Navajothi Publishing House, 1998.

por ambas margens do Golfo de Bengala no último quartel de Quinhentos, informando quantos portugueses aí residiam e se a comunidade estava florescente ou se declinara. Repare-se como o seu autor movido pela crença que os seus compatriotas católicos não deviam viver sob o domínio de um rei infiel, se insurgiu contra a sua presença em Masulipatão¹⁷¹ tudo porque o sultão do Achém adquiria aí materiais estratégicos e acrescentou: “*nunca faltam portugueses que vão a ele, nem menos faltou quem pedisse capitão deste bandel; e o pior é que lho deram*”¹⁷².

Tal não significou que Goa não prestasse atenção aos acontecimentos nos estabelecimentos do Golfo de Bengala no século XVII, especialmente após o Pegu ter conquistado o Sirião¹⁷³ em 1613¹⁷⁴. Por então o interesse passava pela defesa da presença portuguesa, fosse esta oficial ou informal, de qualquer ataque, procurando enquadrar as comunidades aí residentes numa estrutura oficial ou oficiosa, conforme ocorreu em 1620 com a nomeação de Diogo de Melo de Castro para a capitania de Meliapor e o cargo de capitão-geral da Costa do Coromandel¹⁷⁵. Por essa altura, os portugueses viam-se acossados por todos os lados, já que Šāh Jahān (r. 1627-1666) tomou Hugli e deportou os seus residentes em 1632¹⁷⁶. Mas a maior pressão e concorrência sentido pelos estabelecimentos portugueses no Golfo de Bengala provinha da companhia holandesa das Índias Orientais, cuja mão esteve por detrás da sua expulsão de São Tomé de Meliapor em 1662, mesmo se o mandante da acção tivesse sido o monarca de Golconda Abdullāh Kōṭb Šāh¹⁷⁷. A maioria dos seus habitantes abrigou-se na vizinha feitoria inglesa de Madraspatão, cuja crescente influência económica não permitiu a recuperação de Meliapor após Abū l-Hasan Kōṭb Šāh (r. 1672-1687) a ter devolvido aos portugueses em 1686, um ano antes do seu reino ser anexado pelos mogóis (1687)¹⁷⁸. Apesar de tudo, a antiga desconfiança de Goa face aos centros informais persistiu, porque em 1695 o vice-rei conde de Vila Verde ainda se lhes referia nos seguintes termos: “*os portugueses que aly assistem [Meliapor] são muy poucos, e homes fugitivos ao serviço de Vossa Magestade de quem se não pode fiar couza algũa*”¹⁷⁹.

¹⁷¹ Machilipatnam, a 16° 10' N e 81° 08' E.

¹⁷² *Primor e honra ... op. cit.*, parte III, capítulos VIII-X, pp.202-213.

¹⁷³ Modernamente Thanlyin em Myanmar (Birmânia) a 16° 44' N e 96° 15' E.

¹⁷⁴ Sanjay Subrahmanyam, *O império asiático português, 1500-1700. Uma história política e económica*, Lisboa, Difel, 1995, p. 218.

¹⁷⁵ Luciano Ribeiro, *Registo da Casa da Índia*, vol. I, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1954, §2060, p. 482.

¹⁷⁶ Hugli, cidade no Bengala a 22° 55' N e 88° 24' E. Segundo o cronista de Šāh Jahān, 'Abdu-l Ḥamīd Lāhōrī no seu Pādšāhnāma, o número de cristãos deportados atingiu os quatro mil e quatrocentos, pelo que devia incluir descendentes e assimilados; cf. Henry Miers Elliot, *Shah Jahan*, Lahore, Sh. Mubarak Ali, 1875, pp. 34-38.

¹⁷⁷ 'Carta de António de Melo de Castro para D. Afonso VI' Goa 14.01.1664 in Panduronga S. S. Pissurlencar, *Assentos... op. cit.*, vol. IV, pp. 528-529. Meliapor, ou Mylapore nos mapas actuais, é um subúrbio de Chennai, a antiga Madrastra, conhecida como Madraspatão à época. Meliapor está a 13° 02' N e 80° 16' E.

¹⁷⁸ 'Formão do rei de Golconda para os portugueses povoarem Meliapor' s/l 18.12.1686; 'Carta de D. Rodrigo da Costa para D. Pedro II' Goa 23.01.1689 in Panduronga S. S. Pissurlencar, *Assentos... op. cit.*, vol. IV, pp. 572 e 576-577 respectivamente.

¹⁷⁹ 'Carta do conde de Vila Verde para D. Pedro II' Goa 10.12.1695 in idem, *ibidem*, pp. 579-580.

Por paradoxal que possa parecer, a maior ameaça à posição central de Goa viria da terra, de Ceilão, e não dos tradicionais inimigos do Decão. O mencionando envolvimento do Estado em assuntos singaleses evoluiu no sentido de um maior envolvimento terrestre após o ocaso de Sitavaka em 1594. A atracção, contudo, era anterior, pois por volta de 1565 o primeiro *Soldado Prático* de Diogo do Couto incluía a conquista da ilha na discussão de qual das três grandes empresas o Estado da Índia devia empreender em primeiro lugar, sendo a tomada de Baçora e o Achém as outras duas¹⁸⁰. Embora o guerreiro veterano nunca se pronunciasse claramente para que lado pendia a sua decisão, criticou a forma como a guerra era conduzida em Ceilão e os efeitos que daí resultavam na economia da Índia¹⁸¹. Repare-se como volvido cerca de meio século, por volta de 1611 quando Couto terminou a segunda versão do seu *Soldado Prático*, os dilemas estratégicos do Estado apenas tinham mudado parcialmente, uma vez que o Ceilão e o Achém continuavam no cerne das suas preocupações, às quais o cronista adicionou a conquista das minas do Monomotapa, de resto a opção aconselhada por si face às outras duas¹⁸².

Assinale-se ainda como a deriva para a conquista terrestre se aprofundou ao longo da segunda metade de Quinhentos e no princípio de Seiscentos¹⁸³, naquilo que é o corolário lógico de um império marítimo para alguns cultores da literatura dita reformista que por então se praticava entre indiáticos como Diogo do Couto entre outros nomes. Note-se igualmente o fascínio pelo modelo da expansão castelhana caracterizada por uma ocupação territorial e baseada na riqueza proveniente da exploração mineira, algo que Couto tinha em mente¹⁸⁴. Mas isto também era fruto da influência de um certo ideário mercantilista próprio da época, o qual via na posse de minas de metais preciosos um esteio de riqueza para qualquer país. Contudo, aqui cabe deixar registado a perenidade deste modelo durante o Antigo Regime, por ter sido continuamente cultivado e glosado até à exaustão, e pelo que a sua execução implicava em termos de ocupação social dos grupos privilegiados em Portugal.

Se Goa era para Couto o centro imperial português na Ásia por excelência, um seu contemporâneo, Francisco Rodrigues da Silveira, tinha uma opinião diferente. Soldado experimentado e veterano de campanhas desenroladas no Golfo Pérsico, no Malabar e em Ceilão, Silveira advogou claramente pela transformação da ilha no centro do poder português na Ásia, deslocando-se inclusive a residência do vice-rei e assim a capitalidade, porque:

(...) por a fertilidade da terra ser grande, e não faltar nella madeira e mineyraes de ferro, azeiro, latão, inxofre, salitre, e tudo o mais que fosse necessário pera fâbrica das armadas,

¹⁸⁰ Diogo do Couto, *O primeiro Soldado Prático*, pp. 469-475. Achém é o sultanado que fica na extremidade norte da ilha de Samatra com capital na cidade homónima, hoje Banda Aceh, a 5° 33' N e 95° 19' E.

¹⁸¹ Idem, *ibidem*, pp. 476-486.

¹⁸² Diogo do Couto, *O Soldado Prático*, edição, prefácio e notas de Manuel Rodrigues Lapa, Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1980, pp. 195-204.

¹⁸³ Incluindo a do Achém; veja-se Jorge Manuel dos Santos Alves e Pierre-Yves Manguin, *O Roteiro das Cousas do Achem de D. João Ribeiro Gaio: um olhar português sobre o Norte de Samatra em finais do século XVI*, Lisboa, C.N.C.D.P., 1997.

¹⁸⁴ Diogo do Couto, *O Soldado Prático*, p. 200.

*com bons portos em que se recolhessem. (...), e estar situada em meo de Malaca e Ormuz, que são os dous pollos sobre que se volve toda a máquina do trato e comércio de todas as mercadorias que pello mar do Oriente se trasfegam, e ella em sy estar posta em modo que parece aver-se apartado do continente da outra terra pera senhorear o comércio destes dous mares.”*¹⁸⁵

Sublinhe-se como para Silveira o Estado da Índia era e seria basicamente marítimo, porque a conquista de Ceilão providenciaria o Estado com uma base naval insular livre de qualquer ingerência de soberanos locais, ao contrário do ocorrido na costa ocidental indiana. A ideia de uma base insular alternativa à Índia não era nova, uma vez que antes da conquista de Goa em 1510 já houvera projectos semelhantes, como o ideado por volta de 1506 para fazer da ilha de São Lourenço [Madagáscar] o vergel de todas as especiarias orientais e a vizinha Sofala na nova “Mina”¹⁸⁶, cortando assim o tempo de viagem e o montante de capital investido na empresa indiana. A realidade botânica malgaxe e o montante da produção aurífera moçambicana inviabilizaram o desígnio, embora a ideia de exploração das putativas riquezas mineiras do Monomotapa continuasse viva por muito tempo como se comprova com Diogo do Couto entre outros.

Para Silveira, que escrevia no princípio do século XVII, o objectivo continuava a ser o controlo do tráfico comercial, mas ao deslocar o coração do império português na Ásia para o Ceilão, o soldado veterano reconhecia implicitamente que o seu centro de gravidade efectivo tinha deslizado da Índia para o Sul, ou seja para Malaca, o mundo malaio-indonésio e o Extremo Oriente. Residia aí o mundo mercantil português mais vivaz e activo que convinha captar e proteger, especialmente dos recém-chegados holandeses (1595) que se começavam a implantar em Samatra, Java, lançavam expedições em direcção ao Maluco [Maluku] e introduziam a inovação institucional de uma companhia por acções para explorar o comércio asiático em regime de monopólio e com representação soberana por concessão dos Estados Gerais em 1602¹⁸⁷. De resto o próprio movimento da Carreira da Índia deste período parece corroborar o desenho estratégico de Silveira, já que se conhecem várias viagens feitas em direitura para Malaca desde o último quartel do século XVI (1576, 1578, 1581-87, 1591, 1604-05, 1611, 1613 e 1627), embora as razões subjacentes a esta navegação fossem mais complexas e se inserissem dentro de uma lógica regional¹⁸⁸. Por este e outros motivos, o vice-rei D. Martim Afonso de Castro (1605-1607) passou pessoalmente às partes do Sul com uma armada de alto-bordo a fim de combater a ameaça holandesa e a defender os interesses comerciais portugueses em

¹⁸⁵ Francisco Rodrigo da Silveira, *Reformação da milícia e governo...op. cit.*, p. 220. O itálico é nosso.

¹⁸⁶ Luís Filipe F. R. Thomaz “La découverte de Madagascar par les Portugais au XVI^e siècle” in *Archipel*, n.º 78, 2009, pp. 153-180.

¹⁸⁷ Veja-se inter alia Jonathan I. Israel, *Dutch Primacy in World Trade 1585-1740*, Oxford, Clarendon Press, 1991, pp. 67-73; Femme S. Gaastra, *The Dutch East India Company. Expansion and Decline*, Zutphen, Walburg Pers, 2003, pp. 17-23.

¹⁸⁸ Manuel Lobato “A Carreira da Índia e a variante de Malaca (1504-1641)” in Artur Teodoro de Matos e Luís Filipe F. R. Thomaz, *A Carreira da Índia e as rotas dos Estreitos. Actas do VIII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*, Angra do Heroísmo, C.N.C.D.P./ Fundação Oriente/ S.R.S.S.S., 1998, pp. 343-376.

1606. Pese ter tido um começo auspicioso, a expedição acabou mal depois de a armada ter sido dividida, com a destruição da esquadra que ficou no Estreito de Malaca¹⁸⁹.

Quanto ao Ceilão, os projectos portugueses traduziram-se num envolvimento prolongado e numa guerra de atrito com o Reino de Candi que os esgotou militar, humana e financeiramente. O conflito bélico só em 1658 terminou, com a consequente expulsão e deportação dos portugueses mediante a proverbial ajuda holandesa. Mas a ideia de fazer da ilha o centro do império português no Oriente continuou viva, porque em 1685 um veterano das guerras singalesas chamado João Ribeiro ainda defendia que o grande erro estratégico do Estado da Índia tinha sido não abandonar todas as possessões indianas em troca da ocupação de Ceilão¹⁹⁰.

IV

De volta a Goa como ponto de partida. A cidade e o seu ancoradouro cresceram desde 1510 para se tornarem no empório português por excelência na Ásia mau grado as fragilidades, rivalidades e mudanças políticas verificadas desde então. A sua centralidade e a sua capitalidade valeram-lhe para superar as ameaças colocadas por novos centros concorrentes a finais de Quinhentos. O peso burocrático e institucional ganho por Goa ao longo do século XVI inviabilizavam qualquer mudança, conforme ficou provado com o fracassado plano reformista de D. Sebastião de dividir o Estado da Índia em três regiões em 1571-73. Embora o centro de gravidade económica e o bulício da vida mercantil se tenham deslocado para outras paragens, o peso da economia oficial e o ascendente de Goa nesta permitiu à capital manter a sua influência no âmbito do império asiático português.

Todavia, a economia goesa não girou apenas em torno do Estado e da Coroa, porque o mercado goês deteve sectores importantes da actividade comercial privada, a exemplo do comércio das pedras preciosas, das pérolas e de jóias. Embora estas tenha sido traficadas desde o início da presença portuguesa na Índia¹⁹¹, o volume transaccionado disparou na segunda metade da centúria quinhentista e Goa transformou-se talvez no mais importante mercado consumidor e distribuidor no contexto indiano e mesmo com projecção mundial. Por volta de 1563, Garcia da Orta referiu-se ao tráfico de diamantes ditos “roca velha” feito pelos guzerates entre o mercado primário de Lispor nas terras do Madre Maluco [‘Imād ol-Molk] e Goa antes de rumarem a Vijayanagar, o fim do circuito¹⁹². Mas por essa altura, os goeses eram já actores de corpo inteiro em todo o processo,

¹⁸⁹ Manuel de Faria e Sousa, *Ásia Portuguesa*, vol. V, Porto, Livraria Civilização - Editora, 1947, pp. 271-273.

¹⁹⁰ P. E. Pieris, *Ribeiro's History of Ceilão with a Summary of de Barros, de Couto, Antonio Bocarro and the Documentos Remettidos, with the Parangi Hatane and Kostantinu Hatane*, Colombo, The Colombo Apothecaries Co. Ltd. Printers, 1909, pp. 405-408.

¹⁹¹ Artur Teodoro de Matos “Some aspects of the Portuguese trade in the Malabar coast: Cochin and the «Mercadorias meudas» (1506-1508)” in *Indica*, vol. 26, 1989, pp. 93-102.

¹⁹² Garcia da Orta, *Colóquios do Simples e drogas da Índia*, editado pelo conde de Ficalho, (reimpressão da edição de 1891), vol. II, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1987, p. 198.

pois ainda durante o reinado de D. Sebastião (1557-1578) um certo Álvaro Mendes, quicá o contratador da pimenta homónimo, arrendara a mina de Marmur situada em terras de Golconda que ficou conhecida desde então como a “mina dos portugueses”, porque o nome persistia em 1611 quando o flamengo Jacques de Coutre passou por lá¹⁹³. Pelos nomes envolvidos percebe-se que o tráfico andava nas mãos de cristãos-novos e de estrangeiros, com destaque para aqueles, e assim permaneceu. Na segunda metade de Quinhentos o investimento privado virou-se decisivamente para a pedraria e as pérolas, a par de têxteis cujos circuitos de aquisição na Índia corriam juntos, sendo aquelas exportadas para a Europa com lucros na casa dos 200% e 300%¹⁹⁴, com a vantagem de poderem ser escamoteadas e assim não pagarem direitos de entrada na Casa da Índia em Lisboa. Temos uma pálida imagem da amplidão deste tráfico graças ao rol da fazenda recuperada da nau capitânia Nossa Senhora da Luz naufragada no Faial em 1615, com o inventário da carga salvada a preencher 94 fólhos¹⁹⁵.

Goa continuou a deter uma parte importante do escoamento do mercado indiano de pedras preciosas, mesmo após a entrada em cena de novos competidores e da mudança do centro de lapidação de Antuérpia para Amsterdão. Em 1680-81, por exemplo, o médico inglês John Fryer ainda reputava Goa como sendo o maior mercado indiano para diamantes pequenos, cujo tráfico estava na mão de dois cristãos-novos, os irmãos Martins¹⁹⁶. Um decénio mais tarde, o francês Georges Roques referia como o comércio de diamantes ainda passava por Goa, embora os investidores fossem os judeus de Amsterdão, que pela via portuguesa contornavam as restrições da companhia holandesa das Índias Orientais¹⁹⁷. Há constância deste tipo de ligação nos negócios feitos por André da Paz, estabelecido em Amsterdão, com intermediários lisboetas como João Pereira do Lago, um accionista da Companhia Geral do Comércio da Índia, e os dois irmãos Meira Homem a finais da década de 1690¹⁹⁸. Quando as minas do Brasil estavam em plena laboração volvido meio século, em 1753, o tráfico de diamantes pela Carreira da Índia, portanto via Goa, ainda era suficientemente quantioso para a Coroa adiar por quatro meses a aplicação de nova legislação referente à sua comercialização sob monopólio em solo português a fim de garantir o escoamento das pedras indianas¹⁹⁹.

¹⁹³ Jacques de Coutre, *Andanzas asiáticas*, editado por Eddy Stolz, B. Teensma e J. Weberkmoes, Madrid, Historia 16, 1990, pp. 262-263.

¹⁹⁴ Vitorino Magalhães Godinho, *Os descobrimentos e a economia mundial*, (2.ª edição), vol. III, Lisboa, Editorial Presença, 1987, p. 77.

¹⁹⁵ ‘Inventários da fazenda salvada da nau Nossa Senhora da Luz’ Horta 20.02.1616 in *Arquivo dos Açores*, (2.ª série), vol. I, editado por Mário Viana, Ponta Delgada, Direcção Regional da Cultura/Centro de Estudos Gaspar Frutuoso, 1999, pp. 45-152.

¹⁹⁶ John Fryer, *A New Account of East India and Persia being Nine Years’ Travels 1672-1681*, editado por William Crooke, (reimpressão da edição da Hakluyt Society de 1912), vol. II, Milwood (Nova Iorque), Kraus Reprint, 1967, pp. 25, 87.

¹⁹⁷ Georges Roques, *La manière de négocier aux Indes 1676-1691. La compagnie des Indes et l’art du commerce*, editado por Valérie Béristan, Paris, EFEO/Maisonneuve & Larose, 1996, pp. 158-159.

¹⁹⁸ Luís Crespo Fabião “Subsídios para a história dos chamados «judeus portugueses» na indústria dos diamantes de Amsterdão nos séculos XVII e XVIII” in *Revista da Faculdade de Letras*, Lisboa, III série, n.º 15, 1973, pp. 494-497.

¹⁹⁹ João Teles e Cunha, “3. Economia e Finanças a) A rede económica do Estado da Índia...”, *op. cit.*, p. 334.

Goa aparece assim como um empório cujo peso no Estado da Índia e na Ásia derivava do facto de ser a capital, e cujo verdadeiro carácter sempre foi o de ser uma plataforma de trânsito entre vários mercados no Oriente e na Europa. Na prática, a cidade e o seu porto não possuíam atrás de si uma região produtora de matérias-primas, nem de produtos agrícolas, nem de bens manufacturados, pelo que dependia do poderio naval e comercial português para manter a posição central entretanto adquirida. Mas Goa atingira o limite de crescimento tendo em conta as características do império português e a sua capacidade de financiamento finais do século XVI, porque as suas linhas comerciais estavam demasiado estendidas e a crescente violência marítima, cuja tendência a aumentar não cessou de progredir nos dois séculos seguintes, começou a causar danos irreparáveis à sua navegação. O sinal dos novos tempos pode ser visto na proibição de construir novas fortalezas e adquirir mais territórios ordenadas por Filipe I cerca de 1590, a fim de estancar os gastos para o erário indiano já sobrecarregado de despesas. A medida caiu em saco roto, pois há notícia de se edificarem novas fortalezas e de se incorporarem novos territórios após essa data, com o consequente crescimento da despesa. Se as receitas do Estado da Índia superaram os gastos até 1635, com altos e baixos, estes registaram uma subida de 72,55% face aos valores nominais registados desde 1581²⁰⁰.

A realidade, contudo, mostrava uma face mais negra, pois a Fazenda goesa não conseguia gerar rendimento suficiente para pagar todo o sistema naval e militar estabelecido na capital, o qual era cada vez mais usado para fazer face às diversas ameaças enfrentadas pelo Estado da Índia um pouco por toda a sua extensa geografia. A Coroa resolver organizar uma venda geral de cargos do Estado para arranjar os fundos necessários em 1615, mas receita foi inferior ao esperado, pelo que o modelo não voltou a ser aplicado²⁰¹. A falta de dinheiro obrigou a Coroa a enviar quantias substanciais a partir de 1622 para Goa pagar as despesas extraordinárias acumuladas nos últimos anos em virtude de gastos navais e militares. O envio de fundos do Reino prosseguiu até 1635 sob o conceito de “Dinheiro de Socorro”, cujo montante global atingiu os 568908\$238²⁰². A ideia arrefecida em Portugal que o Estado da Índia gerava rendimento suficiente para se sustentar tinha acabado para sempre.

Goa via somar-se outro problema de monta no último decénio de Quinhentos, a baixa operacionalidade da Carreira da Índia, para além de possuir rotas comerciais estendidas até ao limite, das suas redes mercantis se erodirem por acção de competidores e de rivais asiáticos e europeus, e da sua dificuldade em financiar as suas crescentes despesas. A cidade era um empório indiano e asiático de certa magnitude, mas nunca ao nível de Surrate por exemplo. O factor determinante no sucesso goês residia sempre a jusante, ou seja na capacidade de Lisboa actuar como o principal centro distribuidor de mercadorias asiáticas na Europa. Parte considerável da boa fortuna de Goa ficou sempre dependente

²⁰⁰ João Teles e Cunha, *A economia de um império...op. cit.*, p. 322.

²⁰¹ ‘Carta de Pedro da Silva para Filipe III’ Goa 06.03.1637 in *Arquivo Nacional da Torre do Tombo*, Documentos remetidos da Índia ou Livros das Monções, código 37, fls. 507-508; ‘Contabilidade da Venda Geral de 1615’ s/l [Goa], s/d [1637] in *Arquivo Nacional da Torre do Tombo*, Documentos remetidos da Índia ou Livros das Monções, código 38, fls. 334-345.

²⁰² João Teles e Cunha, *A economia de um império...op. cit.*, p. 344.

do comportamento da Rota do Cabo, da qual também dependia a saúde comercial da sua rival malabar Cochim até 1662.

A CARREIRA DA ÍNDIA E AS CARGAS DE PIMENTA, 1500-1619

Decénios	Viagem de ida		Torna-viagem		Média	
	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Navios /ano	Pimenta /década
1500-09	152	124	80	67	6,7	18,825
1510-19	98	85	54	54	5,4	29,866
1520-29	84	62	25	23	2,3	18,102
1530-39	85	81	51	41	4,1	24,000
1540-49	65	57	43	41	4,1	24,000
1550-59	56	51	39	30	3	17,100
1560-60	49	46	37	30	3	17,100
1570-79	51	50	42	38	3,8	19,500
1580-89	54	45	43	34	3,4	20,800
1590-99	52	37	36	21	2,1	9,300
1600-09	85	48	39	30	3	---
1610-19	54	42	26	24	2,4	8,290

A média de navios/ano apenas diz respeito à torna-viagem. Os quantitativos da pimenta estão expressos em quintais. Os totais que vão de 1500 a 1529 são reconstruções provisórias, uma vez que a média para a década de 1520 deve ser maior.

Fonte: C. H. H. Wake, "The Changing Pattern of Europe's Pepper and Spice Imports, ca. 1400-1700", in *Journal of European Economic History*, vol. 8 (2), 1979, pp. 361-403; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *As Armadas da Índia, 1497-1835*, Lisboa, C.N.C.D.P., 2002, pp. 67-70.

Não interessa analisar aqui em detalhe a exploração comercial da Carreira da Índia, bastando indicar como é visível a mudança ocorrida a partir de 1590²⁰³. Assinale-se, ainda, que a anterior modificação na Rota do Cabo, verificada a meados do século XVI, coincidiu com a deslocação do investimento privado das especiarias para os têxteis e as pedras preciosas. Lisboa passou a sofrer da concorrência movida por outros centros europeus no tocante à venda de especiarias, especialmente a pimenta desde a segunda

²⁰³ Para uma visão panorâmica veja-se Vitorino Magalhães Godinho, *Os descobrimentos...op. cit.*, vol. III, pp. 43-79.

metade de Quinhentos e mesmo antes, com a consequente quebra de receitas. Onde a Coroa ter recorrido à contratação na Carreira e na compra de especiarias na Ásia a partir de 1555 como forma de superar a crise, dentro de uma lógica que ditou a segmentação das diversas operações (compras, distribuição, transporte, construção e apresto naval) a fim de assegurar a sobrevivência das mesmas e a solvência dos contratadores, bem como para aumentar as receitas da Coroa²⁰⁴.

A médio prazo, todavia, os maus resultados da exploração ditaram o fim da contratação com o abandono do contrato da pimenta em 1598 e o das naus da Carreira em 1614. O aparecimento de novos concorrentes no espaço europeu, Amsterdão e Londres, também significou a descida dos preços nos mercados consumidores europeus²⁰⁵ e a pimenta portuguesa não conseguia competir nem arranjar compradores por causa dos preços fixados pela Coroa. Daí que a pimenta languescesse na Casa da Índia à espera de comprador e perdesse valor comercial. Dois exemplos bastam para medir o descalabro do comércio da pimenta em Lisboa a partir de 1615. O primeiro prende-se com o empréstimo feito pela Câmara de Lisboa para as armadas e naus da Índia, em troca do qual a Coroa depositou 7555 quintais de pimenta como garantia em 1614. Passados três anos, o município lisboeta apenas tinha vendido 2069 quintais²⁰⁶. Como já ninguém queria emprestar dinheiro em troca de pimenta, o governo arranhou métodos mais expeditos para a vender, como aconteceu em 1619 quando prendeu os principais mercadores lisboetas no Limoeiro para os forçar a comprar a especiaria ao dobro do seu preço de mercado²⁰⁷. Pode-se pensar no efeito contraproducente do encarceramento entre quem à data ainda investia na Índia, pois boa parte preferiu fugir para países onde nem eles nem os seus cabedais fossem alvo de perseguição e de sequestro. Assim, a comunidade de emigrados cristãos-novos expatriados engrossou em Espanha e na Holanda, com a consequente saída de capitais²⁰⁸.

Como o sistema montado para financiar a Carreira da Índia e a compra de especiarias na Ásia assentava sobre a sua taxação e venda na Europa, o desvio ocorrido após 1550 também afectou o rendimento da Coroa e, por arrastamento, o montante de cabedal enviado para a Índia a fim de se adquirir a carga das naus. Em Goa também havia

²⁰⁴ João Teles e Cunha, *A Carreira da Índia e a criação do mercado intercolonial português, 1660-1750*, tese de doutoramento em História Moderna apresentada na Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2007, pp. 51-92.

²⁰⁵ Kevin H. O'Rourke e Jeffrey G. Williamson, "Did Vasco da Gama matter for European markets?" in *The Economic History Review*, 62, 3, 2009, pp. 655-684, afirmam que preços reais as descidas datam já do século XVI e são atribuíveis à exploração portuguesa.

²⁰⁶ 'Pimenta dada em caução à Câmara de Lisboa' s/l [Lisboa], Abril de 1617 in *Arquivo Nacional da Torre do Tombo*, Miscelâneas Manuscritas do Convento de Nossa Senhora da Graça de Lisboa, caixa 2, 2.º E, fl. 9.

²⁰⁷ James C. Boyajian, *Portuguese Bankers at the Court of Spain 1626-1650*, New Brunswick (N.J.), Rutgers University Press, 1983, p. ix.

²⁰⁸ No primeiro caso, Espanha, veja-se para além do título indicado na nota supra Nicolás Broens, *Monarquía y capital mercantil: Felipe IV y las redes comerciales portuguesas (1627-1635)*, Madrid, Ediciones de la Universidad Autónoma de Madrid, 1989. Quanto ao segundo veja-se Jonathan I. Israel, *European Jewry in the Age of Mercantilism 1550-1750*, Londres/Portland (Or.), The Littman Library of Jewish Civilization, 1998, pp. 44-57, 87-100; Maarten Prak, *The Dutch Republic in the Seventeenth Century. The Golden Age*, Cambridge, Cambridge University Press, 2005, pp. 216-219.

circuitos económicos montados cujo funcionamento dependia do capital da pimenta, nomeadamente os do Canará, que recebiam a maior fatia de dinheiro enviado do Reino. Isto traduzia-se no agravamento das dificuldades na praça goesa e para os seus agentes económicos. Apesar de muito irregular, o cabedal da pimenta despachado de Portugal para a Índia teve a tendência de diminuir, em especial a partir de meados da década de 1620²⁰⁹. Para piorar o quadro, os investidores privados trocaram a Ásia pelo Atlântico Sul devido à baixa operacionalidade da Rota do Cabo, pese continuarem presentes aí em nichos específicos como os têxteis, as pedras preciosas e a canela. Tradicionalmente apon-ta-se a reunião das Cortes de Lisboa em 1562 como sendo o primeiro sinal da viragem atlântica²¹⁰, a qual se parece concretizar com a união das coroas ibéricas em 1580, um sinal inequívoco da dependência económica portuguesa dos reais de a ocho castelhanos. A viragem não dá sinais de abrandar, conforme se poderá comprovar com o aumento do lucro do açúcar brasileiro²¹¹.

Parece, porque a transição do centro imperial português do Índico para o Atlântico Sul foi mais lenta e o seu meridiano terá caído antes por volta de 1615-1625, mas tratou-se de uma mudança sem retorno possível. Acrescente-se, contudo, que o Atlântico tinha sido essencial para Portugal ganhar o controlo do Índico. Basta pensar que a política de ocupação e colonização do litoral brasileiro empreendida durante o reinado de D. João III (1521-1557) serviu para assegurar a integridade e a segurança da Rota do Cabo de eventuais incursões de franceses desejosos de construir uma França Antártica em terras de Vera Cruz²¹². A incapacidade portuguesa em garantir o domínio e a segurança da sua navegação no Atlântico, visível desde o último quartel de Quinhentos com perdas ocasionadas pela acção de piratas e de corsários, ajudou a viabilizar a entrada de rivais europeus no Índico, ainda que estes carecessem de bases de apoio na metade meridional daquele oceano. Se o Estado da Índia tinha sido o objectivo principal das políticas oficiais no século XVI, na centúria seguinte a Ásia cedeu a primazia ao Brasil apesar de toda a retórica oficial. A melhor prova reside nas instruções secretas dadas ao embaixador nos Países Baixos, Francisco de Sousa Coutinho, por D. João IV em 1643: “*posto que na preposta faleis de humas e de outras [a restituição de praças na Ásia e no Brasil], chegado á pratica de conveniencia, tratareis só das do Brasil*”²¹³. O centro do império mudara-se definitivamente para o Brasil e o Mar Oceano adjacente até Angola, mas a fronteira imperial portuguesa ainda residia no Índico, apesar de fragmentada e desconexa.

²⁰⁹ João Teles e Cunha, *A economia de um império...op. cit.*, pp. 464-466

²¹⁰ Onde o único estamento que defendeu o império indiano foi o clero, cf. Maria do Rosário de Sampaio Themudo Barata de Azevedo Cruz, *As regências na menoridade de D. Sebastião. Elementos para uma história estrutural*, vol. I, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1992, pp. 263-374.

²¹¹ Veja-se Vitorino Magalhães Godinho “1580 e 1640 - Da União Ibérica à Restauração” in Vitorino Magalhães Godinho, *Ensaio e Estudos. Uma maneira de pensar*, vol. I, Lisboa, Sá da Costa Editora, 2009, pp. 421-468.

²¹² Veja-se Jorge Couto, *A construção do Brasil: Ameríndios, portugueses e africanos, do início do povoamento a finais de Quinhentos*, Lisboa, Cosmos, 1995.

²¹³ ‘Instrução secreta dada a Francisco de Sousa Coutinho’ Lisboa 05.05.1643 in Edgar Prestage e Pedro Azevedo, *Correspondência diplomática de Francisco de Sousa Coutinho durante a sua embaixada em Holanda*, vol. I 1643-1646, Coimbra, Academia das Ciências, 1920, pp. 1-3. O itálico é nosso.

A acção de estados asiáticos e das companhias comerciais europeias desmantelaram progressivamente as redes comerciais e os espaços económicos centrados em Goa entre 1622 e 1662. Os holandeses foram os inimigos europeus mais encarniçados, pois Estado da Índia tinha assinado pazes com os ingleses em 1635²¹⁴. As perdas começam a acumular-se a partir de 1622, quando o braço ocidental do Estado da Índia caiu com a conquista de Ormuz, pelo que o dispositivo português no Golfo Pérsico retirou-se para Mascate no Omã, mas por volta de 1630 tinha regressado ao litoral persa onde ganhou o direito de erguer uma feitoria no Congo²¹⁵, porto onde se manteria até cerca de 1725. A partir de 1625 a comunicação normal com Macau ficou cortada devido ao bloqueio montado pelos holandeses no Estreito de Malaca. Os ataques espalhavam-se um pouco por toda a parte e Goa não consegue acorrer a todos à medida que o ritmo da agressão holandesa se intensificou²¹⁶. A própria capital fica com a sua barra bloqueada a partir de 1636²¹⁷. Mas o quadro dos adversários do Estado é mais vasto, porque também inclui canarins, singaleses e outros.

Nem a Restauração inverteu declive do Estado da Índia, em especial junto dos Países Baixos a partir do momento em que Portugal trocou os Habsburgo pelos Bragança. Em 1640 a companhia holandesa tomou Malaca, ficando assim o Estado sem o seu braço oriental. Em 1650 Mascate cai às mãos do Imamo [Sultão b. Sayf I, r. 1649-1680] e as fortalezas do Canará são conquistadas por Sivappa Nāyaka na primeira metade da década de 1650. O Ceilão perdeu-se definitivamente em 1658 e todas as fortalezas do Malabar caíram até 1662. A entrega de Bombaim aos ingleses em virtude do tratado de Westminster em 1661, assesta o golpe final à velha estrutura do Estado da Índia²¹⁸. De nada valeram os protestos carreados pelo P.^e Manuel Godinho até Lisboa, que a entrega de Bombaim aos ingleses fez-se na mesma²¹⁹. No começo do seu relato de viagens publicado em 1665, Godinho comparou a história do império português do Oriente às quatro idades do homem e escreveu como seu epitáfio:

“Está finalmente o Estado da Índia tão velho que só temos por estado. E se não acabou de expirar foi porque não achou sepultura capaz da sua grandeza. Se foi árvore é já tronco; se foi edifício, já é ruína; se foi homem, é já cepo; se foi gigante, é já pigmeu; se foi império, pereceu; se foi vasto, está limitado; se foi muito, não é já nada; se foi vice-reinado da Índia,

²¹⁴ ‘Tratado de pazes do Estado da Índia com a East India Company’ Goa 20.01.1635 in Júlio Firmino Júdice Biker, *Colecção de tratados...op. cit.*, vol. II, pp. 50-57.

²¹⁵ Bandar-e Kong, a 26° 35’ N e 54° 56’ E. Cf. *Comentários do grande capitão Rui Freire de Andrada*, editados por José Gervásio Leite, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1940, capítulo XLVIII, pp. 259-260.

²¹⁶ Leonard Blussé, “The Origin and Rhythm of Dutch Agression Against the Estado da Índia 1601-1661” in Teotónio R. de Souza, *Indo-Portuguese History: Old Issues, New Questions*, Nova Delhi, Concept Publishing Company, pp. 73-83.

²¹⁷ Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Manuscritos da Livraria, cód. 816, fl. 276v.

²¹⁸ ‘Tratado de aliança e paz entre D. Afonso VI e Carlos I’ Londres 23.06.1661, in Júlio Firmino Júdice Biker, *Colecção de tratados...op. cit.*, vol. II, pp. 250-279.

²¹⁹ Veja-se Manuel Godinho, *Relação do novo caminho que fez por terra e mar vindo da Índia para Portugal no ano de 1663*, editado por A. Machado Guerreiro, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1974.

*já não é mais que de Goa, Macau, Chaul, Baçaim, Damão, Diu, Moçambique e Mombaça, com outras fortalezas e terras de menos importância; relíquias enfim (...)*²²⁰

A prosa barroca do Jesuíta expunha a cruel realidade, o Estado da Índia enquanto entidade política estava reduzido a uma expressão mínima e perdera todas as características que o tinham marcado desde 1515 até 1661. O Estado da Índia, tal como Goa, precisava de se reinventar e definir um novo papel para si na Índia, no Índico e na Ásia. Mas, paradoxalmente, esse não foi o caminho trilhado, pois tanto Goa como o Estado procuraram recuperar as suas antigas funções e linhas políticas. A retórica restauradora impelia-os nesse caminho, sem que as autoridades compreendessem como isso deixara de ser possível após 1662 com as forças navais e os meios de financiamento disponíveis. Os indiáticos até podiam dominar o Conselho Ultramarino²²¹, pese esta instituição carregar de força efectiva na estrutura burocrática metropolitana²²², mas tal não significava que as medidas propostas se adequassem ao momento.

Bom exemplo disto pode ser lida na diatribe desferida pelo vice-rei conde Alvor (1681-1686) em 1686, referindo-se à qualidade dos pareceres emitidos por alguém não fulanizado nos seguintes termos: “*merece justamente, ou por ignorante reprehendido, ou por velhaco castigado, porque se não tinha noticia da India, não deuera meterçe no que não sabia, e se a tinha deuia falar verdade, e não propor quimeras, e inculcar paradoxos*”²²³. Volvidos sessenta e quatro anos, em 1750, nem a apreciação nem o tom tinham mudado, porque o mesmo tipo de queixas podia ser encontrada nas instruções deixadas pelo vice-rei marquês de Alorna (1744-1750) ao seu sucessor, o marquês de Távora (1750-1754): “*muitos [os ministros régios] haverá que apresentem a vossa excelência arbitrios fantásticos e temerários, tão fáceis de descrever como difíceis de executar; contudo ouça vossa excelência a todos, louve o zelo de quem lhos der e depois de examiná-los verá a pouca ou nenhuma subsistência que têm*”²²⁴. Apesar destes desabafos de alma, a Coroa manteve vivo o desejo de recuperar fortalezas e terras perdidas durante a segunda metade de Seiscentos e os primeiros decénios de Setecentos, alimentando projectos insensatos cujo ideário já vinha de trás. O caso mais paradigmático talvez seja o das companhias comerciais criadas para animar o comatoso tráfico pela Carreira e também nas rotas comerciais do Índico. Veja-se o exemplo da companhia dita dos Baneanos, que ficou com o comércio de Moçambique a finais da década de 1680, cuja actuação se prolongou para além do seu prazo de vigência em condições danosas para a Coroa, mostrando como as autoridades goesas e lisboetas não conseguiam controlar este grupo de mercadores de Diu²²⁵.

²²⁰ Idem, *ibidem*, p. 23.

²²¹ Veja-se a sua lista em Marcello Caetano, *O Conselho Ultramarino. Esboço da sua história*, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1967, pp. 134-135.

²²² Veja-se Edval de Souza Barros, *Negócios de tanta importância. O Conselho Ultramarino e a disputa pela condução da guerra no Atlântico e no Índico (1643-1661)*, Lisboa, CHAM, 2008.

²²³ ‘Carta do conde de Alvor para D. Pedro II’ Goa 24.01.1686 in *Arquivo Histórico Ultramarino*, Índia, caixa 61, doc. 129.

²²⁴ ‘Instrução do marquês de Alorna ao seu sucessor o marquês de Távora’ s/l [Goa], s/d [1750] in Júlio Firmino Júdice Biker, *Colecção de tratados...op. cit.*, vol. VI, pp. 341-342.

²²⁵ Luís Frederico Dias Antunes “A actividade da companhia de comércio dos Baneanos de Diu em Moçambique: a dinâmica privada indiana no quadro da economia estatal portuguesa (1686-1777)”

Como também eram incapazes de impor a tradicional política de venda de protecção em todas as rotas marítimas, porque havia outros concorrentes melhor apetrechados para o fazer. Goa, todavia, insistia na emissão de cartazes e continuava a alimentar a ficção legal que o monarca português ainda era o senhor da navegação no Índico. Mas os efeitos práticos desta política eram limitados, conforme se pode ver no regimento dado ao capitão-mor do Estreito de Ormuz e Mar Roxo Francisco Pereira da Silva em 1696. Segundo este regimento, a armada de Pereira da Silva deveria apresiar apenas os barcos asiáticos sem cartaz português ou de outra nação europeia com quem a Coroa estivesse em paz, e os marinheiros deviam ser soltos o mais depressa possível a fim de evitar eventuais problemas com estados asiáticos²²⁶. As actividades de policiamento também servem para se compreender a razão pela qual os fidalgos a servir na Ásia pressionavam Goa a armar esquadras com o objectivo de lucrarem graças ao apresamento de navios asiáticos.

Contudo, este tipo de acção tinha um efeito nocivo para a navegação comercial goesa, porque a colocava à mercê das represálias de estados asiáticos e das companhias comerciais europeias, uma vez que o interesse de uns andava frequentemente associado ao dos outros. Assim, o governador holandês de Cochim Alexander Wigman (1693-1694) queixou-se a Goa em 1694 que uma esquadra do Estado tinham apresado duas manchuas e queimado outra pertencentes a Baba Parbu [Parbhu], tendo exigido a sua devolução. Baba Parbu era um protegido dos holandeses, porque era quem comprava a pimenta para a VOC no Malabar²²⁷. Por isso não admira que a política de emissão de cartazes tivesse em conta o equilíbrio de poder cariz regional a partir de 1662. Os cartazes emitidos em Diu e em Damão para navios dos portos mogóis do Golfo de Cambaia permitiam o transporte de passageiros e de mercadorias anteriormente proibidas, mas em contrapartida os passados no Congo ainda possuíam um teor francamente tradicional²²⁸. Contemporizar passou a ser a palavra de ordem, como no caso dos sete navios destinados ao porto de Surrate apresados ao largo da costa goesa e no ancoradouro de Pangim em Setembro e Outubro de 1702. As embarcações foram libertadas apesar de cinco não possuírem um cartaz português. O arcebispo D. fr. Agostinho da Anunciação perdeu a batalha legal para impedir a sua saída e em carta para D. Pedro II queixava-se amargamente que a “regalia dos cartazes” estava quase extinta na Ásia²²⁹.

A ideia de recuperar a centralidade estava a custar caro e assim continuaria até que, sem capacidade material para projectar qualquer poder naval significativo e sem

in *Mare Liberum*, 4, 1992, pp. 143-164; Luís Frederico Dias Antunes “A crise no Estado da Índia no final do século XVII e a criação das Companhias de Comércio das Índias Orientais e dos Baneanes de Diu” in *Mare Liberum*, 9, 1995, pp. 19-29.

²²⁶ ‘Regimento para o capitão-mor da armada de alto-bordo do Estreito de Ormuz e Mar Roxo’ Goa 17.03.1696 in *Arquivo Histórico Ultramarino*, Índia, caixa 68, doc. 51.

²²⁷ ‘Carta do conde de Vila Verde para o governador de Cochim’ Goa 24.05.1694 in *Arquivo Histórico Ultramarino*, Índia, caixa 68, doc. 71. Sobre Baba Parbhu e o seu pai Nana Parbhu veja-se René Barendse “VOC Mercantilism and Kerala Traders 1663-1703” in *Moyen Orient & Océan Indien*, VII, 1990, pp. 103-135.

²²⁸ João Teles e Cunha “3. Economia e Finanças a) A rede económica do Estado da Índia...*op. cit.*”, pp. 255-271.

²²⁹ ‘Cartas de D. Fr. Agostinho da Anunciação para D. Pedro II’ Goa 04.01.1703, 05.01.1703, 06.01.1703 in *Arquivo Histórico Ultramarino*, Índia, caixa 76, doc. 15.

meios financeiros para sustentar o pouco que tinha, Goa viu-se obrigada a abandonar as suas veleidades centralizadoras por volta de 1740. Era o reconhecimento tardio de uma realidade iniludível. Em primeiro lugar, as demais cidades e fortalezas não aceitavam a sua putativa centralidade e Goa não possuía condições para se impor após 1662, porque o Estado era por então um conjunto de enclaves mais ou menos autónomos com redes comerciais próprias ou que estavam na órbita de empórios mais poderosos. Estas cidades e fortalezas, enquanto nichos, tinham maior hipótese de sobreviverem individualmente do que se estivessem integrados comercialmente sob a égide de Goa. A Província do Norte, como tinha receitas próprias suficientes e produtos que oferecer ao mercado, manteve as suas redes independentes das da capital e continuou sob a atracção de Surrate. Todavia, o Norte viu como a pressão marata crescia desde o tempo de Śivājī (r. 1674-1680) até à sua anexação em 1740, exceptuando Damão que sobreviveu amputada. O comércio com Moçambique, como se viu, estava fortemente ancorado em Diu e na comunidade baneane com profundas ligações a outros portos guzerates. A feitoria de Congo, por sua vez, estava ligada a Goa por meio da armada do Estreito que, a qual entrava nas águas do Golfo Pérsico a fim de escoltar a cáfila do Sinde até Baçorá, mas o feitor local dedicava-se a negócios pessoais sem se preocupar muito com a capital. Pelo P. Manuel Godinho, sabe-se como o comércio do aljofre do Barém [Baḥrain] passava pela feitoria do Congo por volta de 1663²³⁰.

Mas o Congo corria graves riscos por estar perto de Mascate, a capital do imamato ibadita do Omã desde 1650 e a principal base naval omanita com projecção no Índico ocidental à custa do Estado da Índia. Por isso a feitoria do Congo foi atacada pelo menos cinco vezes (1651, 1670, 1695, 1708-09 e 1714)²³¹. Mas os omanitas deferiram ataques tão longe quanto o litoral africano, tomando, perdendo e retomando Mombaça. Os Ya'ariba cercaram-na em 1670, ocuparam-na de 1698 a 1710, perderam-na para os portugueses e ganharam-na definitivamente em 1729²³². As redes goesas até no Canará sofriam a pressão das investidas omanitas, os quais almejavam instalar-se aí para se avitualharem. Goa, contudo, conseguiu afastar os omanitas do Canará e manter aberta a feitoria de Mangalor até meados de Setecentos²³³.

Quanto a Macau deixou de haver qualquer tipo de controlo, tal como aconteceu no passado, uma vez que este porto no Extremo Oriente talhou a sua própria rede mercantil no Mar do Sul da China, onde se incluíam Manila e Batávia. Macau também lançou pontes para a Índia desde finais do século XVII, tanto em direcção ao Golfo de Bengala aliando-se aos arménios, como ao Golfo de Cambaia, onde trocava o ouro chinês por prata. A Companhia Holandesa das Índias Orientais, aliás, tudo fez para impedir a passagem dos macaenses para lá do Estreito de Malaca a fim de os manter presos a Batávia. Macau, ao contrário de Goa, possuía uma grande capacidade de investimento e procurou mesmo aliciar as autoridades metropolitanas para abrirem uma rota directa

²³⁰ P. Manuel Godinho, *Relação do novo caminho...* op. cit., p. 123.

²³¹ Willem Floor, *The Persian Gulf: A Political and Economic History of Five Port Cities 1500-1750*, Washington, Mage Publishers, 2006, pp. 472-473.

²³² Veja-se Charles R. Boxer e Carlos de Azevedo, *A fortaleza de Jesus e os portugueses em Mombaça*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1960.

²³³ B. S. Shahstry, *Goa-Kanara...* op. cit., especialmente os capítulos 8 e 9.

com Lisboa a partir de 1694. Neste domínio, Macau concorria com Goa na captação dos homens de negócio lisboetas. Contudo, os investidores macaenses só conseguiram materializar o seu projecto no século XVIII, quando a Companhia de Macau realizou doze viagens entre Lisboa e o Extremo Oriente de 1710 a 1727, mas os resultados ficaram aquém do esperado²³⁴. Macau também atraiu os investidores e os armadores lisboetas quer em associação livre quer sob a forma de companhias de uma só viagem, sendo conhecidas pelo menos sete armações privadas entre 1719 e 1759 (1719, 1727, 1738, 1742-1746, 1752, 1754, 1759)²³⁵. O investimento privado português prefere navegar e comerciar com Macau e com o Golfo de Bengala e não com Goa desde 1700, facto que mostra por si só a sua irrelevância comercial no império português.

MOVIMENTO DA CARREIRA DE ÍNDIA 1620-1759

<i>Decénios</i>	<i>Viagem de ida</i>		<i>Viagem de ida</i>		<i>Média</i>
	<i>Partida</i>	<i>Chegada</i>	<i>Partida</i>	<i>Chegada</i>	<i>Naus / decénio</i>
1620-1629	66	41	24	19	1,9
1630-1639	31	23	16	10	1
1640-1649	40	29	20	17	1,7
1650-1659	35	27	14	12	1,2
1660-1669	18	14	13	9	0,9
1670-1679	29	28	18	15	1,5
1680-1689	19	19	16	14	1,4
1690-1699	24	21	9	7	0,7
1700-1709	22	21	18	16	1,6
1710-1719	24	23	18	14	1,4
1720-1729	20	17	13	14	1,4
1730-1739	25	26	13	11	1,1
1740-1749	38	34	24	23	2,3
1750-1759	30	30	21	19	1,9

A média de naus/decénio diz respeito apenas às de torna-viagem.

Fonte: Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *As Armadas da Índia, 1497-1835*, pp. 70-71; João Teles e Cunha, *A Carreira da Índia e criação do mercado intercolonial português, 1660-1750*, p.160.

²³⁴ Veja-se João Teles e Cunha, *A Carreira da Índia ...op. cit.*, pp. 367-390.

²³⁵ Idem, *ibidem*, pp. 396, 474.

O movimento da Carreira da Índia era, aliás, mínimo por estes anos e Goa ressentiu-se, apesar da Rota do Cabo continuar a ser o balão de oxigénio que a mantinha viva com a remessa de capitais. A diminuição da navegação trouxe implicações na própria praça goesa, porque o tráfico mercantil também se reduziu com a diminuição da exportação de mercadorias asiáticas para Portugal, cujos mercado consumidor era pequeno e os homens de negócio lisboetas não conseguiam concorrer com a distribuição holandesa, inglesa e mesmo francesa na Europa. A principal consequência desta retracção comercial foi o desaparecimento do grupo mercantil composto por portugueses e descendentes implicado no comércio internacional de longo curso. O seu papel foi assumido pelos tripulantes das naus da Carreira e pelos mercadores hindus de Goa, onde se contavam a família Camotim [Kamat] entre outras. Se D. Manuel Lobo da Silveira ainda conseguiu nomear três mercadores descendentes de algum vulto activos em Goa em 1706²³⁶, já o chanceler Francisco de Figueiredo e Carvalho apenas indicava um português digno de ser considerado comerciante de algum trato em 1717²³⁷. Não admira por isso que em 1756 o caixa da armação de Feliciano Velho Oldenburg, o francês Pierre Philippe Rocquefeuil, descrevesse Goa como uma cidade em plena decadência comercial e onde todo o cabedal dos seus habitantes não chegaria sequer para equipar um navio com mercadorias avaliadas em cinquenta mil cruzados²³⁸. A consequência lógica da diminuição do tráfego comercial pela Carreira foi a perda de conhecimento actualizado sobre os mercados indianos em Lisboa, fragilidade apenas superada quando as redes privadas portuguesas se instalaram de novo na Índia na segunda metade de Setecentos.

Então, como se poderia recuperar a centralidade perdida quando havia concorrentes europeus a competir pelo mesmo terreno, a usar as mesmas armas e com mais e melhores meios materiais e humanos?

A resposta portuguesa foi um misto de novidade e de continuidade tanto no campo comercial como no institucional. A companhia comercial das Índias Orientais, mau grado ser uma inovação económica tanto na sua versão holandesa como na inglesa, acabou por copiar várias características institucionais, militares e navais do Estado da Índia²³⁹. Os holandeses foram, sob um certo ponto de vista, os herdeiros dos portugueses, cujas redes, fortalezas e possessões procuraram conquistar até 1662 e posteriormente prejudicar o que sobreviveu à hecatombe. Veja-se como em 1664 Rijcklof van Goens impediu a devolução ao Estado dos portos de entrada ao tradicional celeiro canarim conforme queria fazer o Naique do Equeri, porque a entrega de Barcelor, Mangalor e Cambolim prejudicava os desígnios holandeses para a costa meridional indiana e para o Ceilão²⁴⁰. Anos mais tarde,

²³⁶ 'Carta de D. Manuel Lobo da Silveira para D. João V', Goa 12.11.1706 in *O Chronista de Tissuary*, nº 20, Agosto-1867, pp. 177-178.

²³⁷ 'Parecer do chanceler Francisco de Figueiredo e Carvalho', Goa 28.12.1717 in *Arquivo Histórico Ultramarino*, Índia, caixa 77, doc. 48.

²³⁸ 'Carta de Pierre Philippe Rocquefeuil para Feliciano Velho Oldenburg', Goa 24.01.1756 in *British Historical Society of Portugal (Carcavels)*, Gallwey Papers, Copie des lettres de Mr. Rocquefeuil, p. 54.

²³⁹ Veja-se M. A. .P. Meilink-Roelofs, "The structures of trade in Asia in the Sixteenth and Seventeenth centuries. A critical appraisal" in *Mare Luso-Indicum*, IV, 1980, pp. 1-43.

²⁴⁰ 'Carta de António de Melo de Castro para D. Afonso VI', Goa 21.12.1664 in Panduronga S. S. Pissurlencar, *Assentos...op. cit.*, vol. IV, pp. 552-554.

em 1693, o comandante holandês do Malabar Isaac Dielen (1688-1693) ameaçou apre-sar a navegação portuguesa em Cochim caso o Estado não lhe entregasse uns holandeses refugiados em Goa²⁴¹. E a Companhia Holandesa das Índias Orientais utilizava a velha tradição do pagamento de ancoragens em Malaca para tentar quebrar o estabelecimen-to de uma rede comercial entre os portos portugueses no Índico com Macau e Timor, conforme se viu no caso da fragata Conceição na torna-viagem de Timor para Goa em 1698²⁴².

Os ingleses também utilizavam métodos semelhantes, tanto mais que o crescimen-to de Bombaim foi feito em grande medida à custa de Goa e da Província do Norte, sem qualquer possibilidade de escape no século XVIII²⁴³. Mas já antes os ingleses capturavam os nichos rentáveis ainda detidos por Goa, a começar pelo comércio de diamantes. Em 1670, os governadores do Estado queixaram-se ao regente D. Pedro do contrabando de diamantes feito por uma nau inglesa na barra de Goa e acrescentaram: “*que há tres annos se continua esta sabida, tão prejudicial ao serviço de vossa alteza, e em tão grande perda da Fazenda Real, porque alem do dezemcaminho dos direitos da alfandega, se segue não hauer carga para as naos*”²⁴⁴.

