



Academia de Marinha



MEMÓRIAS 2018

VOLUME XLVIII

LISBOA
2019

Ficha técnica

Título: Memórias 2018

Edição: Academia de Marinha, Lisboa

Coordenação: José Manuel dos Santos Maia e Luís Couto Soares

Capa e contracapa:

Relógio de sol equatorial, portátil, em prata e latão dourado

Feito em Madrid por Antonio Matheo, *Relojero de Cámara del Rey*, em 1642

Quadrante graduado das 4 AM às 8 PM, e ajustável entre 10 e 70 graus de latitude

Assinado DEL REY RELOXERO ANTONIO MATHEO EN MADRID. Año 1642.

Indicação da latitude de 50 cidades de Espanha (inclui Lisboa e Cabo de S. Vicente), França, Flandres, Alemanha e Itália, no exterior e interior da caixa

Dimensões: 57 x 54 x 15 mm

Colecção LCS. Fotos de Mário Carvalho

Concepção gráfica: Luís Couto Soares

Data: Julho 2019

Tiragem: 200 exemplares

Impressão e acabamento: ACD PRINT, S.A.

Depósito legal:

ISBN: 978-972-781-146-5

ÍNDICE

Titulares dos cargos estatutários em 2018	XIII
Vida académica	XV
Lista de Membros eleitos	XXXI

Sessões culturais

9 JANEIRO

O Tesouro do Bom Jesus**

Luís Filipe Reis Thomaz

16 JANEIRO

As Pescas em Portugal no séc. XX: um balanço centrado nas políticas públicas 35

Álvaro Garrido

23 JANEIRO

CERIMÓNIA DE ENTREGA DO COLAR-INSÍGNIA AO PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Palavras do Presidente da Academia de Marinha 61

Francisco Vidal Abreu

Palavras de Sua Excelência o Presidente da República 65

Marcelo Rebelo de Sousa

30 JANEIRO

O Porto de Lisboa do Atlântico para o Mundo*

Lídia Sequeira

5 FEVEREIRO

CERIMÓNIA DE INAUGURAÇÃO DO BALÃO DO ARSENAL

O Balão do Arsenal 71

Jorge Semedo de Matos

6 FEVEREIRO

Trabalho nos Estaleiros Navais da Lisnave, em Portugal:

do direito ao trabalho à precarização 75

Raquel Varela

Lisnave, 50 duros anos de um grande êxito 99

Óscar Mota

20 FEVEREIRO

Os Descobrimentos e a Expansão nos Painéis de S. Vicente*

Fernando Baptista Pereira

22 FEVEREIRO

**Back to the Future? The Re-Emergence of State on State
Conflict at Sea and the Lessons of the Cold War***

Eric Grove

27 FEVEREIRO

SESSÃO SOLENE DE ENTREGA DO PRÉMIO “ALMIRANTE SARMENTO
RODRIGUES” /2017

Palavras do Presidente da Academia de Marinha 143

Francisco Vidal Abreu

**Apresentação da obra premiada “Roteiros e rotas portuguesas
do Oriente nos séculos XVI e XVII”** 147

Jorge Semedo de Matos

6 FEVEREIRO

**Espadas, Sabres, Adagas e Espadas protocolares dos
Oficiais da Marinha Portuguesa** 155

Paulo Judá Santos

4 MARÇO

**Cerimónia fúnebre do Capitão-de-Mar-e-Guerra
António Luciano Estácio dos Reis** 185

Francisco Vidal Abreu

8 MARÇO

I CONGRESSO INTERNACIONAL

“ALMIRANTE COLON – UM FEITO NO PONENTE”

Palavras do Presidente da Academia de Marinha 187

Francisco Vidal Abreu

13 MARÇO

Viagens e quotidianos da carreira do Brasil em Setecentos 189

Artur Teodoro de Matos

20 MARÇO

Aristides de Sousa Mendes, Salazar, Franco e Hitler 207

Bernardo Fisher de Sá Nogueira

22 MARÇO

I SESSÃO CULTURAL CONJUNTA CIJVS – AM, EM SANTARÉM

“SÁ DA BANDEIRA, MILITAR E POLÍTICO”

Palavras do Presidente da Academia de Marinha 213

Francisco Vidal Abreu

<p>“Fiel à bandeira, ao rei e à Pátria” – Sá da Bandeira e a Marinha (1832-1870)</p> <p>Fernando David e Silva</p> <p>A pátria nada me deve / Reminiscência da vida do General Bernardo de Sá Nogueira de Figueiredo – O português mais ilustre do nosso século*</p> <p>Paulo Jorge Alves Silvério</p>	215
<p>5 ABRIL</p> <p>Os fatores decisivos da Expansão Marítima (séculos XV e XVI)</p> <p>Fernando Gomes Pedrosa</p>	229
<p>10 ABRIL</p> <p>CERIMÓNIA DE ENTREGA DO PRÉMIO “FUNDAÇÃO ORIENTE” /2017</p> <p>Palavras do Presidente da Academia de Marinha</p> <p>Francisco Vidal Abreu</p> <p>Apresentação das obras premiadas:</p> <p>“A governação de Timor no século XVIII - Lifau 1702-1769”</p> <p>José Augusto Vilas Boas Tavares</p> <p>“A Vietnamese Moses: Philippe Binh and the Geographies of Early Modern Catholicism”*</p> <p>George Dutton</p>	253 257
<p>12 ABRIL</p> <p>I SESSÃO CULTURAL CONJUNTA UA – AM, EM AVEIRO – “AMBIENTE MARINHO”</p> <p>Palavras do Presidente da Academia de Marinha</p> <p>Francisco Vidal Abreu</p> <p>Poluição e plásticos em meio marinho</p> <p>Carla Palma</p> <p>Ecosistemas de mar profundo e sua resiliência a atividades antrópicas*</p> <p>Ana Hilário</p> <p>A monitorização do ambiente marinho*</p> <p>Santos Fernandes</p> <p>Proteção da vida Marinha – o ECOMAR*</p> <p>Catarina Eiras</p>	267 269
<p>17 ABRIL</p> <p>Viento de Poniente, viento de Levante: Trafalgar y el largo y cálido verano de 1805</p> <p>Juan Marchena Fernández</p>	297

24 ABRIL

SESSÃO CULTURAL CONJUNTA AM - ANBA – “FRANCISCO DE HOLANDA”

Palavras do Presidente da Academia de Marinha 349

Francisco Vidal Abreu

Alegoria de Roma triunfante no livro de desenhos das Antigualhas de Francisco de Holanda*

Sylvie Deswarte-Rosa

Os Tratados Teóricos de Francisco de Holanda: Da Pintura Antiga (1548), Do Tirar polo Natural (1549), Da Fábrica que Falece à Cidade de Lisboa e De Quanto serve a Sciencia do Desenho, ambos de 1571*

Fernando António Baptista Pereira

Escrever sobre a margem do Oceanus na Antiguidade e no Renascimento: epigrafia e religio no santuário do Sol Poente*

José Cardim Ribeiro

No tempo de Francisco de Holanda e nas rotas de Itália

– iconografia do mar e da viagem na arte do Renascimento português*

Vítor Veríssimo Serrão

8 MAIO

XIV SESSÃO CULTURAL CONJUNTA AM – ICEA – “A REVOLUÇÃO DE 1820 – ANTECEDENTES E CONSEQUÊNCIAS”

Palavras do Presidente da Academia de Marinha 351

Francisco Vidal Abreu

A “revolta” de 1820 e as sociedades secretas*

António Pires Ventura

A diplomacia de D. Miguel e a polémica dos bloqueios navais (1828-1834) 353

Daniel Estudante Protásio

As Invasões Francesas e a sua relação com o Liberalismo em Portugal 367

Alexandre de Sousa Pinto

Ordem Militar da Torre e Espada, do Valor, Lealdade e Mérito 377

José Rocha e Abreu

15 MAIO

A poesia serôdia dum velho marinheiro 383

Joaquim Felix António

22 MAIO	
SESSÃO SOLENE INTEGRADA NAS COMEMORAÇÕES DO DIA DA MARINHA	
Palavras do Presidente da Academia de Marinha	413
Francisco Vidal Abreu	
Um Mundo em Armistício	415
Adriano Moreira	
29 MAIO	
INAUGURAÇÃO DA XV EXPOSIÇÃO “O MAR E MOTIVOS MARÍTIMOS”	
Palavras do Presidente da Academia de Marinha	423
Francisco Vidal Abreu	
12 JUNHO	
De Ragusa para Lisboa procurando uma nova Pátria	
– Apogeu e queda de uma notável república marítima do Mediterrâneo	427
Eduardo Romano de Arantes e Oliveira	
19 JUNHO	
Os locais de refúgio e a importância dos mesmos para a navegação	455
António Ferreira Canas	
26 JUNHO	
O caminho meândrico dos médicos na saúde naval. Contributo pessoal interpretativo*	
Eduardo Teles Martins	
28 JUNHO	
LANÇAMENTO DO LIVRO	
“A GRANDE GUERRA NO ATLÂNTICO PORTUGUÊS”	
Palavras do Presidente da Academia de Marinha	469
Francisco Vidal Abreu	
Apresentação do Livro	471
António Rebelo Duarte	
3 JULHO	
Os Lusíadas: da narrativa à perspectiva de um Médico da Armada	483
José Filipe Moreira Braga	
10 JULHO	
Entre a terra e o mar: representações do mundo na Biblioteca do antigo Mosteiro dos Jerónimos	489
Fernanda Maria Guedes de Campos	

18 SETEMBRO	
Pedro Teixeira e a definição da fronteira da Amazónia, em comemoração dos 380 anos da viagem do navegador português no Rio Amazonas	507
Anete Costa Ferreira	
21 SETEMBRO	
SESSÃO CULTURAL CONJUNTA AM - CCM	
“Para além do fim do mundo”*	
Laurence Bergreen	
25 SETEMBRO	
Desembarques na Índia – considerações sobre teorias tácticas de Francisco Rodrigues da Silveira	521
Gonçalo Couceiro Feio	
27 SETEMBRO	
SESSÃO SOLENE DE HOMENAGEM AO CAPITÃO-DE-MAR-E-GUERRA ANTÓNIO LUCIANO ESTÁCIO DOS REIS	
Palavras do Presidente da Academia de Marinha	533
Francisco Vidal Abreu	
À Procura da Arca Perdida – O Comandante António Luciano Estácio dos Reis (1923-2018)	435
Carlos Baptista Valentim	
O comandante Estácio dos Reis na Historiografia Marítima	555
Jorge Semedo de Matos	
2 OUTUBRO	
Em português: Mestre João Verazano, um navegador florentino ao serviço de Portugal (1525)	561
Margarida Garcez Ventura	
7 OUTUBRO	
HOMENAGEM A MIGUEL REAL PELA UNIVERSIDADE DA BEIRA INTERIOR	
Palavras do Presidente da Academia de Marinha	573
Francisco Vidal Abreu	
9 OUTUBRO	
COLÓQUIO “RASTOS DOMINICANOS DE PORTUGAL PARA O MUNDO – 600 ANOS DA PROVÍNCIA PORTUGUESA”	
Palavras do Presidente da Academia de Marinha	575
Francisco Vidal Abreu	

Ordenamento e Gestão da Zona Costeira Portuguesa*

Carlos Prudente Pereira da Silva

16 OUTUBRO

CICLO – ECONOMIA DO MAR – “AMBIENTE”

A Sustentabilidade Como Motor da Economia e da Geopolítica do Mar*

Tiago Pitta e Cunha

A Qualidade e o Ambiente*

Maria do Pilar Pestana da Silva

O Conhecimento do Meio Marinho como motor da Economia do Mar*

Aurora da Conceição Coutinho Rodrigues Bizarro

18 OUTUBRO

Cerimónia fúnebre do Embaixador João de Deus Ramos

577

Francisco Vidal Abreu

23 OUTUBRO

SESSÃO SOLENE – 8º CICLO DE CONFERÊNCIAS RELAÇÕES LUSO-ITALIANAS

Palavras do Presidente da Academia de Marinha

579

Francisco Vidal Abreu

Culto e cultura. Variações livres sobre um tema que continua atual

581

D. Manuel Linda

25 OUTUBRO

IX JORNADAS NACIONAIS DE HISTÓRIA E FILATELIA

“O MAR NAS PEÇAS FILATÉLICAS”

Palavras do Presidente da Academia de Marinha

591

Francisco Vidal Abreu

Portugal na sua relação com o Mar

593

Herlander Valente Zambujo

Cuidados a Bordo dos Navios (Séculos XV-XVIII)

621

José Filipe Moreira Braga

Instrumentos Náuticos da época dos Descobrimentos

629

José Manuel Malhão Pereira

30 OUTUBRO

**Winston Churchill e a cultura política marítima dos povos
de língua inglesa**

647

João Carlos Espada

6 NOVEMBRO	
COLÓQUIO “A GRANDE GUERRA (1914-1918): MEMÓRIA E CONSEQUÊNCIAS”	
Palavras do Presidente da Academia de Marinha	657
Francisco Vidal Abreu	
Da Beligerância Portuguesa ao Fim da Guerra	659
Luís Alves de Fraga	
A Marinha no teatro de guerra africano (1914-1918)	669
José Luís Leiria Pinto	
As cláusulas navais do Armistício e as suas consequências	679
Vasco Soares Mantas	
13 NOVEMBRO	
A Representação Portuguesa no Projeto GALILEO-IHM 3 / Campanha Antártica 2017-2018	719
João Duarte Ventura da Cruz	
20 e 21 NOVEMBRO	
I SIMPÓSIO DE HISTÓRIA DO ORIENTE	
“OS PORTUGUESES E A ÁSIA MARÍTIMA: TROCAS CIENTÍFICAS, TÉCNICAS E SÓCIO-CULTURAIS (SÉCULOS XVI-XVIII) ”****	
27 NOVEMBRO	
E se Cristóbal Colón fosse Cristóvão Colombo?	733
Luís Filipe Reis Thomaz	
4 DEZEMBRO	
“COMEMORAÇÕES NO ÂMBITO DOS 100 ANOS DA PASSAGEM DA MARINHA PARA O ALFEITE”	
Base Naval de Lisboa – Presente e Futuro*	
Luís Proença Mendes	
Uma Base Naval em Lisboa para a Marinha Portuguesa: propostas e materialização*	
Carlos Baptista Valentim	
11 DEZEMBRO	
SESSÃO SOLENE DE ENCERRAMENTO DO ANO ACADÉMICO DE 2018	
Palavras do Presidente da Academia de Marinha	767
Francisco Vidal Abreu	
O Mar na identidade nacional portuguesa	771
Manuel Braga da Cruz	

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

** *Textos publicados em separado*

*** *Textos a serem publicados nas Atas do I Simpósio de História do Oriente*

TITULARES DOS CARGOS ESTATUTÁRIOS EM 2017*

Presidente

Almirante Francisco Vidal Abreu

Presidente da Classe de História Marítima

Embaixador João de Deus Ramos**

Presidente da Classe de Artes, Letras e Ciências

Contra-almirante Luiz Roque Martins

Secretário-geral

Capitão-de-mar-e-guerra Herlander Valente Zambujo

Secretário da Classe de História Marítima

Professor Doutor Vítor Gaspar Rodrigues

Secretário da Classe de Artes, Letras e Ciências

Dr. Paulo Judá Santos



*Eleitos, para o triénio 2016-2018, pela Assembleia dos Académicos de 17 de novembro de 2015 e homologado em 25 de novembro de 2015 pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada.

**Em 18 de outubro faleceu o Presidente da Classe de História Marítima.

Síntese da atividade cultural da Academia de Marinha em 2018

A atividade cultural da Academia de Marinha decorreu de acordo com o Plano de Atividades anual. Durante o corrente ano foram realizadas 36 conferências ordinárias e 12 extraordinárias, das quais 9 em sessões conjuntas com outras entidades homólogas, o que permitiu, sob diferentes perspetivas, um maior aprofundamento dos temas selecionados.

Comemoraram-se, com sessões dedicadas, as principais efemérides com relevância nacional em que a Marinha foi protagonista, ou de algum modo interveniente. Homageou-se, em Sessão Solene conjunta com a Comissão Cultural de Marinha, o Comandante Estácio dos Reis, figura de relevo da nossa vida académica. Foram realizados dois ciclos de conferências, o primeiro sobre a Economia do Mar e o segundo sobre a Grande Guerra, integrada numa sessão cultural conjunta com as outras academias.

Academia também foi parceira em diversos eventos realizados com instituições nacionais e estrangeiras e em palestras e conferências sobre assuntos ligados ao Mar e ao pensamento estratégico nacional a ele ligado.

De todas estas atividades destacam-se: em 23 de janeiro, a Cerimónia de entrega do colar-insígnia a Sua Excelência o Presidente da República, Presidente de Honra da Academia de Marinha; a Sessão Solene de 27 de fevereiro, para a entrega do Prémio “Almirante Sarmento Rodrigues/2017”; o I Congresso Internacional “*Almirante Colon – um feito no Ponente*”, em 8 e 9 de março, organizado pela Associação Cristóvão Colon e tendo como entidades parceiras a Academia de Marinha, a Academia Portuguesa da História e a Comissão Portuguesa de História Militar; em 29 de maio foi inaugurada a XV Exposição “*O Mar e Motivos Marítimos*”, na Sala D. Luiz do Museu de Marinha; em 25 de outubro tiveram lugar as IX Jornadas Nacionais de História e Filatelia, subordinada ao tema “*O Mar nas Peças Filatélicas*”, uma iniciativa conjunta com Universidade de Coimbra e com a Federação Portuguesa de Filatelia; e o I Simpósio de História do Oriente intitulado “*Os Portugueses e a Ásia Marítima – trocas científicas, técnicas e culturais (séculos XVI-XVIII)*”, realizado em 20 e 21 de novembro.

Da atividade editorial da Academia de Marinha salientam-se os lançamentos das obras: *Cruzador S. Gabriel. Viagem de Circumnavegação; Cerimónia de entrega do Colar-insígnia ao Presidente da República; Augusto Castilho e a revolta da Marinha Brasileira em 1893-94 e Memórias 2017.*

Desta forma, a Academia de Marinha tem dado continuidade ao esforço em manter viva a memória daqueles que participaram ou viveram períodos marcantes ou acontecimentos de relevo para a História de Portugal e da Marinha, ajudando desta forma a melhor entender o presente e perspetivar o futuro, através do conhecimento do passado.

VIDA ACADÉMICA

Entrega do colar-insígnia da Academia de Marinha a Sua Excelência o Presidente da República



Em 23 de janeiro teve lugar, no Auditório da Academia de Marinha, em Sessão Solene, a cerimónia de entrega do colar-insígnia a Sua Excelência o Presidente da República, Presidente de Honra da Academia de Marinha.

O Presidente da Academia de Marinha, Almirante Francisco Vidal Abreu, no seu discurso destacou que “o passar a ter o Presidente da República como Presidente de Honra da Academia de Marinha, é dado mais um contributo para que o seu prestígio saia acrescido, cumprindo-se assim, de uma forma singular, toda a simbologia contida no colar-insígnia: o nó direito que representa a marinharia e o espírito marinho; a cruz de Cristo que sempre esteve ligada ao espírito descobridor; a esfera armilar, símbolo do universalismo e a âncora, representação primeira do mar, dos navios e da sua arquitetura, mas também da constância, da segurança e da firmeza”.

Seguiu-se a entrega do colar-insígnia ao Presidente da República pelo Presidente da Academia de Marinha, tendo de seguida Sua Excelência usado da palavra, na qualidade de Presidente de Honra.

O Presidente da República, Professor Marcelo Rebelo de Sousa, apresentou uma rica síntese histórica sobre a ligação eterna entre Portugal e o mar, desde as suas origens, através dos tempos, das primeiras dinastias, da epopeia dos Descobrimentos até à República dos nossos dias, destacando os contributos dos seus antecessores nas funções de Chefes de Estado.

Em suma, foi uma comunicação que percorreu a nossa História, o que fomos e agora somos, a evolução dos conceitos e desafios sobre que Marinha queremos na atualidade e o seu papel na estrutura económica, na defesa nacional, na segurança e das valências do mar na sua atual complexidade e diversidade.

A finalizar a sessão, foi executado pela Banda da Armada o Hino Nacional e cantado por todos os presentes.

Antes do Porto de Honra servido na Galeria da Academia de Marinha, o Presidente da República, acompanhado pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional e pelo Presidente da Academia de Marinha, visitou a Biblioteca Teixeira da Mota, onde teve ocasião de apreciar as obras mais emblemáticas editadas pela Academia de Marinha.

Entrega do Prémio “Almirante Sarmento Rodrigues” /2017



Em 27 de fevereiro teve lugar a cerimónia de entrega do Prémio “Almirante Sarmento Rodrigues” /2017, e a apresentação da obra premiada, “Roteiros e rotas portuguesas do Oriente nos séculos XVI e XVII”, da autoria do Académico Jorge Semedo de Matos.

Relativamente ao prémio “Almirante Sarmento Rodrigues”, de âmbito internacional e atribuído nos anos ímpares, é destinado a impulsionar e a dinamizar a pesquisa, a investigação científica e o estudo da História das atividades marítimas dos Portugueses, honrando assim a memória do seu patrono, primeiro presidente desta Academia e fundador do Centro de Estudos de História Marítima em 1969, que esteve na sua génese.

O autor da obra referiu que podemos encontrar nos textos dos Roteiros a preocupação na forma como descreve a rota, os perigos e os momentos que ali viveu o piloto, explicando os procedimentos, as recomendações sobre a navegação, no fundear durante a noite, as características dos fundos, das conhecenças, sejam elas de terra ou do próprio oceano e os aspetos meteorológicos relevantes.

I Congresso Internacional Cristóvão Colon “Almirante Colon – um feito no Ponente”

Subordinado ao tema «Almirante Colon – um feito no Ponente», decorreu na Academia de Marinha, em 8 e 9 de março, organizado pela Associação Cristóvão Colon o I Congresso Internacional em Portugal sobre a figura de Cristóvão Colon, por ocasião do 525º aniversário da vinda a Portugal do descobridor, aquando do regresso da sua viagem ao Novo Mundo, celebrada como sendo – a Descoberta da América.

Durante o Congresso, que reuniu 17 conferencistas, muito foi dito sobre Cristóvão Colon, sendo de salientar que o desvio da sua rota para Lisboa, atribuído a uma violenta tempestade, no regresso do Novo Mundo para o Reino de Castela, foi intencional e de forma a manter-se em Portugal durante uma dezena de dias de março de 1493

De referir também que, durante estes dois dias de conferências, persistiu um elevado interesse em demonstrar qual a verdadeira identidade do Almirante Colon, uma investigação que continuará em discussão, mas que seguramente terá uma das maiores repercussões na História.

Sessão cultural conjunta CIJVS e AM “Sá da Bandeira, militar e político”



Em 22 de março realizou-se no Salão Nobre da Câmara Municipal de Santarém, a primeira sessão cultural conjunta entre o Centro de Investigação Professor Doutor Joaquim Veríssimo Serrão (CIJVS) e a Academia de Marinha intitulada “Sá da Bandeira, militar e político”.

Para discursar sobre este tema foram convidados dois especialistas nesta matéria: pela AM, o Académico Fernando David e Silva com a comunicação “Fiel à bandeira, ao rei à pátria” - Sá da Bandeira e a Marinha (1832-1870) e, pelo CIJVS, o Tenente-coronel Paulo Jorge Alves Silvério com a comunicação “A pátria nada me deve / Reminiscência da vida do General Bernardo de Sá Nogueira de Figueiredo - O português mais ilustre do nosso século”.

Entrega do prémio “Fundação Oriente” /2017



Em 10 de abril realizou-se, no auditório da Academia de Marinha, a cerimónia de entrega ex aequo do Prémio “Fundação Oriente” /2017 e a apresentação das obras premiadas: “A governação de Timor no século XVIII - Lifau 1702-1769”, do académico José Augusto Vilas Boas Tavares e “A Vietnamese Moses: Philippe Binh and the Geographies of Early Modern Catholicism”, do Professor George Dutton.

O Presidente da Fundação Oriente, Dr. Carlos Monjardino, usou da palavra para elogiar e agradecer a forma como a Academia de Marinha organizou e classificou os trabalhos concorrentes ao Prémio atribuído pela Fundação a que preside.

Sessão cultural conjunta UA - AM “Ambiente Marinho”



Em 12 de abril decorreu na Universidade de Aveiro, quase um ano após a assinatura do protocolo de cooperação e intercâmbio com a Academia de Marinha, a primeira sessão cultural conjunta subordinada ao tema “Ambiente Marinho”.

Para discursar sobre este tema foram convidados dois especialistas nesta matéria pela Academia de Marinha: a Engenheira Carla Palma e o Comandante Santos Fernandes com as comunicações “Poluição e plásticos em meio marinho” e “A monitorização do ambiente marinho”, respetivamente. Pela Universidade de Aveiro foram apresentadas as comunicações: “Ecossistemas de mar profundo e sua resiliência a atividades antrópicas”, pela Doutora Ana Hilário, nossa académica, e “Proteção da vida Marinha – o ECOMAR”, pela Doutora Catarina Eiras.

Sessão cultural conjunta AM - ANBA “Francisco de Holanda”

Em 24 de abril decorreu no Auditório da Academia de Marinha a primeira sessão cultural conjunta com a Academia Nacional de Belas Artes intitulada “Francisco de Holanda”.

Dissertaram sobre Francisco de Holanda quatro destacados especialistas, sendo a primeira comunicação intitulada “Alegoria de Roma triunfante no livro de desenhos das Antigualhas de Francisco de Holanda”, proferida pela Doutora Sylvie Deswarte-Rosa. Seguiram-se as comunicações: “Os Tratados Teóricos de Francisco de Holanda: Da Pintura Antiga (1548), Do Tirar polo Natural (1549), Da Fabrica que Falece à Cidade de Lisboa e De Quanto Serve a Sciencia do Desenho, ambos de 1571” e “Escrever sobre a margem do Oceanus na Antiguidade e no Renascimento: epigrafia e religio no santuário do Sol Poente”, apresentadas pelo Professor Doutor Fernando António Baptista Pereira e pelo Doutor José Cardim Ribeiro, respetivamente. A encerrar o ciclo de conferências, foi apresentada a comunicação “No tempo de Francisco de Holanda e nas rotas de Itália – iconografia do mar e da viagem na arte do Renascimento português”, pelo Académico Vítor Serrão.



Sessão cultural conjunta com o ICEA

Em 8 de maio decorreu no Auditório da Academia de Marinha a 14ª sessão cultural conjunta com o Instituto de Cultura Europeia e Atlântica, subordinada ao tema “A revolução de 1820 – antecedentes e consequências”.

Após as saudações do Presidente da Academia de Marinha, Almirante Francisco Vidal Abreu, foram apresentadas as comunicações seguidas de debate: “A «revolta» de 1820 e as sociedades secretas”, pelo Académico António Pires Ventura e “A diplomacia de D. Miguel e a polémica dos bloqueios navais (1828-1834)”, pelo Doutor Daniel Estudante Protásio.

Após um curto intervalo, seguiu-se a comunicação “As Invasões Francesas e a sua relação com o Liberalismo em Portugal”, apresentada pelo Académico Alexandre de Sousa Pinto e a finalizar, o Académico José António Rocha e Abreu proferiu a comunicação “A História da Ordem Militar da Torre e Espada, do Valor, Lealdade e Mérito”.

A sessão foi encerrada com uma intervenção do Presidente do ICEA, Dr. José Viegas Freiras.

Sessão Solene integrada nas comemorações do Dia da Marinha

No âmbito das comemorações do Dia da Marinha 2018, teve lugar no Auditório da Academia de Marinha, em 22 de maio, uma Sessão Solene presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional, Almirante António Mendes Calado, tendo sido apresentada a comunicação “Um Mundo em Armistício”, pelo Conselheiro de Estado e Membro Honorário desta Academia, Professor Doutor Adriano Moreira.



Inauguração da XV Exposição “O Mar e Motivos Marítimos”

Em 29 de maio foi inaugurada a XV Exposição “O Mar e Motivos Marítimos” da Academia de Marinha, tendo sido presidida pelo Almirante Vice-chefe do Estado-Maior da Armada, Jorge Novo Palma, em substituição do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional.

Na Pintura, foi atribuído o Prémio “Comandante Raúl de Sousa Machado” à obra “O Douro”, de Correia Pinto, e distinguidos com Menções Honrosas nove trabalhos: “Cruzador Adamastor”, de António Delfim; “66° Norte”, de Bela Branquinho; “Mulheres do Norte”, de Correia Pinto; “Fragmentos de Mar II”, de Isabel Maria Vianna de Montenegro Carneiro; “A minha onda”, de José Augusto Dias Ribeiro da Silva; “Iceberg”, de Maria Leonor Cardoso de Menezes Villa de Brito; “Impertinência”, de Martim Lebens Cymbron; “36”, de Michael Hudec e “Mare Nostrum”, de Ricardo de Campos.

O Prémio de Escultura foi concedido à obra “Giroscópio”, de Joana Paiva Sequeira.

No Modelismo, o Prémio “Henrique Maufroy de Seixas” foi entregue à obra “NRP F330 Vasco da Gama” e uma Menção Honrosa ao trabalho “NRP A5203 Andrómeda, de Rui M. Reis Figueiredo.



Sessão cultural conjunta CCM-AM - “Para Além do Fim do Mundo

Em 21 de setembro teve lugar, no Pavilhão das Galeotas do Museu de Marinha, uma sessão cultural conjunta entre a Academia de Marinha e a Comissão Cultural de Marinha, intitulada “Para Além do Fim do Mundo”, que relembra os Feitos de Fernão de Magalhães há 500 anos, tendo sido presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional, Almirante António Mendes Calado.



Foi orador, o biógrafo premiado, historiador e cronista americano, Dr. Laurence Bergreen, autor do *bestseller* “Para Além do Fim do Mundo: a Magnífica Odisseia da Viagem de circum-navegação de Fernão de Magalhães”, baseado em lugares visitados por Fernão de Magalhães durante a sua viagem de circum-navegação e que no próximo ano comemorará 500 anos.

Sessão Solene de Homenagem ao Capitão-de-mar-e-guerra António Luciano Estácio dos Reis

Em 27 de setembro decorreu, no Pavilhão das Galeotas do Museu de Marinha, uma Sessão Solene de Homenagem ao Capitão-de-mar-e-guerra António Luciano Estácio dos Reis, tendo a cerimónia sido presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional, Almirante António Mendes Calado.

Tratou-se de uma iniciativa conjunta da Academia de Marinha com a Comissão Cultural de Marinha de forma a assinalar o 95º aniversário do recentemente falecido Comandante.

Recordemos que o Comandante Estácio dos Reis depois de uma distinta carreira militar na Marinha Portuguesa, assumiu a missão de Adido de Defesa em Paris, onde desenvolveu um especial interesse pelos instrumentos de navegação antigos. Regressado a Lisboa e em funções no Museu de Marinha, encontrou o maior sucesso, em resultado de um apelo público lançado com o propósito de encontrar astrolábios marítimos antigos, onde após anos de esforços o levaram a construir uma coleção de astrolábios náuticos, que se tornou a maior do mundo.

Ao Comandante Estácio dos Reis também se deve a identificação de um nónio construído de acordo com as instruções de Pedro Nunes, que faz parte do acervo do Museu de História da Ciência de Florença e que face ao seu esforço foi reproduzido um

exemplar que se encontra no Museu de Marinha. Publicou ainda muitos estudos, monografias e livros, destacando-se a obra *À Procura da Arca Perdida*.



Ciclo Economia do Mar

Em sessão cultural de 16 de outubro, subordinada ao tema “Economia do Mar – Ambiente”, foram apresentadas as comunicações “A Sustentabilidade Como Motor da Economia e da Geopolítica do Mar”, “A Qualidade e o Ambiente” e “O Conhecimento do Meio Marinho como motor da Economia do Mar”, pelo Académico Tiago Pitta e Cunha, pela Engenheira Maria do Pilar Pestana da Silva e pela Doutora Aurora da Conceição Coutinho Rodrigues Bizarro, respetivamente.

Para o Dr. Tiago Pitta e Cunha, o tema da sustentabilidade ambiental tem vindo a crescer de importância na ordem internacional e nas agendas políticas e cívicas das nações. A questão do ambiente deixou de ser uma questão nova e lateral às políticas públicas e às decisões dos agentes económicos. A humanidade começa a compreender que o que está em causa no tema do ambiente não é o bem-estar dos animais e das plantas, mas é verdadeiramente o nosso.

A Engenheira Maria do Pilar, lembrou que contribuir para a preservação da vida e do ambiente é parte integrante do compromisso da sociedade moderna perante as gerações futuras. O uso eficiente dos recursos naturais, a minimização de efluentes, de

emissões gasosas e de resíduos, bem como a evolução tecnológica e inovação do desenvolvimento de soluções cada vez mais eficientes é cada vez mais uma preocupação das organizações.

A finalizar a sessão, a Doutora Aurora Bizarro disse que o programa de Mapeamento do Mar Português, juntamente com o programa de observação e monitorização ambiental, ambos em curso no Instituto Hidrográfico, constituem exemplos da forte aposta que se coloca nas atividades de investigação marinha, estimulando o conhecimento básico necessário à Economia do Mar e ainda o desenvolvimento de eventuais ferramentas de gestão e de proteção do sistema marinho.

Sessão Solene – 8º Ciclo de Conferências Relações Luso-Italianas



Em Sessão Solene e sob a presidência do Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional, Almirante António Mendes Calado, decorreu em 23 de outubro, no Auditório da Academia de Marinha, uma comunicação intitulada “500 anos da fundação da Igreja de Nossa Senhora do Loreto. A propósito do Loreto: reflexão livre sobre a globalização, culto e cultura”, inserida no 8.º Ciclo de Conferências Relações Luso-Italianas, tendo sido proferida por Dom Manuel Linda, Bispo do Porto e Administrador Apostólico do Ordinariato Castrense.

IX Jornadas Nacionais de História e Filatelia

Em 25 de outubro decorreu na Academia de Marinha as IX Jornadas Nacionais de História e Filatelia, subordinada ao tema “O Mar nas Peças Filatélicas”.

Tratou-se de uma iniciativa conjunta do Centro de Estudos Interdisciplinares do Século XX da Universidade de Coimbra – CEIS20, da Federação Portuguesa de Filatelia e da Academia de Marinha. A Comissão Organizadora das Jornadas foi constituída pela Professora Isabel Freitas Valente, pelo Professor João Rui Pita, pelo Senhor Pedro Vaz Pereira e pelo Comandante Herlander Valente Zambujo.



A filatelia e, em particular, os selos postais constituem um veículo de divulgação de cultura. Os selos de Portugal podem ser considerados como “embaixadores” da cultura portuguesa e são um meio de comunicação de diferentes tipos de valores. Os selos espelham bem os diferentes momentos da História de Portugal. São elementos iconograficamente muito ricos que, em poucos centímetros quadrados, fornecem ao leitor um retrato pormenorizado de diferentes acontecimentos e períodos da História.

Sessão Cultural conjunta “A Grande Guerra (1914-1918): Memória e Consequência”



Em 6 de novembro decorreu no Auditório da Academia um ciclo conferências, integradas no colóquio subordinado ao tema “A Grande Guerra (1914-1918): Memória e Consequência”.

Tratou-se de uma sessão conjunta da Academia de Marinha com a Academia das Ciências de Lisboa, Academia Portuguesa de História, Academia Nacional das Belas Artes, com a Sociedade de Geografia de Lisboa e com a Comissão Portuguesa de História Militar.

Após as palavras de Abertura pelo Presidente da Academia de Marinha, Almirante Francisco Vidal Abreu, dissertaram sobre o tema três destacados especialistas, sendo a primeira comunicação intitulada “Da Beligerância Portuguesa ao fim da guerra”, proferida pelo Coronel Luís Alves de Fraga. Seguiu-se a comunicação “A Marinha no Teatro de Guerra Africano (1914-1918)”, pelo Académico José Leiria Pinto.

A terminar o ciclo de conferências, foi apresentada a comunicação “As cláusulas navais do Armistício e as suas consequências”, pelo Académico Vasco Gil Soares Mantas.

I Simpósio de História do Oriente



Subordinado ao tema “Os Portugueses e a Ásia Marítima: trocas científicas, técnicas e socioculturais (séculos XVI-XVIII)”, decorreu na Academia de Marinha, em 20 e 21 de novembro, o I Simpósio de História do Oriente.

A Ásia começou a fazer parte do imaginário europeu desde a Época Clássica, mas só no século XVI se alcançou o conhecimento e as convivências permanentes dos portugueses no quadro da primeira globalização, continuados posteriormente por outros europeus. Com o tempo, a presença portuguesa diversificou-se e espalhou-se pelo continente asiático. Como seria de prever, nem toda a Ásia foi descoberta ou coberta pela presença portuguesa, nem o conhecimento daí resultante foi sempre o mais verdadeiro, mas é evidente que o que se sabia na Europa foi dado através da informação captada e transmitida pelos portugueses.

O desejo de aprofundar o estudo do relacionamento entre Portugal e a Ásia surgiu da cooperação estabelecida entre a Academia de Marinha e o Banco Santander, com a realização de um simpósio nos anos pares.

Comemorações no âmbito do centenário da passagem da Marinha para o Alfeite

Em 4 de dezembro decorreu, no Auditório da Academia, uma sessão comemorativa no âmbito dos 100 anos da passagem da Marinha para o Alfeite, tendo sido oradores, o Comandante Luís Proença Mendes e o Académico Carlos Baptista Valentim com as comunicações, “Base Naval de Lisboa – Presente e Futuro” e “Uma Base Naval em Lisboa para a Marinha Portuguesa: propostas e materialização”, respetivamente.

O Comandante Luís Proença Mendes, que comandou a Base Naval de Lisboa entre 2015 e 2018, referiu, na sua apresentação, as atuais capacidades da Base face à sua real dimensão e quais as perspetivas para um futuro próximo. Salientou ainda, que os principais e atuais desafios para a Base Naval são a segurança, a gestão da floresta e a gestão dos diminutos recursos humanos e materiais.

O Académico Carlos Baptista Valentim, no seu enquadramento histórico, lembrou que a necessidade de uma Base Naval em Lisboa, que proporcionasse aos navios e às suas guarnições o aprovisionamento essencial, a reparação dos navios e o descanso das guarnições, se tornou um assunto estratégico. Para uma Marinha que se queria modernizar, o objetivo seria de transformar o Alfeite numa Base Naval, conforme decreto publicado em 1918.



Sessão Solene de Encerramento do Ano Académico de 2018

Sob a presidência do Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante António Mendes Calado, teve lugar em 11 de dezembro, no Auditório da Academia de Marinha, a Sessão Solene de Encerramento do Ano Académico de 2018.

O evento iniciou-se com a entrega do colar-insígnia e respetivo diploma de Membro Efetivo da Classe das Artes Letras e Ciências ao Chefe do Estado-Maior da Armada e do diploma de Membro Honorário ao Almirante Nuno Vieira Matias, anterior Presidente da Academia.

Após agradecer ao Almirante CEMA, o ter aceitado presidir à Sessão, o Presidente da Academia de Marinha, Almirante Francisco Vidal Abreu, referiu o trabalho desenvolvido durante os três anos do Conselho Académico eleito no final de 2015.

Seguiu-se a comunicação do Académico Manuel Braga da Cruz, intitulada “O Mar na identidade nacional portuguesa”, na qual evidenciou, a importância do Mar como uma unidade na diversidade geográfica, na dimensão cultural de Portugal como país latino, católico e atlântico. Considerou também que esse Mar se inscreve numa Epopeia passada, de importância geoestratégica atual e essencial numa perspetiva futura.



Assembleia dos Académicos

Foi realizada uma Assembleia dos Académicos em 18 de outubro para a eleição de várias categorias de membros.

Prémio “Almirante Teixeira da Mota” /2018

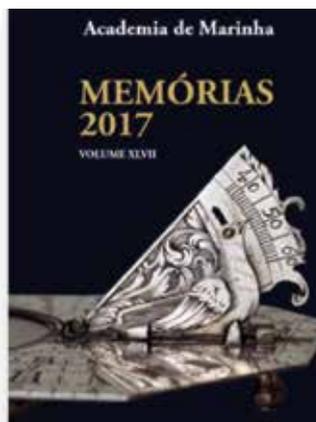
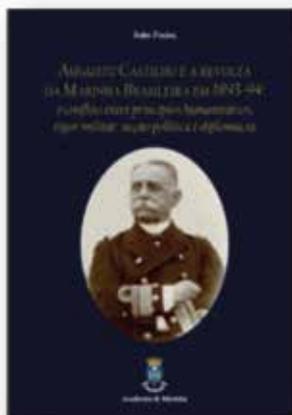
Na reunião de 13 de novembro o júri deliberou, atribuir o prémio “Almirante Teixeira da Mota” /2018, no valor de cinco mil euros, ao trabalho “As pescas em Portugal”, da autoria de Álvaro Francisco Rodrigues Garrido.

O júri decidiu ainda atribuir menção honrosa ao trabalho “O Armorial da Marinha Portuguesa e da Autoridade Marítima Nacional”, da autoria de António Manuel Gonçalves e José Manuel Cabrita.