Na primeira metade de Setecentos, os ingleses aproveitaram o seu poder marítimo no Índico para prejudicar a navegação asiática e neutral aproveitando para o efeito os conflitos bélicos europeus internacionalizados pelos quatro cantos do mundo. Em 1703, durante a Guerra de Sucessão da Espanha (1702-1713), o vice-rei Caetano de Melo de Castro (1702-1707) reconhecia: “*donde [na Ásia] os inglezes e olandezes se achão senhores do comercio, com grande numero de praças e admiraveis portos, nauios e artilharia para poder pôr no mar grossas esquadras, das quaes dificultosamente se deffenderião as poucas embarcações mal guarnecidas que tem oje o Estado*”²⁴⁵. Goa, contudo, só se apercebeu da profundidade da mudança quarenta anos mais tarde no decurso da Guerra de Sucessão da Áustria (1740-1748). Durante este conflito, alguma navegação feita sob bandeiras neutrais foi apresada pela esquadra do comodoro Thomas Griffin²⁴⁶, o qual procurava prejudicar economicamente o inimigo e desviar, se possível, todo o tráfico comercial para cascos britânicos. Uma das vítimas da sua acção foi a Santa Catarina, capturada ao largo da Costa do Coromandel em 1748, cujo armador Joaquim Faria de Leite ou Leitão residia em Goa²⁴⁷.

²⁴¹ ‘Assento’ Goa 25.06.1693 in idem, *ibidem*, pp. 446-447.

²⁴² ‘Consulta do Conselho Ultramarino’, Lisboa 27.01.1699 in *Arquivo Histórico Ultramarino*, Índia, caixa 72, doc. 7.

²⁴³ Veja-se Gordon Johnson, *The New Cambridge History of India*, vol. II-5; Om Prakash, *European commercial enterprise in pre-colonial India*, Cambridge, Cambridge University Press, 1998, pp. 150-151.

²⁴⁴ ‘Carta dos governadores da Índia para o regente D. Pedro’, Goa 30.01.1670, in *Arquivo Histórico Ultramarino*, Índia, caixa 50, doc. 108.

²⁴⁵ ‘Carta de Caetano de Melo de Castro para D. Pedro II’, Goa 11.01.1703 in *Arquivo Histórico Ultramarino*, Índia, caixa 75, doc. 51.

²⁴⁶ ‘Carta do marquês de Castelo Novo para D. João V’, Goa 27.12.1747 in Panduronga S. S. Pissurlencar, *Assentos...op. cit.*, vol. V, p. 667.

²⁴⁷ Sebouh Aslanian, “Trade Diaspora versus Colonial State: Armenian Merchants, the English East India Company, and the High Court of Admiralty in London, 1748-1752” in *Diaspora*, n.º 13-1, 2004, pp. 55-57.

Goa ganhou alguma reputação como centro para repatriar capitais europeus em direcção à Europa desde finais do século XVII, porque os agentes das companhias comerciais estavam proibidos de o fazer. Apesar de se conhecerem alguns exemplos ingleses, foram os franceses que mostraram uma maior propensão para usar a Carreira da Índia como via de repatriamento das suas fortunas acumuladas na Ásia. O caso mais conhecido e notável durante a primeira metade do século XVIII foi o de Bertrand-François Mahé de La Bourdonnais, o antigo governador das Mascarenhas, que ao longo da sua carreira fez negócios com os portugueses e despachou por via da Carreira os seus ganhos no Índico. Só em 1731 enviou cem mil libras tornesas pela Santa Teresa de Jesus, mas estima-se que a média das suas remessas de dinheiro para França por via portuguesa andasse na casa das vinte a trinta mil libras tornesas entre 1731 e 1753. Avaliou-se, no fim da sua vida, que a fortuna amassada por Mahé de La Bourdonnais na Índia ascendeu a mais de dois milhões de libras tornesas (432274\$400)²⁴⁸. No fundo, Goa mantinha a sua antiga tradição transitária, agora ao serviço de um tráfico ilegal de repatriamento de capitais que continuou activo na segunda metade do século XVIII.

Mas foram Ya'ariba quem mais prejudicou a tentativa de Goa recuperar a centralidade perdida e as antigas redes comerciais entre 1650 e 1730. Tal não surpreende, porquanto os omanitas queriam estabelecer as suas rotas e os seus pontos de apoio nos mesmos sítios onde os portugueses já estavam instalados. Na realidade, os dois projectos eram similares nos objectivos, donde o choque e o prolongado conflito. A contenda foi e é frequentemente apresentada sob a capa de cruzada conduzida por uma potência cristã em declínio contra outra muçulmana em ascensão. Até pode ter tido este aspecto, uma vez que Cruzada persistiu no Ocidente até tarde²⁴⁹, mas a luta travada entre ambos foi de sobrevivência aliada aos aspectos económicos engendrados pela guerra naval por via das presas feitas pelos dois lados. Abriu-se, desta maneira, um conflito que se auto-alimentou décadas a fio, pois cada presa incitava a novas represálias do outro lado.

Assista-se a um episódio do conflito que opôs omanitas a portugueses para se compreender melhor a sua mecânica. Em 1703, no decurso da batalha travada entre uma esquadra de alto-bordo portuguesa e outra omanita, onde havia duas embarcações de linha equipadas com 70- 80 peças de artilharia cada²⁵⁰, o capitão-mor português D. António de Meneses apresou duas embarcações mercantes cuja carga foi avaliada em mais de duzentos mil cruzados²⁵¹, mas a sua captura veio a ser mais uma dor de cabeça diplomática para Goa ao envolver as autoridades mogóis de Surrate²⁵². Em represália, os

²⁴⁸ Philippe Haudrére, *La compagnie française des Indes au XVIII^e siècle*, (2.^a edição), Paris, Les Indes Savantes, 2005, vol. II, pp. 724-725, 624, 923; Philippe Haudrére, *La Bourdonnais, marin et aventurier*, Paris, Éditions Desjonquères, 1992.

²⁴⁹ Veja-se Géraud Poumarède, *Pour en finir avec la Croisade. Mythes et réalités de la lutte contre les Turcs aux XVI^e et XVII^e siècles*, Paris, Quadrigue/PUF, 2009.

²⁵⁰ 'Carta de Caetano de Melo de Castro para D. Pedro II', Goa 20.02.1704 in *Arquivo Histórico Ultramarino*, Índia, caixa 76, doc. 48.

²⁵¹ 'Carta de Henrique de Figueiredo para D. Pedro II', Goa 18.12.1704 in *Arquivo Histórico Ultramarino*, Índia, caixa 76, doc. 37.

²⁵² 'Carta de Caetano de Melo de Castro para D. Pedro II', Goa 09.12.1704 in *Arquivo Histórico Ultramarino*, Índia, caixa 76, doc. 48.

omanitas tomaram três embarcações de Diu perto de Judá [Jiddah] e como medida de retaliação a armada portuguesa do Estreito de Ormuz recebeu instruções para apresar qualquer navio inimigo encontrado no seu caminho em 1704²⁵³. O confronto bélico com os omanitas esgotou os poucos recursos financeiros do Estado, porque o obrigava a manter um custoso dispositivo naval permanente. Em 1703, o vice-rei Caetano de Melo de Castro (1702-1707) avisou D. Pedro II que os seus antecessores lhe tinham deixado uma dívida de quinhentos mil xerafins e a falta de dinheiro ameaçava a integridade do Estado, porque em caso de ataque os barcos disponíveis para as socorrer se encontravam todos no Estreito de Ormuz sob comando de Francisco Pereira da Silva²⁵⁴. Apesar da gravidade da situação nada foi alterado, pois as mesmas políticas para o Golfo Pérsico estavam a ser implementadas no princípio da década de 1730²⁵⁵.

O princípio do processo remonta à unificação do interior do Omã pelos Ya'ariba, o qual culminou com a conquista do litoral e a expulsão total dos portugueses em 1650²⁵⁶. Por essa altura, Goa prestava maior atenção ao Ceilão e a outras zonas vitais para o Estado da Índia, recusando por isso dispensar e dispersar os poucos recursos humanos e materiais disponíveis para uma área periférica, tanto mais que na região ainda possuía a feitoria do Congo, um activo mais valioso e rentável que Mascate. O Imamo [Sultão b. Sayf I, r. 1649-1680], por seu lado, virava-se para o Índico porque necessitava de ir à África buscar mão-de-obra militar e escrava para trabalhar nos seus palmares de tâmaras da planície de al-Bāṭina; e precisava de adquirir na Índia madeira e navios para equipar a sua marinha, utilizados para escoar a sua produção e comprar mantimentos em falta no Omã como o arroz²⁵⁷.

Tudo quanto os omanitas buscavam estava na mão de portugueses ou nas suas imediações. A mão-de-obra vinha de África e, por razões ligadas aos tempos de navegação, Mombaça era a base ideal para adquirirem escravos, porque Moçambique ficava longe demais. Daí toda a luta pela sua posse até ficaram com a sua posse definitiva em 1727. Ora para adquirirem escravos os omanitas precisavam de têxteis guzerates, donde a sua atracção pelos portos do Golfo de Cambaia, onde também havia estaleiros navais porque a região possuía florestas de teca e uma mão-de-obra especializada e barata. O Estado da Índia construía a sua presença no Golfo de Cambaia entre 1534 e 1556 em torno de fortalezas que cumpriam funções similares às procuradas pelos omanitas na segunda metade de Seiscentos. Por esta razão, Bombaim (1661-62), Diu (1668 e 1676) e Baçaim (1674) foram atacadas pelos omanitas no intuito de as conquistarem²⁵⁸.

²⁵³ 'Carta de Caetano de Melo de Castro para D. Pedro II', Goa 20.02.1704 in *Arquivo Histórico Ultramarino*, Índia, caixa 76, doc. 48.

²⁵⁴ 'Carta de Caetano de Melo de Castro para D. Pedro II', Goa 08.01.1703 in *Arquivo Histórico Ultramarino*, Índia, caixa 75, doc. 59.

²⁵⁵ 'Carta de João Saldanha da Gama para D. João V', Goa 25.01.1731 in Luís de Matos, *Das relações entre Portugal e a Pérsia 1500-1758. Catálogo bibliográfico da exposição comemorativa do XXV centenário da monarquia no Irão*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1972, p. 360.

²⁵⁶ O processo encontra-se sumariado em John Craven Wilkinson, *The Imamate Tradition of Oman*, Cambridge, Cambridge University Press, 2009, p. 4.

²⁵⁷ Patrícia Risso, *Oman and Muscat. An Early Modern History*, Londres/Sidney, Croom Helm, 1986, pp. 12-14.

²⁵⁸ Idem, *ibidem*, p. 13.

Perante o seu fracasso, os Ya'ariba de seguida negociaram com os mogóis a abertura de uma feitoria num dos seus portos guzerates, à imitação das detidas pelos europeus. Mas estes fizeram tudo para impedir a concessão, embora não conseguissem prejudicar nem erradicar o comércio feito pelos omanitas. Goa, por esta razão, enviava frequentemente armadas a fim de bloquear o Poço de Surrate, o estuário do rio Tapti onde fica Suvali, a fim de prejudicar o tráfico e as receitas do Imamo, cujo resultado palpável foi alimentar uma guerra interminável entre os dois lados. Em 1714, por exemplo, Goa obteve um formão [fermān] do imperador Farroḳsiyar (r. 1713-1719) por intermédio de D. Juliana Dias da Costa, a agente diplomática informal do Estado da Índia junto da corte mogol, mediante o qual conseguiu fechar Surrate aos omanitas²⁵⁹. Em Fevereiro desse ano os portugueses impediram a entrada de uma cáfila de Mascate em Surrate após uma árdua batalha. A acção portuguesa não ficou sem resposta como se pode imaginar, porque o Imamo [Sayf b. Sulṭān II, r. 1711-1719] atacou a feitoria de Congo em represália²⁶⁰.

Embora Goa mantivesse uma guerra de atrito com os omanitas um pouco por todo o Índico, o seu interesse imediato era proteger a zona vizinha, o Concão e o Canará, porque estas regiões eram vitais para a sua sobrevivência e onde já sofria os efeitos da violência marítima marata. O principal objectivo da capital foi evitar a instalação do Imamo no seu celeiro, o que conseguiu recorrendo a um misto de força e de diplomacia. As rotas marítimas goesas ficariam automaticamente ameaçadas e as suas redes na região corriam o risco de uma rápida erosão se os omanitas abrissem uma feitoria no Canará. A perda de Mombaça em 1727 era aceitável até certo ponto, porque as redes goesas não estavam envolvidas na costa Swahili, ao contrário de Diu e de outros portos do Guzerate. Mas estes superaram as perdas sofridas ao desviarem mais para sul as suas redes, porque o seu domínio sobre a economia moçambicana permanecia intacto e também por via das alianças comerciais estabelecidas com os franceses instalados nas Mascarenhas. O conflito luso-omanita atingiu um ponto de viragem por volta de 1730. Goa e o que restava do Estado na Índia tinham problemas mais prementes a resolver, estando inclusive ameaçada a sua sobrevivência política por causa da crescente pressão marata. Os próprios omanitas enfrentavam graves problemas internos desde 1719, quando a sucessão dinástica de Sayf b. Sulṭān II (r. 1711-1719) se complicou e desembocou numa guerra civil, no decurso da qual os persas ocuparam brevemente alguns dos seus portos entre 1737 e 1739²⁶¹.

Apesar da realidade pós-1662 mostrar uma Goa e um Estado da Índia essencialmente indianos, tanto política como economicamente, a capital insistia na recuperação do seu papel central perdido durante a primeira metade de Seiscentos. A cidade transformava-se cada vez mais num simples empório indiano a perder velocidade comercial frente a outros situados na costa ocidental. No fundo, Goa nunca deixara de ser uma cidade indiana mesmo sob controlo português enquistada na sua costa ocidental e

²⁵⁹ 'Formão de Farroḳsiyar', Delhi, 1714 in Júlio Firmino Júdice Biker, *Colecção de tratados...op. cit.*, vol. V, pp. 308-309.

²⁶⁰ 'Carta de Vasco César Fernandes de Meneses para D. João V', Goa 13-01.1715 in idem, *ibidem*, pp. 312-314.

²⁶¹ Willem Floor, *The Persian Gulf. The Rise of the Gulf Arabs. The Politics of Trade on the Persian Littoral 1747-1792*, Washington, Mage Publishers, 2007, pp. 13-16.

cercada de adversários, que frequentemente se transformavam em inimigos declarados. Basta pensar em Pondá²⁶², a pouco mais de quinze quilómetros do terreiro da Sé, a qual foi a base avançada de Bijapur na região até à segunda metade de Seiscentos. Goa era, no fundo, uma urbe fronteiriça cuja sociedade heteróclita reflectia essa condição nos comportamentos sociais, os quais não interessa esmiuçar aqui²⁶³. De resto, a ameaça dos ‘Ādel Šāhi jamais cessou, nem mesmo quando cederam Bardês e Salsete ao Estado da Índia em 1548, em troca da concessão de cartazes para os seus barcos que demandavam o Estreito de Meca²⁶⁴. O perigo de um ataque desse lado nunca esmoreceu, conforme mostra o medo colectivo goês perante a possibilidade do Idalxá [‘Ali ‘Ādel Šāh, r. 1557-1580] conquistar a cidade durante 1570²⁶⁵. O sinal mais visível desse temor era a devoção e o excessivo número de igrejas e conventos mencionados por Pietro della Valle em 1623-1624, pese o viandante romano não ter entendido completamente qual era a causa subjacente a tanto medo²⁶⁶.

Tratavam-se de ameaças terrestres a um empório comercial que encabeçava um império marítimo, mas as arremetidas às suas redes mercantis também eram reais por parte dos seus vizinhos, os quais possuíam interesses no comércio do Índico e concorriam com os mesmos produtos que Goa. O caso de Dabul, porto pertencente a Bijapur, serve de prova, embora houvessem outros que rivalizavam com Goa e que estavam incluídos na rede do tráfico pimenteiro a princípios do século XVII. A lista dos portos indianos concorrentes de Goa foi compilada e oferecida a Filipe III pelos joalheiros flamengos Jacques e Joseph de Coutre após o seu regresso forçado à Europa na década de 1620. Os Coutre avaliavam em trinta e cinco o número de navios que anualmente zarpava para o Estreito de Ormuz dos portos situados ao norte da capital²⁶⁷. Goa procurava erradicar a concorrência do ponto de vista comercial, mas do ponto de vista diplomático era obrigada a contemporizar com os “Reis Vizinhos”, como se dizia à época, pese seguir uma política de dividir para reinar com os estados do Decão a fim de evitar uma repetição da frente anti-portuguesa de 1565-1570. O seu grande receio foi sempre o de haver um único estado terrestre vizinho a toda a Índia portuguesa, especialmente se este fosse muçulmano. Goa viu como os mogóis materializavam os seus piores receios a partir de 1572, primeiro com a conquista e anexação do Guzerate e posteriormente com a sua progressão no Decão ao longo do século XVII.

²⁶² Hoje pertença do Estado de Goa, a 15° 24’ N e 74° 01’ E.

²⁶³ Veja-se João Teles e Cunha, ‘De puro sangue a fraco rocim: a miscigenação na Índia portuguesa entre a realidade social e as suas representações’ in *Mestiçagens e identidades intercontinentais nos espaços lusófonos*, editado por Manuel Lobato e Maria de Deus Manso, Braga, NICPRI, 2013, pp. 63-90.

²⁶⁴ ‘Tratado de pazes entre o Estado da Índia e o sultanado de Bijapur’, Goa 22.08.1548 in Júlio Firmino Júdice Biker, *Colecção de tratados...op. cit.*, vol. I, pp. 122-127.

²⁶⁵ António Pinto Pereira, *História da Índia...op. cit.*, livro II, capítulo II, fl. 6.

²⁶⁶ Pietro della Valle, *The Travels of Pietro della Valle in India from the Old English Translation of 1664 by G. Havers*, editado por Edward Grey, (reimpressão da edição da Hakluyt Society de 1892), vol. II, Nova Delhi, Asian Educational Services, 1991, pp. 414-415.

²⁶⁷ ‘Informação dada a Filipe III por Jacques e Joseph de Coutre’ s/l, s/d in Jacques de Coutre, *Como remediar o Estado da Índia? Being the Appendices of the Vida de Jacques de Coutre* (Biblioteca Nacional, Madrid, ms. 2780), editado por Benjamin N. Teensma, Leiden, Leiden Centre for the History of European Expansion, 1989, pp. 9-13.

Surpreendentemente, foram os maratas e não os mogóis quem se revelou a maior ameaça para Goa e o Estado, em particular a partir de 1660. Em 1666, por exemplo, Goa seguia com apreensão o itinerário de Šivājī, o qual pedira um empréstimo de duzentas mil rupias aos mercadores de Chaul e se preparava para cercar a vizinha Pondá segundo informações recebidas²⁶⁸. Šivājī, para a boa fortuna da capital, acabou por exercer mais pressão sobre a Província do Norte, onde exigiu o pagamento do chouto [chauth] nas parganás de Damão por volta de 1677²⁶⁹. A ameaça directa veio com o seu filho, Šāmbhaji (r. 1680-1688), quem assolou e cercou Goa em 1683, tendo a edilidade goesa julgado que chegara o último suspiro: “*da Índia; falando sem exageração, está no ultimo e evidente perigo de estalar, com as guerras deste inimigo Sambagi*”²⁷⁰. O perigo passou momentaneamente depois de 1688, mas regressou no século XVIII com a retirada do império mogol do Decão e a ascensão da segunda confederação marata. Goa ficou entalada entre dois sardessais [sardeśái] maratas, os Bounsólós [Bonshle] de Savantvadi a norte e os Wodiyar de Sundém a sul, cujas actividades navais e comerciais, principalmente a daqueles, prejudicaram as redes goesas, chegando mesmo a atacar a navegação ancorada nos rios Mandovi e Zuari²⁷¹. No quadro político altamente instável do Concão durante a primeira metade de Setecentos era visível o declínio comercial de Goa e, sem receitas, não podia continuar a financiar o esforço naval destinado a manter uma ficção imperial. A conquista da Província do Norte pelos maratas em 1740 foi o toque de finados desta política, porque privou a capital de uma fonte de receitas que almofadava os défices anuais. Uma avaliação das receitas perdidas elaborada em 1740 apurou prejuízos por um valor superior a oitenta e três contos de réis:

*“não entrando o rendimento das aldeas que ficauão carregadas pellas diuidas da Fazenda Real, rendimento das meyas çizas, nem os foros da jurisdição de Damão mais de vinte mil xerafins que hoje não rende a respeito do inimigo em cada anno, não falando a baixa das rendas de tabaco e mondvins de Damão que serão mais de sincoenta mil xerafins em cada anno, nem entra o rendimento da administração e dos seleiros por não constar na feitoria, nem na fazenda dos Contos o tal rendimento.”*²⁷²

Dá a década de 1740 ter sido um período de reavaliação da posição de Goa no contexto do Estado da Índia e, acima de tudo, da presença portuguesa no Índico e na Ásia. A primeira parte foi um lustro perdido, pois a cidade teve de fazer face a despesas extraordinárias para as quais não dispunha de dinheiro, pelo que a Coroa se viu forçada a financiar a sobrevivência do Estado da Índia a partir de 1740 mediante a remessa de fundos anualmente. Em 1745, o vice-rei marquês de Castelo Novo (1744-1750) sumariava a situação

²⁶⁸ ‘Assento’, Goa 22.03.1666 in Panduronga S. S. Pissurlencar, *Assentos...op. cit.*, vol. IV, pp. 151-154.

²⁶⁹ ‘Assento’, Goa 13.09.1677 e ‘Assento’, Goa 30.09.1677 in idem, *ibidem*, respectivamente pp. 252-257, 257-260.

²⁷⁰ ‘Carta de Câmara de Goa para D. Pedro II’, Goa 15.01.1684 in *Arquivo Histórico Ultramarino*, Índia, caixa 60, doc. 31.

²⁷¹ João Teles e Cunha “3. Economia e Finanças a) A rede económica do Estado da Índia...op. cit.”, pp. 300-301, 317, 320.

²⁷² ‘Carta de Manuel Soares Velho para D. João V’, Goa 04.02.1740 in *Arquivo Histórico Ultramarino*, Índia, caixa 87.

em poucas palavras: “*este Estado se tem reduzido a limites tão breves, que não he de admirar, que facilmente se possa comprehender*”²⁷³. Aliás, datou do seu governo outra mudança de monta, a da expansão nos territórios vizinhos que viria a configurar as Novas Conquistas, aproveitando as lutas internas entre maratas e posteriormente o aparecimento de Hayder ‘Ali Kân no Canará. A conquista territorial deu a Goa um pequeno hinterland e algum recuo estratégico, mas foi insuficiente para recuperar o terreno perdido pelo Estado com a queda da Província do Norte. Em primeiro lugar, as Novas Conquistas eram insuficientes para abastecer a população de arroz, tendo o marquês de Castelo Novo estimado que a produção local apenas permitia satisfazer as necessidades goesas durante três meses, uma avaliação que continuava válida em 1800²⁷⁴.

Após 1740, Goa e o que restava do Estado tornaram-se ainda mais irrelevantes no contexto indiano. O empório goês era mantido graças ao investimento feito pela Coroa por meio do “Dinheiro de Socorro”, destinado a pagar o seu aparelho político e militar, e do “Cofre do Giro” para reavivar o comércio pela Carreira da Índia, mas na verdade apenas alimentou o grupo mercantil hindu que já dominava a vida económica goesa²⁷⁵. A cidade perdia cada vez mais velocidade comercial e as suas redes contraíam-se, tanto que na segunda metade de Setecentos o investimento privado português manteve a tendência de comerciar com o Golfo de Bengala registada no período anterior. Goa nada tinha a oferecer que não pudesse ser adquirido noutros portos e a preços mais em conta. Outro sinal da sua decadência foi a debandada da população para outras paragens, emigrando principalmente para Bombaim, que se tornaria no porto por excelência da costa ocidental indiana após 1750. No início do século XIX, em 1800, José Gomes Loureiro referiu que o número de goeses declinara uns 30% desde 1774²⁷⁶, mas o despovoamento era anterior.

O desmembramento do Estado da Índia em 1752 com a criação do governo-geral de Moçambique era o reconhecimento da irrelevância política e comercial de Goa. Macau era um caso à parte desde finais do século XVII e assim continuaria. Goa podia aspirar, quanto muito, a manter as suas redes regionais para o Canará, ou seja num contexto cujo horizonte não ultrapassava o seu litoral indiano imediato. O declínio goês era irrevogável e seria selado com a ascensão britânica na Índia após 1757. O que subsistiu no Estado a seguir a 1740 foram pólos regionais com uma implantação muito localizada e sem projecção pelo Índico devido à sua falta de capacidade financeira, actuando por isso muitas vezes como testas-de-ferro de terceiros quando as redes comerciais eram de longo curso. Também cessaram as redes portuguesas espalhadas pelos mares orientais com base em Goa a partir de 1740, pois as surgidas após 1760-1770 foram criadas e

²⁷³ ‘Carta do marquês de Castelo Novo para António Guedes Pereira’, Goa 06.02.1745 in *Arquivo Histórico Ultramarino*, Índia, caixa 78, doc. 98.

²⁷⁴ Cf. ‘Carta do marquês de Castelo Novo para António Guedes Pereira’, Goa 06.02.1745 in *Arquivo Histórico Ultramarino*, Índia, caixa 78, doc. 98; ‘Informação de José Gomes Loureiro’, Sanquém 12.12.1800 in *Arquivo Histórico Ultramarino*, Índia, caixa 79.

²⁷⁵ Vejam-se os códices 1149, 1150 e 1153 do Arquivo Histórico Ultramarino.

²⁷⁶ ‘Informação de José Gomes Loureiro’, Sanquém 12.12.1800 in *Arquivo Histórico Ultramarino*, Índia, caixa 79.

operavam em função da prioridade estabelecida pelos investidores e armadores lisboetas. Essa foi a grande mudança face ao período anterior. O Índico deixou de ser visto como um todo global com base em Goa e na Índia, para ser considerado e construído dentro de uma perspectiva atlântica, lisboeta num primeiro momento e mais tarde brasileira, tanto carioca como bahiana. Foi, com efeito, uma mudança estratégica e comercial importante, quase revolucionária, caso a velha natureza transitária do comércio feito com a Ásia, pelo que também com Goa, não tivesse continuado a mesma.

* * * * *

A construção de Goa enquanto empório foi um caso de modernidade no quadro indiano e mesmo asiático, já para não falar do europeu. A sua conquista em 1510 transcendeu a mera feitoria fortificada que marcara até então a expansão portuguesa e iniciou um novo período na história comercial do Índico, por muito que a época fosse caracterizada pela dualidade de cooperação e rivalidade com as redes e os mercadores asiáticos até 1800. A cidade prosperou como empório enquanto o Estado da Índia conseguiu projectar o seu poder naval e impor as redes goesas num espaço oceânico que ia de Moçambique ao Japão, em detrimento de outras rotas próprias, embora a sua influência incidisse mais no Índico ocidental. Daí a sua fragilidade, pois a manutenção do seu sucesso e do seu ascendente dependia de uma série de factores que, em última análise, escapavam ao seu controlo dado o seu carácter transitário, ou seja decidiam-se a montante nos mercados fornecedores ou a jusante nos consumidores. Dos dois o mais importante para Goa situava-se a jusante e assentava sobre duas bases: a operacionalidade da Carreira da Índia e o escoamento de mercadorias asiáticas, especialmente a pimenta, pelo continente europeu a partir de Lisboa.

Como se viu atrás, o declínio da Rota do Cabo e do papel distribuidor de Lisboa na Europa foi seguido de perto pela erosão das redes goesas no Índico, onde estavam estendidas em demasia, por acção do ataque de holandeses entre outros. Seguiu-se uma lenta e inexorável retirada das redes goesas do Índico até o seu horizonte ficar limitado às águas costeiras indianas do Concão e do Canará, pese Goa continuar a nutrir a ideia de restaurar os espaços e as rotas perdidas até ao século XVIII e, por conseguinte, projectar a todo custo o seu parco poder naval às expensas das poucas e diminuídas receitas ainda ao seu dispor. A coesão do espaço imperial português na Ásia que se retraía consideravelmente para o Índico ocidental desde 1662, contraiu-se ainda mais com a crescente violência marítima, da qual os omanitas e os Angriás eram bons exemplos, mas não os únicos, a que se somou a pressão terrestre dos maratas. Goa passou de ser um empório transoceânico e transcontinental a ser um pequeno território enquistado na costa ocidental indiana e foi nesse contexto que se desenrolou a sua história subsequente.

Goa foi, apesar de tudo, uma história de sucesso, já que serviu de modelo ou de fonte de inspiração para os demais centros europeus fundados na Ásia, como Batávia,

Madrasta, Bombaim, Pondichéry e Calcutá, na medida em que, numa primeira fase, todos foram empórios transitários cuja afirmação passou pela capacidade de centralizarem em si as rotas asiáticas e deterem o monopólio da ligação com a Europa. A exceção à regra parecem ser os ingleses, marcados pela competição entre três centros, Bombaim, Madrasta e Calcutá, até que esta se impôs como a sua capital política em 1772 ao comandar os vastos recursos do Bengala desde 1757. De certa forma, os holandeses tinham precedido os ingleses, já que Batávia também conquistou um *hinterland* na ilha de Java a partir de 1730. Eram novos tempos a uma escala geográfica, humana e material com a qual Goa não podia competir, nem mesmo quando adquiriu as Novas Conquistas a partir de meados de Setecentos.

DA TOMADA DE GOA AOS NOSSOS DIAS COMO VI GOA EM MEADOS DO SÉCULO XX – ESTUDOS DE UMA GEÓGRAFA

Comunicação apresentada pela académica
Raquel Soeiro de Brito, em 16 de Novembro

1. Para quem vem do Mediterrâneo, no fim do verão (época seca) e “aterra” em Goa no fim da monção (época de chuvas) o contraste de paisagem é total. Às paisagens de restolho de cereais amarelecidas pelo tórrido sol onde às vezes ponteiavam árvores maciças, verde baço, contrapõem-se os verdes luminosos dos arrozais bordejados, tantas vezes, por elegantes coqueiros balouçando-se suavemente por fraca brisa. Este contraste físico é salientado pelo tipo de figura humana, marcado não apenas por diferenças anatómicas, como pelo trajar.

E, naturalmente, a percepção destas diferenças varia de intensidade com a sensibilidade de cada um. A mim, marcaram-me profundamente.

Para não alargar em demasia esta fala, vou esquecer as paisagens da minha terra, apenas, da Goa que eu conheci há mais de trinta anos.

2. Goa é um pequeno território (3600km²) que, geograficamente se divide em três áreas: um litoral, constituído por planaltos de laterite, muito regulares, separados por fundos aluviais e braços de rios, a que segue uma zona intermédia de colinas irregulares aumentando de volume e de altitude à medida que se caminha para a barreira ativa de Gates, que constituem a terceira área geográfica. Era (e é) um território denso e irregularmente povoado. 59% da população vivia nas Velhas Conquistas (22% da área total). Aqui se encontravam densidades de população muito elevadas, à volta de 400. As Novas Conquistas apresentavam números ainda altos nos concelhos que confinam com aquelas (Permém, 176; Pondá, 215); no interior, pelo contrário, as densidades não chegavam a 50. Como em toda a Índia, a população era essencialmente rural; nas quatro pequenas cidades, todas na área das Velhas Conquistas, apenas se aglomeravam 12% do total. A restante vivia em aldeia-jardins, de casas dispersas no meio de frondosas árvores de fruto, entre as quais dominavam mangueiras, coqueiros e jaqueiras.

O aspecto das aldeias diferia ligeiramente: nas Velhas Conquistas, onde predominava a população cristã (79% em Salsete, 56% em Mormugão, 50% nas Ilhas e 49% em Bardez), ao lado de casa de barro viam-se muitas de pedra, rebocadas e caiadas. Algumas eram mesmo grandes e luxuosas, com varandas e janelas; pertencentes a famílias ricas e aristocráticas, em Salsete, ou a emigrantes enriquecidos que nunca deixavam de construir uma boa casa na terra natal, como acontecia em Bardez.

As aldeias das Novas Conquistas, de uma maneira geral, eram mais dissociadas em bairros independentes e afastadas umas das outras. Muitas possuíam grandes casas de barro ou pedra, sempre sem caiação e com um número muito pequeno de janelinhas, muitas vezes só frestas, sinais exteriores que permitiam reconhecer rapidamente as casas dos hindus. Nas casas humildes esta distinção era difícil de fazer à primeira vista: térreas, quadrangulares, assentes em pequeno patamar de terra batida, com cobertura de telha ou colmo e apenas uma porta, eram idênticas entre cristãos e hindus. Só o *Tulôss*, pequeno arbusto sagrado sempre colocado em sua peanha defronte da casa hindu, ou a cruz, na casa cristã indicavam a crença dos seus moradores. Tanto umas aldeias como as outras mantinham a dispersão do casario, rigoroso asseio, garotos que brincavam perto das casas e mansas vacas que passeavam tranquilamente.

41% da população vivia ligada directamente ao campo. Os agricultores do litoral dedicavam-se principalmente ao trabalho das várzeas do arroz, palmares, e também, na estação seca, às culturas da horta. No interior estas culturas cediam o seu lugar preponderante ao cultivo de cereais miúdos, precedido de roças e queimadas.

Fiz uma prospecção de todo o território, visando com algum pormenor 56 aldeias. Percorri aldeias de estrutura mais arcaica, de tipo feudal, situadas no interior, perto do rebordo de Gates, em que os moradores ainda então estavam estreitamente ligados ao *dessai* (senhor, dono das terras e antigamente das pessoas). Este era sempre da casta *cxatria*. Ainda havia famílias de bairros próximos da casa do *dessai* que eram obrigadas a trabalhar para ele: mulheres fazendo serviços mais rudes da casa, os homens recados distantes, corte de lenha, etc. Além destes trabalhadores, as *farazes*, intocáveis que moravam em bairro à parte, eram obrigados a fazer todos os trabalhos de bambu de que o senhor precisava; como recompensa recebiam algum *bate* (arroz com casca) ou, mais raramente, um pedaço de várzea para arroz que eles próprios cultivavam. Os outros habitantes já então viviam sem obrigações servis, alugando ao senhor as terras que cultivavam e dispensando-lhe grande número de dias de trabalho remunerado.

Pelo contrário, nas aldeias do litoral, onde as várzeas eram mais extensas, já não se conhecia semelhante estrutura, que parece ter existido outrora em relação às comunidades. Estas, administradas pelos *Brâmanes*, eram ainda grandes detentoras de terras de várzea, mas o antigo sistema “*jajamani*”, completamente obliterado, cedeu o lugar a um arrendamento vulgar.

3. Aldeias Típicas

Depois destes estudos preliminares escolheram-se as aldeias onde seria feito, casa por casa, um estudo de pormenor. A escolha caiu em Moirá, Curtorim e Marcaim. Duas aldeias cristãs: Moirá, caso típico de aldeia de emigrantes de Bardez, Curtorim entre as demais aldeias de Salsete, já de si o “celeiro de Goa”. Aquela onde a população mais se ocupava da terra; e uma aldeia hindu, Marcaim (Pondá), em situação de certo modo análoga, na posição de importância dos terrenos de cultivo, às outras duas.

MOIRÁ – Com 477ha de superfície, está situada entre os rios de Mapuçá e Bastorá, cujas baixas aluviais constituem extensas várzeas e retalham o planalto de laterite que então formava o centro da aldeia. Contava 2293 habitantes (1626 cristãos e 667 hindus), cujas moradas se dispersavam pela orla das várzeas e pelo planalto. 36% da área pertencia à comunidade e o restante estava irregularmente dividido por 773 proprietários (33% da população). A aldeia dividia-se em nove bairros, todos eles de origem antiga, mas quatro deles em expansão a partir da família conjunta e cada lar pretendia casa própria. A população foi-se estendendo mais para o planalto, onde se encontravam casas amplas e com boas condições higiénicas, possivelmente construídas com o dinheiro dos emigrantes.

A expansão da área de casario era tanto mais curiosa quanto a população cristã (que mais se expandiu) diminuiu anualmente 5.8%, de 1881 a 1950, enquanto a população hindu aumentou 23%, sem que, contudo, as suas moradias apresentassem acréscimo nem de longe comparável ao dos cristãos.

A principal actividade dos habitantes era a agricultura: arroz, culturas de horta e bananeiras. Cerca de um terço das várzeas ficava por cultivar, por falta de água, na estação seca; as restantes eram ocupadas com horta.

A aldeia estava ligada à cidade de Mapuçá, que dista 7km, por sete carreiras diárias de camioneta que funcionavam todo o ano, embora durante a monção a frequência fosse menor. Era com esta cidade que se mantinham as mais próximas relações comerciais. Para a cidade iam também todos os jovens desejosos de aumentar os seus conhecimentos superiores à instrução primária “matriculation” ou os primeiros cursos de marata, únicos estudos possíveis na aldeia. A maioria seguia cursos de inglês, pois a perspectiva das suas vidas era um emprego bem remunerado na União Indiana ou na África Oriental (Nairobi era grande centro de atracção).

CURTORIM – Situada na margem esquerda do rio Zuari, era denominada o “celeiro de Salsete”, devido às extensas várzeas da planície aluvial daquele rio. Tinha uma área de 2707ha, incluindo São José do Areal. Embora esta aldeia estivesse administrativamente independente de Curtorim, incluiu-se por os interesses materiais e espirituais dos seus 2368 habitantes se acharem ligados a Curtorim, donde foi desmembrada em 1826. A aldeia contava (incluindo São José) 7783 habitantes cristãos e 344 hindus, praticamente todos, ainda então, bem enraizados na terra. De 1881 a 1950 a população cristã diminuiu, por ano, 1.3%, enquanto os hindus aumentaram 31%.

As casas da aldeia dispersavam-se ao longo das estradas e nos terrenos que dominavam as extensas várzeas e onde, lado a lado, se cultivava arroz borodá. À volta da igreja, grandiosa construção edificada do seu sabor arquitetónico, situavam-se todas as lojas.

A maior área de várzeas pertencia a comunidade (575ha), assim como algum terreno alto; o restante estava na posse dos proprietários (cerca de 800). Até ao segundo quartel deste século, a excepção dos meninos que iam para o seminário de Rachol (cada família abastada tinha pelo menos um filho que destinava a padre) e que seguiam cursos

fora, mesmo no estrangeiro (Medicina e Engenharia, principalmente), raras eram as pessoas que saíam da aldeia. Em meados do século, parte dos *corumbis* (trabalhadores) cristãos trabalhavam nas minas (Bicholim, Sanguém), indo à aldeia apenas assistir às festas principais. Os moços, que estudaram quase todos algumas classes de inglês em Margão, pensavam arranjar emprego fora da ocupação tradicional das famílias, a agricultura, e, por conseguinte, fora da aldeia. Apesar disto, pode dizer-se que a população era essencialmente agrícola, mantendo apego à terra que cultivava. O arroz era a principal produção, mas cultivavam-se também outros cereais e produtos de hortas.

Os brâmanes cristãos dominavam, mais pela posição social que pelo número. Eram cultivadores da terra (187 famílias), detendo numerosos caseiros (nandocares) de castas inferiores. Havia 1041 famílias sudras, algumas já com instrução (inglesa), que emigravam com frequência para Bombaim. Havia pois uma franca evolução quanto aos membros desta casta, cuja condição, algumas gerações antes, era exclusivamente a de trabalhadores a dias dos proprietários brâmanes.

Toda a instrução superior fazia-se fora da aldeia, onde havia somente duas escolas primárias de português, uma de marata e uma de inglês. A partir daqui os meninos passavam a fazer diariamente a caminhada até Margão, a pé ou de camioneta, para frequentarem os estudos secundários. A actividade cultural era reduzida: a biblioteca, que era centro de encontro à tardinha e de reuniões mundanas com fins beneficentes, foi extinta em 1922. As famílias passavam, então, a ajuntar-se em casa umas das outras, mas a vida de relação não tinha grande importância.

A aldeia fica a 10 km de Margão, a que era ligada por seis carreiras diárias de camioneta, mesmo no tempo das chuvas.

O facto mais notável era o desenvolvimento das classes inferiores e a estagnação da maioria das famílias *brâmanes*: sudras e corumbis, mercê do trabalho das minas, adquiriam independência económica e, com esta, emancipação de facto dos senhores *brâmanes*, de quem eram mandocares. Por outro lado, os jovens descendentes de agricultores desejavam, na grande maioria, firmar as suas bases de vida noutra profissão e tentavam então, por isso, a emigração: o antigo regime de famílias patriarcais, presas à terra, estava em plena transformação.

MARCAIM - Com 1033ha e 4006 habitantes, dos quais apenas 80 eram cristãos e seis muçulmanos, está situada entre os rios Cumbarjua, Velinga e Zuari, cujas várzeas rodeiam o planalto de laterite, que então formava centro inocupado e menos produtivo da aldeia. A população hindu teve, no período já referido, um aumento anual de 9%, enquanto a população cristã se manteve estacionária. A aldeia dividia-se em oito bairros, apenas em um deles dominando os *brâmanes* (53 famílias) com os seus numerosos servidores de castas baixas; metade das 841 famílias da aldeia eram sudras (418). A actividade principal era a agricultura e a pesca de rio, esta ocupando a maioria dos habitantes de dois

dos bairros mais populosos (138 famílias); As várzeas eram cultivadas com arroz, embora algumas fossem também ocupadas com hortas regadas na estação seca. No planalto, existia horta na monção, particularmente destinada só ao consumo familiar.

Metade da área da aldeia pertencia à comunidade que estava de posse das melhores várzeas; a outra metade estava pulverizada em 733 propriedades, pertencentes a 257 proprietários (6% da população e um terço das famílias): dominava o grande parcelamento da propriedade.

Por entre as casas, que se dispersavam na estreita faixa entre o planalto e as várzeas, encontravam-se todos os estabelecimentos de comércio, mercearias, lojas de chá e de bebidas. Qualquer artigo menos trivial era trazido de Pondá ou Pangim, cidades ligadas por carreiras diárias de camioneta, podendo além disso, no tempo seco, atravessar-se de tona o rio Cumbatjua e apanhar qualquer das numerosas camionetas de Agaçaim.

Só exista uma escola primária de português e outra de marata; os estudos secundários eram feitos em Pondá, Margão ou Pangim. Nestas duas últimas cidades os rapazitos acomodavam-se em casa de parentes ou amigos de família, pois a tradicional hospitalidade hindu ainda se mantinha pelo menos para este fim. Apesar dos moços que saíam para estudar, no conjunto a população não emigrava, ao contrário do que sucedia nas aldeias cristãs, principalmente em Bardez.

É um traço comum dos hindus que, mesmo levando uma vida extremamente modesta, não gostam de trocar a sua casa nem a sua aldeia por outro lugar; “fazem da seu casa o/mundo”, ao contrário dos cristãos que “fazem do mundo a sua casa”, segundo expressão de Pissurlencar. Assim se explicava que, a par da diminuição da população cristã, viviam fora de Goa dezenas de milhares de goeses cristãos.

4. Tive a sorte de poder visitar Goa (embora não com o mesmo pormenor) nestas duas semanas anteriores. A mesma impressão de beleza calma, de serenidade, ficou no espírito, mas, logo na proximidade das cidades vê-se um grande número de gentes de “além dos Gates”, a confusão é enorme e a pobreza transparece como nunca vira antes; os planaltos (quando não as próprias várzeas) enchem-se de casas de estranha arquitectura, trazidas pelos emigrantes, porventura aqui como em qualquer parte do mundo, desejosos de mostrar o êxito do seu trabalho no estrangeiro.

As praias encheram-se de degradadores da paisagem.

Que o “desenvolvimento” que alguém parece querer ver nestes fenómenos – mas que na maioria dos casos não são verdadeiramente – não perturbe uma pacífica e eficiente evolução e que esta ajude ao verdadeiro progresso desta linda terra onde, segundo a expressão de Norbert Krebs, há meio século se soube criar “uma paisagem cultural quase única na Índia e rigorosamente delimitada pela fronteira”.

DA TOMADA DE GOA AOS NOSSOS DIAS

GOA CONTEMPORÂNEA E A HERANÇA CULTURAL PORTUGUESA (1961-2010)

Comunicação apresentada pelo académico
Adelino Rodrigues da Costa, em 23 de Novembro

INTRODUÇÃO

São decorridos quase 50 anos sobre os acontecimentos que em Dezembro de 1961 levaram à “queda da Índia Portuguesa”¹, depois de uma presença lusitana que perdurou por mais de quatro séculos.

No entanto, essa presença continua a estar viva na história e no imaginário português, através de muitas memórias que nos evocam os tempos da aventura da descoberta e do encontro com outros povos e com outras culturas.

A criação, consolidação e declínio do Estado Português da Índia, bem como as suas grandezas e desgraças, têm ocupado inúmeros estudos e obras de referência, com a análise dessa tão longa presença e também da complexa conjuntura política e da acção militar que lhe pôs fim, em larga medida devido à intransigência salazarista.

O resultado desse processo e a perda de Goa, Damão e Diu, encaixaram-se no esquema geo-político desenvolvido pelos ingleses, ao longo do século XIX, na construção do seu Império na Índia, que reuniu sob a mesma autoridade política as diferentes regiões do sub-continente hindustânico e as regiões vizinhas, independentemente da sua base étnica, religiosa, linguística e cultural.

Se houve a intenção inglesa de manter a unidade do seu império para além da independência, a rivalidade religiosa entre Jawaharlal Nehru e Muhammad Ali Jinnah depressa mostrou que tal não era possível, daí resultando “o mais complexo divórcio da História” e a formação de novos países: a União Indiana e o Paquistão (cujo território oriental, em 1971, deu origem ao Bangladesh), para além do Ceilão (depois Sri Lanka) e da Birmânia (depois Myanmar)².

Nehru conseguiu uma grande vitória ao unir sob a mesma bandeira o principal núcleo do Império Britânico na Índia, incluindo regiões tão diferentes como o Gujarat e o Punjab.

A sua histórica proclamação, lida ao mundo à meia noite de 14 para 15 de Agosto de 1947, significou a independência para 400 milhões de pessoas, que na época representavam um quinto da população do globo.

¹ Título de uma obra de referência sobre os acontecimentos de 1961: MORAIS, Carlos Alexandre de, *A Queda da Índia Portuguesa*, Editorial Intervenção, Lisboa, 1980

² Cinquenta anos depois da sua independência, a Índia e o Paquistão já travaram 3 guerras, atravessaram várias crises, tornaram-se potências nucleares e vivem numa tensão bélica permanente. Na sequência da chamada crise de Kargil, em Março de 2000 o Presidente Bill Clinton visitou os dois países e declarou estar “no mais perigoso lugar da Terra”.

A partir daí, Nehru enfrentou a instabilidade geral, a conflitualidade religiosa, as guerras com o Paquistão e com a China mas, sobretudo, dirigiu a tarefa de construir um país onde existiam 11 províncias sob controlo britânico e 565 reinos semi-autónomos, governados por reis, príncipes, marajás, rajás e outros titulares, por vezes com exércitos próprios, com inúmeras religiões e mais de 300 línguas e dialectos³.

Assim surgiu a actual União Indiana, construída a partir de um complexo mosaico de etnias, línguas, religiões, castas, tradições e culturas.

Nessa tarefa de agrupamento de regiões e povos tão diferentes, Nehru não esqueceu o território francês de Pondicherry, nem o Estado Português da Índia. A França encontrou uma solução honrosa para o seu território, que permaneceu com um especial estatuto de protecção à cultura francesa, mas Portugal rejeitou qualquer tipo de negociação e inviabilizou uma solução do mesmo tipo.

Porém, Nehru não abdicava de Goa e, depois de ver goradas as tentativas para negociar com Salazar a transferência da soberania dos territórios do Estado Português da Índia, patrocinou em 1954 a ocupação dos enclaves de Dadrá e Nagar Aveli, nas proximidades de Damão. Depois, intensificou a sua reivindicação, impôs um bloqueio económico aos territórios portugueses e, no dia 20 de Junho de 1955, num discurso pronunciado no Parlamento em Nova Delhi, declarou:

“A ocupação de Goa pelos portugueses é o caso mais escandaloso que existe, política, étnica, geográfica e religiosamente. Histórica, política, económica e mesmo religiosamente, Goa faz parte da Índia”⁴.

Nehru repetia que Goa era indiana e devia ser integrada na Grande Índia, mas Salazar insistia que Goa era Portugal e que os goeses eram portugueses. “Se Goa é geograficamente Índia”, dizia Salazar, “do ponto de vista social, religioso e cultural é Europa”.

No entanto, indiferente aos sentimentos autonomistas dos goeses, à evolução dos territórios vizinhos e às recomendações das Nações Unidas, Salazar e o seu regime recusaram-se sempre a negociar o futuro dos territórios portugueses do Estado da Índia.

Finalmente, decorridos catorze anos sobre a independência da União Indiana, Nehru decidiu-se por uma rápida acção militar sobre Goa, Damão e Diu.

No dia 19 de Dezembro de 1961, pelas 19 horas e 30 minutos, o governador-geral do Estado da Índia, general Vassalo e Silva, assinou em Chicalim o termo da rendição portuguesa perante o major general K. P. Candeth.

A “operação Vijay” terminara: as tropas indianas tinham dominado Goa em poucas horas, a resistência encontrada tinha sido meramente simbólica e, desta forma pouco digna, terminava um período de 451 anos de administração portuguesa em Goa.

Em Damão e em Diu, pequenas parcelas que também integravam o Estado da Índia, a resistência portuguesa foi mais acentuada e mais consistente, mas o resultado final viria a ser o mesmo.

³ LAPIERRE, Dominique and COLLINS, Larry, *Freedom at Midnight*, Vikas Publishing House, New Delhi, 1997

⁴ ‘Dossier’ Goa: *Vassalo e Silva – a recusa do sacrifício inútil*, coordenação de Botelho da Silva, edições Liber, Lisboa, 1975, p. 50

Sobre estas acções existe suficiente bibliografia portuguesa e indiana, mas ela parece coincidir num ponto: Salazar não as esperava e Nehru não as desejava.

Consumada a ocupação militar dos territórios do Estado da Índia, as suas parcelas vieram a ter destinos diferentes. Enquanto o território de Goa adquiriu um estatuto de autonomia e depois se tornou um dos 25 estados da União Indiana, os pequenos territórios de Damão e Diu foram classificados como o *Union Territory of Daman & Diu*, directamente dependente do governo federal.

Igual estatuto têm, desde 1961, os territórios anexados em 1954 que constituem o *Union Territory of Dadra & Nagar Haveli*.

Nos aspectos culturais e, em particular, no que respeita à preservação da herança cultural portuguesa, também os destinos dos três territórios têm sido diferentes.

Na pequena ilha de Diu, a memória portuguesa continua presente através do importante património arquitectónico militar⁵ e religioso, mas a língua portuguesa está em vias de extinção, inclusive devido à elevada taxa de emigração da comunidade católica.

Para além de um valioso património arquitectónico, há em Damão uma pequena comunidade estimada em cerca de cinco mil pessoas, que continua a utilizar o Português como língua franca e, recentemente, ainda se celebravam três missas diárias em Português. A grande festa damanense realiza-se no dia 3 de Fevereiro, data da tomada de Damão por Dom Constantino de Bragança e, na sala das sessões da Câmara Municipal, ainda se encontram as fotografias dos últimos governantes portugueses.

Diu e Damão ficam fora dos habituais circuitos do turismo ocidental e esse relativo isolamento tem permitido a preservação de algumas memórias culturais e linguísticas do “tempo dos portugueses”.

Finalmente, pela sua dimensão física e demográfica, mas também pela sua importância política e económica, o território de Goa é aquele que mais evoluiu e se transformou desde 1961 e, por isso, é aqui tratado de forma particular.

Na realidade, Goa é um tema que desperta o interesse de muitos estudiosos portugueses, incluindo académicos e jornalistas, mas a evolução económica e social por que tem passado desde 1961 não tem sido analisada com o mesmo interesse com que é estudado o seu passado histórico, embora haja algumas excepções que analisam a evolução verificada no antigo Estado da Índia depois de 1961⁶.

A prosperidade material e o dinamismo da sociedade fazem de Goa um verdadeiro Estado-modelo no contexto da União Indiana e caberá questionarmo-nos sobre as eventuais razões dessa realidade:

A pequenez do território? O valor dos seus recursos naturais? A qualidade da sua população? O seu sistema educativo? A herança cultural portuguesa?

⁵ Na sequência de uma votação em que participaram cerca de 240 mil pessoas, no dia 10 de Junho de 2009, a Fortaleza de Diu foi declarada como uma das “7 Maravilhas de Origem Portuguesa no Mundo”.

⁶ BRITO, Raquel Soeiro de, *Goa e as Praças do Norte revisitadas*, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, Lisboa, 1998

Apresentamos, adiante, alguns contributos para a compreensão da realidade política, económica, social e cultural da Goa contemporânea⁷.

O DIA SEGUINTE

Os acontecimentos de Dezembro de 1961 interessaram a opinião pública, despertaram emoções e mobilizaram muitas atenções, quer em Goa, quer em Portugal, tendo tido também uma grande repercussão internacional.

Para a União Indiana, a ocupação de Goa representou o fim da ocupação colonial e o culminar de um longo processo reivindicativo, mas para Portugal significou a perda da sua parcela culturalmente mais simbólica e Salazar considerou-a “um dos maiores desastres da nossa História”⁸.

Após a tomada do poder pelas Forças Armadas Indianas, o Governo Militar de Goa, Damão e Diu declarou que todas as leis promulgadas antes de 20 de Dezembro de 1961 e em vigor nos territórios de Goa, Damão e Diu, que incluíssem palavras ou frases como “nacionais portugueses”, “cidadãos portugueses”, “soberania portuguesa”, bandeira portuguesa” ou quaisquer outras referindo a soberania portuguesa, deveriam passar a ser lidas como se as palavras “Portugal e Portugueses” tivessem sido substituídas pelas palavras “Índia e Indianos”.

Desconhecendo a realidade goesa e talvez imaginando que houvesse portugueses escondidos por toda a parte, o Boletim Oficial de 23 de Dezembro de 1961 inclui uma proclamação que determina que “todo o europeu português que ao presente se encontre abrigado em Goa, em qualquer parte que seja, deverá ser entregue à estação policial ou posto militar mais próximo, até ou antes de 31 de Dezembro de 1961”.

Aparentemente, a mudança foi feita sem quaisquer sobressaltos nem perseguições relevantes, mas na realidade trouxe muitos problemas, sobretudo porque os militares indianos e os burocratas de Nehru que se lhes seguiram, se consideravam os libertadores, foram insensíveis às realidades goesas e, muitas vezes, comportaram-se como forças de ocupação.

O governo militar então constituído, foi surpreendido por não ter tido o apoio popular que esperava, pelo afecto dedicado por muitos sectores da população aos militares portugueses retidos nos campos de prisioneiros e por ter encontrado uma sociedade melhor organizada do que a própria Índia, contrariamente ao que a propaganda indiana fizera crer.

A nova administração não se preparara para a sua missão e começou por prometer muito, anunciando que iria fazer em quatro anos aquilo que os portugueses não tinham

⁷ O presente texto resulta da circunstância de termos vivido em Goa por razões profissionais, de termos procurado ser observadores da realidade goesa e de, muitas vezes, nos termos interrogado sobre o espaço que ainda existe para a preservação da cultura portuguesa em Goa, num quadro de crescente indianização e globalização.

⁸ SALAZAR, Oliveira, *Invasão e Ocupação de Goa pela União Indiana* (Discurso na Assembleia Nacional em 3 de Janeiro de 1962I), SNI, Lisboa, 1962, p. 3.

feito em quatrocentos. Porém, esses novos dirigentes não conheciam a realidade goesa, nem o sistema administrativo português, nem as leis em vigor, nem a jurisprudência. Por outro lado, os funcionários goeses que tinham servido na administração portuguesa também não conheciam o sistema indiano. O choque de culturas, de línguas, de procedimentos e de atitudes foi enorme, porque as diferenças entre os dois modelos era muito grande, sobretudo pelas práticas culturais muito distintas e pela relação entre o poder judicial e o poder político.

A ideia de proceder a uma rápida integração do pequeno território de Goa na União Indiana acelerou a adoção de alguns procedimentos, destacando-se o estabelecimento da paridade dos salários a nível federal, que fez com que os salários dos funcionários públicos goeses fossem reduzidos.

Nas repartições públicas e nos tribunais cruzavam-se indianos que não sabiam português, com goeses que não sabiam inglês. Para os indianos que acabavam de ocupar Goa era um absurdo procurar entender a língua portuguesa, pelo que o inglês se tornou rapidamente a língua de comunicação.

A arrogância de muitos dos novos funcionários indianos e a falta de vontade dos mais antigos funcionários goeses para aprender inglês, por se sentirem já velhos para aprender uma nova língua, empurrou muitos deles para a emigração, até porque o governo português garantia o seu emprego e o respectivo salário.

Então, com o argumento de que havia falta de goeses qualificados, as novas autoridades promoveram a vinda de muitos indianos de fora de Goa para ocupar os postos na administração e, por essa via, provocaram uma verdadeira desgoanização da administração pública.

Na linguagem oficial, o território de Goa tinha sido libertado, mas para muitos goeses a sua terra tinha sido invadida militarmente. “*Liberation*” ou “*invasion*” eram as palavras que designavam duas diferentes visões dos acontecimentos, duas concepções distintas da realidade geopolítica e duas diferentes ambições para o destino de Goa, aliás, como ainda hoje sucede, apesar do ajustamento do tempo⁹.

A mudança alterou as relações de poder e a vida social goesa. As regras e as práticas mudaram e o convívio social, de que os goeses tanto gostam, alterou-se. Muitas pessoas passaram a evitar o uso da língua portuguesa em público e houve quem dela se esquecesse em poucas horas. Como sempre sucede nestas situações, também houve quem se apressasse a mudar de bandeira e a louvar o que antes criticavam. À arrogância de uns, contrapunha-se a submissão de outros. O quotidiano goês alterou-se muito. Os preços subiram muito acentuadamente, os rendimentos das famílias baixaram e muitos empregos perderam-se.

O futuro tornou-se então uma preocupação séria para os goeses, por desconhecerem as intenções do poder central e por ser considerada a hipótese do seu território vir a ser integrado num Estado vizinho, onde seriam sempre uma minoria e onde o seu estilo de vida e os seus valores culturais tenderiam a ser dominados.

⁹ O Supremo Tribunal da Índia declarou que a anexação de Goa foi uma “*conquest by invasion*” das Forças Armadas Indianas.

Essa preocupação não foi ignorada no discurso oficial dos novos poderes. Antes da anexação de Goa, já o governo da União Indiana deixara claro, em diversas ocasiões, que o povo de Goa seria democraticamente consultado em todas as decisões relativas ao futuro estatuto do seu território e, num manifesto publicitado em 1962 pelo *Indian National Congress*, era reafirmado que a integração ou não de Goa no Estado de Maharashtra seria decidida pelos próprios goeses.

A questão da integração noutro Estado feria o orgulho das elites goesas e tornou-se o factor que iria dominar a cena política goesa nos anos seguintes.

1. A EVOLUÇÃO POLÍTICA

Após a intervenção militar, os territórios do Estado Português da Índia começaram por estar sob tutela do *Military Government of Goa, Daman and Diu* durante cerca de 5 meses, mas depois passaram a constituir o *Union Territory of Goa, Daman & Diu*, directamente dependente do Governo da Índia.

O primeiro-ministro Nehru passava então por grandes dificuldades internas e internacionais, quer em relação à estabilização política e à organização dos estados da União Indiana, quer em relação à conflitualidade com os seus vizinhos do Paquistão e da China, pelo que a anexação de Goa representava um enorme desafio político.

Por isso, Goa não podia ser um novo problema para a União Indiana, até porque Portugal continuava a reivindicar a desocupação do território, no que parecia ter o apoio dos Estados Unidos e da Grã-Bretanha¹⁰. Assim, Nehru tratou o problema de Goa com muito cuidado, inclusive porque estava interessado em recuperar o seu prestígio internacional, que enfraquecera com a sua decisão de invadir o Estado Português da Índia.

Quando da sua primeira visita a Goa, realizada em 1963, num grande comício realizado em Pangim, Nehru afirmou:

“Goa tem uma personalidade distinta e nós temos que reconhecer isso. Seria uma pena destruir essa individualidade e nós decidimos mantê-la. Com o tempo pode acontecer uma mudança, mas será gradual e será decidida pelos próprios goeses”¹¹.

Durante essa visita, ao ser entrevistado e questionado sobre o que entendia serem as particularidades da personalidade distinta de Goa, Nehru disse:

“É uma realidade mais sentida do que descrita. Sente-se que um Andra é diferente de um Rajput. Sente-se que um negro é diferente de um europeu. Sente-se que um brasileiro não é o mesmo que um nova-iorquino. Da mesma maneira, embora os maratas de Sawantwadi, Satara e Kolhapur tenham a mesma origem dos goeses, estes são agora diferentes, particularmente devido à sua associação com os portugueses. Todo o seu modo

¹⁰ Um decreto publicado no Diário do Governo de 27-11-1973 determina que “se mantenha em vigor o estatuto político-administrativo da província do Estado da Índia, aprovado pelo Decreto nº 40 216, de 1-7-1955”, referindo que “enquanto o território da província estiver subtraído ao exercício pleno e efectivo da soberania portuguesa, o governo da província, com os seus órgãos e serviços de administração provincial, continuará a funcionar em Lisboa”.

¹¹ SINHA, Arun, *Goa Indica*, p. 41

de vida é influenciado. As canções, a dança e a linguagem têm sido influenciadas. Eles estão europeizados. A sua arquitectura, os seus costumes e as suas celebrações sociais têm sido influenciados”¹².

A visita a Goa e o contacto directo que teve com a realidade goesa devem ter surpreendido Nehru, ele mesmo um homem de cultura europeia, e daí que as suas palavras tenham ficado definitivamente a marcar o futuro de Goa.

A polarização da sociedade goesa

Desde o início da ocupação de Goa que havia uma implícita ameaça indiana à cultura goesa e esse sentimento era especialmente partilhado pelas elites católicas que, geralmente, tinham convivido com a administração portuguesa.

Porém, como defensor do secularismo e da multiculturalidade, Nehru tinha-se tornado num inesperado apoiante dos goeses, ao reconhecer-lhes uma identidade própria, como consequência do impacto português na sua cultura.

As palavras de Nehru de reconhecimento dessa identidade devida a 451 anos de contacto com os portugueses - as igrejas, as práticas religiosas, o culto por S. Francisco Xavier, as ladainhas e o som do violino, os balcões das casas, o *mandó* e o *tiatr*, o *sarapatel* e o *xacuti* - deram uma inesperada força aos católicos de Goa e ao seu orgulho nacional. Apesar disso, os hindus insistiam que os fundamentos da identidade goesa não eram cristãos porque eram anteriores à própria chegada dos portugueses e criticavam Nehru por declarar que a personalidade distinta de Goa tinha por base a influência portuguesa.

Estavam dessa forma criadas as raízes de duas correntes de opinião que de imediato mobilizaram muitas emoções relativamente ao futuro, polarizadas em torno da sua integração no Estado de Maharashtra ou na sua transformação num Estado autónomo. Essas correntes também assentavam em dois modelos de vida distintos, em duas bases religiosas diferentes e até em localizações geográficas bem delimitadas do território goês.

Habilmente, Nehru afirmava que os goeses haveriam de decidir o seu próprio futuro e, como havia necessidade de mostrar os valores da democracia indiana aos goeses e de mostrar esses sinais à comunidade internacional, foram convocadas eleições para que os goeses escolhessem um parlamento e um governo.

No entanto, revelando muita prudência, Nehru teve o cuidado de afirmar que, independentemente dos resultados eleitorais, Goa continuaria com o estatuto de *Union Territory* por mais 10 anos, depois dos quais os goeses decidiriam o seu destino através de um referendo.

As primeiras eleições realizadas em Goa

Na preparação das primeiras eleições realizadas no *Union Territory of Goa, Daman & Diu*, logo se destacaram em Goa as duas correntes de opinião que se organizaram partidariamente.

¹² SINHA, Arun, *Goa Indica*, p. 42

De um lado colocou-se Dayanand Bhandarkar, um industrial do minério, que desde os primeiros tempos da ocupação tinha lançado uma campanha para a integração de Goa no vizinho Estado de Maharashtra, argumentando com a sua contiguidade geográfica e cultural, mas aspirando sobretudo a que cessasse o domínio social e político da comunidade católica em Goa. Bhandarkar formou o MGP (*Maharashtrawadi Gomantak Party*) que rapidamente teve o apoio da comunidade hindu.

Os católicos responderam com a criação do UGP (*United Goans Party*), cuja presidência foi assumida por João Hugo Eduardo de Sequeira, um médico socialmente conhecido por Jack de Sequeira, que defendia a preservação da identidade cultural goesa e que conduziu uma persistente luta por um estatuto político autónomo que a assegurasse.

Nehru parece ter lutado contra o seu próprio governo e certos sectores do aparelho do seu partido que também queriam a integração de Goa no Estado de Maharashtra ou até em Karnataka, mas foi fiel ao discurso em que reconheceu a personalidade distinta de Goa e ao seu compromisso de serem os goeses a decidir do seu futuro.

Para além da discussão ideológica e da argumentação económica e social das duas forças em presença, sobretudo sobre a viabilidade de um Estado tão pequeno, ainda havia necessidade de organizar o processo eleitoral e de saber quem iria votar, isto é, se votariam apenas os goeses residentes ou, também, os goeses vivendo nos outros estados da União Indiana ou até no estrangeiro, tendo sido decidido que apenas poderiam votar os goeses residentes.

Entretanto, ao longo da campanha eleitoral, a UGP e os católicos tiveram um aliado de peso saído da comunidade hindu goesa, quando algumas castas bem estabelecidas nos negócios e nas profissões liberais começaram a temer a perda do seu elevado estatuto social com a integração no Maharashtra.

As eleições legislativas foram realizadas em Dezembro de 1963 para eleger 30 deputados para a Assembleia Legislativa de Goa, Damão e Diu, sendo 28 para Goa, um para Damão e um para Diu, além de 2 deputados para o Lok Sabha, o Parlamento Nacional.

A participação nessas primeiras eleições foi muito elevada e atingiu 76%, verificando-se que os resultados apurados foram notoriamente influenciados pela dicotomia religiosa e cultural existente em Goa, pois o MGP obteve 16 lugares, enquanto o UGP obteve 12 assentos.

O MGP formou o primeiro Governo eleito e Dayanand Bhandarkar tornou-se o primeiro *Chief-Minister* de Goa.

Para uma população que não convivera com a democracia e que nunca tinha votado, a elevada participação eleitoral e a própria distribuição dos votos foi um sinal de maturidade política.

O primeiro referendo realizado na Índia

Poucos meses depois destas eleições, em Maio de 1964, Nehru morreu. No ano seguinte, o seu sucessor – Lal Bahadur Shastri – teve que gerir o envolvimento na 2ª guerra indo-paquistanesa e, nessas circunstâncias, Goa não era uma preocupação na sua agenda, pelo que se limitou a defender que o problema não era a integração ou a auto-

nomia, mas, sobretudo, o desenvolvimento económico e a busca de mais prosperidade para o território.

Shastri veio a falecer em Janeiro de 1966, sucedendo-lhe Indira Gandhi, filha de Jawaharlal Nehru. Prosseguindo a sua campanha em defesa da identidade cultural goesa, Jack de Sequeira falara com Nehru e com Shastri, pelo que depois falou também com Indira Gandhi. Em Setembro de 1966 Indira Gandhi e o seu partido do Congresso deliberaram que fosse realizado um plebiscito para que os goeses decidissem o seu futuro.

O combate político foi muito duro, revelou muita hostilidade entre as duas opções em confronto e mobilizou poderosos meios de propaganda.

De um lado, os católicos e os seus aliados eram acusados de traírem o ideal da libertação de Goa e quererem continuar a dominar a vida económica e social goesa e, do outro, atacava-se o expansionismo marata e afirmava-se que a integração iria traduzir-se na repressão religiosa e na escravidão dos goeses.

A Igreja Católica não foi neutral e tomou parte activa na campanha, tendo sido acusada por ter utilizado os púlpitos das igrejas e a influência dos padres contra a integração no Maharashtra.

No dia 16 de Janeiro de 1967, realizou-se o referendo, o primeiro até então realizado na Índia independente, perguntando-se aos goeses se desejavam a sua integração no Estado de Maharashtra, com base nas afinidades culturais comuns, ou se queriam constituir um Estado autónomo e manter-se separados com base na sua “personalidade única”, como o próprio primeiro-ministro Nehru preconizara e defendera.

A escolha apresentada aos goeses era entre tornar-se parte de um outro Estado indiano ou manter-se com o estatuto de *Union Territory* ou, como escreveu o jornalista Arun Sinha, era uma disputa entre os que queriam dissolver Goa em Maharashtra em nome da ‘Índia’ e os que queriam a autonomia de Goa em nome da ‘Europa’.

Ao fim do primeiro dia da contagem dos votos, os integracionistas estavam à frente, mas no fim do segundo dia o resultado inverteu-se com a contagem dos votos dos círculos eleitorais de Salcete e Mormugão.

Só com a contagem final dos votos ficou assegurada a vitória dos que rejeitavam a integração no Maharashtra.

O resultado eleitoral em Goa foi o seguinte:

Resultados do referendo de 16 de Janeiro de 1967 em Goa

Goa	Total de eleitores recenseados	388.392	100.00%
	Total de votos expressos	317.633	81.78%
	Votos pela continuação do Union Territory	172.191	54.20%
	Votos pela integração no Estado de Maharashtra	138.170	43.50%
	Votos inválidos	7.272	2.30%

FONTE: *Goa: Into the Mainstream*, R. N. Saksena, p. 140

O mesmo Arun Sinha concluiu que “o Leste combateu o Oeste durante anos através de panfletos, manifestos e memoriais até que o referendo se realizou em 1967, dando cerca de 55 por cento dos votos à “Europa” e 45 à “Índia”¹³.

As eleições também se realizaram nos territórios de Damão e em Diu, para os quais se colocava a hipótese de integração no Estado do Gujarat ou a continuação da sua ligação ao *Union Territory*.

Os resultados foram os seguintes:

Resultados do referendo de 16 de Janeiro de 1967 em Damão e Diu

Damão	Votos pela continuação do <i>Union Territory</i>	8.254	87.78%
	Votos pela integração no Estado do Gujarat	1.149	12.21%
Diu	Votos pela continuação do <i>Union Territory</i>	5.478	95.70%
	Votos pela integração no Estado de Gujarat	246	4.29%

FONTE: ‘*Dossier*’ Goa: Vassalo e Silva – *A recusa do sacrifício inútil*, Edições Liber, Lisboa, 1975, p. 128

Tal como sucedera em Goa, os eleitores de Damão e Diu também recusaram a sua integração no Gujarat, por números muito expressivos.

Dez dias depois, o governo da Índia anunciou que decidira que Goa, Damão e Diu permaneciam como um *Union Territory*, em consequência do resultado do referendo.

A criação do Estado de Goa

Desde que em 1963 o MGP ganhara as eleições e passara a governar o *Union Territory of Goa, Daman and Diu*, verificou-se um expansionismo da língua marata em Goa. Antes, as crianças católicas iam para as escolas portuguesas e as crianças hindus frequentavam as escolas maratas, mas depois de 1961 o português foi progressivamente substituído pelo inglês, enquanto as crianças maratas continuaram a frequentar as mesmas escolas.

Significa, portanto, que a comunidade católica continuou fora do sistema de ensino da língua marata mas, quando confrontada com a intensa promoção oficial daquela língua, os católicos goeses começaram a temer vir a ser considerados estrangeiros na sua própria terra, tendo decidido promover o concaninim.

O movimento em defesa do concaninim surgiu na sequência do resultado do referendo de 1967 e foi apoiado pela Igreja Católica, tendo sido imediatamente associado à questão da não integração no Estado de Maharashtra, à defesa da autonomia e à constituição de um Estado de Goa. Tornou-se, por isso, um movimento político e não uma atitude cultural.

¹³ SINHA, Arun, *A Different Country*, p. 25

No entanto, havia alguns problemas complexos a resolver em relação ao concaninim e à sua afirmação e reconhecimento.

Era uma língua autónoma ou apenas um dialecto da língua marata? A sua escrita deveria utilizar caracteres romanos ou devanagari? Que razões levaram a que fosse uma língua das classes mais baixas da sociedade goesa? Por que razão havia tão escassa produção literária em concaninim?

Os anos correram sem que a polémica se atenuasse. Em 1975, a Academia Nacional de Letras - a *Sahitya Akademi* - reconheceu o concaninim como uma das línguas literárias da Índia. Foi um passo importante para que o concaninim viesse a ser declarado como a língua oficial de Goa, o que veio a acontecer em 1987.

Nesse mesmo ano, depois de 25 anos com o estatuto de *Union Territory* e na sequência de alguns tumultos resultantes da impaciência goesa, o território de Goa foi finalmente declarado como o 25º Estado da União Indiana, enquanto Damão e Diu continuaram com o estatuto de *Union Territory*, que ainda conservam.

Como primeiro-ministro da Índia, Rajiv Gandhi aceitou Goa como um novo Estado da União, separado de Maharashtra e de Karnataka, cumprindo dessa forma a implícita promessa de Jawarharlal Nehru, o seu avô materno.

A criação do Estado de Goa foi uma vitória política para os goeses que, em certa medida, viram reconhecida a sua personalidade distinta em relação às poderosas e influentes regiões vizinhas.

Essa personalidade distinta que Nehru reconhecera resultava do facto de Goa ter uma identidade e um historial que se consolidaram desde o século XVI, ao contrário da generalidade dos estados da União Indiana, que haviam sido arquitectados pelos ingleses a partir do século XIX ou mesmo nas vésperas da independência.

Os desafios da democracia

De acordo com a Constituição da União Indiana, o poder federal é representado em cada Estado por um Governador, havendo também uma Assembleia Legislativa eleita democraticamente. Das maiorias que se formarem, resulta um Governo que é presidido por um *Chief Minister*, que responde politicamente perante o Governador. Este tem amplos poderes e, quando necessário, assume o poder executivo, sendo esse quadro de governação designado por *President's rule*.

Depois da anexação ocorrida em 1961, o território de Goa teve um governo militar chefiado pelo Major General K. P. Candeth, a que se sucederam 12 diferentes governadores até 1987.

Depois da criação do Estado de Goa, o Raj Bhavan - que é a residência oficial do Governador de Goa - já foi ocupado por 14 governadores e, por quatro vezes, foi decretada a *President's rule*.

O Parlamento de Goa dispõe de 40 deputados eleitos em outros tantos círculos eleitorais, verificando-se uma elevada ligação política entre o deputado eleito e o respectivo círculo eleitoral. Quase sempre, o deputado reside no seu círculo eleitoral, conhece os eleitores e é reconhecido por eles, afirmando-se também como um elemento de mediação entre as reivindicações locais e os órgãos de decisão governamentais.

Desde 1987, o Parlamento já escolheu 16 *Chief Ministers*, alguns deles governando apenas dias ou semanas, enquanto outros governaram por períodos maiores, como sucedeu com Shri Pratapsing Rane e com o Dr. Wilfred de Souza, que exerceram o cargo quatro e três vezes, respectivamente. Salvo o período decorrido entre 2000 e 2005, em que o cargo foi ocupado pelo BJP - *Bharatiya Janata Party*, todos os outros *Chief-Ministers* pertenciam ao *Indian National Congress* ou a pequenos partidos ou coligações da mesma família política.

Estas considerações relativas a um período aproximado de 23 anos, decorrido entre 1987 e 2010, revelam alguma instabilidade governativa, apesar da vida política em Goa ter decorrido sem quaisquer sobressaltos significativos.

No entanto, o sistema democrático que tem vigorado em Goa é frequentemente criticado pelas suas imperfeições, sobretudo quando a decisão política privilegia os interesses particulares em desfavor do interesse público.

Nestas circunstâncias, deve ser salientada a enorme influência de uma opinião pública muito activa, que se expressa através da comunicação social, bem como de várias organizações não governamentais que, com frequência, promovem manifestações e marchas de protesto.

Sendo a política uma actividade que coordena a gestão dos homens, das actividades e dos recursos, há que reconhecer a maturidade com que os goeses apreenderam os desafios da democracia, assim como os resultados da governação que, por estímulo próprio ou por ter permitido a expressão da livre iniciativa do mercado, conduziram a um verdadeiro *boom* económico.

2. O BOOM ECONÓMICO GOÊS

O Estado Português da Índia vivera demasiado tempo num certo marasmo económico, à sombra da Índia Inglesa e da cidade de Bombaim. Depois da independência da União Indiana e com a obstinada recusa salazarista de encetar negociações para a transferência da soberania, em 1954 as autoridades indianas apoiaram a ocupação de Dadrá e Nagar-Aveli e impuseram um bloqueio económico aos territórios portugueses.

Esse bloqueio poderia ter inspirado iniciativas empresariais de dinamização do aparelho produtivo, mas a realidade não foi essa, até porque todos os produtos essenciais ou supérfluos, apareciam em abundância nas lojas e nos mercados.

Porém, em 1961 atravessava-se um período de grande dinamismo, devido essencialmente à acção do governador Vassalo e Silva, embora essa actividade assentasse em larga medida no investimento público.

Depois, com a mudança política verificada, com os estímulos do poder central e com o ambiente internacional de euforia económica que o mundo viveu nos anos 60, o território de Goa veio a beneficiar de um assinalável progresso, devido essencialmente ao incremento da exploração e exportação de minério, à instalação de unidades industriais de importantes sectores da economia e ao grande desenvolvimento da indústria do turismo.

As informações estatísticas disponíveis mostram como foi muito rápida a transição de uma economia assente no sector primário para uma economia tercearizada, pois, se em 1961 esse sector representava mais de metade do produto, na actualidade o seu peso é apenas de cerca de 10%.

Repartição percentual da economia goesa por sectores de actividade

Sector de Actividade	1999-2000	2002-2003	2006-2007	2008-2009
Sector Primário	16.44	14.59	13.24	10.61
Sector secundário	34.44	38.57	37.01	36.18
Sector Terciário	49.12	46.84	49.75	53.21
GSDP (Gross State Domestic Product)	100.00	100.00	100.00	100.00

FONTE: Economic Survey 2009-10, Directorate of Planning, Statistics and Evaluation, Government of Goa

Esta transformação estrutural da economia goesa, em que o sector primário tem sistematicamente reduzido o seu contributo para a riqueza nacional, é reveladora de um grande progresso, embora também seja o reflexo de um crescimento económico muito forte, centrado nos outros sectores da economia, que está acima do crescimento económico da própria Índia, como evidencia o quadro seguinte.

Taxa de crescimento do produto (a preços constantes)

	2005-2006	2006-2007	2007-2008	2008-2009
Goa	11.3	10.4	14.3	7.2
Índia	9.5	9.7	9.2	6.7

FONTE: Economic Survey 2009-10, Directorate of Planning, Statistics and Evaluation, Government of Goa

Na década de 90, verificou-se que, a preços constantes, o GSDP (*Gross State Domestic Product*) registou em Goa uma taxa de crescimento anual da ordem dos 10%.

Apesar da evolução demográfica anual da ordem de 3% que se tem registado em Goa, verifica-se que nos anos mais recentes o GSDP *per capita* também tem evoluído a uma taxa da ordem dos 10%, conforme mostra o quadro seguinte.

GSDP - Gross State Domestic Product de Goa (a preços correntes)

	2005-2006	2006-2007	2007-2008	2008-2009
GSDP (em <i>lacks</i> de rupias)	1.326.237	1.524.836	1.749.641	1.974.708
População estimada	1.474.000	1.517.000	1.568.000	1.620.700
GSDP per capita (em rupias)	89.975	100.517	111.584	121.842

*1 *lack* de rupias = 100.000 rupias

FONTE: Economic Survey 2009-10, Directorate of Planning, Statistics and Evaluation, Government of Goa

A revista *India Today*, que se publica em Nova Delhi, tem uma edição especial anual onde analisa a economia e a sociedade indianas e, sob o título “*India’s best & worst states*”, faz uma detalhada apreciação, estado a estado.

Na edição de 2009, a revista revela que Goa é o mais pequeno de todos os estados da União Indiana e um dos cinco estados com mais de 50% de população urbana, tendo o mais elevado produto *per capita*

(107.245 rupias), enquanto o estado do Bihar tem o mais baixo (11.403 rupias)¹⁴.

A comparação de Goa com o próspero Luxemburgo não pode deixar de ser evocada. Na realidade, embora seja menos populoso, o Luxemburgo tem uma superfície semelhante à de Goa, podendo afirmar-se que a prosperidade do Luxemburgo em relação à União Europeia tem paralelo com a prosperidade de Goa em relação à União Indiana.

A fuga dos campos também em Goa

Em 1961 a agricultura era a principal actividade económica goesa, ocupando cerca de 60% da população empregada, mas muitas terras pertenciam a proprietários ausentes que delas beneficiavam através das comunidades, enquanto as práticas agrícolas eram muito tradicionais e sem qualquer mecanização, dependendo de sistemas de irrigação desajustados.

Como sempre acontece nas grandes transformações políticas e sociais, a mudança em Goa também procurou fazer a sua reforma agrária. Nehru planeou fazer essa reforma na Índia, por forma a alimentar a população indiana e Bhandarkar seguiu-lhe os passos em Goa, com o objectivo de assegurar uma mais justa distribuição da terra, mas também uma maior produtividade.

A partir de 1977, os arrendatários deixaram de pagar renda e alguns milhares deles passaram a ser considerados proprietários dos terrenos.

Porém, a reforma agrária goesa não resultou, não só devido aos maus resultados dos investimentos feitos, mas também aos baixos salários e, naturalmente, aos apelos de outras actividades, como a exploração mineira, a indústria e o turismo, que trouxeram

¹⁴ *Goa: Sunshine state*, in “India’s best & worst states”, *India Today*, edição de 18-09-2009. Este valor diverge do valor apresentado pelo governo de Goa no *Economic Survey 2009-10*.

prosperidade a Goa e fizeram com que a população empenhada na agricultura tivesse passado de cerca de 58% para cerca de 16%, conforme se verifica no quadro seguinte:

A evolução da agricultura

	c. 1961	1987	2008-2009
Trabalhadores agrícolas em relação ao total (%)	58.17	28.57	16.48
Pessoas beneficiadas com a distribuição de terras	-	7.639	16

FONTE: Indicators of Socio-Economic Development, 2009, Directorate of Planning, Statistics and Evaluation, Government of Goa

Apesar de se terem verificado algumas melhorias, a produção e a produtividade agrícolas têm-se mantido estáticas e não satisfazem as necessidades alimentares da população, pelo que “hoje, Goa atravessa uma fase difícil na sua agricultura”¹⁵. A agricultura deixou de ser atractiva, diminuiu a área cultivada e muitos terrenos deixaram de ser cultivados à espera de ter um uso diferente e um valor mais atractivo, enquanto as novas gerações procuram o chamado emprego de colarinho branco.

As principais produções são o arroz, a cana de açúcar, o caju e os produtos hortícolas, mas, percorrendo as estradas de Goa, pode ser observado que o cultivo do arroz, utiliza provavelmente as mesmas técnicas produtivas desde há muitas gerações.

No entanto, muitas famílias continuam a viver da terra, sobretudo do cultivo do arroz, mas também da produção hortícola e da exploração do caju.

Para além da agricultura, o sector primário da economia goesa também inclui a pesca, a produção animal, a floresta e as indústrias extractivas.

“A pesca está em declínio em Goa desde 2006”¹⁶ devido à excessiva mecanização da frota pesqueira e à sobreexploração dos recursos, pelo que o volume total de capturas já não atinge as 100 mil toneladas anuais. Como medida correctiva, as autoridades apenas autorizam a substituição de embarcações obsoletas e não autorizam a entrada ao serviço de novas unidades.

Entretanto, a aquacultura está a tornar-se uma actividade atractiva e em expansão, utilizando algumas áreas irrigadas que antes eram arrozais.

A produção animal tem procurado responder às necessidades derivadas do aumento demográfico e do aumento do poder aquisitivo das famílias. Actualmente, Goa tem uma procura diária de cerca de 300 mil litros de leite, que tem crescido a uma taxa anual de 10%, mas a produção local é apenas de cerca de 165 mil litros. Por isso, o leite é importado dos estados vizinhos, o mesmo sucedendo com a carne, o peixe e os vegetais.

No entanto, os mercados locais são fartos e o seu abastecimento é regular e satisfaz as necessidades da população.

¹⁵ Economic Survey 2009-10, Directorate of Planning, Statistics and Evaluation, Government of Goa, p. 5

¹⁶ Economic Survey 2009-10, Directorate of Planning, Statistics and Evaluation, Government of Goa, p. 4

A exploração mineira a céu aberto

O território de Goa possui grandes concentrações de minério em qualidade e quantidade, com possibilidade de extracção a céu aberto e de escoamento por via fluvial, mas a sua exploração só começou a ter uma escala industrial e um valor significativo nas exportações goesas depois da 2ª Guerra Mundial.

Após a independência da União Indiana e com o bloqueio económico que, alguns anos depois, foi imposto ao Estado Português da Índia, as autoridades portuguesas decidiram iniciar a exploração mineira através do licenciamento de muitas concessões a grupos privados. Em 1953 já fora extraída cerca de um milhão de toneladas de minério e, este resultado, mostrava como fôra eficaz a resposta portuguesa ao bloqueio indiano. Em 1959 havia 213 explorações mineiras e tinham sido extraídos cerca de 3 milhões de toneladas de minério.

A exploração mineira revelou-se de alta rentabilidade económica para Goa e, ainda antes de 1961, permitiu que o crónico défice comercial do Estado da Índia se tivesse transformado num saldo positivo.

Em 1961, num período de grande procura mundial de minério de ferro, as exportações ultrapassaram os 6 milhões de toneladas e o sector já representava cerca de 18% do emprego e cerca de 62% do rendimento estadual.

A procura externa, sobretudo da China e do Japão, nunca parou de aumentar e, em 1987, ultrapassava os 13 milhões de toneladas.

Actualmente, estima-se que as exportações atinjam cerca de 40 mil toneladas anuais, das quais cerca de 80% se destinam à China.

Exportações de minério de ferro (em milhões de toneladas)

	c. 1961	1987	2008-2009
Minério de ferro	6,528	13,472	38,070

FONTE: Indicators of Socio-Economic Development, 2009, Directorate of Planning, Statistics and Evaluation, Government of Goa

A exploração e a exportação do minério tornou-se a espinha dorsal da economia goesa, pelo emprego directo e indirecto que assegura, mas também pelo enorme impacto que tem na balança comercial do Estado de Goa.

A principal empresa mineira é a Sesa Goa, criada em 1954 em Goa e que depois alargou a sua actividade a outros estados, sendo actualmente a 13ª empresa mineraleira do mundo, com uma produção de cerca de 15 milhões de toneladas de produto, só no território de Goa.

O porto de Mormugão recebe minério por via férrea, mas essa é apenas uma pequena parte do produto a exportar. A maior parte do minério é transportada por via fluvial em barças, que, às centenas, navegam diariamente nos rios Mandovi e Zuari, na

faina do transporte do minério. Em frente da barra de Goa encontram-se sempre várias dezenas de navios mineiros aguardando a chegada das barcas, cujo movimento alterou a paisagem marítima e fluvial goesa¹⁷.

Porém, apesar da sua enorme importância económica, a actividade mineira é altamente contestada pela enorme devastação ambiental, com grandes extensões de solo escavado e pela acumulação de verdadeiras montanhas de escória. Com as chuvas, os produtos químicos utilizados na exploração mineira correm para os rios e para as searas, contaminando as águas e os solos.

Algumas organizações não governamentais e a própria opinião pública goesa têm chamado a atenção para este problema. No entanto, as minas asseguram cerca de 10% da receita pública, dão emprego directo e indirecto a cerca de 30.000 pessoas e os grandes operadores da actividade mineira – Chowgulé, Salgaocar, Dempo, Timblo – têm dado um notável contributo para o progresso de Goa, ao investirem os seus lucros na indústria, no turismo, no sector hospitalar, em actividades culturais e até em equipas de futebol.

Um pólo de atracção para as novas indústrias

O novo poder político procurou industrializar o território de Goa e alterar o seu modelo de desenvolvimento, através da transformação da sua economia de base agrícola numa economia de base industrial.

Goa foi declarada uma *industrially backward area*, tendo sido criada a *Goa, Daman and Diu Industrial Development Corporation* (GDDIDC), com a missão de preparar pólos industriais devidamente providos de energia, água e sistemas de comunicações. O primeiro pólo industrial surgiu em 1966 em Corlim, seguindo-se São José de Areal e Verna, que viria a ser o maior de todos os 20 pólos instalados¹⁸.

Esta política permitiu a concessão de generosos incentivos aos investidores indianos e estrangeiros, pelo que rapidamente se instalaram algumas grandes empresas como a Hindustan Ciba-Geigy e a Boots Pharmaceuticals (produtos farmacêuticos), a Zuari Agro Industries (fertilizantes), a MRF (pneus), a Kodak India e a Sparrow Technologies (TI), a Siemens (electrónica) e a Procter and Gamble India (produtos de higiene).

As poucas empresas goesas existentes em 1961 não ficaram à margem deste processo e os grandes operadores da actividade mineira multiplicaram e diversificaram os seus negócios, nomeadamente os grupos Dempo, Salgaocar e Chowgulé, enquanto os Estaleiros Navais de Goa deram origem à Goa Shipyard.

O planeamento foi cuidadoso e daí resultou a constituição de uma malha industrial dispersa e equilibrada, que potenciou a criação de muitas pequenas e médias empresas, a montante e a jusante do circuito produtivo das maiores. Em 1980 já havia cerca de 1300 pequenas empresas empregando 12.800 pessoas e, dez anos depois, existiam 3900 empresas assegurando 26.000 postos de trabalho, para além de 41 médias e grandes empresas empregando 8800 pessoas. No ano de 2000 havia 6000 pequenas empresas

¹⁷ Na noite de 6 de Junho de 2000 o N/M *River Princess* encalhou na praia de Candolim e, dez anos depois, ainda continua a simbolizar uma das consequências nocivas da actividade mineira.

¹⁸ <http://www.goaidc.com>

empregando 40.000 pessoas, além de 140 médias e grandes empresas que empregavam 19.000 pessoas¹⁹.

Tudo começou a ser produzido em Goa: cimento, produtos informáticos, máquinas eléctricas, fertilizantes e pesticidas, produtos de higiene e limpeza e, sobretudo, os produtos farmacêuticos cuja actividade assegura cerca de 18.000 empregos.

A industrialização mudou o carácter da economia goesa e deu um importante contributo para a mudança do estilo de vida de uma parte da população. Essa onda de transformação que atravessou Goa desde os finais dos anos 60, tem continuado a consolidar-se com grande dinamismo, através da renovação de investimentos e da aposta em novas actividades. O recente anúncio de um avultado investimento da Siemens ilustra essa realidade²⁰.

Se a actividade mineira tinha trazido bons rendimentos, a industrialização constituiu a segunda fonte de grande progresso e de mudança social em Goa. O turismo veio a ser o terceiro vértice desse triângulo de prosperidade.

A vertigem do turismo de massa

O desenvolvimento económico goês tem tido uma importante alavanca no turismo, apesar de, durante vários anos, não ter tido expressão significativa e não ter sido uma actividade planeada.

Antes de 1961 vigorava o bloqueio económico indiano, o território de Goa estava muito isolado, a aviação comercial ainda não se popularizara e ainda não existia o turismo de massa. Porém, nos finais dos anos 60, começou a estabelecer-se uma corrente turística *hippie* que em caravanas e motos, deixava Kathmandu em direcção a Goa, em busca de uma terra de praias idílicas e de brandos costumes. Esses *hippies* fixavam-se na área de Bardez, entre Calangute e Baga, e sem quaisquer limitações praticavam os seus rituais exóticos, incluindo o consumo de drogas, o vagabundismo, a nudez e a libertinagem sexual. No entanto, esta “invasão sazonal” trouxe consigo algum rendimento inesperado para as populações daquela área, que lhes vendiam vegetais, frutas, ovos e combustíveis, além de lhes prestarem pequenos serviços.

A presença de mulheres ocidentais nuas nas praias tornou-se notícia e “milhares de homens oriundos dos outros estados da Índia começaram a vir a Goa por ar, comboio e estrada para verem o espectáculo dos *hippies* a passear nus nas praias de Baga e Calangute”²¹.

Ao longo dos anos 60 e 70, o governo de Goa não tinha feito quaisquer campanhas para atrair turistas, mas foi a extravagância dos jovens *hippies* que acabou por fazer essa promoção, ao acrescentar um sinal de exotismo às praias de Goa. Em poucos anos Goa tornou-se um centro de liberdade espiritual e, com ele, nasceu o *boom* turístico de Goa.

¹⁹ SINHA, Arun, *Goa Indica*, p. 89

²⁰ *The Navhind Times*, edição de 31-10-2010 (<http://www.navhindtimes.in/goa-news/siemens-invest-rs-200-cr-go>)

²¹ SINHA, Arun, *Goa Indica*, p. 96

Em meados dos anos 80, os *hippies* começaram a abandonar Goa, mas a semente do turismo estava lançada. Em 1970 o território de Goa recebera cerca de 80.000 turistas indianos e 4700 estrangeiros; em 1980 o número de visitas quadruplicou e foram registados 366.824 turistas; em 1990 o número de visitantes atingiu 862.443 pessoas.

Os ocidentais procuravam o sol e as praias de Goa, que mantinham a imagem de um paraíso tropical onde tudo era possível e barato. Chegaram os voos *charters* e os turistas de *low-budget*. Aumentou a construção desordenada, a produção de lixo e o tráfego rodoviário.

Os indianos que convergiam para Goa procuravam o ambiente europeu que lhes era proporcionado e a liberdade de beber, podendo exibir a prosperidade própria da nova classe média em ascensão. Compraram apartamentos e instalaram-se em hotéis, mas com eles chegaram os assaltos, os crimes e as violações, como antes não sucedia em Goa.

O número de turistas continuou a aumentar e porque a época turística decorre de Outubro a Maio, esse período provoca uma pressão enorme sobre as infraestruturas e sobre os recursos. A partir de 2004 o número de turistas ultrapassou os 2 milhões, sendo cerca de 85% indianos e 15% estrangeiros. Nos últimos anos a evolução do turismo tem estagnado, provavelmente mais por causa da recessão internacional do que devido ao esgotamento do modelo que tem sido adoptado.

Movimento turístico em Goa

Ano	Número de turistas		
	Doméstico	Estrangeiros	Total
1996	888.914	237.216	1.126.130
1998	953.212	275.047	1.228.259
2000	976.804	291.709	1.268.513
2002	1.325.296	271.645	1.596.941
2004	2.085.729	363.230	2.448.959
2006	2.098.654	380.414	2.479.068
2008	2.020.416	351.123	2.371.539

FONTE: Economic Survey 2009-10, Directorate of Planning, Statistics and Evaluation, Government of Goa

A procura turística alterou a vida económica e social goesa, trazendo a possibilidade de criar empregos, gerar rendimentos e melhorar a qualidade de vida das populações. Construíram-se muitos hotéis, *guest houses* e *resorts* ao longo da centena de quilómetros da orla costeira goesa, tendo havido muitas pessoas que adicionaram quartos às suas casas para alugar aos turistas e obter um rendimento adicional. Apareceram novas profissões, como recepcionistas, cozinheiros, taxistas, guias. Surgiram taxis e *rickshaws*. Instalaram-

-se pequenas lojas junto das praias e à beira das estradas, onde tudo se vende: *T-shirts*, sandálias, joalharia, tapetes, recordações. Sobre as praias montaram-se inúmeros *shacks* para servir refeições, embora em condições de higiene duvidosa.

Mas o turismo também trouxe problemas muito sérios para Goa, incluindo alguma degradação dos padrões comportamentais, a droga e o alcoolismo, a prostituição, a criminalidade, a violência e a adopção de uma cultura materialista por parte de alguns sectores da sociedade goesa. Os terrenos no litoral encareceram e tornaram-se objecto de grande especulação. A construção cresceu anárquica não havendo ou não sendo cumpridas, quaisquer normas de planeamento urbano. A paisagem dos coqueirais e das dunas foi destruída ou foi seriamente ameaçada. A pesca artesanal quase acabou. A vida mudou.

Nestas condições, há actualmente grandes preocupações em Goa, expressas por algumas organizações não governamentais e reflectidas na comunicação social. Na época turística alta há um trânsito intenso e caótico, com autocarros, automóveis, táxis e motocicletas a poluir o ambiente. A poluição sonora e a poeira são constantes. Na generalidade, as estradas são estreitas e perigosas. Há lixeiras um pouco por todo o lado, com sacos de plástico, garrafas e toda a espécie de detritos. As vacas e os cães vagabundeiam nos centros urbanos e nas praias. Uma parte significativa do sector não tem o profissionalismo mínimo que se exige e, se puder, explora o turista. Os estrangeiros de maior poder de compra e de maior propensão para o consumo não encontram motivação para repetir a experiência de visitar Goa, salvo aqueles que gostam do turismo cultural e procuram em Goa outros interesses que não apenas a praia.

Velha Goa e o turismo cultural

Quando os efeitos negativos do turismo se começaram a revelar, as autoridades recorreram a especialistas e encomendaram estudos, onde se recomendavam alternativas. Uma das sugestões foi a instalação de casinos que atraíssem os estrangeiros e as classes indianas mais favorecidas, para que Goa se transformasse na Macau da Índia. Outra das sugestões foi a promoção do turismo cultural.

Goa tem um passado histórico muito rico porque, durante os séculos XVI e XVII, foi o centro de um império marítimo muito poderoso que, pela orla marítima do oceano Índico, se estendia desde Moçambique até ao Japão, tendo sido descrita por muitos viajantes pela sua grandeza e cosmopolitismo.

“Quem viu Goa não precisa de ver Lisboa”, é uma frase seiscentista de autor desconhecido que ilustra a dimensão e a monumentalidade de uma cidade hoje em ruínas e que é, seguramente, o mais importante *ex-libris* cultural de Goa.

No século XVIII, algumas epidemias e a política de afrontamento das ordens religiosas conduzida pelo Marquês de Pombal levaram ao progressivo abandono da esplendorosa cidade que se estima tenha sido habitada por 200 mil pessoas e que, em 1780, tinha apenas 3008 habitantes.

O declínio acentuou-se ao longo do século XIX com a derrocada de igrejas, conventos e edifícios abandonados e, sobretudo, com a transferência da capital para Pangim.

Preocupadas com a decadente situação da outrora imponente cidade, as autoridades portuguesas criaram, em 1932, a Comissão Permanente de Arqueologia que, entre outras funções, deveria propor a concessão do título de monumento nacional aos “imóveis cuja conservação represente, pelo seu valor artístico, histórico ou arqueológico, interesse nacional”.

No entanto, os trabalhos de recuperação arqueológica da cidade só tiveram expressão em finais da década de 50, no tempo do governador Vassalo e Silva. Depois, em 1979, o Governo de Goa, Damão e Diu declarou 44 construções e sítios arqueológicos como *protected monuments*, dos quais 18 são habitualmente considerados como herança cultural portuguesa. O Governo Central da Índia tomou semelhante decisão relativamente a outros monumentos existentes no Estado de Goa, que passaram a ser tutelados pelo *Archaeological Survey of India*.

Porém, a importância arqueológica e cultural de Velha Goa só veio a ser compreendida e reconhecida em 1986, quando a UNESCO passou a integrar as Igrejas e Conventos de Goa na sua Lista do Património da Humanidade, o que significou que Velha Goa passou a ser, não apenas o local de romagem de muitos milhares de devotos de S. Francisco Xavier, mas também um atractivo pólo de turismo cultural.

No espaço arqueológico de Velha Goa, onde se localizam as igrejas e os conventos seleccionados pela UNESCO, destacam-se a Basílica do Bom Jesus, onde se encontra o túmulo de São Francisco Xavier, a Sé Catedral e a igreja de São Francisco de Assis, onde está instalado o *Archaeological Museum*.

No mesmo espaço físico, a Arquidiocese de Goa e Damão ainda tutela o Museu de Arte Sacra²² e o Palácio dos Arcebispos, cujo trabalho de reabilitação foi premiado em 2008 pela UNESCO, assim como a capela de Nossa Senhora do Monte, que foi restaurada pela Fundação Oriente e onde anualmente se realiza o *Mont Music Festival*.

Todo este conjunto de monumentos, espaços museológicos e festivais é já um importante pólo de atracção do turismo cultural e do turismo religioso, mas há ainda um enorme potencial a explorar.

3. UMA SOCIEDADE EM TRANSFORMAÇÃO

A evolução da sociedade goesa nos últimos 50 anos foi profundíssima e está relacionada com o progresso verificado à escala planetária depois da 2ª Guerra Mundial, com a mudança política ocorrida em Dezembro de 1961 e, mais recentemente, com o fenómeno da globalização.

Muitos dos serviços correntes que hoje consideramos essenciais, ainda eram escassos em Goa em 1961, e, sobretudo nos meios rurais, eram quase inexistentes. Assim sucedia com a rede viária, a electricidade, o abastecimento de água, a rede de esgotos e até com os serviços de saúde e educação.

²² Este museu foi concebido e financiado pela Fundação Calouste Gulbenkian, tendo sido inicialmente instalado em Rachol e depois transferido para Velha Goa.

Apesar do esforço e do investimento feito pelas autoridades portuguesas em finais dos anos 50, foi a mudança política acontecida em 1961 que promoveu o desenvolvimento de muitas actividades que criaram empregos e que investiu recursos na generalização dos serviços públicos essenciais, através da electrificação rural, da construção de estradas, pontes, escolas e centros de saúde.

O investimento público traduziu-se numa real melhoria das condições de vida das populações, ao mesmo tempo que os acréscimos de rendimento das famílias resultantes das actividades económicas actuaram no mesmo sentido.

A análise da evolução de alguns indicadores socio-económicos traduz a profunda evolução verificada na sociedade goesa depois de 1961.

Evolução de alguns indicadores socio-económicos

	c. 1961	1987	2008-2009
População total	590.000	1.008.000	1.348.000
População urbana	14.80 %	32.03 %	49.76 %
Numero de mulheres por 1000 homens	1.066	975	961
Emprego na agricultura / Total	58.17 %	28.57 %	16.48 %
Taxa de literacia	30.75 %	57.25 %	83.32 %
Consumo doméstico de electricidade per capita	NA	77.38 KWH	389.95 KWH
Estudantes no ensino secundário	9.511	58.642	62.146
Extensão de estradas principais e rurais	2.738 Km	6.489 Km	10.419 Km
Veículos motorizados em uso	9.000	78.000	673.000
Número de agências bancárias	5	298	515

FONTE: Indicators of Socio-Economic Development, 2009, Directorate of Planning, Statistics and Evaluation, Government of Goa

As transformações expressas pelos indicadores referidos processaram-se num quadro de harmonia e coesão sociais, apesar de se ter verificado uma grande transformação demográfica, que entre 1961 e 1991 se traduziu na duplicação da população, além de também ter acontecido uma alteração nas relações de poder entre os diferentes estratos da sociedade goesa.

As elites católicas ligadas à administração portuguesa e à exploração da terra foram gradualmente substituídas pela burguesia hindu ligada às minas, pelos goeses que fizeram fortuna no Golfo e pelos novos-ricos das grandes cidades indianas que se fixaram em Goa.

Essas transformações, que tão profundamente influenciaram a sociedade goesa, também são evidentes para qualquer observador que visite Goa com regularidade, notando-se através de indicadores qualitativos que atestam a melhoria de vida das pessoas, como, por exemplo, o alargamento e melhoria do parque automóvel, o hábito de frequentar restaurantes, a massificação do uso do telemóvel, o gosto de viajar para o exterior, a nova moda de ir às compras a Bombaim e os consumos culturais. Ao percorrer as ruas das cidades de Goa, o visitante vê muito mais sinais da influência europeia do que os que encontra nas outras cidades indianas, sobretudo na sinalética urbana e nas atitudes e modos de vestir das pessoas. Esta sensação não resulta apenas de um legado histórico-cultural de raiz ocidental, mas também dos efeitos da globalização cultural e, mais recentemente, dos efeitos do turismo, que alteraram a ordem social, sobretudo nas áreas costeiras.

De facto, Goa tem o maior grau de ocidentalização de toda a Índia e, como referiu um jornalista goês, “a qualquer hora do dia, a percentagem de pessoas usando *T-shirt* é provavelmente a mais alta de toda a Índia”²³.

A ordem social goesa tem-se alterado tão rápida e profundamente que, muitas vezes, se ouve dizer que “esta não é a Goa que eu conheci”, sendo este tipo de comentários muito frequente nos conteúdos da comunicação social.

Uma diáspora influente

A emigração tem marcado profundamente a sociedade goesa e, em especial, a comunidade católica, verificando-se que os goeses se encontram estabelecidos por todo o mundo, no exercício de muito diferentes actividades.

Esse movimento teve origens no século XVI, quando os portugueses careciam de homens para guarnecerem os seus navios que navegavam no oceano Índico e, mais tarde, quando a Igreja Católica enviou muitos dos seus padres goeses para os territórios do Padroado Português do Oriente e, por isso, alguns traços da cultura goesa estão presentes e são facilmente reconhecíveis em Macau e em Timor Leste, no Sri Lanka ou na Malásia.

No século XIX, a corrente emigratória goesa foi atraída pelas necessidades inglesas e dirigiu-se para as grandes cidades indianas, como Bombaim, Karachi e Calcutá, para a costa oriental africana e, também, para os serviços da marinha mercante, onde os goeses eram muito apreciados por serem ocidentalizados e pelos seus conhecimentos na música, na culinária, etc.

Nessa época e após o triunfo do liberalismo em Portugal, a emigração goesa também passou a dirigir-se para Portugal, sobretudo para completar a formação académica e, mais tarde, os goeses também integraram importantes postos na administração colonial portuguesa, nos seus diferentes espaços territoriais, numa dinâmica migratória em que também participou a Igreja Católica.

²³ SINHA, Arun, *A Different Country*, p. 18

Num inquérito realizado em 1961, verificava-se que cerca de 50% dos habitantes de Goa, Damão e Diu tinham familiares a viver ou a trabalhar no exterior, dos quais 86.4 % se encontravam na Índia, sobre tudo em Bombaim, cerca de 8.1 % estavam em Portugal e nos territórios portugueses, distribuindo-se os restantes 5,5 % por África (1,9 %), Arábia Saudita (0,7 %) e outros países (2,9 %)²⁴.

Depois de 1961, com a anexação indiana dos territórios portugueses e com o crescimento da economia mundial, o movimento emigratório goês acentuou-se, diversificou-se e estendeu-se a novos destinos: os países do Golfo, a Inglaterra, a América do Norte, o Brasil, a Austrália e muitos outros.

Actualmente, o movimento emigratório goês continua a ser muito intenso, mas a quantificação e distribuição geográfica da diáspora goesa é um problema muito complexo e ainda por resolver satisfatoriamente.

Um investigador lamentava recentemente a ausência de estudos e de estatísticas sobre a diáspora goesa, mas adiantava que haveria cerca de 300 mil goeses espalhados pela Índia e 200 mil no estrangeiro, acrescentando que esta lacuna de informação estava relacionada com a rápida integração e aculturação dos goeses nas sociedades de acolhimento, que em certos casos já envolve 15 gerações.

Os emigrantes são sempre importantes para os países de acolhimento, mas também são muito importantes para os seus países de origem, pelos laços afectivos e culturais que mantêm, mas também pelos efeitos económicos e, em especial, pela remessa das suas poupanças.

As remessas dos emigrantes contribuem sempre para o equilíbrio da balança de pagamentos e para o desenvolvimento económico dos seus países de origem, mas a influência da diáspora reflecte-se também na importação de estilos de vida e na aceleração de processos de globalização.

A diáspora goesa tem-se espalhado por muitos países e tem sido muito influente nas sociedades de acolhimento, pela capacidade de se integrar nos seus segmentos sociais mais elevados, através da qualidade dos seus desempenhos na política, no meio empresarial, nas universidades, na saúde, na justiça, nas artes e em muitos outros sectores, mas mantêm fortes ligações afectivas às suas origens.

Para a generalidade dos goeses residentes, sobretudo católicos, que têm a sua família disseminada pelo mundo e os seus parentes em Portugal, na Inglaterra, nos Estados Unidos, no Canadá, Brasil, Austrália, Nova Zelândia, Singapura, nos países do Golfo e na costa oriental africana, a sua ligação familiar acentua-se pelo recente impulso das telecomunicações e das tecnologias da informação, pelo que, em certo sentido, o goês está mais próximo do mundo do que da própria Índia.

É elucidativo, também, verificar como os goeses da diáspora participam e se empenham em vários *forum*, apresentando sugestões para resolver problemas em Goa, a partir das realidades que observam nos países onde vivem.

²⁴ SAKSENA, R. N., *Into the Mainstream*, p. 16

Recentemente, a Índia começou a interessar-se pelos seus cidadãos que emigraram e que adoptaram, ou não, a nacionalidade do país de acolhimento. Assim, apareceram os estatutos de PIO (*Person of Indian Origin*) e de NRI (*Non Resident Indian*).

Um relatório produzido pelas autoridades indianas estima que vivam fora da Índia cerca de 24 milhões de PIO e NRI, sobretudo nos Estados Unidos, África do Sul, Canadá, Arábia Saudita, Emirados Árabes Unidos e, naturalmente, nos vizinhos estados do Paquistão, Nepal, Malásia e Myanmar.

Nesta estimativa, verifica-se que apenas 7% dos PIO e NRI vivem na Europa, designadamente no Reino Unido (1.200.000), Holanda (215.000), Itália (71.000), Portugal (70.000), França (65.000) e Alemanha (35.000), sendo que em Portugal haverá 65.000 PIO e 5.000 NRI²⁵.

A economia de Goa e a qualidade de vida dos goeses residentes sempre beneficiou das poupanças que lhes eram enviadas pelos seus familiares emigrantes. Por isso, foi recentemente criado em Goa o Comissariado para os Assuntos dos NRI, tendo o respectivo Comissário um estatuto equivalente a Ministro.

Hoje os NRI e os PIO têm especiais facilidades de entrada no país, de movimentação de capitais e de desenvolvimento de negócios, influenciando com as suas frequentes visitas a Goa alguns comportamentos sociais e modos de vida.

A Igreja como regulador da sociedade goesa

Nos últimos 5 séculos, a Igreja Católica desenvolveu em Goa uma relevante actividade de missão, que se confunde com a própria história de Goa. A criação da Arquidiocese Metropolitana de Goa data de 1557, tendo sido a partir de Goa e através das missões do Padroado Português do Oriente que foi feita a evangelização da maioria dos territórios situados na orla marítima que se estende desde Moçambique até ao Japão.

Num contexto político que evoluía na Ásia do Sul, em 1886, o Papa Leão XIII investiu o Arcebispo de Goa com o título de Patriarca das Índias Orientais²⁶ e, em 1928, a Diocese de Damão foi integrada na Arquidiocese de Goa, que passou a designar-se por Arquidiocese de Goa e Damão.

Relativamente à União Indiana – com 128 dioceses, 165 bispos e cerca de 16 milhões de católicos – o Estado de Goa tem um peso pouco expressivo pois enquadra apenas cerca de 2% dos católicos da Índia, embora seja o Estado indiano com maior percentagem de católicos.

No entanto, é significativo o facto de serem goeses, formados nos seminários de Rachol e do Pilar, muitos dos bispos que governam as dioceses indianas²⁷, assim como

²⁵ *Report of the High Level Committee on the Indian Diaspora*. Government of India. 18-08-2008.