Lançamento e apresentação de livros

- *Cruzador S. Gabriel. Viagem de Circumnavegação;*
- *Cerimônia de entrega do Colar-insígnia ao Presidente da República;*
- *Augusto Castilho e a revolta da Marinha Brasileira em 1893-94;*
- *Memórias 2017*



Sessões realizadas

Durante o corrente ano foram realizadas 36 conferências ordinárias e 12 extraordinárias, das quais 9 em sessões conjuntas com outras entidades homólogas, o que permitiu, sob diferentes perspetivas, um maior aprofundamento dos temas seleccionados.

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

Acadêmicos falecidos

Lucien Basch;

António Luciano Estácio dos Reis;

Manuel Primo de Brito Limpo Serra;

Edivaldo Machado Boaventura;

João de Deus Ramos.

LISTA DE MEMBROS ELEITOS

Na Assembleia dos Académicos de 19 de outubro

Honorários

Nuno Gonçalo Vieira Matias

Eméritos da Classe de História Marítima

Maria Margarida Garcez Silva Ventura

Eméritos da Classe de Artes, Letras e Ciências

Mário Manuel da Fonseca Alvarenga Rua

José Augusto Vilas Boas Tavares

José Carlos Torrado Saldanha Lopes

Efetivos da Classe de História Marítima

Por elevação

José Luís Viegas Freitas

Efetivos da Classe de Artes, Letras e Ciências

Por distinção

António Maria Mendes Calado

Por elevação

João Carlos Corder Gallardo Muñoz de Oliveira

Carlos Manuel da Costa Ventura Soares

Rui Fernando Vieira Nery

Correspondentes da Classe de História Marítima

Pedro Miguel Nazaré Pereira

Miguel Maria Santos Corrêa Monteiro

Correspondentes da Classe de Artes, Letras e Ciências

Fernando António Baptista Pereira

Eduardo Teles Castro Martins

Maria do Pilar Pestana da Silva

Carlos Alberto dos Santos Fernandes

Carla Maria Ferreira Mesquita Palma

Associados da Classe de História Marítima

Carlos Franco Suanzes

Manuel Luiz Álvarez

Manuel Maria Ponce de León

SESSÕES CULTURAIS

AS PESCAS EM PORTUGAL NO SÉCULO XX: UM BALANÇO HISTÓRICO CENTRADO NAS POLÍTICAS PÚBLICAS

Comunicação apresentada pelo académico
Álvaro Garrido, em 16 de janeiro

As pescas marítimas são uma actividade económica cuja produção se organiza na dependência de ecossistemas dinâmicos onde habitam recursos naturais móveis e renováveis, mas finitos e de limitada abundância. A esta dependência do meio natural, só por si capaz de gerar flutuações na produção e rendimentos incertos, acrescem outras contingências que comandam a produção no mar e as indústrias da pesca (produção primária e transformação): o comportamento do mercado de produtos da pesca, seja ele de âmbito local, nacional ou internacional, as técnicas de conservação e as vias de comunicação e transporte do litoral para o interior. Este conjunto de circunstâncias faz das pescas uma actividade económica muito especializada, pouco susceptível de atrair capitais estranhos aos negócios marítimos e cuja industrialização e avanço tecnológico tendem a depender de financiamentos públicos. Para os pescadores e industriais das pescas, o Estado ora foi visto como intruso e indesejado fiscal, ora como protector e generoso financiador.

Além de financiador de empresas privadas das pescas industriais longínquas, cujas frotas se tornaram símbolos de poder dos Estados-Nação e das suas marinhas, ao longo do século XX o Estado foi, em diversos países, um agente da evolução tecnológica do sector das pescas e um agente de regulação do sector. Quer nos países liberais, quer nos Estados autoritários, e mais ainda nos de regime socialista, o Estado foi empresário do sector, financiou a ampliação e a renovação das frotas de pesca, regulou os mercados e protegeu as produções nacionais.

No plano científico, o Estado apoiou investigações capazes de aferir e cartografar a abundância de recursos; criou estações e laboratórios públicos de biologia marítima; promoveu estudos sobre técnicas de pesca e de conservação do peixe. Por fim, quando as evidências da escassez de certas espécies de alto valor comercial deram em quebras de rendimento das empresas ameaçando a sustentabilidade da exploração dos recursos, foi ainda o Estado quem se apressou a reclamar a extensão de direitos exclusivos de soberania sobre as águas e recursos além dos apertados limites das três milhas de “mar territorial”.

Apesar da intervenção do Estado sobre as pescarias, fortíssima e de sentido totalizante de 1933 a 1974, forte durante a transição democrática de 1974 a 1976, esbatida até à adesão à Comunidade Económica Europeia (CEE) dez anos depois, os agentes do progresso tecnológico das pescas portuguesas foram diversos e situam-se além do perímetro dos poderes públicos.

A regulamentação técnica das pescarias, o roteiro dos fundos e a cartografia dos recursos biológicos sempre dependeram da acção tutelar da Marinha. Entre os anos trinta e setenta do século XX, partilhando a contragosto alguns poderes com a Organização Corporativa das pescas, a Direcção-Geral de Marinha, por onde corriam os serviços de fomento marítimo, albergou uns poucos organismos consultivos e de investigação no domínio das pescas. Neles pontificou um grupo de oficiais da Armada com uma carreira naval de feição técnica e científica, entre os quais se fez notar o corpo de engenheiros hidrógrafos¹.

Desses organismos cabe destacar o Instituto de Biologia Marítima, vocacionado para o estudo, detecção e cartografia dos recursos haliêuticos da costa portuguesa, em particular da sardinha e da ostreicultura. Criado em finais de 1950, o Instituto seria o alfobre da moderna geração de biólogos do mar sob impulso do médico e naturalista Alfredo Magalhães Ramalho (1894-1959). Em 1952 seria constituída no âmbito da Marinha a Comissão Consultiva Nacional da ICNAF (Comissão Internacional de Pescarias do Noroeste Atlântico, a actual NAFO). O trabalho desse pequeno organismo técnico das “pescas nacionais” implicou compromissos de gestão multilateral das pescarias do bacalhau, a participação de biólogos portugueses em programas internacionais de amostragem da espécie, a apresentação de estatísticas relativas ao esforço de pesca da frota nacional e o seu confronto com as dos demais Estados membros².

Já os departamentos públicos de estudo das tecnologias de pesca foram muito raros entre nós e daí terão resultado alguns bloqueios à reconversão do sector. Ainda em 1952 foi instalado na dependência da Organização Corporativa o Gabinete de Estudos das Pescas cuja criação, há muito prevista, beneficiou de verbas da “ajuda Marshall”. A dinâmica de investigação do Gabinete – que teve como primeiro presidente o almirante Francisco Alves Leite (1894-1961) – não foi tão relevante quanto a de divulgação de conhecimentos técnicos e científicos das pescarias, quer por meio da edição do *Boletim das Pescas*, quer através de inúmeras publicações da especialidade, muitas delas roteiros e prontuários de “soluções práticas” a adoptar pelos mestres e pescadores das diversas artes de pesca.

O papel dessa plêiade de oficiais da Armada que no segundo pós-guerra se entregou à chefia e direcção dos novos organismos de investigação das pescas foi, sem dúvida, relevante. Por obediência à tradição da Marinha nesse domínio e pela formação técnica e científica que haviam adquirido nos serviços de hidrografia e cartografia, a acção dos “engenheiros da Marinha” foi colmatando a falta de biólogos e de “cientistas do mar” nas universidades portuguesas. Na verdade, até aos primeiros anos sessenta a investigação em ciências do mar era quase inexistente fora do perímetro do Estado. O mesmo é dizer

¹ Ver João Freire, *Homens em Fundo Azul Marinho*, Oeiras, Celta Editora, 2003, pp. 90 e ss.

² Vide Álvaro Garrido, *Abastecimentos e Poder no Salazarismo...*, cit., vol. II, pp. 526-547.

que apenas se fazia em laboratórios públicos vocacionados para a produção de “ciência aplicada” às pescas.

Procurando subtrair algum espaço à administração corporativa do sector, só em 1972 o Ministério da Marinha passou a dispor de um Instituto de Técnicas de Pesca composto por um pequeno grupo de pessoas; umas oriundas do antigo Centro de Biologia Piscatória (Ministério do Ultramar), outras da Faculdade de Ciências de Lisboa.

Apesar dos constrangimentos políticos e da carência de meios financeiros que sempre enfrentaram, os organismos técnicos e de consulta das pescas criados após o desfecho da Guerra permitiram um espaço mínimo de abertura à investigação marinha e à cooperação internacional no domínio científico, de certo modo insular no panorama da actividade científica do período salazarista. À semelhança do que sucedeu noutros países, no terceiro quartel do século também em Portugal a “biologia piscatória” se reforçou como ciência de Estado, habitada pelas vantagens, desvantagens e preocupações normativas da investigação aplicada.

Após a Revolução de 25 de Abril de 1974, a Secretaria de Estado das Pescas, que entretanto fora criada no Ministério da Coordenação Económica³, albergou a Direcção-Geral da Investigação e Protecção dos Recursos Vivos e do Ambiente Aquático. Era extinto o Instituto de Biologia Marítima. Já em 1977, no âmbito da reestruturação do Ministério da Agricultura e Pescas nasce o Instituto Nacional de Investigação das Pescas⁴. O INIP daria lugar ao actual Instituto de Investigação das Pescas e do Mar, IPIMAR, acrónimo por que foi designado a partir de 1992.

Longe das instituições e fugidio à norma, o pescador sempre foi, devido à sua mobilidade e às suas práticas de ocupação plural, o principal agente de divulgação tecnológica das pescarias. A intervenção do Estado Novo no sector, totalizante e vertical, parece ter limitado esse efeito reprodutor de experiências, estratégias adaptativas e saberes práticos. Enquadrado em instituições impostas pelo próprio Estado a pretexto da recriação mítica de um *maritimismo* essencial que a Nação alegadamente perdera, sob o manto protector da “assistência corporativa” o pescador vê limitada a sua autonomia e capacidade inventiva. A administração e a ciência impõem-lhe regras de difícil percepção e cumprimento, um garrote limitador da sua liberdade e engenho empírico. Ontem como hoje, a resistência dos pescadores e armadores às restrições de pesca, ao aperto das normas e à fiscalização das autoridades marítimas parecem formas de proteger o capital investido e o trabalho empregue e tendem a criar mecanismos de “economia paralela”. Meios de garantir o sustento das famílias e de preservar a autonomia para buscar soluções próprias escoradas numa experiência quotidiana feita de liberdades criadoras e de intuições arbitrárias.

Basta lembrar que as convenções colectivas de trabalho impostas pelo Estado Novo e assinadas pelas partes das “pescas agremiadas” impediam que os pescadores se pudessem

³ Decreto-Lei nº 240/74, de 5 de Junho.

⁴ Decreto-Lei nº 221/77, de 28 de Maio (art. 25º).

matricular noutro grémio ou noutra pesca que não aquele a que de início pertenciam. É certo que às artes locais e costeiras, nas quais a fronteira entre o “capital” e o “trabalho” era mais fluida, o Estado não impôs a agremiação, mas submeteu-as à coordenação da poderosa Junta Central das Casas dos Pescadores, criada em 1937. A compartimentação das pescas em grémios de filiação obrigatória tutelados pelo Governo acomodou os armadores das pescas industriais e os pescadores-armadores das pescarias artesanais em organismos corporativos estritamente vigiados pelo Estado. A cartelização corporativa limitou a iniciativa empresarial dos armadores e sujeitou os investimentos ao escrutínio político do Estado.

O condicionamento corporativo tanto controlou e reprimiu a renovação tecnológica das pescarias como a apoiou e estimulou. O crédito público e os “empréstimos corporativos” (contratados através dos próprios grémios, com taxas de juro generosas) foram as bases financeiras dos programas estatais de fomento das pescas. De 1953 em diante, criado o Fundo de Renovação e Aprovechamento da Indústria da Pesca (FRAIP)⁵, os planos de fomento das pescas tiveram programação e execução autónomas relativamente aos demais. Até 1973, para cada subsector das “pescas nacionais” foram previstos programas de renovação das frotas impondo arquétipos de embarcações conforme as possibilidades e vantagens de laboração dos estaleiros nacionais de pequena e média dimensão⁶. O fomento estatal privilegiou as pescas do bacalhau e as do arrasto do alto.

Em relação às artes costeiras e locais o Estado Novo preferiu a “assistência material e tecnológica”, consoante as carências de âmbito local que as capitánias e as Casas dos Pescadores iam inquirindo junto das comunidades⁷. Diagnósticos regulares, ao que tudo indica conduzidos com o duplo propósito de atenuar o defeito das infraestruturas dos portos, abrigos e lotas por meio de melhoramentos materiais e de prevenir quaisquer sinais de desordem social das gentes do mar.

As políticas de fomento corporativo e a modernização das frotas

Com as políticas de fomento promovidas pelo Estado Novo através da sua oligarquia corporativa, as pescas passaram a ser “tecnicamente orientadas”. Seria intenção do Estado que evoluíssem na base de planos de renovação das frotas capazes de beneficiar os estaleiros de construção naval e de absorver mão-obra no perímetro dos portos, abrigos e principais comunidades litorâneas. O aumento do número de unidades de pesca, o acréscimo da respectiva capacidade de carga e a aplicação de novos sistemas propulsores daria

⁵ Decreto-Lei nº 39 283, de 20 de Julho de 1953.

⁶ Além dos estaleiros Mónica, já existentes na Gafanha da Nazaré desde finais do século XIX, referimo-nos à tríade de estaleiros navais criados durante a Segunda Guerra Mundial: Estaleiros Navais de Viana do Castelo (1944), Estaleiros de São Jacinto, em Aveiro (1945), Estaleiros Navais do Mondego, na Figueira da Foz (1944).

⁷ Por determinação legal, o capitão do porto mais próximo presidia à direcção da Casa dos Pescadores local.

resposta à vontade política do Estado de aumentar a produção de pescado por navios nacionais, prevenindo as crises de abastecimento que tanto haviam contribuído para a erosão da I República. Programa de intenção política, económica e social, o fomento das pescas é precedido de um amplo trabalho jurídico de compartimentação compulsiva do “capital” e do “trabalho” em instituições públicas (organismos de coordenação económica) e corporativas (grémios, casas dos pescadores e sindicatos nacionais) tuteladas pelo Estado.

Por impulso e mando estatal, à reorganização administrativa capaz de reprimir a polarização conflituosa dos interesses, na segunda metade dos anos trinta sucede o fomento dos meios de produção. Em breve, a fronteira entre os poderes públicos e a organização corporativa mal se nota: na dependência dos grémios criados pelo próprio Estado nascem sociedades mútuas de seguros, cooperativas de aprestos, secções com objectivos comerciais, empresas privadas investidas de fins oficiais e políticos numa notória promiscuidade entre o público e o privado.

A montante da pesca, a indústria de construção naval é intencionalmente beneficiada. Labora conforme a cadência da encomenda de novas construções solicitadas e distribuídas pelos grémios, ora aos estaleiros mais aptos no plano das técnicas de construção e de mão-de-obra especializada, ora aos mais carenciados na sua carteira de encomendas⁸. Alguns grémios e a própria Comissão Reguladora do Comércio de Bacalhau detêm nos seus quadros engenheiros navais que comunicam com os engenheiros e artesãos dos estaleiros de modo a que sejam cumpridos os planos de formas, a aplicação de materiais e demais características técnicas dos arquétipos navais previamente estabelecidos em sede política da Organização das Pescas. De 1952 em diante, por imposição do Estado todas as embarcações de pesca, em madeira ou em aço, passaram a ser construídas em estaleiros nacionais.

A promoção legal de planos integrados de reapetrechamento das frotas de pesca nacionais colheu um impulso decisivo durante a Guerra. Designadamente o arrasto costeiro e do alto, segmentos que até aí haviam tido uma expressão irrelevante.

A partir de 1942 os motores de combustão interna (sistema *diesel*) começam a generalizar-se. Abandona-se a propulsão a vapor e param as velhas máquinas que haviam sido adquiridas em segunda mão na Inglaterra e na Alemanha. O Governo promove então um vasto plano de renovação e modernização da frota do arrasto que, entre outros fins, tem como móbil o crescimento da construção naval, em particular de unidades em ferro. De 54 embarcações activas em 1940, uma vez concretizado o programa estatal, em 1949 já eram 100 as unidades a pescar nas águas costeiras e do alto. De 1951 em diante, beneficiando das verbas da “ajuda Marshall” e da política de “ressurgimento marítimo” atribuída ao Ministro da Marinha Américo Tomás, foi elaborado o Plano de Fomento das Pescas Nacionais, a concretizar em duas fases coincidentes com as etapas de execução

⁸ Cfr. *A evolução das pescas e o seu contributo para o abastecimento alimentar do país*, Lisboa, GEP, 1966, págs. 12-14; 32.

dos dois primeiros Planos de Fomento. O Conselho Administrativo do FRAIP, presidido por Henrique Tenreiro⁹, era autorizado a emitir empréstimos amortizáveis para alargamento e reconversão das frotas. O esforço de pesca aumentou de maneira considerável. O aumento da produtividade por pescador e por tonelagem de arqueação bruta foi significativo nas principais artes de pesca. No bacalhau, tomando por base 100 o ano de 1951, entre 1944 e 1958 a produtividade da pesca por navio saltou do índice 86 para o 104¹⁰. Crescimento anacrónico, talvez, dadas as mudanças e restrições jurídicas que já se pressentiam no Direito do Mar e que em breve acabariam por limitar e condicionar a margem de crescimento das frotas de pesca longínqua em águas exteriores.

A pesca da sardinha

A pesca da sardinha, designação que abrange outras espécies pelágicas da costa portuguesa capturadas pelas mesmas artes e embarcações, foi por todo o século XX a de maior importância económica e social no conjunto das demais pescarias. Olhando os valores da pesca desembarcada por espécies, só entre 1949 e 1958, e de 1962 até à década de setenta, o bacalhau supera o rendimento bruto da sardinha descarregada em portos do continente¹¹.

Conjugando processos artesanais e modos de produção industrial, a pesca da sardinha foi sempre mais relevante no abastecimento da indústria conserveira do que para consumo em fresco ou em salmoura. Talvez por isso e pela abundância da espécie na costa oeste e do Algarve, a pesca da sardinha foi o principal campo de ensaio e de adaptação de inovações técnicas das pescas nacionais.

No primeiro quartel do século XX a frota sardineira era dominada por armações à valenciana, de uso comum em Peniche, Sesimbra, Sines e por todo o litoral algarvio. Apesar de exigirem capitais avultados (reunidos em sociedades) e de mobilizarem muita mão-de-obra para os trabalhos em terra e no mar, as armações permitiam quebrar a sazonalidade da pesca, ofereciam rapidez e facilidade de captura. Tratava-se de um conjunto de redes fundeadas ou fixas próximo da costa, em áreas de fundo limpo, cuja concessão de exploração era atribuída pelo Estado mediante licenças anuais prorrogáveis. Armadas no termo do Inverno, as redes eram mantidas nos fundos por todo o ano.

Estas artes fixas sardineiras caíram depois em desuso, mas ainda coexistiram durante alguns anos com os modernos galeões a vapor e mesmo com as traineiras a motor. Difundidos a partir de Peniche, os galeões ofereciam as vantagens da mobilidade na procura de sítios de pesca menos à vista da costa e permitiam capturas volumosas,

⁹ Ver A. Garrido, *Henrique Tenreiro – Uma Biografia Política*, Lisboa, Círculo de Leitores/Temas & Debates, 2009.

¹⁰ A. Garrido, *Abastecimentos e Poder no Salazarismo...*, cit., vol. II, p. 431.

¹¹ Cfr *Estatísticas das Pescas Marítimas no Continente e nas Ilhas Adjacentes*, Lisboa, Ministério da Marinha (1896-1969). Considerámos os valores a preços correntes.

capazes de fornecer as fábricas de conservas. No começo da década de trinta as armações e os galões cederam às modernas traineiras motorizadas. As artes móveis não mais deixariam de ser dominantes.

Devido ao labor das traineiras com motor e à procura da indústria conserveira, nos anos trinta a sardinha compunha mais de metade do volume de peixe desembarcado. Ainda assim, quer no primeiro quartel do século, quer ao longo do período salazarista o crescimento da frota foi sempre muito irregular. Em 1946 o número de traineiras em actividade foi o mais expressivo de sempre: 392. A capacidade de pesca disponível atingiria o seu valor máximo em 1965 (15 391 TAB). Tal como o volume da pesca desembarcada que, nesse mesmo ano, ultrapassou as 233 mil toneladas¹².

Finda a Segunda Guerra Mundial, por iniciativa e imposição do Grémio da Pesca da Sardinha, as traineiras conheceram grande avanço tecnológico: as velhas máquinas a vapor alimentadas a carvão e lenha foram substituídas por motores *diesel*. Obedecendo ao mesmo plano de reconversão das artes móveis sardineiras, as redes de algodão cederam às de fibra sintética, mais resistentes e duradouras, de início importadas de Itália. De modo a aumentar a segurança do pessoal no mar e a facilitar a navegação, boa parte das traineiras foram equipadas com rádio-telefones apoiados por ligações a uma rede de postos de rádio instalados por toda a costa de Portugal continental. Equipamentos que atraíram mais gente para ir a bordo das traineiras. Ainda nos primeiros anos cinquenta, em lugar das velhas sondas de mão, surgiram entre nós as “ultra-sonoras”, muito eficazes na detecção dos cardumes de sardinha, cuja abundância era cada vez menos certa. Melhoraram muito as condições e os meios de captura do pescado, aumentou a segurança de navegação e a produtividade das embarcações. Matosinhos (Leixões), Peniche e Portimão continuaram a ser os maiores portos sardineiros. Em 1965, 45% das “grandes traineiras” registadas em Portugal pertenciam a esses três portos e neles se concentrava 48% da capacidade de pesca disponível¹³.

Outro salto tecnológico importante surgira em 1964, uma vez mais por impulso do Estado. Um despacho do ministro da Marinha, com data de 13 de Abril, obrigava todos os armadores a equiparem as suas traineiras com porões isotérmicos de modo a melhorar as condições de conservação do pescado. Exigências de matéria-prima em bom estado por parte de uma indústria conserveira que começava a enfrentar sérias dificuldades de concorrência nos mercados externos.

Em 1965 foram instalados numas poucas traineiras da sardinha os primeiros aladores mecânicos de redes. Aparelhos que dispensavam companhas tão numerosas como outrora, vieram reforçar a segurança da navegação e a eficácia do trabalho de detecção dos cardumes. De então por diante, os saltos tecnológicos das artes móveis sardineiras não seriam tão exuberantes quanto aqueles que registámos nos anos cinquenta e sessenta.

¹² Cfr. *A evolução das pescas e o seu contributo...*, cit., pp. 51-74.

¹³ *A Marinha nos últimos 40 anos, 1926-1966*, Lisboa, Ministério da Marinha, 1966, p. 403 (cálculos nossos).

A inovação centrar-se-á na casa do leme, cada vez mais invadida por “electrónicos” que pedirão saberes técnicos estranhos ao ofício de pescador.

O arrasto do alto e longínquo na costa africana

A pesca de arrasto de espécies demersais, como a pescada e outra sorte de “peixe grosso”, no mar alto, nos baixios de Cabo Branco e nas águas longínquas do Atlântico sul, conheceu um grande incremento ao longo do século XX, em especial entre as décadas de vinte e de sessenta. Incluindo as embarcações registadas para o arrasto costeiro, entre 1920 e 1965 o número de unidades passa de 23 para 115; a TAB multiplica por quatro e o peixe desembarcado quase quintuplica¹⁴.

Em 1942, a fim de aliviar as importações e combater os problemas do abastecimento alimentar sentidos em tempo de Guerra, o governo de Salazar promove um “plano de emergência” para o fomento das pescas. As frotas de pesca do arrasto conhecem, a partir de então, um grande incremento: os motores *diesel* de combustão interna substituem o vapor, é dada preferência às construções em ferro e generalizam-se as redes de *nylon*. Quanto ao número de unidades registadas para o arrasto costeiro e do alto – ainda não se falava de arrasto em águas longínquas –, o grande salto dá-se entre 1940 e 1949. O total de arrastões passa de 54 para 100. As embarcações tornam-se mais autónomas e a sua tonelagem média aumenta. A dilatação dos porões e a maior velocidade dos navios estimulou a demanda de pesqueiros mais afastados da costa ocidental e algarvia e por toda a costa ocidental africana a norte do Golfo da Guiné.

Alarmados com as elevadas e crescentes inutilizações de peixe, os armadores e a Organização Corporativa tentaram experiências de refrigeração mecânica dos porões e mesmo de congelação rápida e de farinação a bordo - do pescado e de alguns subprodutos. Em articulação com os pequenos e médios estaleiros navais portugueses, no âmbito do Grémio dos Armadores de Pesca do Arrasto (criado em 1939) foram definidos protótipos dos novos arrastões: um deles foi o *Praia de Algés*, propriedade da *Sociedade Portuguesa de Pescarias Restelo*, gémeo de outros, construído nos estaleiros da CUF e lançado ao mar em 1958. Em finais de Cinquenta, a manobra das redes pela popa estava ainda em fase experimental, debatendo-se as suas vantagens e inconvenientes por aquilo que se sabia de navios alemães e russos.

Mas outros debates havia, sempre controversos e arbitrados com engenho político pelo Delegado do Governo junto do Grémio do Arrasto, Henrique Tenreiro. Foi muito discutida a dimensão e a tipologia dos navios a construir para o arrasto do alto. Temendo excessos de despesa e maiores flutuações no rendimento de exploração das unidades, a maioria dos armadores mostrou-se a favor de arrastões de tamanho médio, ainda desprovidos de instalações de congelação e de farinação, preferindo o arrasto clássico por

¹⁴ *Idem*, p. 78.

estibordo em lugar do de popa¹⁵. Conforme a vontade dos industriais e as negociações oligárquicas mantidas no Grémio, novas unidades de produção seriam construídas para o arrasto do alto, sempre em estaleiros nacionais. Eram navios com porões revestidos de ligas metálicas e munidos de sistemas de refrigeração por serpentinas. Equipamento que permitia menores consumos de gelo e uma razoável conservação do peixe.

A congelação de parte do pescado a bordo foi experimentada em 1958. Nessa altura, já muitos barcos começavam a ser equipados com radar e sondas ultra-sónicas. A congelação rápida e o arrasto pela popa iriam conhecer as suas primeiras unidades apenas na segunda metade dos anos sessenta, numa “série nacional” de cinco arrastões congeladores: o *Almourol*, o *Altair*, o *Nova Fé*, o *S. Nicolau* e o *Praia da Ericeira*. Só em 1967 começaria a actividade dessa frota de pesca do “peixe grosso” em águas longínquas: no SE Atlântico, junto e ao largo da África do Sul, Namíbia e Angola. Frota composta por arrastões congeladores de grande arqueação e autonomia, de arrasto pela popa, cuja construção o Estado incentivou a fim de promover a substituição parcial do consumo de bacalhau salgado seco por pescada congelada. Ao verificar que os preços do bacalhau subiram muito após a liberalização de 1967, o Governo e a oligarquia corporativa decidem acelerar os projectos de uma rede de frio das pescas. A eficácia da rede dependeria da concretização de programas de fomento das “pescas ultramarinas” que supunham a construção de centros de desembarque e de transbordo providos de armazéns frigoríficos em alguns portos das “províncias” de Angola e Moçambique, especialmente em Moçâmedes¹⁶.

Por a mesma altura, também a pesca de crustáceos – enquadrada no Grémio do Arrasto – foi incrementada por iniciativa do Estado a partir de missões de estudo de técnicos portugueses em portos do sul de Espanha, especialmente em Huelva. Até à abertura dos anos sessenta, a pesca de crustáceos (gambas e lagostim, sobretudo) era puramente artesanal e pouco se notava no cômputo da pesca desembarcada em portos nacionais. Por imposição da Organização Corporativa, em 1961 alguns armadores do arrasto reuniram capitais constituindo a *Pescrul, Cooperativa da Pesca dos Crustáceos*. A empresa começou por armar dois arrastões pela popa munidos de sistema de congelação a bordo por armários congeladores. Em 1965 a *Pescrul* já armava sete navios. A sua actividade desenvolvia-se a partir de portos algarvios, com destaque para Olhão e Vila Real de Santo António¹⁷.

Na segunda metade dos anos setenta e ao longo da década seguinte, a pesca do arrasto em águas exteriores debateu-se com fortes limitações jurídicas. Movimento que determinou a especialização da frota e das próprias artes conforme as possibilidades

¹⁵ Ver João de Lemos, *A Pesca de Arrasto e os seus problemas — Relatório das reuniões do Sr. Delegado do Governo com os Srs. Armadores*, Lisboa, GEP, 1959/60, pp. 26-33.

¹⁶ Ver A. Garrido “Políticas de abastecimento no segundo pós-guerra: a “Organização das Pescas””, *Análise Social*, nº 156, 2000, pp. 661-694.

¹⁷ Acerca da evolução da pesca de crustáceos nas décadas de cinquenta e de sessenta, vide *A evolução das pescas e o seu contributo...*, *cit.*, pp. 105-107.

de pesca nas águas sob jurisdição de países com os quais Portugal se viu obrigado a firmar acordos bilaterais. Acordos que viriam a ser “comunitarizados” a partir de 1986, perdendo assim parte das suas vantagens. Referimo-nos aos acordos estabelecidos com Marrocos (águas muito batidas por embarcações algarvias e de Sesimbra, habilitadas para a pesca de variadas espécies de “peixe grosso”, em especial a do peixe-espada com palangre de fundo); com a Guiné-Bissau (frota de arrastões para a pesca de crustáceos, cuja base de armamento se centrava em Aveiro) e ainda os que foram assinados com a Mauritânia e a África do Sul. Como se não bastasse, após a independência da Namíbia, em 1990, e com a extinção da ICSEAF (International Commission for the Southeast Atlantic Fisheries), as possibilidades de pesca no Sudoeste Africano, ao largo daquele país e da África do Sul, sofreram um golpe contundente que explica a queda abrupta dos desembarques de pescada em portos nacionais¹⁸.

A pesca do bacalhau no Atlântico Norte

Na pesca do bacalhau encontram-se os exemplos mais significativos das especificidades e adaptações tecnológicas das pescas portuguesas. Portugal foi o único país entre os grandes produtores de bacalhau onde se construíram e armaram navios-motor de grande porte, de casco em aço ou mesmo em madeira, destinados à pesca com artes de anzol. O tipo mais comum dessas embarcações, construídas por impulso do Estado a partir de 1943, era o de navios de dois mastros, com grande capacidade de carga, superestruturas elevadas à proa e à ré e boas condições para albergar companhias numerosas. Navios de equipamento moderno apetrechados para pescas de tipo antigo: fainas intensivas, muito dependentes da fortuna do mar, do esforço e da competição dos homens, ofereciam a vantagem de poder capturar muito bacalhau de tamanhos médios e graúdos que os arrastões pouco davam.

Outro bom exemplo de coabitação do novo e do antigo nos arrastos bacalhoeiros reside na coexistência em diversos navios de um porão de salgados e outro de congelados. Dualismo incomum noutras frotas europeias, explica-se pelos caprichos do mercado e pela tradição de trazer bacalhau salgado para facilitar o processamento em terra. Só nos anos oitenta, os navios polivalentes se limitaram a porões congeladores, curando em terra o peixe que vinha arrefecido a bordo.

A intervenção do Estado Novo sobre a evolução da frota bacalhoeira evidencia fins de condicionamento técnico das artes e do tipo de embarcações, da dimensão e capacidade dos navios. A construção de navios novos, bem como a ampliação, transformação e renovação dos existentes, foram submetidas desde o início a um minucioso escrutínio político exercido através da Comissão Reguladora do Comércio de Bacalhau com a cola-

¹⁸ Cfr. *Pescas em Portugal, 1986-1996*, Lisboa, INE/Direcção-Geral das Pescas e Aquicultura, 1998, pp. 73-76; 83-85.

boração obediente do respectivo Grémio dos Armadores, onde pontificava a figura do Delegado do Governo, Henrique Tenreiro.

A autonomia de decisão dos armadores em matéria de renovação das frotas, sem interferência do Estado no planeamento prévio do tipo e da capacidade dos navios, apenas se nota até 1939. De 1934 a 1967, período que estudámos com detalhe, a evolução da frota bacalhoeira portuguesa pouco se deve a um diagnóstico do estado de conservação dos recursos haliêuticos; acompanha com atraso a evolução das frotas de países estrangeiros e pouco se explica por influência de padrões técnicos de ordem externa. Durante o Estado Novo, a opção política por uma “pesca de abastecimento”, ora impediu, ora retardou ou esbateu a influência desse género de factores sobre as políticas de renovação das frotas de pesca.

Nas campanhas de 1934 e de 1935 a frota bacalhoeira ainda não integrava qualquer arrastão. A navegação à vela não consentia o uso de redes de arrastar pelo fundo, uma vez que os veleiros puros não podiam garantir grande força de reboque e uma velocidade de tracção regular. O primeiro arrastão a ser lançado ao mar, em 1936, foi o *Santa Joana*, da *Empresa de Pesca de Aveiro*, sociedade cujo sentido de inovação e não raro de confronto com as directrizes da Organização Corporativa seria singular no conjunto das demais empresas de pesca do bacalhau do período salazarista. Construído na Dinamarca, o *Santa Joana* era um navio moderno de arrasto lateral de características em tudo semelhantes às dos grandes arrastões franceses. Recorde-se que o primeiro arrastão francês a vapor que pescara na Terra Nova fizera-o em 1904.

Até 1966, os diversos tipos de navios de pesca à linha perfazem a maioria das unidades armadas para a “grande pesca”, embora nessa data a capacidade global dos arrastões bacalhoeiros já supere a dos veleiros com e sem motor. Em 1948, os arrastões – todos eles “clássicos” ou laterais, ainda – significam ainda pouco mais de um décimo do total de navios da frota: 12,7%. Em 1953 a frota bacalhoeira portuguesa conta com 21 arrastões, menos um do que a frota espanhola que introduzira o arrasto ainda antes do começo da Guerra Civil. Todavia, só na abertura da década de sessenta a importância do arrasto se tornará mais expressiva entre nós. De 1961 em diante os arrastões jamais deixarão de constituir mais de um terço do total de navios da frota bacalhoeira. Começava nesse mesmo ano a execução de um apressado programa de desmobilização e transformação de boa parte dos navios-motor de pesca à linha cujo rendimento de exploração se tornara insustentável.

A proporção de arrastões no conjunto da frota bacalhoeira foi sempre modesta, fosse por carência de capitais, por disponibilidade de mão-de-obra para a pesca intensiva dos “navios de linha”, fosse pela subordinação das condições técnicas da produção às exigências do mercado que, preferencialmente, absorvia peixe de tamanhos superiores que o arrasto pouco dava.

Se estabelecermos uma cronologia dos navios bacalhoeiros cujas características técnicas compõem uma periodização das inovações da frota portuguesa, de pronto se

conclui que, mais do que as evidências de um atraso relativo, a renovação da frota supõe estratégias adaptativas e conjunturais e destaca algumas singularidades.

A idade do vapor quase não foi experimentada pela frota bacalhoeira portuguesa. Um único arrastão a vapor fizera apenas duas campanhas: em 1909 e 1910. Chamava-se *Elite* e fora armado pela *Parceria Geral de Pescarias* segundo o arquétipo dos vapores franceses que por esse tempo demandavam os “bancos” da Terra Nova e Gronelândia. Era um vapor moderno adquirido em estaleiros ingleses, de casco em aço e porões frigoríficos, equipado com uma máquina de trílice expansão de 117 HP. Por razões tão diversas como a necessidade de arribar com frequência para meter carvão e água e devido à escassez de peixe que se fez notar nos “bancos” da Terra Nova por inícios do século XX, o *Elite* mostrou-se pouco rentável. A própria resistência dos capitães em buscar pesqueiros adequados ao arrasto e o desânimo do armador ao verificar que arriscara capitais para obter muito peixe miúdo e deteriorado, demoveram novas experiências. Só em 1936 regressaria aos “bancos” outro arrastão bacalhoeiro de bandeira portuguesa. Até lá a frota seria composta de navios velhos, com destaque para os lugres de madeira sem motor auxiliar que amiúde ficavam amarrados nos portos por atrasos no reembolso dos capitais apurados na campanha anterior. Antes da reorganização da indústria do bacalhau imposta pelo Estado Novo, só a *Parceria Geral de Pescarias*, da família Bensaúde, tinha bons navios.

O primeiro fluxo de inovação importada surge em 1932, com a motorização de alguns lugres: o *Lusitânia III*, armado pela *Lusitânia, Companhia Portuguesa de Pesca*, da Figueira da Foz, e o *Gamo*, da *Parceria Geral de Pescarias*, de Lisboa. O segundo momento de inovação respeita ao advento dos grandes navios-motor de pesca à linha e ao abandono da navegação à vela em parte da frota de “navios de linha”, uma originalidade absoluta à escala internacional. Em 1939 saíram dos Estaleiros da CUF, na Rocha do Conde de Óbidos, em Lisboa, os primeiros navios-motor em ferro, o *São Ruy* e o *Santa Maria Madalena*. Foram ambos armados pela *Empresa de Pesca de Viana* e já fizeram a campanha desse ano. Em 1943 seriam lançados à água outros navios de referência desse tipo: o *Bissaya Barreto* e o *Comandante Tenreiro*, ambos de madeira e ambos armados pela *Lusitânia*, da Figueira da Foz. O terceiro marco de inovação foi o começo da pesca com arrastões clássicos ou de alagem lateral das redes, em 1936, como já sabemos. A quarta e última grande novidade só se detecta em 1965. É então que faz a sua viagem inaugural o primeiro arrastão pela popa da frota bacalhoeira portuguesa, o *Maria Teixeira Vilarinho*, armado pela empresa *José Maria Vilarinho, L.da*, de Aveiro. Navio de modelo alemão construído nos Estaleiros Navais de Viana, foi o primeiro bacalhoeiro dotado de porão congelador.

É difícil aferir com precisão o atraso relativo destes quatro tipos de unidades de pesca. Devido à singularidade de certos navios da frota portuguesa do bacalhau, nem sempre a classificação técnica que lhes demos encontra correspondência nas frotas estrangeiras. Além disso, os estudos relativos à economia das pescas de países como a Espanha,

França e Reino Unido são escassos e não consentem uma cronologia comparada isenta de dúvidas. Ainda assim, a informação disponível confirma que os atrasos mais significativos da frota portuguesa respeitam ao arrasto, cuja introdução em Portugal dista mais de trinta anos relativamente ao caso francês, por exemplo. Por sua vez, o advento dos primeiros arrastões pela popa dotados de instalações frigoríficas ocorre apenas cerca de uma década depois da experiência pioneira da série britânica dos *Fairtry*, modernos navios-fábrica cujo modelo depressa se estendeu a outros países da Europa Ocidental e de Leste desde que o primeiro fora lançado ao mar em 1954. Entre nós, a introdução tardia deste género de navios-fábrica polivalentes com instalações de congelação a bordo explica-se, antes de mais, pela escassa procura de peixe congelado, causa e efeito do atraso da instalação das redes de frio em Portugal. Nos arrastões bacalhoeiros portugueses dos anos sessenta, os trabalhos de transformação do pescado a bordo pouco se distinguem do que há séculos se fazia no convés e no porão dos “navios de linha” — a escala e a salga. Nos países da Europa meridional cuja produção se destinava a aprovisionar o mercado interno, o modo de conservação do bacalhau retardou a inovação do processo produtivo e travou a reconversão do navio enquanto factor de produção. O caso mais elucidativo destes bloqueios foi o português.

A evolução do número e do tipo de unidades da frota bacalhoeira não basta para apreender a evolução das capacidades de captura. Importa observar os seus valores globais e decompor o potencial de pesca disponível por artes.

Entre as décadas de trinta e de sessenta, o aumento da capacidade de pesca global da frota bacalhoeira foi constante e seguro. De escassas 9 726 toneladas de arqueação líquida, em 1934, atinge o máximo de 67 026, em 1964. Quase sete vezes mais. No mesmo período o número de unidades em laboração duplica, o que presume um crescimento da capacidade de pesca por navio. Nas campanhas de 1951 e de 1952 a capacidade de pesca dos arrastões já se aproxima da dos “navios de linha”. No auge da “campanha do bacalhau”, cujo termo prático e simbólico podemos situar em 1967¹⁹, esta tendência persiste e acentua-se. Em resultado da desmobilização de alguns navios-motor de pesca à linha, de 1962 em diante o potencial de pesca dos primeiros já ultrapassa o dos segundos. O pulsar da produção nacional de bacalhau dependia cada vez mais das capturas do arrasto. Com um atraso de cerca de quinze anos relativamente à frota francesa e um pouco menos face à espanhola, a frota bacalhoeira portuguesa aumentara a capacidade de pesca com menos embarcações. Em 1967 os arrastões compõem 50,7% do total de navios da frota, mas garantem 56,4% da capacidade de pesca disponível. Desde que as dificuldades de recrutamento de mão-de-obra foram mais sentidas pelos armadores, ainda nos anos sessenta, e perante as exigências salariais das tripulações após a Revolução

¹⁹ Por meio da Portaria nº 22 790, de 22 de Julho de 1967, a Secretaria de Estado do Comércio punha termo ao regime de importações colectivas de bacalhau e abolia a tabela. Era o fim do “bacalhau político”.

de Abril de 1974, muitos navios de pesca à linha foram transformados em arrastões e outros adaptados à pesca com redes de emalhar.