²⁶ A visita do Papa João Paulo II a Goa, realizada entre 5 e 7 de Fevereiro de 1986, coincidiu exactamente com a celebração do 1º centenário da criação do Patriarcado das Índias Orientais.

²⁷ Monsenhor Filipe Neri Ferrão é, desde 2004, o 33º Arcebispo de Goa e Damão e o 7º Patriarca das Índias Orientais.

o facto de a Igreja Católica manter cerca de 15 mil escolas de diferentes graus de ensino e assegurar mais de 20% dos cuidados de saúde de todo o país, através de hospitais, creches, leprosas e orfanatos.

Estes dados mostram que a Igreja Católica é uma instituição de grande prestígio na Índia, devido sobretudo ao reconhecimento da sua importante acção social, embora não esteja ao abrigo do ataque de alguns grupos de fundamentalistas hindus.

A comunidade católica goesa deixou de ser maioritária no início do século XX e, desde então, tem vindo a perder peso percentual na proporção entre hindus e católicos. No entanto, estima-se que mais de 25% da população goesa seja católica e, dessa forma, há um importante sector da população que é fortemente influenciado pela Igreja, pelas suas posições e pelas suas práticas.

Repartição da população de Goa entre Hindus e Católicos

Ano	Hindus		Católicos	
	Número	%	Número	%
1851	128.824	35,50	232.189	64,50
1900	260.144	49,76	262.648	50,24
1910	270.105	50,16	268.398	49,84
1921	274.187	52,56	247.478	47,44
1931	250.443	50,29	247.570	49,71
1940	286.414	53,81	245.858	46,19
1950	307.127	56,10	230.984	42,20
1961	384.378	59,92	227.202	38,07
1971	496.389	62,43	270.126	33,97
1981	646.986	64,20	315.902	31,25
1991	751.261	64,68	349.225	29,86

FONTE: ANGLE, Prabhakar S., *Goa: an Economic Update*, The Goa Hindu Association Kala Vibhag, Mumbai, 2001, p. 26

Para além da sua influência religiosa em Goa, a Igreja Católica foi fundamental na luta contra a integração no Estado de Maharashtra e, também, teve sempre uma acção de cariz social, desenvolvendo um importante papel nos domínios da educação, da saúde e do apoio social à população, sobretudo nas áreas rurais.

Tem tomado parte muito activa nos movimentos de opinião gerados na sociedade goesa, nomeadamente contra o uso inapropriado da terra, os excessos do Carnaval, a abundância de casinos e algumas preversões do turismo.

Por vocação e por tradição, pode afirmar-se que a Igreja Católica actua, em certa medida, como um regulador e um estabilizador da sociedade goesa.

A revolução da educação

Embora os portugueses tivessem sido pioneiros no estabelecimento de escolas de diversos graus de ensino desde os primeiros anos da sua chegada à Índia, sobretudo devido à acção das Ordens Religiosas, o facto é que em 1961 o panorama do ensino em Goa era muito limitado.

A escola primária era nominalmente obrigatória, podendo ser feita em português ou em marata, mas, paralelamente, havia quem também escolhesse o ensino em inglês. Porém, a realidade é que uma parte da população não era abrangida pela educação primária.

A educação secundária em português limitava-se ao Liceu Afonso de Albuquerque, localizado em Pangim, mas havia colégios privados que ensinavam em inglês, embora os estudantes tivessem de se apresentar a exame em Bombaim ou Puna.

A educação superior em Goa estava praticamente limitada à Escola Médica de Goa, que tinha sido criada em 1842 e que conquistara um elevado prestígio clínico e académico.

As novas autoridades instaladas em consequência da anexação de Goa decidiram intensificar esforços em todos os níveis de ensino e, com a possibilidade de contratar professores noutras regiões da Índia, rapidamente multiplicaram o número de escolas e de estudantes, daí resultando uma rápida transformação do tecido escolar goês.

O ensino em Goa: escolas, alunos e professores

	c. 1961	1987	2008-2009
Nível primário (Std I – IV)			
Número de escolas	476	1 232	1 253
Número de alunos nas escolas	43.244	118.828	99.607
Número de professores nas escolas	679	4 047	3 812
Nível médio (Std V – VII)			
Número de escolas	-	410	438
Número de alunos nas escolas	-	82.665	66.450

Número de professores nas escolas	-	2.350	2.233
Nível secundário (Std VIII – X)			
Número de escolas	119	303	375
Número de alunos nas escolas	9.511	58.642	62.146
Número de professores nas escolas	1.089	3.084	3.446
Nível secundário alto (Std XI – XII)			
Número de escolas	Nil	23	82
Número de alunos nas escolas	Nil	12.668	27.340
Número de professores nas escolas	Nil	375	1.287
Nível universitário			
Número de escolas	Nil	20	44
Docentes e discentes	Nil	9.781	24.748

FONTE: Indicators of Socio-Economic Development, 2009, Directorate of Planning, Statistics and Evaluation, Government of Goa

Como consequência do investimento realizado, a taxa de literacia em Goa, que segundo o censo de 1960 era de 30,5%, evoluiu com rapidez e, actualmente, situa-se próximo dos 85%, que é o valor mais elevado de toda a Índia.

Entretanto, alguns institutos de ensino superior instalaram-se em Goa, com a assistência da Universidade de Bombaim e, em 1985, foi estabelecida a Universidade de Goa.

As medidas tomadas para levar a efeito esta revolução no ensino foram muito diversas e esta aposta não só foi bem sucedida, como teve uma extraordinária importância no desenvolvimento social de Goa.

Uma oferta cultural muito diversificada

Nos últimos anos, Goa não cresceu apenas economicamente, pois também evoluiu culturalmente, tendo surgido uma importante oferta cultural traduzida no aparecimento de canais internacionais de televisão, numa imprensa activa, plural e muito influente, num maior número de museus e de galerias de arte e, ainda, na frequência com que são apresentados espectáculos, exposições, concertos, conferências e festivais.

Na última década, o Estado de Goa foi enriquecido com a criação de vários museus, sendo alguns deles de boa qualidade museológica²⁸, mas também com a abertura ao

²⁸ Destacam-se e recomendam-se o *Archaeological Museum*, onde se encontra a Galeria dos Vice-Reis, o *Museum of Christian Art*, o *Goa State Museum*, o *Goa Science Centre* e o *Goa Chitra Museum*.

público de várias casas-museu que estão ligadas à actividade turística e apresentam ao visitante alguns aspectos da cultura goesa ou indo-portuguesa.

Na chamada época alta, que decorre de Novembro até Abril, sucedem-se os festivais de *triatr* e de *mandó* e os espectáculos de dança indiana, que mobilizam vastas e interessadas assistências, mas também são muito frequentes as manifestações culturais mais eruditas, como as exposições, as conferências, a apresentação de edições e os concertos de música clássica.

Se a oferta é diversificada em termos culturais, também os públicos são muito diversos, havendo respostas para as culturas hindus e para as culturas mais ocidentalizadas, para as massas populares e para as elites mais eruditas, para os cultores do *concanim* ou da língua marata ou, ainda, para os mais novos e para os mais velhos.

A Kala Academy é o grande centro cultural de Pangim e é vocacionada para as artes performativas e musicais, tendo uma programação muito diversificada e muito equilibrada. Dispõe de 3 auditórios, uma galeria de arte e uma biblioteca, mantendo escolas de música indiana, música clássica ocidental, teatro e dança. No entanto, o interesse pela música e pelas artes performativas é grande por todo o território de Goa, onde o *triatr* e os concertos são apresentados com alguma frequência.

Na área de Bardez e em especial no eixo turístico Candolim-Calangute-Baga, surgiram várias galerias de arte onde são apresentadas exposições, que permitem que os artistas goeses exponham e vendam os seus trabalhos.

Se por um lado os sinais de ocidentalização se acentuaram, também a indianização está cada vez mais presente no quotidiano, até porque mais de metade da actual população veio de fora de Goa.

Significa que Goa, um pouco paradoxalmente, sofre ou beneficia simultaneamente de duas correntes culturais de globalização que são muito distintas, sendo uma de origem ocidental e outra de origem indiana.

Nestas circunstâncias, a tradicional dicotomia entre a Goa católica e a Goa hindu, tem revelado alguma tendência para se esbater e tem conduzido, nos últimos anos, a uma entusiasmada discussão académica com repercussão na comunicação social, sobre a questão da identidade goesa, que até agora se tem revelado inconclusiva.

Na realidade, apesar de todas as correntes globalizantes que o influenciam, o território de Goa ainda continua muito segmentado pelas suas religiões, castas, línguas e práticas culturais, não tendo sido possível, até agora, resolver algumas fricções ainda existentes entre o legado cultural português e o dinâmico contexto indiano contemporâneo.

Um quase oásis à beira-mar

A pobreza tem sido, provavelmente, o maior problema da União Indiana depois da sua independência e, até à década de 80, apesar de terem sido implementados inúmeros programas para a sua redução, tem-se mantido persistentemente com um valor nacional superior a 50%.

As reformas económicas iniciadas em 1991 pelo governo central visaram o crescimento económico geral, a melhoria de vida da população e a diminuição da pobreza rural

e urbana, através de programas de desenvolvimento rural (electrificação, irrigação, vias de comunicação, educação e saúde) e de criação de empregos nos centros urbanos.

A partir de então, verificaram-se taxas de crescimento económico anual da ordem dos 8% e, inversamente, as taxas de pobreza foram baixando, atingindo cerca de 26% no ano económico de 1999-2000.

No entanto, as estatísticas disponíveis não são compatíveis entre si, reflectindo diferentes definições e modos de abordagem para a medição da pobreza na Índia, embora assentem na norma adoptada pelo Banco Mundial que define o limiar da pobreza no valor de 1,25 USD²⁹.

Recentemente, as autoridades indianas aceitaram as conclusões do Comité Tendulkar para definição de uma nova metodologia para a medição da pobreza, o qual, além de considerar o acesso à alimentação, inclui também a ponderação do acesso à saúde e à educação.

Esse comité verificou que nos últimos anos houve uma inversão na tendência de redução da pobreza e que, desde 2004, o número de pobres na Índia aumentou em cerca de 100 milhões de pessoas, o que significa que o valor da taxa de pobreza não era de 27.5% como se imaginava, mas antes de 37.2%, o que significa que cerca de 500 milhões de indianos vivem abaixo do limiar da pobreza.

Porém, há outros relatórios sobre o mesmo problema, como, por exemplo, o Relatório Saxena, que estima que 50% da população vive abaixo da linha de pobreza, e o relatório Sengupta que refere que 77 % dos indianos, isto é, cerca de 836 milhões de cidadãos, vive com menos de 20 rupias por dia³⁰.

A pobreza não tem, portanto, critérios únicos de avaliação.

As Nações Unidas criaram em 1994 o *UN Human Development Index*, que relaciona vários indicadores, como esperança de vida à nascença, taxa de literacia, esperança de vida e rendimento per capita, entre outros. A Índia aparecia colocada em 134º lugar, mas, 15 anos depois, apesar de todos os programas adoptados de luta contra a pobreza, a Índia encontra-se na 132ª posição³¹.

No entanto, a pobreza não se distribui uniformemente pela Índia e alguns estados, como, por exemplo, Orissa e o Bihar, têm taxas de pobreza da ordem dos 50%, enquanto Goa é um dos poucos estados onde a pobreza caiu abaixo dos 10% na década de 90.

No desconhecimento de outras informações, utilizamos um estudo que trata do tema em relação a todos os estados da Índia e que, em termos relativos, nos mostra que em 2000, os níveis de pobreza em Goa eram mínimos – 70 mil pessoas correspondentes a 4.4% da população³².

²⁹ Corresponde aproximadamente a 60 rupias.

³⁰ *Índia News* (18-4-2010), *The Economic Times* (18-4-2010) e *The Indian Express* (19-4-2010)

³¹ *The politics of poverty*, India Today, 13-8-2009; http://hdr.undp.org/en/media/HDR_2009_Tables_rev.xls

³² *Growth, Development and Poverty in India and Nepal*, Abdul Kareem, Department of Economics, University of Calicut, 2007

A pobreza na Índia e em Goa (Nº em milhares)

	1973-74		1977-78		1987-88	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Goa	416	44,26	388	37,23	296	24,52
Índia	321 337	54,88	328 895	51,32	307 049	38,86

	1993-94		1999-2000	
	Nº	%	Nº	%
Goa	191	14,92	70	4,40
Índia	320 368	35,97	260 250	26,10

FONTE: Abdul Kareem, *Growth, Development and Poverty in India and Nepal*, Department of Economics, University of Calicut, 2007

Num país que continua o seu combate contra a elevada pobreza que afecta milhões de pessoas, o caso de Goa mostra que existe uma elevada correlação entre o desenvolvimento económico e a redução da pobreza e que, neste domínio social, Goa é realmente um quase oásis à beira-mar.

Uma prosperidade real ou ilusória?

O processo de desenvolvimento político, económico e social por que passou Goa desde os acontecimentos de 1961 foi meteórico. A sociedade goesa passou por rápidas e profundas mudanças que afectaram todos os aspectos do seu quotidiano, incluindo a cultura, o sistema de valores, o modo de vida, a língua e até as práticas religiosas.

A chegada maciça de gente oriunda de outras regiões da Índia alterou o tecido social e religioso de Goa e originou muita pressão sobre as infraestruturas e sobre o emprego. Em poucos anos a vida transformou-se. Depois da electricidade e da água que chegaram às aldeias, vieram as estradas e os automóveis, depois o telefone, a televisão, os telemóveis e a internet.

Qualquer progresso implica mudança, mas a rapidez da mudança que se verificou e continua a verificar em Goa, é alarmante para muitos goeses, pelo que os mais velhos recordam a harmonia e a paz do tempo dos portugueses.

A prosperidade material é um fenómeno que envolve algumas contradições. Por isso, apesar dessa prosperidade, também há uma face menos positiva do progresso e, muitas vezes, fala-se na crise da sociedade goesa, na insatisfação social, na degradação dos costumes e na mudança das normas da família e do casamento. A emigração voltou a ser um objectivo de muitos jovens goeses insatisfeitos, tornando-se paradoxal verificar como o território de Goa, que dispõe de elites altamente qualificadas, com níveis de educação

elevadíssimos, com uma enorme prosperidade material e com boas infraestruturas, ainda não conseguiu satisfazer muitas das aspirações das classes médias.

Apesar de usufruírem da melhor qualidade de vida de toda a Índia, há queixas por vezes muito duras relativamente à qualidade da democracia e à degradação do ambiente. Alguns sectores da sociedade goesa ainda se questionam, por vezes, se a qualidade de vida é melhor nos tempos actuais ou se era melhor nos tempos antigos, porque em paralelo com a prosperidade material e com a melhoria substancial das condições sociais da população, a realidade goesa também se revela no trânsito caótico, na construção desordenada, no lixo abundante, no deficiente abastecimento de água e electricidade, na poluição sonora, na poeira, na burocracia dos serviços públicos, na crescente insegurança e em outros desconfortos, sendo facilmente observável e sendo repetidamente criticada na comunicação social goesa.

A economia paralela tem uma dimensão exagerada e, recentemente, um articulista escreveu:

“Em Goa, a economia paralela ou subterrânea tornou-se mais importante do que a própria economia oficial. Penetrou, influenciou e corrompeu as leis do Estado e a máquina burocrática e foi infiltrada pelos agentes governamentais. Alimenta a política e os políticos de todas as cores. Patrocina todas as formas de jogo, falsificações, contrabando, venda ambulante, prostituição, comércio ilegal de armas e comércio de documentos falsos”³³.

Um ano e meio depois, o mesmo articulista escreveu:

“Durante os últimos 3 anos a política tornou-se um negócio lucrativo. Todos os suspeitos de ligações à mafia russa e aos cartéis israelitas da droga estão a comprar espaço político e influência para o seu próprio branqueamento”³⁴.

Rajan Narayan, um jornalista de Mumbai que vive em Goa e que é editor do semanário *Goan Observer*, escreveu um texto intitulado “The recolonisation of Goa”, no qual salienta que “Goa foi recolonizada não só por ingleses, russos e israelitas, mas também pelos ricos e poderosos de outras regiões do país”, terminando o seu artigo com uma antevisão demasiado alarmista:

“Virá um tempo em que não haverá mais goeses em Goa”³⁵.

Este tipo de comentários revela alguma insatisfação em relação à vida quotidiana e não são incomuns na comunicação social goesa e da própria Índia.

Muito recentemente, o *India Today* dedicava uma reportagem especial a Goa e na sua capa anunciava: *Goa – Sex & Mafia on Cocaine Coast*³⁶. No seu editorial, o editor-chefe Aroon Purie, escreveu:

“Goa has now become the crime capital of India, where a confluence of sex, drugs and mafia has made an underworld industry that is growing faster than tourism”.

³³ KAMAT, Nandkumar, *Goa's worst enemy: Moral decay*, The Navhind Times, 8-12-2008

³⁴ KAMAT, Nandkumar, *Three Years of Political Fire Fighting*, The Navhind Times, 6-6-2010

³⁵ <http://www.opensubscriber.com/message/gulf-goans@yahoogroups.com/13951851.html>

³⁶ India Today, edition October 29, 2010 (<http://indiatoday.intoday.in/site/Story/118233/Editor>)

Nestas condições justifica-se que nos interroguemos sobre se a prosperidade que tem beneficiado Goa e os goeses, é duradoura e sustentável ou se é real ou ilusória.

4. A HERANÇA CULTURAL PORTUGUESA EM GOA

O convívio que se verificou ao longo de mais de 4 séculos entre portugueses e goeses traduziu-se numa intensa troca cultural, com reflexo nos mais diversos domínios sociais, daí resultando a criação de segmentos populacionais que, pela língua, pela religião e, de um modo geral, pela cultura, se ligaram aos portugueses. O reconhecimento dessa realidade já havia sido feito pelo Marquês de Pombal em 1761, ao determinar que “todos os vassallos nascidos na Índia Oriental, sendo cristãos baptizados, gozem das mesmas honras, prerrogativas e privilégios de que gozam os naturais destes Reinos, sem a menor diferença”.

Por isso, o quadro da administração pública “no tempo dos portugueses” era maioritariamente ocupado por goeses, mas, com o fim da soberania portuguesa em Goa e com as transformações que se verificaram, acentuou-se a tendência para se perderem muitos elementos da herança cultural portuguesa.

No entanto, ela continua a estar presente e pode ser facilmente observada em Goa, sobretudo nas áreas designadas por Velhas Conquistas e no seio da comunidade católica.

Essa herança manifesta-se através da manutenção de bolsas sociais que continuam a utilizar a língua portuguesa, nas relações familiares e afectivas com Portugal, nos apelidos das famílias católicas, em algumas tradições populares, na gastronomia, na toponímia geográfica e urbana, na música, no vestuário, na arquitectura, nas práticas religiosas, nas festas de Carnaval e, para os mais velhos, na própria memória. Essa influência permanece inclusivamente na própria língua concaním – a língua-mãe dos goeses – através de inúmeras palavras de origem portuguesa que nela foram incorporadas.

Ao percorrerem-se as ruas das principais cidades goesas podem ver-se, com bastante frequência, automóveis e motos exibindo autocolantes portugueses, o que revela sentimentos de afecto e de boa memória em relação a Portugal.

Jawaharlal Nehru referiu-se frequentemente à personalidade distinta de Goa e afirmou que ela tinha por base a influência portuguesa. Tratava-se de uma posição que também reflectia a necessidade de proteger as minorias e que, na sua opinião, representava a sobrevivência ideológica da própria União Indiana, multifacetada de culturas, de línguas, de etnias e de religiões.

Independentemente da sua maior ou menor intensidade, a influência portuguesa continua presente em Goa, até porque não há culturas homogêneas ou unitárias, mas há cada vez mais culturas híbridas, resultantes da sobreposição das diferentes culturas que num determinado espaço se apresentam ao longo do tempo e esse fenómeno é bem evidente no quotidiano goês.

O reconhecimento dessa realidade resultante de 451 anos de convívio entre portugueses e goeses, é assinalado em inúmeras obras de referência sobre a cultura goesa, que habitualmente convergem no sentido de que existe efectivamente uma influência da cultura portuguesa em Goa.

No entanto, não deixa de ser curioso verificar o que sentiu e escreveu o geógrafo Orlando Ribeiro quando em 1956 visitou Goa: “A reduzida influência cultural que exercemos em Goa foi um dos aspectos que mais dolorosamente feriram o meu sentimento de portugueses”³⁷.

Segundo o censo demográfico de 1960, estudado pelo sociólogo R. N. Saksena, havia em Goa 8130 pessoas cuja língua-mãe era o português e esse número dava razão à observação de Orlando Ribeiro. Há, contudo, que referir situações de bilinguismo, sobretudo em muitos falantes de concanin, que falavam simultaneamente o português e até outras línguas indianas.

Distribuição da população goesa de acordo com a língua-mãe (1960)

	Número	%
Konkani	497.373	89.1%
Gujarati	32.058	5.74%
Marathi	9.333	1.67%
Português	8.130	1.46%
Urdu	7.970	1.43%
Hindi	1.147	0.21%
Kannada	813	0.15%
Inglês	450	0.08%
Outras línguas	921	0.16%
Total	558.195	100.00

FONTE: *Goa: into the mainstream*, R. N. Saksena, p.36

Significa que na apreciação dos sinais que caracterizam a herança cultural portuguesa em Goa e, sobretudo, quanto à avaliação da sua dimensão e extensão, se deve ser muito cauteloso porque, por vezes, esses sinais são pontualmente muito intensos e podem levar o observador a exagerar na sua conclusão.

Igual consideração deve ser feita em relação aos outros espaços do antigo Estado da Índia, embora em Damão se verifique uma concentração muito singular de sinais da herança cultural portuguesa, sobretudo na área de Damão Grande.

Para além destes aspectos de natureza quantitativa, ainda há a sobreposição dos aspectos qualitativos que são muito diversificados, pelo que a sua análise mais detalhada e completa não pode ser feita num texto breve e sucinto.

No entanto, enunciamos seguidamente alguns desses sinais.

³⁷ RIBEIRO, Orlando, *Goa em 1956 – Relatório ao Governo*, p. 102

• Língua portuguesa

A língua portuguesa é, seguramente, o mais significativo património da cultura portuguesa e o maior símbolo da herança cultural portuguesa em Goa, sendo ainda utilizada por muitas pessoas na sua vida familiar e social.

Embora o português fosse a língua oficial de Goa até 1961, era utilizado sobretudo nos meios urbanos pelos poucos portugueses, pelos luso-descendentes e pelas camadas altas da sociedade goesa católica e hindu, sobretudo nas escolas, nas repartições públicas, em muitos estabelecimentos comerciais e no convívio social. Segundo as estatísticas oficiais, em 1961 só havia 8130 pessoas que tinham o português como língua-mãe e, segundo o inquérito realizado em 1973, esse número baixara para 2800³⁸.

De facto, depois de 1961, com a saída dos funcionários portugueses, da maioria dos luso-descendentes e de uma parte da população goesa mais letrada, em conjugação com os novos factores políticos, a língua portuguesa tendeu a cair em desuso. Esse facto não resultou de uma política oficial explícita, mas de algum receio social que se instalou e, sobretudo, do desejo de aprender o inglês como língua para o futuro, quer na Índia quer no mundo.

O Boletim Oficial e as instituições educativas de Goa ainda continuaram a utilizar o português até 1967 mas, progressivamente, o inglês, o concanim, o marata ou o hindi, substituíram definitivamente o português como língua de uso corrente.

Em 1983 “O Herald” terminou a sua resistência de 22 anos, deixou cair os ‘O’ para ser simplesmente *Herald* e passou a ser editado em inglês. Nessa altura, a publicação de livros em português já era uma raridade, embora nos últimos anos tivessem sido publicadas algumas edições, sobretudo livros de memórias³⁹.

Na última dezena de anos desapareceram alguns receios e evidenciaram-se as vantagens do conhecimento da língua portuguesa, pelo que voltou o interesse na sua aprendizagem, devido também ao esforço feito por algumas instituições portuguesas e goesas. As novas gerações de goeses estão hoje mais interessadas no conhecimento do seu passado e só o podem conhecer através da língua portuguesa, confrontando-se por vezes com ofertas de emprego que exigem o conhecimento da língua portuguesa, além de verificarem que falar português é uma moda e um sinal indicativo de um estatuto social elevado⁴⁰.

A globalização e as oportunidades de trabalho que existem fora da Índia têm contribuído fortemente para aumentar a procura de cursos de português, ultrapassando algumas resistências que ainda persistiam desde 1961, porque os goeses vêem hoje o português como a língua que lhes pode abrir as portas da Europa e do Brasil, mas também de Angola e Moçambique.

³⁸ SAKSENA, R. N., *Goa into the mainstream*, p. 36

³⁹ *Momentos do meu passado*, Fernando de Noronha, 2002; *Onde o Moruoni canta*, Alberto de Noronha, 2003; *Vivências partilhadas*, Maria Elsa da Rocha, 2005; *De Goa a Ceilão – A saga de um caminheiro infatigável*, Pedro Correia Afonso, 2006

⁴⁰ Não há quaisquer estatísticas oficiais mas alguns estudos empíricos referem que haverá cerca de 15 a 20 mil falantes de português em Goa, cerca de 5 mil em Damão e cerca de três centenas em Diu.

O visitante português que hoje percorra Goa e em especial as cidades de Pangim e Margão, pode surpreender-se com alguns detalhes que lhe dão uma imagem distorcida da realidade da língua portuguesa, porque ela aparece em inúmeras situações: na toponímia das povoações (Salvador do Mundo, Reis Magos, Vasco da Gama, Dona Paula, São José de Areal), nos nomes das ruas (Rua de Ourém, Rua do Cruzador São Rafael, Rua de Natal), no nome dos hotéis (Cidade de Goa, Fidalgo, Palácio de Goa), ou nos nomes dos restaurantes (O Cozinheiro, Ferradura, Casa Portuguesa, Nostalgia).

Nas lojas das cidades e nos mercados não é raro ser atendido em português e, nos contactos pessoais, o visitante cruza-se constantemente com Costas, Fernandes, Silvas, Noronhas, Menezes, Colaços e Sosas, que são os apelidos de origem portuguesa adoptados na sequência das conversões do século XVI.

Percorrendo as ruas de Pangim, o mesmo visitante poderá entrar na Farmácia Salcete, na Padaria Boca de Vaca, no Café Central, na Casa Lusitana, na Joalheria Esmeralda, na Barbearia Real ou no Restaurante Viva Pangim.

• Património arquitectónico

Se a língua é o elemento imaterial mais relevante da herança cultural portuguesa em Goa, o património arquitectónico, e sobretudo os seus monumentos religiosos, são a sua face mais visível através de inúmeros exemplos da arquitectura religiosa, militar e civil.

Nas suas diferentes expressões, a arquitectura goesa não é uma transplantação directa da arquitectura portuguesa, mas teve a capacidade de incorporar inúmeros dos seus elementos, configurando um estilo próprio muito característico e peculiar.

A menor qualidade dos materiais existentes, a precaridade da construção, o efeito continuado e agressivo da monção e o abandono, fizeram com que a maioria dos edifícios construídos em Goa na primeira metade do século XVI tivessem desaparecido.

Porém, muitos outros sobreviveram e a antiga capital de Goa, hoje conhecida por Velha Goa inclui, porventura, um dos maiores conjuntos de igrejas e conventos do mundo que, em 1986, foi reconhecido pela UNESCO como Património da Humanidade.

A adopção de motivos característicos da arquitectura religiosa portuguesa com elementos orientais e, sobretudo, hindus, tornou-se habitual e é hoje evidente em dezenas de igrejas goesas, em que as duas tradições artísticas se fundem e complementam, nos púlpitos, nos altares, na talha dos retábulos, nas colunas, nos nichos e em outros motivos ornamentais.

Um dos aspectos mais peculiares da paisagem goesa é a existência de alguns milhares de cruzeiros e oratórios disseminados pelas povoações, páteos, bermas das estradas, várzeas, coqueirais e pelos mais inesperados locais, que constituem verdadeiros símbolos de arte popular de inspiração católica.

Mas não é apenas no âmbito da arquitectura religiosa que a herança cultural portuguesa sobrevive em Goa. Na arquitectura militar destacam-se vários fortes situados no litoral e no interior e, em especial, o forte da Aguada, que abriga o mais antigo farol da Ásia.

A arquitectura civil também incorporou muitos elementos da arquitectura portuguesa e as chamadas mansões indo-portuguesas são uma solução enriquecida com a incorporação de elementos decorativos ocidentais e indianos.

Por outro lado, a ponte de Linhares que foi construída em 1633 e faz a ligação entre Pangim e Ribandar ao longo da margem esquerda do rio Mandovi, é justamente considerada uma notável obra de engenharia hidráulica pela sua solidez, que é atestada pelo intenso tráfego rodoviário que suporta desde há quase quatro séculos.

• Código Civil

Outro aspecto importante da herança cultural portuguesa em Goa é a continuação do uso do Código Civil português de 1870. Através da 12ª emenda de 1962, a Constituição da Índia passou a incluir a validade da lei portuguesa no Estado de Goa e, nessas condições, muitas das disposições do Código Civil português, incluindo o Direito sucessório, assim como as leis do casamento, do divórcio, da adopção e outras, continuam a prevalecer no território, sem qualquer contestação e com absoluto agrado dos juristas.

No resto da Índia e ao contrário do que sucede em Goa, as leis não são uniformes para todos os cidadãos, dependendo a sua aplicação de um emaranhado de disposições relativas à religião e sexo de cada pessoa.

A manutenção do Código Civil português em Goa é um legado cultural importante, havendo muitas vozes autorizadas que defendem a sua aplicação a todo país.

• A música, a dança e o teatro

A música tradicional da Índia já tem mais de 2 milénios, mas o seu encontro com a música ocidental só começou no século XVI, exactamente ao ter contacto com a tradição musical portuguesa, daí resultando que a primeira fusão entre as músicas asiática e europeia se realizou em Goa.

Os novos instrumentos musicais, as novas melodias, as novas formas vocais e os novos géneros musicais trazidos pelos portugueses impressionaram os goeses, e a Igreja Católica aproveitou essa circunstância para atrair as pessoas para as conversões e para afastar os novos convertidos da influência hindu.

Nestas condições, a música sacra, os coros e os hinos enraizaram-se no gosto dos católicos de Goa, passando a estar incluídos nas suas práticas religiosas e profanas, ao mesmo tempo que se verifica que a generalidade dos goeses tem conhecimentos musicais, havendo também muitos que são talentosos músicos.

Depois da música religiosa, foi a dança que passou a interessar a sociedade, tendo entrado nos salões para satisfazer os gostos das elites, a partir de meados do século XIX. Assim surgiu o *mandó* que se tornou na mais emblemática dança goesa e que nos últimos anos tem estimulado a realização de diversos festivais, nos quais participam algumas dezenas de grupos.

Mais recentemente, por influência da radiodifusão e da televisão, os gostos das novas gerações alteraram-se e ocidentalizaram-se, ao mesmo tempo que muitas unidades hoteleiras

também passaram a apresentar música ocidental, incluindo música portuguesa e brasileira, para satisfazer as preferências do turismo que procura Goa.

Os goeses revelam grande interesse pela música e pelo canto e são inúmeros os grupos corais e os pequenos conjuntos de música ligeira, sendo frequente ouvir-se o *corridinho* ou o *vira*, ou mesmo o *fado*, que tem muitos entusiastas em Goa, possivelmente como memória do intenso contacto tido com os portugueses e como sinal distintivo das outras regiões da Índia.

O teatro ou *tiatr* é uma das expressões artísticas mais apreciadas pelos goeses, tendo surgido nos finais do século XVIII como uma das mais ricas expressões da arte popular goesa, ao integrar elementos de teatro, da música, comédia, drama e de muita improvisação, assemelhando-se extraordinariamente à revista portuguesa e mobilizando vastas e entusiásticas audiências.

Apreciado essencialmente pelas classes médias e médias-baixas da comunidade católica, a sua língua de comunicação é exclusivamente o concaním, que lhe serve de código de transmissão para o público, mas também de elemento aglutinador entre os actores, os textos, as músicas e as próprias histórias do quotidiano que apresentam.

A relação entre o *tiatr* e o concaním é muito mais profunda do que um mero meio de comunicação, na medida em que inclui intensa crítica social e de costumes, desafiando os próprios poderes estabelecidos nos seus comportamentos e atitudes.

• A língua concaním

O concaním é a língua oficial mas também a língua franca de todo o Estado de Goa, assim como de algumas áreas dos Estados de Maharashtra e Karnataka, constituindo um dos símbolos da identidade goesa, inclusive porque só o seu reconhecimento como uma das 18 línguas nacionais da Índia abriu a possibilidade da criação de um Estado autónomo.

Quando os portugueses se instalaram em Goa, a língua concaním foi muito apoiada pelos missionários que a estudaram e a aprenderam para lhes servir de instrumento de evangelização, não admirando, por isso, que tivesse sido a primeira língua asiática a ter a sua própria gramática impressa e a adoptar a escrita em caracteres romanos⁴¹.

Com a prolongada presença dos portugueses em Goa, houve necessariamente muita influência do português na língua concaním, que incorpora centenas de palavras de origem portuguesa. “Um décimo das palavras na língua concaním falada pelos católicos é portuguesa. A influência do português é visível não só no concaním, mas também nas línguas dos Estados vizinhos como o marata, o *kannada* e o *gujarati*. Mais de duas centenas de palavras portuguesas estão introduzidas no marata”⁴².

Posteriormente, como resultado das diversas tentativas para instalar o português como a língua franca de Goa, o concaním tendeu a ser secundarizado pelas elites goesas e

⁴¹ Em 1622 foi impresso em Rachol o primeiro livro em concaním – *Doutrina Christam em lingoa bramana canarim* e em 1640 foi impressa a primeira gramática de uma língua asiática – a *Arte da Lingoa Canarim*.

⁴² DESAI, S. S., *Portuguese influence on Goan languages and vice-versa*, in Shastry, B. S. (editor), Goan Society Through the Ages, Asian Publication Services, New Delhi, 1993

a ser usado principalmente pelos estratos médios e baixos da sociedade. Depois de 1961, essa tendência continuou, devido à crescente implantação do inglês e do marata.

Essa realidade tem preocupado as autoridades, conscientes de que a identidade e a autonomia goesa assentam na existência do concanin como língua nacional, e tem levado a frequentes apelos de políticos e de intelectuais no sentido de que seja preservado e mais falado correntemente.

• A gastronomia

A expansão marítima portuguesa deu um enorme contributo para “a aventura das plantas” e para “a viagem dos sabores”⁴³, que se traduziu na transposição de plantas do Brasil para a Índia, mas também na introdução de novos produtos e de novos hábitos alimentares.

Ao estabelecerem-se em Goa, os portugueses transportaram algumas espécies botânicas e introduziram o pão como um dos seus produtos alimentares mais característicos. Depois, com a conversão ao catolicismo de uma parte da população de Goa, influenciaram os hábitos da população convertida, que adoptou as carnes de vaca e de porco na sua dieta alimentar, embora a comunidade hindu tivesse preservado a sua própria dieta essencialmente vegetariana.

A aculturação verificada na língua, no traje e no modo de vida, também ocorreu no plano alimentar, quer quanto aos produtos utilizados, quer quanto à forma de os cozinhar.

Daí surgiu uma gastronomia goesa ou indo-portuguesa, que é uma simbiose da cozinha local com a gastronomia portuguesa e de outras origens, sobretudo das antigas colónias portuguesas, cuja base fundamental é o arroz, o caril e o peixe.

Muitas especialidades de origem portuguesa, ou que os portugueses trouxeram do Brasil, de África e de Malaca, continuam actualmente a ser servidas nas mesas das famílias católicas e em alguns restaurantes goeses, conservando o seu nome originário ou um nome adaptado. Assim sucede com a feijoada, o *balchão*, o *xacuti*, o *sarapatel*, a *cabidel*, o vindalho, a caldeirada de peixe, o caldo verde, o chouriço, a bebinca e inúmeras doçarias.

• O Carnaval

Até 1961, os grandes animadores dos populares festejos do Entrudo eram os luso-descendentes, que festejavam com as suas brincadeiras, os seus assaltos e os seus bailes de máscaras, sobretudo nos clubes sociais.

Depois de 1961, o Carnaval foi um pouco esquecido, até porque estava demasiado conotado com a vida social do tempo dos portugueses.

Porém, um dia alguém que se inspirou no Carnaval brasileiro e na sua faceta de atracção de turistas, lembrou-se de sugerir a ressurreição do Carnaval, já não como uma festa de amigos, mas com um cortejo com carros, cartazes e muita animação, isto é, como um verdadeiro produto turístico.

⁴³ Títulos de duas obras de referência: “*A Aventura das Plantas*”, José Mendes Ferrão, IICT, CNCDP e Fundação Berardo, Lisboa, 1992 e “*A Viagem dos Sabores*”, Rui Rocha, Edições Inapa, Lisboa, 1998

O Governo de Goa apoiou e, de facto, o Carnaval tornou-se rapidamente num cartaz turístico, embora tenha um aspecto cada vez mais abrasileirado com o seu desfile alegórico, a sua música carnavalesca, os seus foliões e muitos turistas.

Contudo, o espírito do Entrudo à moda portuguesa não morreu em Goa e, por isso, também as festas e bailes de Carnaval têm ressuscitado, destacando-se o tradicional *Red & Black Dance*, organizado conjuntamente pelo Clube Nacional e pelo Clube Vasco da Gama, no qual é obrigatório um traje que combine estas duas cores.

O Carnaval desperta por isso grandes entusiasmos e tem-se transformado, nos anos mais recentes, num dos novos cartazes turísticos de Goa, com desfiles de carros alegóricos e de mascarados pelas ruas, decorações apropriadas, bailes populares e, sobretudo, muita alegria.

• O Futebol

Embora o *cricket* seja o desporto nacional da Índia, o futebol é a actividade desportiva mais popular do Estado de Goa, sobretudo na região de Salcete e, em particular, nas cidades de Margão e Vasco da Gama, jogando-se nas várzeas, nos adros das igrejas e das escolas e nos mais improvisados locais. Tal como sucede na Europa, onde o futebol tende a polarizar o interesse das multidões, também em Goa acontece algo de semelhante e essa singularidade desportiva nasceu com os portugueses.

Foram os portugueses que em 1883 introduziram o futebol em Goa, embora ele só se tivesse desenvolvido a partir dos anos 50, quando os contingentes militares portugueses estacionados no território forneciam jogadores que alimentavam as equipas de futebol, muitas das quais ainda se mantêm activas, como acontece com o *Vasco Sport Club* e o *Salgaocar Sport Club* que foram fundados antes de 1961.

Em 1996 começou a ser disputada a Liga Nacional de Futebol da Índia, no qual participam actualmente as 14 melhores equipas nacionais e em que a Associação de Futebol de Goa está representada por 4 equipas. As equipas goesas têm-se classificado habitualmente nos primeiros lugares e, nas quatro últimas épocas futebolísticas, uma das equipas de Goa assegurou o título de campeão da Índia.

• Os “portugueses de Goa”

Por circunstâncias diversas, os acontecimentos de 1961 fragmentaram as elites goesas, levando uma parte a emigrar para Portugal, para os seus territórios africanos e para outros destinos, enquanto uma outra parte optou por continuar em Goa.

Os que decidiram ficar em Goa, que continuaram a utilizar a língua portuguesa e que a ensinaram aos filhos, que não mudaram de bandeira cultural e que muitas vezes resistiram a provocações dos novos poderes e dos seus aliados, são “os portugueses de Goa”.

A maioria são católicos e, por vezes, consideram-se “indianos por fora e portugueses por dentro” ou, ainda, que têm “passaporte indiano e coração português”, sendo sobretudo eles e alguns membros do clero, que têm mantido viva a língua portuguesa em Goa.

Contudo, ainda há algumas elites hindus e muçulmanas que mantêm a língua portuguesa e conservam alguns comportamentos sociais que se identificam com o modo de viver português que conheceram antes de 1961.

Outros goeses, que saíram de Goa e vivem na Inglaterra e na Alemanha, no Brasil ou nos Estados Unidos, em Macau ou na Austrália, onde frequentemente tiveram carreiras bem sucedidas e obtiveram a nacionalidade do país de acolhimento, conservam a nacionalidade portuguesa e continuam afectivamente ligados a Portugal, em cujo espaço cultural nasceram e se formaram.

João da Veiga Coutinho, um intelectual goês que se fixou nos Estados Unidos, escreveu um importante ensaio sobre a condição identitária dos goeses e relata “um diálogo” imaginário com o historiador goês Padre Gabriel de Saldanha, o qual sobre a história de Goa e dos portugueses em Goa, lhe diz:

“Conheço bem a diferença entre ‘portugueses’ e ‘os portugueses’, entre o adjectivo e o substantivo. Sei que nós não somos ‘os portugueses’, mas somos ‘portugueses’. Pelo menos éramos, no meu tempo. Orgulhámo-nos de ser portugueses”⁴⁴.

Mais recentemente, alguns desses “portugueses de Goa” saíram de Angola e de Moçambique depois das respectivas independências e regressaram a Goa, aumentando o peso desse grupo social que não abdica da língua nem da cultura portuguesas.

Um observador atento, sobretudo se conhecer uma boa parte de Portugal, da Europa e da Índia e puder fazer análises comparativas, não tem qualquer dificuldade em reconhecer em Goa uma importante herança cultural de raiz portuguesa ou trazida pelos portugueses que, embora heterogénea na intensidade e na distribuição espacial pelo território, não deixa de surpreender e de emocionar os portugueses que o visitam.

Essa influência cultural revela-se especialmente nos aspectos referidos, mas está presente também, em maior ou menor grau, nos comportamentos sociais, nas práticas religiosas e na vida quotidiana goesa, sobretudo na comunidade católica e urbana.

5. AS RELAÇÕES PORTUGAL – GOA DEPOIS DE 1961

A ocupação dos territórios do Estado da Índia pelas Forças Armadas Indianas determinou o imediato corte das relações diplomáticas e de outra natureza entre Portugal e a União Indiana, que já eram praticamente inexistentes desde 1954.

Os acontecimentos verificados na Índia Portuguesa, sobrepostos aos que estavam a ocorrer em Angola e à instabilidade política interna, criaram um ambiente político e social de muita tensão em Portugal, com o regime a assumir um grau de desconfiança e de intolerância em relação aos seus opositores e com a polícia política a reforçar os seus poderes.

Os militares portugueses e alguns funcionários que ficaram retidos em Goa na situação de prisioneiros, foram quase ignorados e hostilizados pelas autoridades de Lisboa, mas alguns meses depois foram repatriados.

⁴⁴ COUTINHO, João da Veiga, *A kind of Absence*, p. 21

A numerosa comunidade oriunda do Estado da Índia, disseminada por Portugal e pelos territórios ultramarinos, sobretudo Moçambique, também foi objecto da desconfiança salazarista e, em alguns casos, de retaliações.

Para muitos goeses, damanenses e diuenses emigrados, esta situação representou uma efectiva separação das suas famílias residentes em Goa, Damão e Diu, mas também um tempo de incerteza.

Durante alguns anos, o governo português ainda procurou, utopicamente apoiar-se na força do direito internacional para regressar a Goa e, em 1973, o governo ainda determinava que se mantinha em vigor o estatuto político-administrativo da província do Estado da Índia, continuando a funcionar em Lisboa o respectivo governo, com os seus órgãos e serviços de administração provincial.

Porém, com o restabelecimento do regime democrático em Portugal, foram abertas as vias para a resolução das questões diplomáticas e de outra natureza, que os acontecimentos de 1961 tinham aberto e que se mantinham, embora por vezes num plano meramente simbólico.

O reatamento das relações diplomáticas em 1974

A queda da Índia Portuguesa teve efeitos traumáticos muito graves no seio das Forças Armadas Portuguesas, pela forma como o poder político tratou os militares que então se encontravam em Goa, Damão e Diu.

Ao longo dos anos seguintes e à medida que se intensificava a guerra colonial, o caso de Goa tornou-se um tema presente e permanente no imaginário da comunidade militar. O general Spínola partilhava esse sentimento e escrevera que “o exemplo da Índia é um precedente bem vivo do porvir que receamos. Nunca se acreditou que sucedesse o que, afinal, era inevitável; no entanto, a tragédia deu-se; e logo foi desviada a atenção da Nação para o campo circunstancial da conduta militar, acusando-se as Forças Armadas de não se terem batido heroicamente...”⁴⁵.

Por isso, depois do movimento do 25 de Abril de 1974, o reatamento das relações diplomáticas com a Índia não só se enquadrava no Programa do MFA e na vontade de alargar e diversificar as relações internacionais com base na amizade e na cooperação, como também representava um passo no sentido de um reencontro com o convívio que fora interrompido em 1961.

As relações diplomáticas entre Portugal e a Índia foram restabelecidas através de um tratado assinado no dia 31 de Dezembro de 1974, em que Portugal reconheceu que os territórios de Goa, Damão, Diu, Dadrá e Nagar-Aveli se tornaram parte da Índia e os dois países acordaram em tomar medidas para desenvolver contactos no campo cultural e, em particular, na promoção da língua e cultura portuguesas e na conservação de monumentos históricos e religiosos daqueles territórios⁴⁶.

⁴⁵ SPÍNOLA, António de, *Portugal e o Futuro*, Arcádia, Lisboa, 1974, p. 235

⁴⁶ Decreto N.º 206/75 - Tratado entre a Índia e Portugal Relativo ao Reconhecimento da Soberania da Índia sobre Goa, Damão, Diu, Dadrá e Nagar Aveli e Assuntos Correlativos – aprovado para ratificação em 5 de Abril de 1975.

Muitos goeses que se tinham fixado em Portugal e mantido a nacionalidade portuguesa puderam então visitar Goa, sem necessitar de especiais licenças da polícia política, tendo então também surgido os primeiros turistas portugueses que decidiram conhecer Goa ou reencontrar os seus amigos.

Em Junho de 1975 foi aberta em Lisboa a Embaixada da Índia e, no mês seguinte, foi aberta em Nova Delhi a Embaixada de Portugal, mas em Lisboa os conturbados tempos de agitação política que então se viviam não eram propícios ao aprofundamento da nova relação diplomática.

Pouco tempo depois, em Fevereiro de 1979, durante a realização de uma viagem de circum-navegação, o Navio-Escola “Sagres” visitou o porto de Mormugão e essa visita acabou por ser um teste ao futuro das relações entre Portugal e a Índia, ou ao reencontro dos dois países. A recepção então feita ao navio enquadrou-se na tradição internacional do cerimonial naval, mas a excelência da recepção proporcionada pelas autoridades navais indianas, assim como o afecto que lhe foi dedicado pela sociedade mais ligada à cultura portuguesa, mostraram que o reencontro entre Portugal e a Índia era desejado. O mesmo aconteceu em Bombaim onde “a vasta comunidade goesa residente tomou a peito a participação na organização do programa como se de compatriotas seus se tratasse”⁴⁷.

Só no dia 7 de Abril de 1980 foi assinado um Acordo de Cooperação Cultural entre Portugal e a Índia⁴⁸, que deu origem às primeiras iniciativas de cooperação cultural e criou as condições de base para um novo dinamismo institucional.

Porém, o grande impulso dado ao estreitamento das relações entre Portugal e a Índia aconteceu em 1992, quando o Presidente Mário Soares efectuou uma visita a Goa, Damão e Diu, que não foi apenas uma “romagem de saudade”, mas foi também um forte incentivo para a dinamização do Acordo de Cooperação Cultural em vigor desde 1980.

Um ano antes, o governo português devolvera o ouro e as jóias que em 1961 estavam à guarda do Banco Nacional Ultramarino e que, nos primeiros dias de Dezembro, tinham sido retiradas para Lisboa, tendo esse facto sido muito elogiado pela opinião pública goesa⁴⁹.

No dia 10 de Junho de 1992 iniciaram-se as emissões da RTP Internacional, que foi o primeiro canal televisivo global em português. A partir de então, os goeses puderam ter, regularmente, informação noticiosa e programas de entretenimento em português, o que constituiu um significativo apoio à manutenção da língua e da cultura portuguesas em Goa.

Como reflexo deste dinamismo, no ano de 1995, o *Chief-Minister* de Goa Shri Pratapsing Rane visitou oficialmente Portugal e, três anos depois, foi o Presidente da República da Índia Shri K. R. Narayanan que também visitou Portugal.

⁴⁷ “Sagres – A Escola e os Navios”, Edições Culturais da Marinha, Lisboa, 1984, p. 209.

⁴⁸ Decreto Nº 35/80 de 30 de Maio

⁴⁹ Com a crescente ameaça de uma intervenção militar indiana em Goa, por razões de confiança e de segurança, alguns milhares de pessoas tinham entregue à guarda da agência do Banco Nacional Ultramarino, o ouro e as jóias que possuíam. Ao longo do ano de 1961 esse movimento acentuou-se. Porém, alguns dias antes da invasão, o gerente do banco aproveitou o último navio que saiu de Goa, para enviar esses valores para Lisboa e evitar que pudessem vir a ser indevidamente apropriados em caso de invasão.

Em 1999 as relações entre os dois países deram mais um passo quando foi assinado o Acordo de Cooperação Científica e Tecnológica⁵⁰.

Na sequência deste acordo, no dia 3 de Julho de 2001 foi assinado um Memorando de Entendimento para a Cooperação no domínio das Ciências e Tecnologias do Mar. Acontece que o NIO - *National Institute of Oceanography* tem a sua sede em Goa e cremos que mantém ou manteve contactos e actividades de cooperação com instituições portuguesas, nomeadamente com o Instituto Superior Técnico e com o Instituto Hidrográfico.

Em 2007 o Presidente Aníbal Cavaco Silva visitou Goa tendo-lhe sido conferido um Doutoramento *honoris-causa* pela Universidade de Goa.

Passo a passo, as relações entre Portugal e a Índia têm sido consolidadas, sobretudo em relação a Goa, num reencontro muito proveitoso e muito desejado, embora por vezes assombrado por algumas intransigências e por alguns fantasmas...

As novas intransigências

Depois dos acontecimentos de 1961, foi constituída a *Goa, Daman and Diu Freedom Fighters Association* (GDDFFA) com o objectivo de apoiar aqueles que se empenharam na libertação de Goa. Desde há quase 50 anos que, todos os anos, o estatuto de *Freedom Fighter* é reclamado por mais algumas dezenas de pessoas, o que tem levado à desconsideração social daquele movimento, que se supõe ter cerca de mil e quinhentos membros em Goa.

Aparentemente, a GDDFFA desenvolve quatro actividades principais:

- Assegurar benefícios, nomeadamente pensões e assistência à doença;
- Garantir empregos para os seus filhos e filhas;
- Contestar tudo o que tenha ligações a Portugal e aos portugueses;
- Boicotar todas as iniciativas que envolvam a promoção de Portugal.

Se a intransigência salazarista marcou o futuro de Goa, a acção dos *Freedom Fighters* tem revelado uma intransigência do mesmo tipo, através de uma animosidade contra Portugal e os portugueses que, aparentemente, tem sido mantida como factor da sua própria sobrevivência política.

Dessa forma, a maioria das iniciativas culturais portuguesas enfrenta a contestação desta organização, que faz manifestações mais ou menos hostis e comunicados de imprensa mais ou menos insultuosos, que ameaça e que, por vezes, se dedica à destruição de placas toponímicas.

É interessante mostrar alguns exemplos deste tipo de comportamentos, para os quais a reacção das autoridades goesas tem mostrado demasiada indiferença e benevolência.

1980 – A convite de algumas personalidades goesas, o general Vassalo e Silva foi convidado a visitar Goa, tendo efectuado essa visita em Junho de 1980, por ocasião das Comemorações Camonianas então realizadas⁵¹. No programa dessa visita estava incluída a deposição de uma coroa de flores no “monumento aos mártires do colonialismo português”, situado na Azad Maidan, no centro de Pangim.

⁵⁰ Decreto Nº 15/99 de 21 de Maio

⁵¹ *Goa revisitada 19 anos depois*, in Expresso, edição de 28-6-1980

Quando o general de 81 anos de idade se dirigia para o local, um grupo de cerca de 20 manifestantes, com bandeiras negras e dísticos anti-Camões, travou-lhe o passo e exigiu que o general pedisse perdão “pelas indignidades cometidas contra o povo goês”, sem o que lhe proibiriam o acesso ao monumento. Os manifestantes não aceitaram os argumentos invocados por Vassalo e Silva e, humildemente e sob coacção, este teve de pedir perdão. Só então o deixaram prosseguir e colocar as flores, sob uma chuva de aguerridas palavras de ordem. Na cerimónia estavam presentes muitas das mais relevantes figuras da vida pública goesa e o Comando-Geral da Polícia estava a 50 metros de distância, mas ninguém impediu a acção dos *Freedom Fighters*.

1983 – Desde 10 de Junho de 1960, que uma estátua de Camões estava erguida na ampla praça central em Velha Goa. A estátua tinha sido custeada através de uma subscrição pública por iniciativa do *Diário Popular* e fora inaugurada pelo governador Vassalo e Silva. A imponente estátua “sobreviveu” aos acontecimentos de 1961, mas em 1982 foi danificada por um engenho explosivo colocado por alguns *Freedom Fighters*, com o argumento de que Camões era o poeta dos colonizadores. A estátua foi imediatamente reparada e passou a ser guardada de noite pela Polícia, mas porque era demasiado oneroso manter aquele dispositivo de segurança, o policiamento cessou pouco tempo depois. Em 1983 a estátua voltou a ser atacada e danificada pelos mesmos activistas. Então, as autoridades decidiram retirá-la daquele local privilegiado e colocaram-na no interior do *Archaeological Museum*, que ocupa um edifício conventual anexo à Igreja de S. Francisco de Assis, a pouca distância do local onde a estátua foi inicialmente colocada.

1997 – Tinham chegado a Goa os ecos ou as intenções de uma eventual comemoração da chegada de Vasco da Gama à Índia, pelo que os *Freedom Fighters* e outros activistas, de imediato, se opuseram a essas celebrações. Nessa altura reclamaram, junto de diversas instâncias, a mudança do nome da cidade de Vasco da Gama, situada nas proximidades do porto de Mormugão, para Sambhaji Nagar, o nome de um filho de Chhatrapati Shivaji, o herói nacional de Maharashtra. Porém, apesar da controvérsia, a sua intenção foi negada pelas autoridades de Goa e de Nova Delhi⁵².

2004 – O Bairro das Fontainhas em Pangim, considerado o bairro português da cidade, vinha sendo objecto de intervenções de renovação, incluindo o restauro de muitas casas antigas e tinham sido colocadas placas toponímicas em azulejo, escritas em português, como por exemplo nas Rua de Ourém, Rua de Natal, Rua Povo de Lisboa e Rua Cruzador Rafael. Com o apoio do BJP, os *Freedom Fighters* marcharam sobre o bairro e, sem que a polícia interviesse, destruíram uma boa parte dessas placas, embora essa acção tivesse sido criticada no seio da própria GDDFFA⁵³. Nesse mesmo ano realizou-se o Campeonato da Europa de Futebol e a equipa portuguesa tinha muitos apoiantes em Goa. Os *Freedom Fighters* indignaram-se e acusaram essas pessoas de serem anti-nacionais⁵⁴.

2005 – O *Goa Heritage Action Group* é uma organização não governamental goesa criada em Setembro de 2000, com o objectivo de defender a preservação do património

⁵² http://www.goanews.com/news_disp.php?newsid=36

⁵³ <http://archive.deccanherald.com/Deccanherald/Jun202004/n9.asp>

⁵⁴ <http://www.goanobserver.com/archive/10-7-2004/straythoughts.htm>

cultural de Goa. Rapidamente teve o apoio do *Panjim Municipal Council* e do Departamento de Turismo do governo de Goa, tendo organizado o *Goa Heritage Festival* no ano de 2001. O sucesso fez com que em 2003 tivesse sido organizado o *Fontainhas Festival of Arts*, uma interessante iniciativa cultural que se realiza nas esteritas ruas do bairro e que inclui actuações de artistas, exposições de arte e artesanato, além de atrair alguns milhares de pessoas ao bairro das Fontainhas. Os *Freedom Fighters* terão sido surpreendidos em 2003 e só em 2005 decidiram hostilizar a iniciativa, tentando bloquear as ruas de acesso, apenas porque o festival “encoraja e promove a cultura portuguesa”.

2007 – Em Janeiro de 2007 o Presidente da República Portuguesa Cavaco Silva visitou Goa e a Universidade de Goa teve a iniciativa de lhe conferir um doutoramento *honoris-causa*. Um grupo de duas dezenas de estudantes mobilizados pelos *Freedom Fighters* organizaram um protesto contra a decisão da Universidade e a GDDFFA considerou que “Portugal nunca fez nada por Goa”, pelo que a decisão da Universidade era “um insulto”.

2008 – O Consulado-Geral de Portugal em Goa decidiu organizar uma Semana Cultural Portuguesa, entre os dias 7 e 15 de Novembro. Diversas instituições e algumas personalidades goesas associaram-se a este evento, mas os *Freedom Fighters* contestaram, manifestaram-se, pressionaram o governador de Goa para que não se associasse ao evento e acusaram a iniciativa consular de querer criar um grupo de pressão pró-português em Goa, além de reclamarem uma vez mais que a Fundação Oriente fosse expulsa de Goa⁵⁵.

2009 – O Instituto Camões e a Universidade de Goa tiveram a iniciativa de organizar um programa de actividades comemorativas dos 35 anos do 25 de Abril. Os *Freedom Fighters* manifestaram-se no sentido de exigir que esse programa fosse cancelado, mas os organizadores não abdicaram de nenhuma das iniciativas constantes do programa⁵⁶.

Em Junho realizou-se em Portugal uma iniciativa televisiva para a escolha das 7 Maravilhas de origem portuguesa no Mundo, através do voto telefónico e voto pela internet, verificando-se que, entre as eleitas, foram escolhidas a Basílica do Bom Jesus, em Goa, e a Fortaleza de Diu.

Os *Freedom Fighters* protestaram, argumentando que a laterite, a argamassa e a madeira utilizados na obra eram de Goa, além de que a força de trabalho, era constituída por “prisioneiros da Inquisição”⁵⁷.

2010 – Durante a sua 3ª viagem de circum-navegação, o navio-escola *Sagres* atracou em Mormugão no dia 12 de Novembro. Segundo os relatos da imprensa local e as fotografias que foram divulgadas, a recepção ao navio foi, por vezes, muito entusiástica, apesar dos protestos dos *Freedom Fighters*, que exigiam às autoridades goesas para que não visitassem o navio, para além de repetirem as suas habituais ameaças.

⁵⁵ <http://www.oheraldo.in/news/Local-News/Freedom-Fighters-oppose-Portuguese-cultural-event/12132.html>

⁵⁶ <http://www.oheraldo.in/news/Local-News/Freedom-fighters-fume-over-move-to-mark-Portuguese-event/20654.html>

⁵⁷ <http://www.hindujagruti.org/news/6817.html>

Como consequência desses protestos e dessas exigências, as principais autoridades do Estado de Goa não compareceram a um almoço a bordo do navio, para que estavam convidadas⁵⁸.

No dia 16 de Novembro, quando o navio largou de Mormugão, algumas embarcações festivamente engalanadas, com cerca de três centenas de pescadores de Vasco da Gama e suas famílias, muitos deles vestindo camisolas da selecção nacional de futebol, despediram-se festivamente do navio⁵⁹.

Estes episódios mostram como, ao longo dos anos, a hostilidade dos *Freedom Fighters* tem causado alguns problemas e por vezes tem perturbado as iniciativas culturais portuguesas. Porém, eles próprios parecem ter duas facções: uma radical e que continua a sua luta obstinada contra Portugal e os portugueses e, uma outra, que reconhece sem equívocos, que o seu combate foi contra o Portugal de Salazar e que não faz sentido combater o Portugal democrático, pacífico e solidário.

Significa, portanto, que a animosidade dos *Freedom Fighters* em relação a Portugal e aos portugueses é essencialmente um pretexto para mostrarem que existem e para manterem a sua capacidade reivindicativa⁶⁰. Nos últimos tempos, parece mesmo que a sua actividade mais dinâmica não é a hostilização de Portugal, mas apenas a reivindicação de mais direitos e privilégios.

Uma intervenção cultural muito dinâmica

O Acordo de Cooperação Cultural celebrado entre Portugal e a Índia em 1980 consta de 15 artigos e contempla um vasto conjunto de áreas de cooperação, prevendo o eventual estabelecimento de institutos culturais em ambos os países, a promoção do estudo da língua e cultura portuguesas e a conservação de monumentos históricos e religiosos em Goa, Damão, Diu, Dadrá e Nagar-Aveli.

A partir de então, diversas instituições portuguesas públicas e privadas, iniciaram actividades de cooperação cultural com a Índia, mas parece não existir um inventariação sistematizada das acções desenvolvidas, dos investimentos feitos, nem dos seus resultados.

No entanto, é sabido que o Instituto Camões, a Fundação Calouste Gulbenkian, o Consulado-Geral de Portugal em Goa, a Fundação Oriente e a Fundação Cidade de Lisboa têm desenvolvido regulares acções de cooperação com a Índia e, em particular, com o Estado de Goa, embora haja outras instituições que também têm mantido actividades destinadas ao reforço das relações culturais entre a Índia e Portugal.

⁵⁸ <http://www.oheraldo.in/news/Local%20News/Protests-held-in-Vasco-against-Portuguese-ship/42844.html>; <http://www.navhindtimes.in/goa-news/dns-bjp-protest-ship-s-arrival>; <http://www.oheraldo.in/news/Local-News/Dignitaries-skip-function-on-the-ship/42911.html>

⁵⁹ <http://nizgoenkar.blogspot.com/2010/11/magnificent-diplomatie-send-of-to.html>

⁶⁰ No corrente ano de 2010 os *Freedom Fighters* voltaram a reclamar empregos e o facto é que Shri Digambar Kamat, o *Chief Minister* de Goa, no seu discurso de 18 de Junho em Pangim, declarou que “o Governo fará esforços para assegurar emprego para os filhos e filhas dos *Freedom Fighters*”.

Instituto Camões

O Instituto Camões foi criado em 1992 e sucedeu ao Instituto de Língua e Cultura Portuguesa (ICALP), tendo por vocação essencial a promoção da cultura portuguesa, através da coordenação da rede de ensino da língua portuguesa no mundo.

O ICALP abriu Leitorados de Português na Universidade de Nova Delhi e na Universidade de Goa e inaugurou, em 1991, o Centro Cultural Português em Nova Delhi que, entre outras actividades, passou a ministrar cursos para o ensino da língua e cultura portuguesa⁶¹.

O Instituto Camões inaugurou, no ano de 2000, um Centro de Língua Portuguesa em Goa, tendo também assinado protocolos de cooperação e memorandos de entendimento com algumas universidades indianas, o que corresponde a uma função de intermediário entre algumas universidades dos dois países.

O Centro de Língua Portuguesa (CLP/IC) intervém como um pequeno centro cultural português e, para além da organização de cursos de língua e cultura portuguesa, tem promovido a tradução para hindi de algumas obras de José Saramago e de Fernando Pessoa, assim como a apresentação de ciclos de cinema, exposições e alguns espectáculos.

No entanto, porque a actividade do Instituto Camões “concorre” com outras instituições semelhantes, como a Alliance Française, o Instituto Cervantes, o Goethe Institut, o Instituto Italiano de Cultura, o Austrian Cultural Forum, o British Council, o Hungarian Information and Cultural Centre, entre outras, faz com que mantenha um conjunto de actividades que atraem estudantes, leitores e entusiastas para o círculo da cultura portuguesa.

O Instituto Camões tem também a responsabilidade pelo Departamento de Português na Faculdade de Línguas e Literatura da Universidade de Goa⁶², que ministra cursos de Mestrado (M.A.) e Doutoramento (Ph.D) em Língua e Estudos Portugueses, além de supervisionar os cursos de Bacharelato (B.A.) nos colégios universitários.

Significa que o Instituto Camões mantém um Centro de Língua Portuguesa em Pangim e um Leitorado de Português na Universidade de Goa, ambos servidos e dirigidos pelo mesmo professor destacado de Portugal.

Fundação Calouste Gulbenkian

A Fundação Calouste Gulbenkian começou por atribuir bolsas, apoiar artistas e organizar alguns espectáculos na Índia, mas os seus grandes projectos foram a instalação do Museu de Arte Sacra de Rachol – Goa, inaugurado em 1994, e a instalação do Arquivo Histórico e do Museu Indo-Português da Diocese de Cochim, inaugurados em 1995 e 2000, respectivamente.

O Museu de Arte Sacra de Rachol foi um marco importante no reatamento das relações culturais entre Portugal e Goa. O projecto nasceu em 1986 a partir de uma ideia de Mário Miranda, um artista goês que então representava localmente o INTACH – *Indian National Trust for the Arts and Cultural Heritage*, e foi desenvolvido durante 8

⁶¹ Em Agosto de 2010 já tinham sido realizados 40 cursos (www.instituto-camoes.pt)

⁶² A Universidade de Goa foi estabelecida em 1985, dispõe de 10 faculdades e está colocada no 117º lugar no *ranking* das 437 universidades da Índia (<http://www.4icu.org/in/>)

longos anos pela Fundação Gulbenkian, em estreita ligação com o INTACH e a Arquidiocese de Goa e Damão.

Em Janeiro de 1994, o Museu de Rachol foi inaugurado pelo Presidente da República da Índia, numa cerimónia que teve a presença do Embaixador de Portugal e das autoridades de Goa. Esta iniciativa da Fundação Gulbenkian teve um enorme impacto na sociedade goesa e criou condições psicológicas para uma melhor aceitação de outras iniciativas culturais.

No entanto, a Fundação Gulbenkian não conviveu bem com as rivalidades e os problemas que encontrou em Goa onde, segundo o seu Administrador José Blanco, existe “uma relação de amor-ódio em relação a Portugal”⁶³.

Aconteceu então que o Bispo de Cochim, D. Joseph Kureethara, solicitou o apoio da Fundação Gulbenkian para desenvolver alguns projectos na sua diocese. Este pedido e o apoio expresso das autoridades do Estado de Kerala, levaram à criação do moderno Arquivo Histórico da Diocese de Cochim e à fundação do Museu Indo-Português do Paço Episcopal de Cochim, para além de outros apoios para iniciativas culturais.

No entanto, é reconhecido que só a partir de 1992, quando o Presidente da República Portuguesa visitou oficialmente a Índia e o Estado de Goa, se começaram a criar as condições de confiança necessárias para o restabelecimento de mais substantivas relações culturais entre a Índia e Portugal, onde Goa tem naturalmente um especial lugar. A abertura do Consulado-Geral de Portugal e a instalação de uma Delegação da Fundação Oriente foram passos importantes no bom sentido.

Consulado-Geral

A instalação de um Consulado-Geral de Portugal em Goa, inaugurado em Pangim no dia 18 de Abril de 1994, constituiu um facto de grande relevância política e emocional.

De acordo com a lei portuguesa, as pessoas nascidas no Estado da Índia até 3 de Junho de 1975, data em que entrou em vigor o tratado que reconhece a sua integração na União Indiana, têm direito à nacionalidade portuguesa. Este facto atrai diariamente ao Consulado-Geral muitas centenas de pessoas, umas interessadas na recuperação da sua identidade cultural portuguesa, enquanto outras procuram adquirir a nacionalidade portuguesa que lhes possa abrir as portas à emigração para a Europa.

No entanto, aquela prova da nacionalidade tem uma enorme complexidade devido ao registo dos nascimentos verificados nesses territórios, à usurpação de identidades, à utilização múltipla de identidades, à apresentação de documentos falsos e outras irregularidades.

Mas, para além desta questão, o Consulado-Geral trata de inúmeros assuntos como documentos de identificação, passaportes, vistos, registos e outros assuntos.

Outra vertente da intervenção do Consulado-Geral tem-se verificado na área cultural que, embora irregular e dependendo da sensibilidade cultural do titular do cargo,

⁶³ José Blanco: *a Paixão de Goa*, in *Indo-portuguesmente*, revista Oceanos, nº 19/20, Setembro/Dezembro, CNCDP, 1994

se tem traduzido na realização ou apoio a exposições e festivais de cinema e, ainda, à importante iniciativa que foi a realização da Semana Cultural Portuguesa.

Fundação Oriente

No dia 19 de Abril de 1995, foi inaugurada no Bairro das Fontainhas, muitas vezes conhecido como o bairro português ou bairro latino da cidade de Pangim, uma Delegação da Fundação Oriente.

O seu estabelecimento em Goa, numa casa de traça indo-portuguesa expressamente adquirida e restaurada para o efeito, e com um Delegado residente, despertou um redobrado interesse por Portugal e pela cultura portuguesa e a sua actividade rapidamente granjeou prestígio junto da sociedade goesa.

De entre as diversificadas actividades que a Fundação Oriente tem desenvolvido, destacam-se o restauro da Capela de Nossa Senhora do Monte, em Velha Goa, e outras intervenções de restauro em edifícios históricos, o que teve efeitos pedagógicos muito sensíveis nos agentes culturais e na sociedade, gerando um novo interesse em relação à preservação do património arquitectónico de Goa.

O apoio ao ensino do português nas escolas secundárias de Goa, através do pagamento das remunerações dos respectivos professores, é outra das áreas mais importantes da intervenção da Fundação Oriente. A maioria das escolas secundárias de Goa são privadas e o Estado apenas paga as aulas das disciplinas obrigatórias. Como o Português é uma disciplina opcional, o Estado só paga essas aulas se houver um mínimo de 15 alunos. Nessas condições, a Fundação Oriente assegura, desde 1997, o pagamento das remunerações de mais de duas dezenas de professores de Português.

A Fundação Oriente tem apoiado a publicação de vários livros de referência portugueses e goeses⁶⁴, tem realizado Feiras do Livro português e tem proporcionado a actuação de muitos artistas portugueses em Goa, com destaque para Amália Rodrigues.

A realização do *Monte Music Festival*, que adquiriu um acentuado prestígio na Índia e no qual actuam grupos musicais clássicos indianos e ocidentais, é um importante evento anualmente organizado pela Fundação Oriente.

Através da sua presença física, a Fundação Oriente tornou-se uma instituição dinamizadora das actividades culturais em Goa, organizando exposições de artistas plásticos portugueses e um festival da canção portuguesa, atribuindo bolsas de estudo e prémios aos estudantes de Português, editando livros e promovendo conferências e, ainda, outras actividades de cooperação cultural com as instituições goesas.

Fundação Cidade de Lisboa

A Fundação Cidade de Lisboa instalou-se em Goa em 1992, tendo adoptado o projecto “Portugal-Goa – Cultura e Amizade”. No quadro desse projecto, desde 1997, tem promovido a realização de cursos intensivos de “Português para estrangeiros” destinados

⁶⁴ Salientam-se o *Dicionário de Literatura Goesa* de Aleixo Costa (1997) e *Os Luso-descendentes da Índia Portuguesa* de Jorge Forjaz (2003), ambos em 3 volumes.

a adultos, nas cidades de Pangim e Margão e, mais recentemente, em Mapuça e Calangute. Estes cursos têm a duração de três a quatro meses, são organizados em parceria com a *Indo-Portuguese Friendship Society* e são ministrados por um professor expressamente deslocado de Portugal para Goa, com o apoio do Ministério da Educação. Habitualmente, o grupo dos melhores alunos tem sido apoiado, com uma viagem a Portugal, para terem contacto com a realidade portuguesa.

A *Indo-Portuguese Friendship Society* tem promovido a realização de “aulas de conversação de Português”, de duração e âmbito mais limitados, nas quais participa um elemento especialmente contratado em Portugal para esse efeito.

Outras entidades com actividades de cooperação em Goa

Para além das entidades referidas anteriormente há outras instituições que mantêm algumas actividades de cooperação com instituições goesas, sobretudo no campo académico.

Destaca-se a cooperação de algumas universidades portuguesas – Lisboa, Coimbra, Aveiro, Évora e outras – com a Universidade de Goa, que se tem traduzido na frequência de estágios, cursos e programas de mestrado e doutoramento por parte de alguns académicos goeses que têm beneficiado de bolsas de estudo atribuídas em Portugal.

Um protocolo assinado em 2007 entre a Faculdade de Direito da Universidade de Goa e o *V. M. Salgaocar College of Law*, de Pangim, tem permitido a realização anual de um ciclo de palestras sobre o código civil português, proferidas por professores portugueses que propositadamente se têm deslocado anualmente a Goa.

São de assinalar, também, algumas actividades do *Xavier Centre of Historical Research*⁶⁵, nomeadamente a organização de cursos de Português e a organização de programas de dinamização cultural, em que a cultura portuguesa, expressa ou implicitamente, está presente.

Um potencial de cooperação adormecido

As relações económicas entre a Índia e Portugal são quase inexistentes e, actualmente, apenas duas empresas portuguesas têm uma actividade significativa na Índia: Efacec e Cimpor.

Relativamente a Goa, o panorama da presença empresarial portuguesa também é desolador, pois apenas a Caixa Geral de Depósitos mantém um pequeno escritório de representação em Pangim, que embora seja uma presença simbólica e muito discreta, apenas está vocacionada para operações de financiamento.

Aproveitando um nicho de mercado por vezes conhecido por “mercado da saudade”, alguns empresários locais têm importado produtos portugueses, como, por exemplo, bacalhau, azeite e vinho, para além de alguns outros produtos específicos, como cervejas “Sagres”, faianças “Bordallo Pinheiro”, vinhos “Periquita” e “Mateus Rosé” ou o azeite “Oliveira da Serra”.

⁶⁵ <http://www.xchr.in/>

Porém, porque as taxas alfandegárias são altas e apesar da escassez das margens de comercialização, os preços de venda desses produtos tornam-se demasiado elevados, o que desincentiva a procura.

O turismo é uma importante actividade e, no caso de Goa, o turismo cultural tem excepcionais condições para atrair os portugueses, nomeadamente na área arqueológica de Velha Goa, mas também em muitos outros locais, como por exemplo as fortalezas.

Embora nos últimos anos o número de turistas portugueses em Goa tenha aumentado visivelmente, esse facto não está reflectido nas estatísticas, que mostram que em Goa eles apenas representam cerca de 0,3% do total dos turistas estrangeiros.

Nacionalidades dos turistas estrangeiros que visitam Goa

	2005	2007	2009
Reino Unido	144.672	151.123	131.729
Rússia	29.473	36.927	49.251
Alemanha	19.743	0.768	26.994
Finlândia	18.811	23.583	21.652
França	12.574	16.659	14.244
Suécia	7.626	14.543	13.069
Suiça	10.763	11.840	10.366
Estados Unidos	6.175	8.827	6.766
Austrália	5.073	7.621	5.341
Canadá	2.978	3.364	3.027
Itália	3.216	3.429	2.848
Dinamarca	1.852	2.321	2.314
África do Sul	4.376	3.383	2.136
Japão	1.934	2.258	1.958
Áustria	1.698	1.648	1.780
Portugal	1.292	1.234	1.103
Outros	-	-	-
Total	336.803	388.457	376.640

FONTE: Economic Survey 2009-10, Directorate of Planning, Statistics and Evaluation, Government of Goa, p. 203

Estes resultados evocam sempre o problema das ligações aéreas entre Portugal e Goa, pois que se trata de uma viagem cara e que habitualmente consome mais de 24 horas, com escalas e esperas, o que não constitui um incentivo para o turista.

Em alguns países europeus existem agências de viagens e companhias aéreas a trabalhar em articulação, oferecendo viagens directas para Goa em voos *charters*, mais rápidas, mais baratas e sem o incómodo das ligações aeroportuárias, mas em Portugal essas soluções devem ter-se mostrado economicamente inviáveis.

Acresce ainda que, enquanto os europeus do Norte fazem férias fugindo do frio, que coincide com a época alta em Goa (Outubro a Abril), os portugueses fazem habitualmente férias no Verão (Julho e Agosto), que coincide com o período das chuvas em Goa.

Alguns investidores portugueses têm procurado conhecer a realidade do mercado goês para aproveitar a potencialidade de uma cooperação económica que tem estado adormecida e que se tem situado muito aquém da cooperação cultural, mas têm sido desencorajados pelas distâncias, pelos enquadramentos fiscais e pelas características do mercado.

6. PERSPECTIVAS

Goa tem passado nos últimos anos por um acelerado processo de crescimento que, em pouco tempo, alterou a sua paisagem urbana e o seu estilo de vida. Seria um exagero afirmar-se que Goa se tornou irreconhecível nos últimos vinte anos, mas é correcto afirmar-se que a mudança está a ser muito rápida e muito acentuada.

Os níveis de prosperidade material são muito elevados. As cidades cresceram e alargaram-se até aos subúrbios, nasceram enormes blocos de apartamentos, o comércio desenvolveu-se com lojas modernas, as estradas encheram-se de automóveis caros, há dezenas de hotéis de padrão internacional e o nível de vida das pessoas melhorou consideravelmente.

Esta dinâmica evolução da sociedade goesa tem resultado de factores económicos endógenos e de influências exógenas globalizantes, mas as transformações que se têm verificado nos últimos anos, ainda não destruíram a imagem de marca de que Goa desfruta no nosso imaginário, caracterizada pelo azul do mar e as extensas praias, os verdes arrozais bordejados de coqueirais, os sumptuosos monumentos e a torre branca das igrejas e, sobretudo, as acolhedoras gentes.

Os sinais da herança cultural portuguesa ainda se encontram um pouco por todo o lado, sobretudo nas Velhas Conquistas. Por isso, Goa tem um lugar muito singular na nossa “Commonwealth das saudades” e esse é, seguramente, um património que devemos procurar deixar às gerações do futuro.

O quadro que temos apresentado permite compreender as linhas essenciais da evolução por que Goa tem passado nos últimos 50 anos e, em relação aos portugueses, suscita duas questões:

- Como poderá ser preservada a herança cultural portuguesa em Goa?
- Que futuro poderão ter as relações entre Portugal e Goa?

Goa é cada vez mais uma sociedade multicultural e multi-linguística, nela se cruzando pessoas e influências de todas as origens, muitas línguas e dialectos, várias religiões e práticas culturais muito diferenciadas, daí resultando que as influências mais fortes tendem a anular as mais fracas.

No actual contexto de globalização que Goa atravessa, a língua e a cultura portuguesas são cada vez mais secundárias em relação às influências inglesa e de outras regiões da Índia. O seu futuro é sombrio e muito preocupante, porque não tem havido um real interesse político e o necessário investimento das autoridades portuguesas, apesar do esforço feito por algumas organizações não governamentais e por alguns entusiastas de ambos os lados.

Relativamente a Damão e Diu, cuja monumentalidade é uma das maiores expressões da herança cultural portuguesa na Índia, o panorama da língua portuguesa também não é animador.

Na cidade de Damão, ainda haverá cerca de 5 mil falantes de português, que mantêm viva a herança cultural portuguesa através das suas práticas religiosas e das suas tradições culturais, mas até a Arquidiocese de Goa e Damão já tem dificuldade em mobilizar padres que falem português, pelo que as habituais três missas diárias estão em risco de não poderem continuar a ser celebradas em português⁶⁶.

Em Diu, o panorama é ainda mais grave, porque a emigração quase fez desaparecer os falantes de português.

Em Dadrá e Nagar-Aveli, que foram ocupados em 1954, provavelmente já ninguém falará português.

Nestas circunstâncias, há o risco de, dentro de uma geração, se falar do português de Goa e de Damão como símbolos de um passado distante, tal qual como hoje se fala dos crioulos indo-portugueses de Korlai (Chaul), Vypeen (Cochim), Batticaloa (Sri Lanka), Malaca (Malásia) ou Larantuka (Indonésia).

Esta situação torna-se cada dia mais preocupante e exige uma opção e uma decisão política, não só porque a preservação da língua e da cultura portuguesas em Goa e em Damão é um desafio de grande importância simbólica, mas também porque é um valor acrescentado que enriquece a posição de Portugal no mundo.

O que tem sido feito nos últimos anos é positivo mas insuficiente, pelo que deverão ser adoptados novos modelos de intervenção cultural, que substituam a intervenção casuística ou voluntarista. Por isso, há necessidade de delinear uma estratégia de intervenção cultural, com objectivos bem definidos, com linhas de acção programáticas e com os necessários recursos, tendo presente que, neste domínio, também os recursos são sempre escassos e as necessidades ilimitadas.

A preservação da herança cultural portuguesa interessa e é mesmo uma condição essencial para a preservação e fortalecimento da identidade goesa.

Hoje, já poucos duvidarão dessa componente na definição identitária goesa e nem será necessário recorrer às palavras de Nehru para reconhecer que Goa é diferente do

⁶⁶ Assinala-se a meritória e dinâmica actividade da Associação Luso-Indiana Damanense (www.alid.com), no sentido da preservação da identidade cultural damanense.

resto da Índia, pois basta atravessar a fronteira goesa ou aterrar em Dabolim para verificar esse facto.

Há, portanto, que ter respostas para esta situação e o primeiro passo a dar deverá ser a expressão de uma vontade política e institucional inequívoca, porque só ela permitirá mobilizar outras vontades públicas e privada.

Nessa linha, torna-se necessária uma acção diplomática, afigurando-se ser essencial a revisão do Acordo de Cooperação Cultural assinado em 1980 e com várias versões posteriores, procurando-se que, através de negociação com as autoridades indianas, possa ser feito um acordo cultural mais vasto, podendo servir de inspiração o *Traité de Cession* assinado em 28 de Maio de 1956 entre a França e a Índia, a respeito de Pondichery e dos outros pequenos estabelecimentos franceses, que assegura a preservação da língua e da cultura francesas⁶⁷.

Passaram-se muitos anos desde os acontecimentos de 1961 e nem todas as oportunidades que surgiram terão sido devidamente aproveitadas. Porém, sem que haja uma moldura jurídica diferente da que actualmente existe, será muito difícil alterar a actual situação de declínio da influência portuguesa em Goa, onde, por razões diversas, ainda há uma quase clandestinidade de muitas pessoas em relação aos temas portugueses, ao mesmo tempo que os desmandos de alguns *Freedom Fighters* poderiam ser mais controlados.

As actividades culturais que têm sido desenvolvidas em Goa pelas entidades portuguesas enquadram-se no normal tipo de iniciativas desenvolvidas por embaixadas e consulados em todos os países do mundo e são monitorizados pelas autoridades centrais da Índia, mas existe frequentemente uma atitude explícita ou implícita de desconfiança ou mesmo de contestação, que interessa ultrapassar.

Um outro importante passo deverá ser a instalação de um Centro Cultural Português em Pangim, integrado na hierarquia e na acção do Consulado-Geral, que seja um centro dinamizador da cultura portuguesa, com condições para prestigiar Portugal e para competir com outros centros culturais através de uma programação planeada. A não existência desse equipamento é um sinal que não atrai nem incentiva o interesse dos goeses pela cultura portuguesa, nem pelas suas imagens, sons ou palavras, havendo também que investir recursos na divulgação da imagem de Portugal, utilizando como plataformas os *mass media* goeses e, sobretudo, as 6 cadeias de televisão que nos últimos anos surgiram em Goa. A meritória actividade cultural desenvolvida pelo Instituto Camões e pelo Consulado-Geral, pela Fundação Oriente e outras fundações portuguesas, tem disfarçado a inexistência de um Centro Cultural Português em Goa.

Para além destes dois vectores estratégicos, haverá a considerar outros aspectos de natureza mais operacional, designadamente a preservação da língua e da cultura portuguesas e o incremento da cooperação científica e tecnológica.

⁶⁷ Este Tratado estipula que as línguas oficiais de Pondichery são o tamil e o francês, que haverá o *Lycée Français de Pondichery*, o *Musée de Pondichery* e outras instituições culturais francesas. Com absoluta normalidade, as estátuas de Dupleix e Jeanne d'Arc continuam nos seus lugares e mais de 10 mil residentes são cidadãos franceses.

O ensino da língua e da cultura portuguesas e o apoio à formação de professores de Português são actualmente assegurados pelo Centro de Língua Portuguesa do Instituto Camões e pelo Leitorado de Português da Universidade de Goa, pelas *Secondary Schools* e *Higher Secondary Schools* de Goa, onde o Português faz parte do currículo como língua optativa e, ainda, por cursos organizados por várias instituições. O incremento desta actividade de ensino carece de uma coordenação profissionalizada, mas deverá passar pela ampliação do Acordo de Cooperação Cultural, de forma a permitir a permanência de professores portugueses nas cidades de Goa e em Damão, não só para ensinarem português, mas também para formar professores locais que são necessários para o ensino do Português curricular nas escolas secundárias de Goa e em Damão.

O Acordo de Cooperação Científica e Tecnológica assinado em 1999 deverá facilitar e encorajar o intercâmbio de cientistas, investigadores e técnicos de Universidades e institutos científicos, assim como a realização de projectos conjuntos.

O estímulo a estes programas de cooperação deverá ser prosseguido, através da assinatura de protocolos e concessão de bolsas, que permitam intensificar experiências e partilhar competências em diferentes domínios, mas sobretudo naqueles que possam convergir para “estreitar os laços históricos de amizade e cooperação entre a República Portuguesa e a República da Índia”.

Não nos tem sido possível obter informações suficientes sobre a forma como está a ser concretizado o Acordo de Cooperação Científica e Tecnológica, nem mesmo a visita às *web pages* das universidades portuguesas nos esclareceu.

Estas linhas de acção deverão ser prosseguidas pelo Estado Português, mas não dispensarão que algumas organizações não governamentais ou a chamada sociedade civil continuem ou reforcem as suas actividades culturais nos antigos territórios portugueses da Índia, através do intercâmbio entre instituições culturais, artísticas e desportivas dos dois países e, em especial, o que interesse à preservação da herança cultural portuguesa na antiga Índia Portuguesa.

Nos últimos anos assistiu-se em Goa a dois casos exemplares, em que intervieram diferentes instituições culturais portuguesas com actividade em Goa, que ilustram o interesse pela cultura portuguesa e mostram o que é possível fazer utilizando sobretudo o recurso da imaginação: o azulejo e o fado.

O azulejo começou a ser produzido em Goa no ano de 1997, num pequeno forno artesanal fornecido pela Fundação Gulbenkian com finalidades culturais. Depois, a produção artística e a utilização do azulejo multiplicaram-se em Goa e, em menos de uma dezena de anos, o azulejo apareceu na identificação das residências, na sinalética urbana, na decoração de igrejas e hotéis, em murais e em painéis por todo o território de Goa, ressuscitando algumas palavras portuguesas como casa, residência, vivenda, rua, travessa, moradia e outras.

Hoje o azulejo já tem produção industrial em Goa, tendo gerado a criação de empresas e de emprego. O sucesso da introdução maciça do azulejo português em Goa foi de tal ordem que, recentemente, o jornal *Herald* informava que as autoridades que-

riam exportar azulejos, porque Goa “pode vender a um terço ou um quarto do preço dos portugueses e dos espanhóis”⁶⁸.

Um outro exemplo ilustrativo do interesse pela cultura portuguesa refere-se ao fado. A Fundação Oriente realiza em Goa desde 1999 um festival da canção portuguesa que, ao longo dos anos, tem melhorado de qualidade e de número de participantes e que, nas últimas edições, adoptou o expressivo título “Vem Cantar”.

Com este festival, aumentou a procura da música e das canções portuguesas contemporâneas, pelo que muitos jovens goeses conhecem agora os nomes dos novos artistas portugueses e não apenas aqueles que os seus avós conheciam através de discos de vinil.

O fado é naturalmente um dos mais apreciados géneros musicais e o festival tem revelado algumas vozes talentosas, com destaque para Sonia Sirsat, já considerada a fadista de Goa, que tem actuado em diversas cidades indianas e, também, em Portugal e em Macau.

A desejável aproximação entre Goa e Portugal tem um exemplo muito significativo no desporto, através da participação nos Jogos da Lusofonia, que é uma iniciativa da Associação dos Comitês Olímpicos de Língua Oficial Portuguesa (ACOLOP).

Os Jogos da Lusofonia realizam-se desde 2006 e neles participam representações desportivas dos nove países de língua oficial portuguesa, assim como representações de alguns países que, embora não tenham o português como língua oficial, têm uma relação histórica com a língua portuguesa. Alguns dos respectivos Comitês Olímpicos foram convidados para participar nos Jogos e aceitaram, assim tendo acontecido com Goa.

Em 2006, na 1ª edição dos Jogos que se realizou em Macau, participaram onze países e setecentos e trinta e três atletas: a delegação goesa tinha quarenta e dois atletas e classificou-se em 8º lugar, tendo obtido três medalhas.

Em 2009, na 2ª edição que se realizou em Lisboa, participaram doze países e cerca de mil e trezentos atletas: a delegação goesa classificou-se em 5º lugar e conseguiu obter sete medalhas.

A próxima edição decorrerá em Goa no ano de 2013.

Será, porventura, mais uma oportunidade para reforçar os laços culturais entre Portugal e Goa que têm sido recuperados nos últimos anos e, será, também, mais um incentivo para defender a preservação da herança cultural portuguesa.

Embora separados geograficamente por mais de cinco mil milhas de distância e enquadrados em contextos culturais muito diferentes, Goa e Portugal tiveram percursos históricos que se cruzaram durante alguns séculos e que contribuíram em elevado grau para a formação das suas identidades culturais.

As circunstâncias que influenciaram esse percurso e a interpretação que ocasionalmente delas possa ser feita, não negam o facto de, histórica e culturalmente, Goa estar presente na História de Portugal e de, simetricamente, Portugal fazer parte da História de Goa.

Na vida das sociedades contemporâneas, marcada por tendências culturais e económicas globalizantes e pela diluição das nacionalidades nos grandes espaços, como sucede

⁶⁸ *Herald*, edição de 19-10-2009

com as integrações de Portugal na Europa e de Goa na Índia, a preservação das afinidades e das identidades culturais das pequenas nações constitui um desafio.

Esse desafio deverá ter as respostas necessárias em nome da memória histórica e do interesse nacional de ambas as nações.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANGLE, Prabhakar S., *Goa: an Economic Update*, The Goa Hindu Association Kala Vibhag, Mumbai, 2001
- BORGES, Charles & FELDMANN, Helmut, *Goa e Portugal – Their Cultural Links*, Concept Publishing Company, New Delhi, 1997
- BRITO, Raquel Soeiro de, *Goa e as Praças do Norte revisitadas*, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, Lisboa, 1998
- COUTINHO, João da Veiga, *A Kind of Absence – Life in the Shadow of History*, Yuganta Press, Stamford, 1997
- DANTAS, Norman (edited by), *The Transforming of Goa*, The Other India Press, Mapusa, 1999
- MORAIS, Carlos Alexandre de, *A Queda da Índia Portuguesa*, Editorial Intervenção, Lisboa, 1980
- NEWMAN, Robert S., *Of umbrellas, goddesses & dreams – Essays on Goan culture and society*, The Other India Press, Mapusa, 2001
- NOGUEIRA, Franco, *Salazar, vol. V – A Resistência (1958-1964)*, Livraria Civilização Editora, Porto, 1984
- NORONHA, Alberto, *The Third Culture – Some aspects of the Indo-Portuguese Cultural Encounter*, Third Millenium, Panjim, 2006
- NORONHA, Frederick, *Another Goa*, Goa 1556 and Broadway Book Centre, Panjim, 2009
- RIBEIRO, Orlando, *Goa em 1956 – Relatório ao Governo*, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, Lisboa, 1999
- SAKSENA, R. N., *Goa into the mainstream*, Abhinav Publications, New Delhi, 1974
- SINHA, Arun, *A Different Country*, in Govapuri, Bulletin of Institute Menezes Braganza, Vol. I, Nº 1, Goa, Abril-June, 1999
- SINHA, Arun, *Goa Indica – A critical portrait of postcolonial Goa*, Bibliophile South Asia and Promilla & Co., New Delhi, 2002
- STOCKER, Maria Manuel, *Xeque-Mate a Goa*, Temas e Debates, Lisboa, 2005



Uma loja de antiguidades em Sangolda (Bardez) e um restaurante em Raia (Salcete)
Fotos de A. Rodrigues da Costa, Março de 2010

O CONHECIMENTO DO AMBIENTE MARINHO, FACTOR DETERMINANTE NA GESTÃO DO ESPAÇO MARÍTIMO PORTUGUÊS

Comunicação apresentada pelo académico
Carlos Ventura Soares, no 4º Seminário da secção Gestão e
Ordenamento das Actividades Litorâneas, em 30 de Novembro

RESUMO

O conhecimento do ambiente marinho é um conhecimento historicamente recente, com uma abordagem de carácter científico a surgir apenas na segunda metade do século XIX. No entanto, desde a Segunda Guerra Mundial, registou-se uma aceleração notória na obtenção desse conhecimento, que resultou do desenvolvimento científico e tecnológico entretanto verificado, com evidentes benefícios para a interpretação das fenomenologias presentes.

O Espaço Marítimo Português alargou-se substancialmente em 1977 com a criação da Zona Económica Exclusiva (ZEE). Presentemente Portugal prepara-se para estender a sua Plataforma Continental no âmbito da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM). Imensas áreas do Oceano Atlântico passaram ou passarão assim a estar sob jurisdição nacional, o que acarreta responsabilidades acrescidas do Estado Português na sua gestão.

O exercício da soberania no mar não se reduz apenas às funções de defesa militar ou de segurança e autoridade do Estado, passa também pelo conhecimento (científico) do ambiente marinho. Há pois que implementar estratégias que possam consubstanciar esse conhecimento. Esta comunicação pretende propor pistas para a operacionalização de uma estratégia de conhecimento do ambiente marinho, analisando o conjunto de ferramentas que será necessário utilizar bem como reflectindo sobre a governança dos recursos humanos, materiais e sobretudo organizacionais que o País dispõe para esse efeito. Por exemplo, a implementação de programas de caracterização ambiental de base bem como de monitorização ambiental do meio marinho, surge como estruturante no apoio a uma correcta gestão do Espaço Marítimo Português.

A referida operacionalização impõe-se de modo a rentabilizar a dimensão estratégica do conhecimento do ambiente marinho, que ganha especial relevo em países como Portugal, cujo futuro é certamente indissociável do recurso marinho nas suas vertentes científica, ambiental, económica e política.

1. UM POUCO DE HISTÓRIA...

A viagem do HMS *Challenger*, no período 1872-1876, é geralmente referenciada como a primeira expedição científica dedicada ao estudo global dos Mares e Oceanos. As 69 000 milhas percorridas e as 360 estações de observação efectuadas¹ permitiram recolhas de informação sistemáticas nos campos da hidrografia, das oceanografias física e química e da geologia e biologia marinhas.

Em Portugal são referenciados como pioneiros os estudos efectuados pelo rei D. Carlos I entre 1896 e 1907, a bordo dos iates *Amélia*, do Cabo da Roca até ao Algarve, passando pelo Canhão de Setúbal (a sul de Sesimbra). Esses estudos incluíram uma carta batimétrica desse canhão, bem como observações dos sedimentos, das temperaturas da água, das correntes e da biologia e ecologia marinhas da zona, especialmente no aplicável à pesca.

Foi contudo a partir da Segunda Guerra Mundial que, a nível internacional, o conhecimento do ambiente marinho passou a ser obtido de um modo permanente e sistemático, não só pelo evoluir das tecnologias de observação como também pelas prementes necessidades de natureza militar. Assim, por exemplo, os estudos sistemáticos do litoral foram impulsionados pela necessidades dos Estados Unidos desenvolverem uma guerra de natureza anfíbia, com desembarques de tropas em zonas litorais de grande agitação marítima, importantes amplitudes de maré e significativas correntes e dinâmica sedimentar. Outro exemplo, decorrente do período de Guerra Fria, com o consequente desenvolvimento da guerra anti-submarina pela NATO causada pela ameaça dos submarinos soviéticos, foi o impulsionar do conhecimento da coluna de água no que respeita à propagação do som e, a montante, do mapeamento da distribuição de temperaturas e salinidades nos Mares e Oceanos. É pois notório que, tal como em outras áreas da Ciência, os requisitos militares surgem como catalisadores do conhecimento do ambiente marinho.

2. O ENQUADRAMENTO ACTUAL

O tsunami ocorrido no Oceano Índico em 26 de Dezembro de 2004, provocado pelo sismo originado perto da Ilha de Sumatra na Indonésia, veio relembra o grande impacto do Mar nas sociedades humanas. Os factores ambientais que lhe estão associados não exercem apenas essa influência em acontecimentos catastróficos, mas funcionam também como elementos determinantes no clima ou na regulação dos ecossistemas.

Para as sociedades humanas as grandes questões do Mar no presente passam por:

- Limitar o efeito da actividade humana nos seus equilíbrios naturais;
- Defender as populações ribeirinhas face a algumas fenomenologias naturais que lhe estão associadas;
- Explorar sustentavelmente os seus recursos.

¹ Cada estação incluía a recolha dos seguintes parâmetros: meteorologia, profundidade, amostras do fundo, temperatura e amostras de água, de espécies animais e vegetais a vários níveis.

Isso implica, no primeiro caso, estudar o efeito das alterações climáticas ou da poluição, no segundo caso, compreender fenomenologias como os tsunamis, as sobreelevações do nível do mar por efeito de temporais ou as marés vermelhas de algas, e finalmente, no terceiro caso, proceder à exploração de recursos vivos e minerais ou recorrer às energias, não só as provenientes de hidrocarbonetos como, cada vez mais, de fontes renováveis.

Em qualquer dos casos termos como “protecção do ambiente”, “desenvolvimento sustentável”, “abordagem ecossistémica” ou “conservação da biodiversidade” balizam quaisquer actividades respeitantes ao ambiente marinho, onde a envolvente “alterações climáticas” aparece como factor transversal e perturbador de todos os outros.

3. PARA QUÊ O CONHECIMENTO DO AMBIENTE MARINHO?

O conhecimento do ambiente marinho, quer seja através das adequadas redes de observação “in situ”, dos complementares sistemas de observação remota ou dos convenientes sistemas de gestão da informação recolhida, é um factor determinante na gestão dos espaços marítimos, qualquer que seja a área de actividade humana. São evidentes as necessidades existentes na defesa (apoio ambiental às operações navais), na protecção civil (medidas de mitigação de riscos naturais), no conhecimento científico, na protecção do meio marinho (assegurando a qualidade ambiental, o combate contra a poluição ou a gestão costeira) ou na actividade sócio-económica (pescas, transporte e recreio marítimo, turismo e exploração de recursos energéticos). Um insuficiente conhecimento dos Mares e Oceanos é pois um factor limitativo, com naturais repercussões sobre a eficácia dos modelos de gestão em causa.

4. AS ABORDAGENS INTERNACIONAIS

O conhecimento do ambiente marinho está cada vez mais na ordem do dia das agendas internacionais. Em termos europeus têm-se sucedido as declarações por parte da comunidade europeia de investigação marinha e marítima, nomeadamente em Galway (2004), Aberdeen (2007) e Ostende (2010), onde se reconhece que “*os Mares e os Oceanos são um dos grandes desafios para o século XXI*”. Nelas foi dado ênfase ao desenvolvimento de um sistema integrado e sustentável de observação dos oceanos, à exploração do oceano profundo e margens continentais no âmbito do desenvolvimento sustentável, à aposta nas energias renováveis, à abordagem ecossistémica, à conservação da biodiversidade e à necessária resposta às consequências das alterações climáticas. A União Europeia (UE) tem respondido a estes desafios com a aprovação (em 2007) e implementação de uma Política Marítima Integrada (PMIUE), onde se aposta, por exemplo, em estratégias de investigação e no estabelecimento de uma rede de observação e de dados do Mar (EMODNET). Por outro lado, o pilar ambiental da PMIUE, a Directiva-Quadro “Estratégia Marinha” (DQEM), de 2008, contempla a necessidade de ser atingido o

Bom Estado Ambiental das águas marinhas da UE até 2020, exigindo pois um apertado e rigoroso plano de implementação do conhecimento do ambiente marinho.

No outro lado do Atlântico, os Estados Unidos reformularam recentemente (2007) a sua estratégia de investigação dos Mares e Oceanos², estabelecendo, por exemplo, como objectivos, a compreensão dos processos (e riscos naturais) oceânicos de modo a melhorar a capacidade de prever esses processos; o estabelecimento e consolidação de um sistema de observações do Oceano; a melhoria do apoio científico a uma gestão ecossistémica do Oceano ou a garantia de operações no mar através da melhoria da segurança da navegação. Nas prioridades constam a melhoria na previsão da resposta dos ecossistemas costeiros aos forçamentos persistentes e aos eventos extremos ou a necessidade de desenvolver sensores para monitorização desses ecossistemas marinhos (reflexo de uma nítida aposta nas tecnologias de observação).

5. O CONTEXTO NACIONAL

A análise de uma carta náutica que inclua Portugal Continental e os Arquipélagos da Madeira e dos Açores permite verificar que a área sob jurisdição Portuguesa, considerando a soma do território terrestre com as águas interiores e territoriais e a Zona Económica Exclusiva (ZEE), é de cerca de dois milhões de quilómetros quadrados³. A proposta Portuguesa às Nações Unidas para extensão da sua Plataforma Continental Jurídica, a ser aprovada na sua totalidade, poderá estender essa área de jurisdição a mais dois milhões e cento e cinquenta mil quilómetros quadrados⁴, o que se traduzirá por uma área global de cerca de quatro milhões de quilómetros quadrados, incluída esmagadoramente naquilo que se designa por Espaço Marítimo Português⁵.

É no contexto atrás referido que surge a necessidade de uma aposta nacional no Mar e em especial no conhecimento do ambiente marinho inserido no Espaço Marítimo Português. O trabalho da Comissão Estratégica dos Oceanos apresentado em 2004, bem como a Estratégia Nacional para o Mar (ENM) aprovada em 2006⁶, estabeleceram em

² Relatório “Charting the Course for Ocean Science for the United States for the Next Decade: An Ocean Research Priorities Plan and Implementation Strategy” do National Science and Technology Council (NSTC) Joint Subcommittee on Ocean Science and Technology, publicado em 2007.

³ 1 812 323 Km²

⁴ De acordo com a Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental (EMEPC).

⁵ Espaço Marítimo Português = Águas Interiores + Águas territoriais + ZEE + Plataforma Continental Jurídica. Os Arquipélagos da Madeira e principalmente dos Açores são decisivos para a dimensão desta contabilidade.

⁶ Resolução do Conselho de Ministros nº163/2006, Diário da República, 1.ª série — N.º 237 — 12 de Dezembro de 2006. Na sua Acção Estratégica “Promoção de Portugal como um centro de excelência de investigação das Ciências do Mar na Europa” propõe-se: a promoção de Portugal como centro de investigação do mar profundo da Europa, valorizando as condições naturais; a aposta da investigação na biotecnologia e na biodiversidade; a inventariação dos recursos biológicos, geológicos e mineiros do solo e subsolo marinho e coluna de água; gerir informação integrando bases de dados existentes, ..., contribuindo para a rede global de investigação e monitorização do oceano. Por outro lado a Acção Estratégica “Protecção e recuperação dos ecossistemas marinhos” remete para a monitorização do estado de saúde do ambiente marinho.

Portugal as bases estratégicas para essa desejada aposta. Os compromissos internacionais, no âmbito do Global Ocean Observing System (GOOS), de observar o Oceano de um modo sistemático, bem como a pretensão da extensão da Plataforma Continental Jurídica, poderão constituir-se como factores estruturantes na necessária abordagem para melhorar esse conhecimento. Outros diplomas legais, alguns deles transposições de directivas europeias, vieram apontar a premência de estabelecer quadros de desenvolvimento específicos. São de referir a Lei da Água, transposição da Directiva-Quadro europeia da água (DQA), publicada em fins de 2005⁷, a transposição da Directiva-Quadro europeia “Estratégia Marinha” (DQEM), publicada em 2010⁸ ou a rede europeia Natura 2000 na sua componente marinha. Refira-se ainda a Estratégia Nacional para a Gestão Integrada da Zona Costeira (ENGIZC)⁹, que apresenta pontos comuns de desenvolvimento em relação às anteriormente mencionadas directivas, o que importa potenciar numa perspectiva de racionalização de recursos¹⁰.

6. OS DESAFIOS

Embora postular os desafios futuros que se levantam às sociedades humanas, no que se refere ao ambiente marinho, possa constituir um exercício arriscado pela diversidade existente de aproximações ao problema, é contudo possível apontar alguns desses desafios, razoavelmente consensuais numa perspectiva global. Assim, poder-se-ão mencionar os seguintes:

- Melhorar o conhecimento do fundo do mar, dado que apenas cerca de 10% do total é rigorosamente conhecido por meios acústicos. As novas técnicas de sondagem acústica multifeixe são promissoras para alcançar resultados substanciais num comparativamente reduzido espaço de tempo;
- Incrementar o conhecimento das fenomenologias do oceano e da interacção oceano-atmosfera, para melhor prever as alterações climáticas e os seus efeitos. O desenvolvimento de sistemas de observação aparece aqui como factor crucial para se alcançar este desiderato;

⁷ Lei nº58/2005 de 29 de Dezembro.

⁸ Decreto-Lei nº108/2010 de 13 de Outubro. Nele é especificamente referida a necessidade de assegurar a monitorização da qualidade ambiental das águas marinhas nacionais, bem como é definido o Plano de Acção de completar, até 15 de Julho de 2014, o estabelecimento e aplicação de um programa de monitorização para avaliação constante e actualização periódica das metas ambientais.

⁹ Resolução do Conselho de Ministros n.º 82/2009, Diário da República, 1.ª série — N.º 174 — 8 de Setembro de 2009. A ENGIZC tem como um dos seus objectivos transversais “Desenvolver os mecanismos e redes de monitorização e observação”, que implica a medida “Desenvolver um programa nacional de monitorização dos sistemas costeiros, das comunidades bióticas e da qualidade ambiental” com as metas “Definição dos indicadores e parâmetros a monitorizar, bem como dos parâmetros de monitorização” e o estabelecimento do “Primeiro programa de monitorização decenal iniciado com cobertura total da zona costeira continental e insular”.

¹⁰ A Estratégia Nacional de Adaptação às Alterações Climáticas, Resolução do Conselho de Ministros n.º 24/2010, Diário da República, 1.ª série — N.º 64 — 1 de Abril de 2010 e a Proposta do Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo (POEM), presentemente em discussão pública, têm também componentes de relevância para o conhecimento do ambiente marinho.

- Acompanhar a evolução climática das zonas polares. Os impactes ambientais, económicos e geoestratégicos associados a um eventual degelo significativo das zonas polares nos próximos decénios¹¹, podem ser significativos e causadores de tensões políticas de grande significado;
- Investigar a possível exploração de novas formas de energia a partir do mar. Embora as energias renováveis¹² sejam as mais “populares” em termos conceptuais, há que explorar soluções como a eventual extracção de hidratos de metano do fundo do mar¹³;
- Explorar as eventuais possibilidades de retenção artificial de carbono nos oceanos, para diminuir as suas quantidades na atmosfera. Sendo tecnicamente interessante a ideia não agrada especialmente aos sectores mais “ecológicos” da comunidade científica, dado o risco ambiental associado;
- Avaliar a capacidade de regeneração do ambiente marinho face a ameaças de origem antropogénica, como a poluição, a eutrofização¹⁴, a sobrepesca ou as espécies invasoras. Esta avaliação revela-se decisiva para o planeamento a médio e longo prazo de medidas de mitigação e adaptação, por partes dos responsáveis políticos nesta área.

A nível nacional e numa perspectiva supletiva da dimensão global atrás referida, poder-se-ão referir algumas áreas-chave, associadas ao Espaço Marítimo Português, que comportam desafios com incidência no ambiente marinho:

- Os recursos marinhos naturais. Os oceanos são uma fonte quase inexplorada de riqueza, que as perspectivas de expansão da Plataforma Continental Jurídica, com a esperada aposta do País na sua exploração, podem, com certeza, potenciar. Contudo, os seus futuros usos económicos de forma extensiva devem basear-se numa perspectiva de desenvolvimento sustentável, a fim de preservar o ambiente marinho para as próximas gerações (aposta na exploração sustentável dos recursos).
- As alterações climáticas no oceano. A compreensão das alterações climáticas, e o seu efeito sobre os oceanos, tem um papel crucial para perceber como essas mudanças afectam o nosso modo de vida no presente e o afectarão no futuro. Isso pode levar a um incremento significativo da investigação científica nas Ciências do Mar, dada a necessidade de ter investigadores devidamente focalizados e enquadrados em objectivos de natureza estratégica (aposta na investigação científica).
- As tecnologias do mar. A observação das fenomenologias no ambiente marinho é fundamental para o conhecimento científico e a protecção ambiental do

¹¹ Especialmente nas zonas polares do hemisfério norte.

¹² Energia das ondas, eólica “offshore” e, em menor grau, das marés.

¹³ Segundo algumas fontes com reservas mundiais superiores às conhecidas dos hidrocarbonetos.

¹⁴ Chama-se eutrofização ao fenómeno causado pelo excesso de nutrientes (derivados de nitratos, fosfatos ou sulfatos) na água, que leva à proliferação excessiva de algas. Estas, ao entrarem em decomposição, tornam a água pobre em oxigénio, provocando a morte dos peixes. O fenómeno assume particular importância em áreas fechadas como as baías, os estuários ou os lagos.

oceano. Essa observação, “in situ” ou remota, implica aplicação de tecnologias, seja desenvolvendo as existentes seja procurando novas soluções pela inovação. Toda esta necessidade se acentua no desenvolvimento de recursos tecnológicos destinados a explorar os oceanos numa perspectiva económica (aposta no desenvolvimento tecnológico).

- A segurança da navegação. A manutenção ou a criação de rotas de navegação que sirvam os interesses geoestratégicos e económicos do País, tem subjacente a necessidade de garantir a obtenção de informação ambiental de qualidade. Isso dever-se-á traduzir em dados rigorosos e actualizados de meteorologia, oceanografia e hidrografia (aposta no conhecimento do meio).

Todos os desafios equacionados deverão desejavelmente ser prospectivados através dos adequados enquadramentos legais, que garantam um enfoque e uma racionalização dos recursos disponíveis que lhe possam ser adstritos. O edifício legislativo construído nos últimos anos¹⁵ parece ser suficientemente abrangente e integrado para responder aos desafios já elencados. É tempo agora de o pôr em prática.

7. A CONTRIBUIÇÃO DO INSTITUTO HIDROGRÁFICO

O Instituto Hidrográfico (IH) é um órgão da Marinha Portuguesa e um Laboratório do Estado¹⁶ a quem cabe apoiar na prossecução das políticas públicas relacionadas com o Mar. As actividades do IH que contribuem para o conhecimento do ambiente marinho podem ser segmentadas na caracterização ambiental de base e climatologia desse ambiente marinho (por exemplo as cartas batimétricas e de sedimentos superficiais da plataforma continental ou a climatologia da agitação marítima), na sua monitorização (nomeadamente através das redes de observação permanente de marégrafos, bóias ondógrafo, bóias multiparámetro e meteorologia costeira), na previsão operacional dos processos (com modelação de correntes, ondas e marés em regime operacional ou pré-operacional) e na investigação científica aplicada (por exemplo os processos costeiros em canhões submarinos), de modo a melhor conhecer e prever os processos oceânicos.

O facto do IH se inserir na Marinha, permite-lhe obter significativos benefícios na gestão dos recursos humanos e materiais, podendo, por exemplo, tirar especial partido dos navios hidrográficos existentes para as suas missões.

Tendo em conta o contexto referido nas secções anteriores, o IH poderá constituir-se como uma ferramenta privilegiada para promover as seguintes medidas integradas a nível nacional:

¹⁵ De que são exemplos a ENM, a ENGIZC e as transposições para o normativo nacional das DQA e DQEM.