O fim da pesca à linha com dórís coincidia com a queda do próprio regime salazarrista. Tudo se pareceu a uma espécie de “regresso das caravelas”. O movimento de criação de zonas económicas exclusivas que a seguir se deu por todo o mundo na sequência da III Conferência das Nações Unidas sobre Direito do Mar limitou muito a possibilidade de acesso aos “bancos” piscosos do Atlântico Noroeste dentro da área convencional da NAFO (Northwest Atlantic Fisheries Organization). Limitações que os acordos bilaterais estabelecidos anos depois com o Canadá e com a Noruega foram contrariando até 1986. A crescente dificuldade de obter quotas de pesca nos mares da NAFO e nos da Noruega/Spitzbergen tornaram a frota do bacalhau pouco expressiva e habilitada para a captura e transformação a bordo de espécies de menor valor comercial, como o cantarilho (*redfish*) e a palmeta. Em 1986 a “frota do bacalhau” a operar na zona da NAFO contava ainda com 46 navios; dez anos depois eram 16; hoje sobram pouco mais de dez.

Pescarias locais e costeiras

As pescas locais e costeiras decorrem numa faixa de mar próxima da costa. São pescarias moldadas por técnicas ancestrais, desde a primitiva pesca a pé aos tipos pitorescos da “pesca de praia”, com redes puxadas por juntas de bois. Mais recentemente, as pescarias locais e costeiras incluem a pesca por meio de barcos motorizados, mais dependentes da precisão dos “electrónicos” do que das “conhecenças” dos homens. Segundo as classificações mais comuns, ainda hoje válidas, as pescas costeiras e locais — mais as segundas do que as primeiras — exercem-se por pequenas embarcações no espaço aquém dos limites da plataforma continental, incluindo os estuários e sistemas lagunares.

No conjunto das pescas portuguesas sempre se destacou um amplo sector artesanal, composto por uma enorme diversidade de artes de pesca costeira e local. As pescarias artesanais foram e são as de maior estabilidade económica e social. Tendência que decorre da diversidade dos recursos explorados, sem dependência excessiva desta ou daquela espécie, do facto desses recursos residirem em “águas nacionais” e ainda da importância social deste tipo de pescas no que respeita ao emprego de mão-de-obra. Além do mais, as capturas provenientes das pescarias artesanais, ainda que pouco expressivas em tonelagem, sempre foram indispensáveis ao abastecimento devido à qualidade e diversidade do peixe fresco (pescas locais) ou refrigerado (pescas costeiras) que oferecem aos mercados²⁰. Peixe variado e bem cotado em lota, embora muito exposto ao engenho da licitação e sujeito à pulverização do comércio distribuidor, sempre exibiu um rendimento apreciável no conjunto das pescas: em 1957 o produto das pescarias artesanais terá rendido cerca de 200 mil contos (53% do total) apurados em escassas 20 000 toneladas de produção, ao

²⁰ Henrique Souto, *Comunidades de pesca artesanal na costa portuguesa — Estudo Geográfico*, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, 1998, p. 33.

passo que as pescas industriais renderam apenas 180 mil contos num desembarque global de 310 000 toneladas de peixe²¹.

Por essas e outras razões, durante o Estado Novo as artes costeiras e locais despertaram uma ampla iniciativa protectora por parte dos poderes públicos. A construção e regulamentação de uma rede de postos costeiros de primeira venda do pescado foi prioritária no âmbito da “assistência material” aos pescadores artesanais. Em 1950 foi criado na dependência directa da Junta Central das Casas dos Pescadores um Serviço de Lotas e Vendagens. A fim de combater o velho problema da fuga à lota e de reprimir a acção dos intermediários, o Serviço vigiava as condições sanitárias das transacções, executava o regimento da arrematação do pescado e garantia a venda a preços mínimos fixados em lei. À falta de um grémio das pescas artesanais — coisa que o Governo e a oligarquia corporativa jamais admitiram —, o próprio Serviço de Lotas e Vendagens acabou por assumir funções de condicionamento técnico e financeiro das artes locais e costeiras. Por meio do Serviço, a Junta Central das Casas dos Pescadores, presidida por Tenreiro a partir de 1946, financiou a motorização de embarcações, regulou as condições de transacção do pescado em lota, fixou preços mínimos ao produtor e margens de comercialização. Marcou o compasso e os limites de modernização dos meios de produção. À semelhança dos “grémios obrigatórios” e dos organismos de coordenação económica que dominavam as pescas industriais, a pretexto de uma vocação meramente assistencial a Junta Central das Casas dos Pescadores acabaria por funcionar como organismo coordenador das pescas artesanais.

A indiferenciação entre arte e indústria é muito evidente neste tipo de pescas. Fainas de grande relevância social porque delas depende a sobrevivência de muitas comunidades piscatórias situadas à volta dos portos e abrigos, próximas de águas estuarinas, lagunas costeiras e bacias fluviais. Ontem como hoje, a “pequena pesca” assume uma enorme importância social e económica, difícil de quantificar. O sector artesanal sempre funcionou como compensador dos outros, ao fornecer mão-de-obra para a pesca industrial e ao absorver os seus pescadores em momentos de crise daquelas pescarias. Sabendo que as tendências de ocupação plural nos meios piscatórios não eram novas, o “regime corporativo” procurou incentivar essas práticas de desdobramento ocupacional antevendo nelas uma retaguarda dos programas de fomento das pescas industriais. O estímulo dessa complementaridade entre ambos os tipos de pesca foi uma das opções estruturantes da política de pescas imposta pelo Estado Novo; uma forma de estancar os salários das pescas industriais e de manter a “pequena pesca” como um amplo reservatório de mão-de-obra disponível para recrutamento sazonal.

As técnicas mais comuns das pescas artesanais são aquelas que dependem de singulares adaptações dos grupos humanos ao comportamento das espécies. Os aparelhos fazem as artes e as artes moldam as tipologias de embarcações. Arte e engenho combi-

²¹ Cfr. Renato Sequeira Brito, “Determinação dos custos de produção nas pescas portuguesas”, *Boletim da Pesca* (separata), nº 65, Luanda, 1958, p. 10. Valores monetários a preços correntes.

nam-se de modo a tornar a pesca mais eficaz e mais segura consoante a morfologia dos fundos. Os homens afeiçoam as artes ao comportamento das espécies e ao recorte da costa a fim de tornar mais frequentes as saídas para o mar e menos incerta a sobrevivência das comunidades a que pertencem.

As artes variam muito, ainda, conforme se trata de costa baixa ou de costa de arribas. O desenho e as características funcionais das embarcações exprimem saberes e adaptações constantes acumulados ao longo de gerações com o contributo de pescadores, mestres e artesãos dos pequenos estaleiros de construção naval. Esses saberes convergem, fixando tipos de embarcações e perfis humanos locais e regionais muito arraigados na literatura e em certos escritos de cunho etnográfico. Os exemplos seriam intermináveis. Basta lembrar o famoso fresco literário de Raúl Brandão, composto por retratos dispersos de sítios e comunidades piscatórias, *Os Pescadores* (1923), ou a exaltação tipificada e mitificada do poveiro, da sua grande lancha e dos costumes locais, elaborada por Santos Graça n' *O Poveiro* (1932).

A partir dos anos cinquenta e sessenta, os engenhos de pesca tradicionais foram-se associando a aparelhos de detecção modernos, em especial nas pescas costeiras. O arrasto costeiro só se generalizou por essa altura. As principais inovações técnicas das pescarias artesanais foram os pequenos motores auxiliares aplicados nas embarcações e as redes de *nylon*. Adaptações que não cambiaram muito a organização social das comunidades mais dependentes da “pequena pesca” e não tolheram a diversidade que as caracteriza.

Ainda hoje a pesca local e costeira continua a ser dominada por pequenas embarcações em madeira, a maioria de boca aberta. Depois de 1986, o recurso a subsídios comunitários permitiu compensar a dificuldade dos patrões das pescas artesanais em reunir os capitais indispensáveis à modernização dos barcos e à compra de material novo²². Apesar de certas artes terem desaparecido e de outras estarem em vias de extinção, quer devido à escassez de peixe, quer devido à atracção ocupacional exercida pelas pescas industriais (amiúde no estrangeiro) e à fuga de activos para outras actividades económicas, boa parte das artes que hoje persistem nas pescas artesanais assemelham-se às do passado. As maiores mudanças registar-se-ão nas artes de rede: em 1997 Henrique Souto identificou na costa continental portuguesa redes de cerco, de arrasto, envolventes-arrastantes, de emalhar/enredar e ainda as sacadas. De notar, porém, que as redes de cerco não são exclusivas das pescas artesanais. São de uso comum, por exemplo, nas traineiras de pesca industrial que se dedicam à captura da sardinha e do carapau.

As pescas portuguesas e a regulação da CEE

Em Portugal, tal como noutros países costeiros, o momento de mais intensa transformação das pescas ao longo do século XX situa-se após o termo da Segunda Guerra

²² Cfr. Luís Martins, “Mares electrónicos em fundos sem peixe: um estudo de caso na Póvoa de Varzim e nas Caxinas”, *Etnográfica*, vol. III (2), 1999, pp. 235-270.

Mundial, em particular durante as décadas de cinquenta e de sessenta. Regista-se por essa altura um feixe de inovações geradoras de mudanças sem precedentes: o uso de redes de *nylon*, o arrasto pela popa, a congelação a bordo, os guinchos hidráulicos, os sistemas electrónicos de detecção do pescado e o advento dos modernos navios-fábrica na Grã-Bretanha. Meios técnicos de formidável eficácia, foram aplicados pela primeira vez em regimes de “mar livre”. Imperavam escassos poderes de soberania dos Estados ribeirinhos sobre os recursos além do velho limite das três milhas de “mar territorial”.

Ante a pressão demográfica dos anos do pós-guerra, o capital e a técnica fixam-se nos objectivos de capturar mais peixe, no sentido de produzir mais a menores custos. As artes móveis tornam-se quase infalíveis na perseguição e captura do peixe; os arrastos munidos de equipamento de congelação rápida permitem superar velhos constrangimentos das pescarias longínquas. No mundo do pós-guerra, os tipos de pesca e os modos de produção no mar exprimem cada vez menos simples adaptações dos homens e das técnicas ao meio marinho. A negação científico-natural da infinita capacidade de renovação dos recursos biológicos não tardará a aparecer em debates teóricos que despertam atenção em Portugal. A partir dos anos sessenta, as grandes pescas comerciais tornam-se um dos casos mais alarmantes da “fábula trágica do nosso tempo”: a ilusão da abundância cede ao drama da escassez.

A crescente eficácia das tecnologias de pesca e a competição em torno dos pesqueiros mais prolíferos de peixe de alto valor comercial mobilizam o Estado a fazer uso da diplomacia e do Direito de modo a preservar as oportunidades de pesca das frotas nacionais nos mares adjacentes e longínquos.

Até aos anos trinta, a política externa portuguesa em matéria de regimes de pesca procurara respeitar os acordos bilaterais de reciprocidade de direitos com a Espanha assinados em finais do século XIX. Durante a ditadura salazarista, as políticas de fomento das pescarias longínquas quase obrigaram Portugal a declinar o estatuto de “Estado costeiro” que tanto defendera no passado. Em 1974, no contexto da Revolução de Abril e do desmantelamento da Organização Corporativa das Pescas, Portugal é dos primeiros países a aderir ao conceito de “zona económica exclusiva”. Em pleno turbilhão revolucionário, Portugal reencontra e assume a sua vocação de “Estado costeiro”. Abria-se uma nova etapa nas pescas portuguesas, cada vez mais confinadas às possibilidades de captura nos pesqueiros internos.

Em meados de Oitenta, com a adesão à Comunidade Económica Europeia e mercê do efeito conjugado da Política Comum de Pesca e da restrição dos direitos de captura em países terceiros, o futuro das pescas portuguesas dependerá cada vez mais dos recursos biológicos disponíveis nas águas sob jurisdição nacional. O movimento de criação de zonas económicas exclusivas de duzentas milhas, que ocorreu na segunda metade da década de setenta, limitou como nunca o acesso a pesqueiros exteriores. Nos últimos vinte anos do século o declínio das pescas longínquas portuguesas foi uma consequência imediata, não só da mudança do Direito do Mar como, em menor escala, das crises

petrolíferas da década anterior, do impacto das políticas comunitárias que embaraçaram a procura de acordos bilaterais vantajosos, e ainda, repita-se, da independência da Namíbia de cujas águas provinha a maioria da “pescada nacional”. Em 1996, 82% do peixe desembarcado por navios da frota portuguesa já era capturado em “águas nacionais”²³.

Apesar da posição modesta que Portugal hoje ocupa entre os países da União Europeia quanto ao volume de capturas nominais e à capacidade de pesca disponível, é dos Estados da União nos quais a pesca assume maior relevância. Seja pela proporção de pescadores no conjunto da população activa (0,7% em 1994, segundo lugar a seguir à Grécia), seja porque Portugal continua a exhibir o estatuto de maior consumidor de pescado dos países europeus (acima de 60kgs/ano, segunda a média do triénio 1988-1990) e um dos mais expressivos à escala mundial. Tais níveis de consumo, conjugados com a escassa produção nacional, repercutem-se numa balança comercial de produtos da pesca tremendamente desequilibrada, cujo *deficit* se agravou em finais do século XX: ultrapassou os 80 milhões de contos em 1996²⁴ e já excedia os 200 milhões em 2000. Portugal importa hoje mais de dois terços do pescado que consome. A indústria transformadora debate-se com dificuldades de obtenção de matéria-prima que podem comprometer a rentabilidade dos factores de produção, afectando os níveis de emprego e as perspectivas de crescimento do sector.

Perante a escassez de certas espécies de larga procura para consumo alimentar e as restrições no acesso a pesqueiros externos, desde inícios de Noventa a piscicultura de espécies marinhas vem assumindo alguma importância no abastecimento, em particular a criação de bivalves. Subsector muito exigente do ponto de vista das tecnologias de cultivo e da regulamentação das condições ambientais de produção, a produção aquícola tem sido pouco aproveitada e pouco diversificada em termos de espécies. O pescador não reconhece no trato do peixe uma ocupação alternativa e não vê na construção naval, ou na indústria transformadora de pescado, um emprego válido e socialmente reconhecido no seio das comunidades a que pertence²⁵.

Olhando alguns indicadores relativos ao período entre 1986 e 1996, o sector das pescas evidencia múltiplos sinais de declínio da sua expressão económica e social. Sintomas bem visíveis no que se refere à actividade das frotas e à curva de capturas, embora se note alguma pujança quanto à indústria transformadora²⁶.

A Política Comum de Pesca da União Europeia tem como pilares a imposição de medidas técnicas de conservação dos recursos e a repartição das possibilidades de captura entre os Estados membros. O facto de Portugal dispor da maior zona económica exclusiva de todos os Estados da União não lhe tem conferido grandes vantagens. Não só

²³ *Pescas em Portugal, 1986-1996, cit.*, p. 65.

²⁴ H. Souto, *ob. cit.*, pp. 23-30. Preços correntes.

²⁵ A propósito dos cenários de renovação dos recursos humanos que hoje se colocam no sector das pescas, vide o estudo sociológico de Ilona Kovács, “Os jovens e a renovação da pesca — Expectativas e aspirações em relação ao trabalho e à vida profissional”, *Pescas e Pescadores, cit.*, pp. 43-74.

²⁶ Veja-se, *Pescas em Portugal, 1986-1996, cit.*, p. 64 e ss.

porque as potencialidades de exploração dessas vastas zonas de mar de soberania nacional não se encontram de todo diagnosticadas, mas também porque as espécies piscícolas de maior interesse comercial habitam nas águas interiores oceânicas e dentro dos limites do mar territorial.

De 1989 a 1996 decresceu o número de embarcações da frota de pesca portuguesa, como declinou a sua capacidade (TAB) e potência propulsora global²⁷. Desde que Portugal aderiu à CEE, observando os princípios e prescrições da Política Comum de Pesca foram definidas medidas destinadas a promover adaptações estruturais da frota por meio de apoios financeiros diversos. Ajudas capazes de estimular a modernização dos equipamentos de captura e de conservação do pescado e de ajustar a capacidade de pesca aos recursos disponíveis. Tais objectivos mobilizaram a aprovação de projectos de apoio financeiro ao abate de embarcações tidas por “excedentárias”, programas de apoio à cessação temporária de actividade dos barcos, reconversão da frota e outras medidas de “ajustamento do esforço de pesca”. Ao abrigo desses regulamentos comunitários, entre 1986 e 1996 foram aprovados cerca de mil projectos de imobilização definitiva de embarcações de pesca que resultaram na concessão de 21,6 milhões de contos de “prémios de abate”. Os planos de reconversão da frota não se limitaram, todavia, a apoiar a imobilização de unidades de pesca. No mesmo período, Portugal e a União Europeia aprovaram cerca de oitocentos projectos de renovação de embarcações pesqueiras. Investimento que atingiu os 34 milhões de contos²⁸.

Em resultado da quebra da capacidade dos meios de produção e da contracção jurídica das zonas de pesca em águas exteriores, as capturas globais da frota portuguesa registam uma tendência decrescente entre 1986 e 1996 — uma redução na ordem dos 60%. No mesmo intervalo cronológico, a pesca em águas nacionais caiu 20%, ao passo que o peixe capturado por embarcações portuguesas em pesqueiros externos declinou 70%. Se em 1986 a produção pesqueira representava cerca de 1% do PIB, em 1994 quedar-se-ia nos 0,3%²⁹. Apesar das quebras de produção, o rendimento das empresas e a remuneração do trabalho não terão declinado. Entre 1986 e 1990, os preços médios de primeira venda do peixe subiram 80%, variação que exprime um crescimento bastante superior ao da inflação³⁰.

O confronto destas evidências com o exemplo espanhol tem sido recorrente e objecto de crítica, sobretudo por iniciativa de associações de armadores e dos sindicatos de pescadores. Debatendo-se com limitações de pesca em águas exteriores semelhantes àquelas que Portugal passaria a enfrentar, sob impulso da nova política económica dos “tecnocratas” da *Opus Dei*, na abertura dos anos sessenta o governo franquista apoiou

²⁷ *Pescas em Portugal, 1986-1996, cit.*, pp. 36-37.

²⁸ *Idem*, págs. 36 e 55. Para uma análise mais detida deste processo, ver A. Garrido, *As Pescas em Portugal*, Lisboa, FFMS, 2018, pp. 87 e ss.

²⁹ Cfr. A. Duarte Pinho, *Pescas nacionais — pedaços de uma década perdida*, Lisboa, Meribérica/Liber, 1998, p. 353.

³⁰ *Idem, ibidem*, p. 90.

um amplo programa de ampliação e desenvolvimento tecnológico das frotas de pesca longínqua. Em meados de Oitenta, ante as restrições impostas pela Política Comum de Pesca e a compressão jurídica dos pesqueiros disponíveis além das zonas económicas exclusivas nacionais, muitas empresas espanholas já se encontravam internacionalizadas, abertas a capitais estrangeiros e aptas a entrar no negócio global da pesca. O apoio do *Nuevo Estado* e a pressão dos grupos de interesse ligados às grandes empresas de pesca e transformação do pescado acabou por reprimir a opção pelo abate de embarcações e evitou grandes perdas de capacidade de pesca. A procura de acordos bilaterais com certos países ricos de peixe dentro dos seus limites de soberania de duzentas milhas e a dinâmica evidenciada pelos empresários espanhóis ao constituírem sociedades mistas nesses países sob contrapartida de aceder aos recursos, ajudam a explicar as actuais diferenças de expressão económica do sector das pescas num e noutra país ibérico.

Os números pouco animadores que apontámos a título de exemplo suscitam sérias interrogações sobre o futuro das pescas portuguesas: acerca do papel que ainda resta ao Estado no âmbito da apertada regulação comunitária; sobre a viabilidade das empresas; sobre o destino da pesca e dos pescadores num quadro de gestão racional dos recursos biológicos e de uso responsável das tecnologias de extracção.

Uma das opções a considerar na reavaliação das estratégias de desenvolvimento do sector será a de procurar que ele se torne menos dependente das actividades de captura. O mesmo é dizer, um sector menos exposto aos limites naturais (e burocráticos) da pesca propriamente dita e cada vez mais centrado numa indústria transformadora capaz de cuidar da qualidade e da reinvenção permanente dos seus produtos. Para tanto, será necessário promover a valorização de certas espécies pouco apreciadas em termos comerciais e buscar apoios à investigação de novos produtos no sector da transformação. Essas estratégias de desenvolvimento da indústria transformadora supõem atenção à mudança dos perfis sociais e culturais do consumo, pedem apoios à investigação científica nestes domínios e exigem a fiscalização das normas técnicas de qualidade da produção industrial.

Nos dias de hoje é unânime reconhecer que as pescas portuguesas carecem de uma ética de regulação. A procura desses códigos de conduta, há muito vertidos em declarações de organismos internacionais competentes, no discurso da União Europeia e dos governos nacionais exige uma participação activa dos próprios pescadores e armadores. A proposta insistente de retorno a métodos de captura mais selectivos e de consequente revalorização das pescarias locais e artesanais não deverá esquecer o contributo que as modernas tecnologias hoje oferecem para tornar a pesca mais responsável, capaz de respeitar o conselho da ciência e as restrições da lei. Sem esquecer a necessidade de avaliações prévias e sistemáticas dos impactos ambientais e sociais das novas tecnologias de exploração dos oceanos, na pesca como noutros sectores industriais que dependem da exploração de recursos naturais renováveis, o desafio estará em compor um discurso mais ético do que normativo. A dificuldade está em achar uma prática assente em valores

partilhados e conseguir uma maior convergência entre os saberes empíricos dos pescadores, o discurso científico e as normas reguladoras da administração.

Se na tecnologia reside parte do problema, nela estará o engenho das soluções. Num mundo de capitais e saberes globalizados em que o desenvolvimento e o comércio das tecnologias de pesca pertencem a grandes empresas privadas, a consciencialização da opinião pública, a responsabilidade dos empresários e a vigilância reguladora do Estado e dos organismos intergovernamentais de gestão das pescarias deverão convergir de modo a acautelar o futuro das pescas num contexto de alterações climáticas.

A responsabilidade atribuída aos biólogos e oceanógrafos para assegurar a gestão das pescas a fim de tornar sustentável a exploração dos recursos, não deverá dispensar o diálogo com outros domínios científicos nem o uso de modelos informáticos de gestão capazes de ponderar as variáveis da rentabilidade económica e dos impactos sociais da indústria. Dessa forma mais participada, a regulação da pesca não dependerá exclusivamente do diagnóstico biológico, por vezes tão importante como redutor.

Moratórias, quotas de pesca e malhagens de redes são medidas comuns que, em regra, resultam de estudos de dinâmica das populações piscícolas e de estimativas sobre a evolução da biomassa de determinadas espécies com interesse comercial sem que os especialistas de outras áreas científicas e os próprios agentes da “pesca excessiva” sejam ouvidos e possam participar numa gestão sistémica dos problemas das pescas. Para isso, a Sociologia e a Antropologia têm dado um contributo importante, lembrando que a gestão das pescas será, antes de mais, cuidar dos grupos humanos que dependem das suas indústrias extractivas e transformadoras e não tanto a gestão dos peixes ou a dos recursos biológicos. Modos de ver cuja importância ainda menos se discute num momento em que as pescas portuguesas se debatem com problemas sociais tão preocupantes como paradoxais: o desemprego e a exclusão social determinados pelo abate de embarcações e pelo desaparecimento das empresas conserveiras coabitam com notórias carências de recursos humanos qualificados.

Já em 1891, na sua exaustiva observação das pescas portuguesas, baseada em “conhecimento natural” e no “estudo directo”, Baldaque da Silva observara que “a preservação das espécies é o primeiro problema das pescarias”³¹, não fossem elas uma actividade económica que tem por fim a exploração dos recursos.

Volvido mais de um século, o discurso biológico continua a suscitar desconfiança entre pescadores e armadores, mas parece ter hegemonizado as práticas de gestão, a regulação das tecnologias e das artes de pesca. Apesar de não termos aprendido, ainda, a lição de Baldaque, não estará o defeito a ceder ao excesso?

³¹ Luís Martins, *Evocação Pública do Comandante António Arthur Baldaque da Silva (1853-1915)*, Lisboa, Sociedade de Geografia, 2000, p. 5.

Anexo

Pesca desembarcada em portos portugueses, milhares de toneladas (1938-1985)

Anos	Sardinha	Bacalhau	Outras espécies*	Total
1938	114	15	88	217
1939	88	19	94	201
1940	98	21	77	196
1941	77	21	95	193
1942	82	21	98	201
1943	134	23	97	254
1944	129	25	97	251
1945	109	28	107	244
1946	108	31	121	260
1947	98	34	99	231
1948	79	35	107	221
1949	59	44	112	215
1950	83	51	97	231
1951	79	49	107	235
1952	90	53	114	257
1953	97	66	134	297
1954	113	65	132	310
1955	92	69	129	290
1956	100	75	150	325
1957	113	68	155	336
1958	132	60	161	353
1959	121	53	157	331
1960	139	62	154	355
1961	139	66	169	374
1962	130	73	180	383
1963	119	77	188	384
1964	164	70	200	434
1965	138	66	221	425
1966	125	66	183	374
1967	115	86	218	419
1968	80	79	207	366
1969	64	63	207	334
1970	69	66	230	365

1971	85	57	206	348
1972	88	50	205	343
1973	101	47	227	375
1974	75	49	173	297
1975	95	39	151	285
1976	79	40	168	287
1977	80	35	184	299
1978	84	30	172	286
1979	91	23	153	267
1980	107	19	150	276
1981	114	15	146	275
1982	101	9	148	258
1983	86	40	118	244
1984	95	14	174	283
1985	111	17	187	315

Fontes: Estatística do INE; Estatística das Pescas Marítimas no Continente e nas Ilhas Adjacentes.

*Outras espécies: inclui atum, pescada e diversas espécies de “peixe grosso”, crustáceos, moluscos e cetáceos.

Referências Bibliográficas

AMORIM, Inês (org.), *História do Trabalho e das Ocupações: as pescas*, Lisboa, Celta, 2001.

- “A organização dos Serviços de pescas e o nascimento da Oceanografia Portuguesa — o laboratório marítimo (1850 a 1910)”, in *Actas do I Congresso Luso-Brasileiro de História da Ciência e da Técnica*, Évora/Aveiro, Universidade de Évora/Universidade de Aveiro, 2001.

BESANÇON, Jacques, *Géographie de la Pêche*, Paris, Gallimard, 1965.

BRITO, Raquel Soeiro de (dir.), *Portugal perfil geográfico*, Lisboa, Referência/Editorial Estampa, 1997.

BURGESS, G. O., *Developments in handling and processing fish*, London, Fishing News Books, 1965.

A evolução das pescas e o seu contributo para o abastecimento alimentar do país, Lisboa, Gabinete de Estudos das Pescas, 1966.

FREIRE, João, *Homens em Fundo Azul Marinho*, Oeiras, Celta Editora, 2003.

GARRIDO, Álvaro, *Economia e Política das pescas portuguesas*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 2006.

- *O Estado Novo e a Campanha do Bacalhau*, 2ª ed., Lisboa, Círculo de Leitores/Temas & Debates, 2010.

- *Henrique Tenreiro. Uma Biografia Política*, Lisboa, Círculo de Leitores/Temas & Debates, 2009.
- *As Pescas em Portugal*, Lisboa, Col. Ensaios, Fundação Francisco Manuel dos Santos, 2018.
- HOLM, Paul and STARKEY, David (eds.), *Technological Change in the North Atlantic Fisheries, Studia Atlantica*, nº 3, 1999.
- RIVERO, Giraldez, Jesús, *Crecimiento y Transformación del Sector Pesquero Gallego (1880-1936)*, Madrid, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, 1996.
- HEITOR, Manuel; BRITO, J. M. Brandão de; ROLLO, M. Fernanda, *Momentos de Inovação e Engenharia em Portugal no Século XX*, 3 vols., Lisboa, Dom Quixote, 2005.
- LEMOS, João de, *Missão de inquérito rápido às presentes condições da pesca local*, Gabinete de Estudos das Pescas, 1951-52.
- *A Pesca de Arrasto e os seus problemas — Relatório das reuniões do Sr. Delegado do Governo com os Srs. Armadores*, Lisboa, GEP, 1959/60.
- LÓPEZ, Ernesto, “Technical Change in the Basque Fisheries: The Diffusion of Steam Trawling, 1878-1936”, in Poul Holm and David Starkey (eds.), *Technological Change in the North Atlantic Fisheries, Studia Atlantica*, 3, 1999.
- A Marinha nos últimos 40 anos, 1926-1966*, Lisboa, Ministério da Marinha, 1966.
- MARQUES, A. H. de Oliveira (dir.), *História da Iª República Portuguesa - as estruturas de base*, Lisboa, Iniciativas Editoriais, 1978.
- MARTINS, Luís, *Evocação Pública do Comandante António Arthur Baldaque da Silva (1853-1915)*, Lisboa, Sociedade de Geografia de Lisboa, 2000.
- “Mares electrónicos em fundos sem peixe: um estudo de caso na Póvoa de Varzim e nas Caxinas”, *Etnográfica*, vol. III (2), 1999.
- MOLLAT, Michel (dir.), *Histoire des Pêches Maritimes en France*, Toulouse, Privat, 1987.
- MONIZ, A. Brandão; GODINHO, M. Mira; KOVÁCS, Ilona (org.), *Pescas e Pescadores — futuros para o emprego e os recursos*, Oeiras, Celta Editora, 2000.
- MONTEIRO, Rafael Alves, *Memória breve sobre o pescar de arrasto*, Sesimbra, 1950.
- MOREIRA, Carlos Diogo, *Populações Marítimas em Portugal*, Lisboa, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, 1987.
- NEIS, Barbara; FELT, Lawrence (eds.), *Finding Our Sea Legs — Linking Fishery People and Their Knowledge with Science and Management*, St. John's, Institute of Social and Economic Research of the Memorial University of Newfoundland, 2000.
- O Oceano nosso Futuro - o Relatório da Comissão Mundial Independente para os Oceanos*, Lisboa, Expo 98/Fundação Mário Soares, 1998.
- OSTROM, Elinor, *Governing the Commons: the Evolution of Institutions for Collective Action*, Cambridge, Cambridge University Press, 1994.
- Pescas em Portugal, 1986-1996*, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística/Direcção-Geral das Pescas e Aquicultura, 1998.
- PINHO, António Duarte, *Pescas nacionais — pedaços de uma década perdida*, Lisboa, Meribérica/Liber, 1998.

Resumo estatístico das pescas portuguesas (1938-1956), Lisboa, Gabinete de Estudos das Pescas, 1957.

RIBEIRO, ORLANDO; LAUTENSACH, Hermann; DAVEAU, Suzanne, *Geografia de Portugal*, Lisboa, Sá da Costa, vols. I e IV, 1987-1991.

RUIVO, Mário; BEN-TUVIA, Adam, *Trends in world high seas fisheries and potential exploitation of living resources of the sea*, University of Miami, Institute of Marine Science, 1967.

SERRA, José de Almeida, *Uma política para o mar*, Lisboa, Instituto de Estudos Para o Desenvolvimento, 1987.

SILVA, Baldaque da, *Estado actual das pescas em Portugal*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1891.

SOUTO, Henrique, *Comunidades de pesca artesanal na costa portuguesa — Estudo Geográfico*, Lisboa, 1998 (dissertação de Doutoramento apresentada à FCSH da Universidade Nova de Lisboa, mimeografado).

STARKEY, David; REID, Chris; ASHCROFT, Neil (eds.), *England's Sea Fisheries — The Commercial Sea Fisheries of England and Wales since 1300*, London, Chatham Publishing, 2000.

Les systèmes de prix au débarquement dans les industries de la pêche des pays membres de l'OCDE, Paris, OCDE, 1966.

VASCONCELOS, Marcelo, *A Condição Humana e os Oceanos*, Lisboa, IPIMAR, 2002.

WRIGHT, Miriam, *A Fishery for Modern Times — The State and the Industrialization of the Newfoundland Fishery, 1934-1968*, Ontario, Oxford University Press, 2001.

CERIMÓNIA DE ENTREGA DO COLAR-INSÍGNIA AO PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Palavras proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 23 de janeiro

“por mares nunca de outro lenho arados”

Este o verso de “Os Lusíadas” que constitui a divisa da Academia de Marinha.

Senhor Presidente da República, Excelência

É precisamente imbuídos do espírito desta divisa que hoje o acolhemos na Academia de Marinha, honrados pela sua presença e orgulhosos por, a partir de hoje, o passarmos a receber também como nosso Presidente de Honra. É uma nova etapa que enfrentaremos com a mesma determinação dos descobridores, bem alicerçada no conhecimento e experiência dos que nos antecederam.

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

A Academia de Marinha não esquece o empenho e o entusiasmo com que recebeu e apoiou a nossa proposta para que esta Academia, à semelhança das outras academias nacionais, também passasse a ter, na pessoa do Senhor Presidente da República, o seu Presidente de Honra, figura que estatutariamente não existia desde a sua criação.

Senhor Professor Adriano Moreira, Senhor General Chefe da Casa Militar do Senhor Presidente da República, Senhores ex-Chefes do Estado-Maior da Armada, Senhor Vice-chefe do Estado-Maior da Armada, Senhores ex-Presidentes da Academia de Marinha, Senhores Presidentes de outras academias, e instituições de cariz cultural, nossos congéneres, aqui presentes, Senhores Académicos, Senhores Embaixadores, Senhores Oficiais Generais, Senhores convidados, minhas senhoras e meus senhores.

Hoje é dia de festa para a Academia de Marinha.

Fundada em 1978, a meses de fazer quarenta anos, é no entanto a herdeira natural do Centro de Estudos de História Marítima, criado em 1969 por portaria do Ministro da Marinha, Almirante Pereira Crespo e cujos membros fundadores foram os Almirantes

Ramos Pereira e Sarmento Rodrigues, os Comandantes Marques Esparteiro, Teixeira da Mota e Humberto Leitão e os historiadores Virgínia Rau, Luís Albuquerque, Alberto Iria, Armando Cortesão e Lixa Figueiras, dez personalidades cujas vidas se cruzaram a partir da história dos descobrimentos, da colonização portuguesa e da construção naval, e que elegeram o Almirante Sarmento Rodrigues como seu presidente.

Um ano mais tarde, em 1970, foi extinto o Centro de Estudos de História Marítima e criado o Centro de Estudos de Marinha, já com duas secções, hoje designadas classes: a de história marítima, fundacional, e a de artes, letras e ciências para a qual entraram 12 personalidades fundadoras em que me permito distinguir os nomes de Serra Brandão, Soeiro de Brito, Esteves Cardoso, Alberto Cutileiro e Maurício de Oliveira.

Por despacho de 27 de dezembro de 1978 do então Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante António de Sousa Leitão, “considerando que a notável ação desenvolvida pelo Centro de Estudos de Marinha aconselhava a criação de um organismo essencialmente cultural de nível compatível com o prestígio que, nacional e internacionalmente, aquele Centro granjeara”, foi criada a Academia de Marinha e extinto o referido Centro.

Recuando à origem, em 2019 faremos 50 anos, data que certamente será devidamente comemorada.

Ao seu fundador e primeiro presidente, o Almirante Sarmento Rodrigues, marinheiro ilustre, político e visionário, seguiram-se nomes com reconhecido prestígio nacional e internacional:

- Teixeira da Mota, notável historiador, cartógrafo e etnólogo;
- Arantes de Oliveira, prestigiado engenheiro, Reitor e Presidente do Conselho Reitores da Universidade Técnica de Lisboa, também Director do Laboratório Nacional de Engenharia Civil;
- Rogério de Oliveira, ilustre construtor naval, a quem a Marinha deve um dos seus melhores navios de sempre e inspirador de navios de outras Marinhas;
- Ferraz Sacchetti, Marinheiro de corpo e alma, brilhante académico e professor universitário;
- Vieira Matias, combatente, ex-Chefe do Estado-Maior da Armada, professor universitário, e grande lutador pelo mar como prioridade estratégica nacional.

A presente direção herdou assim uma academia prestigiada, que se orgulha dos seus académicos e de, através deles, poder proporcionar à sociedade civil, e numa base semanal, conferências sobre os mais diversos temas de história marítima ou de artes, letras e ciências com ligação ao mar, mar que será sempre a nossa âncora, por prestigiados investigadores, nacionais ou estrangeiros.

Os membros do Conselho Académico conhecem bem as lições d’ “O soldado prático” de Diogo do Couto. Por isso, sabem que o caminho não é destruir o que foi

feito pelos que nos antecederam e começar de novo. O nosso trabalho é, e será, continuar a construir sobre a obra já edificada.

À data de hoje são 318 os membros vivos desta Academia (de um total de 515), sendo 9 honorários, 64 eméritos, 91 efetivos, 66 correspondentes, sendo os restantes 88, membros associados estrangeiros.

Hoje, ao passarmos a ter o Presidente da República como Presidente de Honra da Academia de Marinha, é dado mais um contributo para que o seu prestígio saia acrescido, cumprindo-se assim, de uma forma singular, toda a simbologia contida no nosso colar-insígnia: o nó direito, que representa a marinharia e o espírito marinho, a cruz de cristo, que sempre esteve ligada ao espírito descobridor, a esfera armilar, símbolo do universalismo e a âncora, representação primeira do mar, dos navios e da sua arquitetura, mas também da constância, da segurança e da firmeza.

Estatutariamente e com periodicidade bienal são abertos concursos para atribuição de três prémios:

- Almirante Sarmiento Rodrigues, no âmbito da história marítima.
- Almirante Teixeira da Mota no domínio das artes letras e ciências.
- Comandante Sousa Machado, única personalidade que, até hoje, teve a honra de ser considerado Pintor de Marinha, com base numa exposição de artes plásticas subordinada ao tema “O Mar e os Motivos Marítimos”.

Com a mesma periodicidade é também organizado um Simpósio de História Marítima nos anos ímpares. O do passado ano teve como tema “O Mar como futuro de Portugal” – a propósito da contratação de Manuel Pessanha como Almirante por D. Dinis em 01 de fevereiro de 1317, data esta considerada fundacional da Marinha Portuguesa como instituição organizada e comandada. Para apresentarem os seus trabalhos ao longo de três dias, foram convidados e validadas inscrições pela respetiva Comissão Científica num total de 30 oradores, nacionais e estrangeiros.

Diligências efetuadas já no corrente mandato permitiram garantir que, para além do já indicado, se tivessem podido iniciar e continuar em anos alternados, o lançamento de mais um prémio patrocinado pela Fundação Oriente e um novo simpósio apoiado pelo Banco Santander Totta, cujo tema central será *a interculturalidade na expansão portuguesa nos séculos XVI e XVII*, ambos em estreita ligação à geografia do Oriente.

A Academia de Marinha tem praticado uma política de entrosamento com as atividades das outras academias e instituições congéneres, quer numa base ocasional, quando tal se propicia, ou com base em protocolos que alternadamente trazem os outros até à nossa casa, ou nos proporcionam levar o sal das nossas vivências a paragens longe da capital. É assim com o Instituto de Cultura Europeia e Atlântica, na Ericeira, desde 2000, com o Centro de Investigação Professor Joaquim Veríssimo Serrão, em Santarém e com a Universidade de Aveiro, encontros estes que relativamente aos dois últimos se iniciarão em 2018.

O ano de 2017 foi um ano fértil na comemoração de efemérides navais, de que destaco os 700 anos da criação da Marinha, os 300 anos da batalha do Cabo Matapão, os 100 anos da criação da Aviação Naval, para além dos ciclos sobre a Grande Guerra e sobre a economia do mar, que se manterão no corrente ano. Hoje, a duas semanas de se ter iniciado um novo ano académico, temos uma sessão ligada à criação estatutária da figura do Presidente de Honra da Academia de Marinha. E coloco esta referência a par das restantes datas maiores, pela importância que ela terá, a partir de hoje, para esta Academia e também para a Marinha.

Faço-o, por considerar que a presença de Sua Excelência o Presidente da República, institucionalmente ligada a esta Academia, vem reforçar o peso da missão que lhe está cometida – dar a conhecer o mar nas várias vertentes, valorizar a importância do mar, ajudar a que o mar deixe de ser apenas palavra de poetas, lembranças do passado, mas clara aposta de futuro.

Portugal tornou-se independente por vontade do seu povo e pelo mar, disse Alexandre Herculano. A identidade marítima que norteou tantos dos nossos grandes persiste, tal como a geografia. A utilização do mar como caminho, foi obra de vontades, vontades férreas de quem sabia o que queria e de um conceito estratégico nacional que, embora não escrito, existia na mente dos governantes de então. Hoje, o mar, sempre o mar, mas agora como destino, também só acontecerá se as vontades forem fortes, determinadas, esclarecidas e continuadas. Tudo faremos para que tal aconteça, agora com a sua ajuda, Senhor Presidente da República e nosso Presidente de Honra.

CERIMÓNIA DE ENTREGA DO COLAR-INSÍGNIA AO PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Palavras proferidas por Sua Excelência o Presidente da República,
Professor Doutor Marcelo Rebelo de Sousa, em 23 de janeiro

Excelências.