¹⁶ Como reconhecido na Resolução do Conselho de Ministros n.º 36/2002, Diário da República, 1.ª série - B - N.º 44 — 21 de Fevereiro de 2002.

- Implementação de um sistema-base de monitorização ambiental, que garanta adequada cobertura espacial e longas séries de observação, a desenvolver segundo o conceito de Oceanografia Operacional¹⁷. É de referir que o plano de acção MONIZEE,¹⁸ aprovado pela Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar (CIAM), poderá alinhar-se com esta medida, já em execução no IH e com bastante potencial de desenvolvimento. É também evidente o benefício que a concretização de uma medida desta índole poderá trazer para o cumprimento dos compromissos nacionais e internacionais existentes, no âmbito do ambiente marinho, para além de um incremento significativo no conhecimento dos oceanos sob jurisdição nacional;
- Definição de uma Política Nacional de Dados do Oceano (PONDO), que garanta uma arquitectura única na construção de uma infraestrutura de dados do oceano, servindo todos os utilizadores. O plano de acção PONDO¹⁹, proposto à CIAM e ainda em estudo, sugere metodologias de desenvolvimento abrangentes, que incluem todos os potenciais intervenientes neste âmbito. A actual Infraestrutura Nacional de Dados Técnico-Científicos do Oceano (IDAMAR), em funcionamento no IH, poderá constituir-se como ponto de partida da eventual futura arquitectura que se venha a desenvolver. Esta é uma medida claramente transversal a todas as áreas de conhecimento do mar, com reflexos positivos notórios para os utilizadores de dados do ambiente marinho.

8. AS OPORTUNIDADES

Perante os desafios apresentados, há que, a nível nacional, saber adequar as estratégias já definidas à realidade. Para isso deverão ser aproveitadas as oportunidades presentes, elencando-se algumas delas:

¹⁷ Oceanografia Operacional pode ser definida como a actividade de observação de parâmetros ambientais dos mares e oceanos, feita de uma forma sistemática e por longo período de tempo, bem como a sua rápida interpretação e disseminação. Na prática engloba monitorização e previsão bem como gestão operacional de dados.

¹⁸ O MONIZEE destina-se a promover o desenvolvimento de um sistema integrado de monitorização ambiental da Zona Económica Exclusiva Portuguesa, centrado num modelo de oceanografia operacional. O projecto foi proposto pela Marinha em 2008, como um Plano de Acção à Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar (CIAM), através do Ministério da Defesa Nacional, tendo essa proposta merecido a colaboração do Ministério da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior e sido aprovada no âmbito da Estratégia Nacional para o Mar (ENM). O MONIZEE propõe que, associada à componente de oceanografia operacional (monitorização, gestão de dados e previsão), seja implementada uma componente de desenvolvimento tecnológico (sensores de observação ambientais, veículos não tripulados e sistemas de comunicação) e outra de formação e treino (pessoal técnico e científico da área das ciências e tecnologias do mar). Por razões de exequibilidade, o desenvolvimento do sistema MONIZEE deve seguir uma arquitectura modular, podendo ser assim implementado por áreas e faseadamente, em função da capacidade de resposta dos recursos humanos, materiais e financeiros dos parceiros envolvidos.

¹⁹ Foi apresentada pela Marinha à CIAM, em 2009, como Plano de Acção, a proposta para a definição de uma Política Nacional de Dados do Oceano (PONDO) e a consequente constituição de um Centro Nacional de Dados do Oceano (CENDO).

- Rentabilização de sinergias entre instituições / capacidades operacionais / “know-how” técnico e científico, através do adequado modelo organizacional integrador (exemplo: operacionalização do Consórcio de I&D OCEANOS²⁰), garantindo parcerias sólidas;
- Abordagem multidisciplinar dos problemas, induzindo substancial economia de recursos (exemplo: bóias multiparámetro a operar em águas costeiras ou oceânicas);
- Operacionalização das estratégias de conhecimento do ambiente marinho (exemplo: estabelecimento de estruturas de observação e gestão de dados do ambiente marinho, que alimentem a rede europeia EMODNET²¹ e que satisfaçam os requisitos nacionais (estratégias) e europeus (directivas-quadro) nestas áreas);
- Promoção do desenvolvimento tecnológico (com envolvimento da indústria) e na formação e treino de recursos humanos (especialmente em Engenharia Oceanográfica), em suporte e em complemento às actividades de observação;
- Estabelecimento de “nichos de actividade” que possam garantir excelência, por concentração de esforços nas áreas seleccionadas (exemplo: especialização no Mar Profundo em consequência da expansão da Plataforma Continental Jurídica).

9. CONSIDERAÇÕES FINAIS

É notório que em Portugal, nos tempos mais recentes, se tem tornado premente a concretização das já existentes estratégias e directivas-quadro, que afectam directa e indirectamente o ambiente marinho e que foram concebidas para responder às necessidades nacionais e aos compromissos internacionais nesta área. Ao edifício legislativo já construído importa agora acrescentar a sua prática, pois só assim se poderão alcançar os objectivos delineados, que se pretendem abrangentes e comumente aceites. Daí que, sendo o conhecimento do meio um factor determinante na gestão do Espaço Marítimo Português, a palavra de ordem seja, naturalmente, operacionalizar, operacionalizar, operacionalizar as estratégias de conhecimento do ambiente marinho! Esta operacionalização impõe-se, de modo a rentabilizar a dimensão estratégica e geoestratégica desse conhecimento, que ganha especial relevo em países como Portugal, cujo futuro é certamente indissociável do recurso marinho nas suas vertentes científica, ambiental, económica e política.

²⁰ O consórcio de I&D OCEANOS congregará Laboratórios do Estado, Laboratórios Associados, universidades e empresas, assumindo um carácter operacional.

²¹ Acrónimo de “European Marine Observation and Data Network” ou Rede Europeia de Observação e Dados Marinhos, pretende ser uma rede de sistemas de observação do Mar (existentes ou a criar), interligados por uma estrutura de gestão de dados, cobrindo todas as águas de jurisdição europeia e servindo o maior número de utilizadores.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS, *Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos*, Lisboa, 2004.

COMISSÃO EUROPEIA, *Livro Verde para uma futura política marítima da União: Uma visão europeia para os oceanos e os mares*, COM (2006) 275, Bruxelas, 2006.

COMISSÃO EUROPEIA, *Uma política marítima integrada para a União Europeia – Livro Azul*, COM (2007) 575, Bruxelas, 2007.

COMISSÃO EUROPEIA, *Estratégia Europeia para a Investigação Marinha e Marítima*, COM (2008) 534, Bruxelas, 2008.

DIÁRIO DA REPÚBLICA, I SÉRIE – A - N.º 249 - 29 de Dezembro de 2005 – Lei n.º 58/2005, *Lei da Água, Transposição da Directiva-Quadro da Água*, 2005.

DIÁRIO DA REPÚBLICA, 1.ª SÉRIE — N.º 237 — 12 de Dezembro de 2006 – Resolução do Conselho de Ministros n.º 163/2006, *Estratégia Nacional para o Mar*, 2006.

DIÁRIO DA REPÚBLICA, 1.ª SÉRIE — N.º 152 — 7 de Agosto de 2009 - Decreto-lei n.º 180/2009, *Transposição da Directiva “INSPIRE”*, 2009.

DIÁRIO DA REPÚBLICA, 1.ª SÉRIE — N.º 174 — 8 de Setembro de 2009 - Resolução do Conselho de Ministros n.º 82/2009, *Estratégia Nacional para a Gestão Integrada da Zona Costeira*, 2009.

DIÁRIO DA REPÚBLICA, 1.ª SÉRIE — N.º 64 — 1 de Abril de 2010 – Resolução do Conselho de Ministros n.º 24/2010, *Estratégia Nacional de Adaptação às Alterações Climáticas*, 2010.

DIÁRIO DA REPÚBLICA, 1.ª SÉRIE — N.º 199 — 13 de Outubro de 2010 – Decreto-lei n.º 108/2010, *Transposição da Directiva-Quadro “Estratégia Marinha”*, 2010.

JORNAL OFICIAL DA UNIÃO EUROPEIA, Directiva 2000/60/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro, *Directiva-Quadro da Água*, 2000.

JORNAL OFICIAL DA UNIÃO EUROPEIA, Directiva 2007/2/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de Março, *Directiva “INSPIRE”*, 2007.

JORNAL OFICIAL DA UNIÃO EUROPEIA, Directiva 2008/56/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Junho, *Directiva-Quadro “Estratégia Marinha”*, 2008.

MONIZEE, *Monitorização Ambiental da Zona Económica Exclusiva*, Plano de Acção da Estratégia Nacional para o Mar, aprovado pela Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar, 2008.

NSTC JOINT SUBCOMMITTEE ON OCEAN SCIENCE AND TECHNOLOGY, *Charting the Course for Ocean Science for the United States for the Next Decade: An Ocean Research Priorities Plan and Implementation Strategy*, Washington, DC, United States of America, 2007.

SOARES, C. Ventura, *O Factor Ambiental nas Relações Marítimas Internacionais*, Seminário “Uma Visão Estratégica do Mar na Geopolítica do Atlântico”, pp. 67-85, ISCSP, Cadernos Navais N.º24, Janeiro-Março, Edições Culturais da Marinha, Lisboa, Portugal, 2008.

SOARES, C. Ventura, *A Investigação do Mar em Portugal*, Seminário “O Mar e as Políticas Marítimas”, Conselho Económico e Social, Lisboa, Portugal, 2008.

SOARES, C. Ventura, *Hidrografia: Protegendo o Ambiente Marinho*, Dia Mundial da Hidrografia, Instituto Hidrográfico, Lisboa, Portugal, 2009.

SOARES, C. Ventura, *A Monitorização e a Investigação Científica do Ambiente Marinho em Portugal - A Contribuição do Instituto Hidrográfico*, Revista de Marinha Nº952, Outubro/Novembro 2009, Lisboa, Portugal, 2009.

SOARES, C. Ventura, *A I&D no Espaço Marítimo Português: a perspectiva do Instituto Hidrográfico*, 8º Encontro de Utilizadores da ESRI Portugal, EUE 2010, Lisboa, Portugal, 2010.

SOARES, C. Ventura, *Monitorização Ambiental do Meio Marinho: Desafios e Oportunidades*, Seminário “A Engenharia na Marinha”, Ordem dos Engenheiros, Lisboa, Portugal, 2010.

SOARES, C. Ventura, *MONIZEE: uma resposta Portuguesa à EMODNET?*, 1ªs Jornadas de Engenharia Hidrográfica, Instituto Hidrográfico, Lisboa, Portugal, 2010.

SOARES, C. Ventura, *Instituto Hidrográfico: o Conhecimento do Mar no Oceano de Amanhã*, Ciclo de Conferências “A Investigação Científica no Espaço Marítimo Português: diferentes perspectivas”, Academia de Marinha, Lisboa, Portugal, 2010.

A NÁUTICA DE RECREIO EM PORTUGAL

Comunicação apresentada pelo académico
José Castanho Paes, no 4º Seminário da secção Gestão e
Ordenamento das Actividades Litorâneas, em 30 de Novembro

1. SUMÁRIO

A abordagem que vou fazer ao tema proposto centrar-se-á nos seguintes pontos:

- a) Náutica de recreio: conceito, abrangência, evolução e enquadramento nacional;
- b) Federações, Clubes e Associações Náuticas; Desportos Náuticos;
- c) Marinas, Portos de Recreio e Postos de Amarração;
- d) Embarcações de recreio: tipos, quantidades e sua distribuição geográfica;
- e) Formação e certificação de habilitações para tripular embarcações;
- f) Actividades relevantes da náutica de recreio (sem fins lucrativos e com fins lucrativos);
- g) Peso da náutica de recreio no desenvolvimento económico e social português.

2. NÁUTICA DE RECREIO: CONCEITO, ABRANGÊNCIA, EVOLUÇÃO E ENQUADRAMENTO NACIONAL

Importa desde logo esclarecer que não encontrei em lado algum uma definição precisa do conceito de **náutica de recreio**, pelo que esta pode no seu sentido mais lato abranger, quer as **actividades desportivas de lazer ou de competição** praticadas, normalmente sem fins lucrativos, através da utilização de embarcações ou outros equipamentos náuticos específicos movimentáveis em superfícies marítimas ou fluviais, quer as **actividades marítimo-turísticas**, com fins lucrativos, em que se inclui todo o tipo de turismo realizado através do uso de navios e embarcações registados e autorizados a desenvolver esse tipo de actividades (cruzeiros de mero lazer ou para observação da natureza, mergulho, pesca desportiva do alto mar, etc.), quer ainda todo o conjunto de **serviços e infra-estruturas** que se destinam, total ou parcialmente, a apoiar e desenvolver tal tipo de actividades (federações, associações e clubes náuticos, marinas e portos de recreio, estaleiros de construção, reparação e manutenção das embarcações de recreio, firmas comerciais do ramo, seguros das embarcações e seus tripulantes, centros de formação para prática de desportos náuticos ou para habilitação de patrões e tripulantes de embarcações de recreio, etc.).

No seu sentido mais restrito, a náutica de recreio pode limitar-se unicamente às **actividades desportivas de lazer e competição** (isto é, aos seus praticantes e respectivas embarcações ou outros equipamentos específicos de certas modalidades) excluindo mesmo os **serviços e infra-estruturas ligados à organização social, formativa e competitiva** de cada modalidade (federações, associações, clubes e centros de formação náutica).

A **legislação portuguesa** aponta claramente para o sentido mais restrito do conceito, na medida em que os diplomas sobre a náutica de recreio – o Decreto-Lei nº 124/2004 de 25 de Maio (REGULAMENTO DA NÁUTICA DE RECREIO) bem como um conjunto de diplomas regulamentares sobre determinadas disposições nele contidas – se limitam a regular matérias respeitantes exclusivamente às embarcações de recreio e seus tripulantes, conforme se pode logo observar no Art. 1º (Objecto e âmbito) do citado Regulamento, o qual se transcreve:

- 1- *O presente Regulamento estabelece as normas reguladoras da actividade da náutica de recreio.*
- 2- *O presente Regulamento aplica-se às embarcações de recreio, qualquer que seja a sua classificação, aos respectivos equipamentos e materiais e aos seus utilizadores.*
- 3- *Não são abrangidos pelo presente Regulamento:*
 - a) *As embarcações exclusivamente destinadas à competição, incluindo os barcos a remos de competição, reconhecidas nessa qualidade pelas respectivas federações;*
 - b) *As canoas, caiaques, gaivotas, cocos e outras embarcações de praia desprovidas de motor ou vela, que naveguem até à distância de 300 metros da borda de água;*
 - c) *As pranchas à vela;*
 - d) *As embarcações experimentais.*
- 4- *A utilização de embarcações de recreio com fins lucrativos é regulada por legislação especial.*

A opção que tomámos para a presente exposição não foi a que está definida no âmbito deste diploma legal, mas sim a do sentido lato do termo, embora com as seguintes excepções:

- a) Nas actividades marítimo-turísticas não deixarei de abordar alguns aspectos desta actividade nas áreas costeiras e fluviais, mas ficam excluídas as escalas dos navios oceânicos de cruzeiro em portos nacionais, cuja importância para a economia portuguesa tem vindo a assumir uma relevância crescente, mas que em meu entender extravasam o puro conceito de náutica de recreio, entrando no conceito mais abrangente de **Turismo Náutico**.
- b) Também não incluímos no âmbito deste estudo a **natação e a pesca desportiva que não seja a de alto mar**, por considerar que, embora sendo desportos aquáticos, não assumem as características de desportos náuticos dentro do enquadramento conceptual atrás definido.

A importância da náutica de recreio como contributo válido para o desenvolvimento do País tem sido desde há largos anos referido por diversas personalidades sensibilizadas para os assuntos do mar. A título de exemplo, já em 2003, num simpósio realizado nesta Academia sob o tema “O Mar no futuro de Portugal” o Senhor Engenheiro Gonçalves Viana, nosso distinto confrade, dizia na comunicação que fez (e passo a citar):

“De acordo com um estudo realizado pela Fédération des Industries Nautiques (francesa) baseado no período 1977 a 2002 a Marinha de Recreio mundial cresceu, em média, 7% anualmente, sendo a parte relativa à vela de 12% contra 6% relativa à motorizada... mas o problema maior continua a ser a dos postos de atracação que, só em França, atingem o valor insuficiente de 226.000 lugares. Também tem interesse recordar um estudo realizado na Comunidade Europeia indicando ser a Marinha de Recreio responsável pelo aparecimento de 180 novas profissões ao longo destes últimos anos.

A costa portuguesa é aproximadamente metade da francesa, mas o total de postos de atracação aqui existentes é uma percentagem exígua da francesa e da que é possível e exigível, tanto mais que grande parte, senão mesmo a totalidade, poderá ser realizada por investidores privados, libertando assim o Estado para outros objectivos que só ele pode e deve realizar...

E agora, quando finalmente Portugal redescobre a existência entre Lisboa e Cascais de uma das melhores zonas para a prática de regatas de vela do Mundo, mas foi preciso haver como sempre uma opinião estrangeira, vê-se finalmente desenhar-se algum interesse por este sector mas não o suficiente para imediatamente se dar corpo a todas as iniciativas que poderiam e deveriam já ter sido realizadas e que serão sempre rentáveis haja ou não a Taça da América aqui sediada. Mais ainda porque a única razão que poderá levar os decisores suíços a não optarem por Portugal poderá ser a de não termos aqui infra-estruturas para acolher os milhares de veleiros que, tal como aconteceu na Nova Zelândia recentemente, querem assistir a este acontecimento maior da vela mundial”.

De facto, conforme o autor destas palavras previu, Portugal perdeu a sua candidatura à Taça da América de 2007 a favor da Espanha (Valencia), mas recentemente, julgo que em larga medida por força da sua posição geográfica favorável face ao percurso planeado, conseguiu ganhar para Lisboa (Junho de 2012) a antepenúltima das dez escalas previstas da famosa regata de circum-navegação “Volvo Ocean Race” a realizar em 2011-2012. Esperemos que a organização, infra-estruturas e todos os serviços e apoios necessários consigam estar à altura do acontecimento, prestigiando o País a ponto de motivar as instâncias ligadas ao mundo da vela internacional a incluir Portugal na rota de futuros eventos desta natureza e importância.

No Seminário dedicado à “Gestão e Ordenamento das Actividades Litorâneas”, realizado nesta Academia em Outubro de 2006, detectámos uma curta referência feita à náutica de recreio na comunicação do Prof. Doutor Carlos Pereira da Silva, intitulada “Que turismo para a zona costeira portuguesa?” e colocada nos seguintes termos (passo a citar):

“... o turismo na Zona Costeira não pode ser encarado, de forma redutora, como apenas a utilização das praias. Este facto é alvo de atenção crescente em documentos recentes, como seja a Estratégia Nacional para o Mar apresentada em 2006, que aponta como um dos aspectos a apostar o turismo oceânico, ligado à náutica de recreio, levando a explorar de forma mais intensa o lado do mar e não se limitando às praias”.

Mais recentemente, em artigo publicado na Revista de Marinha de Agosto/Setembro de 2010, intitulado “Marinas e Portos de Recreio em Portugal”, da autoria de Martinho Fortunato, presidente da Associação Portuguesa dos Portos de Recreio, o seu autor afirma (e passo a citar):

“A náutica de recreio em Portugal continua com dificuldade em encontrar um rumo, Não temos dados estatísticos do sector que nos permitam fazer uma avaliação da representatividade deste mercado, dos seus impactos na economia e no emprego, dos seus constrangimentos, dos efeitos nefastos de muita da legislação produzida, entre muitos outros. Isto acontece porque não existe nenhuma entidade que tenha conseguido fazer com que o sector progrida. Associações empresariais, IPTM, Turismo de Portugal e os vários agentes do sector têm rapidamente de assumir que este sector é estratégico para o nosso país. As próprias Câmaras Municipais, exceptuando algumas honrosas excepções, ainda não interiorizaram a importância das Marinas para o desenvolvimento local e para a melhoria da qualidade de vida das populações.

Enquanto nos encontrarmos neste marasmo e apatia, os nossos concorrentes mais directos fazem planos de renovação dos portos, privatizam marinas e portos de recreio a empresas com experiência e vocação, planeiam o crescimento do sector a longo prazo, desenvolvem pequenos clusters de tecnologia naval, de construção e manutenção naval, velarias, cadeias de marinas, etc. e vão-nos deixando a milhas de distância”.

O rol de queixas sumariamente exposto indicia uma evidente falta de estratégia para o sector, de que o Estado é naturalmente o principal responsável, mas não deixa também de indiciar, salvo algumas honrosas excepções, um injustificado desinteresse da iniciativa privada. O retrato afinal parece não ser muito diferente do visível desfasamento que tem vindo sistematicamente a coexistir entre as declarações de intenção e a realidade prática em quase tudo o que respeita aos assuntos do mar em Portugal. A apatia e a inércia parecem ter sido até agora as marcas dominantes que infelizmente têm caracterizado a maioria dos sectores ligados às actividades marítimas. Excepção positiva é, por exemplo, o recente projecto de extensão da nossa plataforma continental, já entregue para decisão à competente instância da ONU, em Maio do corrente ano.

Contudo, começam a surgir no horizonte sinais animadores, indiciando que alguma coisa pode vir a mudar nesta matéria, conforme adiante referirei.

Mas voltando-nos então para o enquadramento estratégico definido pelo Governo para a Náutica de Recreio, deparamos logo com uma notória insuficiência de linhas orientadoras viradas para a acção, que possam constituir um incentivo verdadeiramente mobilizador para o sector. Da Resolução do Conselho de Ministros nº 163/2006 de 12 de Dezembro, que estabelece a **Estratégia Nacional para o Mar**, a única referência à

Náutica de Recreio consta da alínea h) do seu Capítulo V, sob o título “**Ações e Medidas**”, com a seguinte redacção:

“Turismo, lazer, desportos e náutica de recreio: valorizando o mar como diferenciador da oferta turística e estimulando as actividades associadas ao mar que permitam a ocupação de tempos livres, o lazer e o desporto, desenvolvendo condições para um fácil e natural acesso ao mar; promovendo o turismo náutico e oceânico, através da aposta na organização de provas desportivas internacionais de grande prestígio e em actividades marítimo-turísticas como a vela, o remo, a canoagem, a náutica de recreio, o mergulho, a observação de aves e cetáceos, fomentando o turismo associado à actividade da pesca; tirando partido das importantes áreas classificadas existentes na nossa costa, onde assumem um importante papel as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, para dinamizar o turismo da natureza, promovendo o turismo de cruzeiros, em franca expansão no nosso país”.

O único comentário que faço a esta aparentemente bonita prosa é a de que foi certamente redigida por quem tinha um conhecimento vago e pouco preciso sobre a matéria, não tendo por isso conseguido mais do que uma referência genérica a linhas de orientação, com algumas confusões de natureza conceptual e, sobretudo, sem qualquer indicação de “ações e medidas” concretas a tomar, conforme se poderia esperar do título dado ao capítulo. Na verdade, o uso e abuso de frases iniciadas pelas expressões verbais “valorizar”, “promover”, “fomentar”, “desenvolver” e “tirar partido” não se constituem, só por si, como léxico suficiente com vista à concretização de acções e medidas para atingir determinados objectivos, sobretudo se não forem complementadas com a indicação, ainda que genérica, da forma como se pretende que elas sejam implementadas, designadamente a nomeação de entidades responsáveis pelo seu planeamento e execução.

Há ainda uma breve referência aos desportos náuticos, como componente da formação escolar, única referência (indirecta) à náutica de recreio, incluída na segunda das oito “**Ações Estratégicas**” identificadas no documento e que é exposta nos seguintes termos:

“... é necessário fomentar a divulgação nas escolas das actividades ligadas ao mar, promovendo a difusão do tema “mar” em todos os níveis de ensino, os desportos náuticos como componentes do desporto escolar, no envolvimento dos estudantes do ensino básico e secundário em actividades e profissões ligadas ao mar e cursos profissionalizantes e superiores nestas áreas”.

Passados que vão quatro anos sobre a publicação desta resolução governamental, tenho fortes razões para crer que, no âmbito do Ministério da Educação, não foi criado qualquer plano de acção para dar cumprimento a esta linha estratégica, pelo menos no que respeita aos desportos náuticos. Casos esporádicos verificados de algum sucesso nesta matéria resultam de iniciativas pontuais levadas a cabo na sequência de acordos de cooperação com autarquias ou com clubes ou associações náuticas privadas, devidos à “carolice” de um ou outro professor de educação física mais sensibilizado para a prática de determinado desporto náutico.

Porém, conforme atrás disse, alguns indícios positivos se vão desenhando no horizonte. Notícia publicada recentemente no Diário Económico de 17-06-2010, sob o título “Náutica de Recreio tem “cluster” em incubação”, dava conta de que, por iniciativa da Associação Empresarial de Portugal (AEP), um grupo de empresas da área do turismo náutico irá candidatar-se a uma linha de apoio de fundos comunitários. Este anúncio surgiu num seminário promovido pela AEP subordinado ao tema “A economia do mar” em que foram apresentados o estudo “Hiper-cluster do mar”, da autoria de uma equipa liderada pelo Professor Ernâni Lopes, e a “Associação Oceano XXI”, presidida pelo Dr. António Nogueira Leite, que propõe a utilização e valorização do mar como activo económico.

Também uma outra notícia publicada no Correio da Manhã de 07-06-2010, sob o título “Privados pagam portos”, informava que, segundo declarações do responsável pelo IPTM no Sul, o Algarve precisa de mais postos de amarração para barcos de recreio, mas as verbas nacionais e comunitárias são escassas, pelo que a solução passa pelo envolvimento de privados na construção de portos de recreio. Está já em curso o processo de concessão a privados do porto de Olhão, com quatro concorrentes, e perspectiva-se, igualmente por concessão a privados, a construção do porto exterior de Faro e de um porto em Tavira, onde existe uma grande carência de postos de amarração para embarcações de recreio.

A recente chamada de atenção, por parte do Senhor Presidente da República no seu discurso do dia 25 de Abril do corrente ano, para a importância do mar e do bom aproveitamento dos seus recursos para o desenvolvimento de Portugal, revela que os apelos de quem tem pugnado por querer demonstrar o enorme interesse estratégico desta opção na condução dos destinos nacionais, começam finalmente “a não cair em saco roto”.

Ideias e declarações de intenções vão aparecendo com tendência crescente, mas daí à efectiva concretização de iniciativas e de competentes decisões, assentes em pragmáticos planos de acção que tenham em vista objectivos estratégicos realistas e que sejam capazes de vencer os pesados entraves burocráticos que persistem, vai ainda uma longa distancia que bem gostaríamos de ver tão encurtada quanto possível.

Feita esta introdução, passemos à matéria dos factos e números que enquadram e caracterizam o sector e que nos foi possível recolher.

3. FEDERAÇÕES, CLUBES E ASSOCIAÇÕES NÁUTICAS; DESPORTOS NÁUTICOS

- a) Existem 64 federações desportivas em Portugal, das quais 31 olímpicas e 33 não olímpicas. Deste conjunto de federações respeitam a desportos náuticos as seguintes:

1) Olímpicas:

- Federação Portuguesa de Vela;
- Federação Portuguesa de Remo;
- Federação Portuguesa de Canoagem;

2) Não olímpicas:

- Federação Portuguesa de Actividades Subaquáticas;
- Federação Portuguesa de Jet Ski;
- Federação Portuguesa de Motonáutica;
- Federação Portuguesa de Ski Náutico;
- Federação Portuguesa de Surf;
- Federação Portuguesa da Pesca Desportiva do Alto Mar.

b) Quanto a clubes e associações náuticas, especificamente dedicados ou com secções nas modalidades da **vela, remo, motonáutica e jet ski**, contabilizámos um total de 143, com a seguinte distribuição regional:

- (1) Norte: 36
- (2) Centro: 40
- (3) Sul: 25
- (4) Açores: 7
- (5) Madeira: 6
- (6) De âmbito nacional: 29

c) Nas modalidades de **canoagem e surf**, que têm vindo a ter um número substancialmente crescente de praticantes, constatámos que existem presentemente em Portugal 158 clubes e associações de canoagem (com esta única modalidade desportiva ou dispondo de uma secção da mesma) e cerca de 150 escolas de canoagem e, relativamente ao surf, uma associação nacional, 83 clubes e 153 escolas.

d) No respeitante às **actividades subaquáticas**, identificaram-se 56 entidades federadas para prática de actividades e formação nesta área (algumas das quais sendo escolas de mergulho também integradas nos clubes e associações atrás contabilizados).

e) Por fim, nas modalidades de **pescaria desportiva do alto mar** e de **ski náutico** não nos foi possível recolher elementos minimamente fidedignos.

Em termos de Federações parece-nos nada de especial haver a referir, uma vez que cobrem todos os desportos náuticos mais expressivos que se praticam em Portugal e no mundo.

Já no que concerne às associações e clubes náuticos, o seu número pouco nos diz, pois aquilo que de facto mais interessaria era ter uma noção concreta do número global dos respectivos associados, bem como dos seus efectivos praticantes e formandos nas diversas modalidades do desporto náutico. Esse balanço permitir-nos-ia conhecer, com suficiente rigor, o universo de cidadãos nacionais que praticam e se dedicam à náutica de recreio e aos desportos náuticos. Porém, tal desiderato implicaria uma pesquisa muito trabalhosa e demorada que não nos foi possível realizar de forma completa. Atrevemo-nos, no entanto, a apresentar uma estimativa com base em números referentes aos anos de 2009/2010, fornecidos pelo IPTM e pelas Federações, embora o seu rigor nem sempre seja garantido.

Assim, a melhor via que imaginámos para fazer essa estimativa começa pela tomada em consideração do número de cartas activas de navegador de recreio, o qual abrange essencialmente o universo dos praticantes das modalidades de vela (embora não incluindo todo o seu conjunto), da motonáutica e do jet ski, bem como todos os nautas de recreio que conduzem embarcações a motor. A esse universo teríamos então de juntar um outro: o dos praticantes das demais modalidades do desporto náutico que não exigem habilitação com cartas de navegador de recreio, ou seja, o remo, a canoagem, o surf, as actividades subaquáticas, a pesca desportiva do alto mar e o ski náutico. Nada nos garante, contudo, que alguns praticantes deste segundo universo de modalidades não possuam também carta de navegador de recreio, constituindo, portanto, uma margem de erro de sobre avaliação, que considerámos tolerável face à acentuada desproporção entre os dois universos, conforme veremos seguidamente.

Ora o número total de **cartas activas de navegador de recreio** fornecido pelo IPTM, referente a Agosto de 2010, é de **163.535** (das quais o único número certo obtido foi dado pela F. P. de Motonáutica - 515 praticantes desta modalidade). Àquele número vamos então acrescentar 20.000 praticantes estimados de vela sem necessidade de carta de navegador de recreio, fundamentalmente os desportistas das classes de competição de vela ligeira (7.500, dos quais 3.000 são federados), os praticantes de windsurf (5.000) e kitesurf (2.500) e cerca de metade dos tripulantes das embarcações à vela de cruzeiro (5.250); 3.500 tripulantes de embarcações a motor; 2500 praticantes estimados de remo (1666 estão federados); 5.000 praticantes estimados de Surf (1.298 estão federados); 5.000 praticantes estimados para a Canoagem; 2000 praticantes estimados nas Actividades Subaquáticas (1464 estão federados). Faltam os números de praticantes federados de Ski Náutico e de Pesca Desportiva do Alto Mar, por falta de informação. Tudo isto daria no total mais cerca de **40.000** desportistas, obtendo-se assim uma estimativa aproximada de **200.000 cidadãos praticantes das diversas modalidades de desportos náuticos**. Ora este número de cidadãos representa **2% da população portuguesa**, o que na verdade nos parece um número muito baixo para um país dito de “marinheiros”. Estes números estão coligidos no seguinte quadro:

PRATICANTES DE DESPORTOS NÁUTICOS (2009/2010)	
1. Nº de cartas activas de navegador de recreio (vela parcialmente, motonáutica, jet ski e patrões de embarcações a motor).	163 538
2. Praticantes de desportos náuticos que não necessitam de carta de navegador de recreio:	40 000
a) Vela Ligeira de competição	7 500
b) Windsurf	5 000
c) Kitesurf	2 500
d) Vela de cruzelro (3 500 X 1,5)	5 250
e) Tripulantes de embarcações a motor (3500X1)	3 500
f) Remo	2 500
g) Canoagem	5 000
h) Surf	5 000
i) Actividades subaquáticas	2 000
j) Ski náutico	?
k) Pesca desportiva do alto mar	?
TOTAL DE PRATICANTES DE DESPORTOS NÁUTICOS	200 000
2% da população portuguesa	

4. MARINAS, PORTOS DE RECREIO E POSTOS DE AMARRAÇÃO

Em Portugal Continental e Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira existem **34 Marinas e Portos de Recreio** costeiros, correspondendo a **10814 postos de amarração**, com a seguinte distribuição:

- a) **Região Norte** (1020)
 - Marina de Viana do Castelo – 307
 - Marina da Póvoa de Varzim – 241
 - Marina Porto Atlântico – 240
 - Porto de Recreio da Figueira da Foz – 232
- b) **Região Centro** (3.688)
 - Porto de Recreio da Nazaré – 128
 - Porto de Recreio de Peniche – 140
 - Marina de Cascais – 638
 - Porto de Recreio de Oeiras – 283
 - Doca do Bom Sucesso – 163
 - Doca de Belém – 194
 - Doca de Alcântara – 440
 - Doca de Santo Amaro – 321
 - Marina do Parque das Nações – 580
 - Porto de Recreio de Sesimbra – 234
 - Porto de Recreio das Fontainhas – 150

Marina de Tróia – 187
Porto de Recreio de Sines – 230

c) Região Sul (Algarve) (4.028)

Marina de Lagos – 462
Porto de Recreio de Portimão – 240
Marina de Portimão – 620
Marina de Albufeira – 475
Marina de Vilamoura – 953
Porto de Recreio de Faro – 501
Porto de Recreio de Olhão – 417
Porto de Recreio do Guadiana – 360

d) Região Autónoma dos Açores (867)

Marina de Pêro Têive (S. Miguel) – 150
Marina de Angra do Heroísmo – 257
Marina da Praia da Vitória – 210
Marina da Horta – 250

e) Região Autónoma da Madeira (1.211)

Marina Quinta do Lorde – 264
Marina do Funchal – 210
Marina do Lugar de Baixo – 297
Porto de Recreio da Calheta – 300
Marina do Porto Santo – 140

Para além destes postos de amarração, existem ainda mais **1764** localizados em **5 portos de recreio interiores** (assim considerados por terem mais de 100 postos de amarração) e em outras pequenas infra-estruturas náuticas de recreio, distribuídos pelas seguintes áreas fluviais e albufeiras:

a) Região Norte

Rio Douro (e respectivas albufeiras) – 909
Ria de Aveiro – 705

b) Região Centro

Porto de Recreio da Amieira/Alqueva – 150 (?)

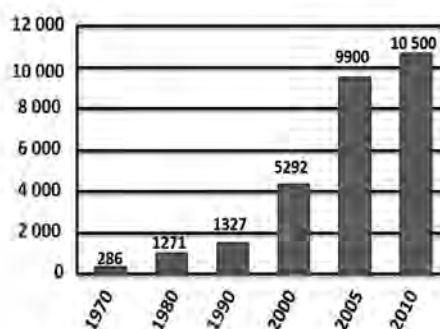
Estes últimos números fazem assim elevar o número total de **marinas e portos de recreio para 39** e de **postos de amarração para aproximadamente 12600**.

Dos números apresentados, observa-se que o Algarve é a região onde se situa a maior densidade de postos de amarração por km de linha de costa, e não vai ficar por

aqui se atendermos às previsões que perspectivam o seu crescimento com os anunciados projectos para as zonas de Faro/Olhão e Tavira.

A evolução ocorrida no crescimento do número de postos de amarração, entre 1970 e 2005, foi de facto exponencial, mas teve uma acentuada desaceleração nos últimos cinco anos, conforme se pode observar no seguinte gráfico:

Evolução do Número de Postos de Amarração no Continente



Apesar deste notável crescimento, numa comparação com alguns Países europeus atlânticos e mediterrânicos, verificamos que Portugal continua a ficar muito aquém do que seria expectável, tanto mais que a sua posição estratégica como área focal resultante do cruzamento de linhas de navegação utilizadas pelas embarcações de recreio entre a Europa atlântica, o Mediterrâneo, a África ocidental e as Américas do Norte, Central e do Sul, faria pressupor a existência de uma maior oferta de postos de amarração para embarcações estrangeiras em escalas de reabastecimento, descanso das tripulações, trabalhos de manutenção e reparação, e até estacionamento mais prolongados para viagens por etapas ou para usufruto temporário das nossas potencialidades turísticas.

Observemos então o seguinte quadro:

EUROPA
Marinas e Postos de Amarração

PAÍS	MARINAS	POSTOS AMARRAÇÃO	POPULAÇÃO (MILHÕES)	ÁREA (Km ²)	Linhas Costa (Km)	P.A./ 1000 Hab.	P.A./ 1000 Km ²	P.A./ Km COSTA
ALEMANHA			82,3	348 700	2 389			
FRANÇA	376	224 000	64,8	550 000	3 427	3,5	407	33
REINO UNIDO	500	225 000	62,3	241 900	12 429	3,6	930	18
ITALIA	105	128 042	58,1	294 100	7 600	2,2	435	17
ESPAÑA	320	107 000	46,5	505 400	7 880	2,3	212	14
HOLANDA	1150	180 000	15,8	33 900	451	11,4	5 310	399
GRÉCIA	51	16 700	10,8	130 700	13 676	1,5	128	1,2
PORTUGAL	39	12 600	10,7	91 500	2 830	1,2	138	4
BELGICA			10,4	30 500	67			
SUÉCIA	1000	200 000	9,1	410 300	3 218	22,0	487	62
DINAMARCA			5,5	42 400	7 314			
FINLÂNDIA	1750	80 500	5,3	303 800	1 250	15,2	265	64
IRLANDA	34	3 900	4,6	68 900	1448	0,9	57	3
CRÓACIA	123	13 878	4,5	56 000	5 835	3,1	239	2
NORUEGA			4,7	304 300	25 148			

Da observação deste quadro podemos realmente confirmar que a posição de Portugal no que respeita a postos de amarração, relativamente à generalidade dos Países costeiros da Europa, se situa no penúltimo lugar (o último pertence à Irlanda).

5. EMBARCAÇÕES DE RECREIO: TIPOS, QUANTIDADES E SUA DISTRIBUIÇÃO GEOGRÁFICA

Por informação da Direcção-Geral da Autoridade Marítima encontravam-se registadas nas Capitánias e Delegações Marítimas nacionais, em 15 de Outubro de 2010, **101.123 embarcações de recreio**, cuja distribuição regional se pode observar nos seguintes quadros:

Embarcações registadas nas Capitánias e Delegações Marítimas						
15 de Outubro de 2010						
Deps Marítimos	Capitánias	Pesca	Recreio	Comércio	Auxiliares	Rebocadores
NORTE 25%	Caminha	484	1944	2	57	0
	V. Castelo	227	1169	0	137	6
	Esposende	72	4198	0	0	0
	P. Varzim	150	1722	0	13	0
	V. Conde	113	567	0	2	0
	Leixões	91	1505	4	22	4
	Douro	270	2817	123	135	3
	Régua	31	929	0	30	0
	Aveiro	3830	9087	1	2844	6
	F. Foz	211	1744	0	38	2
CENTRO 51%	Nazaré	117	2411	2	3	0
	S. M. Porto	20	701	0	2	0
	Peniche	872	2319	1	23	0
	Cascais	57	8972	0	10	0
	Ericeira	29	1490	0	1	0
	Lisboa	80	15300	92	400	39
	V. F. Xira	78	2238	0	28	0
	Barreiro	230	6902	50	41	10
	Trafaria	251	1351	0	0	10
	Setúbal	818	5353	0	155	32
	Sesimbra	232	3010	0	33	0
	Sines	201	1442	2	38	7
SUL 17%	Lagos	1703	1703	0	135	0
	Sagres	105	361	0	12	0
	Portimão	252	1926	0	422	4
	Albufeira	58	573	0	0	0
	Faro	236	4044	65	203	1
	Quarteira	140	1862	0	0	0
	Olhão	200	2725	124	202	0
	Fuseta	69	1165	9	15	0
	Tavira	98	1302	23	43	0
	V.R.S. Ant.	215	1103	2	18	0

Embarcações registadas nas Capitánias e Delegações Marítimas						
15 de Outubro de 2010						
Deps Marítimos	Capitanias	Pesca	Recreio	Comércio	Auxiliares	Rebocadores
MADEIRA	Funchal	148	2520	2	86	8
	P. Santo	8	395	0	0	0
	P. Delgada (S. Miguel)	272	657	5	40	2
	V. Porto (Santa Maria)	114	384	10	19	0
	Angra (Terceira)	857	852	2	5	0
	P. Vitória (Terceira)	48	261	0	5	2
	S. Cruz (Graciosa)	276	206	2	6	0
	S. Cruz (Flores)	64	277	2	6	0
	Horta (Faial)	171	559	23	66	1
	S. Roque (Pico)	163	494	0	0	0
AÇORES 7%	Lages (Pico)	152	172	0	0	0
	Velas (S. Jorge)	341	411	0	0	0

Mesmo admitindo que uma percentagem significativa do número total de embarcações de recreio possa corresponder a embarcações temporariamente inactivas ou até já desactivadas, este quadro permite ainda mostrar o elevado peso relativo das embarcações de recreio (84%) no conjunto total das embarcações do País. É um facto possivelmente surpreendente para a maioria dos portugueses e que se explica não só pelo crescimento acentuado da náutica de recreio ao longo dos últimos anos, mas também, e infelizmente, pelo decréscimo que se tem vindo a verificar nas outras actividades marítimas nacionais, designadamente na pesca profissional local e costeira.

Contudo, há que tomar em consideração que uma elevada percentagem das embarcações de recreio registadas corresponde a pequenas embarcações (com menos de 6 metros), incluindo por exemplo as motos-de-água, os botes a motor e a remos que não sejam embarcações auxiliares e algumas embarcações de vela ligeira (as que não têm estatuto exclusivo de competição).

Num estudo da Universidade Católica Portuguesa sobre estatísticas da náutica de recreio, pedido pela APICAN, a que mais adiante nos referiremos de novo, foi feita uma estimativa, para o ano de 2006, de cerca de 62.000 embarcações de recreio (incluindo motos de água), conforme consta do quadro em ANEXO A.

No estudo “Hypercluster da Economia do Mar” da SAER/ACL, a que também mais adiante nos referiremos, está mencionado que num levantamento efectuado em 1994 da frota nacional de recreio náutico, registada nas Capitánias e Delegações Marítimas do Continente, se concluiu pela existência de um total de cerca de 44.000 embarcações registadas. Ora este número, se acrescido de uma margem máxima de 5% para as Ilhas e comparado com os registos de 2010 (101.123 embarcações), revela um crescimento de cerca de 120% em 16 anos, ou seja, um crescimento médio anual de 7,5%.

Quanto à distribuição regional das embarcações, constata-se que 51% delas se encontram na Zona Centro (a mais populosa e de maiores estuários), 25% na Zona

Norte, 17% no Algarve e 7% nos Açores e Madeira, o que, se atendermos às dimensões físicas e populacionais das regiões indicadas, não revela a existência de assimetrias significativas na sua distribuição geográfica pelo País.

À semelhança do que se fez para os postos de amarração, podemos também fazer uma comparação do número de embarcações de recreio dos países costeiros europeus, utilizando idênticos critérios de comparação. Também aqui se verifica que, embora melhor do que a situação relativamente a postos de amarração, a posição portuguesa fica abaixo do meio da tabela, conforme se pode observar no seguinte quadro:

EUROPA
Embarcações de Recreio

PAÍS	EMBARCAÇÕES DE RECREIO	POPULAÇÃO (MILHÕES)	ÁREA (Km ²)	LINHA DE COSTA (Km)	EMBARCAÇÕES/ 1000 hab.	EMB./ 1000 Km ²	EMB./ Km COSTA
ALEMANHA		82,3	248 700	2 389			
FRANÇA	483 823	64,8	550 000	3 427	7,5	880	144
REINO UNIDO	541 560	62,3	241 900	12 429	8,7	2 238	44
ITÁLIA	592 000	58,1	294 100	7 600	10,2	2 013	78
ESPAÑA	225 000	46,5	505 400	7 880	4,8	445	29
HOLANDA	280 000	15,8	33 900	451	17,7	8 260	621
GRÉCIA	130 522	10,8	130 700	13 676	12,1	999	9,5
PORTUGAL	101 123	10,7	91 500	2 830	9,5	1 105	36
BELGICA		10,4	30 500	67			
SUÉCIA	753 000	9,1	410 300	3 218	82,7	1 835	234
DINAMARCA		5,5	42 400	7 314			
FINLÂNDIA	731 200	5,3	303 800	1 250	138,0	2 407	585
IRLÂNDIA	25 830	4,6	68 900	1 448	5,6	375	18
CRÓACIA	105 000	4,5	56 000	5 835	23,3	1 875	18
NORUEGA	793 000	4,7	304 300	25 148	168,7	2 606	32



Amsterdam Sail 2010



Amsterdam Sail 2010

Por outro lado, conhecido o quantitativo total de embarcações de recreio portuguesas, podemos então estabelecer o rácio **embarcações / postos de amarração** e compará-lo com os dos países costeiros europeus, a fim de percebermos o nosso posicionamento relativo em termos da carência de postos de amarração. A situação é então a seguinte:

EUROPA

Embarcações e Postos de Amarração

PAÍS	MARINAS E POSTOS DE RECREIO	POSTOS DE AMARRAÇÃO	EMBARCAÇÕES DE RECREIO	EMBARCAÇÕES/ P. AMARRAÇÃO
ALEMANHA				
FRANÇA	376	224 000	483 823	2,2
REINO UNIDO	500	225 000	541 560	2,4
ITÁLIA	105	128,042	592 000	4,6
ESPANHA	320	107 000	225 000	2,1
HOLANDA	1 150	180 000	280 000	1,6
GRÉCIA	51	16 700	130 522	7,8
PORTUGAL	39	12 600	101 123	8,0
BELGICA				
SUÉCIA	1000	200 000	753 000	3,8
DINAMARCA				
FINLÂNDIA	1750	80 500	731 200	9,1
IRLANDA	34	3 900	25 830	6,6
CROÁCIA	123	13 878	105 000	7,6
NORUEGA			793 000	

Mais uma vez se constata que também neste rácio Portugal se mantém no fim da tabela.

Em relação à estrutura do quadro das embarcações de recreio nacionais por tipos/ classes ou escalões de dimensão/potência e respectivos quantitativos, não nos foi possível, até à data, com excepção da Vela, recolher dados suficientes para uma apresentação estatística minimamente satisfatória, apesar das tentativas efectuadas junto das entidades passíveis de fornecer informação relevante para o efeito, designadamente:

- a) Direcção-Geral das Contribuições e Impostos (escalões e correspondentes percentagens de receita do IUC relativamente a embarcações de recreio);
- b) Direcção-Geral da Autoridade Marítima (escalões e correspondentes percentagens de receita das Taxas de Farolagem);
- c) Federações Portuguesas de Remo, Canoagem, Motonáutica e Jet Ski (número de embarcações por tipo e classe).

Um facto certo é a constatação, na ocupação dos postos de amarração das marinas e portos de recreio, de uma tendência crescente de embarcações a motor relativamente aos veleiros, estimando-se que a situação actual seja a de uma repartição aproximadamente equitativa entre estas duas tipologias genéricas de embarcações.

Note-se ainda que as informações que fossem fornecidas pela DGCI e DGAM, conforme atrás referido, permitir-nos-ia obter com bastante rigor o efectivo número de embarcações de recreio activas e alguns detalhes relevantes sobre o seu tipo genérico e escalonamento.

No quadro das embarcações de recreio, importa fazer uma referência especial às embarcações típicas tradicionais, cuja maioria subsistente já não constitui hoje uma ferramenta de trabalho em lides marítimas ou fluviais, com excepção de algumas das maiores (caso das fragatas e varinos do Tejo) que foram adaptadas para actividades marítimo-turísticas.



Este tipo de embarcações constitui hoje mais um meio de praticar navegação de recreio em certas comunidades ribeirinhas onde persiste um forte apego de natureza cultural e sentimental à tradição herdada das gerações dos seus pais e avôs. Tal apego é geralmente mantido à custa de grande “carolice”, muito trabalho próprio e de sacrifícios pessoais em termos de dispêndio de uma parcela significativa dos seus magros recursos financeiros. No caso do Rio Tejo essa tradição tem sido acarinhada, desde há cerca de três anos, pela Associação Marinha do Tejo, criada oficialmente em Dezembro de 2008 com o apoio da Secretaria de Estado da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar e da Marinha, tendo vindo a desenvolver uma série de iniciativas tendentes a preservar e incentivar tão valioso património histórico-cultural, que se encontrava em crescente decadência. A grande maioria desse património centra-se nas comunidades ribeirinhas da margem sul do estuário do Tejo (Moita, Montijo, Alhos Vedros, Seixal), mas estende-se a outras áreas tais como Vila Franca de Xira, Salvaterra de Magos, Alhandra, etc. A Marinha do Tejo tem inscritas no seu Livro de Registos (em 2010) 63 embarcações, prevendo-se que esse número vá crescendo anualmente por novas adesões, devidas não só à recuperação de embarcações degradadas, mas também de novas construções em curso.

Também não podemos deixar de fazer outra referência especial à Caravela “VERA CRUZ”, réplica de uma caravela quinhentista ao serviço da APORVELA que, desde 2001, tem sido palco de um intenso e interessante programa de visitas escolares, no âmbito da disciplina de História, por onde já passaram, até ao presente, cerca de 50.000 alunos e 2.000 professores de muitas escolas do ensino básico e secundário do Continente e Ilhas.



APORVELA – Caravela “Vera Cruz”

O passado e o presente da vela encontram-se no Tejo (20 Junho 2009)

Para além disso, a “Vera Cruz” tem ainda proporcionado o embarque de muitos jovens em diversas viagens e saídas constantes dos programas de actividades anuais da APORVELA, que em 2012 vai incluir mais um evento de grande importância nacional:

a recepção em Lisboa dos grandes veleiros do mundo, durante quatro dias, no âmbito das “Tall Ships Races 2012” organizadas pela Sail Training International. No que respeita às escalas em portos nacionais, esta organização internacional, após a aceitação oficial e formal da inclusão da visita na sua programação, por parte da respectiva Câmara Municipal e Administração Portuária, apoia-se sempre na APORVELA (que é sua filiada) para a necessária coordenação com as competentes entidades públicas nacionais com responsabilidades específicas no planeamento e execução do programa detalhado da visita, através de um protocolo assinado entre todas as partes envolvidas. E assim vai acontecer de novo em 2012, esperando-se que constitua mais um sucesso a somar aos anteriores, como excelente contributo para a imagem turística de um Portugal de tradições marítimas.

6. FORMAÇÃO E CERTIFICAÇÃO DE HABILITAÇÕES PARA TRIPULAR EMBARCAÇÕES

Nos termos do Art. 35º do Regulamento da Náutica de Recreio os cursos e respectivos exames, com vista à obtenção de cartas de navegador de recreio, podem ser realizados na Escola Náutica Infante D. Henrique ou através de outras entidades formadoras, devidamente credenciadas pelo IPTM.

Está ainda prevista neste Regulamento a emissão de cartas, com dispensa de exame, aos oficiais da Marinha de Guerra, da Marinha Mercante e a outros profissionais do mar, bem como aos alunos da Escola Naval e da Escola Náutica Infante D. Henrique, e ainda quando solicitadas por titulares de cartas válidas emitidas por administrações de países estrangeiros, em condições reconhecidamente análogas às previstas no Regulamento.

A evolução do número de **entidades formadoras de navegadores de recreio** (EFNR) entre 2007 e 2009 foi a seguinte:

2007.....	25
2008.....	57
2009.....	25

O total de **cartas de navegador de recreio** activas era: em 2006, de **164.878**; em 2009, de **171.548**; e, em 2010, de **163.535**, sendo a sua distribuição percentual, neste último ano, pelos diversos graus de habilitação, a seguinte:

PRINCIPIANTE	1%
MARINHEIRO.....	69%
PATRÃO DE VELA (a)	0%
PATRÃO DE MOTOR (a)	1%
PATRÃO DE VELA E MOTOR (a) ..	4%
PATRÃO LOCAL	17%
PATRÃO DE COSTA	6%
PATRÃO DE ALTO MAR	2%

(a) Designação já descontinuada

Observa-se assim que a grande maioria das cartas são do grau de “marinheiro”, o que só habilita os seus titulares a comandar uma embarcação até 7 metros de comprimento, em navegação diurna até à distância máxima de 6 milhas de um porto de abrigo.

Os 8% de patrões de costa e patrões de alto mar correspondem a cerca de 13.000 navegadores de recreio, sendo os únicos que podem comandar embarcações sem limitações de distância relativamente a um porto de abrigo.

7. ACTIVIDADES RELEVANTES DA NÁUTICA DE RECREIO

Para além das actividades de simples lazer para contacto, observação e conhecimento da natureza marítima que a salutar prática das diferentes modalidades do desporto náutico proporciona, enriquecendo física e mentalmente os seus praticantes, através das múltiplas experiências, algumas delas bem duras, por que sempre acabam por passar, a competição constitui para muitos dos desportistas náuticos um saudável factor de realização pessoal, tal como acontece em qualquer outro tipo de actividade desportiva.

Assim, todas as modalidades organizam e planeiam anualmente, através das respectivas federações, associações e clubes, provas de competição nacional, bem como a participação nacional em competições internacionais, designadamente as olimpíadas no caso das modalidades olímpicas.

Em termos de resultados relevantes obtidos em competições internacionais, ao longo dos anos mais recentes, nas modalidades olímpicas e nas não olímpicas em que foi possível obter elementos, apresentamos a seguinte situação resumida:

VELA

- a) LASER - Um 1º e um 2º (2005); dois 1ºs, dois 2ºs e um 3º (2007); um 2º (2008).
- b) 470 – Um 2º (2005); dois 1ºs, um 2º e dois 3ºs (2006); dois 1ºs (2007); um 2º (2008).
- c) 420 – Um 2º (2006); um 2º (2007).
- d) FINN – Um 2º (2007); um 3º (2008).
- e) STAR – Um 3º (2007); um 1º (2008).
- f) EUROPE – Um 3º (2005).
- g) OPTIMIST – Um 3º (2009).
- h) ACCESS L (Deficientes) – Um 1º e um 3º (2005).
- i) 49er – Um 3º (2006); um 3º (2007).
- j) RS-X – Um 1º, um 2º e dois 3ºs (2007); um 1º, um 2º e um 3º (2008); um 3º (2009).
- k) VAURIEN – Um 1º (2005); um 1º (2007).
- l) SHARPIE – Um 3º (2009).
- m) DRAGÃO – Um 3º (2008).
- n) SKUD 18 – Um 3º (2008).
- o) BENETEAU - Um 3º (2007).

Nas Olimpíadas de 2008, em Pequim, os melhores resultados alcançados (com direito a diploma) foram nas classes de LASER (4º lugar para Gustavo Lima), 470 (8º lugar para Álvaro Martinho/Miguel Nunes) e STAR (8º lugar para Afonso Domingos/Bernardo Santos).

Também merece um especial realce o velejador Francisco Guimarães Lobato que, a partir de 2009, tem tido um historial de sucessivos sucessos, com ampla divulgação mediática, em que se destacam o 1º lugar conseguido na dura regata de solitários TRANSAT 6.50 entre La Rochelle (França) e S. Salvador da Bahia (Brasil) e o 3º lugar obtido pela Universidade Técnica de Lisboa no Campeonato Mundial Universitário (França), em que ele foi skipper.

REMO

- a) SKIFF – dois 3ºs (2008); três 1ºs e dois 2ºs (2009).
- b) DOUBLE SKULL – um 1º e dois 2ºs (2008); um 1º, um 2º e um 3º (2009).
- c) SHELL/2 – um 1º e um 3º (2009).
- d) SHELL/4 – quatro 1ºs, um 2º e dois 3ºs (2008); um 1º, um 2º e um 3º (2009).
- e) SHELL/8 – um 3º (2008); um 1º (2009).

Nos Jogos Olímpicos de 2008 (Pequim), o melhor resultado conseguido foi um 8º lugar em DOUBLE SKULL (masculino).

CANOAGEM

- a) Nos Jogos Olímpicos de 2008 (Pequim): em K1 (500 m masculino) houve um 15º lugar; e em K2 (feminino) um 11º lugar.
- b) Nas Taças do Mundo de Duisburg e Poznam (2008): em K2 (feminino) houve um 1º lugar; em K4 (feminino) um 2º e 3º lugares; e em K2 (200m masculino) um 2º lugar.
- c) Na Taça do Mundo de Crestuma (2008): em C2 (masculino) houve um 3º lugar; e em K2 (masculino) outro 3º lugar.
- d) Nos Jogos Náuticos Intercélticos (2008): em K1 (feminino) houve um 1º lugar; e em K1 (ambos os sexos) um 3º lugar.
- e) Nos Olympic Hopes da Hungria (2008): em K1 (500m feminino) houve um 3º lugar; e em K1 (1000m feminino) outro 3º lugar.

MOTONÁUTICA

- a) Na Fórmula 4 (Catamaran de 70 Hp): um 1º (Campeão da Europa em 2001); dois 1ºs (Campeão do Mundo e da Europa em 2003); um 2º (Vice-Campeão do Mundo em 2010).
- b) Na Fórmula Futuro (para jovens): um 1º (Campeão do Mundo da Classe 5).

O resumo apresentado mostra uma imagem muito positiva do nível a que se conseguiram elevar as referidas modalidades do desporto náutico português, facto a que infelizmente os media (mesmo os especializados em desportos), salvo raras excepções,

não dão normalmente um mínimo aceitável de relevância, ofuscados como sempre estão por uma única modalidade desportiva – o Futebol.

Passando, por fim, às actividades marítimo-turísticas (com fins lucrativos), segundo informação contida no Relatório Consolidado do Sector Portuário de 2008, do IPTM, este tipo de actividades pode ser exercido nas seguintes modalidades:

- a) Passeios em embarcações, com programas previamente estabelecidos e organizados;
- b) Aluguer de embarcações com ou sem tripulação;
- c) Serviços efectuados por táxis;
- d) Pesca turística;
- e) Serviços de natureza marítimo-turística prestados mediante a utilização de embarcações atracadas ou fundeadas e sem meios de locomoção próprios ou selados;
- f) Aluguer de motos de água e de pequenas embarcações dispensadas de registo;
- g) Outros serviços, designadamente os respeitantes a serviços de reboque de equipamentos de carácter recreativo, tais como bananas, pára-quedas e ski aquático.

Em 2008, havia cerca de 470 operadores licenciados no Continente português (dos quais 150 licenciados pelo IPTM e 320 pela DGAM). A partir de Junho de 2009, o exercício da actividade dos operadores marítimo-turísticos passou a depender de registo a efectuar no Turismo de Portugal, I.P.

A região onde a actividade marítimo-turística é mais intensa é o Algarve, seguindo-se a região de Lisboa/Cascais.

8. A NÁUTICA DE RECREIO NO DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO E SOCIAL PORTUGUÊS

Entramos aqui numa área onde, mais uma vez, a generalizada falta de desagregação da informação estatística existente impede que se possam fazer aproximações rigorosas ao real peso económico e social do sector da náutica de recreio, não só em Portugal mas julgamos que também em todo o Mundo (embora por cá a situação nos pareça pior do que na maioria dos nossos parceiros europeus). Assim, em muitos casos teremos de ficar pelas estimativas, algumas até de duvidosa consistência.

O que de facto interessaria conhecer, ao longo de um período razoável (pelo menos dos últimos 5 anos), seria a informação proveniente dos seguintes dados económicos e financeiros:

- a) **Produção e VAB (taxas de crescimento económico) das actividades directas da náutica de recreio**, desagregados pelos seguintes sectores de actividade:
 - 1) Construção de embarcações;
 - 2) Manutenção e reparação de embarcações e de outros equipamentos utilizados na náutica de recreio;

- 3) Exploração das marinas e portos de recreio;
- 4) Comércio de importação, exportação e venda de embarcações e equipamentos, bens e materiais utilizados na náutica de recreio;
- 5) Produção nacional de equipamentos, bens e materiais utilizados na náutica de recreio;
- 6) Centros de formação para a prática de desportos náuticos e de habilitação para patrões e tripulantes de embarcações;
- 7) Seguros de embarcações e seus tripulantes;
- 8) Federações, associações e clubes náuticos;
- 9) Tripulações assalariadas para algumas embarcações;
- 10) Exploração de actividades marítimo-turísticas.

b) Impostos e taxas arrecadados pelo Estado nos sectores atrás referenciados (IVA, IRC, IUC, taxas de cartas de navegador de recreio, taxas de inspecções, taxas de farolagem, taxas de licenciamentos e concessões, etc.).

c) Níveis de investimento público e privado nos citados sectores.

d) Número de postos de trabalho nos citados sectores.

e) Estimativa dos VAB relativos às receitas de actividades indirectas propiciadas pela náutica de recreio (comércio geral em torno das marinas e portos de recreio, viagens turísticas cuja finalidade principal seja a prática de desportos náuticos ou actividades náuticas de recreio, competições e outros eventos náuticos internacionais realizados no nosso País que envolvam fluxos turísticos relevantes, etc.).

Ora o que se consegue saber, com suficiente rigor, desta que seria uma desejável bateria de dados sobre a náutica de recreio, é na verdade muito pouco. Devido à referida falta de desagregação da informação estatística existente, os estudos feitos nesta matéria recorrem por isso frequentemente a estimativas, cujos critérios e elementos de cálculo nem sempre são bem conhecidos. Tal facto impede a avaliação do seu grau de consistência e, consequentemente, impossibilita uma determinação suficientemente credível do verdadeiro peso do sector da náutica de recreio na economia nacional.

Por outro lado, a falta de informação relevante sobre determinados subsectores, leva a que a maioria das estimativas acabe quase sempre por pecar por defeito.

Os dados que vamos seguidamente apresentar foram extraídos de dois importantes estudos (aliás, os únicos conhecidos que abrangem os aspectos económicos da náutica de recreio no nosso País):

a) ESTATÍSTICAS DA NÁUTICA DE RECREIO EM PORTUGAL 2006 (edição de Novembro de 2007), realizado pelo Centro de Estudos Aplicados da Universidade Católica Portuguesa, a pedido da Associação Portuguesa da Indústria e Comércio das Actividades Náuticas (APICAN);

b) O HYPERCLUSTER DA ECONOMIA DO MAR (edição de Fevereiro de 2009 da Associação Comercial de Lisboa), realizado pela Sociedade de Avaliação Estratégica de Risco, Lda. (SAER), sob a coordenação do Prof. Doutor Ernâni Lopes.

Conforme se retira do segundo dos estudos indicados:

- Em termos mundiais, segundo um estudo da Douglas-Westwood, estimava-se que em 2005 o volume de negócios do Turismo Náutico teria atingido o valor de 173,7 mil milhões de euros, representando cerca de 10,5% do total de receitas do turismo. A parcela correspondente à Europa Ocidental teria sido de 74 mil milhões de euros, representando por conseguinte cerca de 43% do turismo náutico mundial.

- E dentro do turismo náutico mundial, o subsector das Embarcações de Recreio (composto pela venda, reparação e construção de barcos de recreio, operadores de marinas, aluguer de iates e velaria) teria arrecadado 33,1 mil milhões de euros de receitas, representando cerca de 20% daquele e configurando-se assim como o seu maior subsector.

- A taxa de crescimento da Náutica de Recreio e do Turismo Náutico a nível mundial é de 8 a 10% ao ano, mas estima-se que para Portugal, nos próximos 10 anos, a velocidade de crescimento se possa estabelecer num nível superior – taxa de crescimento anual acumulado de 11%, tomando em consideração o relativamente reduzido volume de actividade actual e o grande potencial de que o nosso País dispõe.

- O PENT caracteriza o Turismo Náutico como um dos 10 produtos estratégicos para o desenvolvimento do turismo em Portugal e identifica como principais mercados a “Náutica de recreio”, que representa cerca de 85% do total das viagens de náutica, e a “Náutica desportiva”, que representa os restantes 15% deste sector.

- Actualmente, a Náutica de Recreio e o Turismo Náutico (em Portugal) encontram-se numa situação de base muito incipiente; no entanto, entre todos os componentes da denominada “linha da frente” é o que apresenta melhores e maiores perspectivas e condições de crescimento, com um efeito multiplicador elevado quer no Turismo em geral, quer em outros componentes do “Hypercluster”, como as Obras Marítimas, Construção e Reparação Naval e Serviços Marítimos, entre outros.

Do primeiro dos estudos indicados extraímos os quadros que se seguem, referentes a 2006, com diversos indicadores económicos sobre a náutica de recreio. Embora constituindo uma visão parcial do tema em análise, os dados expostos são de grande interesse, podemos observar nos ANEXOS B, C, D, E, F, G, H, I, J e K.

Da análise destes quadros podemos concluir o seguinte:

- É no Algarve (Faro) que se regista o maior volume de negócios no comércio de embarcações de recreio e motores (ver Anexo D).

- De um saldo altamente deficitário da nossa balança comercial relativa ao comércio de embarcações de recreio, em 1995, que foi progressivamente diminuindo devido a um acelerado crescimento das exportações, passámos a ter saldos superavitários a partir de 2004 (ver Anexo E).

- O acelerado crescimento das nossas exportações de embarcações tem colocado Portugal muito acima da média da UE/15 na taxa de variação média das exportações entre 1996 e 2006 (Ver Anexo F).

- Nas estatísticas económicas para 2006,conforrme estão apresentadas no Anexo H, nos correspondentes dados **não foram incluídos diversos sectores de actividade económica directa** relativa à Náutica de Recreio (tal como é parcialmente reconhecido no próprio estudo), cuja inclusão faria elevar substancialmente os valores da Produção, VAB e Emprego, designadamente os seguintes:

- a) Produção nacional de equipamentos e outros materiais utilizados nas embarcações e nas diversas modalidades da náutica de recreio (velas, canoas, Kayaks, pranchas de surf, alguns aprestos marítimos, etc.);
- b) Comércio de equipamentos e outros materiais náuticos (para além das próprias embarcações e seus motores);
- c) Centros de formação náutica e desportiva;
- d) Federações, associações e clubes náuticos;
- e) Tripulações assalariadas para algumas embarcações;
- f) Actividades marítimo-turísticas.

- Se pudessem ter sido considerados os sectores de actividade económica supra-indicados, admite-se que as percentagens do peso relativo da Náutica de Recreio na economia portuguesa se elevariam talvez para o dobro (ou mais) dos valores indicados no estudo, ou seja, cerca de 0,3% do PIB, 0,25% do VAB e 0,22% do Emprego nacional.

- Aliás, no que respeita especificamente ao emprego, existe um rácio, cuja origem desconhecemos, que estima que **uma embarcação é geradora de 5 postos de trabalho directos e indirectos**. Ora segundo este rácio, as nossas cerca de 100.000 embarcações de recreio registadas gerariam cerca de 500.000 postos de trabalho directos e indirectos, ou seja, 91 vezes mais do que os 5.500 para que o estudo aponta! A conclusão a que podemos chegar é a de que nem esse rácio merece credibilidade (pelo menos no caso português), por ser exageradamente elevado para a média do parque de embarcações existente, nem o número de 5.500 postos de trabalho corresponde minimamente à realidade, o que, por arrastamento, implica que também as percentagens do PIB e do VAB apresentadas estejam de facto muito subavaliadas.

CONCLUSÕES E PERSPECTIVAS FUTURAS

De tudo o que dissemos importa relevar o seguinte:

- A) A Náutica de Recreio é reconhecida em todos os estudos como o sector da actividade marítima mundial que apresenta, sobretudo nos países mais desenvolvidos, maior potencial de crescimento económico (8 a 10% por ano), embora a crise económico-financeira, que atravessa especialmente o mundo ocidental, possa naturalmente reflectir-se no sector com um abrandamento significativo das taxas de crescimento previstas.
- B) Em Portugal, um dos países europeus que presentemente mais está a ser afectado pela dita crise, é expectável que esse abrandamento ainda mais se possa vir a sentir, tanto mais que não dispõe de mecanismos financeiros próprios, designadamente a desvalorização da moeda, que lhe permitam minimizar os efeitos recessivos da crise através do aumento das exportações do sector (especialmente de embarcações) cujo desempenho, desde há largos anos, tem vindo a revelar acréscimos extraordinariamente positivos. Tal impedimento de desvalorizar a moeda limita ainda o desejável crescimento da nossa oferta turística, inclusivamente a do turismo náutico, a que a náutica de recreio está indissoluvelmente ligada.
- C) Por outro lado, a presente falta de confiança no desempenho económico português e o aumento da carga fiscal podem ter reflexos negativos no desejável investimento privado (nacional e estrangeiro) no sector, designadamente na oferta de mais postos de amarração, condição essencial para o seu desenvolvimento, considerada a posição estratégica que Portugal ocupa como ponto focal no tráfego da navegação de recreio.
- D) Independentemente dos aspectos meramente económicos, fomentar a náutica de recreio e os desportos náuticos, especialmente junto da juventude, para além de se estar a incentivar práticas salutareias em termos físicos e mentais, propiciadoras de excelentes efeitos formativos através de diversas formas de contacto próximo com a natureza marítima, tem ainda a vantagem de sensibilizar os seus praticantes para a importância do mar para Portugal. Temos boas razões para crer que não há praticante português de desportos náuticos que não tenha essa convicção bem arraigada.

Desenvolver a NÁUTICA DE RECREIO é pois uma das muitas formas de apostar no MAR. E levar de novo os portugueses a apostar no MAR é, sem dúvida, a melhor forma de apostar no futuro de PORTUGAL.





Embarcação de recreio KONTIKI entre Sesimbra e Setúbal

ANEXO A

CEA

Universidade Católica Portuguesa

Quadro 14 - Estimativa do parque de embarcações de recreio em Portugal, por tipo e dimensão, em 2006

Tipo de embarcação de recreio	Hipótese A	Hipótese B	Hipótese C
	Cenário base		
Veleiros	2 951	1 502	1 969
Barcos rígidos com motor interior	13 549	7 084	n.d.
Barcos rígidos com motor fora de borda	21 832	14 929	n.d.
Barcos rígidos com motor interior e fora de borda	-	-	41 134
Barcos semi-rígidos	17 779	17 429	8 749
Total de embarcações	56 110	40 945	51 852
Motos de água	n.d.	n.d.	5 845

Fontes: Hipótese A: Estimativas CEA-UCP, admitindo uma idade média idêntica à apurada no inquérito aos proprietários de embarcações de recreio (Nauticampo, Fevereiro 2007).

Hipótese B: Estimativas CEA-UCP, admitindo uma idade máxima de 10 anos.

Hipótese C: Estimativas CEA-UCP com base em dados sobre o parque em meados de 2004 do IPTM - Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos.

ANEXO B

CEA

Universidade Católica Portuguesa

Quadro 3 - Actividade de construção de embarcações de recreio em Portugal, por distritos - 2006

Distritos	Empresas (nº)	Volume de negócios (milhares €)	Emprego (nº)	Remunerações (milhares €)
Aveiro	13	2 142	67	847
Lisboa	11	1 813	60	594
Viana do Castelo	5	31 436	232	4 111
Leiria	4	515	18	217
Porto e Braga	6	16	5	9
Setúbal, Portalegre, Faro e Açores	16	1085	48	370
Total	55	37 007	429	6 147

Fonte: CEA-UCP, Inquérito às actividades relacionadas com a náutica de recreio em Portugal, 2007

ANEXO C

CEA*Universidade Católica Portuguesa***Quadro 6 - Actividades de comércio de embarcações de recreio* e de motores em Portugal - 2006**

	Volume de negócios (milhares €)	Emprego (nº)	Remunerações (milhares €)
Com base nas estatísticas de comércio externo e nas estimativas de produção CEA-UCP	105 574	377	8 456
Com base nas respostas ao inquérito e informação de negócios de fontes específicas	112 742	411	8 897

Fontes: CEA-UCP, Inquérito às actividades relacionadas com a náutica de recreio em Portugal, 2007; Eurostat, base de dados do comércio externo.

Nota:

* Inclui as exportações.

ANEXO D

CEA*Universidade Católica Portuguesa***Quadro 7 - Actividades de comércio de embarcações de recreio e de motores em Portugal, por distritos - 2006**

Distritos	Empresas (nº)	Volume de negócios (milhares €)	Emprego (nº)	Remunerações (milhares €)
Faro	19	34 896	95	2 708
Lisboa	18	27 078	97	2 248
Setúbal	10	9 336	43	752
Aveiro	5	552	6	126
Porto	5	4 592	20	560
Braga, Coimbra e Leiria	4	4 322	12	506
Viana do Castelo	3	1 326	18	281
Não regionalizável	45	30 640	120	1 716
Não disponível	255	-	-	-
Total	364	112 742	411	8 897

Fonte: CEA-UCP, Inquérito às actividades relacionadas com a náutica de recreio em Portugal, 2007

ANEXO E

CEA

Universidade Católica Portuguesa

Quadro 10-A - Portugal - Comércio externo de embarcações de recreio, por tipo de embarcação, 1995 a 2006

Ano	Exportações (milhares €)					Importações (milhares €)				
	Veleiros	Motor interior	Motor fora borda	Semi-rígidos	Total	Veleiros	Motor interior	Motor fora borda	Semi-rígidos	Total
1995	132	174	730	76	1 112	739	12 338	2 771	550	16 397
1996	28	566	1 179	1 870	3 643	1 612	7 950	1 148	1 369	12 079
1997	35	149	2 063	2 158	4 405	6 421	8 693	1 848	1 551	18 513
1998	96	356	2 627	2 755	5 833	2 863	11 444	3 828	673	18 807
1999	80	112	3 618	3 063	6 874	1 064	15 373	5 404	1 049	22 890
2000	277	147	5 185	5 345	10 955	2 998	15 395	6 207	1 401	26 001
2001	22	150	7 073	6 888	14 133	4 529	14 705	7 671	1 093	27 997
2002	38	566	7 633	6 418	14 655	5 221	14 176	6 738	1 154	27 289
2003	88	1 083	9 392	9 603	20 165	2 860	10 463	9 099	1 548	23 970
2004	216	23 441	13 846	11 293	48 796	3 669	8 620	8 660	1 412	22 362
2005	3 205	22 452	2 188	10 105	37 950	3 632	16 640	5 097	1 017	26 386
2006	3 315	31 282	4 468	9 545	48 610	4 583	27 119	4 032	827	36 562

Fonte: Eurostat

ANEXO F

CEA

Universidade Católica Portuguesa

Quadro 12 - Média das taxas anuais de variação das exportações de embarcações de recreio, em Portugal e na UE 15, por tipo de embarcação

Ano	Portugal					UE 15				
	Veleiros	Motor interior	Motor fora borda	Semi-rígidos	Total	Veleiros	Motor interior	Motor fora borda	Semi-rígidos	Total
1996-2001	43%	43%	47%	419%	65%	18%	22%	22%	11%	20%
2002-2006	348%	494%	20%	9%	38%	5%	4%	3%	4%	4%

Fonte: Eurostat

Quadro 13 - Média das taxas anuais de variação das importações de embarcações de recreio, em Portugal e na UE 15, por tipo de embarcação

Ano	Portugal					UE 15				
	Veleiros	Motor interior	Motor fora borda	Semi-rígidos	Total	Veleiros	Motor interior	Motor fora borda	Semi-rígidos	Total
1996-2001	89%	6%	32%	29%	12%	21%	20%	16%	16%	19%
2002-2006	5%	22%	-9%	-3%	7%	8%	6%	9%	12%	7%

Fonte: Eurostat

ANEXO G

CEA

Universidade Católica Portuguesa

Quadro 15 - Marinas Oceânicas em Portugal, por regiões NUTS II - 2006

Região NUTS II	Marinas oceânicas (nº)	Postos amarração (nº)	Lugares de estaciona- mento a seco (nº)	Rampas lançamento (nº)	Receitas* (milhares €)	Emprego (nº)	Remunerações (milhares €)
Norte	4	1 138	50	4	874	31	391
Centro	5	774	386	5	657	12	175
Lisboa	9	2 692	300	6	8 590	73	919
Alentejo e Algarve	10	4 003	451	8	11 878	147	1 920
R.A. Açores	5	1 026	85	6	685	29	394
R.A. Madeira	5	1 260	75	4	1 002	42	518
Total	38	10 893	1 347	33	23 687	334	4 317

Fontes: Directório Marinas e Náutica de recreio 2006-2007, editado por Albano T. do Carmo; CEA-UCP, Inquérito às actividades relacionadas com a náutica de recreio em Portugal, 2006 e 2007

Nota:

* Consideram-se as seguintes receitas: amarração de embarcações, estacionamento a seco de embarcações e venda de combustível.

ANEXO H

CEA

Universidade Católica Portuguesa

Quadro 20 - Estatísticas económicas básicas da náutica de recreio em Portugal - 2006

Actividades ligadas à náutica de recreio	Volumen de negócios (milhares €)	Consumos mínimos			Exportações de embarcações (milhares €)	Importações de embarcações e motores (milhares €)	VAB (milhares €)	Despesas (milhares €)	Emprego (nº)
		Importações (milhares €)	Necessaria (milhares €)	Total (milhares €)					
Construção de embarcações	37 007	10 504	7 982	18 487	31 930	-	18 520	6 147	429
Reparação e manutenção de embarcações*	41 659	18 799	2 031	20 830	-	-	20 830	14 801	1 071
Transporte de embarcações	1 927	0	1 064	1 064	-	-	863	889	43
Seguros de embarcações *	11 007	0	5 541	5 541	-	-	5 466	3 004	81
Comércio de embarcações **	97 639	0	11 856	11 856	-	41 154	14 060	8 485	374
Comércio de motores **	15 103	0	1 727	1 727	-	11 187	2 048	412	37
Marinas (amarração, estacionamento a seco e combustível)	23 056	0	6 824	6 824	-	-	16 233	4 317	334
Total	227 398	29 303	37 025	66 328	31 930	52 341	78 026	37 854	2 369

Notas:

* Admitiu-se como cenário base um parque de 56 110 embarcações.

** O VAB do sector "comércio" é obtido a partir da produção. A produção corresponde à intermediação comercial.

A náutica de recreio é aqui definida como: produção e comércio de embarcações, manutenção e reparação, comércio de motores, serviços de amarração e de venda de combustível prestados nas marinas; seguros das embarcações; transporte das embarcações vendidas.

ANEXO I

CEA

Universidade Católica Portuguesa

Quadro 21 - Valores agregados da náutica de recreio incluindo o seu efeito multiplicador na economia portuguesa - 2006*

(valores monetários a preços correntes de 2006; emprego em milhares de indivíduos)

Efeitos nos seguintes agregados económicos:	Cenários quanto ao parque de embarcações de recreio existente em Portugal:		
	55 110 (cenário base)	40 945	51 882
Produção (milhões €)	330,3	293,0	324,3
VAB (milhões €)	161,2	143,3	158,3
Remunerações (milhões €)	78,6	68,2	77,0
Importações (milhões €)			
Totais	142,1	135,9	141,1
De consumos intermédios	46,0	44,1	45,7
De consumos finais	96,1	91,8	95,4
Produto Interno Bruto (milhões €)	217,1	193,5	213,3
Emprego (milhares de indivíduos)	5,5	4,7	5,4

Notas:

* Os valores neste quadro correspondem aos valores constantes do quadro "Estatísticas económicas básicas" adicionados do efeito multiplicador da náutica na economia portuguesa.

A náutica de recreio é aqui definida como: produção e comércio de embarcações, manutenção e reparação, comércio de motores, serviços de amarração e de venda de combustível prestados nas marinas; seguros das embarcações; transporte das embarcações vendidas.

ANEXO J

CEA*Universidade Católica Portuguesa***Quadro 22 - Valores agregados da náutica de recreio incluindo o seu efeito multiplicador na economia portuguesa, por tipo de efeito - 2006****(Parque de embarcações - cenário base = 56 110 embarcações)**

Tipo de efeito	VAB	Emprego
	Preços correntes de 2006	
	€ milhões	milhares de indivíduos
Efeito total	161,2	5,5
Efeito directo	78,0	2,4
Efeito indirecto tipo I	31,1	1,1
Efeito indirecto tipo II	52,1	2,1

Notas:

Efeito directo - VAB e emprego internos resultantes da produção nos sectores da náutica de recreio considerados necessária para satisfazer a procura final exercida pela náutica de recreio. Corresponde ao valor constante do quadro "Estatísticas económicas básicas".

Efeito indirecto tipo I - VAB e emprego adicionais resultantes do efeito multiplicador sobre as actividades económicas, concretizado através do fornecimento de consumos intermédios à náutica de recreio e ao resto da economia.

Efeito indirecto tipo II - VAB e emprego adicionais resultantes do efeito multiplicador sobre as actividades económicas determinado pelo acréscimo de rendimento final das famílias.

Efeito total - soma dos efeitos directo, indirecto tipo I e indirecto tipo II. Corresponde ao VAB e emprego internos resultantes de toda a produção necessária para satisfazer a procura final e toda a procura intermédia originada pela náutica de recreio.

A náutica de recreio é aqui definida como: produção e comércio de embarcações; manutenção e reparação, comércio de motores, serviços de amarração e de venda de combustível prestados nas marinas; seguros das embarcações; transporte das embarcações vendidas.

ANEXO K

CEA

Universidade Católica Portuguesa

Quadro 23 - Peso da náutica de recreio na economia portuguesa - 2006

(Parque de embarcações - cenário base = 56 110 embarcações)

	Efeito directo *	Efeito total (inclui o efeito multiplicador da náutica de recreio na economia portuguesa)
Exportações de mercadorias	0,07%	-
Importações de mercadorias	0,09%	0,24%
Emprego	0,05%	0,11%
VAB	0,06%	0,12%
PIB	-	0,14%

Notas:

* Estes valores correspondem aos valores constantes do quadro "Estatísticas económicas básicas".

A náutica de recreio é aqui definida como: produção e comércio de embarcações, manutenção e reparação, comércio de motores, serviços de amarração e de venda de combustível prestados nas marinas; seguros das embarcações; transporte das embarcações vendidas.

OS MARINHEIROS NA PRESIDÊNCIA DA SOCIEDADE DE GEOGRAFIA DE LISBOA

Comunicação apresentada pelo professor
Luís Aires-Barros, em 7 de Dezembro

Dos vinte e dois presidentes que a Sociedade de Geografia de Lisboa já teve nos seus 135 anos de existência, um razoável número deles foram Oficiais Superiores da Armada Portuguesa.

Vamos referir os seus nomes e fazer breve comentário sobre as suas vidas e actividades na condução dos destinos da Sociedade de Geografia de Lisboa.

Procuraremos salientar como no decorrer dos anos da sua existência, a Sociedade de Geografia de Lisboa tem tido a felicidade de poder contar com o contributo de personalidades de eleição da nossa Armada para a servirem.

Foram oito os prestigiosos Oficiais da Armada Portuguesa que ocuparam a presidência da Sociedade de Geografia de Lisboa. Muitos mais a serviram na sua Direcção e inclusivamente no importante posto de Secretário-Geral.

Os marinheiros a que vamos dedicar algumas linhas, procurando salientar as extraordinárias facetas que fazem deles todos homens de eleição, foram o Almirante Pereira Sampaio, presidente entre 1891 e 1893; o Almirante Ferreira do Amaral, presidente entre 1894 e 1908, sendo a presidência mais longa da Sociedade de Geografia de Lisboa exercida pela mesma pessoa; o Almirante Almeida d'Eça, presidente entre 1922 e 1924; o Almirante Azevedo Coutinho presidente entre 1940 e 1944; o Almirante Fernando Fonseca, presidente entre 1975 e 1978; o Almirante Barahona Fernandes, presidente de 1978 a 1983; o Comandante Serra Brandão, presidente de 1983 a 1988 e, por fim, o Almirante Sousa Leitão que presidiu aos destinos da nossa Sociedade de 1988 a Janeiro de 2000 quando faleceu.

Começaremos com algumas notas sobre o Vice-Almirante António do Nascimento Pereira Sampaio. Nasceu em 1830, tendo falecido em 1899.

Assentou praça com 11 anos em 1842 como Aspirante a Guarda-Marinha e em 1894 foi promovido a Vice-Almirante, após 52 anos ao serviço da nossa Armada.

Exerceu, como militar, além de vários comandos, os cargos de Director da Coordaria Nacional e da Escola Naval e ainda de Vogal do Conselho do Almirantado e do Tribunal Superior de Guerra e Marinha.

No Ultramar português exerceu as importantes e altas funções de Secretário-Geral do Governo de Angola e Governador de Cabo Verde, bem como do Estado da Índia. Foi ainda Comandante da Estação Naval de Angola.

Foi também vogal do Conselho Superior do Comércio e Indústria.

Publicou vários artigos sobre questões ultramarinas.

Em publicações da Sociedade de Geografia de Lisboa, deve mencionar-se o Parecer que elaborou, em 1883, para a Comissão Africana sobre S. João Baptista de Ajudá.

Transcreve-se o essencial das suas sugestões pelo interesse histórico que têm.

“Hoje, que todas as rasões, e especialmente as de boa administração e economia, nos aconselham, a centralisar o mais possível o nosso dominio colonial, julgamos util e conveniente, aproveitar alguns pontos que tenhamos mais afastados, e que menos utilidade nos offereçam para que sirvam de base a quaesquer transacções que nos dêem vantagem em outros pontos onde tenhamos dominios mais extensos; fazermos o mesmo que os hollandezes e dinamarquezes praticaram com os seus estabelecimentos no golfo da Guiné, e n’este sentido opinariamos para que não abandonando o nosso dominio em Ajudá, o aproveitemos, para quando possível, julgarmos conveniente e effectuarmos qualquer transacção em troca, pela qual cedendo aquelle ponto, que para nós, actualmente, não tem valor algum e do qual não poderemos jámais tirar vantagens, tenhamos como compensação augmentar ou consolidar melhor o nosso dominio em outros pontos, onde tenhamos possessões mais centralisadas e que garantam n’um futuro mais ou menos afastado valiosos resultados pelos sacrificios que por ventura agora nos importem.”

O Almirante Pereira de Sampaio foi o autor da proposta para o estudo urgente referente à construção da linha-férrea de Luanda a Ambaca.

Para dar cumprimento a esta proposta foi elaborado um parecer da autoria de uma Comissão chefiada pelo Almirante Ferreira do Amaral que succedeu a Pereira Sampaio na presidência da Sociedade de Geografia de Lisboa.

Do preâmbulo deste parecer transcrevemos:

“A’ vossa comissão africana foi presente a proposta, em que o nosso benemérito consocio, o conselheiro Pereira de Sampaio, expõe, em conceituosas phrases, a necessidade de se representar ao governo de Sua Majestade, no sentido de se promover, pelos mais convenientes meios, a immediata e prompta construcção d’uma linha ferrea, que seguindo de Luanda a Ambaca, seja a orientação futura do desenvolvimento das forças vivas da provincia d’Angola, e a solução pratica do problema, que ha-de completar a futura prosperidade da provincia, fazendo com que os productos da riquissima região, que constitue o sertão do districto de Luanda, possam chegar aos portos do litoral, accessiveis à navegação europêa, e derivando por este unico meio effcaz, a corrente, que por ventura os arraste, para os portos francos da nossa costa, onde não é directa a dominação portugueza, e onde não tem sido ultimamente exercida a soberania de facto.

Diz mais o illustre proponente, como prefeito conhecedor das condições da existência economica e social das nossas colonias, que às vias ferreas, e só a estas, poderão ellas de futuro dever a sua prosperidade e desenvolvimento, visto como só ellas permittirão, que o commercio se exerça desassombradamente, e que se alterem as circumstancias de vida social nas povoações sertanejas, criando nos indigenas o amor do trabalho, complemento essencial da lei que os libertou da condição servil, pensamento levantado e digno, que só por si basta para fazer honra aos exforços, que o realisarem, e à geração que vir a evangelisação pratica e desinteressada da doutrina liberal, tão notavelmente iniciada, pelo que se refere à abolição da escravatura, pelo estadista que, ao expirar d’um seculo, acaba de

receber o maior tributo de homenagem e reconhecimento, que à memória d'um homem illustre póde prestar a consciência d'um povo livre.”

Foi extraordinariamente importante, participada e intensa a discussão deste relatório na sessão de 20 de Junho de 1882. Nomes famosos participaram nesta discussão desde Rafael Gorjão a Neves Ferreira, Ernesto de Vasconcelos, Ferreira do Amaral e Pereira Sampaio entre outros.

Duas linhas principais se salientaram na discussão. Aquela que foi intensamente defendida pelo Eng. Rafael Gorjão que dirigiu os Serviços de Obras Públicas em Angola, e que propugnava por uma solução mixta na ligação em estudo. Propunha Rafael Gorjão a linha mista, utilizando o rio Quanza até ao Dondo e construindo apenas uma ramal de caminho de ferro do Dondo a Ambaca.

A outra linha de pensamento que era apresentada no Relatório Ferreira do Amaral defendia a ligação integral, por caminho-de-ferro, entre Luanda e Ambaca.

Dos relatos que conhecemos desta tão interessante quando apaixonada discussão verifica-se que Pereira Sampaio, para além de ser o autor da proposta para o estudo em análise o que decorria do conhecimento que tinha de Angola onde permanecera largo tempo, tinha ideias claras sobre as decisões a tomar.

Dizem os relatos da sessão a que estamos aludindo que Pereira Sampaio falou largamente defendendo o Parecer. Referiu-se à falta de estudos, às más condições da Barra do rio Quanza e defendeu com argumentação não apenas técnica, mas também económica, a construção do caminho de ferro com traçado directo de Luanda a Ambaca pelo vale do Bengo. Salientou a fertilidade dos terrenos deste vale e as facilidades de mão de obra para a construção da linha férrea prevista.

Salienta as más condições de navegabilidade do rio Quanza, bem como a enorme dificuldade em fazer transportar para o Dondo o material necessário para a construção do ramal até Ambaca.

É nesta mesma sessão que surge a ideia de que a ligação férrea devia prolongar-se até Malange.

Este assunto voltou a outras reuniões. É na sessão de 10 de Julho que Elvino de Brito propõe uma alternativa à proposta do Relatório Ferreira do Amaral, ou seja uma linha férrea que se destinasse a Malange e a Cassange, com ramais para Ambaca e outros pontos.

Serve a curta descrição sobre a questão do caminho-de-ferro de Ambaca para ilustrar como a Sociedade de Geografia de Lisboa participou activamente no estudo e na elaboração de propostas para os territórios ultramarinos.

O Almirante Pereira Sampaio foi ainda Ajudante-de-Campo honorário d'El-Rei D. Carlos e era agraciado com as Ordens de Aviz e de Cristo.

O Almirante Francisco Joaquim Ferreira do Amaral presidiu aos destinos da nossa Sociedade durante 14 anos. Até hoje foi a presidência mais longa que tivemos.

Nasceu em Lisboa em 11 de Junho de 1844, tendo ficado órfão aos seis anos por morte de seu pai, morto, pelos chineses, quando Governador de Macau.

Alistou-se na Marinha muito novo, tendo sido promovido a guarda-marinha em 1862.

Não resisto a citar aqui a notícia que a publicação *Ocidente*, em 1882 no seu vol. V, nº 132, na página 187, dava do então “novo governador-geral de Angola”. Diz a determinada altura: “Aos 12 anos Ferreira do Amaral assentou praça na marinha aos 13 concluiu os seus preparativos, e teve de esperar um anno, com todas as suas habilitações literarias já completas para que a idade lhe permittisse matricular-se na escola polytechnica.

Em 29 de Setembro de 1855 foi feito aspirante, em 1861, terminou o curso, em 28 de janeiro 1862, foi promovido a guarda marinha, em agosto do mesmo anno a tenente graduado, em 17 de fevereiro de 1864 a segundo tenente effectivo, e em 28 de julho de 1874 a 1º tenente.

Durante este tempo, e nos diferentes postos que foi subindo, Amaral embarcou 19 vezes, exercendo a bordo cargos importantes, como por exemplo, o de commandante da estação naval da China, immediato da corveta *Mindello* e da fragata *D. Fernando*, onde foi instructor d’artilheria, e finalmente comandante da corveta *Duque de Palmella*, logar que exercia quando foi agora chamado para o governo geral de Angola.

Na sua vida de marinheiro, Ferreira do Amaral tem uma expedição arriscada, e que cobriu o seu nome de gloria, a expedição de guerra á África Oriental, comandando o vapôr Tete, e entrou em tres combates navaes, um no rio Inhamalungo, e dois no Zaire, nos quaes deu provas de grande bravura e de heroico sangue frio.”

Além de brilhante official de Marinha, foi governador de Mocâmedes em 1878, de S. Tomé e Príncipe em 1879, de Angola em 1882, do Estado da Índia em 1886, foi ainda deputado, ministro e presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa.

Foi nomeado Governador-geral de Angola pelo ministro Fontes Pereira de Melo, permanecendo neste lugar até 1886. Durante o seu governo Hermenegildo Capelo e Roberto Ivens partem, a 6 de Janeiro de 1884, para a viagem de travessia de Africa. Aliás durante a vigência do seu governo angolano, acentuam-se as cobiças internacionais sobre Angola. Nesta altura realizou-se a famosa Conferência de Berlim onde aquelas cobiças ainda se ampliaram. Ferreira do Amaral respondeu a tais cobiças governando de modo clarividente e promovendo o progresso de Angola.

Em 1886 foi nomeado Governador-geral do Estado da India onde permanece apenas escasso meio ano, pois regressa a Lisboa por motivos pessoais relacionados com o falecimento de sua mulher.

Após uma longa carreira administrativa pelos territórios ultramarinos, após ter exercido o comando militar de vários navios como o *Adamastor* e o *D. Carlos*, regressa a Lisboa onde tem ainda uma relevante vida política sendo Deputado Regenerador.

Em 1892 no governo de Dias Ferreira foi nomeado Ministro da Marinha e geriu interinamente a pasta dos Estrangeiros. Em 1893 é feito Par do Reino, fazendo parte da Junta Geral das Missões Ultramarinas, do Instituto Ultramarino e do Instituto de Socorros a Naufragos. Foi encarregue pelo rei D. Manuel II de presidir ao seu primeiro governo, após o regicídio.

Sendo Presidente Honorário da Sociedade de Geografia de Lisboa, foi por esta, incumbido de ir a Londres fazer a entrega ao Rei Eduardo VII da Medalha de Honra e do Diploma Honorário daquela Sociedade.

Foi durante a sua presidência da Sociedade de Geografia de Lisboa que se organizaram e realizaram as Comemorações do IV^o Centenário da viagem de Vasco da Gama à Índia.

Possuía a Grã-Cruz da Torre e Espada de Valor, Lealdade e Mérito.

Merece referência especial o seu governo de Angola, de 1882 a 1886 em período crucial para a política ultramarina portuguesa e para aquele território de modo particular.

Durante o seu governo, medidas importantíssimas foram tomadas, umas promovidas directamente por sua acção, outras dimanadas do Ministério das Colónias, onde Pinheiro Chagas procurava despertar Angola do letargo em que vivia e às quais Ferreira do Amaral deu sincera e leal execução. Distinguem-se particularmente entre êstes empreendimentos os que dizem respeito à travessia do Continente Africano e à colonização do Sul de Angola. Efectivamente, a 6-1-1884, partiram de Lisboa, com o intuito de realizarem a travessia da África, os exploradores Capêlo e Ivens. Tendo partido de Mossâmedes, chegaram a Tete em meados de 1885. Ainda êsse mesmo ano se assinou pela instalação de uma colónia madeirense no planalto da Huíla, a qual tinha em vista contrabalançar a influência da colónia «boer» que se havia instalado na Humpata. Igualmente se realiza a expedição à Lunda, do major Henrique de Carvalho, a fim de estabelecer relações com o Muatiânvua e estudar as condições económicas dos territórios a Leste de Malange, fundando aí missões civilizadoras e comerciais. As regiões do Cassai e do Cuango achavam-se nessa altura seriamente ameaçadas por pretensões estrangeiras e eram frequentadas por expedições aparentemente científicas (Pogge, Otto, Schut, Mechow, Buchner e Wissmann), quase tôdas enviadas pela Sociedade de Geografia de Berlim, em entendimento com a Associação Internacional do Congo. Com êstes factos devem ser ligadas a reocupação de Cacongo, Massabi e Santo António-do-Zaire e depois a criação do distrito do Congo (lei de 18-VII-1885). As tentativas de colonização do Sul foram coroadas de resultados animadores, fundando-se as colónias da Humpata, Sá-da-Bandeira (Lubango) e Chibia. Para evitar à colonização as influências desorganizadoras dos elementos penais de que até aí quase exclusivamente se lançara mão, foi proibido o envio de degredados para o distrito de Mossâmedes (portaria de 12-V-1884). O maior acontecimento, porém, verificado durante o govêrno de Ferreira do Amaral, foi a reunião da Conferência de Berlim (1885), tendo a Inglaterra, por pressão da Alemanha, deixado de ratificar o tratado que conosco havia celebrado. As nossas aspirações de domínio sobre a bacia do Zaire foram ali fortemente contrariadas, sob pretexto de não termos nessa região uma ocupação efectiva. Por isso ao Estado Livre do Congo foram atribuídos os vastos territórios ao Norte do Zaire, onde ainda nos ficava o enclave de Cabinda. A situação era muito difícil: a Leste de Angola, o Estado Livre do Congo pretendia alastrar-se à nossa custa; e ao Sul, a Alemanha, que ocupara a Angra-Pequena, procurava talhar os seus domínios africanos estendendo-se para Norte, também sobre os nossos territórios. A expedição de Artur de Paiva ao Cubango (1885) teve como objectivo fixar postos militares nas regiões de Leste. Apesar de tôdas estas dificuldades e preocupações, Ferreira do Amaral, cujo govêrno foi um modelo de inteligência, bom-senso, firmeza e patriotismo, pôde arrojar-se a importantes empreendimentos, tais como a construção da ponte sobre

o Lucala, do caminho de ferro de Ambaca, da ponte metálica sôbre o Catumbela, da instalação da colónia penal agrícola «Rebêlo da Silva» em Caconda, do estabelecimento de uma carreira de navegação entre os portos do distrito do Congo, da reforma dos serviços telégrafo-postais e ainda da reorganização militar de Angola. A exposição provincial, agrícola e industrial em Luanda, como ensaio para a nossa representação na Exposição de Antuérpia, foi um acontecimento notável na vida da Colónia.

Vicente Maria de Moura Coutinho de Almeida de Eça, Vice-Almirante, escritor e professor da Escola Naval, foi uma personagem notável da intelectualidade portuguesa da segunda metade do século XIX e primeiras décadas do século XX. Foi o décimo Presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa, entre 1922 e 1924.

Nasceu no Porto em 15 de Agosto de 1852, tendo falecido em Lisboa em dez de Novembro de 1929.

A sua carreira como militar transcorreu entre 1873, quando foi promovido a Guarda-Marinha e 1917 quando atinge o alto posto de Vice-Almirante.

Foi durante longos anos professor da Escola Naval. Com efeito, mediante concurso foi nomeado em 1885 lente da quinta cadeira da Escola Naval – Direito Internacional Público Marítimo e História Marítima. Continuou a ocupar este cargo mesmo depois de atingir o limite de idade, por meio de uma lei especial que permitiu que continuasse na regência daquela cadeira, depois de passar à Reserva. Exerceu aquelas funções durante quarenta e quatro anos. Consagrou, pois, boa parte da sua vida a assuntos pedagógicos. Foi ainda Director da Escola Superior Colonial, então sediada na Sociedade de Geografia de Lisboa.

Cumprir aqui o que sobre o Almirante Almeida d'Eça escreveu o Comandante Quelhas Lima na Oração de homenagem à sua memória proferida no centenário do seu nascimento, na Sociedade de Geografia de Lisboa, em 18 de Dezembro de 1952. Diz Quelhas Lima “É vasta, fecunda, brilhante e muito responsável a sua biografia durante os 50 anos em que com infatigável actividade serve a Marinha de Guerra que tão apaixonadamente amou e tão magnificamente serviu.

O carácter multiforme das comissões de serviço que desempenhou, o brilho e mérito com que as exerceu, os louvores e distinções que tão justa e rigorosamente soube merecer, demonstram de *per si* uma universalidade de aptidões reveladoras de excepcionais faculdades de inteligência, estudo e saber.

Embora seja dominadora a sua vocação para a ciência do Direito, consagra-se como historiador e outros temas humanos, revelando-se, outrossim como apurado técnico em questões relacionadas com a economia do mar, essencialmente as pescas nas águas territoriais, tendo prestado neste sector os mais relevantes serviços e cujos trabalhos ainda hoje se distinguem por inegável valia e o mais destacado interesse”.

Foi membro do parlamento durante a Monarquia.

Foi sócio efectivo e vice-presidente da Academia das Ciências de Lisboa e também vice-presidente e presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa.

Dedicou alguma atenção a estudos de Arqueologia naval. Fez parte da Comissão das Pescarias tendo tido participação relevante nos trabalhos para um tratado com a Espanha sobre assuntos de pesca.

Possuía, entre outras condecorações, a Grã-Cruz da Ordem de Aviz e a Comenda de S. Tiago, bem como várias condecorações estrangeiras.

Como se dizia na altura, foi polígrafo de invulgar cultura, é vasta a sua bibliografia, para além de inúmeros artigos publicados em revistas e jornais.

De entre as suas publicações merecem relevo especial, as seguintes:

Abalroamento no mar; Portugal e Brasil; O Infante D. Henrique e a arte de navegar dos portugueses; O Niassa Português; A obra científica do Visconde Santarém; O Almirante da Índia; Contos com cor; Luís de Camões marinheiro; O Oficial de marinha; As lanchas-canhoeirinhas nas recentes operações de Lourenço Marques; Considerações gerais sobre História Colonial; Política marítima de Portugal na História; Normas económicas da colonização portuguesa;

Prefaciou ainda as “Cartas do Japão” de Wenceslaude Morais.

Proferiu o discurso congratulatório aos aviadores portugueses Gago Coutinho e Sacadura Cabral, em 1922, após a sua memorável travessia aérea do Atlântico Sul.

João António Azevedo Coutinho Fragoso de Sequeira, nasceu em Alter do Chão em 13 de Fevereiro de 1865, assentando praça no Exército (em Cavalaria) aos 15 anos, donde foi transferido para a Armada.

Guarda-marinha aos 17 anos, aos 20 comandava, em Moçambique, a primeira expedição contra régulos insubmissos.

Em 1886 e 1887, tomou parte nas expedições às terras de In-fusse e Mongiquale. Em 1888, comandou a lancha-canhoeira *Cherim* e deve-se-lhe a ocupação de Chilomo. Nomeado em 1889 governador militar do Chire, dirigiu a campanha que pôs fim à rebelião dos Macololos. No ano seguinte, a tal ponto se ilustrou na campanha de M’lolo que foi declarado pelas Cortes, *Benemérito da Pátria* e o próprio Rei D. Carlos I lhe fez a oferta pessoal das insígnias da Torre e Espada. Tinha então 25 anos.

Toma parte na campanha dos Namarrais, sob o comando de Mousinho de Albuquerque (1896 e 1897). Em 1902, já governador da Zambézia, dirigiu nova campanha no Barué, ao longo de dois meses, em que as tropas percorreram 3000 km, conseguindo a pacificação completa da região. Nos anos de 1905-1906, desempenhou o cargo de governador-geral de Moçambique.

Regressado ao reino exerce sucessivamente os cargos de vogal da Junta Consultiva do Ultramar e da Comissão de Cartografia. É Governador Civil de Lisboa em 1908 e Ministro da Marinha e do Ultramar entre dezembro de 1909 e Junho de 1910.

Em 25 de Novembro de 1910 reformou-se no posto de Capitão-de-fragata.

Foi Azevedo Coutinho um militar bravo e um político tão esclarecido quanto destemido.

Era pessoa querida do rei D. Carlos que se lhe referia amigavelmente como “o João Coutinho”. Foi lugar-tenente de D. Manuel II e, após a morte deste, de D. Duarte Nuno, Duque de Bragança.

Pela sua extraordinária coragem, como pela sua alta consciência patriótica, tornou-se figura lendária nos então território ultramarinos em Africa. Mousinho de Albuquerque que foi Comissário Régio de Moçambique, refere-se, no seu livro “Moçambique”, a Azevedo Coutinho dizendo: “o grande prestígio pessoal (...) a sua justificada reputação

de valente, generoso e justiceiro, a atenção que prestava às questões indígenas, bem como os conhecimentos que tinha dos usos e costumes dos povos que governava, fizeram que conseguisse e houvesse ordem em muitos pontos (...).”

Azevedo Coutinho foi companheiro de Serpa Pinto que o admirava e tinha por ele grande estima, escrevendo: “Se todos os oficiais que então tive a honra de comandar foram dignos de elogio, nenhum se igualou ao tenente João Coutinho em bravura e coragem”.

Em 1906 foi Azevedo Coutinho nomeado Governador-geral de Moçambique. A sua acção governativa foi bastante apreciada, quer no país, quer no estrangeiro. Foi assim visitado pelo Alto-Comissário da África do Sul, Lord Milner e pelo Governador do Estado do Natal, Sir Arthur Lanley, bem como pelo Duque de Connaught irmão do rei de Inglaterra Eduardo VII.

Monárquico convicto, Azevedo Coutinho para não jurar fidelidade às novas instituições, requereu a reforma e exilou-se.

A 22 de Janeiro de 1919 chefiou com Aires de Ornelas, a tentativa, em Lisboa, de restauração da Monarquia – efectuada, no Porto a 19, por Henrique de Paiva Couceiro.

Em Março de 1942 a Assembleia Nacional aprovou por unanimidade uma proposta de lei que visava conceder a título honorário a patente de Vice-Almirante ao ex-oficial da Armada João de Azevedo Coutinho.

Publicou Azevedo Coutinho algumas obras de referência de que se citam:

O combate de Macequece, em 1935, na Colecção “Pelo Império”, da Agência Geral das Colónias (nº 8 e 14”).

As duas conquistas de Angoche, também em 1935, publicado no nº 11 daquela Colecção.

Por fim deve citar-se as “Memórias de um velho marinheiro e soldado de Africa”, publicado em 1941.

Foi o 14º Presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa, entre 1940 e 1944, ano que falece com 79 anos. Teve uma vida cheia, doando-se aos seus ideais e à sua pátria que o declarou seu benemérito.

Era condecorado com as Grã-Cruzes da Torre e Espada e da Ordem do Império Colonial.

Entre 1944, ano da morte do Almirante João Azevedo Coutinho e 1974, decorreram trinta anos em que todos os presidentes da Sociedade de Geografia de Lisboa foram civis e professores universitários. Foram eles os Professores Manuel Moreira Júnior, António Mendes Correia, Rui Ulrich e Adriano Moreira.

Vicissitudes diversas a que não foi estranha a modificação política ocorrida no país em 1974 trouxe à Sociedade de Geografia de Lisboa a participação, a nível da sua cúpula, de um grupo notável de oficiais da nossa Armada. É assim que no último quartel do século XX, entre 1975 e Janeiro do ano 2000, a Sociedade de Geografia de Lisboa é presidida ininterruptamente por quatro marinheiros.

Tal como para os quatro marinheiros a que nos referimos anteriormente: Pereira Sampaio, Ferreira do Amaral, Almeida de Eça e Azevedo Coutinho, vamos agora apre-

sentar algumas notas sobre Fernando Fonseca, Barahona Fernandes, Serra Brandão e Sousa Leitão.

Fernando Simões Coelho da Fonseca, nasceu a 13 de Fevereiro de 1926. Fez a sua carreira na nossa Armada onde ingressa em 1944 e atinge a patente de Vice-Almirante em Janeiro de 1983.

Percorre um longo caminho de formação escolar, técnica e científica no país desde a Faculdade de Ciências, pelo Curso da Marinha da Escola Naval ao Curso Geral Naval do Instituto Superior Naval de Guerra até ao estrangeiro com o Curso de “Información y Seguridad” do Curso de Estado-Maior da Escuela de Guerra Naval de Madrid e ao “Top Management Seminar” leccionado pelo “U.S. Army Logistics Management Center”.

São diversas as Comissões e Cargos que exerce em vários navios da Força Naval da Metrópole, nos Avisos “*João de Lisboa*” e “*Afonso de Albuquerque*”, bem como no navio-hidrográfico “*Almirante Lacerda*”.

Foi chefe de gabinete do Governador-Geral do Estado da Índia. Oficial do Estado-Maior da Armada, também exerceu funções no domínio da hidrografia em Moçambique. Com efeito foi Oficial e depois Chefe de Brigada de Terra e por fim Chefe da Missão Hidrográfica de Moçambique.

Foi professor do Instituto Superior Naval de Guerra, vogal do Conselho Superior de Disciplina da Armada e ainda Vogal do Conselho Superior da Armada.

Tem particular interesse a lição inaugural do ano lectivo de 1973/74 que proferiu no Instituto Superior Naval de Guerra, depois publicada no Boletim da SGL, sobre “A geopolítica e o mar”. Analisa o valor do mar como via de comunicação, como área de manobra de forças e como fonte de recursos naturais. Numa das suas conclusões refere que “o desenvolvimento costeiro e a exploração económica, tanto do mar territorial, como da plataforma continental, são factores geopolíticos que valorizam os países com uma frente, marítima favorável”. E acrescenta: “a exploração dos recursos de água e do fundo dos oceanos corresponde a dar à Humanidade um acréscimo de espaço vital. E prossegue: “dessa exploração poderão vir a beneficiar todos os povos (...) abrindo-se um novo campo à cooperação pacífica internacional”. Não deixa de ser uma visão premonitória!

Integrou vários grupos de trabalho inter-ramos para a reestruturação das Forças Armadas nacionais. Foi Chefe da Divisão de Logística do Estado-Maior general das Forças Armadas.

No âmbito das relações com a NATO foi representante português no “Board of Directors” da NATO Maintenance and Supply Organization – NAMSOC e Vice-Presidente da COMIN (Comissão de Infraestruturas NATO).

De referir que também foi professor do Instituto de Altos Estudos Militares, do Instituto da Força Aérea e Assessor do Instituto de Defesa Nacional.

Presidiu, ainda à Comissão Interministerial para o Estudo do Aproveitamento do Leito do Mar (CEALM).

Para além deste longo e relevante curriculum militar o Almirante Fernando Fonseca presidiu à Sociedade de Geografia de Lisboa de 1975 a 1978, em período em que foi fun-

damental a sua acção calma e firme, paciente, mas clarividente para conduzir os destinos desta instituição que comemorou o seu centenário sob a sua égide.

Nesta mesma Sociedade colaborou intensamente nas Secções de Geografia Matemática e Cartografia, onde tive o privilégio de o conhecer. Desde aí tivemos, sempre, relações de grande cordialidade e estima mútua. Colaborou e presidiu à Secção de Geografia dos Oceanos e à Comissão de Relações Internacionais. Significa isto que o Almirante Fernando Fonseca dedicou muito do seu tempo e saber à Sociedade de Geografia de Lisboa, participando activamente em algumas das suas Secções e Comissões.

O seu espírito sempre atento ao que o rodeava levaram-no a ser Membro do Conselho Directivo do Instituto de Estudos Estratégicos Internacionais de Lisboa, bem como do International Institute for Strategic Studies de Londres. Foi ainda membro da Empresa da Revista Militar.