É uma honra poder assumir o que ficará a ser para o futuro um vínculo institucional à Academia de Marinha. Vínculo institucional, digo bem, já que tal como há muito acontece noutras academias, é o órgão Presidente da República, e não o seu temporário titular, o cumulado com essa prestigiante honra. Porque, de facto, de uma prestigiante honra falamos ao pensarmos numa academia dedicada ao mar, um dos traços impressionantes da nossa identidade nacional, e ademais, instituição que constitui repositório de elevado apuro histórico, científico, artístico, educativo, económico e social. É este pois o ensejo adequado para felicitar na pessoa do seu Presidente, o contributo cultural e cívico, que tem assinalado o serviço constante da Academia de Marinha à nossa pátria comum, por si só, ou em frutuoso diálogo com as demais congéneres assinaladas pelos seus mais vetustos pergaminhos e nesta cerimónia tão dignamente representadas.

Excelências.

O mar esteve sempre presente na vida e na obra dos Chefes de Estado portugueses. Lembremos a navegação ao serviço da conquista do território continental na primeira dinastia, desde logo no recontro em Cabo Espichel com D. Afonso Henriques e, em particular, a preocupação de monarcas como D. Dinis, tradicionalmente tido, a justo título, por institucionalizador da nossa Armada. Mas invoquemos, de modo particular, a Epopeia da travessia dos oceanos e da chegada a novos continentes, da mais próxima África às mais distantes Ásias, Américas, Oceâneas, a que é uso associar o Infante D. Henrique ou D. Manuel I, ou sobretudo o Príncipe Perfeito. Mas, para sermos fiéis à verdade, nessa infundável linhagem iniciada com a segunda dinastia, a regra seria a da visão marítima dos nossos reis e a exceção raríssima, a sua distância ou alheamento perante essa saga universal.

Assim continuaria a ser em 700 e 800, durante e após o Pacto Colonial e subsistiria até à viragem para 900, vários dos nossos melhores sendo mesmo conhecedores da teoria e da prática, como D. Luís ou D. Carlos, ou sobre ela legislando atentamente, como D. Maria I, D. Maria II ou D. Pedro V.

A tradição monárquica passou para a república, quer a primeira parlamentar, quer a autocrática, com dois Almirantes, Canto e Castro e Américo Tomás e um comandante,

Mendes Cabeçadas, para além de vários outros Chefes de Estado afeitos aos estudos académicos ou mais amplamente à mundividência oceânica dos nossos ancestrs. Tão forte aliás foi essa componente na nossa orgânica político-administrativa que, séculos vários, existiu uma Secretaria de Estado, então equivalente a Ministério, dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, mais tarde mesmo Ministério da Marinha e Ultramar, Ministério da Marinha e Colónias, Ministério da Marinha, Secretaria de Estado da Marinha e de novo Ministério da Marinha.

A democracia de abril tem oscilado, neste domínio, a nível governativo, mas vai fazendo o seu caminho a ideia, força de um desígnio marítimo nacional, servido algumas vezes por um Ministério do Mar, mas também e sempre por um poderoso Estado-Maior da Armada, que não deixou de celebrar há pouco mais de um mês os 700 anos dessa Armada, invocando o nosso primeiro almirante, precisamente investido por D. Dinis. E seria manifestamente injusto esquecer ou minimizar o apoio empolgado dos presidentes meus predecessores, todos eles e em especial Mário Soares e Aníbal Cavaco Silva, à causa que nos une. Recuperar esta ligação secular de todo modo expressa no comando supremo das Forças Armadas inerente ao múnus presidencial, através da Academia de Marinha, é duplamente simbólico. Retrata um passado memorável e inspira um futuro promissor.

Excelências.

Não basta, porém, reafirmar uma evidência nacional. Que por essência somos e seremos marítimos. Que a geopolítica para nós passa pelo mar, quer na nossa configuração arquipelágica, quer na essencialidade dos nossos *Mares Nostra*, em particular o Atlântico e o Mediterrâneo. Que o nosso espaço marítimo sobreleva de longe o terrestre e alcança mesmo dimensão assinalável na Europa e no Mundo, pertencendo como pertencemos aos 25 estados com maior Zona Económica Exclusiva do universo. Que os fundos sobre jurisdição nacional poderão atingir mais de 3.8 milhões de km², pela extensão da nossa Plataforma Continental. Que as áreas de responsabilidade nacional de busca e salvamento correspondem a 62 vezes o nosso território. Que 60% das trocas comerciais e 75% das importações chegam por mar, incluindo a totalidade do petróleo e dois terços do gás natural. Que 90% dos turistas incluem nas suas estadas a faixa costeira, acompanhando o aumento do turismo de cruzeiro e o desenvolvimento da marinha de recreio. Que o registo internacional de navios da Madeira é já o terceiro da União Europeia em navios e tonelagem. Que partilhamos a liderança da tecnologia eólica *offshore* flutuante. Mas, mais importante ainda, que a nossa vocação cimeira de plataforma entre culturas, civilizações, oceanos e continentes, é baseada na vivência marítima, que a nossa luta pelos oceanos tem dominado a agenda externa de forma crescente nos últimos anos, que temos como reconhecida por terceiros a nossa autoridade científica e técnica nesta área, fruto de muito labor de tempos sem fim, que os oceanos são peças-chave na nossa internacionalização e multilateralismo, isto é, a projeção universal e posicionamento chave

em inúmeras instituições internacionais. Tudo o que fica dito é verdade, nada do que se recorda importará, contudo, se não persistirmos em atuar de modo consistente, valorizando as nossas credenciais. Precisamos de levar muito mais longe a concretização dos trunfos geoestratégicos de que dispomos, mais próximos ou mais distantes.

Necessitamos de ainda maior empenhamento nas vertentes ecológicas, económicas, sociais e culturais dos oceanos. Antes do mais, temos de levar muito mais longe os trunfos geoestratégicos de que dispomos. No nosso conceito estratégico de defesa nacional, indissociável da nossa própria identidade e carecido de adicionais reflexões nestes tempos desafiantes, o mar tem sempre de ocupar posição central. Na educação, na formação, na pedagogia cívica. Na assunção generalizada pelos portugueses e, em especial pelas gerações mais jovens. Na atenção redobrada ao flanco sul da União Europeia e da Aliança Atlântica, ao Mediterrâneo, ao próximo Oriente, ao norte de África, inseparável da nossa secularmente vivida complementaridade euro-africana. Na visão do Atlântico como um só, juntando o nosso indefetível transatlantismo, do pós-Segunda Guerra, à ligação entre África e América Latina, potenciando esse trunfo essencial que naturalmente sobreleva o que é pontual ou conjuntural chamado CPLP, ela própria em expansão contínua de observadores associados. No papel crucial das nossas Forças Armadas quanto à Zona Económica Exclusiva, à Plataforma Continental, às missões mais diversas no Atlântico como no Mediterrâneo e, por extensão, noutras paragens, e nelas todas com acento tónico na Marinha, conjugado é certo com a Força Aérea e englobando por igual as mais das vezes o Exército. Na necessidade de, a esta luz, reequipar, reforçar meios, aprofundar relacionamentos externos, aditar áreas de investigação do espaço e dos oceanos, como as do “Air Center” e do Centro de Excelência, portanto de liderança de projetos alargados a partir do Continente, da Madeira, em especial dos Açores e na Costa Ocidental de África, como no golfo da Guiné, redescobrimo, refazendo virtualidades estratégicas para localizações ímpares e capacidades a revitalizar. Em rigor, esta reformulação atenta da política externa e da defesa já começou, fruto de condições objetivas e de percepção dos novos dados internacionais e explica o nosso envolvimento acrescido em missões da NATO, da União Europeia, das Nações Unidas, assim como a preocupação de manter centros de responsabilidade e de decisão nessas organizações em território ou sob comando português.

Encontramo-nos, neste domínio, muito além dos governos, das administrações públicas, das personalidades de cada momento. Estamos a dar expressão renovada a uma inquestionável constante da nossa definição como Estado e como Nação. Dirão alguns mais distraídos que esta visão é ou deve ser sobretudo de política externa, mesmo no enfoque relacionado com a Defesa Nacional. Nada de mais errado, porque tacanho de horizontes. Do que se trata é de uma visão nacional, que integra a política externa e a política interna, visão tão vasta quanto deve ser a Defesa Nacional, que há muito deixou de se cingir à componente estritamente militar para envolver a demografia, a educação, a saúde, a segurança social, a economia, as finanças, as infraestruturas, a segurança, a

justiça e a cultura. Digo bem cultura, que visões nacionais sem valores são vazios existenciais. Claro que Política Externa e de Defesa Nacional, sem busca de excelência diplomática e militar, é proclamação sem efetividade. Só que nós temos a felicidade de contar com diplomacia de elite e de, desde sempre e para sempre, estarmos certos da ilimitada capacidade de afirmação das nossas Forças Armadas, resistentes às mudanças de regime, de sistema político, de contextos estratégicos externos, de vicissitudes internas.

Diplomacia e Forças Armadas bem merecem que os portugueses compreendam melhor a sua inestimável missão, entendendo que há realidades estruturais identitárias que nenhum modismo, populismo, conjunturalismo, pode ou deve esquecer ou minimizar. Também esta é uma dimensão cultural, de cultura cívica, de uma visão de Portugal, a tal visão que nos tem acompanhado ao longo da nossa História e na qual e para a qual o mar é uma peça nuclear. Assim nos constituímos Estado-Nação, assim nos convertemos em Império, assim continuamos a ser na Era pós-imperial e pós-colonial, sem ilusões ou devaneios neoimperialistas, neocolonialistas, nem complexos ex-imperiais ou ex-coloniais. O que fazemos de bom não o esquecemos, o que fazemos de mal não apagamos, assumimos ambos plenamente, sabendo o que nuns justifica júbilo, noutras responsabilidade. Nenhum deles implica rescrever a História da frente para trás, como não se satisfaz com as escritas auto-justificativas da História de trás para frente. Hoje, a nossa visão estratégica global, que abarca o mar, supõe também, acrescido empenhamento nas frentes ecológicas, económicas, sociais e culturais dos oceanos, domínios em que há muito entre nós surgiu e cresce, a pesquisa e o desenvolvimento, mas em que o passo tem que ser estugado.

Na sensibilidade à crise ecológica para que contribuimos, muitas vezes sem disso termos plena compreensão, com a urbanização acelerada das zonas costeiras, a destruição dos *habitats* pré existentes, a poluição por resíduos orgânicos e químicos, a delapidação da biomassa piscícola, a emissão de gases perigosos como o metano e os de efeitos de estufa. Na perceção da interdependência entre economia azul e prevenção de desastres ambientais, de extinção de espécies emblemáticas, dos recifes de coral das zonas lagonais, sapais, mangais e pradarias marítimas. No entendimento que o problema sendo global é nosso, e que economia, ambiente, prevenção e conservação, estudo e agilidade na atuação constituem faces de uma mesma moeda. Na potenciação da nossa biodiversidade marinha, sem paralelo na Europa, essencial para as indústrias da biotecnologia, em que os Biotas, sua matéria-prima proliferam nos múltiplos ecossistemas do nosso universo. Na posição nuclear dos nossos portos, fundamental para as indústrias portuárias e de reparação naval, repensada e reestruturada, com a ambição de ultrapassar os 100 milhões de toneladas já em 2018 e de colocar Sines na lista dos principais 50 portos do mundo. Na reemergência da indústria dos transportes marítimos, como na aceleração do crescimento das indústrias de transformação de pescado, para além da fasquia atual dos cerca de 17% das exportações agroalimentares. No apoio à aquacultura, área com futuro ainda a escassos anos insuspeitada entre nós.

São inúmeras frentes que exigem mais do que uma coordenação vaga ou cíclica, antes requerem total integração estratégica e orgânico-funcional, por muito complexa que possa ser, nomeadamente entre o ramo das Forças Armadas e mesmo as Forças Armadas como um todo e outras forças militares de segurança e o departamento governativo que encabeça tão exigente responsabilidade nacional.

Excelências.

Havendo um consenso natural em torno da estratégia nacional quanto ao mar, só nos falta o mais importante: explicitá-la e fazê-la partilhar permanentemente com os portugueses; transformá-la em realidade viva e conferir-lhe a urgência das escolhas inadiáveis; fazê-la partilhar pelos portugueses. Sei o que será sempre uma prioridade não assumida por quantos decidem pleitos eleitorais, optam quanto aos novos governantes e sobretudo podem transformar uma evidência de minorias em realidade vivida pelo todo nacional. Conferir a essa realidade viva um cunho de urgência, próprio das escolhas inadiáveis, não que tema que deixemos de prosseguir o mesmo caminho visando alcançar os mesmos objetivos, temo sim, que também desta feita partamos um pouco tarde demais e desaproveitemos ensejos únicos, deixando a outros a primazia onde ela deveria ser nossa.

A geopolítica como a economia ou ecologia não conhecem vazios. Haverá sempre quem preencha a lacuna criada por outrem. É tempo de não perdermos tempo. Esta academia, pela autoridade do seu saber, da sua experiência, da sua cosmovisão, do seu património estudado e publicado, pode e deve, conjuntamente com as suas pares, encabeçar este empreendimento nacional.

Assim sendo, eis uma razão mais de tomo para que o Presidente de Honra lhe agradeça em nome de Portugal.

CERIMÓNIA DE INAUGURAÇÃO DO BALÃO DO ARSENAL

O BALÃO DO ARSENAL

Comunicação apresentada pelo académico
Jorge Semedo de Matos, em 5 de fevereiro

Ex.mo Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada e
Autoridade Marítima Nacional;
Ex.mo Sr Presidente da Academia de Marinha;
Ex.mo Sr. Vereador da Câmara Municipal de Lisboa;
Ex.ma Senhora Presidente do Conselho da Administração do Porto de Lisboa;
Senhores Almirantes; Ilustres convidados; minhas Senhoras e meus Senhores

Acabámos de inaugurar um memorial que é, sobretudo, a recordação da cidade de Lisboa, com o rio Tejo e com a sua Marinha, na estreita ligação que fez de Portugal o pioneiro das explorações marítimas.

Daqui partiram as naus para a Índia e para o Brasil, e por aqui circulava um formigueiro permanente de embarcações que uniam as duas margens do rio, transportando peixe, sal, vinho, pão, tudo o que era preciso para alimentar a sequiosa cidade cosmopolita dos descobrimentos.

Mas o coração de toda essa máquina grandiosa, que deu mundos ao mundo, pulsava neste mesmo local: a Ribeira das Naus, os armazéns da Casa da Índia, a Alfândega, o Paço Real,... tudo funcionava nas imediações do Terreiro do Paço, centro de toda a actividade marítima nacional. E aqui cresceu e se tornou adulta a nossa Marinha.

Quer isso dizer que foi nas casas existentes por aqui perto dos estaleiros e dos armazéns, que se elaboraram as preciosas cartas náuticas, guardaram-se instrumentos, reuniram-se sábios conhecedores do céu e da terra, foram elaboradas tabelas astronómicas, entregues aos pilotos, que com elas determinavam as suas rotas e conduziam os navios a bom porto.

Assim aconteceu na época áurea dos Descobrimentos, como aconteceu nos séculos seguintes, até aos tempos presentes. A Ribeira das Naus foi a referência de todas as navegações portuguesas, meio onde era coligido, tratado e distribuído o conhecimento necessário às viagens oceânicas, que uniam Lisboa a todo o mundo.

A Marinha Portuguesa – a nossa Marinha – esteve, dessa forma, no centro dos mais notáveis estudos científicos. Fossem eles destinados a melhorar as condições da navegação, ou apenas impulsionados por esse desejo insaciável de saber, conduzido com a energia daqueles que ousam defrontar os mares.

A astronomia foi naturalmente um dos conhecimentos mais importantes para quem se aventurou nos oceanos. Com base na observação dos astros se determinava a latitude do lugar e se conduziam os navios, mas, para a completa e rigorosa referenciação geográfica, faltou sempre a possibilidade de determinar a longitude, que não tinha uma solução fácil.

Para conhecer esta segunda coordenada era preciso saber a diferença horária entre pontos distantes na terra. E até ao século XVIII, não dispunham de relógios que pudessem ser transportados a bordo dos navios, sem que o balanço do mar afectasse a sua marcha regular.

O surgimento de um cronómetro com estas características, na centúria de setecentos, resolveu finalmente o problema, mas trouxe consigo novas exigências: maior rigor das tabelas astronómicas, melhores instrumentos e, sobretudo, um melhor controlo do tempo e da marcha dos relógios.

Por toda a Europa surgiram os Observatórios Astronómicos equipados com instrumentos de medida e de observação do cosmos. O rei D. João V patrocinou a criação de um desses observatórios junto do Paço – aqui perto – mas houve-os em Coimbra, no Brasil, no castelo de S. Jorge, e, finalmente, neste mesmo local, foi criado o Real Observatório da Marinha, por alvará de 18 de Março de 1798.

Os observatórios promoviam o estudo dos astros e seus sistemas, mas tinham objectivos práticos muito concretos, relacionados com a geodesia (determinação rigorosa de latitudes e longitudes) e com a regulação das horas locais.

Lembre-mos, a esse propósito, como era a regulação do tempo antes de quaisquer convenções internacionais. Fazia-se com base no movimento aparente diurno do sol, que tinha em cada local uma efeméride de referência na sua passagem meridiana. O meio dia.

Os observatórios deviam verificar esse instante, através de instrumento próprio; acertar as suas pêndulas, que garantiam uma marcha regular do tempo; e anunciar às pessoas – à cidade e ao RIO – o sinal horário.

Como disse, a determinação da longitude no mar só teve solução, quando foi possível construir um cronómetro que mantivesse uma marcha regular, mesmo com o balanço do navio. E isso só aconteceu no século XVIII. Mas, a partir de então, os navios passaram a dispor deste equipamento, necessitando, contudo, de aferir periodicamente a sua marcha, comparando-a com os sistemas mais rigorosos e estáveis dos observatórios.

O Real Observatório de Marinha tinha todas estas funções e, apesar das muitas dificuldades por que passou – no tempo das invasões francesas, das guerras civis e de toda a agitação política da primeira metade do século XIX – manteve-se em funcionamento, garantindo o apoio à formação dos oficiais da Marinha e acompanhando os mais recentes desenvolvimentos da astronomia.

Em 1843 viu alargadas as suas instalações, estendendo-se para mais perto do rio, além do que hoje é a Avenida Ribeira das Naus, na continuidade da sala do risco (actual

edifício da messe). E, para além das efemérides náuticas referentes ao meridiano de Lisboa, que publicava todos os anos, cabia-lhe assinalar o meio dia local.

A partir de 1858, passou a transmitir aos navios fundeados no Tejo um sinal horário, para que permitisse aferir a marcha dos seus próprios cronómetros. Para isso, foi instalado no topo sueste do edifício da sala do risco – neste mesmo local – um mastro com um balão, que todos os dias assinalasse as 13 horas locais.

Um balão semelhante ao que agora foi inaugurado, em que um marinheiro de serviço, recebendo as indicações da pêndula do observatório, içava o balão a meio mastro, ao meio dia e 45, levava-o até ao topo, ao meio dia e 55, arriando-o de uma só vez, no momento exacto em que seriam 13 horas.

Nasceu o balão horário, cujo cerimonial quotidiano rapidamente se tornaria uma curiosidade da baixa lisboeta, acompanhado pelo povo da cidade. Gente que, ao seu modo, lhe chamou de imediato “O BALÃO DO ARSENAL”, designação que se tornou institucional e definitiva.

Nesse mesmo ano de 1858, as instalações do Observatório foram muito afectadas por um violento tremor de terra, que lhe diminuiu as capacidades para continuar as suas funções, mas a Escola Naval continuou a garantir o serviço do BALÃO DO ARSENAL, todos os dias, entre o meio dia e 45 e as 13 horas locais.

Todavia, o sistema tornava-se insuficiente e pouco rigoroso, tanto mais que deixava de estar ligado a um observatório assentando apenas no funcionamento das pêndulas da Escola, que não podiam ser aferidas com o rigor necessário.

Em 1884 foi decidido reformar o sistema, mantendo o “BALÃO DO ARSENAL”, mas instalando um sistema de controlo remoto, através de um sinal eléctrico emitido pelo Observatório da Ajuda. Manteve-se exactamente o mesmo ritual, que já se tornara um ritual lisboeta e mais um dos muitos elementos desta relação forte entre a nossa Marinha, a cidade e o Tejo.

Nem mesmo a adopção por Portugal da Convenção de Washington, que estabeleceu os fusos horários e nos trouxe a hora de Greenwich, deitou abaixo o “BALÃO DO ARSENAL”, ajustado que foi ao novo sistema, no dia 1 de Janeiro de 1912.

No entanto, a capacidade de transmitir sinais horários através de radiação electromagnética – podendo chegar aos navios no mar, com um rigor nunca alcançado – tomara o lugar destes curiosos sistemas mecânicos mais antigos. O “BALÃO DO ARSENAL” deixou de funcionar a 31 de Dezembro de 1915.

Ou melhor, aquele balão deixou de funcionar no ano de 1915, para renascer agora, no mesmo local, com novo mastro e novo sistema regulador, agora mais rigoroso ainda, fruto das capacidades da electrónica e da internet.

O “BALÃO DO ARSENAL” renasce hoje, inaugurado por Sua Excelência o Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, voltando assim à Baixa de Lisboa, à beira do Tejo E renasce para nos recordar esta relação secular entre a Marinha, a cidade e o rio, na simbiose que conduziu os portugueses para os novos mares, novos céus e novas estrelas.

Mas, no momento em que inauguramos o novo “BALÃO DO ARSENAL”, no sítio onde foi criado há quase 160 anos, permita-me Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, que recorde quem muito fez para que não desaparecesse a memória do antigo Observatório Real da Marinha e do “BALÃO DO ARSENAL”.

Refiro-me ao comandante Estácio dos Reis, cuja saúde não permitiu que estivesse fisicamente connosco nesta cerimónia significativa, mas que está presente no espírito de todos nós, que conhecemos o seu trabalho de investigação e a forma como trouxe ao conhecimento a história da nossa Marinha e da sua estreita relação com a Ciência.

A ele devemos os estudos sobre o Observatório – como disse – publicados em 2009, no âmbito do centenário de Galileu e do ano internacional da astronomia. No prefácio dessa sua obra diz-nos que um dos propósitos da mesma “consiste em sugerir a construção de uma réplica viva do referido balão do Arsenal, que diariamente anuncie as 13 horas”.

O comandante Estácio dos Reis não pôde estar presente, mas, felizmente, a tecnologia permite-lhe acompanhar esta cerimónia, no quarto onde está enfermo. Está a ouvir-nos em directo. Permito-me, pois, dizer-lhe, senhor comandante, o BALÃO DO ARSENAL está de novo aqui, no local onde nasceu em 1858.

E creio poder interpretar o sentimento de todos os presentes, enviando-lhe daqui o nosso MUITO BEM HAJA, senhor comandante!

TRABALHO NOS ESTALEIROS NAVAIS DA LISNAVE, EM PORTUGAL: DO DIREITO AO TRABALHO À PRECARIZAÇÃO

Comunicação apresentada pela
Doutora Raquel Varela*, em 6 de fevereiro

Introdução

Durante quase três décadas os operários dos estaleiros navais da Lisnave, em Lisboa, protagonizaram alguns dos mais importantes conflitos sociais de Portugal. A Lisnave foi, entre 1967 e 1984, a maior concentração operária de Portugal (no pico teve 9000 trabalhadores efectivos), e um modelo nas relações entre grupos económicos privados e o Estado. Era uma empresa profundamente imbricada no mercado mundial: a história do seu crescimento acompanha o fecho do canal do Suez e o seu desmantelamento dá-se com a deslocalização da indústria naval para os países asiáticos. A Lisnave foi um modelo de organização dos trabalhadores com um efeito de arrastamento para toda a sociedade. Nela deu-se um dos maiores conflitos da revolução, em que 7000 operários marcharam nas ruas da capital contra o governo de frente popular, em 1974. Mas foi também nestes estaleiros que, em plena crise do início dos anos 80, foi assinado o primeiro acordo de empresa que ajudou a consolidar o Pacto Social em Portugal. Na Lisnave é aplicado um modelo de reestruturação que servirá de exemplo no período dos anos 90, com uma substituição massiva de trabalhadores com relações de trabalho-padrão por trabalhadores precários, num modelo que inclui por um lado a externalização de serviços para pequena empresa (muitas vezes um trabalhador que aparece como pequeno empresário) – dependente da casa mãe Lisnave – e por outro a criação de um colchão social que evite conflitos com o recurso por um lado às pré-reformas e por outro ao assistencialismo, usando, em ambos os casos, o fundo da segurança social e o fundo social europeu.

Dos Estaleiros da Rocha à Lisnave (1937-1974)

Em 1937 o grupo CUF (Companhia União Fabril), o mais influente grupo económico do Estado Novo, presidido por Alfredo da Silva, protegido pela lei do condicionamento industrial¹, ganhou a concessão do Estaleiro Naval da Administração do Porto de

¹ A Lei do Condicionamento Industrial (1931) limitava a concorrência interna, determinando a autorização prévia, por parte do governo e dos industriais de um determinado sector, para um empresário abrir um negócio nos sectores condicionados. Na prática tratava-se de proteger um sector da burguesia interna da concorrência garantindo-lhes o monopólio de determinados sectores da economia. Para o desenvolvimento deste tema ver por exemplo BRITO, José Maria Brandão de, *A Industrialização Portuguesa no Pós-Guerra. O Condicionamento Industrial*. Lisboa: Dom Quixote, 1989.

* Pesquisa co-realizada com Ana Rajado.

Lisboa, e funda os Estaleiros Rocha na margem norte do rio Tejo. O rio Tejo tem condições excepcionais a nível mundial para este tipo de indústria naval²: Portugal é um país central a nível das rotas mundiais comerciais, situado no centro do Atlântico, inserido na Europa. Os estaleiros estavam protegidos pelo grande estuário do Rio, que funciona como um grande Porto natural. É o maior estuário da Europa ocidental, tendo 300 a 350 km², consoante as marés.

Quando os estaleiros são fundados em 1937, a situação do operariado português é muito incerta do ponto de vista das suas organizações, dispersas, pouco coesas e por vezes enfraquecidas por lutas fratricidas, sendo a década de 30 uma fase de transição que em Portugal via deixar para trás a influência dos anarquistas entre o movimento operário e cedia lugar à progressiva hegemonia dos comunistas, que se vão reorganizar, em 1940-1941, com uma orientação política frentista saída do VII Congresso da Internacional Comunista³. Oliveira Salazar tinha chegado ao poder em 1930 e o enfraquecimento das organizações de trabalhadores internas bem como um sucessão de derrotas internacionais da vaga revolucionária aberta no rescaldo da crise de 29⁴, conjugavam-se para manter o ditador no poder. A 18 de Janeiro de 1934 a greve geral insurreccionária, com epicentro na Marinha Grande, vila vidreira do centro de Portugal, é arrasada e brutalmente reprimida – os seus líderes vão ser os primeiros presos do Campo de Concentração do Tarrafal, construído no arquipélago africano de Cabo-verde, aberto nesse ano. No mesmo ano aliás, o movimento operário europeu sofrerá derrotas semelhantes: na guerra civil austríaca de Fevereiro de 1934, na insurreição asturiana e basca no Outono de 1932. Por sua vez a crescente vitória das tropas nacionalistas na guerra civil espanhola (1936-39) vai acarretar um reforço da consolidação do regime autoritário em Portugal. Os Estaleiros Rocha viverão assim um período de relativa paz social até à II Grande Guerra, sobretudo até 1943, quando o volte face militar da guerra devolve a iniciativa à resistência anti-facista, a partir da derrota alemão na batalha de Estalinegrado.

Os estaleiros prosperam durante a Guerra, tornando-se no principal estaleiro reparador da frota portuguesa, mas terá que enfrentar pela primeira vez desde o seu nascimento, um movimento grevista, cujo despoletar em 1943 é a raiva popular contra o alto preço dos alimentos, racionados desde o início da guerra. A indignação dos trabalhadores, porém, começa nesta altura a lançar-se também contra as leis corporativas do regime, anti-sindicais, inspiradas na *Carta di Lavoro*, de Benedito Mussolini. No Verão de 1943 eclode em Lisboa uma onda de greves, que ao todo englobará cerca de 50 mil operários, que vão encerrar dezenas de fábricas nas duas margem do Tejo, Lisboa e margem sul do rio. Nas cidades, manifestações de operários e também das suas famílias multiplicam-se.

² SAIOTE, Vânia, SANTO, Paulo Espírito. «A Construção Naval no Grupo CUF. Do Barreiro aos Estaleiros da Rocha». In: FARIA, Miguel Figueira de, *Lisnave. Contributos para a História da Indústria Naval em Portugal*, Lisboa: Edições Inapa, 2001, p. 25.

³ SENA JUNIOR, Carlos Zacarias, *Frentes Populares*, *Revista História*, Número especial, 2007, pp: 54-61.

⁴ HARMAN, Chris. *A People's History of the World*. London-Sidney: Bookmarks, 2002.

De acordo com João Madeira, a repressão é brutal e generalizada e muitas fábricas são militarizadas. É neste cenário que, a partir da Fundação e da Caldeiraria dos Estaleiros Rocha «surge uma greve de braços caídos, com permanência no local de trabalho. 1625 operários apresentam-se no Estaleiro e desses 851 são presos pela GNR»⁵. Em resposta à repressão, o Estaleiro paralisa na totalidade. De novo a repressão é brutal e pensa-se que há mortos e alguns líderes enviados para o Tarrafal em resposta a esta paralisação, mas estes relatos não foram confirmados.

De novo, em 1947, os trabalhadores dos Estaleiros navais CUF e da Parry & Son entram em greve recusando-se a reparar o navio *Lourenço Marques* (nome da capital de Moçambique, colónia portuguesa), que ia transportar contingentes de soldados para Angola. Em Abril de 1947, em solidariedade, a célula do PCP vai dirigir a recusa dos Estaleiros Rocha em reparar o mesmo navio. «Em consequência, a Administração chamou a PIDE, a polícia política do regime, o que radicalizou a situação, entrelaçando-a com a greve da construção Naval então em curso nas docas do Tejo, com os arsenalistas a barricarem-se nas oficinas e nos telhados de alguns edifícios, situação que só se resolveria com a saída da polícia de dentro do estaleiro»⁶.

Um longo interregno, ocasionado pela relativa prosperidade da burguesia apoiante do Estado Novo, pelo apoio internacional ao regime de Salazar no quadro da guerra fria e pelas políticas frentistas da direcção comunista – os únicos, porém, que resistem na clandestinidade durante a ditadura – vai impor uma pesada derrota no movimento operário e popular no final da década de 40, do qual só se irá erguer no final dos anos 60. Os Estaleiros Rocha viverão assim quase 15 anos de relativa paz social, com escassos episódios de confrontação entre os trabalhadores e a administração.

Será durante os anos 60 que é constituída a Lisnave, que se torna no espaço apenas de uma década numa das maiores empresas de reparação naval do mundo, inaugurando um período de pujança industrial que só terá o ocaso na crise de 1981-1984.

Durante a década de 60 e início da década de 70 do século XX há alterações económicas mundiais que modificam a estrutura de classes das sociedades da Europa do Sul e este factor vai ser determinante na revolução portuguesa – falamos de contrariar a baixa tendencial da taxa de lucro através da exploração intensiva do trabalho à escala mundial. Este factor vai impulsionar a industrialização dos países periféricos e semiperiféricos, com o consequente crescimento da classe operária industrial e do sector terciário e a diminuição da classe camponesa, num processo de crescente urbanização e desruralização⁷.

⁵ MADEIRA, João, O Arsenal e os Movimentos Populares e Operários nos Séculos XIX e XX, *Arquivos da Memória*, nº 3, Outono-Inverno de 1997, pp 67-83.

⁶ MADEIRA, João, O Arsenal e os Movimentos Populares e Operários nos Séculos XIX e XX, *Arquivos da Memória*, nº 3, Outono-Inverno de 1997, pp 67-83.

⁷ BARRETO, António. *Mudança Social em Portugal: 1960-2000*. In PINTO, Costa. *Portugal Contemporâneo*. Lisboa: D. Quixote, 2005; SANTOS, Maria de Lurdes, LIMA, Marinús Pires de, FERREIRA, Vítor Matias. *O 25 de Abril e as Lutas Sociais nas Empresas*. Porto: Afrontamento, 1976, 3 volumes.

Com a intensificação da industrialização, as cidades aumentam, desordenadamente e com muitos bairros de lata⁸, onde se albergam os que partiram dos campos.

Estas alterações vão originar paulatinamente uma grande concentração da classe operária portuguesa nas duas margens do rio Tejo, junto a Lisboa e no distrito de Setúbal. O País muda. A população activa rural passa de 44% em 1960 para 28% em 1973, ao mesmo tempo que a população activa industrial passa de 29% para 36%⁹. Segundo Eloy Clemente a participação da indústria no PIB português passa de 37% em 1960 para 51% em 1973, especialmente no sector manufactureiro (que triplica o seu valor acrescentado, sobretudo no sector mais dinâmico que é o da metalurgia) e na construção¹⁰. Em 1970, três quartos da população activa é assalariada. Mais de 2/3 dos trabalhadores da indústria (67,4%) concentravam-se em unidades fabris com mais de 20 pessoas. Santos *et al*¹¹ afirmam que houve um alargamento da classe operária, entre 1950 e 1970, de 768 000 para 1 020 000, isto num quadro de verdadeira sangria de mão-de-obra com destino aos países mais ricos da Europa Ocidental (1 milhão e meio de pessoas abandonaram o País entre 1950 e 1970). É também na década de 60 que as mulheres «acedem, maciçamente, ao trabalho industrial, agrícola e dos serviços»¹². Há uma mudança geracional face ao período do pós-guerra: uma classe operária jovem, que se torna adulta já na cidade, que trabalha mais e com nova organização do trabalho e racionalização do processo produtivo. É esta classe operária que vai erguer, trabalhar, construir a Lisnave.

A Lisnave, maioritariamente de capitais portugueses mas também holandeses e suecos, foi oficialmente constituída a 11 de Setembro de 1961, tendo como Presidente do Conselho de Administração José Manuel de Mello, neto de Alfredo da Silva.

Entre 1963 e 1967 as encomendas à Lisnave são sobretudo de ordem militar, no quadro dos compromissos do regime português com a NATO. A empresa ganha acrescida importância também pela guerra colonial, que tinha começado em 1961, opondo os povos de Angola, Moçambique e Guiné-Bissau ao Estado português. Os imperativos da guerra impunham porém um quadro de resposta eficiente e rápido em matéria de construção, que a Lisnave dos Estaleiros da Rocha não tinha capacidade para dar. Nesta altura, 4 corvetas são recusadas pela Marinha Portuguesa à Lisnave e concedidas a Bazán-Ferrol, na Galiza, o estaleiro militar mais importante de Espanha, que Franco visitou

⁸ Bairros de latas são Favelas.

⁹ CLEMENTE, Eloy Fernández, «Problemas y Ritmos de la Modernización Económica Peninsular en el Siglo XX». In GÓMEZ, Hipólito de la Torre (ed), *Portugal Y España Contemporáneos*, Ayer, Madrid: Marcial Pons 2000, p. 203.

¹⁰ CLEMENTE, Eloy Fernández, «Problemas y Ritmos de la Modernización Económica Peninsular en el Siglo XX». In GÓMEZ, Hipólito de la Torre (ed), *Portugal Y España Contemporáneos*, Ayer, Madrid: Marcial Pons 2000, pp. 203-204.

¹¹ SANTOS, Maria de Lurdes, LIMA, Marinús Pires de, FERREIRA, Vítor Matias. *O 25 de Abril e as Lutas Sociais nas Empresas*. Porto: Afrontamento, 1976, 3 volumes.

¹² BARRETO, António, PRETO, Clara Valadas. *Portugal 1960/1995: Indicadores Sociais*. Mirandela: Público, 1996, p. 17.

4 vezes enquanto Chefe de Estado. A Lisnave especializa-se cada vez mais na reparação naval e menos na construção.

O crescimento das encomendas e as perspectivas de desenvolvimento da indústria de reparação naval levaram à construção e um novo estaleiro da Lisnave. Em 1967, a 23 de Junho, o Presidente da República Américo Tomaz inaugura na Margueira, na margem sul do rio, os novos estaleiros navais, pensados para navios de grande porte. Baptizados de *Lisnave, Estaleiros Navais de Lisboa*. A inauguração dá-se com a entrada do navio *Índia* para a doca 11, uma das maiores do mundo com capacidade para navios de 300 000 toneladas. Nesse mesmo dia José Manuel de Mello é condecorado com a Grã-cruz do Mérito Industrial. Na inauguração estão presentes representantes das grandes companhias petrolíferas e de armação de navios do mundo: Esso, Shell, Onassis, Norqueigin Shipping.

Nesse mesmo ano é encerrado o canal do Suez. O facto era antevisto pelos países ocidentais, uma vez que a situação no Médio Oriente era extremamente tensa - a Nacionalização do canal do Suez por Gamal Abdel Nasser, nos anos 50, colocava a zona numa área de risco para os interesses económicos dos países centrais; permanecia a política de não reconhecimento dos Estados Árabes do Estado de Israel; a OLP (Organização de Libertação da Palestina) é fundada em 1964. Para além das razões de ordem geoestratégica, o canal revelava-se agora demasiado estreito para os novos super petroleiros. A conjugação destes factores vai levar cada vez à marginalização da rota do Mediterrâneo. É assim que, com a concorrência dos estaleiros da bacia do Mediterrâneo enfraquecida e a recentralização do tráfico dos navios de grande tonelagem no Atlântico, que a Lisnave aumenta exponencialmente o volume de reparações. Em 1966 as encomendas de navios eram na ordem das 31,1 milhões de toneladas, em 1967 o número sobe para 33, 4; em 1968 para 43,5 e em 1969 para 50, 3 milhões¹³.

Este crescimento extraordinário da Lisnave, o próprio aumento da classe trabalhadora industrial portuguesa na cintura de Lisboa e os ventos revolucionários que sofram da Europa central vão levar a administração a procurar criar mecanismos de enquadramento e controle político da força de trabalho. Em 1967 é criada uma Comissão Interna da Empresa (CIE), através da qual os trabalhadores se deviam dirigir à Administração para dar sugestões e contribuir de um modo geral para o progresso da empresa. Inicialmente não tem nenhum eco. A administração interpreta o facto como resultado do atraso da classe trabalhadora portuguesa. Porém, testemunhos e entrevistas recolhidos posteriormente dão conta de outra realidade. Os trabalhadores desconfiavam da CIE, que reproduzia o esquema falhado dos sindicatos verticais criados pelo Estado Novo. Falhado porque estes nunca conseguiram ter a adesão massiva dos trabalhadores que não confiavam nestas estruturas, como nos recorda o trabalho de José Valente sobre o movimento

¹³ FARIA, Miguel Figueira de, LISNAVE. Contributos para a História da Indústria Naval em Portugal. Lisboa: Edições Inapa, 2001.

sindical português neste período¹⁴. Por outro lado, havia a suspeição que as informações dessa comissão iam de alguma forma chegar à PIDE/DGS, a polícia política, o que rapidamente se vai a revelar verdadeiro quando eclode a greve de 1969. Em entrevista, um operário da Lisnave conta como resolveram na sua secção eleger como representante dos trabalhadores à CIE um trabalhador surdo-mudo, querendo desta forma mostrar o desprezo que tinham por esta estrutura, que consideravam incapaz de ouvir os trabalhadores mas também incapaz de transmitir qualquer coisa que os trabalhadores tivessem interesse em escutar¹⁵.

Nos dias 12 e 13 de Novembro de 1969, em plena crise económica e no meio do sobressalto político que varreu a Europa no biénio 1968 e 1969 e que teve importantes repercussões em Portugal, uma vez que este ano é o ano de maior número de greves desde a II Guerra Mundial¹⁶, há uma greve, nos estaleiros da Lisnave da Margueira (margem sul do rio Tejo) e da Rocha (margem norte do rio Tejo), cujo desenrolar vai ser determinante também no período revolucionário. As razões da greve ainda hoje se mantêm controversas. Na perspectiva do Partido Comunista Português, a única estrutura com uma organização coesa e ainda na clandestinidade, o protesto enquadrava-se dentro das relações laborais da empresa, nomeadamente razões salariais, uma vez que apesar de superiores à média nacional, estavam abaixo dos salários europeus. O PCP reclama que militantes seus tivessem organizado a greve mas rejeita a ideia de uma greve com reivindicações políticas. Nas fontes analisadas por Paulo Oliveira e Paulo Fernandes¹⁷, porém, a própria greve é originada por motivos de ordem política, uma vez que das reivindicações fazia parte o fim da guerra colonial, a saída de Portugal da NATO, e a abertura comercial com os países do leste.

A resposta à greve vai ser distinta consoante os operários: repressão brutal com os dirigentes e aceitação de algumas reivindicações dos restantes operários. A Administração envia a polícia de choque para reprimir os operários e impede-os de entrar nos estaleiros, para mais tarde serem readmitidos, na entrada do estaleiro, um a um, e despedidos os dirigentes da greve. Poucos meses depois, a administração sobe os salários dos trabalhadores dos Estaleiros. A situação de conflitualidade retrocede mas o mal-estar criado com a repressão à greve de 1969 vai explodir quando a crise política que leva à queda da ditadura abre uma janela de oportunidade para os operários da Lisnave.

¹⁴ VALENTE, José, «O Movimento Operário e Sindical (1970-1976): entre o Corporativismo e a Unicidade». In BRITO, J.M. Brandão, *O País em Revolução*, Lisboa: Editorial Notícias, 2001, pp. 209-251.

¹⁵ Entrevista realizada com Fernando Figueira, trabalhador da Lisnave Margueira, em Janeiro de 2009.

¹⁶ Em 1968 registam-se 15 greves em Portugal e em 1969, 100 greves. Os sectores de actividade onde havia greves são a metalurgia, manufactura e transportes. Para um desenvolvimento deste tema ver PATRIARCA, Fátima, «Greves» In BARRETO, António (cord) *Dicionário de História de Portugal*. Porto: Figueirinhas, 1999, Vol VIII.

¹⁷ OLIVEIRA, Paulo, FERNANDES, Paulo, «A Lisnave no início da década de 70». In: FARIA, Miguel Figueira de, LISNAVE. *Contributos para a História da Indústria Naval em Portugal*. Lisboa: Edições Inapa, 2001, pp. 181-225.

Em 1969 a administração da Lisnave decide fazer a doca nº 13 com capacidade para receber navios até 1 milhão de toneladas de porte bruto. Passa a ser a maior doca seca do mundo. No final do ano de 1969 passavam pela Lisnave 21% dos petroleiros acima de 70 000 toneladas do mundo. O número de trabalhadores cresce permanentemente, como se pode ver no quadro abaixo, até a Lisnave se tornar na maior concentração operária em Portugal.

Quadro de Evolução do nº de Trabalhadores da Lisnave

Ano	Número de Trabalhadores
1967	4719
1968	4552
1969	4522
1970	4948
1971	6491
1972	7101
1973	7715
1974	Sem dados
1975	Sem dados
1976	Sem dados
1977	9700 pico

Fonte: FARIA (2001)

Um novo estaleiro será ainda inaugurado em 1973, na Mitrena, em Setúbal - Setenave, Estaleiro Navais de Setúbal -, inicialmente vocacionado sobretudo para construção naval e tendo o Estado como principal accionista. Este começa a laborar nas vésperas do 25 de Abril de 1974. Tem como principais accionistas a CUF, a própria LISNAVE, o Banco de Fomento e o banco Caixa Geral de Depósitos.

No dia 25 de Abril de 1974 um golpe levado a cabo pelo Movimento das Forças Armadas (MFA) põe fim à ditadura portuguesa. De imediato, e contra o apelo dos militares que dirigiram o golpe – que insistiam pela rádio para as pessoas ficarem em casa –, milhares de pessoas saíram de suas casas, e foi com as pessoas à porta, a gritar «morte ao fascismo», que no Quartel do Carmo, em Lisboa, o Governo foi cercado; as portas das prisões de Caxias e Peniche abriram-se para saírem todos os presos políticos; a PIDE foi desmantelada, atacada a sede do jornal do regime *A Época* e a censura abolida.

Logo a seguir ao 25 de Abril de 1974, acompanhando a mobilização geral no país – entre Maio e Junho de 1974 mais de 2 milhões de trabalhadores, quase metade da população activa do país, participam em greves, ocupações de empresas e manifestações –, os trabalhadores da Lisnave organizam-se para exigir melhores condições de

trabalho e, sobretudo, o saneamento¹⁸ na administração, que acusavam de repressão à greve de 1969. Uma figura em particular, o administrador delegado Engenheiro Perestrello, era acusado pelos trabalhadores de ter divulgado uma lista com 24 nomes de grevistas, em 1969, à polícia política, a PIDE-DGS.

A primeira greve da Lisnave tem lugar em Maio de 1974. O caderno reivindicativo extravasa tudo o que até aí tinha sido proposto. Os trabalhadores exigem: salário mínimo de 7000 escudos com prémios de produção (o Governo irá aprovar um salário mínimo de menos de metade, mas não o conseguirá impor aos metalúrgicos); comparticipação nos lucros, «equitativamente para todos os trabalhadores»; indiscriminação de vencimentos nas admissões imediatas; 40 horas semanais com Sábado livre; extinção do turno da 1 às 8 por se verificar ser neste que ocorre o maior número de acidentes; direito a férias com 1 mês e meio de subsídio; reforma aos 55 anos; medicação completa e gratuita e subsídio extra de doença; direito de reunião dos trabalhadores na empresa e às horas de trabalho. O caderno terminava fazendo alusão à greve de 1969. Ios trabalhadores da Lisnave exigiam a «readmissão imediata de todos os camaradas despedidos quando da última greve, com direito a todas as regalias sociais a partir do momento dos despedimentos»¹⁹. Tratava-se de fazer justiça com os trabalhadores perseguidos no passado.

A luta, que começa em Maio, arrasta-se e radicaliza-se pelo Verão de 1974. A administração tende a ceder em algumas das reivindicações (subsídio de doença, 13º mês, férias, faz uma contraproposta de aumentos salariais²⁰) mas recusa-se a demitir o Eng. Perestrello. A tensão social agudiza-se na Lisnave, acompanhando um pico de greves a nível nacional que se dá entre os dias finais de Agosto de 1974 e o mês de Setembro de 1974.

No dia 7 de Setembro um plenário na Lisnave com 2 000 trabalhadores ratifica a decisão de convocar uma manifestação que levava os metalúrgicos da Lisnave para o centro da cidade de Lisboa, até ao Ministério do Trabalho, na Praça de Londres.

O Governo, através do Ministério da Administração Interna, ilegaliza a manifestação nesse mesmo dia 11, temendo o alastramento da luta a outras empresas. Pela manhã de dia 12 uma delegação do MFA vai à Margueira para convencer os operários a adiarem a manifestação para um Sábado. Em vão. Como lembra Fátima Patriarca, os operários tinham evoluído de uma posição dialogante para uma posição de força, em que as reivindicações não eram discutidas: a manifestação iria ter lugar e seria um acto de força contra o poder. No dia 12, os operários, reunidos no interior do estaleiro, ratificam, apenas com 25 votos contra, a manifestação: «Às 5 e 20 da tarde partimos em manifestação e a meio

¹⁸ «Saneamento» foi uma palavra que nasceu na gíria popular, no início da revolução, para classificar os processos de destituição de dirigentes ligados ao Estado Novo de cargos de responsabilidade política bem como de empresários e patrões das empresas ocupadas.

¹⁹ «Lisnave». In SANTOS, Maria de Lurdes, LIMA, Marinús Pires de, FERREIRA, Vítor Matias. *O 25 de Abril e as Lutas Sociais nas Empresas*. Porto: Afrontamento, 1976, Vol. 2, pp. 45-46.

²⁰ «Lisnave». In SANTOS, Maria de Lurdes, LIMA, Marinús Pires de, FERREIRA, Vítor Matias. *O 25 de Abril e as Lutas Sociais nas Empresas*. Porto: Afrontamento, 1976, Vol. 2, pp. 55-58.

do estaleiro deparámos com a companhia de fuzileiros e três chaimites, que nos barraram o caminho. Parámos aí e começámos a gritar: “Os soldados são filhos do povo” (...). Nesse momento houve fuzileiros que começaram a chorar e o comandante, perante isto, mandou abrir passagem.»²¹. Aberta a passagem, seguiram-se 6 horas de manifestação – uma das mais famosas da história de Portugal - que incluem as principais avenidas de Lisboa, uma paragem para um minuto de silêncio em solidariedade com o Chile e uma paragem no Ministério do Trabalho.

O comunicado dos trabalhadores, distribuído à população, é um exemplo do trans-crescimento da revolução democrática em revolução socialista ou, nas palavras de Fátima Patriarca, «a luta pelo saneamento ultrapassa o seu carácter antifascista, para agora ser definida igualmente em termos anticapitalistas»²². Vejamos excertos do comunicado dos operários da Lisnave à população, distribuído durante a manifestação:

«Recordamos todos os comunicados da administração, autênticos monumentos de provocação à inteligência dos operários, disfarçados de “Justiça”, “Compreensão”, “Caos Económico”, “Economia Nacional”.

(...) Onde há iniciativa e luta organizada das classes oprimidas a reacção recua.

(...) Que não estamos com o Governo, quando promulga leis anti-operárias, restritivas à luta dos trabalhadores contra a exploração capitalista.

Que lutaremos activamente conta a «lei da greve» porque é um golpe profundo nas liberdades dos trabalhadores.

Que repudiamos o direito que os patrões têm de colocar na miséria milhares de trabalhadores porque a lei do *lock-out* é uma lei contra os operários e de protecção aos capitalistas»²³.

Até ao fim do processo revolucionário os trabalhadores da Lisnave manterão uma posição de força, alcançam praticamente todas as reivindicações – o que os colocava em termos de condições de trabalho e salariais acima da média nacional – e o governo tudo fará para impedir o alastramento de conflitos nesta empresa. É expressivo que os encargos sociais da empresa em milhões de escudos tenham passado de 910 400 em 1973 para 1 518 700 em 1975 e para 2 109 500²⁴ em 1976, o que representava não só um aumento absoluto do número de trabalhadores mas a franca extensão do salário social líquido –

²¹ PATRIARCA, Maria de Fátima. «Operários Portugueses na Revolução: a Manifestação dos Operários da Lisnave de 12 de Setembro de 1974». In *Análise Social*. Lisboa: ICS, Vol XIV, 1978-4, pp. 722.

²² PATRIARCA, Maria de Fátima. «Operários Portugueses na Revolução: a Manifestação dos Operários da Lisnave de 12 de Setembro de 1974». In *Análise Social*. Lisboa: ICS, Vol XIV, 1978-4, pp. 709.

²³ «Dos Operários da Lisnave à População». Comunicado dos Trabalhadores da Lisnave, 11 de Setembro de 1974. In Santos, Maria de. O 25 de Abril e as Lutas Sociais nas Empresas. Porto: Afrontamento, 1977, p. 110-112.

²⁴ OLIVEIRA, Paulo, FERNANDES, Paulo, «A Lisnave no início da década de 70». In: FARIA, Miguel Figueira de, LISNAVE. *Contributos para a História da Indústria Naval em Portugal*. Lisboa: Edições Inapa, 2001, p. 255.

durante a revolução de 1974 e 1975 houve um aumento geral de 15% da massa salarial sobre os rendimentos do capital em Portugal²⁵ - , bem como a entrada nos quadros da empresa de um largo número de trabalhadores antes em situação de precariedade²⁶.

Lisnave: A crise de 1981-84 e o Pacto Social

Propusemos noutro trabalho²⁷ como hipótese explicativa que o pacto social nascido em Portugal no período revolucionário de 1975 - e que consagrou um amplo Estado social, direito ao trabalho e salários sociais acima da reprodução biológica da força de trabalho – pacto que foi consagrado na Constituição de 1976, tinha-se mantido por causa da intensa conflituosidade herdada da revolução. Houve 10 governos em 10 anos, entre 1976 e 1985 e portanto uma dificuldade, ainda que menos do que em 1974-1975, em governar e estabilizar a situação política para a produção no quadro do sistema capitalista.

Porém, dá-se uma mudança importante no meio da crise económica de 1981-1984, a qual para os trabalhadores não será vista como uma oportunidade – por enfraquecimento da burguesia e do Estado como em 1974-1975 – e será acompanhada por um recuo nos direitos das relações e condições laborais, no âmbito de um empréstimo internacional. Sairá desta crise uma reconfiguração da força de trabalho em Portugal, na qual os estaleiros navais da Lisnave jogarão um papel central.

Desenvolve-se um conflito na empresa que vai durar anos, sendo o período mais crítico os anos entre 1982 e 1986, e finalmente a reestruturação entre 1992 e 1996. Trata-se de um conflito de características defensivas que visa em primeiro lugar a conservação dos postos de trabalho. Lima afirma que «Na Lisnave, as estratégias de gestão social da mão-de-obra procuram responder às condições específicas da crise económica: cerca de 2700 reformas antecipadas, tentativa de suspensão dos contratos de trabalho, propostas de mais de 2000 rescisões voluntárias de contrato de trabalho, despedimento coletivo de perto de 600 trabalhadores (...)»²⁸ . O golpe mais duro sobre estes operários vai ser a política de salários em atraso que a administração inicia para desmoralizar os trabalhadores. Fernando Figueira, operário da Lisnave nesta altura, conta-nos em entrevista «que havia casos de famílias que mandaram as crianças para casa dos avós por já não terem como sustentar a educação e mesmo a sobrevivência dos filhos»²⁹.

²⁵ Varela, Raquel, *A segurança Social é Sustentável, Trabalho, Estado e Segurança Social em Portugal*, Lisboa, Bertrand, 2013.

²⁶ OLIVEIRA, Paulo, FERNANDES, Paulo, «A Lisnave no início da década de 70». In: FARIA, Miguel Figueira de, LISNAVE. *Contributos para a História da Indústria Naval em Portugal*. Lisboa: Edições Inapa, 2001, p. 256.

²⁷ Varela, Raquel, *A segurança Social é Sustentável, Trabalho, Estado e Segurança Social em Portugal*, Lisboa, Bertrand, 2013.

²⁸ Lima, Marínus Pires de, «Transformações das Relações de Trabalho e Ação Operária nas Indústrias Navais (1974-1984)». In *Revista Crítica de Ciências Sociais*, nº 18-19-20, fevereiro de 1986, p. 541.

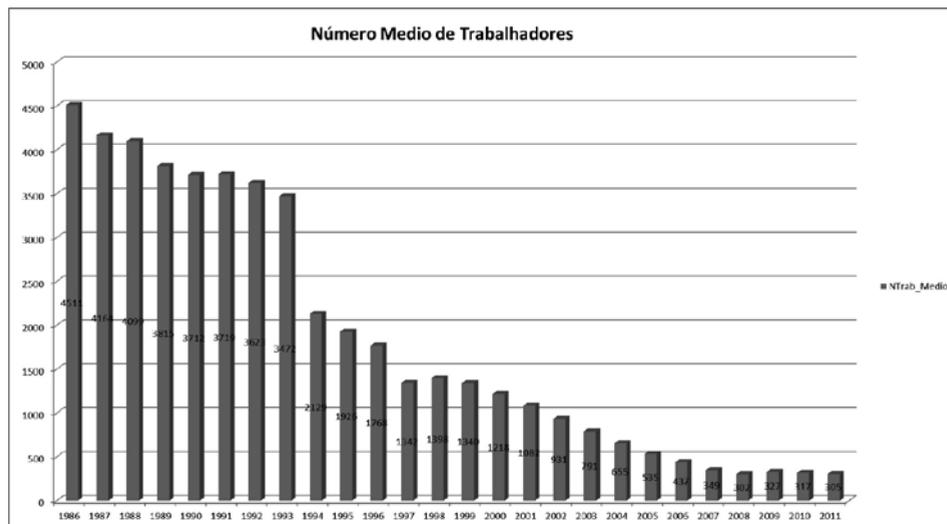
²⁹ Entrevista realizada com Fernando Figueira, trabalhador da Lisnave Margueira, janeiro de 2009.

Os trabalhadores vão responder com diferentes ações e vai-se desenrolar neste período uma acirrada disputa sindical dentro da Lisnave que opõe a tendência dirigida pela UDP (maoísta), que propugna a ação direta e a permanência do modelo basista de discussão e ação entre os trabalhadores; uma tendência liderada pela CGTP, próxima do PCP, que defendia o controle da discussão e da informação, para realizar negociações com a administração. E finalmente uma tendência da UGT (social democrata), que progressivamente vai ganhando espaço, de acordo com Marinús Pires de Lima, porque os trabalhadores viam nesta tendência uma maior proximidade com o poder e por outro lado porque a militância real dos trabalhadores tende a diminuir neste período, acompanhando uma diminuição geral da mobilização dos trabalhadores no período pós-revolucionário.

Os trabalhadores da Lisnave ainda protagonizarão medidas radicais de luta como o sequestro de diretores e administradores (setembro e outubro de 1982), bloqueio de navios, medidas que terão como resposta a ocupação policial do estaleiro, em 1983. Lutava-se contra a redução dos postos de trabalho e pelo pagamento dos salários em atraso, mas a sua capacidade de responder às medidas anticrise da administração tende a diminuir. Neste contexto, com grande surpresa face à anterior história de radicalidade da Lisnave, a UGT vai ganhar a maioria para a comissão de trabalhadores em 1986, pela primeira vez na história da Lisnave. Longe, porém, de ter garantido a viabilidade da Lisnave, a reestruturação e finalmente o quase desaparecimento da empresa dão-se a partir desta data de forma irreversível.

Será sob a negociação da comissão de trabalhadores dirigida pela UGT que se assinará, em 1986, o único acordo de empresa celebrado até aí em Portugal que previa uma cláusula de paz social. Em troca de a administração regularizar os salários em atraso, são assinados os «Contratos Sociais», em que os trabalhadores se comprometiam a não fazer greves; renunciar às férias, em troca da construção de um superpetroleiro, construção que no fim acabou por ser cancelada. A seguir ao acordo são feitas de imediato 700 rescisões voluntárias com indemnização (ver quadro evolução do número médio de trabalhadores).

Este é a primeira derrota político-sindical que terá como contrapeso o nascimento da permissão das alterações laborais que permitem a generalização da precarização da força de trabalho, visível nos dados estatísticos que apresentaremos nas páginas seguintes. Uma vez estabilizada, é então posto em marcha, entre 1992 e 1995, o processo de reestruturação da empresa, que será feito assegurando aos que se mantinham na empresa direitos amplos, aos que saem 100% do salário durante 10 anos e mais uma indemnização – e isto será garantido a cerca de 5000 trabalhadores. Os sindicatos terão força para o garantir mas aceitam em troca a precarização e sub-contratualização dos novos trabalhadores. Desde 1997 o número de trabalhadores fixos decrece aumentando a sub-contratualização. Hoje há na Lisnave 2300 trabalhadores, 2000 dos quais temporários e precários.



Argumentámos nesse trabalho que para esse processo se ter dado tiveram que reunir-se 5 condições.

1) Derrota do setor mais importante do movimento operário organizado como exemplo para todos os outros setores das classes trabalhadoras e setores médios – três anos de salários em atraso na Lisnave levaram à derrota destes trabalhadores que assinaram o primeiro compromisso de empresa alguma vez feito em Portugal naqueles termos (de “paz social”), e que teve um efeito de arrastamento simbólico sobre os outros setores, à semelhança, como assinalam Stoleroff³⁰ e Strath³¹, entre outros, do que acontece com a derrota dos mineiros com Margaret Thatcher em Inglaterra, dos controladores aéreos nos EUA, dos operários da Fiat em Turim, e, mais tarde, dos trabalhadores do petróleo no Brasil.

2) Ligação estreita entre um sindicalismo fortemente apoiado na negociação e não no confronto – embora mais ou menos pactuário consoante seja protagonizado pela UGT ou pela CGTP – e, tendo este sindicalismo fortes ligações ao regime democrático, feitas a partir do elemento Estado, visto não como um opositor, mas como um árbitro para o qual as propostas eram direcionadas, em vez de para as empresas, como foi característico do período da revolução³². Os principais sindicatos de então, aceitando a

³⁰ Stoleroff, Alan, «All's fair in love and (class) war», 26 de outubro de 2012, Publicado em http://www.snesup.pt/htmls/_dllds/All_is_fair_in_love_and_class_war_Stoleroff.pdf. Consultado a 15 de março de 2013.

³¹ Strath, Bo, *La Política de Desindustrialización. La Contracción de la industria de la construcción naval en Europa Occidental*, Madrid, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, 1989.

³² Lima, Marinús Pires de, «Transformações das Relações de Trabalho e Ação Operária nas Indústrias Navais (1974-1984)». In *Revista Crítica de Ciências Sociais*, nº 18-19-20, fevereiro de 1986, p. 541; Stoleroff, Alan, «Sindicalismo e Relações Industriais em Portugal», In *Sociologia*, n.º 4, 1988, p. 160.

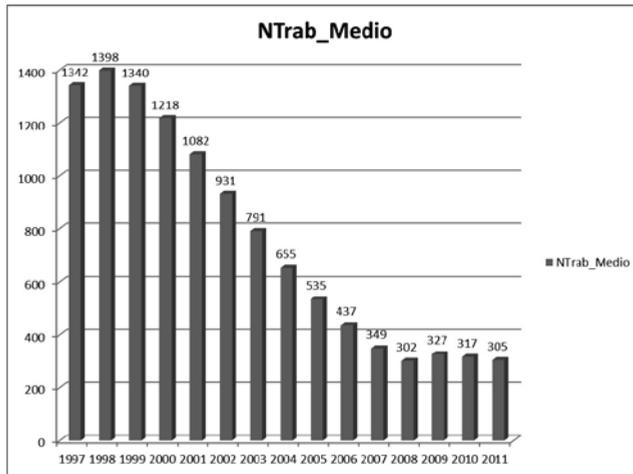
necessidade de sair da crise mantendo o mesmo modelo de acumulação, aceitaram que a “saída da crise” fosse realizada por ajudas diretas maciças às empresas, por um lado, e por outro, por ajudas indiretas pela via da transferência para o Estado de parte dos custos da força de trabalho (casos das reformas antecipadas ou das isenções de contribuições para a segurança social).

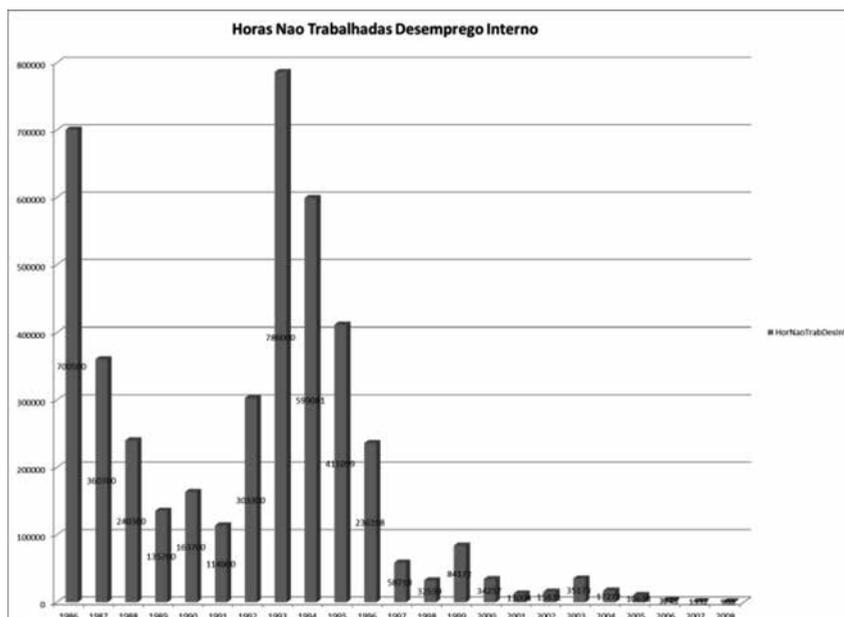
3) Melhoria de vida e dos níveis de consumo das classes médias e trabalhadoras. Esta melhoria deu-se e foi efetivamente como tal sentida, embora consideremos que não se dá por aumentos reais de salários mas, entre outras razões, pelo aumento do crédito a juros baixos para compra de habitação (que hoje é um pesadelo e um garrote sobre os salários, que entretanto desceram vertiginosamente) e pelo embaratecimento de produtos básicos, com a entrada maciça da China e da Índia na produção para o mercado global. Este facto foi associado então à entrada na CEE e à promessa de mobilidade e prosperidade social.

4) Mudanças no sistema internacional de Estados, na sequência da queda do Muro de Berlim e do fim da URSS. Não é, cremos, o fim da URSS que determina a erosão dos direitos sociais – argumento usado frequentemente – porque essa erosão passou por difíceis negociações sindicais a montante. Mas parece ser um argumento com rigor que o fim da URSS foi visto como uma desesperança para quem, sobretudo em países como Portugal onde havia fortes partidos comunistas, acreditava que havia «algures a leste» uma sociedade mais igualitária³³.

5) A utilização do fundo da segurança social para gerir a precaridade e o desemprego, criando um colchão social, seguindo as orientações do Banco Mundial, que evite disrupções sociais fruto da extrema pobreza, desigualdade ou regressão social. Essa utilização foi, caso a caso, negociada e na maioria dos casos aceite pelos sindicatos, sob a forma de reformas antecipadas e indemnizações. Em troca conservam-se os ‘direitos adquiridos’ para os que já os tinham e ou não entram novos trabalhadores, ou os que entram ficam já sob um regime de precaridade, o que implica uma redução substancial das contribuições para a segurança social. O que se verifica é uma estreita ligação entre gestão da força de trabalho empregada, os fundos da segurança social e a criação crescente de medidas assistencialistas para atenuar os efeitos da conflitualidade social decorrentes de uma situação de desemprego que se afirma cíclica mas crescente (subsídios de desemprego, apoio a *lay-off*, formação profissional, rendimento mínimo, rendimento social de inserção, subsídio social de desemprego, subsídio parcial de desemprego).

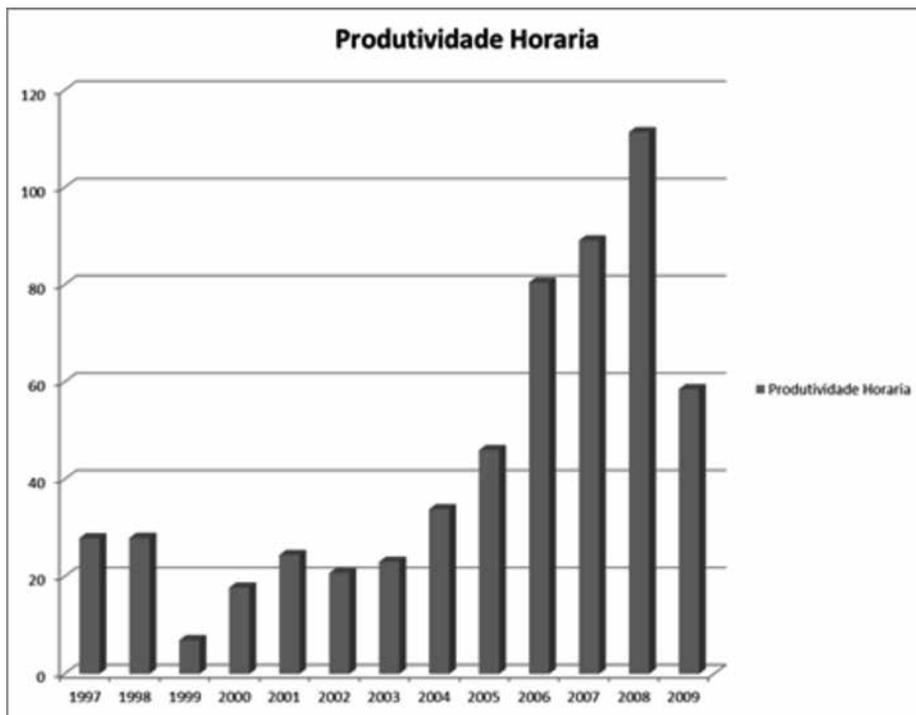
³³ Ver a entrevista a Valério Arcary neste livro, «Os Limites da Estabilidade Social. Até quando irá a sociedade ‘aguentar’ ‘o Estado a que isto chegou’?» Varela, Raquel, A segurança Social é Sustentável, Trabalho, Estado e Segurança Social em Portugal, Lisboa, Bertrand, 2013.





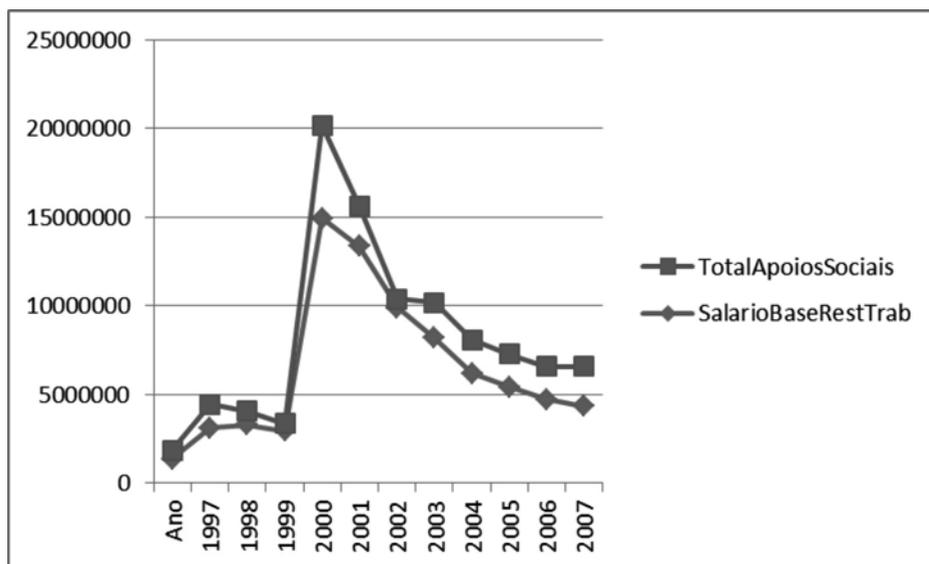
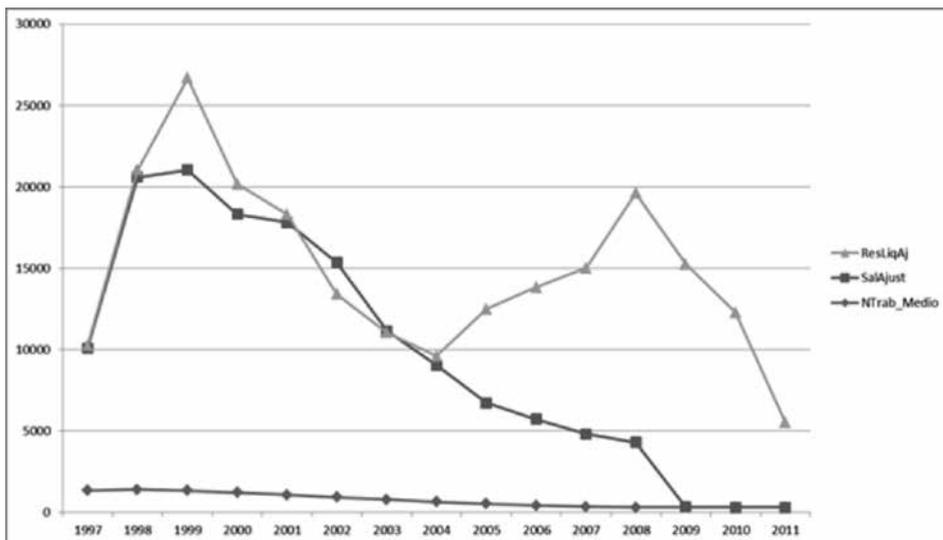
Em 1991, 1992, 1993 e 1994 há um decréscimo do número de horas não trabalhadas por formação profissional. No entanto, em 1995 precisamente quando se dá a reestruturação da empresa, há um pico que chega às 572.355 horas. Correspondendo a uma externalização dos custos com os trabalhadores assegurados pelo fundo da Segurança Social, uma vez que a formação profissional é custeada, sobretudo, pela Segurança Social e pelos Fundo Social Europeu. A partir do momento em que a empresa é reestruturada o número de horas mantém-se sensivelmente constante, havendo um aumento ligeiro em 2002. Em 2001 há uma crise cíclica que tem um impacto no número de encomendas na Lisnave, o que significa que o aumento do número de horas de não trabalhadas em 2002 para 35065.

Relativamente às horas não trabalhadas por desemprego interno assistimos a dois picos em meados da década de 1980 e início da década de 1990 relacionados com os dois períodos de reestruturação da empresa. Posteriormente haverá uma quebra acentuada o que não significa que a empresa não necessariamente diminuiu a produção mas externalizou os custos. Aliás, depois de uma estagnação em 1997 e 1998 e até uma descida em 1999, assistimos a um aumento constante da produtividade até 2008 que se explica não por uma maior racionalização produtiva ou desenvolvimento tecnológico mas por um aumento de produtividade acompanhado por um aumento da produtividade que se dá em simultâneo com uma redução drástica do custo unitário do trabalho.

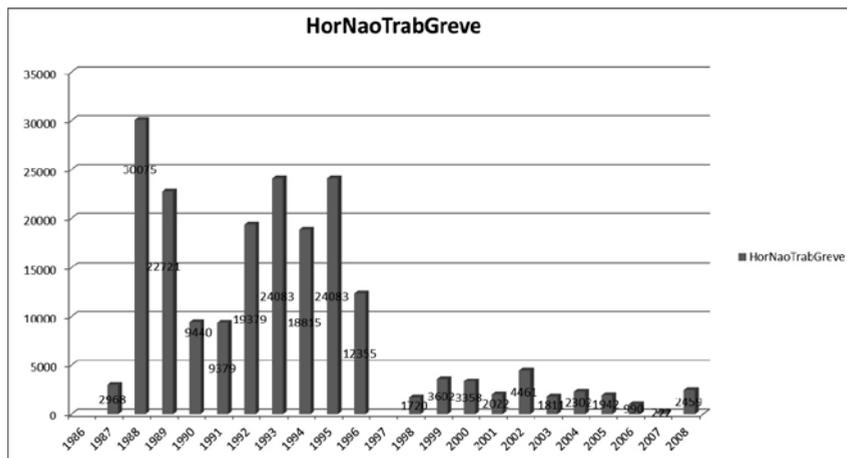


Relativamente aos salários (em euros a preços constantes de 2005 deflacionados) verificamos que houve um aumento até 1999. A partir daí assistimos a uma queda constante que se acentua em 2008 com a crise económica internacional. No entanto, os lucros atingem dois picos – um em 1999 e outro em 2008. De 1999 a 2004 há uma descida dos lucros, mas depois há uma recuperação até 2008, período em que se regista uma inflexão devido à crise.

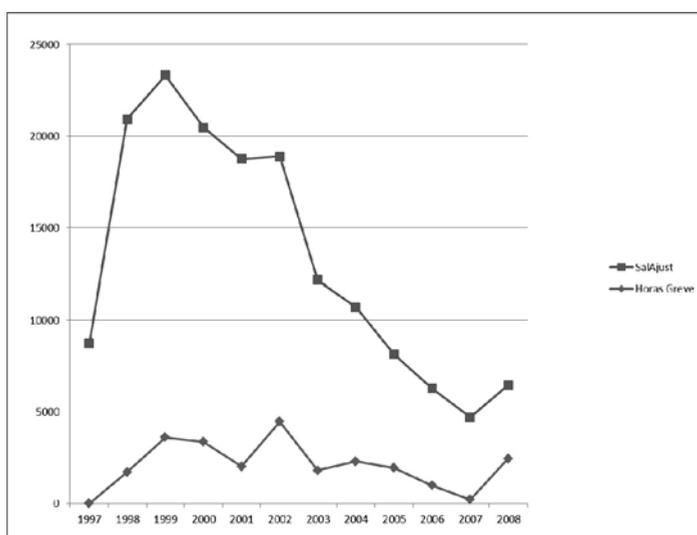
A flexibilização do trabalho é acompanhada do aumento dos lucros e diminuição da massa salarial, como referimos.

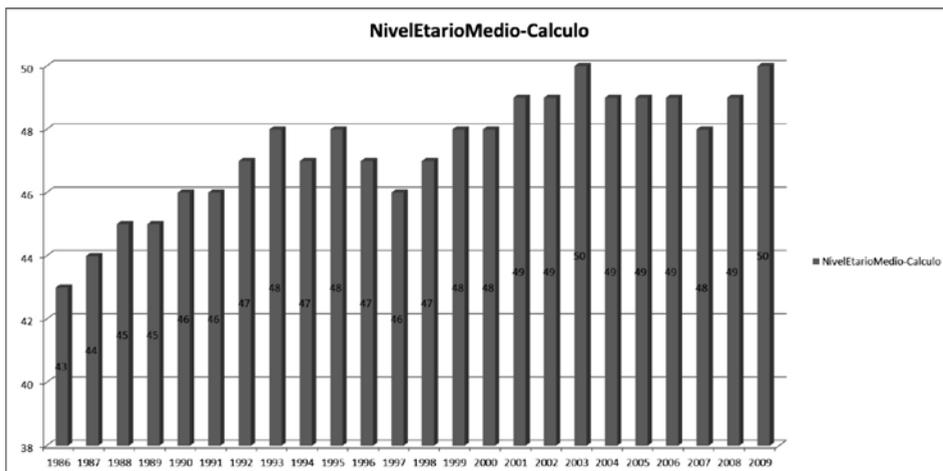


Relativamente ao salário directo e ao salário sob a forma de apoios sociais da empresa vemos que têm um percurso semelhante. Há um pico entre 1999 e 2001 e a partir daí, quer os salários quer os apoios sociais vão descendo.

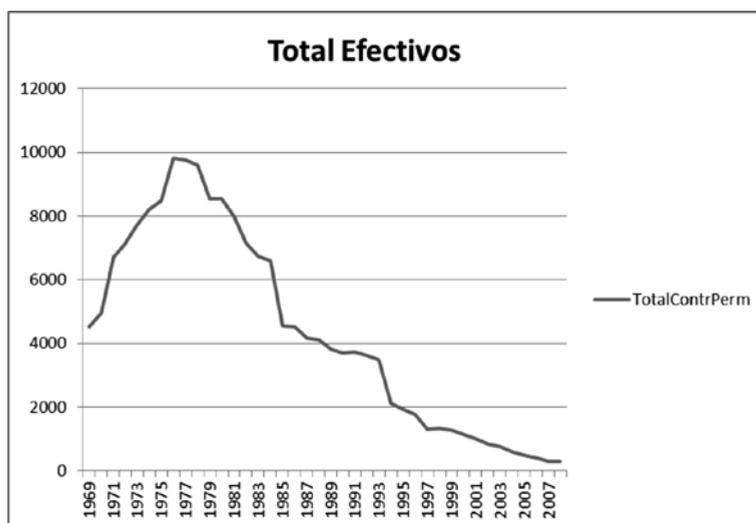


Há um claro aumento de greves nos dois períodos de reestruturação da empresa, em finais de 1980 e primeira metade da década de 90. Em 1997 – início de laboração da nova empresa com novos trabalhadores precários, há uma diminuição significativa do número de greves ou seja a flexibilização laboral não foi acompanhada de capacidade reivindicativa por parte dos trabalhadores. Podemos ainda acrescentar que há uma relação entre o número de horas de greve e a evolução salarial. Tendencialmente quanto mais greves há mais os salários aumentam.



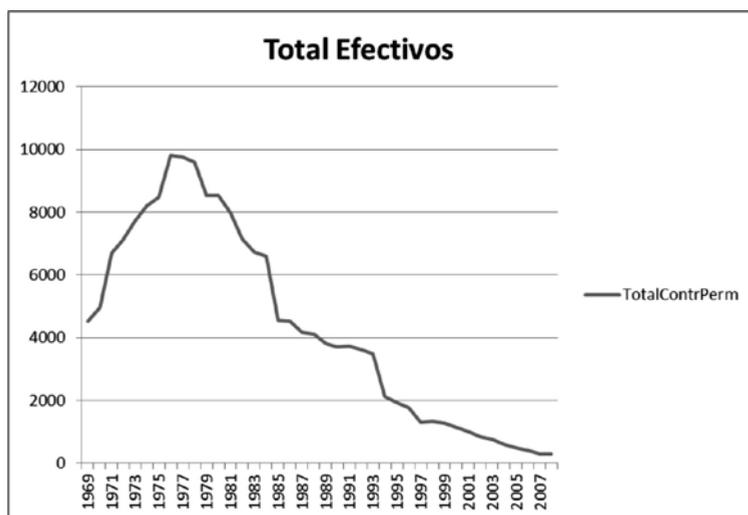
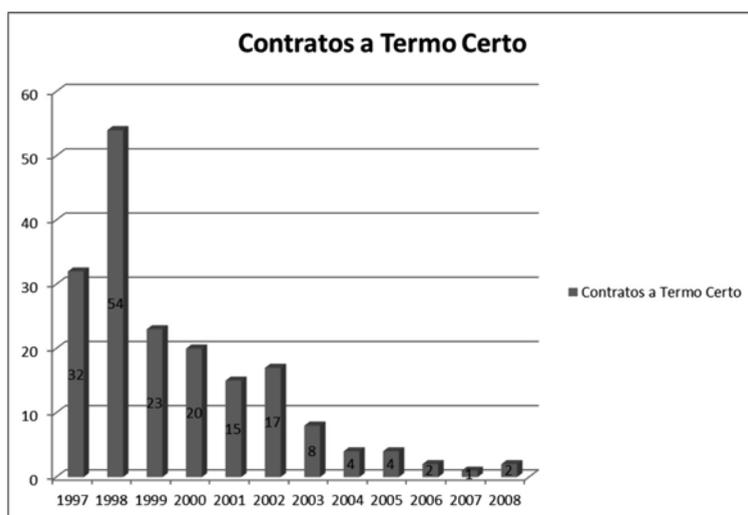


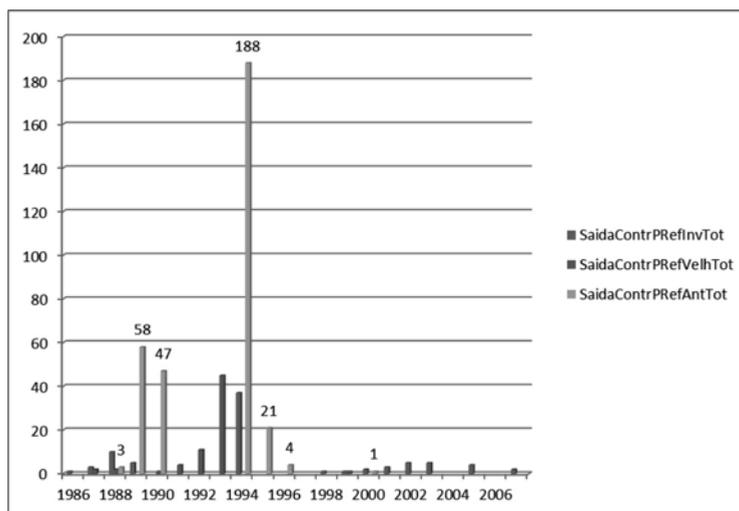
Ainda hoje a Lisnave empresa mantém-se como o quinto estaleiro de reparação naval no mundo fazendo sobretudo dois tipos de trabalhos (limpeza de navios tanque que vêm da Ásia descarregam nos portos de Roterdão, Antuérpia, e outros no norte da Europa) e reparações no quadro de estragos ou de inspeções periódicas. O seu sucesso deve-se a dois mecanismos: a localização geográfica (central nas rotas e com bom clima que permite longas horas de reparação) e baixos salários.