Ao Almirante Fernando Fonseca sucedeu na Presidência da Sociedade de Geografia de Lisboa, o Almirante Barahona Fernandes, que durante cinco anos (entre 1978 e 1983) dirigiu superiormente esta Sociedade.

José Augusto Barahona Fernandes nasceu em 22 de Maio de 1916 e faleceu em Lisboa a 1 de Abril de 2000.

Assentou praça em 1934. Em 1941 foi nomeado para integrar a Missão Hidrográfica de Moçambique, o que fez a bordo do navio hidrográfico “*Bérrio*”. Em 1949 concluiu o Curso de Engenheiro Hidrógrafo no “Coast and Geodetic Survey Institute” nos E.U.A.. De 1956 a 1961 comandou o navio hidrográfico “*Almirante Lacerda*” e chefiou a Missão Hidrográfica de Moçambique. Foi Director dos Serviços Geográficos e Cadastrais de Moçambique e Director da Escola Naval. Foi ainda Presidente da Comissão para o Estudo do Aproveitamento do Leito do Mar. Em 1974 foi promovido a Vice-Almirante, assumindo as funções de director-geral do Instituto Hidrográfico. Elaborou o “Manual da Hidrografia”, foi membro da Comissão Portuguesa para o “Decénio hidrológico internacional” e do Conselho Superior de Ciências e Tecnologia e vice-presidente do Conselho-Geral da Comissão Nacional da UNESCO.

Na Sociedade de Geografia de Lisboa foi sócio desde 1949, tendo sido vogal da Secção de Geodesia desde 1957, foi o primeiro presidente da Secção de Geografia dos Oceanos de 1976 a 1977. Em 1978 é eleito Presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa que dirige até 1983. Devem-se acções relevantes em vários ciclos de conferências tais como: “A exploração do espaço marítimo” em 1976, e “A exploração da Zona Económica Exclusiva Portuguesa”, em 1980.

Foi autor de vários trabalhos sobre geodesia, hidrografia e oceanografia dos quais se destacam: «Aplicações Geodésicas dos Sistemas Radar» (Conferência na Sociedade de Geografia em Fevereiro 1950), «As marés na Baía de Lourenço Marques» («Garcia de Orta», 1951), «As Barras do rio Zambeze» («Garcia de Orta»), «O regimen Hidrográfico do Porto da Beira» (Junta de Investigação do Ultramar, 1958), «A Expedição Oceonográfica do Oceano Índico» (Anais do Clube Militar Naval, 1960), «Aplicações geodésicas dos Satélites Artificiais» (Anais do Instituto Hidrográfico, 1969), «O levantamento hidrográfico de Macau» (Anais do Instituto Hidrográfico, 1967), Manual de Hidrografia, editado pelo Instituto Hidrográfico em 1967, obra única em Portugal.

Num bem estruturado estudo com o título “Portugal e os recursos do mar” apresentado à Conferência Internacional “Os Portugueses e o Mundo” realizado no Porto em 1985, diz o Almirante Barahona Fernandes que “dispõe Portugal de direitos especiais sobre uma parte importante do Atlântico Norte, com uma superfície cerca de 18 vezes superior à do Continente, Açores e Madeira. Esta nossa Zona Económica Exclusiva sugere por vezes uma espécie de novo império, cheio de promessas e riquezas inexploradas...” E a seguir pergunta: “mas será assim? Será a Zona Económica Exclusiva um manancial que nos garantirá a prosperidade do futuro?”

E quase a terminar a sua comunicação afirma com a autoridade que lhe assistia como estudioso das “coisas do mar” e cito: “A este esforço deve presidir uma sincera aptidão para a colaboração e formação de equipas multi e interdisciplinares, pois os problemas dos oceanos não se enquadram facilmente nas divisões sectoriais mais ou menos arbitráveis das ciências terrestres e exigem um tratamento sistémico e integrado”. E prossegue: “A investigação oceanológica, além de não se prestar a uma comparticipação sectorial, também não pode sofrer limitações territoriais; existem muitos fenómenos – desde a influência dos oceanos no clima à difusão da poluição – que não conhecem fronteiras impostas por áreas jurisdicionais e assumem um carácter de globalidade”.

O Almirante Barahona Fernandes era um espírito esclarecido e bom conhecedor dos nossos problemas da investigação e exploração do mar, até pelas várias e importantes funções que desempenhou neste domínio.

Cito, a terminar estas notas em homenagem ao Presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa que me convidou a integrar a Direcção desta Sociedade e depois a ser seu Vice-Presidente o trabalho “Perspectivas da investigação e exploração do mar”, publicado no Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa, em 1976.

Depois de apresentar um breve estado-da-arte quanto à exploração do mar conclui que “não pode Portugal alhear-se do Mar, que sempre foi uma vocação da nacionalidade e um dos elementos preponderantes para o fortalecimento da nossa independência” e ainda que “a investigação e exploração destes imensos espaços oceânicos (referia-se aos 300 000 km² da Zona Económica Exclusiva), que se nos oferecem na sua grandiosidade generosa e nos dirigem um apelo para novos empreendimentos, constituem um vasto campo de acção e um conjunto de oportunidades para criar riquezas que assegurem o futuro e garantam o bem estar do nosso Povo”.

Eduardo Henrique Serra Brandão nasceu em 27 de Fevereiro de 1922, em Lisboa. Foi Presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa de 1983 a 1988.

Trata-se de uma personalidade que ao lado de uma carreira brilhante na Marinha, possui uma não menos relevante actividade na vida civil como economista e gestor de empresas.

O seu currículo escolar é peculiar porque alterna a formação militar com a de economista e ainda a de jurista ligado aos problemas do mar. Com efeito entre 1939 e 1943 cursa a Escola Naval. De 1944 a 1949 frequenta o Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras onde se licencia. É um aluno laureado a quem é atribuído o prémio Zeferino de Oliveira destinado ao melhor aluno de Finanças em 1949.

Em 1955/56 prossegue estudos de pós-graduação na Escola de Economia e Ciências Políticas de Londres. Em 1960/61 fez o Curso Geral Naval de Guerra e em 1964/65 realiza trabalho de investigação avançada no Instituto de Estudos Jurídicos da Universidade de Londres, bem como no Palácio de Justiça Internacional da Haia e no Naval War College, de Newport.

São cerca de vinte e cinco anos de formação que nos dão um Homem a um tempo um militar, mas também um economista, mas ambos envolvidos em uma visão humanista da vida a que a sua cultura dava forma. Tive o privilégio de acompanhar a Presidência do Comandante Serra Brandão, como um dos seus Vice-Presidentes e pude admirar o seu trato cordial, aristocrático, mas firme e beneficiar do seu convívio de inexcedível riqueza cultural.

Não deixa de surpreender como Serra Brandão nos 26 anos que vão de 1939, quando entra para a Escola Naval até 1965 em que termina a sua formação escolar convencional, frequentando várias instituições nacionais e estrangeiras, cumpre pendularmente as suas actividades navais.

Assim, entre 1943 e 1945 é oficial de guarnição em vários navios; de 1945 a 1948 é instrutor na Escola de Alunos Marinheiros, em 1948 e 1949 é imediato nos navios patrulhas “*Flores*” e “*Santiago*”. De 1950 a 1954 é Encarregado da navegação do navio-escola “*Sagres*”.

Em 1954, no Estado-Maior Naval é ajudante do Major General da Armada. Durante quinze anos, de 1954 a 1969 ensina na Escola Naval, sendo entretanto comandante, em serviço de fiscalização da costa do caça-minas *Faial* (1957) e comandante, em manobras do draga-minas oceânico *S. Jorge* (1958) e ainda Adjunto da IIª Divisão no Estado Maior da Armada (1963 a 1969). É professor do Instituto Superior Naval de Guerra de 1956 a 1969.

Passa à Reserva em 1972, após servir a Armada portuguesa durante trinta e três anos.

Desde então até hoje, na vida civil, tem tido actividades polifacetadas. Com efeito tem sido consultor do Governo para assuntos de Direito Internacional Marítimo, bem como exercido intensa actividade económica-financeira.

Desta última actividade gostaria de referir que foi Presidente e Administrador-Delegado da Sociedade Comercial Ultramarina (1956/1966), Administrador - Delegado da Companhia de Moçambique (1959/1961), Consultor da Sociedade Central de Cervejas (1962/1964) e da Sociedade Nacional de Sabões (1965/1967). Foi Vice-Presidente da Companhia Mineira do Lobito de 1967 e 1974 e Presidente do Conselho Director da Câmara de Comércio e Indústria Luso-Alemã de 1970 a 1974. Em 1974 e 1975 foi Administrador da SOPONATA – Sociedade Portuguesa de Navios Tanques, mais tarde, de 1977 a 1979 foi Vice-Presidente e Presidente em exercício da TAP e a seguir Administrador da Siderurgia Nacional (1979 a 1980). De 1980 a 1992 foi Presidente da SECIL.

Se o currículo militar é invejável a despeito de ter interrompido esta actividade em 1972, seguiu-se-lhe actividade de gestor e administrador de empresas verdadeiramente notável.

Igualmente saliente é a actividade do Comandante Serra Brandão como professor, quer como estudioso e investigador.

De entre a sua actividade científica e literária e no que concerne a trabalhos pedagógicos são de referir as suas “Lições de Direito Internacional Marítimo” para a Escola Naval, bem como as de “Propedêutica jurídica”. Citarei ainda “Os espaços marítimos” trabalho apresentado no Instituto de Altos Estudos Militares (1964), bem como “O Direito do fundo do mar” trabalho publicado no Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa em 1976 e o estudo “A nova ordem dos oceanos” presente à Academia de Marinha em 1980.

O Comandante Serra Brandão participa em vários Congressos a que apresenta comunicações sobre problemas de defesa dos recursos biológicos do mar. Tem larga colaboração em revistas quer ligadas à problemática da Marinha (Anais da Marinha, Anais do Clube Militar Naval), quer ligadas à Economia e Finanças, quer ao Direito Internacional. Publica também com alguma constância no Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa.

Faceta interessante de Serra Brandão é a sua larga colaboração na imprensa diária e em seminários, tais como Jornal do Comércio, Diário de Lisboa, Diário de Notícias, O Primeiro de Janeiro, Comércio do Porto, O Jornal, Expresso. Do mesmo modo colabora em revistas como “Defesa Nacional” e “Geographica”. Toda esta actividade reparte-se por mais de uma trintena de anos.

Em paralelo com esta actividade, mais de divulgador em publicações para o grande público, há a realização de Conferências em diversas instituições quer militares, quer civis de que destaco o Instituto de Altos Estudos Militares, também da Força Aérea, Instituto Superior Naval de Guerra e ainda na Academia de Marinha e na Sociedade de Geografia de Lisboa.

São inúmeras as Comissões que integrou. Seria fastidioso mencioná-las todas aqui. Participou em várias Comissões do Ministério da Marinha, do Ministério dos Negócios Estrangeiros, do Ministério do Ultramar, da Defesa Nacional e da Agricultura e Pescas. Esta actividade permitiu ao Comandante Serra Brandão pôr em evidência a sua sólida formação técnico-científica em economia e finanças, bem como em direito internacional marítimo.

É longa a lista dos louvores recebidos, bem como as condecorações que possui. Deve salientar-se que é Comendador da Ordem Militar de Avis, bem como da Ordem de Isabel, a Católica de Espanha, possui a Grã-Cruz da Ordem de Mérito da Alemanha.

Além de ter sido Vice-Presidente e Presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa, é membro efectivo da Academia de Marinha, da American Society of International Law, do Centro de Estudos de Estatística Económica e da Associação Portuguesa de Direito Marítimo de que foi membro fundador. Entre 1986 e 1988 foi presidente da Comissão dos Descobrimentos.

A versatilidade do seu espírito e a profundidade da sua cultura científica e literária estão bem patentes na cerca de meia centena de trabalhos publicados. Estes artigos e estudos versam desde questões da marinha mercante, dos transportes aéreos a problemas de

jurisdição na plataforma continental e de águas jurisdicionais portuguesas, passando pelo estudo de “O Infante e a sua Obra” publicado no número especial de 1960 dos Anais do Clube Militar Naval. Ao lado de “A Arte de Comandar” há estudos sobre “Eças de Queiroz e a Política Naval do seu Tempo”. Interessam-nos também “A Poluição do mar pelos óleos.” Escreveu ainda sobre “O Almirante Teixeira da Mota” trabalho publicado no Boletim da Sociedade de Geografia, bem como sobre “As relações internacionais antes de Hugo Grotius.

Sem dúvida estamos perante um espírito polifacetado que tem servido a Nação de modo brilhante e que à Sociedade de Geografia de Lisboa dedicou e dedica um carinho e interesse especiais.

Brindou-nos o Comandante Serra Brandão, no ano 2000 com aquilo que designou por “História de uma vida de trabalho.” É uma autobiografia muito agradável de ler. Ilustra bem o comentário que o seu autor ouviu, um dia, à Rainha da Dinamarca quando a recebeu, em Portugal, como Presidente da SECIL.

Perguntou Serra Brandão à rainha, então com 80 anos, qual o segredo da sua juventude. Teve como resposta que, para uma pessoa se manter jovem são precisas duas coisas: ter sentido de humor e manter a curiosidade pelo mundo que nos rodeia.

O livro do Comandante Serra Brandão que nos ofereceu, nos seus 78 anos, é bem o exemplo de aplicação daquela regra. Ao fino humor das várias histórias, algumas pican-tes, que ilustram várias situações vividas pelo autor, pelo mundo, associa uma atenção vigilante à sociedade que o rodeia. Já este ano nos brindou com nova e aumentada ree-dição desta obra.

António Egídio de Sousa Leitão nasceu em Santarém a 19 de Setembro de 1926. Descendia, quer do lado paterno, quer materno, de famílias de militares que atingiram elevadas patentes, bem como de intelectuais, tendo sido seu pai cultor das matemáticas leccionando na Faculdade de Ciências de Coimbra e posteriormente no ensino secundá-rio, tendo sido reitor do Liceu de Santarém.

Foi Sousa Leitão sempre um aluno distinto, quer no percurso liceal, quer na Escola Naval. Frequentou, algumas cadeiras do Instituto Superior Técnico que com outras, de diferentes especialidades, lhe conferiram o título de Engenheiro Geógrafo.

Todos os cursos que frequentou fê-lo com raro brilhantismo, quer no país, quer no estrangeiro. Deve salientar-se que no “Electronics Officers Course”, frequentado nos Estados Unidos da América em conjunto com oficiais de dez nacionalidades diferentes, obteve a mais alta classificação (94,71% correspondente a 19 na escala de 0 a 20).

Ao serviço da Armada portuguesa fez várias e, por vezes, longas comissões no Oriente (Macau e Hong-Kong) e em Moçambique. Em 1962, com o posto de Capitão-Tenente assumiu o comando do navio hidrográfico “*Almirante Lacerda*” e a de chefe da Missão Hidrográfica. Significa isto que, ao lado das missões militares se salientou ainda em missões científicas no domínio da hidrografia.

Entre 1962 e 1967, em Moçambique, tomou parte e dirigiu numerosos traba-lhos científicos, nomeadamente a conclusão da geodesia da costa portuguesa do Lago Niassa e o levantamento hidrográfico das águas pertencentes a Portugal. Daqui resultou

a publicação de cinco folhas e planos de baías ou fundeadouros. Elaborou o “Roteiro da costa portuguesa do Lago Niassa”, ainda hoje considerado um trabalho modelar. Dirigiu e participou nos levantamentos hidrográficos de diversos portos moçambicanos como Inhambane, Quelimane, Chinde, António Enes, Lourenço Marques, etc..

Participou em quatro cruzeiros oceanográficos no Canal de Moçambique, integrados na Expedição Internacional do Oceano Índico, para os quais foi necessário adaptar o navio hidrográfico “*Almirante Lacerda*” a oceanográfico.

Deve mencionar-se a sua passagem pelo Instituto Hidrográfico onde desempenhou as funções de Director dos Serviços de Hidrografia de Navegação e de Oceanografia e de Director-Geral deste Instituto.

Dada a sua ponderação e conhecimento dos assuntos, entre 1974 e 1978 desempenhou lugares de relevo tais como: Representante do Ministério da Marinha, como delegado, junto da Comissão Técnica Luso-Espanhola para as obras da barra do rio Guadiana; membro do Conselho de Promoções da Armada e chefe da delegação que, no Mónaco, participou na XI Conferência Internacional Hidrográfica; Presidente da Delegação Portuguesa na Comissão Mista Luso-Alemã, da Comissão Portuguesa de Manutenção das Infra-estruturas NATO e da Delegação Portuguesa nos Estados-Maiores Peninsulares.

Em 1978 é nomeado, aos 52 anos, Chefe do Estado-Maior da Armada e promovido a Almirante. Por inerência do cargo é nomeado vogal do Conselho da Revolução até à sua extinção em 1982.

A sua acção como Chefe do Estado Maior da Armada foi devidamente tratada em Sessão que lhe foi dedicada pela Academia da Marinha. O programa que lançou visando a progressiva renovação da esquadra é impressionante.

É imperioso que se refira o papel fundamental que teve na pacificação da família da Marinha. E aqui cito a opinião abalizada do Comandante Duarte Lynce de Faria que escreveu: “A fase mais importante da vida do Almirante Sousa Leitão e aquela em que assumiu uma posição de estadista, por mérito próprio, decorre do período de 1978 a 1987, enquanto chefe do Estado-Maior da Armada”.

Chefiou a Armada portuguesa durante nove anos em época difícil do ponto de vista sócio-político. É unânime a opinião de que exerceu esta chefia com grande capacidade de comando tendo ultrapassado inúmeras dificuldades, levando a nossa Marinha a bom porto. É uma dívida que a Nação tem para com este seu servidor que nunca é demais recordar.

Passou à Reserva em 1988 e à situação de Reforma em 1993.

São inúmeras as condecorações que este militar ilustre possuía, quer nacionais (de que destacamos a Grã-Cruz de Mérito Militar, a Grã-Cruz da Ordem Militar de Aviz e a Grã-Cruz da Ordem do Infante D. Henrique) e estrangeiras, da Alemanha, Bélgica, Brasil, Espanha, Estados Unidos da América, França, Grécia, Itália e Noruega.

Ao Almirante Sousa Leitão se deve a criação da Academia da Marinha, por proposta do Almirante Sarmento Rodrigues. Foi ainda sócio efectivo desta Academia, também o era da Academia Internacional da Cultura Portuguesa. Era sócio honorário da Academia Portuguesa da História.

Em Março de 1988 foi eleito Presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa.

Integrou o Almirante Sousa Leitão um colégio de directores da Sociedade de Geografia de Lisboa a que não pertencia aquando da sua eleição, mas que fácil, pronta e eficientemente coordenou.

Durante os doze anos que dirigiu superiormente a Sociedade de Geografia de Lisboa procurou consolidar aquisições, abrir novas vias de actividades e obter apoios diversos.

Com efeito procurou dinamizar as Comissões Gerais e as Secções Profissionais. Inclusivamente patrocinou e incrementou a criação de novas Secções de que são exemplos paradigmáticos o caso da criação da Comissão das Comunidades Lusófonas e da Secção de História da Medicina.

Foi o grande impulsionador da feitura e da edição do livro “Vice-Reis e Governadores da Índia Portuguesa” da autoria do Dr. Francisco Valeriano de Sá. Recordemos que nesta obra temos a única colecção completa de reproduções a cores dos quadros da Galeria dos Vice-Reis existente em Goa.

Sousa Leitão serviu abnegadamente a Sociedade de Geografia durante um longo mandato de 12 anos entre 1988 e 2000.

Para além da acção cultural relevante exercida na Sociedade de Geografia de Lisboa, o Almirante Sousa Leitão teve outras actividades igualmente importantes como membro fundador da Fundação Cidade de Lisboa e do Centro de Estudos Orientais, foi sócio da Sociedade Científica da Universidade Católica Portuguesa e membro honorário do Instituto das Ciências e Tecnologias do Mar. Foi Vice-Presidente da Assembleia Geral da Associação World Monuments Fund (Portugal). Foi ainda Presidente do Conselho de Administração da Fundação Vasco da Gama.

De 1993 a 1995 representou o Ministro da Presidência na EXPO’98 e desde 1994 foi presidente da Assembleia Geral do Oceanário de Lisboa, S.A..

Foi também vogal da Comissão Executiva responsável pela construção do Monumento aos Combatentes do Ultramar, inaugurado em Belém em 15 de Janeiro de 1994.

As sínteses biográficas apresentadas, para além de uma evocação de personalidades maiores, quer da Armada portuguesa, quer da Sociedade de Geografia de Lisboa, que da “lei da morte se foram libertando” pela sua acção e inteligência, é ainda uma homenagem singela de quem, como eu, pensa que é imperioso que os homens e as instituições não esqueçam os seus maiores.

É também uma homenagem pessoal a quatro destas personalidades com quem pri-vei com alguma intensidade e uma homenagem aos restantes quatro marinheiros cuja memória nos é cara.

**REVISITAR AS COMEMORAÇÕES HENRIQUINAS
O IMPORTANTE PAPEL DA ARMADA
O CONTEXTO HISTÓRICO DAS COMEMORAÇÕES
HENRIQUINAS DE 1960**

Comunicação apresentada pelo académico
João Abel da Fonseca, em 14 de Dezembro

*[...] Nesta hora histórica em que todos os
povos civilizados se associam gostosamente
a nós na celebração festiva do Centenário,
Portugal sente-se maior, por haver
devassado para a Humanidade, mercê de
seu esforço heróico e inteligente de há
séculos, novos mares, novos céus e novos
mundos, «dilatando a Fé, o Império».*

“Prefácio”, in *Monumenta Henricina*, vol. I, Coimbra, Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1960, p. XXI.

As minhas primeiras palavras vão para Vossa Excelência Senhor Presidente, a atestarem o meu reconhecimento, por ter aceite, coadjuvado pelo pleno do Conselho Académico, a minha sugestão, para que ao comemorarem-se os 550 anos da Morte do Infante D. Henrique, realizasse a nossa Academia uma evocação do que foram as Comemorações Henriquinas de 1960, e mormente o importante contributo que para elas teve a nossa Armada. Quando o fiz tinha presente, a par do significado da exaltação da figura histórica, que é expoente máximo da nossa identidade nacional na Historiografia mundial, tal é o caso do Infante D. Henrique, também a evocação do fundador desta Casa, o Senhor Alm. Sarmento Rodrigues, então Director da Escola Naval, e Presidente da Comissão nomeada, na altura, para os eventos a realizarem-se no âmbito da Marinha Portuguesa, bem como a do Senhor Alm. Teixeira da Mota, pela sua proeminente participação na publicação da grandiosa obra, *Portugaliae Monumenta Cartographica*, também ele um académico fundador e que na Presidência da instituição sucedeu ao primeiro.

O meu reconhecimento, porém, não fica por aqui, já que também Vossa Excelência veio a aceitar a proposta do nosso Secretário-Geral, para que eu assumisse, para o efeito, a coordenação desta Sessão, o que muito me honrou e distinguiu, no exercício da obrigação devida a um Secretário da Classe de História Marítima, muito embora, houvesse,

entre os outros Confrades, quem o pudesse assumir com maior conhecimento e mais propriedade.

A partir do momento em que aceitei a nomeação não se me levantaram dúvidas, nem sobre os temas, nem sobre os nomes daqueles que sobre os mesmos iriam dissertar, aqui e hoje. O seu protagonismo ímpar advém-lhes do facto, de sendo uns, primitivos, todos serem consagrados e, por conseguinte, indiscutíveis. Com a pronta anuência de Vossa Excelência, uma vez mais, a solução encontrou-se, e não se prefigurou problema, já que em uníssono também responderam ao convite: PRONTO!

O entusiasmo com que se dedicaram a esta jornada, de que dou gratamente público testemunho, bem como a todos os colaboradores da Academia, logo me fizeram vir à memória as recentes palavras do Senhor D. Manuel Clemente, bispo do Porto, na homilia, do domingo, em que a Igreja celebrou a Sabedoria. Recordou também o preclaríssimo académico os versículos iniciais que abrem o Livro Sagrado àquela dedicado: «*Os Provérbios de Salomão [...] para se conhecer sabedoria [...] para se discernirem as declarações de entendimento, para se receber a disciplina que dá perspicácia, justiça, juízo e retidão, para se dar argúcia aos inexperientes, conhecimento e raciocínio ao moço*». A Sabedoria que os Cristãos devem seguir primacialmente é assim, a do entendimento, a da entrega e a da partilha do conhecimento, não o conhecimento de *per se*, naquele devotado sentimento maior, que é o Amor às causas, e por isso ao próximo, e por conseguinte univocamente, sem prender, e sem cobrar, na essência dum ser, que é querer, e só porque é querer, é também poder. E como bem se pode enquadrar este sentimento, no entendimento da divisa: *Talant de bien faire!*

Nomeou, o governo, da altura, para presidir às Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, o então Presidente da Academia Portuguesa da História, a mais antiga das academias nacionais, o Senhor Professor Doutor Caeiro da Mata. A também copiosíssima obra *Monumenta Henricina*, recebeu a coordenação do eminentíssimo académico Senhor Professor Doutor Manuel Lopes de Almeida, que pôde contar, entre outros colaboradores, com o destacado empenhamento do não menos douto Pe. Dias Dinis.

Antes ainda de passar ao breve apontamento complementar de contextualização história das Comemorações de 1960 permita-se-me que aluda às 4 publicações que hoje, a Academia de Marinha, põe à disposição dos Confrades e dos ilustres Convidados, aqui presentes.

A deferência anfitriã impõe que comece pelo livro *Henrique, O Infante*, da autoria do nosso Confrade João Paulo Oliveira e Costa, cuja apresentação, os reconhecidos créditos dispensam. Trata-se já duma obra maior da Historiografia actual, fruto de empenhada investigação de longos anos e que a gentileza do editor de *a esfera dos livros*, aqui permitiu disponibilizar com um desconto de 35% sobre o preço de capa nas livrarias. A par desta, quis também a Academia de Marinha, por decisão do seu Presidente, associar três outros títulos de obras afins à temática desta sessão, formando um «pacote» promocional sem par. *As Caravelas do Infante e os Caiques do Algarve* de Joaquim Alberto Iria Júnior, membro emérito que foi da nossa Academia, e Presidente de Honra da Academia Portuguesa

da História, consubstancia em livro, um estudo importante no âmbito da Arqueologia Naval Portuguesa, apresentado aquando das Comemorações, no dia 10 de Novembro de 1960, na Associação dos Arqueólogos Portugueses. A 1ª edição de 1963, brevemente se esgotou, tendo a Academia de Marinha, em justa homenagem ao autor, com o mecenato sempre disponível da Lusitânia Companhia de Seguros, S.A. procedido à sua reedição no ano de 1991, prestando à comunidade científica um meritório serviço.

Bem sabemos como também durante as Comemorações se realizou uma memorável edição de *Os Lusíadas*, por parte da Marinha Portuguesa, destinando-se a entregar um exemplar a cada um dos cadetes da Escola Naval.

Mereceu esta, estudos de consagrados cientistas marinheiros, constituindo uma referência e um marco assinalável:

APRESENTAÇÃO DA EDIÇÃO – Pelo contra-almirante M. M. Sarmiento Rodrigues, director e 1º comandante da Escola Naval.

PREFÁCIO – Pelo Prof. Dr. Reynaldo dos Santos, presidente da Academia das Ciências de Lisboa e da Academia Nacional de Belas-Artes.

CAMÕES MARINHEIRO – Excertos de um estudo do vice-almirante V. Almeida d'Eça, antigo professor da Escola Naval.

ROTA DE VASCO DA GAMA SEGUNDO GAGO COUTINHO – Pelo capitão-tenente A. Teixeira da Mota, professor da Escola Naval.

COORDENAÇÃO E NOTAS – Pelo capitão-tenente E. H. Serra Brandão, professor da Escola Naval.

ILUSTRAÇÕES – Pelo capitão-tenente Leonel Cardoso, antigo ajudante e instrutor da Escola Naval.

CAPA – Pelo capitão-tenente R. de Sousa Machado, antigo professor da Escola Naval.

A Separata da comunicação que o nosso académico emérito Justino Mendes de Almeida, incontornável, como soe agora dizer-se, expoente máximo do saber sobre o imortal poeta, apresentou neste mesmo Auditório, no dia 22 de Abril de 1997, sob o título “A Contribuição da Marinha para os estudos camonianos”, muito embora, um pequeno espécime de 22 páginas, representa num erudito estudo a também devida homenagem ao símbolo maior da nossa identidade nacional, Luís de Camões, e o devido tributo duma Academia que um verso seu escolheu para divisa: - “Por mares nunca de outro lenho arados” – verso 7º da 30ª oitava do canto VII d’*Os Lusíadas*, como bem sabemos.

Por ocasião do 6º Centenário do Nascimento do Infante D. Henrique e o 5º. Centenário do Tratado de Tordesilhas, em 1994, realizou a Academia de Marinha o II Simpósio de História Marítima, acolhido ao tema geral *Os Descobrimentos Portugueses no Século XV*, e com os subtemas: Ciência Náutica, Infante D. Henrique e Tratados Internacionais. Na Alocução da Sessão de Abertura, o então Presidente, Senhor Alm. Rogério d’Oliveira recitou, a evidenciar o papel do Infante D. Henrique, a 37ª oitava do Canto VIII:

*«Olha cá dous Infantes, Pedro e Henrique,
Progénie generosa de Joanne;
Aquele faz que fama ilustre fique
Dele em Germânia, com que a morte engane;
Este, que ela nos mares o pubrique
Por seu descobridor, e desengane
De Ceuta a Maura tímida vaidade,
Primeiro entrando as portas da cidade».*

Seja-me permitido, que das *Actas* editadas, em 431 densas páginas, também hoje disponíveis, destaque a conferência inaugural evocativa do Infante D. Henrique, pelo saudoso académico emérito Jorge Borges de Macedo, e a de encerramento, a cargo do académico efectivo Fernando Carvalho Rodrigues, intitulada “A Descoberta e os Descobrimentos”, num total de 26 comunicações, das quais 7 se incluíam no subtema dedicado ao Infante.

Espero, vivamente, que correspondam Vossas Excelências a esta oportunidade patrocinada, com o devido interesse a patentear.

O tempo urge, e passo de imediato à contextualização que reflecte, para além dos temas que a seguir serão tratados pelos próximos oradores, a vontade de projectar no quadro das nações do Mundo, essa presença universalista do génio lusitano, de que o Infante foi o precursor.

Apesar de Bandung, Portugal mantinha na época, no contexto das nações, uma posição, que lhe permitiu dar a desejada visibilidade externa às Comemorações.

Assim sendo, importava trazer até nós Chefes de Estado, que pela sua significativa presença representassem essa evidência nos diferentes Continentes. A ansiosa obstinação de encontrar o lendário Prestes João das Índias, foi, deste modo, consubstanciada com a visita do Imperador Hailé Selassié, da Etiópia, logo em finais de Julho de 1959.

Avançando para Oriente, escolheu-se o Estado que, no passado tinha sido protagonista da celebração do primeiro tratado de amizade entre uma potência asiática e Portugal, o reino do Sião, após a tomada de Malaca. Suas Majestades o rei Bhumibol da Tailândia e a rainha Sirikit chegaram a Lisboa em finais de Agosto de 1960.

A agenda sobrecarregada do Presidente Sukarno, da Indonésia, fez preceder esta sua, em Maio daquele ano, representando o espaço que mais longinquamente demandáramos, Timor.

O Brasil sempre representou a imagem dum país irmão, que em extensa área da América, connosco partilhava a mesma língua, e mais perto estava, quiçá, do nosso coração. A coincidir com as celebrações mais destacadas, tais foram o cortejo naval de Sagres, e a inauguração do Padrão dos Descobrimentos, em Belém, tivemos entre nós o Presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira, numa visita apoteótica que as imagens da época bem documentam.

Bem se poderia dizer, então, que estávamos orgulhosamente acompanhados!

E passo a terminar, não sem antes, deixar de assinalar o que alguns autores, podem vir a considerar, na linha do grande filósofo Paul Ricoeur, um abuso da memória, nesta

Sessão de hoje, em que comemoramos comemorações. Para esses, contraporemos, pela mão do mesmo, invocando que o seu esquecimento seria, porventura, uma memorável injustiça à própria memória.

Faremos as vezes que forem necessárias as vigílias à Origem, porque se a vida é uma travessia rumo a casa, como disse Melville, e se nessa vigília não retrocedermos até chegar donde partimos para conhecer esse lugar inicial, como acrescentou Eliot, então o glorioso itinerário de toda essa aventura, ou boa parte dela, não dará a conhecer a necessária explicação que se impõe ao raciocínio, para perceber na origem, o ponto de chegada.

Com efeito, desde o *Poema de Gilgamesh*, à *Odisseia* e também à *Divina Comédia*, até a mais recentes produções literárias, tal são o caso de *Em busca do tempo perdido* ou *Cem anos de solidão*, passando pela poética de autores como Saint-John Perse, Fernando Pessoa ou Jorge Luís Borges, grande parte da Literatura universal está povoada dessa dinâmica de retorno, ou de viagem às origens. Ulisses não foi o homem mais feliz do mundo quando triunfou em Tróia, ajudado pelo lendário cavalo, mas antes quando regressou à sua verdejante e calma Ítaca e junto da sua velha ama Euriclea relembrou certos momentos da sua infância e da sua juventude. E mesmo Dante edificou a sua alucinada *Comédia* para se reencontrar no Paraíso com Beatriz, o seu impossível amor de juventude. E não é Ricardo Reis, quiçá o heterónimo mais sincero e emocional de Fernando Pessoa que num vertiginoso poema nos faz acreditar num Jesus Cristo, Deus feito homem, nosso Salvador, sim, mas também um menino feliz, como que regressado à terra, fugido da monotonia do Céu, e que brinca com a chuva e com o barro nas tardes da Galileia?

A História jamais se poderá acolher a uma qualquer Ideologia, como nem julgará, nem será tribunal, mas também não deixará, que algum propositado esquecimento a desvirtue do real apuramento da verdade.

Concluimos com palavras de Adriano Moreira, nosso académico emérito: “Nenhuma Cultura pode receber o Passado, só a benefício de inventário”.

Laus Deo!

«Quis o Governo, e muito bem o compreendeu a Comissão Executiva do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, que se não perdesse a oportunidade de empreender algumas obras verdadeiramente expressivas do interesse, do apreço e comprazimento que a data memorável naturalmente despertaria. Por isto mesmo, criaram-se muitos estímulos para surgirem, na ordem interna e internacional, as mais variadas manifestações de carácter artístico, literário e histórico que se conjugassem integralmente com a história da vida do ínclito Príncipe de Avis e com a gloriosa tarefa das grandes empresas náuticas. E assim tinha de ser, porque está geralmente reconhecido que o valor das jubilosas comemorações nacionais, como aliás de todas as similares, atesta-se no futuro pelas realizações a que deram origem e nas quais expressou o poder de compreensão e de cultura de uma época, abrindo com intencional deliberação novos surtos de pesquisa e de aplicação da inteligência».

“Prefácio”, in *Monumenta Henricina*, vol. I, Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1960, p. XII.

«Na história, como na vida, os grandes acontecimentos têm raízes e explicação causal, sem o que se tornariam ininteligíveis e obscuros. A actuação histórica dum homem, os movimentos dum grupo, as determinações duma sociedade não são acidentes ou simples reflexos da influência individual: ligam-se às ideias e aos sentimentos dos tempos pretéritos, haurindo nesse «perfume do passado» o estímulo e a força de renovação na continuidade, de que brotam as grandes empresas e os cometimentos invulgares. Por isto mesmo, em obediência ao bom e esclarecido conselho de quem autorizadamente o podia manifestar, delineou-se tarefa muito mais vasta e ao mesmo tempo mais custosa; pois os seus lançamentos remontariam às origens da ideia que presidiu à expansão ultramarina, radicada com fervorosa intenção na alma do Infante e, depois dele, entranhada, como destino irrecusável, na própria vida e corpo da Nação. Enveredou-se, pois, por plano vasto, que cumpre delinear no Prefácio deste volume primeiro de Monumenta Henricina.»

“Prefácio”, in *Monumenta Henricina*, vol. I, Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1960, p. XIII.

REVISITAR AS COMEMORAÇÕES HENRIQUINAS

O IMPORTANTE PAPEL DA ARMADA

O DESFILE NAVAL DE SAGRES E A PARADA NA AVENIDA DA LIBERDADE

Comunicação apresentada pelo académico
Armando Saturnino Monteiro, em 14 de Dezembro

Das Comemorações do Quinto Centenário da morte do Infante D. Henrique fizeram parte dois espectáculos militares de grande beleza: o desfile naval em Sagres e o desfile militar na Avenida da Liberdade. A respeito do primeiro, a que não assisti, apenas vos posso dizer o que me contaram os camaradas que o organizaram e nele tomaram parte e aquilo que vem descrito no número especial dos Anais do Clube Militar Naval.

Treze Marinhas estrangeiras fizeram-se representar nas Comemorações por 28 navios de guerra, 6 cruzadores, 18 destroieres ou fragatas, 4 navios diversos e 9 grandes veleiros. Com excepção de dois transportes, um brasileiro e outro argentino que ficaram em Lisboa, todos esses navios tomaram parte no desfile naval de Sagres acompanhados pelos navios portugueses, o aviso de 1ª classe *Bartolomeu Dias*, 5 fragatas e a *Sagres*.

Na manhã de 6 Agosto, quem estivesse no promontório de Sagres poderia ver aproximar-se vinda de NW uma coluna imponente de 10 grandes veleiros e vindas de SE duas colunas paralelas não menos imponentes de 16 navios de guerra cada uma. Veleiros e navios de guerra cruzaram-se à passagem pelo meridiano do promontório, ao mesmo tempo que salvavam sucessivamente à terra em honra do Infante.

Quem conhece o ambiente místico e o simbolismo do lugar, nesse dia ornado de bandeiras e repleto de gente, poderá imaginar a grandiosidade do espectáculo.

No final do desfile, o navio-chefe, que era o *Bartolomeu Dias*, em que ia embarcado o Major General da Armada, Almirante Guerreiro de Brito, fez o sinal de: “*Seguir para Lisboa; actuar independentemente*”. E logo o cruzador *La Argentina* aumentou a velocidade na intenção de ser o primeiro a entrar no Tejo. Como seria de esperar, todos os outros cruzadores aceitaram o desafio e aumentaram também a velocidade. Dali a pouco, estavam todos a navegar à velocidade máxima! Quem ganhou a regata foi o francês *Colbert* que conseguiu grande avanço e entrou a barra em primeiro lugar. Atrás dele vinha o americano *Des Moines* mas no último instante foi ultrapassado pelo *Almirante Barroso* que ficou em segundo lugar, o que encheu de orgulho os brasileiros. Terá sido esta, provavelmente, a única regata entre cruzadores de várias nações que alguma vez se terá realizado em qualquer parte do mundo.

A respeito do desfile das forças de cadetes e de marinheiros que teve lugar em Lisboa, na Avenida da Liberdade, três dias depois, posso-vos referir mais alguns detalhes

uma vez que, por ser comandante da companhia da Escola Naval e ter alguma prática na matéria, fui encarregado de organizar.

O comandante das forças em parada «in nomine» era o almirante Tenreiro, o chefe do estado-maior era o comandante Spínola que fazia a ligação entre mim e o Estado-Maior Naval. Tive como auxiliares o capitão-tenente Bustorff Guerra e o 1º tenente Miranda Gomes.

Este último tomou a seu cargo, com total independência, as melindrosas tarefas de elaborar a lista de convidados, de os receber e distribuir pelos lugares das tribunas de acordo com o protocolo e de impedir que os jornalistas saíssem dos lugares que lhes foram atribuídos e se misturassem com as forças em marcha.

Eu e o Bustorff Guerra tomamos a nosso cargo a organização das forças, num total de cerca de 3 800 homens, o desembarque dos cerca de 3 000 que se encontravam a bordo dos navios fundeados no Tejo, o transporte de todos para o Parque Eduardo VII, o controlo do desfile e, finalmente, a movimentação das forças para as suas unidades, o que tudo foi feito em cerca de cinco horas sem a menor falha.

A primeira coisa que fizemos foi elaborar um mini regulamento de ordem unida, com batalhões a 4 companhias de 2 pelotões cada uma, marchando com intervalos abertos. A ideia era conseguir uma certa uniformidade entre as forças e, ao mesmo tempo, conseguir com a mesma gente tornar a coluna de marcha mais comprida. Esta organização foi enviada para os países estrangeiros com a devida antecedência que a aceitaram sem reservas com excepção dos Brasileiros que preferiram marchar com o seu batalhão de fuzileiros em formação compacta. «Emassados», como eles diziam.

Para desembarcar os batalhões de marinheiros dos navios fundeados no Tejo enviamos um “cacilheiro” para cada cruzador e sugerimos aos destroieres dos países que tinham cruzadores que levassem para eles as suas companhias, usando as embarcações próprias. Deste modo os batalhões de cada país ficaram completos a bordo dos cruzadores e foram transportados para terra de uma só vez. Ficando livres as grandes embarcações dos cruzadores, sugerimos que fossem enviadas para os destroieres dos países que não tinham cruzadores a fim de transportar as respectivas companhias para terra, também de uma só vez. Desta forma, graças à facilidade que têm os marinheiros de todas as nações para colaborar entre si, foram transportados para terra em cerca de uma hora os três mil homens embarcados.

Em cada cais havia um oficial de serviço encarregado de coordenar os movimentos das embarcações e dispondo de embarcações de reserva e meios de salvamento para acudir a qualquer acidente que pudesse surgir.

Para transportar as forças dos cais para o Parque Eduardo VII, local de concentração, foram utilizados autocarros de dois andares com oitenta lugares, o que permitiu levar uma companhia inteira em cada um. Ao desembarcar no cais cada companhia tinha um sargento à sua espera que a conduzia em marcha à vontade para o seu autocarro, o qual tinha colada no *para-brise* uma bandeirinha de papel do respectivo país. E logo o autocarro partia, sendo pilotado pelo sargento até ao local exacto do Parque

Eduardo Sétimo onde a companhia deveria estacionar. O nosso batalhão foi transportado de Vila Franca em viaturas cedidas pelo Exército. Desta forma, em pouco mais de meia hora se concentraram todas as forças no Parque. De referir que para isso muito contribuiu o elevado profissionalismo dos patrões dos “cacilheiros” e dos condutores da Carris.

O êxito de um desfile militar depende acima de tudo da colocação das bandas de música. Colocamos as nossas banda e fanfarra a meio da Avenida, em frente às tribunas e avisamos que seriam as únicas a tocar durante o desfile. Graças a um trabalho excelente da Engenharia do Exército, foram colocados ao longo da Avenida, de 300 em 300 metros, virados para sul, altifalantes que transmitiam a música da nossa banda e da nossa fanfarra que deste modo era ouvida praticamente ao mesmo tempo em toda a extensão da Avenida. As bandas estrangeiras foram colocadas no Marquês de Pombal, nos Restauradores e no Rossio e tocaram durante a meia hora que precedeu o desfile para entreter e animar o público.

À hora exacta, já com os dois Presidentes e demais convidados nas respectivas tribunas, foi feito o toque de avançar e começou o desfile, que foi um espectáculo deslumbrante de cor e movimento.

Os cadetes da Argentina, do Brasil, da Espanha e de Portugal, em número de 536, todos de branco dos pés à cabeça, todos eles praticamente com o mesmo uniforme, abriam o desfile, em representação dos povos que sobre o azul do mar, seguindo caminho do Sol, ou navegando para Oriente ao seu encontro, cumpriram a herança do Infante, dando mundos novos ao mundo.

A maior parte das forças estrangeiras trazia enormes bandeiras de seda que conservaram ondeando ao vento durante a marcha. Os oficiais italianos usavam vistosos talabartes de seda azul; os espanhóis faixas de ouro e grenat. Os Ingleses usavam botins pretos envernizados. Muitas outras nações usavam polainas e bandoleiras de lona branca.

Os fuzileiros do Brasil em vez de usarem a arma ao ombro, levavam-na em bandoleira, portanto com os canos voltados para cima, e dentro de cada um uma pequena bandeirinha portuguesa de papel. As companhias brasileiras pareciam canteiros de manjericos com cravos, deslocando-se majestosamente pela Avenida da Liberdade. Foi um sucesso! Razão tinham eles para querer desfilar “emassados”!

Desnecessário será dizer que todas as forças estrangeiras se tinham preparado para este desfile como se fosse para um *tattoo*. Tanto na marcha como nas continências, foram impecáveis com relevo para os Ingleses que nesta matéria são mestres. Pareciam uma máquina!

Creio que este desfile terá sido um dos mais notáveis jamais realizado por forças de Marinha, não só pelo grande número de países diferentes que nele participaram mas também por ter tido lugar no cenário maravilhoso que é a nossa Avenida da Liberdade numa manhã de sol radioso repleta de uma multidão entusiasmada que não se cansava de aplaudir os marinheiros. Pelo menos, foi esta a opinião dos comandantes das forças estrangeiras, que não se cansaram de nos tecer os maiores elogios.

REVISITAR AS COMEMORAÇÕES HENRIQUINAS

O IMPORTANTE PAPEL DA ARMADA

O COLÓQUIO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA MARÍTIMA – 1960

Comunicação apresentada pelo académico
Eduardo Serra Brandão, em 14 de Dezembro

Por força das circunstâncias participei na maior parte das acções comemorativas do Infante D. Henrique.

Logo na Escola Naval, a convite de Sarmento Rodrigues, escrevi as Notas Navais na edição especial de Os Lusíadas, feita pela Escola. Nomeado pela Superintendência, exerci as funções de oficial às ordens do comandante da fragata sul-africana que veio às Comemorações e, curiosamente, fui encontrar nas Comemorações Dias 88 o mais jovem oficial daquela fragata como almirante, Comandante Naval do Cabo.

Também acompanhei, com Teixeira da Mota, a romagem dos cadetes da Escola Naval a Sagres, sob o comando de Saturnino Monteiro. Também estive presente no Baile de Gala, dedicado aos oficiais dos navios estrangeiros, que teve lugar no recém-inaugurado Hotel Ritz. Foi um espectáculo bonito e animado, com todos os oficiais de jaqueta e calças com faixa dourada e uma quantidade de jovens senhoras no seu melhor.

Participei na organização do Colóquio Internacional de História Marítima, que é objecto desta minha intervenção, mas antes vou fazer breve referência às comemorações em Aveiro, onde fui para falar sobre o Infante, na Sala Nobre dos Paços do Concelho, a convite do presidente da Câmara Dr. Alberto Souto, figura destacada nos meios culturais, deputado aos 23 anos à Constituinte e o único civil que fez parte da Comissão da Marinha na Assembleia da República, ao lado de Carvalho Araújo.

Na abertura da sessão em Aveiro, o presidente fez um notável discurso, do qual reproduzo a meia dúzia de linhas, com que terminou, elogiosas para a Marinha: "Nunca são demais as homenagens à memória do ínclito Infante e, para afirmar a sua presença no coro henriquino, Aveiro teve a dita de encontrar no senhor comandante Serra Brandão a voz expressiva e autorizada da homenagem.

Agradecendo a sua vinda a Aveiro, saúdo na sua pessoa e na sua farda de marinheiro a gloriosa Marinha Portuguesa que tem debruado a ouro de lei todos os fastos da expansão e da sobrevivência deste Portugal".

Fardado de sobrecasaca, coube-me falar numa sala cheia de altas individualidades, nomeadamente o governador civil, o representante do bispo de Aveiro e o capitão do porto comandante Pires Cabral, a quem devo, sem dúvida, o convite e os largos elogios do presidente da Câmara.

Seguiu-se uma romagem aos monumentos dos navegadores aveirenses contemporâneos do Infante e um Te Deum na sé catedral.

Passando agora ao tema da minha intervenção que é o V Colóquio Internacional de História Marítima, realizado em 14, 15 e 16 de Setembro, no Mosteiro dos Jerónimos, para tratar de "Os Aspectos Internacionais das Descobertas Oceânicas nos séculos XV e XVI".

O colóquio teve o alto patrocínio do ministro da Marinha de Portugal, da comissão executiva das Comemorações do quinto centenário da morte do Infante e foi presidido pelo almirante Sarmento Rodrigues, director da Escola Naval e pelo almirante Lemonnier, secretário perpétuo da Academia de Marinha de Paris. Os discursos de abertura foram feitos pelo ministro da Marinha Quintanilha de Mendonça Dias e pelo secretário-geral da Academia de Paris. O de encerramento coube, como era natural, a Sarmento Rodrigues.

O colóquio foi, na verdadeira acepção da palavra, um acontecimento notável, que se deveu ao prestígio internacional de Teixeira da Mota, à história marítima portuguesa dos séculos XV e XVI, também internacionalmente conhecida, e ao tema das comemorações – uma das principais figuras da história marítima mundial.

Apesar de já ter entrado na quarta idade, tenho a noção clara de que não devo mencionar os nomes e as nacionalidades dos 53 participantes no colóquio nem sequer os assuntos de cada uma das 20 teses apresentadas. Basta lembrar que o tema do colóquio "Aspectos Internacionais das Descobertas Oceânicas dos Séculos XV e XVI" não podia ser mais adequado às comemorações de uma das personagens da nossa história marítima com maior notoriedade internacional e que teve um papel decisivo no lançamento da Expansão Europeia. Foi o Infante que abriu as portas que permitiram a chegada dos Europeus a todas as partes do Mundo, tornando-o eurocêntrico até meados do século passado, quando a nova divisão do Mundo nos fez recuar a Tordesilhas. A maioria das vinte teses originárias de oito países foi da autoria de historiadores franceses e portugueses, com Jaime Cortesão, Armando Cortesão, Virgínia Rau, Ferreira David e Teixeira da Mota. Por iniciativa deste, aproveitando, como já disse, o seu nome de historiador, as suas amizades pessoais e as suas relações culturais, foram convidadas as figuras mais prestigiadas e mais produtivas no que diz respeito à História das Descobertas, à História do Navio e à História Marítima em geral, oriundas de numerosos países estrangeiros.

O colóquio foi um verdadeiro sucesso em todos os seus aspectos e não tenho dúvidas de que foi do colóquio que no pensamento de Sarmento Rodrigues nasceu a ideia da criação de um grupo de Estudos de História Marítima, em Portugal, no âmbito da Marinha e por ela organizado, que acabou por dar lugar em 1978 à nossa Academia.

Entrei inesperadamente na comissão organizadora do colóquio, na companhia de Teixeira da Mota e a presidência de Sarmento Rodrigues. Chamado ao gabinete do director da Escola Naval, aí fui informado de que dentro de pouco tempo se realizaria o Colóquio Internacional de História Marítima, tendo-se já recebido as teses de todos os oradores e feita a sua distribuição de acordo com as especialidades. Tudo o que era cientí-

fico e cultural estava preparado. E o resto? Tratava-se de um lapso compreensível de quem tem muitas e mais importantes preocupações. O que faltava tinha de ser organizado em pouco mais de uma semana e o Almirante disse contar comigo para safar a rascada em que estávamos metidos.

É óbvio que tinha de aceitar e agradecer a prova de confiança.

Convidei para me ajudarem dois colaboradores da empresa que administrava, sem os quais não teria sido possível resolver tanta coisa em tão pouco tempo. Não foi difícil arranjar as cadeiras e uma mesa da presidência, com o tamanho que se pretendia. Mas a madeira tosca e as pernas da mesa tinham de ser escondidas, pelo que recorremos a uma casa funerária, ao lado dos "pastéis de Belém", para alugar um daqueles grandes panos pretos, debruados a ouro, que deu à mesa um aspecto perfeitamente adequado à solenidade do acto e à sala dos frades do Mosteiro. Resolvidos os problemas mais difíceis e reservado o jantar de abertura no Castelo de S. Jorge, faltava um almoço de encerramento que se pretendia original e digno das circunstâncias.

A meu pedido, o comandante Tengarrinha Pires, obtida a autorização superior, organizou uma recepção, um almoço e um passeio no rio, a bordo da "Sagres" a navegar a todo o pano, Tejo acima e Tejo abaixo, com vento Norte força quatro, o que permitiu ter sempre as velas cheias, com vento de través. A ideia encantou todos os participantes, estrangeiros e nacionais e todos concordavam que a navegação em grandes veleiros continua a ser factor importante na adaptação, preparação e formação dos jovens marinheiros.

Um participante estrangeiro, bem-humorado, confessou-me que naquele almoço-viagem aprendera mais sobre a beleza da navegação à vela do que em trinta anos de estudos sobre a história do navio. Na mesma ocasião, um erudito compatriota descobria que a navegação à vela está para os modernos navios de guerra como o latim está para a aprendizagem da língua portuguesa. E alguém lembrou o que disse o poeta inglês, referindo-se à beleza dos grandes veleiros, que o Mundo nunca mais voltará a ver navios como estes.

O colóquio foi um daqueles acontecimentos que ficam na memória para toda a vida. Não tenho dúvidas de que os poucos que estiverem vivos se lembram do que se passou então em Lisboa e daquele espectáculo que ajudaram a construir.

REVISITAR AS COMEMORAÇÕES HENRIQUINAS

O IMPORTANTE PAPEL DA ARMADA

A VIAGEM DE CIRCUM-NAVEGAÇÃO

DO CURSO D. LOURENÇO DE ALMEIDA

Comunicação apresentada pelo académico
Luís Roque Martins, em 14 de Dezembro

Aquele ano de 1960 tinha começado normalmente. Os cadetes do Curso D. Lourenço de Almeida preparavam-se para concluir o 3º semestre do seu curso, o que deveria acontecer até ao fim de Fevereiro. Todos nós sabíamos que no programa de ensino da Escola Naval, o 4º semestre correspondia a uma viagem de instrução. No entanto, apesar de nos aproximarmos rapidamente de Março confesso que não notei que houvesse grande dramatismo com o caso, correndo às vezes notícias desencontradas a que se não dava grande importância.

Até que numa tarde, quase no fim de Fevereiro, encontrando-nos a jogar futebol no campo da Base Naval, vejo descer a correr pela rampa do topo sul o meu primo, 1º ten. Martins Salvador, nosso professor na Escola Naval, gritando “*Luís, Luís – vocês vão dar a volta ao Mundo!*”. Não sei nesta altura descrever exactamente o que aconteceu, mas o treino terminou imediatamente, e entre um misto de espanto, admiração e uma certa incredibilidade corremos para a Escola para tentar confirmar a notícia. Era verdade, 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...

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.

Das palavras do Ministro retivemos o objectivo da viagem-divulgação da figura do Infante D. Henrique e dos Descobrimentos 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.

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 Guarda-Marinhas, 12 em beliches e os outros 12 a riscar, os restantes 24 estavam instalados em ½ 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.

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.

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.

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 S. 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 S. 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 S. Diego, como depois em S. 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 S. 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 Descobrimentos Portugueses, mostrando um conhecimento apreciável da nossa história.

Em S. 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.

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 invertermos 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.

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 Sarmiento? 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 Sarmiento 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 Com^{te} Zilhão.

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.

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...

É altura de voltar a falar dos nossos emigrantes, presença assídua e maciça em S. Diego, S. 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.

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 Kimonos. 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.

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 de teatro japonês alternavam com números de *musicall* nitidamente ocidentais.

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.

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.

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 S. Francisco de Xavier, alguns templos Hindus e outras preciosidades daquela histórica cidade.

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 barçaça, 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.

No trajecto, passámos em Chaul, local onde em 1508 morreu em combate com 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 calema, devido à Monção, cruzámos o Índico até Adem, melhorando o mar só na proximidade deste porto.

Naquele tempo, Adem 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.

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 Gizéh.

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 S^{to}. Angelo, que visitámos, assim como os Palácios dos Grão-Mestres da Ordem de Malta. Até deu para ver uma ópera numa esplanada ao ar livre.

Chegámos a Sagres a 19 de Julho, 120 dias depois de termos largado de Lisboa, tendo percorrido 25000 milhas.

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.

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 S. Diego com as assinaturas dos 48 cadetes do LA.