Ao analisar o número de trabalhadores efectivos na Lisnave verificamos claramente duas fases. Uma antes da revolução do 25 de Abril de 1974 e outra depois de 1974. Em consequência dos intensos processos de luta há um grande aumento dos trabalhadores

efectivos de 1969 até ao pico de 1976 (fim do PREC). Depois disso a descida é constante e acentuada. Em 2007, o total de trabalhadores com contrato permanente é insignificante face aos quase 10 000 em meados da década de 70. Por outro lado, os contratos a termo certo tiveram um pico em 1998, registando uma queda acentuada em 1999 e uma descida permanente posterior - apenas com duas ligeiras subidas em 2002 e 2008, coincidindo com os períodos produtivos anteriores às crises económicas. O número de trabalhadores com vínculo à Lisnave é assim cada vez mais reduzido. No entanto, existe um número razoavelmente grande de trabalhadores subcontratados através de empresas exteriores à Lisnave ou que, fazendo parte da Lisnave, não são a casa mãe. Estes trabalhadores em 2012 eram cerca de 2000.





Neste gráfico o destaque é relativo à saída de trabalhadores por reforma antecipada. Temos dois picos mais pequenos em 1989, 1990 e um grande pico em 1994 – coincidindo com a política de precarização da empresa. Neste ano vão 188 trabalhadores para a reforma antecipada, sobrecarregando desta forma o fundo da segurança social.

Notas finais

O estudo dos operários da Lisnave é um contributo para aprofundar a investigação deste sector do operariado português, ligado à indústria pesada, com uma forte e distinta cultura operária, influenciado ao longo destes anos por distintos grupos políticos, muitas vezes em confronto entre si (grupos políticos maoístas, comunistas, socialistas), marcado por formas de organização laboral distintas entre si e também por vezes conflitantes (sindicatos verticais, sindicatos de indústria independentes do Estado, comissões de trabalhadores).

A Lisnave foi um modelo de organização dos trabalhadores com um efeito de arrasamento para toda a sociedade, quer quando os seus trabalhadores lideraram lutas contra a ditadura até 1974 e depois pelo «poder popular» no biénio revolucionário de 1974-1975, quer quando negociaram o Pacto Social dos anos 80. Justamente porque o processo de forte industrialização em Portugal se dá no início da década de 60, os primeiros operários da Lisnave são homens jovens e mantém-se sensivelmente os mesmos entre 1960 e 1990, o que acrescenta possibilidades de investigação a este estudo, na medida em que poderemos a partir destes estaleiros estudar a evolução de um conjunto de trabalhadores, que se mantém grosso modo inalterados, em momentos políticos, económicos e sociais muitos distintos.

Os estaleiros da Lisnave são um modelo nas relações entre grupos privados e o Estado, porque eram propriedade do maior grupo económico português; são um modelo porque é uma das empresas portuguesas mais imbricadas no mercado mundial e cujo desenvolvimento acompanha também a história da construção naval mundial entre a década de 60 e 80 do século XX (a empresa cresce com o fecho do canal do Suez e entra em declínio quando da deslocalização dos anos 80 para a Coreia do Sul e outros países asiáticos); finalmente a Lisnave é um padrão no processo de desindustrialização negociado entre Portugal e a então Comunidade Económica Europeia (CEE), como condição da adesão do país à CEE, em 1986, sendo um estudo de caso para analisar o impacto da deslocalização e reestruturação das empresas na década de 80 do século XX-*, nas relações laborais.

Bibliografia

- BAGLIONI, G, e CROUCH, C. (1990)- European Industrial Relations. The Challenge of Flexibility, Londres, Sage.
- BARRETO, António. *Mudança Social em Portugal: 1960-2000*. In PINTO, Costa. *Portugal Contemporâneo*. Lisboa: D. Quixote, 2005.
- BARRETO, António, PRETO, Clara Valadas. *Portugal 1960/1995: Indicadores Sociais. Mirandela*: Público, 1996.
- CLEMENTE, Eloy Fernández, «Problemas y Ritmos de la Modernización Económica Peninsular en el Siglo XX». In GÓMEZ, Hipólito de la Torre (ed), *Portugal Y España Contemporáneos*, Ayer, Madrid: Marcial Pons 2000.
- COSTA, Hermes Augusto, «A Construção do Pacto Social em Portugal». In Revista Crítica de Ciências Sociais, nº 39, Maio de 1934, pp. 119-146.
- FARIA, Miguel Figueira de, LISNAVE. *Contributos para a História da Indústria Naval em Portugal*. Lisboa: Edições Inapa, 2001.
- FERNER, Anthony e HYMAN, Richard, (1993)-Industrial Relations in the New Europe, Londres, Blackwell
- FERNANDES, Paulo, *As Relações Sociais de Trabalho na Lisnave: crise ou redefinição do papel dos sindicatos*. Lisboa: JNICT, Policopiado, ISCTE, 2000.
- FREIRE, J. *Sociologia do Trabalho: Uma Introdução*. Porto: Edições Afrontamento, 2001.
- HARMAN, Chris. *A People's History of the World*. London-Sidney: Bookmarks, 2002.
- LIMA, Marinús P. *Ação sindical e Desenvolvimento*. Lisboa: Ed. Salamandra, 1992.
- LIMA, Marinús P. «Relações de Trabalho, Estratégias Sindicais e Emprego (1974-90)». In *Análise Social*, nº 114, 1991, pp. 905-943.
- MADEIRA, João, O Arsenal e os Movimentos Populares e Operários nos Séculos XIX e XX, *Arquivos da Memória*, nº 3, Outono-Inverno de 1997, pp 67-83.

PATRIARCA, Maria de Fátima, “Os operários portugueses na revolução: a manifestação dos operários da Lisnave de 12 de Setembro de 1974” In *Análise Social*, nº 56, 1978, pp. 695-727.

PATRIARCA, Fátima, «Greves» In BARRETO, António (cord) *Dicionário de História de Portugal*. Porto: Figueirinhas, 1999, Vol VIII.

PÉREZ, Miguel, *Contra a Exploração Capitalista. Comissões de Trabalhadores e Luta Operária na Revolução Portuguesa (1974-75)*, Dissertação de Mestrado em História dos Séculos XIX e XX, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, Agosto de 2008, p. 104.

OLIVEIRA, Paulo, FERNANDES, Paulo, «A Lisnave no início da década de 70». In: FARIA, Miguel Figueira de, LISNAVE. *Contributos para a História da Indústria Naval em Portugal*. Lisboa: Edições Inapa, 2001.

SAIOTE, Vânia, SANTO, Paulo Espírito. «A Construção Naval no Grupo CUF. Do Barreiro aos Estaleiros da Rocha». In: FARIA, Miguel Figueira de, *Lisnave. Contributos para a História da Indústria Naval em Portugal*, Lisboa: Edições Inapa, 2001.

SANTOS, Maria de. *O 25 de Abril e as Lutas Sociais nas Empresas*. Porto: Afrontamento, 1977, III Volumes.

SCHMITTER, Philip. *Portugal: Do Autoritarismo à Democracia*. Lisboa: ICS, 1999, p. 218

SENA JUNIOR, Carlos Zacarias, Frentes Populares, *Revista História*, Número especial, 2007, pp: 54-61.

STOLEROFF, Alan, «O Padrão de relações industriais emergentes em Portugal: Uma abordagem sistémica», *Organizações e Trabalho*, nº 2., 1990.

VALENTE, José, «O Movimento Operário e Sindical (1970-1976): entre o Corporativismo e a Unicidade». In BRITO, J.M. Brandão, *O País em Revolução*, Lisboa: Editorial Notícias, 2001.

LISNAVE, 50 DUROS ANOS DE UM GRANDE ÊXITO

Comunicação apresentada pelo académico
Óscar Mota, em 6 de fevereiro

Resumo

Consideramos a Lisnave o maior êxito internacional de sempre da indústria portuguesa. Inaugurada há 50 anos, teve origem dentro do grupo CUF, mercê essencialmente da visão e dinamismo de um jovem dirigente, José Manuel de Mello. Com o apoio de estaleiros holandeses e suecos, escolhidos por serem então os mais avançados do mundo, técnica e comercialmente.

Durante alguns anos foi o maior estaleiro naval de reparação naval do mundo e um dos mais rentáveis, e por todo o mundo admirado. Mas sobre ele desabaram simultaneamente o primeiro grande choque petrolífero, o de 1973/74, e as perturbações sociais nacionais pós - 25 de Abril de 1974.

Ainda no “período de glória” foi reconhecido não existirem condições para prosseguir com novas construções, que dentro do mesmo grupo seriam entregues a outra nova empresa, a Setenave.

O choque petrolífero por todo o mundo levou à falência armadores, e estaleiros navais ao encerramento, ou pelo menos a uma enorme retração de atividade.

A longa recuperação teve uma etapa decisiva na mudança das instalações em 1999/2000, do estuário do Tejo (Margueira) para o do Sado (Mitrena), com transmissão das instalações da Setenave.

Renasceu a empresa com novo modelo de operação; é uma nova história de sucesso, que está à espera de um “case study” que lhe faça jus.

Embora numa escala de consequências obviamente diferente, há uma extraordinária semelhança entre o que empurrou Portugal para as Descobertas e nos espalhou pelos oceanos, e o que fez da Lisnave o primeiro estaleiro de reparação naval do mundo, com extensões em África e no Médio Oriente: a geografia.

E semelhança há também nas razões das perdas de hegemonia na navegação do século XVI e na reparação naval recentemente.

Felizmente a diferença, é que a recuperação da Lisnave tem sido um sucesso

1 – Introdução

Parecia-nos absurdo deixar passar o cinquentenário da inauguração do estaleiro naval da Margueira sem uma comemoração. Consideramos tratar-se do maior êxito internacional de sempre da indústria portuguesa, que não tem muitos grandes sucessos para celebrar.

Esclareçamos desde já que com esse sucesso nada tivemos, se outra razão não houvesse porque a nossa estadia na Lisnave teve início em 1984 e acabou no final de 1985.

Estabelecidos alguns contactos, a ideia da comemoração foi bem acolhida, mas por uma razão ou por outra não encontrámos voluntários para a encabeçarem.

Nestas condições, e atendendo à dignidade do evento celebrado, o melhor que poderíamos fazer seria organizar uma sessão na Academia de Marinha, contando à partida com a boa vontade do Presidente e a sempre entusiasta colaboração do Secretário Geral.

Pouco depois de termos começado a escrever, e perante a riqueza dos elementos colhidos, concluímos que não conseguiríamos fazer como gostaríamos, uma espécie de história sintética, com uma condensação da ref. [1], acrescida de uma descrição do essencial da Lisnave atual. Teríamos de nos contentar com a apresentação de alguns factos notáveis, acrescidos de algumas considerações sobre a empresa após 2001 e pessoais.

Tivemos o apoio da Administração atual e de mais “gente da Lisnave”; só não nos vamos alongar em agradecimentos, para não dar origem a um comentário do tipo “tanto apoio para tão pouca obra”. Mas temos de mencionar as ajudas do engº José Sardinha, do engº José Manuel Cerejeira, do dr. José Teixeira ¹e a da (atual) Administração da Lisnave Estaleiros Navais S. A.². Ao prof. Miguel Faria agradecemos a autorização do uso e abuso da sua notável obra em ref. [1], já citada.³

A Lisnave teve uma relevância social a que a nossa prosa mal poderia acenar, apesar da vivência intensa de uma época de dificuldades, conflitos e milagres. Daí o convite para nos acompanhar na Academia de Marinha à prof. Raquel Varela, impulsionadora e organizadora de uma iniciativa editorial internacional relevante para o nosso caso: *Shipbuilding and Ship Repair Workers around the World - Case studies 1950-2010*. A sua aceitação de colaboração trouxe uma marcada mais valia à iniciativa. E justifica estarem quase ausentes do nosso trabalho referências às consequências sociais da existência da Lisnave

Last but not least, tivemos a sorte de um ótimo acolhimento pela parte do dr. Vasco Maria de Mello, filho do fundador, e pela parte da atual administração da Lisnave,

¹ Que nos ajudou a citar a Lisnave Internacional, pondo em relevo a expansão ultramarina da empresa mãe, apoiando a nossa ideia (pouco original, mas que às vezes vale a pena repetir) de ser a geografia que nos empurra para o oceano.

² Cujos elementos fornecidos mereciam um extenso tratamento para benefício dos estudiosos de recuperação de empresas.

³ A boa qualidade da escrita salta aos olhos, mas mais extraordinária é talvez a qualidade da investigação. Profunda e sem um deslize.

mormente da alma do renascimento da empresa, o eng^o José Rodrigues. Para eles vai um agradecimento muito especial.



Fig. 1- Visão parcial do estuário do Tejo, com a localização inicialmente prevista (Samouco) e a depois adotada, para a Lisnave (Margueira)

2 – Gênese e Desenvolvimento

2.1 – Antecedentes da Indústria Naval no Grupo CUF

A exploração do estaleiro naval da Rocha do Conde Óbidos (porto de Lisboa, margem Norte), foi em 1926 adjudicada à Sociedade de Construções e Reparações Navais Lda. (com capitais e tecnologia franceses). Cinco docas secas, das quais uma com 120 m e outra com 180 m de comprimento, e oficinas razoavelmente equipadas, garantiam uma boa capacidade de reparação naval. As construções tinham lugar num plano inclinado com capacidade para duas construções simultâneas.

É em geral esquecido o que consideramos uma proeza desse estaleiro: a construção de cinco contratorpedeiros do tipo Vouga⁴ (parte do programa Magalhães Correia), navios bastante modernos na época, com 98,1 m de comprimento, 4 peças de 120 mm, 1590 t de deslocamento, e uma complexa instalação de vapor de 33000 HP permitindo uma velocidade de ponta de 36 nós.

Foi no estaleiro da Rocha que foram reparados os navios danificados na chamada “Revolta dos Marinheiros” de 1936.

⁴ Dois dos quais cedidos à Colômbia por decisão governamental de 1934, a pedido da Vickers-Armstrong & Co. Os dois primeiros navios da classe foram construídos em Inglaterra, estaleiros da Yarrow.

A CUF já possuía um pequeno estaleiro no Barreiro, e por isso conhecia as dificuldades e riscos da atividade, mas Alfredo da Silva – o fundador e figura tutelar -, foi muito determinado em obter a adjudicação do estaleiro da Rocha no concurso de 1937, apesar de se tratar de uma unidade fabril cronicamente deficitária [1].

As primeiras construções “na Rocha” foram os icónicos bacalhoeiros Crioula e Santa Maria Manuela, navios com casco de aço, de pesca à linha com dórís, e salga do bacalhau, armando em lugre, mas com motores de propulsão. Ainda hoje navegam...

Do período da Segunda Guerra Mundial realcem-se as dificuldades em obter materiais, o que obrigava a um aproveitamento extremo do aço. Acrescia a necessidade de efetuar as reparações com grande rapidez, por razões de ordem bélica. Os navios eram então bastante enformados e com cascos rebitados, sendo por isso fundamentais as capacidades profissionais de traçadores e caldeiros.

A mobilização industrial decretada no início de 1943 não impediu uma greve “de braços caídos” em julho e agosto desse ano, de quase mil trabalhadores. Os grevistas foram presos, mas foram sendo readmitidos, até porque para o seu trabalho não havia substitutos.

Com o fim da II Guerra Mundial, o panorama para os estaleiros nacionais tornou-se róseo, sobretudo pelas perspectivas que nasceram para o mercado nacional, devido ao famoso despacho 100/45 do então Ministro da Marinha, Almirante Américo Tomás. Quiçá mais importante para a nossa indústria foi (era) o despacho 140/45 que previa que dessas unidades, 26 seriam construídas em Portugal. Afinal só foram construídas 10 [1].⁵

Note-se que o pacote Índia, fabricado em Inglaterra em 1951, foi o último navio construído ao abrigo do Despacho 100. Em 1953, quando do assentamento da quilha do navio-tanque Erati, no Arsenal do Alfeite, o ministro da Marinha afirmava que dali para o futuro todos os navios portugueses deveriam ser construídos em Portugal. Boas intenções ...

2.2 – Projeto e Construção de Um Grande Estaleiro

O requerimento da CUF para instalação no porto de Lisboa de um grande estaleiro de construção e reparação naval data de 1954.

A primeira localização escolhida foi o Samouco e os estudos foram cometidos ao eng^o construtor naval João Farrajota Rocheta (oriundo da Armada). O mercado deste estaleiro seria a frota mercante nacional, ainda na esteira do Despacho 100/45.

Em 1960 é criada a Comissão de Estudo para a Construção da Doca e Estaleiro Naval de Lisboa, com representantes de vários ministérios e do Grémio dos Armadores da Marinha Mercante, e com a “presença de um engenheiro construtor naval”⁶.

⁵ Dois navios-tanques no Arsenal do Alfeite, dois navios mistos nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, dois navios de carga e quatro navios mistos na Rocha.

⁶ Curiosa obrigatoriedade, que evidencia a escassez nacional de técnicos. Não existiam cursos nacionais de engenharia naval, e tirar cursos no estrangeiro era uma raridade. No respeitante à engenharia naval, a Marinha de Guerra tinha, sobretudo por razões económicas, quase o exclusivo.

É com vistas ao novo estaleiro que é criada no final de 1960 a Navalis – Sociedade de Construção e Reparação Naval, que, entretanto, toma a seu cargo o estaleiro da Rocha do Conde d'Óbidos.

O processo de decisão de localização da nova empresa é descrito em [1] com algum pormenor.

O fundamental é ter-se passado da necessidade de um estaleiro para satisfazer os requisitos de uma engrandecida marinha nacional, para a construção de um estaleiro para servir a frota internacional, sobretudo os navios tanques, então em grande expansão.

Uma boa parte da frota petrolífera utilizada no tráfego Escandinávia – Médio Oriente, descarregava no Norte da Europa, onde imperavam os estaleiros suecos. O primeiro requisito para as docagens, ter os navios descarregados, estava cumprido. Mas os estaleiros suecos foram levados, pelo custo e escassez da mão de obra sueca, a procurar investir noutros países. A escolha de Lisboa costuma ser apresentada do seguinte modo:

- Para docar, os navios necessitavam não só de estar descarregados, mas também de ter os tanques limpos e desgasificados⁷, operação que demorava 3 a 5 dias;
- Os petroleiros que descarregavam no Norte da Europa e se dirigiam ao Médio Oriente para carregar passavam, portanto, em Lisboa já praticamente em condições de docagem, não perdendo tempo para iniciar as reparações e reduzindo assim o ciclo da viagem.

Para justificar a escolha de Lisboa, em geral é esquecido que outros países, em variado grau de desenvolvimento, se encontravam entre Lisboa e Port-Said (a passagem no canal do Suez era então praticamente inevitável) e os seus portos não foram selecionados.

Além dos salários relativamente baixos em Portugal, parece-nos que outra condição existia, que não costuma ser referida: a tecnologia da reparação naval estava talvez no limite superior de dificuldade superável por um país com forte percentagem de analfabetos⁸, desde que uma intensa obra de alfabetização e formação fosse empreendida, como foi o caso.⁹

A Lisnave é constituída em setembro de 1961 com o capital relativamente modesto de 50 mil contos, assim distribuídos:

⁷ Explosões e grandes acidentes tiveram lugar na década de 60, sendo espetaculares algumas das grandes reparações efetuadas pela Lisnave.

⁸ Em 1960, praticamente 2/3 da população portuguesa com mais de 15 anos, não tinha qualquer ano de escolaridade. Em 1970, apesar dos progressos verificados, na mesma situação se encontrava ainda 1/3 ref. [3].

⁹ Tudo somado, parece-nos que um sucesso na construção semelhante ao da reparação naval não tem sido possível devido essencialmente ao atraso técnico nacional. Claro que construímos bons navios, mas as vantagens competitivas salariais têm sido muito mais difíceis de conseguir. Mas será que com as mais recentes tecnologias, se bem aproveitadas, estaremos a atingir o limiar dessa época?

Acionista	% Entidade	
Navalis	27,0	Note-se a paridade entre suecos e holandeses e saliente-se que, no conjunto, o capital nacional superava o estrangeiro
Parry & Son	20,8	
Eriksberg	12,2	
Kockums	12,2	
Wilton-Fifer Noord	12,2	
NDSM	12,2	
Banco Fonseca Santos & Viana	2,0	
José Manuel de Mello	0,4	
António Spencer Vieira	0,4	
Diversos	0,6	

A primeira reunião do Conselho de Administração consolida a liderança de José Manuel de Mello sobre toda a indústria naval do Grupo CUF e nomeia uma comissão para escolha da localização do novo estaleiro. Esta confirma a opinião expressa no ano anterior por dois técnicos suecos, um dos quais Nils Eckerbom, futuro administrador: o melhor local seria a Margueira.

Os estudos sobre o novo estaleiro são iniciados e prosseguem a bom ritmo¹⁰, tendo o projeto sido apresentado ao Governo em abril de 1962 e aprovado em novembro do mesmo ano.

Da legislação que presidiu à constituição da Lisnave, destacamos o seguinte:

- Os terrenos vendidos à Lisnave reverterem para o Estado no caso daquela sociedade deixar de exercer a sua atividade tanto de reparação como de construção de navios naqueles locais
- Se essa reversão decorrer mais de 10 anos após o início de exploração do estaleiro, o Estado indemniza a empresa, considerando o valor técnico desta à data da reversão.
- As instalações da Rocha são trespassadas da Navalis para Lisnave.

Na construção do estaleiro da Margueira as chefias são repartidas pelos associados, com os estrangeiros a orientar o respeitante a equipamentos e oficinas, mas com a parte de construção civil a ser chefiada pelo eng^o Álvaro Barreto, a de equipamentos para a indústria naval pelo eng^o José Sardinha e os estudos económicos e financeiros pelo dr. Costa Leal.

É de realçar sobretudo a dinâmica no próprio projeto, resultante do rápido e sucessivo aumento de dimensões dos navios tanques, e da intervenção direta do próprio José Manuel de Mello, sempre atento às últimas novidades e tendências do mercado. E decidindo oportunamente, mesmo quando tal representava soluções técnicas arrojadas.¹¹

¹⁰ Note-se não só por curiosidade, mas também para evidenciar a visão internacionalista, que o projeto tem duas versões: em português o Red Book e em inglês o Blue Book. Há 50 anos tal não era comum.

¹¹ Daí resultando, por exemplo, ser a doca 11 chamada excêntrica em [1] e nesse sentido, única no mundo. Preferiríamos chamar-lhe assimétrica (em relação ao eixo longitudinal) e, numa notazinha pedante, lembrar que ali ao lado a doca 2 da Parry & Son também o é. Pormenor, aliás, que desconhecíamos quando da sua recuperação (para instalação da fragata “D. Fernando II e Glória); e que muito nos fez duvidar das medidas que os mergulhadores nos forneciam, até nos rendermos à realidade.

São nomeados dois diretores gerais, João Rocheta para todo o mecanismo administrativo e Thorsten Anderson para as funções técnicas e comerciais. Este revelou-se uma figura carismática, tendo tido uma enorme influência no que poderíamos chamar a doutrina da empresa.

A Oportunidade Perdida

No âmbito das nossas obrigações NATO, e não obstante a oposição do Exército que pretendia que lhe fossem destinadas as verbas disponíveis, no final dos anos 50 o Governo americano atribui a Portugal 50% das verbas necessárias para a construção de três fragatas do tipo Dealey (classe “Alm.te Pereira da Silva”). Duas serão construídas na Rocha e uma em Viana do Castelo. Com fiscalização da marinha de guerra americana.

Desenhos, materiais, equipamentos, instruções, sistemas de planeamento e de construção, fizeram dar um tremendo salto aos nossos antiquados sistemas de planeamento, construção e manutenção de navios. Acresce, e não é pouco, que as alterações introduzidas por modernizações e modificações decididas pela Armada levaram à constituição e treino, entre o final dos anos 50 e 1966, da melhor sala de desenho de construção naval existente em Portugal na segunda metade do século XX¹².

O contrato das construções da Rocha foi assinado em abril de 1961, prevendo-se as entregas para março de 64 e janeiro de 65. Note-se que se tratava de navios relativamente complexos, com alterações de difícil projeto e execução, pois os navios estavam “cheios como ovos”.¹³

O primeiro navio acabou por ser entregue em dezembro de 66 e o segundo em novembro de 67¹⁴. O engº João Rocheta apresentou como causas do atraso as mudanças impostas, que fizeram passar das previstas 50 mil horas de projeto e especificação de materiais, para 350 mil.

Do muito que se poderia dizer para entender esta diferença, preferimos pôr ênfase no que consideramos o pecado capital, que tinha origem nas determinações americanas: a obrigatoriedade de cumprir estritamente normas e especificações americanas, nos materiais e equipamentos. Isto não só os encarecia, como tornava muito difícil e demorada a sua aquisição na Europa. Mas os atrasos do construtor resultavam também de atrasos de fornecimentos e em aprovações de desenhos, por parte da Inspeção de Construção Naval.

¹² Embora com deficiência na área da arquitetura naval em sentido restrito: hidrostática e hidrodinâmica.

¹³ Coube-nos, recém-formado engenheiro, mas ex-primeiro tenente de Marinha, projetar o paiol do vinho, tendo tido de inventar espaço para quatro mil litros do precioso néctar. Fôramos requisitados com urgência para esta tarefa (deixando de fazer um já decidido e interessante estágio profissional), mas se a memória nos não falha, o nosso projeto não foi utilizado.

¹⁴ Não estando diretamente envolvidos no processo, durante largos meses, permitíamo-nos dizer que o tempo que faltava para a conclusão dos navios era uma constante.

Melhor correu a construção da fragata nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, apesar de alguma sobrançeria lisboeta, mas é óbvio que os problemas que tinham trazido os grandes atrasos na Rocha, já estavam resolvidos.

Nas palavras (que esperamos não deturpar) do Eng^o José S. Sardinha, certamente o engenheiro português com maior e melhor experiência de operação, direção e projecto de estaleiros navais:

A construção das Dealey foi muito importante por ter introduzido no estaleiro novas tecnologias, muito mais complexas do que as anteriores. Foi uma ótima escola, que serviu até de preâmbulo à criação da Lisnave. Alterações muito importantes foram também introduzidas no planeamento e organização das novas construções

De qualquer modo, no final das construções o estaleiro da Rocha tinha dado um enorme salto tecnológico (como até certo ponto o de Viana) e estava particularmente bem habilitado, em termos de desenvolvimento de projeto básico e de construção, para receber a adjudicação da construção de navios específicos para a guerra colonial e como tal desligados das obrigações NATO.

Estes navios estavam a ser especificados e desenhados na Inspeção de Construção Naval, num verdadeiro “tour de force”, segundo a conceção e sob a responsabilidade do engenheiro construtor naval Rogério de Oliveira (que já chefiara o acompanhamento das Dealey): eram as famosas corvetas dos anos 70 (estavam previstas 6). A sua construção no estaleiro da Rocha Conde de Óbidos teria dado continuidade, em termos de projecto e de trabalho, às “Almte. Pereira da Silva”.

Aberto concurso internacional para a construção, verificou-se que os preços da Lisnave eram superiores a espanhóis e alemães. Em nossa opinião a Lisnave não avaliou devidamente a diferença qualitativa entre os dois tipos de construção, fragatas e corvetas, sendo estas navios muito mais simples e essencialmente com materiais comerciais, e quando dessa diferença se deu conta, era tarde. As discussões correram mal, e aqui cremos que a Lisnave, agora sob a batuta do prestigiado Thorsten Andersson, cometeu um grande erro em não ter sido ele a tomar a chefia do processo logo de início. Pensamos – outra vez uma opinião pessoal -, que por não entender corretamente a mentalidade dos intervenientes. Quando tentou intervir já era tarde, e nem o forte empenhamento pessoal de José Manuel de Mello conseguiu resolver favoravelmente a questão.

A Sala de Desenho foi desmantelada e os conhecimentos tecnológicos foram-se esbatendo.

Assim se perdeu uma grande oportunidade de lançar em Portugal uma indústria de construção naval que fosse internacionalmente competitiva.

Outras se perderam mais tarde, mas em nenhum outro caso as circunstâncias, de mercado e empresariais, eram tão favoráveis.

O Grupo CUF há muito revelara a sua preocupação na formação de quadros e executantes em geral, e essa sua preocupação e capacidade revelaram-se fundamentais para conseguir ir resolvendo os problemas que iam sucessivamente surgindo.

A Escola da Margueira foi um marco, pelo menos à escala nacional, mas também foram muito importantes para os trabalhadores em geral e sobretudo para os quadros, as ações de formação e estágios nos associados holandeses e suecos.

E não se tratou de decisões desgarradas, mas enquadradas pelo Grupo de Estudo da Organização da Lisnave (GEOL), criado em 1965.

Foi já com o estaleiro em funcionamento que teve lugar a inauguração oficial, em 23 de junho de 1967.

Estava também já estabelecida uma organização comercial, com estudos de mercado e uma rede de agentes, que constituía e ainda constitui, um paradigma nacional. Mais uma vez foi bem aproveitado o exemplo de holandeses e suecos, mas com os anos e com a reputação adquirida pelos trabalhos entretanto realizados, podemos dizer que a Lisnave era conhecida, respeitada e até invejada pelo mundo marítimo fora.

O que está na base da expansão ultramarina da Lisnave, de que falaremos mais adiante.

2.3 – Quando Tudo Corre Bem

Em plena euforia da conclusão da construção do estaleiro, tem lugar o encerramento do canal do Suez.

A docagem de navios que não poderiam, pelas suas dimensões, passar o canal do Suez, tinha sido prevista pela construção da doca 11, que podia acolher petroleiros com porte (*deadweight*) até 300 mil toneladas¹⁵.

O percurso habitual entre o Mar Vermelho e o Mediterrâneo era feito pelo Suez, com os navios a cruzarem-se no Grande Lago; os que se dirigiam de Norte para Sul, em geral descarregados, acostavam para deixar passar os que do Médio Oriente seguiam para a Europa.

A agitação na zona começara em meados de 50 com a nacionalização do canal pelo coronel Nasser. Reagindo a uma atitude ofensiva deste, Israel ataca a 5 de junho de 1967, originando a chamada Guerra do Seis Dias, com ocupação da margem oriental do Canal. O Conselho de Segurança da ONU consegue um compromisso para a paz, mas a interdição da navegação manteve-se por largos anos, sendo recuperada a rota pelo Cabo da Boa Esperança, o que pôs fora da concorrência com a Lisnave, os estaleiros mediterrânicos.

Com o aumento da distância a percorrer e a redução da restrição das dimensões, houve um salto no tamanho dos petroleiros. Antes de 1967 o porte (*deadweight dwt*) máximo dos Suexmax era da ordem das 80 mil toneladas. O deslocamento dos petroleiros foi aumentando até se atingirem os VLCC (porte máximo 300 mil toneladas) e

¹⁵ Limite superior dos atuais VLCC (Very Large Crude Carrier). Hoje em dia estes navios, em lastro, podem passar o canal do Suez

ULCC (porte máximo talvez 550 mil toneladas). No próprio Canal do Suez, quando reabriu em 1975, o porte máximo era já da ordem das 150 mil toneladas

Mas o dinamismo da empresa manifestou-se ainda com a criação da Gaslimpo, para execução de operações de limpeza e desgaseificação de tanques, e a criação da ENI – Eletricidade naval e Industrial, para assegurar a assistência à componente elétrica dos navios.

Em meio ano de atividade, e apesar da inexperiência do pessoal, foram reparados na Margueira 81 navios, dos quais 71 estrangeiros. Curiosamente, também o estaleiro da Rocha beneficiou com o renome do novo estaleiro, pois nele foram reparados em 1967 nada menos de 114 navios, contra 76 do ano anterior.

O otimismo prevalecente levou à decisão de construir a doca nº 13¹⁶, a maior do mundo, para navios que ainda não existiam, até um milhão de toneladas de deslocamento. Mas esta decisão só foi tomada após uma investigação das intenções dos estaleiros japoneses e não deixou de originar controvérsia entre os associados.

O primeiro grande sucesso de reparação foi o Kong Haakon VII, largamente danificado por explosão, cujo ousado método de reparação passou pelo corte do navio em dois, com o corpo central e de vante reparado na doca 10 e o corpo de ré na doca 11, onde foi depois feita a junção. A reparação implicou a preparação e instalação de 8000 toneladas de aço. E apesar de todos os imprevistos, cumpriu-se o prazo inicial: entre 2 de abril e 1 de dezembro de 1970.

A maior das reparações foi o Universe Patriot, com substituição de 11000 toneladas de aço, concluída na doca 13, mas podemos citar outras grandes reparações, como o Esso Cambria e o Seven Seas.

Mas apesar desta capacidade, a Lisnave viu-se forçada a recusar 99 navios, de janeiro a outubro de 1971.

Necessário é realçar a excelente organização comercial, estabelecida com o apoio dos parceiros estrangeiros, uma autêntica revolução em relação à modesta prática nacional. Incluía técnicos conhecedores da atividade de reparação, do produto navio, do competitivo meio do *shipping*, com boa vocação comercial e relacionamento social. O *staff* era constituído por engenheiros e por oficiais maquinistas da marinha mercante. Acresce uma larga e cuidadosamente escolhida rede de agentes, em quase todas as capitais onde existiam grandes armadores, que eram os grandes angariadores da vasta clientela da Lisnave.

2.4 – Repensando a Construção Naval

A experiência de construção da Lisnave limitou-se a um petroleiro de 80 mil toneladas de porte, o Larouco, cujo casco foi construído na Alemanha e aprestado na Margueira, e entregue à Soponata em 1969. O prejuízo parece ter sido de molde a não repetir a experiência, mas os conhecimentos obtidos, de grande utilidade para as reparações, terão acabado por ser uma compensação parcial.

¹⁶ Comprimento 520m e boca na entrada (entre defensas) 92m.

Generalidades sobre construção e reparação naval

Uma das decisões operacionais mais importantes tomadas ainda durante a conceção da Lisnave e como já dissemos, foi se a Lisnave deveria dedicar-se apenas à reparação ou também à construção de navios.

Há quem tenha opiniões firmes sobre se a mesma empresa deve dedicar-se às duas atividades ou apenas a uma.

Considerada a experiência em diferentes países, em diferentes épocas, e com diferentes navios, parece-nos difícil fugir à conclusão que tal depende das circunstâncias nacionais e internacionais. Naturalmente que imposições nacionais, militares ou estratégicas, podem aconselhar soluções diferentes das que resultariam de considerações puramente comerciais.

Mas o primeiro ponto a ter em mente é o valor acrescentado nacional (VAN).

Embora utilizando praticamente os mesmos ofícios, instalações semelhantes e tendo em comum muitas das ferramentas, as diferenças conceituais são grandes:

- *Um estaleiro de construção produz bens de equipamento de longa duração, sendo essencialmente uma indústria de montagem; como componentes podemos considerar o projeto (em sentido lato), os materiais, os equipamentos (fornecidos pelas indústrias ditas auxiliares) e as provas;*
- *Já a reparação naval é, também essencialmente, uma prestação de serviços; inclui a manutenção preventiva e corretiva de casco, máquinas e equipamento.*

De um modo muito grosseiro, podemos dizer que numa construção, em qualquer país o VAN num navio raramente irá além dos 85% (aliás valor imposto à indústria de construção naval espanhola para beneficiar de apoios, no brevíssimo período de glória da sua indústria naval, na década de 60); em Portugal os 50% não são maus e em navios de guerra andarão talvez pelos 30%.

Já na reparação naval, os 80% são vulgares e na Lisnave, nos últimos anos, cremos ter até ultrapassado os 90%.

As implicações destes valores são muito importantes, sobretudo quando se discutem apoios à indústria naval. Apoios esses hoje ferozmente proibidos na União Europeia, mas frequentemente praticados e escondidos.

É que a indústria naval é estratégica e tem um efeito multiplicador.

Mas se não admira muito que membros do Governo não conheçam estes números elementares (ninguém lhos explicou), muito mais estranho é ver consultores internacionais, autores de belíssimos Power-Point, a desconheçê-los. Aí a culpa é de quem os contrata!

Note-se que nunca ouvimos uma explicação convincente do abandono das construções, embora ela seja perfeitamente concebível.¹⁷

O certo é que, encontrando-se a Eriksberg sem capacidade para satisfazer a construção total dos cascos dos navios contratados, foi decidido ainda em 1969, apostar na criação dessa capacidade na Lisnave, pela criação da doca 10, no prolongamento da doca 11. Deste modo se evitava a ocupação, por largos espaços de tempo, das docas 11 e 12. Estes cascos seriam depois rebocados para a Suécia e as construções completadas.

Efetivamente a doca foi edificada e construídos vários cascos, depois aprestados na Suécia.

Aparentemente, foi uma *win-win situation*, com a parte mais técnica da construção a caber à Suécia e o trabalho de aço a cargo da Lisnave.

Mais tarde, o fabrico de grandes secções de cascos para envio para a Eriksberg, seria contratado sobretudo à Setenave. À qual, aliás, seriam cometidas construções completas, mas em circunstâncias de tal modo negativas que os prejuízos se tornaram inevitáveis.

Merece citação, pela sua importância e clareza, o estudo de Nils Eckerbom, que já vimos ter sido essencial na decisão de localizar o estaleiro na Margueira, do qual viria a ser administrador-delegado adjunto. Os principais problemas seriam a necessidade de importar 70% dos materiais e a produtividade, que a fraca escolaridade dos trabalhadores e a falta de experiência e formação das chefias, não permitiam progredir como seria desejável; seria talvez possível construir navios simples como petroleiros, mas em parceria com empresas estrangeiras.

Mas nem o insucesso do Larouco nem os avisos de Nils Eckerbom afastaram José Manuel de Mello, obviamente fortalecido pelo sucesso e prestígio da Lisnave, de pensar em construções. Só que em novo grandioso estaleiro, a erigir no estuário do Sado. O que seria a Setenave.

Um acordo com o grupo Aker, do famoso armador norueguês Fred Olsen, garantiria 4 anos de laboração. Mas aquele armador, certamente bom conhecedor dos bastidores da fixação do preço do *crude* no Médio Oriente, deve ter pressentido os ventos de mudança de clima económico e afastou-se em meados de 1971. Mesmo do pouco que ouvimos diretamente, cremos não ser abusivo pensar que José Manuel de Mello não tardou muito a aperceber-se dos riscos, se bem que não da sua extensão, e só terá continuado com o empreendimento porque *noblesse oblige*. A solução foi apontar para o reforço e modernização da frota da Soponata. No entanto, uma parceria com estaleiros japoneses, prestes a substituir os suecos no topo da hierarquia mundial de construtores, gorar-se-ia também.

¹⁷ Ainda no caso do Larouco, desconhecemos as razões que terão levado à solução, tecnicamente pouco racional, de construir um casco na Alemanha e aprestá-lo em Portugal.

3 – Expansão e Crise

3.1 – A SETENAVE

Foi a primeira e mais grandiosa expansão da Lisnave.

O seu objetivo principal era a construção de grandes navios, começando pela produção de cascos para a Eriksberg e só depois continuando com a construção de navios completos. As primeiras encomendas eram garantidas pela Soponata. Esta empresa estatal tinha sido criada para dar a Portugal autonomia na importação de produtos petrolíferos, evitando a situação crítica que teve lugar durante a II Guerra Mundial.

A sua capacidade de produção de aço era de 120 mil toneladas por ano, que se poderiam expandir para 200 mil. Valores comparáveis com as 175 mil da sueca Kockums, o maior estaleiro de construção naval da Europa.

Podemos dizer que a Setenave foi a primeira e a mais grandiosa expansão da Lisnave. Ao tipo de precauções técnicas e espírito inovador que tinham tido lugar na edificação desta empresa, juntou-se o fruto da experiência entretanto colhida.

A construção, a gestão e a operação da Setenave foram entregues a um autêntico escol de engenheiros, sendo justo salientar os engenheiros Álvaro Barreto e José Sardinha.

Mas enquanto para o lançamento da Lisnave tudo tinha corrido bem, a situação inverteu-se para a Setenave. A crise de 1973, associada à revolução de 1974, tornaram impossível o sucesso económico da Setenave.

Os cascos dos petroleiros inicialmente, e depois os navios completos foram, apesar de tudo, construídos com surpreendente qualidade técnica.

A Setenave tinha ainda uma qualidade que só mais tarde foi evidenciada. Afastada de aglomerados urbanos, e num estuário pouco navegado, mais facilmente se poderia adaptar aos requisitos ambientais que muito em breve surgiriam e largamente influenciariam a exploração dos estaleiros navais.

Mais curiosamente ainda, e seria o caso de dizer que Deus escreve direito por linhas tortas, seria para as excelentes instalações da Mitrena que a atividade da Lisnave se transferiu, quando a necessidade de fechar as instalações da Margueira se tornou imperiosa.

Mas voltemos um pouco atrás.

3.2– A Doca 13 e o Eclodir da Crise

Difícilmente se encontrará melhor exemplo de ousadia empresarial do que a construção da doca 13.

Esta doca foi planeada para navios de um milhão de toneladas de porte, que não existiam e ainda não existem¹⁸. Os maiores navios tanques têm cerca de 500 mil toneladas de porte.

¹⁸ Com a possível exceção, que saibamos, de um minereiro transportando minério de ferro da Austrália para a China.

Uma inovação que parecerá banal, mas é importante por mostrar o espírito inovador, é a entrada dos navios em doca pela popa, para que esta, que é a zona que dá lugar à grande maioria dos trabalhos officinais, ficasse mais próxima das oficinas.

O contrato de construção foi assinado com a Somague em novembro de 1969 e a 22 de abril de 1971 feito o seu primeiro alagamento. Na mesma data ficou concluído o seu pórtico de 300 toneladas, ex-libris da Lisnave. Releve-se que a doca foi construída de modo a poder receber em simultâneo vários navios, tendo sido concluído (optimistamente talvez) que a capacidade de reparação da Lisnave aumentara de 70%.

Mas apesar da euforia e de remunerações bastante superiores às do resto da indústria, ainda em 1969 tem lugar uma célebre greve por reivindicações salariais, que dá lugar a uma intervenção policial, que deixou longas sequelas. Não custa a aceitar que a origem da greve é muito influenciada pela situação do país (especulação imobiliária, inflação e a guerra colonial, que durava há oito anos) e internacional (o clandestino Partido Comunista Português, então muito influente no meio operário naval, atacava sobretudo a participação de Portugal na NATO).



Fig. 2 -Inauguração da doca 13 em junho de 1972

A memória da construção da doca 13 fica ligada a um episódio com foros de tragédia clássica (os deuses exaltam aqueles que querem perder). Inaugurada em 1971, foi durante a reparação do Mobil Pegasus já em setembro de 1973, que se dá o aluimento de 200 m da parede da doca de um dos lados. Aparentemente como resultado não só

das fortes chuvadas, mas também de falha na previsão do nível freático e consequente redução dos ferros a utilizar na estrutura.

Sendo domingo, tivemos a felicidade de não se ter ferido nenhum trabalhador.

O seguro não cobria o prejuízo, considerado *ato de Deus*, pelo que foi necessário negociá-los com o Armador.

Se os sintomas da crise eram inicialmente controversos, todas as dúvidas se dissiparam quando a 6 de outubro de 1973, dia do feriado judaico de *Yon Kippur*, as tropas sírias e egípcias atacam Israel.

Os países árabes fazem subir verticalmente os preços das ramas.

Entre nós, aumento de preços, racionamento e intensificação da exploração de petróleo no continente, foram as principais respostas do governo.

Com a diminuição do comércio petrolífero internacional, as reparações de navios são reduzidas drasticamente.

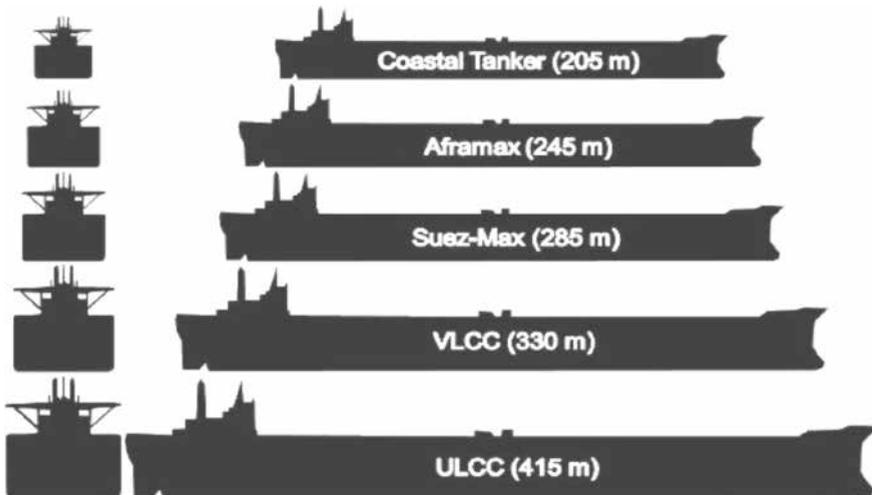


Fig. 3 – Dimensões atuais de alguns navios tipo

3.3- A Grande Crise

Com a revolução de 25 de abril estala a crise na Lisnave, que não nos cabe aqui caracterizar, mas que conduziu à demissão do administrador delegado, eng^o Manuel Perestrello, e à nomeação em sua substituição do Eng^o Francisco Martins.

O aumento de pessoal (admissões de braço no ar) e a redução de receitas conduz a atrasos e mesmo faltas de pagamento de salários durante anos consecutivos.

O Estado nacionalizou expeditamente a Setenave, mas curiosamente não o fez na Lisnave. Apesar de ter sido essa, segundo constou, a recomendação do Conselho de Revolução.

Isto porque, apesar de todo o ímpeto revolucionário, um dos expoentes da Comissão de Trabalhadores percebeu bem que seria difícil segurar a empresa naquelas condições, e também porque na Lisnave a cultura comercial estava generalizada, aconselhou que não afastassem o senhor José Manuel de Mello. E note-se que, pelo mundo fora, muitos estaleiros foram nacionalizados.

Apesar de haver capital do Estado na Administração, o representante do Estado, comandante Forte, foi nomeado apenas “para assistir às reuniões do Conselho”

Embora de crise em crise, a empresa foi-se aguentando, mas chegou a ter 12 meses de salários em atraso, em 1985. Os salários que tinham sido que tinham sido consideravelmente superiores aos da Setenave e do Estaleiros Navais de Viana do Castelo, passaram a ser inferiores em cerca de 30%.

A Lisnave trabalhou anos na situação de falência técnica. Tal era óbvio para quem lesse as contas anuais, mas é de pasmar como apenas poucas pessoas de tal se apercebessem. Uma reavaliação dos ativos era feita anualmente, embora sem efeitos legais, levando em conta a inflação e a depreciação legal de instalações e equipamentos.

Carácter Cíclico das Crises na Indústria Naval

Podemos distinguir uma componente conjuntural e uma componente estrutural. A primeira é, habitualmente, bastante mais importante, mas no período em questão e para os estaleiros de reparação naval, a segunda componente teve também largas repercussões.

○ Carácter conjuntural

Porquê estes ciclos tão frequentes e profundos de prosperidade e crise na indústria naval?

A origem está na variação dos fretes de transporte de mercadorias e na rigidez da oferta de transporte, muito maior que noutros ramos da economia. Mas não só.

O transporte marítimo é essencial para a economia mundial, visto que mais de 90% do comércio mundial tem lugar por mar, de longe o modo mais económico de transportar massas consideráveis de matérias primas e produtos manufaturados à volta do mundo.

Dito de uma forma simplificada:

- *Se a atividade económica aumenta, digamos em 5%, a influência nas trocas de mercadorias é muito grande (digamos 20%).*
- *A limitação de navios disponíveis (rigidez da oferta), faz subir os fretes aumentando exponencialmente os preços dos navios e o número de navios encomendados.*
- *Os navios são bens de equipamento de longa duração, caros e de cara manutenção, pelo que se o fenómeno inverso é provocado por uma recessão económica, os armadores competem entre si baixando os fretes, resultando preferirem explorá-los com prejuízo a tê-los parados. Mas só até certo ponto.*

- O número de navios é então reduzido pela imobilidade, obsolescência e abate.
- Quando a economia retoma, não há navios suficientes e são encomendados novos navios, que demoram, digamos, um mínimo de dois anos a fabricar.
- Pode-se chegar ao ponto de nem haver estaleiros disponíveis para as construções desejadas, o que é muito complicado quando há variações drásticas de dimensões ou de tipos de navios. Nessa altura tem-se de construir novos estaleiros (o que leva anos a executar).

Por outras palavras: é demorado e complicado adequar a oferta à procura, daí resultando uma grande amplitude da variação dos fretes, e portanto do dinheiro disponibilizado pela exploração dos navios.

Relevamos as crises de 73 (a primeira e mais célebre crise petrolífera) e a de 79.

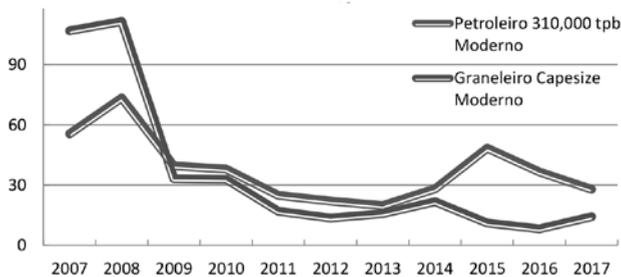


Fig. 4 – Taxas de afretamento a 1 ano (milhares USD / dia)

Há uma correspondência muito marcada entre o preço do “crude” e as “freight rates”. Variações de 3/1, 5/1 e mais, em pouco tempo nas taxas de afretamento são vulgares. A fig. 4¹⁹ é apresentada apenas como exemplo.

○ *Caráter estrutural*

A própria crise conjuntural levou os armadores a procurarem afinadamente meios de redução de despesas, o que teve larga repercussão na manutenção e reparação dos navios. É o que chamamos a componente estrutural da crise.

As principais medidas com repercussões no valor da venda de trabalhos de manutenção e reparação, foram:

- Alargamento do período entre docagens (devido a progressos técnicos diversos), que passou na generalidade para o dobro, e para o triplo no caso de grandes navios;
- A chamada classificação contínua (intervenção das sociedades de classificação), que reduz acentuadamente os trabalhos realizados em estaleiro;

A manutenção preventiva e nomeadamente a condicionada (“monitored”), privilegiando os trabalhos feitos com regularidade durante o período de exploração do navio, aumentando ao mesmo tempo a tecnologia e sofisticação de todo o processo de classificação).

¹⁹ Ventura de Sousa – Indústria Naval - Um setor estratégico na expectativa da retoma

3.4- As Empresas Associadas

Embora sem as necessidades de comprar materiais e equipamentos para cumprimento dos contratos, como os estaleiros de construção, a Lisnave necessitava de apoios, sobretudo na área dos serviços.

Para tal, foram adotadas várias soluções: compra de empresas (visando a sua expansão), associação com empresas existentes e *spin-offs* da sua própria atividade. Apresentamos as que julgamos mais importantes, embora correndo o risco de omitir outras importantes também.

- GASLIMPO (Sociedade de Desgaseificação de Navios) – Lavagem e limpeza dos tanques dos navios a reparar, separação de água e óleo. Começou por ser adaptado, em 1967, um pequeno petroleiro para este fim. Mais tarde foi criada uma estação em terra;
- ENI (Eletricidade naval e Industrial) – *Spin-off* de 1969 da Divisão Eletrotécnica da empresa mãe, mas com trabalho também no ramo industrial. Nos eu período áureo tinha cerca de 500 pessoas;
- REPROPEL (Sociedade de Reparação de Hélices) – Fundada em associação com a holandesa LIPS, famosa empresa de projeto e construção de hélices marítimos;
- FRINIL (Frio Naval e Industrial) - Empresa especializada nos sectores da refrigeração e de ar condicionado;
- LISNICO (Serviço Marítimo Internacional) – Criada em 1972 para efetuar reparações navais durante as viagens dos navios, encurtando assim a estadia em estaleiro, com benefício sobretudo para o armador;
- NAVELINK (Gestão de Investimentos e Projetos) – Fundada em janeiro de 1975 com o propósito de projetar e gerir a construção de um estaleiro naval em Barém (golfo Pérsico). Sediada na Suíça por condicionamento do investidor árabe (mas com capital 100% português), temendo dificuldades resultantes da fluida situação política então vigente em Portugal. O projeto e construção do estaleiro foi um notável sucesso, e outros empreendimentos se seguiram.
- PROMAN (Centro de Estudos e Projetos) – Constituída em 1981 com o objetivo de concentrar a grande experiência de um grupo de especialistas (sobretudo em engenharia costeira e portuária e em estaleiros navais) que em décadas anteriores tinha trabalhado em conjunto, no grupo da Lisnave. Foram fundadores os engenheiros José Cerejeira, Nuno Ulrich e Cabral Menezes. Rapidamente ganhou dimensão e projeção no panorama internacional, pelo que a ela nos referiremos ao tratar da expansão da LISNAVE. Em Portugal realçamos o projeto de remodelação da SETENAVE, com relevo para a originalidade do hydrolift, conceção do eng. José Sardinha.

- LISNAVE INTERNACIONAL (Engenharia, Gestão e Desenvolvimento) – Formalizada em 1993, a partir da reorganização do grupo LISNAVE, como instrumento para comercialização do saber acumulado em conceção e projeto de estaleiros navais, tecnologias ligadas à manutenção e reparação naval, estudo e implementação de programas de organização e gestão, e operação de estaleiros navais.

É digna de menção, porque evidencia o potencial da contribuição da Lisnave para um *cluster* da indústria naval, uma encomenda feita aos Estaleiros S. Jacinto (Aveiro): 18 rebocadores de 2400 CV e 34 t de tração a ponto fixo (valor bastante alto para a potência em causa), sendo 6 para a Margueira, 4 para a Mitrena, 2 para a Parry & Son, 4 para o ASRY (Barém) e 2 para a Sopenata.

3.5 – A Expansão Ultramarina

É a geografia que nos empurra. Tal como os navegadores na expansão dos séculos XV e XVI, a Lisnave foi-se envolvendo em empreendimentos na costa africana ocidental e oriental, no Mar Árabe e Golfo Pérsico, e até em Goa.

Em 1980 esteve prestes a concretizar-se um grandioso projeto em Macau, que incluía um estaleiro de construção de navios até 45000 toneladas de porte, antecipando largamente a presente capacidade construtora da China, projeto esse que acabou por ser desmembrado excluindo o estaleiro.

O que é mais notável nesta expansão, é que se trata principalmente de exportação de *know-how* de engenharia, embora sem excluir a exportação também de mão de obra, na esteira dos projetos.

A grande figura da expansão foi o eng^o Caetano Carreira e o seu instrumento principal foi uma empresa criada para o efeito, a Navelink²⁰. As suas intervenções mais importantes foram em Barém – a joia da coroa -, e em Jidá.

Ações menos espetaculares, mas muito relevantes, incluindo contratos de gestão de estaleiros navais, couberam à Lisnave Internacional, que continua com importante atividade.

Um caso singular, mas de muito interesse, é o do Dubai Drydocks²¹, projetado pela inglesa Appledore, inaugurada em 1983 apenas para reparação naval, mas incluindo também construção desde 1994. Fez uma larga contratação de técnicos oriundos da Lisnave, tendo no início da década de 90 cerca meia centena, entre chefias intermédias e engenheiros, nos setores de produção, projeto e comercial.

²⁰ Tendo sido criada em 1975 e sendo os seus projetos no estrangeiro, as dificuldades do período levaram a sediar a empresa na Suíça. Embora contra a opinião da Comissão de Trabalhadores.

²¹ Tem três docas secas e uma doca flutuante

.1 - Barém

Em julho de 1974 tinha sido assinado no Cairo um acordo entre os países árabes da OAPEC e a Lisnave, para construção e gestão do estaleiro do ASRY (Arab Shipbuilding Repair Yard), em Barém (Golfo Pérsico). Esperava-se que a empresa ficasse concluída em 1978, cabendo a gestão à empresa portuguesa, com diversas renovações.

A complexidade das operações era considerável e o seu êxito na gestão do trabalho de portugueses, árabes, ingleses e coreanos, deve-se à experiência adquirida na Lisnave e na Setenave. O centro de formação para instrução técnica do operariado árabe foi uma das chaves do êxito.

Em 1977 o número de trabalhadores portugueses era 250, mas a comunidade portuguesa chegava a mais de 600.

Como já passara a ser tradição, os prazos de construção foram cumpridos, apesar de várias dificuldades surgidas.

O seu equipamento inclui hoje uma doca seca de 452m x 92m, duas docas flutuantes de 252m e 227m, e dois planos inclinados de 225m e barcaças geradoras de energia elétrica. A empresa obteve já por quatro vezes o prémio Estaleiro do Ano, concedido pela *Lloyd's List Middle East and Indian Subcontinent*.



Fig. 5 - Estaleiro ASRY, que tem obtido vários “Seatrade Maritime Industry Awards”

.2 - Jidá

Ainda o ASRY não estava completo, e já a Navelink procurava outra oportunidade.



Fig. 6 - “Jeddah Shipyard” - Docas flutuantes

Que surgiu quando a Arábia Saudita manifestou a intenção de construir um estaleiro em Jidá, no Mar Vermelho, a *Jeddah Shiprepair Yard* (JSRY). Foi o grupo inglês Tarmac que contactou a Somague, e esta procurou a Lisnave, dada a natureza do projeto.

Estabeleceu-se uma emulação entre a Saidi-Tarmac, que propunha docas secas de betão e a LISNAVE, que dada a natureza dos fundos, propunha docas flutuantes. Venceu esta hipótese, o que se justificava dada a natureza dos fundos, sendo construídas duas docas. Uma de 45 000 toneladas de elevação e outra de 16000 (esta projetada e construída na Setenave).

Enquanto as obras marítimas seriam da responsabilidade da Tarmac, o projeto geral, da construção mecânica e elétrica e das docas, seriam responsabilidade da Navelink. A Direção Geral foi entregue ao engenheiro Gilberto Fonseca Luz, que se manteve até à entrega à *Saudi Ports Authority* em meados de 1982 e ao período de *commissioning*, no final de 1983. Foram envolvidos na construção do estaleiro cerca de 2250 trabalhadores e gestores.

Jidá seria entregue, chave na mão, à Hyundai para operação. Os coreanos acumularam prejuízos, o que fora previsto pela Lisnave – Navelink.



Fig. 5 – Mar Árábico, Mar Vermelho e Golfo Pérsico

.3 – Os projetos ao longo da costa de África

De uma forma geral, os projetos da década de 80 foram executados pela Navelink, com o apoio da empresa mãe.



Fig. 7 – Estaleiro CABNAVE, no Mindelo (S.Vicente, Cabo Verde)

A Cabnave nasceu em 1980, tendo como sócios a LISNAVE, uma empresa holandesa e António Spencer Vieira (que já participara no capital inicial da LISNAVE). Um plano inclinado transversal permite a alagem de navios até 6500 toneladas de deslocamento, destinando-se, sobretudo, a embarcações de pesca. Foi inaugurada em 1982

Em Angola o apoio incluiu a recuperação e gestão do estaleiro naval do Lobito (1984) e a assistência ao antigo estaleiro da Sorefame em Luanda, com um êxito digno de realce, dadas as dificuldades com que se debatiam as indústrias naquele país.

Com financiamentos escandinavos, foram executados projetos de apoio ao estaleiro Guinave (1984, na Guiné – Bissau) e à EMANA (Empresa de Manutenção Naval – Maputo).

A partir de 1993 é à LISNAVE INTERNACIONAL (Lisint) que compete a gestão dos contratos no exterior.

DAKARNAVE (*Chantiers Navals de Dakar*) – Esta empresa foi criada pela Lisint (com participação de 51%), para cumprimento de um contrato celebrado em 1999 com o governo do Senegal. Por este contrato, a Dakarnave ficou com o exclusivo por 25 anos da operação dos estaleiros de Dakar. Com atualizações várias, este contrato continua em vigor. Realçamos a gestão entre meados de 1999 e 2005, com o cargo de Administrador e Diretor Geral, do engenheiro Carlos Pimpão.

A Dakarnave tem como equipamentos fundamentais uma doca flutuante com 28000 toneladas de elevação, uma doca seca de 191m de comprimento e 25m de boca e um *syncrolift* com 1200 toneladas de elevação e 4 plataformas de carenagem. Os navios carenados anualmente são da ordem de algumas centenas, principalmente navios mercantes e de pesca, mas a presença comum de navios logísticos da Marinha de Guerra Francesa, evidencia a boa qualidade do trabalho. Para tal muito contribui a formação pela LISNAVE de mão de obra e gestores locais. Este contrato continua em vigor.

LOBINAVE (Estaleiro Naval do Lobito) – Tinha uma participação da Lisint de cerca de 1/3 e foi no seu tempo – 1996 e 2006 – um raro sucesso industrial.

Outras participações em estaleiros navais, com envolvimento na gestão, tiveram lugar na Madeira (MECNAVIS – Estaleiros navais da Madeira), em Angola (ENAVE – Estaleiro naval de Luanda), e em Moçambique (BEIRANVE – Estaleiros Navais da Beira).

Projetos de Construção de Estaleiros Navais

Na construção dos estaleiros, a parte de construção civil representa cerca de metade do custo e a solução escolhida pode ter considerável importância na operacionalidade e produtividade da empresa.

Merece destaque a atividade relevante da engenharia nacional na conceção, projeto e supervisão da construção de estaleiros navais, no País e no estrangeiro. Teve início nos anos 60 e 70 do século XX, com a Profabril, e, a partir dos anos 80 com a Proman.

Foi na primeira fase que foram concebidos, projetados e construídos os grandes estaleiros navais da Lisnave na Margueira, da Setenave na Mitrena, do ASRY no Barém e dos Astilleros Españoles em Cádiz. Importa destacar a atividade desenvolvida nessa fase pelo Serviço de Obras Marítimas da Profabril, chefiado pelo engenheiro civil Joaquim Cabral Meneses, em estreita ligação com as equipas técnicas das empreendedoras Lisnave e Astilleros Españoles.

É interessante referir que foi na conceção, projeto e construção da primeira fase do estaleiro da Setenave, na Mitrena, que pela primeira vez atuaram em conjunto, chefiando as respetivas equipas técnicas, o engenheiro mecânico José Sardinha e o engenheiro civil José Manuel Cerejeira. Foi uma feliz atuação em conjunto nesse empreendimento e que, depois, teve continuidade na conceção e no projeto de vários outros a partir do final do século XX até aos dias de hoje, pela Proman.

O Eng.º José Sardinha iniciou-se na reparação de navios no estaleiro da Rocha, ainda nos anos 50, tendo de lidar com a falta de espaço e com docas secas já nessa altura antiquadas, quanto aos meios de abertura e fecho, e de posicionamento de navios. Mas estas dificuldades foram uma boa escola, porque foram sendo resolvidas

Foi figura grada no estaleiro da Margueira e o responsável pela conceção, projeto e construção do estaleiro da Setenave na Mitrena. Neste destacamos a solução inovadora, designada por “solução plataforma”, com o trabalho conjunto das docas 21 (com comporta para o Sado) e 20 (no prolongamento da 20, mas sobrelevada). Deste modo, era possível utilizar a doca 21 como uma doca normal de reparação de navios, enquanto na 20 tinha lugar a construção de cascos e plataformas. Paredes laterais e comporta eram sobrelevados, de modo a poder-se elevar o nível interno para permitir a passagem de navios ou cascos da doca 21 para a 20 e vice-versa.



Na foto vêem-se a comporta de abater frontal da doca 21 e uma comporta móvel, mais alta, usada quando se pretendiam sobrelevar navios ou componentes para transferência entre as docas 21 e 20.

Atualmente, estando o estaleiro vocacionado para a reparação naval, a doca 21 tem tido intensa atividade principalmente na reparação de navios com maior permanência em doca.

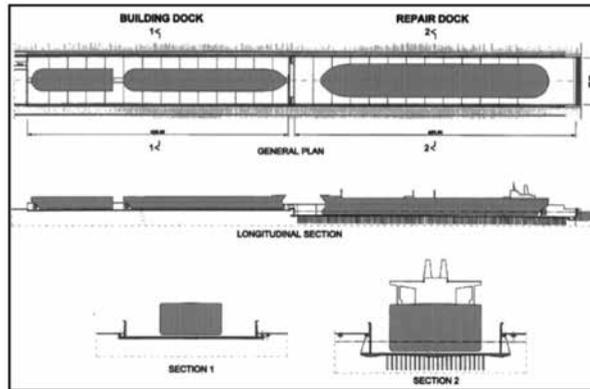


Fig. 8 – Manobra de navios ou componentes entre as docas 21 e 20

Esta operação era necessária, claro, para lançamento à água de navios ou estruturas construídas na doca 20. Esta doca era aberta no topo, muito facilitando o trabalho nela executado. Quando era necessário alargar a doca, o topo era fechado estruturas de aço inclinadas, sendo a vedação garantidas por juntas de borracha.

Quando pela primeira vez visitámos esta zona tivemos muitas dúvidas quanto à possibilidade de o sistema garantir a vedação entre estruturas, e entre estas e as paredes e fundo da doca (em betão, claro), mas estávamos enganados: a vedação é muito boa.

Foi com essa solução inovadora destinada à construção na Setenave de grandes navios petroleiros numa plataforma, que foi projetada a doca 20.

Também do Eng. José Sardinha é a conceção do sistema Hydrolift do estaleiro da Mitrena, único no mundo, portanto.

Nos anos 90 foi decidido extinguir a Setenave, como empresa, e entregar o seu estaleiro da Mitrena à Lisnave. Sendo fechado o estaleiro da Lisnave na Margueira no final do século, era necessário ampliar e modernizar o estaleiro existente e a Proman, com o Eng.º José Sardinha integrado na sua equipa técnica, foi encarregada desse empreendimento.

O requisito mais importante era aumentar a capacidade de carenagem do estaleiro e, após a análise comparativa de soluções, a Lisnave optou pelo referido sistema Hydrolift, com três plataformas dimensionadas para receber navios tipo Panamax.

- *Registe-se que:*
- *A engenharia nacional concebeu e realizou há quase quatro décadas uma solução, a “solução plataforma”, para a construção “on ground” de grandes navios (tendência muito atual) e que se tem revelado, ao longo do tempo, eficiente e económica.*
- *O mesmo princípio de operar sobre o terreno presidiu à conceção do Hydrolift para a reparação naval de grandes navios e que, igualmente, se tem revelado eficiente e económica, por permitir executar trabalhos de reparação naval ao nível do terraplano, com acesso por roda às plataformas; além de facilitar o seu esgoto e limpeza.*

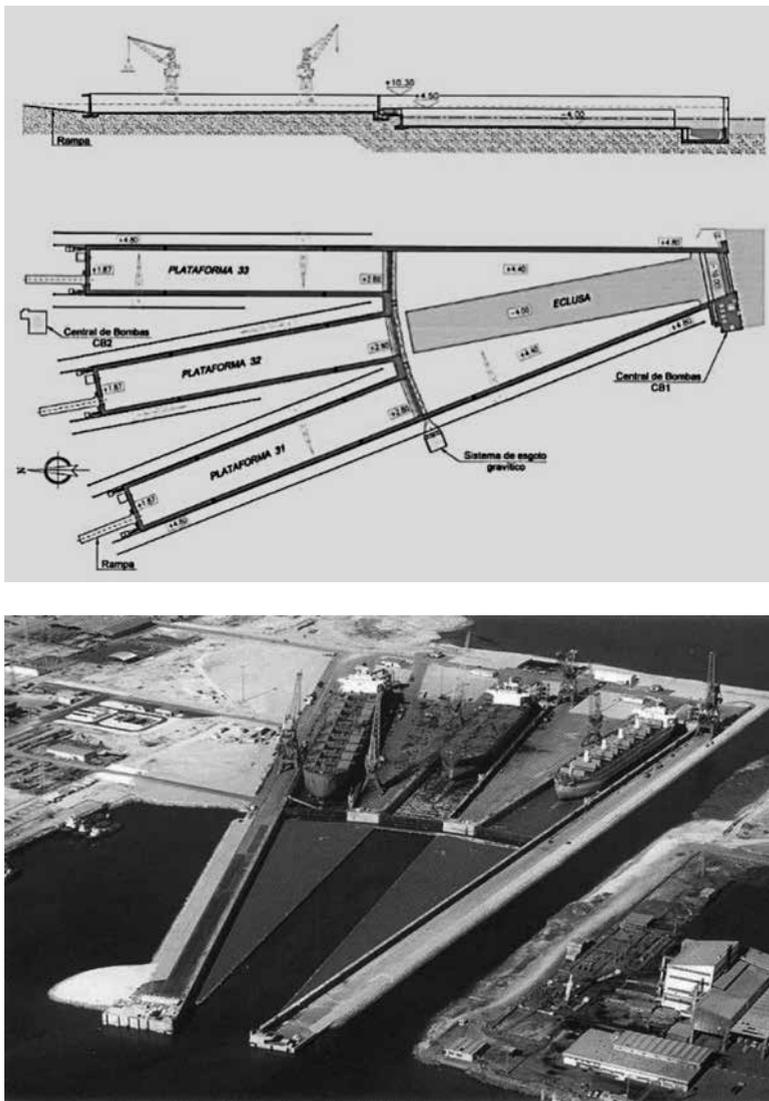


Fig. 9 – O Hydrolift (Mitrena)

Além desta expansão e modernização do estaleiro da Lisnave na Mitrena, a atividade da Proman em estaleiros navais teve, teve larga continuidade, designadamente nos seguintes empreendimentos:

- *Novos estaleiros de JSRY, em Jidá, e da Cabnave, no Mindelo;*
- *Ampliação dos ENVC, na recuperação da Estalnave, no Lobito e na reabilitação da Dakarnave;*

- *Verificação de projetos de vários estaleiros de construção naval brasileiros de grandes dimensões, como sejam, o Estaleiro Atlântico Sul (no porto de Suape, PE), o Estaleiro Rio Grande (no Rio Grande do Sul, RS), EBN/PROSUB (base naval e estaleiro para construção de submarinos de propulsão nuclear), na baía de Sepetiba, RJ), Estaleiro Enseada de Paraguaçu, BA.*



Fig. 10 - Estaleiro Rio Grande (RS – Brasil)

Um caso notável é o do Estaleiro Rio Grande, cujo projeto fora adjudicado a experientes empresas brasileiras. Mas por indicação do dono da obra, a Petrobras, foi a Proman contratada para verificação do projeto da doca seca (350m x 133m). Como consequência da verificação das condições geotécnicas do local, o projeto foi alterado e as estruturas fundadas sobre estacas metálicas, das quais foram utilizadas 5000, com o comprimento total de 200 km (a camada de solos com capacidade com capacidade de carga suficiente encontrava-se à cota -43m ZH).

O estaleiro foi inaugurado em 2010.

Nestes e noutros projetos, com várias importantes inovações técnicas, foi marcante a intervenção do eng. José Manuel Cerejeira.

Não cabe aqui fazer jus à sua atividade e ao prestígio alcançado.

4 – O Processo de Recuperação e a Transferência para a Mitrena

O excesso de capacidade dos estaleiros navais a nível mundial na década de 80 refletiu-se fortemente em Portugal, levando à necessidade de grande redução de pessoal na Lisnave e na Setenave. Com ajuda governamental, foram criadas condições de aposentação que permitiram que o sistema se efetuasse sobretudo em regime de voluntariado; mas não deixaram de existir situações dramáticas.

Os apoios estavam condicionados pela 6ª Diretiva Comunitária sobre a indústria naval, que visava principalmente a manutenção de condições de concorrência entre os membros da Comunidade Económica Europeia.

Crises, negociações e acordos laborais foram-se sucedendo na segunda metade da década de 80 e na década de 90.

Mas em 1989 a gestão da Setenave fora privatizada com a constituição da Solisnor, com 35% da Lisnave, 40% da Soponata (estatal) e 25% de um consórcio norueguês. Teve curta duração.

Nova crise petrolífera tem lugar em 1990 com a invasão do Koweit pelo Iraque e consequente reação americana, levando à Guerra do Golfo.

O fecho das instalações da Margueira – e concentração da atividade na Mitrena - ficou definido no Contrato de Reestruturação de 1993, entre a Lisnave, o Estado e as instituições de crédito. Para além de acertos vários, a grande manobra financeira foi a passagem dos terrenos do estaleiro na Margueira do domínio público marítimo para a Lisnave, e cedência imediata desses mesmos terrenos à Banca, para pagamento da dívida.²²

Os principais argumentos para fechar o estaleiro da Margueira e modernizar o da Mitrena, parecem ter sido:

- O primeiro tinha esgotado as possibilidades de expansão e estava de algum modo desatualizado; o seu envolvimento pela cidade de Almada, que literalmente crescera à sua volta, trazia problemas ambientais de difícil solução e custosa mitigação;
- O estaleiro da Mitrena tinha uma grande área para expansão, equipamento e infraestruturas mais modernas, e situava-se num local de vocação industrial.

A concentração na Mitrena da atividade dos dois *Hydrolift* já citado, com 3 docas para Panamax de 80000 t de porte, e acesso por veículos com rodas, às lajes de fundo. De um total de investimentos superior a 80 milhões de euros, o *Hydrolift* é responsável por perto de 50 milhões. De realce também o investimento no campo ambiental, com uma estação de tratamento de águas residuais e uma estação de limpeza e desgaseificação de navios.

²² Esta solução foi muito facilitada pelo facto de os bancos terem já efetuado provisões “por crédito malparado”, em ralação às dívidas em causa.

Mas os problemas não só de mercado, mas também laborais, continuaram.

O Protocolo de 1997 trouxe profundas alterações à atividade dos dois estaleiros:

- A empresa Lisnave – Estaleiros Navais de Lisboa deixou de existir, dando lugar a Lisnave – Estaleiros Navais (com 1339 elementos);
- A Setenave daria lugar à Lisnave - Infraestruturas Navais, para gestão (concessão) dos seus ativos; esta, por sua vez, subconcessionava à nova Lisnave o estaleiro da Mitrena;
- Dos recursos humanos dos dois estaleiros foi feita uma seleção para a nova Lisnave, enquanto o pessoal considerado excedentário ingressou numa nova empresa estatal, a Gestnave, à qual a nova Lisnave requisitaria anualmente pelo menos 1 400 000 horas de trabalho (no sistema *take or pay*);
- O contrato de concessão do estaleiro da Rocha à Lisnave cessaria no final de 2000
- A atividade na Margueira cessaria em 2000

A criação de uma empresa para gestão de recursos humanos excedentários, a Gestnave, não teve sucesso, apesar de possuir alguns bons quadros, cremos que por falta de produto por um lado, e por outro por as capacidades do pessoal não se ajustarem às solicitações do mercado de trabalho. Aliás, o seu objetivo inicial era “a preparação dos recursos humanos para o futuro” (Relatório e Contas da Lisnave, 1997), o que não foi conseguido.

Assim, no início de 2000, a situação líquida era negativa, apesar dos esforços dos acionistas, o que tornava óbvia a necessidade de alterar o Protocolo assinado entre Acionistas e Estado.

A solução para a Lisnave teria de ser mais radical, e foi para a facilitar que José Manuel de Mello decidiu a venda da empresa, o que acabaria por ser concretizado em junho de 2000 pela venda, a dois quadros, eng^o José Rodrigues (oriundo da Setenave) e dr. Nelson Rodrigues (oriundo da Lisnave). O tempo revelaria que foi a última grande decisão do criador da empresa.

A gigantesca tarefa de transferência de equipamento da Margueira para a Mitrena, e o fecho das instalações, foram feitos nos prazos estipulados, apesar das dificuldades e imprevistos. O ano 2000 foi um ano charneira pelas razões já apontadas e ainda por ter sido inaugurado na Mitrena o *Hydrolift*.

Como epitáfio da Lisnave, nada melhor do que o Prefácio de José Manuel de Mello na ref. I – LISNAVE – Contributos para a História da Indústria Naval em Portugal²³. Trata-se de um escrito notável, com uma análise do percurso da empresa de muita acuidade, e até com uma qualidade literária surpreendente. Merece uma edição em separata, pelo seu valor documental e didático.

²³ Com renovados agradecimentos ao Prof. Miguel Faria

Aqui temos de nos limitar a respigar alguns pequenos trechos:

- O primeiro ponto refere-se ao estatuto da Lisnave como empresa mundial. Esta é uma condição central desde a sua conceção
- Uma consequência que poucos quiseram ver e aceitar: o que são as exigências que se colocam a uma empresa que opera no mercado mundial
- Para poder ter sucesso a Lisnave também teria que assumir que os seus clientes lhe iriam colocar exigências muito diferentes daquelas que eram comuns no mercado interno
- Não haveria protecionismos nem haveria tolerância para deficiências de qualidade ou menor /consideração pelos interesses do cliente
- No mesmo sentido, a questão da atualização tecnológica ficou colocada desde o primeiro dia.
- A Lisnave vai trabalhar no que, em termos económicos, se chama “mercado aberto”
- Ao longo da sua existência ... a Lisnave foi geradora de volumes significativos de receitas para os seus trabalhadores, para os seus fornecedores e para a economia nacional, mas não remunerou o capital que nela foi sendo investido
- Uma empresa que trabalha num mercado cíclico sabe que há períodos com grande volume de encomendas, a que se seguem outros em que a procura é muito limitada. Se for imposto um sistema rígido de remunerações em que o fator trabalho é remunerado normalmente quando não há mercado e é remunerado com horas extraordinárias quando o mercado é favorável ...
- Estabelece-se um condicionalismo empresarial em que há três valores para o custo do trabalho:
 - Um valor é o que é definido pela concorrência mundial...
 - Um segundo valor é o que o trabalhador conhece no seu rendimento disponível
 - Mas há um terceiro valor, que é o custo para a empresa
- Com a entrada no mercado mundial das empresas asiáticas, as suas vantagens competitivas são óbvias: custo direto menor, formação profissional superior, contribuições sociais obrigatórias inferiores
- Hoje as empresas asiáticas na indústria naval ... já têm horários de trabalho definidos em ciclos longos de 3 a 5 anos de modo a poderem ajustar os custos laborais ao que é o seu mercado efetivo
- O sucesso da Lisnave na perspetiva de capitalismo empresarial é indiscutível e por isso ganhou o estatuto de melhor estaleiro de reparação naval do mundo. Mas é igualmente indiscutível o seu fracasso na perspetiva do capitalismo empresarial

Permita-se-nos uma observação: possivelmente o caminho a trilhar, não incluído no raciocínio de José Manuel de Mello, é a utilização em larga escala da subcontratação²⁴ e a substituição da contratação coletiva por contratos individuais de trabalho. Simplesmente, no Portugal de então, a subcontratação em larga escala seria liminarmente

²⁴ A solução Gestnave estava condenada à nascença, como já dissemos.

impossível pela escassez de indústrias com pessoal habilitado. E a importação de pessoal temporário, complicadíssima em termos de relações laborais, era na prática inviável antes da adesão de Portugal ao Mercado Comum; e mesmo depois, não tiveram sucesso as experiências realizadas.

5- A Nova LISNAVE

Renasceu a empresa com novo modelo de operação; é uma nova história de sucesso, que está à espera de um *case study* que lhe faça jus.

5.1 – O caminho percorrido

Nas palavras do Conselho de Administração, os investimentos efetuados transformaram o estaleiro da Mitrena no mais moderno estaleiro de reparação naval da Europa.

Em 2001 a estrutura acionista ficou assim constituída:

- Navivessel (Estudos e Projetos Navais)²⁵ – 72,7%
- Thyssen Krupp Werften – 20,0%
- Estado Português – 3,0%
- Outros acionistas – 4,3%

Os primeiros anos de operação da nova Administração foram muito duros, mas marcados por ajustamentos de vária ordem e pelo “desenvolvimento sustentado de uma rede eficaz de pequenas empresas de subcontratação”²⁶. O seu uso intensivo traz, naturalmente, dificuldades acrescidas à gestão técnica do pessoal. Note-se que estas pequenas empresas empregavam sobretudo pessoal saído da Lisnave ou da Setenave, e portanto não existiam alguns anos antes.

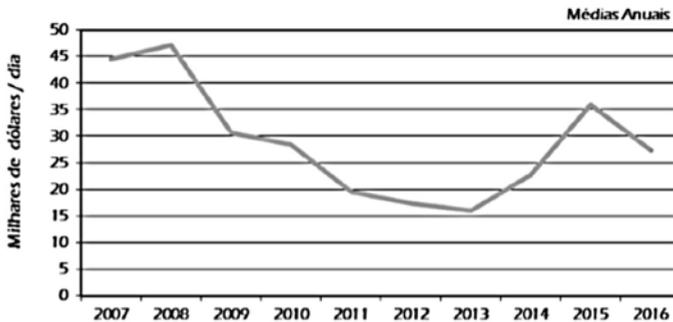
Mas para além deste facto, o indiscutível sucesso da nova Lisnave parece-nos sobretudo fruto de uma certa visão – daquelas que só aparecem depois de muito trabalho – em como resolver o problema que José Manuel de Mello bem enunciou mas, como dissemos, não teve condições internas e internacionais para resolver: os Contratos de Trabalho. Solução que tem requerido inteligência e uma grande tenacidade na sua passagem à prática.

Tudo somado, foi possível “flexibilizar e redimensionar o custo dos fatores de produção, adequando-os ao volume de receitas previsionais, isto é, reduzir o Ponto Crítico das Vendas” em cerca de 30 milhões de Euros.

²⁵ O grupo Navivessel inclui hoje a Lisnave Internacional

²⁶ A qualificação do pessoal é fundamental, para que não haja uma perda de qualidade do trabalho efetuado. Lembramos também as questões de segurança e a necessidade de certificar os soldadores por uma sociedade de classificação. É um problema que requer constante atenção.

Foi intensificada também a formação de pessoal visando a renovação de trabalhadores, e criando o novo Trabalhador da Indústria Naval, detentor de uma conveniente escolaridade, e ao qual é proporcionada uma formação multifacetada.

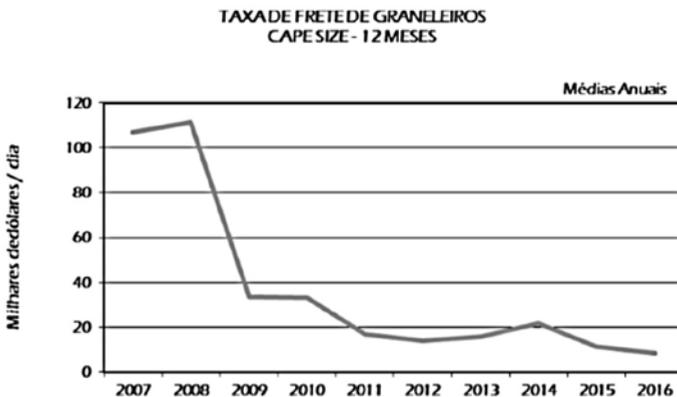


Fonte: Clarkson Research

Fig. 10 – Variação da taxa de frete de petroleiros Suezmax modernos (tipicamente 160 000 DWT)

Resultados líquidos positivos, da ordem de alguns milhões de euros têm vindo a suceder-se, permitindo até a distribuição pelo cerca de meio milhar de trabalhadores permanentes, de gratificações de balanço da ordem de milhão e meio de Euros.

Naturalmente que os problemas exógenos se mantêm, como é fácil ajuizar a partir da evolução das taxas de frete dos grandes petroleiros e graneleiros nos últimos anos.



Fonte: Clarkson Research

Fig. 11 – Variação da taxa de frete de graneleiros Capesize (tipicamente 160 000 DWT)

5.2 – O futuro

Ao contrário do que sucedeu inicialmente com a Lisnave e continua a suceder hoje em dia com os grandes estaleiros navais, a empresa não está inserida num conglomerado industrial que possa absorver os choques provocados pelas flutuações do mercado.

A reparação naval é uma indústria global com uma competição a nível mundial. É uma indústria de serviços e como tal de trabalho intensivo. Os salários em Portugal são ainda relativamente baixos em relação a concorrentes do norte da Europa, mas não dos da Europa mediterrânica ou dos do Médio ou Extremo Oriente. Por outro lado, a Lisnave não poderá usufruir de apoios estatais, muito vigiados pela União Europeia (embora haja quem iluda esta vigilância). Com o desenvolvimento da economia nacional, o custo do trabalho vai aumentando o que reduz a competitividade. Soluções inteligentes e otimização de processos são as ferramentas a usar para minimizar mão-de-obra e evitar desperdícios

Em resumo, poderemos dizer que a Lisnave trabalha num mercado aberto, e sem rede de proteção.

Como poderá defender-se e prosperar?

Ousamos dar uma visão pessoal²⁷:

- Recursos humanos – Cremos ser o fator mais importante, mas a equipa que conseguiu sair da falência técnica e prosseguir num desenvolvimento sustentado, merece certamente a plena confiança de todos aqueles que se sentem de algum modo ligados à empresa. A posta em prática do Contrato de Trabalho, a inovação do Trabalhador da Indústria Naval e a renovação continuada dos quadros técnicos, são um bom garante. E a distribuição de gratificações de balanço mostra bem as preocupações e cuidado com as relações laborais.
- Infraestruturas – Os investimentos do início do século e investimentos pontuais sequentes, designadamente os investimentos necessários para manter o licenciamento ambiental, permitem continuar a classificar as infraestruturas como bem adequadas aos trabalhos de reparação naval.
- Tecnologias – Pensamos que um estaleiro que faz apenas reparação naval e não está integrado num grupo industrial que inclua também construção, corre o risco de uma degradação relativa. As inovações na indústria têm acelerado, e as mais especificamente interessantes para a reparação naval, abrangem áreas tão importantes e variadas como decapagens, pinturas, inspeção de encanamentos e fabrico de peças de substituição. Mas tem-se de atender a que a reparação naval é uma indústria de serviços e não de produção, e como consequência os serviços e as tecnologias providenciados são definidos principalmente pelos requisitos e expectativas dos clientes. Os grandes motores das mudanças são a produtividade e os requisitos ambientais.

²⁷ Embora beneficiando de indicações do Eng^o Peter Luijckx (administrador executivo)

5.3 - Conclusão

A aposta de José Manuel de Mello nesta equipa, a quem vendeu a sua Lisnave pelo preço simbólico de 1 dólar, imaginamos que com muitas interrogações, tem resultado inteiramente.

O futuro tem muitos riscos, mas a análise do passado permite que nele tenhamos confiança.

Bibliografia

	Título	Autor
1	Lisnave – Contributos para a história da indústria naval em Portugal	Miguel Figueira de Faria e Outros (2001)
2	The Future of Commercial and Military Measurements, Calibrations, and Standards https://www.nist.gov/speech-testimony/future-commercial-and-military-measurements-calibrations-and-standards	Robert Hebner (1998)
3	Portugal: os Números	Maria João Valente Rosa e Paulo Chitas (2010)
4	US Dollar's Value Plummets In Reaction To A Trump Presidency	Matthew Zeitlin (2018)
5	World Economic and Shipping Trends	Arnfinn Jørgensen-Dahl (2009)
6	Indústria Naval em profunda recessão	Ventura de Sousa
7	Seven Technologies That Can Change the Future of Shipbuilding – Future Shipping	Sukant Kumar (2015)
8	O Pacto Social nos Estaleiros Navais da Lisnave (1979-94): do direito ao trabalho à precarização	Ana Maria dos Santos Rajado (2016)
9	The Ottoman Age of Exploration	Giancarlo Casale (2010)

Notas finais

I Nas palavras do eng^o José Sardinha -

Em 1963 foi feito o primeiro lay-out do futuro estaleiro, a construir no Samouco. Incluía duas docas com dimensão suficiente para receber os paquetes da CCN, Vera Cruz e Santa Maria que, até essa data, não podiam ser docados na doca N^o 1 da Rocha. Quando o Eng. Andersson assumiu as suas funções de diretor do desenvolvimento, comentou que as docas não se destinavam ao mercado nacional, mas sim internacional, onde existiam navios de maiores dimensões do que os paquetes portugueses. Assim, ficou decidido que as docas seriam dimensionadas para receber navios de 300.000 ainda não existentes, mas que se sabia que iam aparecer num futuro próximo; o que de facto veio a acontecer.

Dos estudos preliminares que, entretanto, se iam realizando, verificou-se que no sitio da Margueira, entre Cacilhas e a Cova da Piedade, havia uma formação geológica constituída por um afloramento miocénico que os especialistas holandeses consideravam ideal para a construção das docas. Este foi o mais importante argumento para anular a opção Samouco, substituindo-a pela Margueira, com o que se reduzia significativamente o investimento a realizar.

O projecto do estaleiro foi realizado pela PROFABRIL, empresa de serviços de engenharia pertencente ao grupo CUF. Uma empresa holandesa com experiência em projecto de estaleiros navais, foi contratada como consultora, para apoiar o desenvolvimento do projecto Margueira.

O projecto das comportas das docas foi confiado a um engenheiro sueco recomendado como especialista nesta matéria. Foi um total insucesso porque esse projecto revelou graves erros, que constituíram as principais dificuldades ocorridas nos primeiros meses de operação do estaleiro.

II Especificações da U.S. Navy - Eram os tempos em que os americanos não olhavam a despesas no seu reforço da sua Navy. A situação começaria a mudar com o secretário da defesa Robert McNamara, (designadamente com a análise de sistemas) mas sobretudo com o secretário da defesa William Perry já na década de 90, com uma instrução clara: *Instead of creating its own specifications for every kind of supply, the DoD is now tasked with facilitating integrated, dual-use commercial and military development and manufacturing.*

III A Escola da Lisnave - Em 1973, no período de preparação de pessoal para integrar a Setenave, foram efetuados na Escola da Lisnave 309 cursos, frequentados por 2651 empregados). Nesta altura tinham já sido elaborados cerca de cento e sessenta manuais de tecnologia teórico-prática, bem como dezenas de modelos pedagógicos, filmes e cerca de 16 mil diapositivos, como suporte dos cursos ministrados. Foi também criado um sistema de ensino programado – que julgamos novidade em Portugal - com o objetivo de reciclar conhecimentos e preparar intelectualmente os operários para atingirem estádios mais elevados de conhecimento. As instalações da Escola ocupavam à época uma área de cerca de 4.000 metros quadrados, com salas de aula, laboratório de línguas e oficinas de instrução prática.

Mas não ficará mal citar aqui também o industrial e socialmente avançado Posto Médico da Margueira, inaugurado em 1972, destinado a empregados e familiares. Era dotado de gabinetes médicos para clínica geral e especialidades, laboratório de análises clínicas e equipamento de radiologia.

IV O Relatório de Nils Eckerbom - Não temos conhecimento direto deste relatório, mas conclusões parecem-nos acertadas. Simplesmente a necessidade de importação de materiais e equipamentos sempre superou largamente os 70%. E vale a pena referir que esse inconveniente não resulta de eventual excesso de preço do material importado (a liberdade de escolha permite-nos comprar barato) mas sim das carências tecnológicas nacionais que implicam.

V Estaleiro na golada do Tejo - Merece referência, sobretudo para acentuar a euforia vigente, a tentativa do início de 1972 de Miguel Quina (veleizador e financeiro) respaldado pela Kawasaki, para criação de um novo estaleiro, na zona Trafaria – Bugio, fechando a golada do Tejo. Com a Lisnave a anunciar já a intenção construir novo estaleiro, não admira que o Governo, dentro do regime de condicionamento industrial vigente, tenha recusado a instalação de nova unidade reparadora no estuário do Tejo.

Assim foi abortado o projeto – e continuamos até hoje a discutir o que se há de fazer às goladas do tejo, entre a Trafaria e o Bugio.

VI A opinião de Costa Leal - A decisão de construção da doca foi tomada em Conselho e Administração, estando os representantes do capital estrangeiro muito renitentes em dar o seu aval. Até que um deles, cremos que Nils Eckerbom e segundo ouvimos mais de uma vez contar, perguntou a opinião ao dr. Costa Leal. E foi a opinião positiva deste, expressa sucinatamente, que levou à aprovação da proposta. Tal demonstra o grau de confiança dos parceiros estrangeiros na administração portuguesa.

VII Os preços das ramas - Entre 1948 e 1970 os preços das ramas variaram \$2,50 e \$4,00 por barril, ou sejam \$17 a \$19 em valores atuais. Os EUA eram o principal produtor mundial e determinavam os preços. O baixo v da energia foi determinante para a expansão económica mundial, ou melhor dizendo, do chamado mundo ocidental.

Os dois fatores fundamenais para a tremenda subida do custo do petróleo, foram:

- A criação em 1960 da OPEC (*Organization of the Petroleum Exporting Countries*) integrada pela Arábia Saudita e outras nações exportadoras de petróleo
- A decisão do presidente Nixon em 1971 de fazer sair o dólar do padrão ouro, e a consequente queda do valor daquela moeda, dominante nos contratos de compra e venda de petróleo

A decisão em 1973 de subida de preços da OPEC é acompanhada da proibição de exportação de petróleo para os EUA, pelo menos em parte como represália do apoio a Israel na guerra de Yom Kippur.

Depois de 1974 os preços têm sido aparentemente voláteis, como se deprende da tabela que a seguir apresentamos:

1973	\$04.08	Embargo OPEC	1988	\$14.60		2003	\$27.73	
1974	\$12.52	Fim embargo OPEC	1989	\$18.07		2004	\$35.89	
1975	\$13.95		1990	\$23.73	Guerra do Golfo	2005	\$48.89	
1976	\$13.48		1991	\$18.73		2006	\$59.05	
1977	\$14.53		1992	\$18.21		2007	\$67.19	

1978	\$14.57		1993	\$16.13		2008	\$92.57	
1979	\$21.57	Guerra Irão-Iraque	1994	\$15.54		2009	\$59.04	Grande recessão
1980	\$33.86	Embargo do Irão	1995	\$17.14		2010	\$75.83	
1981	\$37.10		1996	\$20.62		2011	\$102.58	
1982	\$33.57		1997	\$18.49		2012	\$101.09	
1983	\$29.31		1998	\$12.07		2013	\$98.12	
1984	\$28.88		1999	\$17.27		2014	\$89.63	
1985	\$26.99		2000	\$27.72		2015	\$46.34	Efeito do shale oil
1986	\$13.93		2001	\$21.99		2016	\$38.17	
1987	\$18.14		2002	\$23.71	Guerra do Afeganistão	2017	\$48.73	

Fig. 13 - Preço médio do barril de petróleo de 1973 a 2017

VIII A Lisnave e a Bolsa de Valores - Com um pouco de exagero, podemos dizer que a Bolsa de Valores em Lisboa nasceu com a Lisnave. Resultados de exploração iniciais muito altos e capital social relativamente baixo, conduziram a elevados dividendos por ação.

A subscrição das ações quando teve lugar o grande aumento de capital social, deu lugar a autêntico frenesim. É claro que os lucros por ação baixaram drasticamente, mas o valor de mercado das ações continuou altíssimo.

A violenta queda quando sobreveio a crise de 73, para mais seguida pela revolução de 74, fez baixar o valor das ações para valores irrisórios. Aliás, desde os finais de 1973 que as ações na Bolsa em geral estavam tremendamente inflacionadas, muito distantes do valor real das empresas.

No início de 74, pensávamos nós que um *crash* na Bolsa teria lugar antes do final do ano, mas a revolução de 25 de Abril antecipou-se, disfarçando a origem da queda financeira. Os detentores das ações queixaram-se muito da Revolução, mas cremos que algo semelhante teria lugar, mesmo sem Revolução.

Curiosamente, e tanto quanto sabemos, nenhum economista ou historiador pegou neste tema: até que ponto a crise financeira que já se fazia sentir, terá contribuído para o 25 de Abril?

IX Relações laborais - Não é nosso objetivo falar deste tema, nem da agitação laboral. Mas uma ou outra referência temos de fazer, mais que não seja para equilibrar os comentários mais extremados:

- Era curioso o orgulho dos trabalhadores na empresa, com manifestações nem sempre simpáticas: no “período de glória”, navios de menores dimensões eram considerados “indignos” de serem atendidos na catedral da reparação naval;
- Era marcante uma forte cultura comercial no bom sentido da palavra, isto é, de executar o trabalho, por vezes em situações de penosidade, de modo a deixar os clientes satisfeitos;
- É extraordinário como era possível manter a disciplina laboral e a continuidade do trabalho, com salários com largos meses de atraso, e como é que mesmo assim se conseguiam progressos técnicos e o cumprimento de prazos. Foi o caso, que cita-

mos porque o conhecemos de perto, da reparação de um navio logístico da Armada americana, na segunda metade de dezembro de 1984, que permitiu o pagamento de salários natalícios;

- O Dr. Joaquim Aguiar, então *guru* do Grupo José de Mello, em entrevista citada em [8], salienta “a capacidade imaginativa dos operários, a capacidade de ir reparando coisas à medida que estas vão surgindo”. Refere ainda: “a especial capacidade de adaptação” e que “isto foi uma surpresa para os investidores do Norte da Europa”.
- Nas relações com a Administração, o papel que caberia aos sindicatos era entregue à Comissão de Trabalhadores; a principal razão talvez fosse que, em matéria de salários e regalias sociais, os trabalhadores da Lisnave (antes de chegar o período crítico) estavam muito melhor que a generalidade dos metalomecânicos.

Vem a propósito referir o papel decisivo do sr. Vicente Merendas (um dos mais prestigiados chefes da Comissão de Trabalhadores), na adesão dos sindicatos da CGTP ao Contrato Social para a Recuperação da Empresa, poucos dias antes - início de 1986 - assinado pelos sindicatos afetos à UGT. Este trabalhador – serralheiro de profissão - foi deputado à Assembleia da República na VIII e na IX legislaturas.

X O dr. Viegas Dias - Pareceu-nos muito mais lógica a nossa nomeação, em 1985, como administrador-delegado adjunto (sendo administrador-delegado o dr. José Viegas Dias), representando o capital da Soptonata, que tinha sido nacionalizada. Embora apresentando livremente as nossas opiniões, nunca tivemos ocasião para discordar seriamente do Administrador-Delegado; com o que, aliás, nada ganharíamos, dada a posição minoritária. A relação que desde o princípio mantivemos com o dr. Viegas Dias foi sempre amistosa, contrariando alguns prognósticos.

Mérito dele, que aliás merece um comentário um pouco mais extenso. Excelente administrador, com provas já dadas no grupo CUF, tinha um estilo peculiar de gestão: trabalhava sem papeis na secretária, gerindo a empresa sobretudo através do notável e corajoso *poker* de diretores: Eduardo Carichas (Produção), Frederico Spranger (Comercial), José Manuel Santana (Comercial), Rui Nápoles (Pessoal) e Weber Ramos (Finanças). E mais de uma vez me explicou que gerir, era isso mesmo: fazer o trabalho por intermédio dos outros.

Ótima pessoa, sempre procurou evitar despedimentos (o que nem sempre foi possível, claro), com recurso à expansão das empresas.

XI Situação conducente ao Contrato Social (1986) - Na reunião do Conselho de Administração de 22 de novembro de 1985, na presença dos sócios estrangeiros, e em fase adiantada da negociação do Contrato Social que seria assinado a 15 de janeiro de 1986, apresentámos um memorando, Relançamento da Lisnave, do qual e contra os nossos maus hábitos, guardámos uma cópia. Respigámos alguns pontos e/ou tiramos algumas conclusões:

- A previsão de vendas para 1985, a preços constantes, era pouco mais de 20% das vendas em 1981
- Previa-se para o fim do ano uma situação líquida negativa da ordem dos 6 milhões de contos
- Os salários em atraso eram da ordem dos 14 meses para os quadros e 11 meses para o restante pessoal
- Empréstimos bancários avalizados pelo Governo tinham permitido
 - Remir os acordos de 2287 pensionistas

- Reduzir o pessoal ativo de 1990 trabalhadores, dos quais 1841 foram voluntários e 149 despedidos
- Rendia-se homenagem à população da Lisnave, considerando “que largas semanas e até meses se passaram sem pagamento de salários ou com pagamentos irrisórios”
- Homenagem se rendia também à “grande inteligência, prudência e determinação do Administrador – Delegado a quem, mais do que a ninguém, se deve a sobrevivência da empresa no último ano”
- Estabelecia-se um programa de ação para os 6 meses seguintes, visto que por decisão governamental a Lisnave teria de demonstrar a sua viabilidade económica até abril de 1986

Tínhamos feito uma estimativa, com razoável detalhe, da produtividade da empresa em relação a uma congénere alemã que visitáramos, o que nos permitiu afirmar:

“A produtividade da Lisnave é muito baixa, nada fazendo crer que seja superior à da restante indústria naval (ao contrário do que sucedeu no passado), portanto talvez 1/4 a 1/5 da Europa do Norte, se considerada em termos globais.”

Entre os 8 pontos do Programa de Ação estava a duplicação da produtividade industrial global (sem dizer em quanto tempo).

Note-se que a Lisnave continuava com muito ou muitíssimo pessoal a mais, em relação ao trabalho que era possível angariar. E existia uma agitação laboral larvar. Corrigidos estes fatores, não seria muito difícil chegar à duplicação da produtividade industrial. Foram elencadas várias medidas.

XII A ganância da Banca - Tinha sido estabelecido um acordo com a Banca (nacionalizada), em que esta emprestava, em antecipação, a verba estimada para os trabalhos a efetuar, mediante a emissão de uma fatura proforma, avalizada pelo representante do Estado na Administração. A Banca seria paga quando o cliente depositasse o dinheiro na conta da Lisnave.

Era um negócio pelo qual a Banca se mostrava ávida, porque tinha falta de divisas e cobrava bons juros (à taxa máxima e “à cabeça”, chegando deste modo a arrecadar cerca de 32% da faturação!). Simplesmente o banco que concedia o crédito e o banco através do qual era feito o pagamento, em conta da Lisnave, não era, em geral (sempre?) o mesmo.

Uma vez em conta da Lisnave, o dinheiro era imediatamente absorvido para satisfazer outras necessidades, dadas as carências financeiras. Tínhamos pessoalmente uma intervenção no processo, como representante do Estado na Administração, que era atestar a razoabilidade das faturas proforma, uma vez que eram estimativas, por serem emitidas quando os navios iam ainda iniciar os trabalhos. Naturalmente que só podíamos ter uma ideia de larga aproximação dos trabalhos, depois de conversar com os orçamentistas. Mas desde o início considerámos que confiar inteiramente nos serviços da empresa, seria a única solução viável. Assim fizemos, e a única coisa que nos surpreendeu foi o rigor com que as estimativas iniciais eram feitas.

Não tínhamos ligação direta com a parte financeira da empresa, de modo que não sabíamos se os armadores pagavam e quando pagavam. Mas a certa altura, não recordamos como, descobrimos que eles pagavam, mas não havia pressa na informação à Banca. Dada a nossa intervenção no processo, tivemos de fazer o aviso, o que causou alarme. Já muitos milhões de dólares tinham assim circulado, mas tal foi tratado no futuro acordo, como empréstimo da Banca à Lisnave. E todos ficaram felizes.

XIII Reserva de reavaliação livre - Era feita anualmente uma cuidadosa reavaliação dos ativos, levando em conta a inflação e a depreciação legal de instalações e equipamentos. Tal poderia dar lugar a uma rubrica nas contas, “reserva livre de reavaliação”, que tiraria a empresa da falência técnica. Simplesmente, a inclusão destas reavaliações na contabilidade oficial era sujeita a uma autorização legal, obrigatória para todas as empresas, que durante anos sucessivos não teve lugar. Assim, optou-se por uma operação cosmética, incluindo nas contas publicadas (sem efeitos legais, claro) o mesmo valor, mas intitulado “reserva de reavaliação livre”! Desconhecemos a razão pela qual a reavaliação legal era sucessivamente diferida, mas suspeitamos que tal entroncava na dificuldade de economistas e contabilistas lidarem com a galopante inflação. Com raras, mas honrosas exceções, à cabeça das quais colocamos o Dr. Miguel Cadilhe.

Note-se que, em princípio, o artifício da Lisnave era tecnicamente correto, porque a reavaliação devia refletir o potencial da empresa para produzir riqueza.

XIV Intervenção em estaleiros nacionais - Estamos aqui a omitir a Setenave e os Estaleiros Navais de Viana do Castelo (ENVC), por se tratar de intervenções em território nacional. À Setenave já atrás nos referimos.

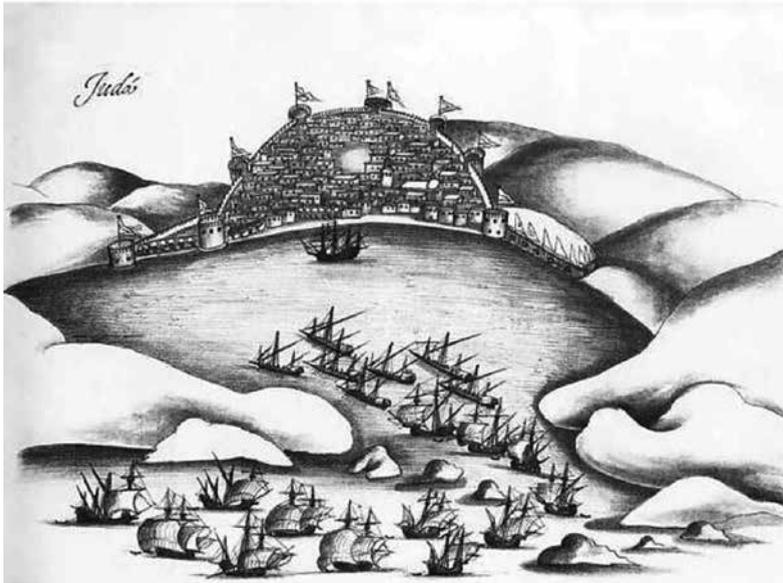
Quanto aos ENVC, a intervenção levou à ampliação da empresa, designadamente com a criação de uma bacia de aprestamento, criação de novas oficinas algum reequipamento das restantes. Foi iniciada a alteração de métodos de trabalho, mas a nacionalização da empresa após a revolução de 25 de Abril não permitiu que a obra fosse completada. Numa situação paralela à da Setenave, quando da revolução, o estaleiro estava a iniciar a importante construção de dois navios químicos, contratados em escudos (imposição governamental). Com a inflação dos primeiros anos da revolução, o prejuízo foi muito grande e conduziria à falência da empresa caso não tivesse sido nacionalizada; também aqui o paralelo com a Setenave é claro.

Por causas de certo modo semelhantes, foi um período de falências dos estaleiros navais europeus, e para as prevenir ou conter, vários países optaram pela nacionalização da atividade (em geral só revertida, depois das reduções de pessoal, bastantes anos depois).

XV É a geografia - Tal como nas Descobertas, a Lisnave foi-se envolvendo em empreendimentos na costa africana ocidental e oriental, no Mar Árabe e Golfo Pérsico, e até em Goa.

Até podemos levar um pouco mais longe a analogia, e encontrar uma semelhança entre o fecho do canal do Suez acima relatado e a progressão dos turcos na Anatólia até à conquista de Constantinopla em 1453 que, dificultando o comércio com o Oriente através do Mediterrâneo, constituiu um estímulo para a navegação portuguesa rodeando a África.

XVI Ataque a Jidá (1517) - Não resistimos a apresentar uma curiosa imagem, publicada em *The Ottoman Age of Exploration* de Giancarlo Casale (2010) [9].



Da ref. [9] - *A contemporary view of Jiddah, the principal maritime entry point for the holy cities of Mecca and Medina during the Portuguese attack of 1517.*
 Source: Gaspar Correia, “Lendas da Índia”

Fig. 14 - Portuguese attack on Jiddah, 1517

A navegação à vela no Mar Vermelho era muito difícil por causas naturais (ver Malhão Pereira – *The Mighty Red Sea*, 2001) dificuldades a que se somava, nas incursões portuguesas, o antagonismo das frotas árabe e otomana. Mas a vontade de chegar a Meca devia ser muito forte.

O contacto no século XX foi bem mais pacífico!

XVII As dificuldades com o recrutamento do pessoal

Do Relatório e Contas de 2005 – o Programa de Formação,

“avaliado em 5,9 milhões de Euros, vai envolver 46 Formandos, um conjunto de 22 Ações de Formação, que variam entre as 1700 e as 2400 horas de formação multidisciplinar, e vai permitir à LISNAVE “criar” o novo Trabalhador da Indústria Naval, que, sendo detentor de uma conveniente formação escolar de base, vai obter um ecletismo e atitude profissional, proporcionados pela formação multifacetada, que lhes vai ser ministrada e, por outro lado uma flexibilidade operacional resultante da filosofia do Acordo de Empresa ou de solução regulamentar equivalente, considerados indispensáveis para este setor de atividade”

Um arremedo desta solução (menos elaborada), então apelidada “polivalência”, fora tentada nos anos 70, mas a forte oposição dos sindicatos fê-la gorar.

É curioso que uma versão mais sofisticada tem vindo a ganhar forma com os “polímatas”, capazes de atingir a excelência em duas ou mais áreas de conhecimento, o que lhes permitiria rápida adaptação a inovações.

Mas esta questão tem outro aspeto, além do técnico que lhe acarreta particular dificuldade de solução: na indústria naval, o trabalho na obra é particularmente duro. O recrutamento e conservação dos trabalhadores era fácil, quando a miséria e a falta de apoios no campo e mesmo nas cidades não ofereciam alternativas – e a Lisnave nos seus tempos áureos, pagava bastante acima dos mínimos dos contratos coletivos de trabalho (diríamos que cerca de 30%).

A qualificação oferecida pela formação da Lisnave era e é uma mais valia no mercado de trabalho. Por consequência, reter os novos “trabalhadores da indústria naval”, requer um conjunto de incentivos de difícil equilíbrio com a necessidade de manter a competitividade da empresa.

XVIII O licenciamento ambiental – A Lisnave é obrigada ao licenciamento ambiental - Prevenção e Controlo Integrado da Poluição, *Integrated Pollution Prevention Control IPPC*, apenas por causa da massa de compostos orgânicos voláteis (COV) libertados pela aplicação das tintas, o que não se aparenta particularmente perigoso, por essa aplicação ser essencialmente ao ar livre. Seja como for, a mitigação do problema está nas mãos dos fabricantes de tintas, e a Lisnave apenas poderá aconselhar os armadores na escolha das mais adequadas sob este ponto de vista.

O problema dos resíduos sólidos e líquidos, incluindo os resultantes das decapagens de cascos e porões, resolvem-se com a aplicação de boas práticas ambientais, e conduzindo o esgoto das docas para a ETARI (estação de tratamento de águas residuais industriais).

A questão do ruído, sobretudo no trabalho noturno, era importante na Margueira, onde obrigava inclusivamente à interrupção da laboração, mas mais ou menos pacífico na Mitrena. O problema maior era e é o da granalha de decapagem, cujas poeiras são facilmente dissemináveis pelo vento, caindo, em condições para tal favoráveis, no rio Sado. Não nos vamos deter nos exageros ou mesmo disparates em que têm colaborado mesmo autoridades ambientais; apenas lembramos que os metais pesados não se dissolvem na água.

Mas é fora de dúvida que a decapagem com a granalha resultante da mineração do cobre, embora seja muito boa em termos de produtividade da sua aplicação, constitui um considerável engulho na sua utilização tanto não só em tanques, como sobretudo ao ar livre. Várias tentativas mais ou menos engenhosas para evitar a disseminação das poeiras têm-se revelado pouco eficazes, sobretudo devido às dimensões dos navios que carenam na Lisnave.

Tentativas sérias têm sido feitas na empresa para a utilização da decapagem por jato de água, mas a compreensível ênfase na produtividade tem impedido o alargamento da sua aplicação para além de zonas onde a aplicação da granalha é particularmente nociva (como seja nos conveses exteriores). Pode, no entanto, estar-se no limiar da mudança.

XIX Evolução tecnológica - Influenciados pela nossa formação e experiência, não podemos deixar de pensar que a Lisnave poderia criar condições para se poder dedicar a trabalhos envolvendo maior complexidade, por exemplo em termos mecânicos e estruturais; embora experiências dos anos 90 tenham sido mal sucedidas e aconselhem, portanto, estudos e precauções. Trabalhos noutras áreas, embora mais difíceis, não deveriam ser excluídos e poderiam ser executados em colaboração com parceiros da indústria marítima.

A reparação naval não deve estar limitada à manutenção, reparação e inspeções. Aumentar o ciclo de vida do navio por meio de *upgrades*, alterações e conversões pode até ser um importante contributo para a desejável economia circular. Mas para qualquer destas ativida-

des é necessário o reforço do Gabinete de Estudos, mesmo subempregando as partes mais volumosas do trabalho; não será precisa muita gente.

Por outro lado, a reparação naval poderá estar no limiar de progressos importantes, sendo inevitável a inovação e a digitalização. Estão a ser exploradas muitas tecnologias novas, como sejam:

- Decapagem a laser – Tem sido utilizada em aviões, mas está certamente para breve a sua utilização em navios. Uma das vantagens é que a decapagem a laser é uma ferramenta muito mais precisa quanto à profundidade da sua atuação. Dentro da tecnologia existente, prevê-se que um Panamax poderá ser decapado numa semana, utilizando 3 a 4 unidades de decapagem;
- Robótica – Continua a ser desenvolvida principalmente para as construções, mas estão contempladas operações de grande interesse para a reparação, como soldadura (bem conhecida), decapagens e pintura;
- Impressão 3D – As aplicações são muito numerosas, mas aqui interessa-nos a possibilidade de fabrico de peças, que levou já à instalação de impressoras em unidades da U.S. Navy e à radical alteração da política de sobresselentes de construtores de camiões; poderia ser um fator de atração importante para os armadores, possuir capacidade de fabrico de peças de substituição.

É muito provável que estes desenvolvimentos técnicos sejam primeiro experimentados na reparação de navios militares. A indústria de reparação de navios comerciais é avessa ao risco de experimentar novas tecnologias.

De qualquer modo, e como é afirmado em [7], *these trends clearly suggest that the future of shipyards will be smart and digital*. Certamente começando pela construção, mas estendendo-se à reparação.

O novo Trabalhador da Indústria Naval será bastante diferente do atual.

SESSÃO SOLENE
ENTREGA DO PRÉMIO
ALMIRANTE SARMENTO RODRIGUES /2017

Palavras do Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 27 de fevereiro

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

É com gosto que o recebemos nesta ocasião, véspera de deixar o comando da Marinha, mas em que fez questão de estar presente na Academia de Marinha para presidir a esta sessão em que vai ser atribuído o prémio Almirante Sarmiento Rodrigues, referente ao ano 2017. A presença do Chefe do Estado- Maior da Armada dá a devida solenidade a esta sessão, na continuidade de uma já longa tradição, assim honrando o fundador desta Academia, exímio marinheiro, administrador, político, diplomata e, acima de tudo, um visionário.

Saúdo pois V. EXA., aproveitando a oportunidade para, em nome da Academia de Marinha, lhe desejar bons ventos para os próximos anos em que irá desempenhar as altíssimas funções de Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas.

No entanto, sabemos que os bons ventos, embora necessários, não serão suficientes, pois irá navegar em águas restritas em que não faltarão escolhos, naturais ou provocados. Mas também estamos certos que, com as capacidades de que já mostrou ser possuidor no comando da Marinha, não só a irá de novo prestigiar, como saberá voltar a trazer à instituição militar como um todo, o respeito, a dignidade e o prestígio de que está tão carecida, para bem de Portugal.

Saúdo muito particularmente a Sr. Almirante Junqueiro Sarmiento que, em representação da família do Almirante Sarmiento Rodrigues, aceitou estar presente e integrar a mesa de honra. A presença nesta sala de sua irmã, Sr.^a Dona Ana Maria Cavaleiro de Ferreira, bem como de outros vossos familiares, só contribui para dar mais expressão e sentido a esta cerimónia.

Senhor Professor Adriano Moreira, Senhores ex-presidentes e membros honorários desta Academia, Senhor Presidente da Academia das Ciências de Lisboa, Senhores Académicos, Senhores convidados, minhas Senhoras e meus Senhores.

O prémio Almirante Sarmiento Rodrigues é atribuído de dois em dois anos, nos anos ímpares, estando actualmente regulado pela Portaria 25/2001 de 12 de Janeiro, embora tenha sido instituído em 1985. É um prémio de âmbito internacional, destinando - se a impulsionar e a dinamizar a pesquisa, a investigação científica e o estudo

da história das actividades marítimas dos Portugueses, honrando assim a memória do seu patrono, primeiro presidente desta Academia e fundador do Centro de Estudos de História Marítima em 1969, que esteve na sua génese.

O prémio (já na sua 16ª edição), é constituído por um diploma e por uma quantia pecuniária de valor fixado por despacho do Chefe de Estado-Maior da Armada. Para apreciação e classificação dos trabalhos é constituído um júri com a seguinte composição:

Presidente – Presidente da Academia de Marinha. Vogais – Vice -presidentes da Academia de Marinha. Representantes da Academia de Ciências de Lisboa e da Academia Portuguesa da História. Dois membros efectivos da Academia de Marinha. Secretário - Geral da Academia de Marinha, que desempenha as funções de secretário do júri. Aproveito a oportunidade para agradecer aos representantes da Academia das Ciências de Lisboa e da Academia Portuguesa da História que em 2017 integraram o Júri, os Senhores Professores Dias Farinha e Armando Martins, respectivamente, pelo trabalho realizado e pelo apoio dado à Academia de Marinha.

A este prémio concorreram onze trabalhos de grande qualidade. As atas da reunião do Júri assim o atestam. Mas foi decidido atribuir o prémio ao trabalho intitulado:

“ROTEIROS E ROTAS PORTUGUESAS DO ORIENTE NOS SÉCULOS XVI E XVII” de Luís Jorge Rodrigues Semedo de Matos

Decidiu ainda o júri atribuir uma menção honrosa ao trabalho:

“JORNAL DA MARINHA: Chefias, mudanças, permanências e desempenhos nos últimos 180 anos“ de João Moreira Freire

Estão pois todos os autores de parabéns. Mas voltemos ao trabalho premiado. Não se trata de um trabalho escrito especificamente para concorrer a este prémio, nem o regulamento assim o obriga. Corresponde, outrossim, à tese de doutoramento, com o mesmo título, especialmente elaborada para a obtenção do grau de Doutor em História, especialidade – História dos Descobrimentos e da Expansão, pela Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa. Cumpre acrescentar, e com gosto o faço, que o orientador da tese foi um nosso académico – o Professor Francisco Contente Domingues. Sobre o tema nada direi já que passou a ser prática desta Academia ser o premiado o orador desta sessão solene, que assim terá ocasião de expor o seu pensamento e de nos apresentar os aspectos principais do seu trabalho, o que certamente fará muito melhor do que eu.

Não posso é deixar, no entanto, de aqui reproduzir as partes que considere mais significativas do longo texto produzido pelo júri, justificativo da atribuição do prémio a este trabalho, texto esse assinado pelos relatores, Professores Teodoro de Matos e Armando Rodrigues, o qual é bem claro quanto à qualidade, ao rigor e à importância da obra produzida:

No seu trabalho o autor parte de uma minuciosa análise técnica de textos e mapas a fim de elaborar um texto de história da náutica portuguesa e, mais vastamente, um capítulo de história de Portugal. Obra de um marinheiro culto e sabedor, é um estudo seguro de história da náutica e da roteirística portuguesas, de parâmetros bem definidos,

em linguagem técnica, científica e histórica de rigor. Está redigido numa prosa seca e até mesmo austera, substantiva, sem divagações, limitando-se ao essencial mas, fazendo-o em profundidade.

O texto é claro e preciso, de boa argumentação, terminando as várias alíneas com pequenas sínteses críticas que lembram ao leitor, em metodologia didáctica quantum satis, o essencial a reter do que acaba de ler para poder avançar e ser seguido na sua exposição.

É obra assente em fontes - textos manuscritos ou impressos e fontes cartográficas - que o autor, criteriosamente, seleccionou, comparou e confrontou e a partir das quais estabeleceu o seu questionário e construiu a sua problemática, em função de uma tese final: da 'análise do roteiro ao seu conhecimento e compreensão, para desvendar mentalidade e cultura do homem do mar, nas circunstâncias próprias da navegação' (p.229).

O trabalho que nos é apresentado é inovador, na medida em que dá a conhecer e estuda, transformando em conhecimentos novos neste domínio, textos portugueses até agora inéditos: parte do Livro de Marinharia de André Pires; o Livro de Marinharia, da Real Academia de la História de Madrid e parte do códice Castelo Melhor (séc. XVII), colecção privada portuguesa, que inclui uma vasta compilação de roteiros e textos náuticos que fazem avançar o que até agora se sabia da história da Marinha em Portugal. O autor não os estuda apenas mas, edita-os, com breves introduções e segundo as normas de transcrição em vigor, em cuidado apêndice final.

O aspecto inovador, porém, não se esgota aqui. De forma clara e precisa o autor inova ainda ao identificar ilhas e locais outrora desconhecidos e ao provar que os roteiros dos mares orientais do Pacífico (Malaca, China, Japão) que estuda eram de qualidade diferente dos que foram feitos para o Atlântico e mesmo para o Índico ocidental. Naqueles, os pilotos portugueses, 'iluminados pela candeia dos pilotos locais' (javaneses, malaios, bornéus, luções, léquios ou chineses) aprenderam, descobriram e registaram coisas novas. Tudo isso, explica, também como consequência da nova lógica de implantação seguida nestas regiões, a da infiltração e não a expansionista (linguagem sua), aplicada em outras paragens.

O autor não se esquece de contextos e conjunturas em que se situa, pratica história comparada e comparativa, mostrando como resulta em processo cumulativo o contacto, choque ou aceitação de culturas em presença.

Progredindo no estudo do espaço e do tempo, analisando características do meio como chave de compreensão dos factos (meteorologia, monções, tufões, ventos, correntes), a atenção de quem lê é despertada para a necessidade de rigor nos conceitos, em expressões que o comum dos leitores utiliza sem lhe medir a densidade semântica; ou noutros, de linguagem mais técnica: «extremo-oriente», «mares de arquipélago», «percurso do olho do tufão», «correr em árvore seca». Neste caso somos conduzidos através de um bem organizado, mas contido glossário para a especificidade de termos e vocábulos: brisa, vento largo, viração, veniaga, samatra, luções, etc., que vem enriquecer o conhecido Glossário do visconde de Lagoa.

O leitor é ainda auxiliado com suficientes e ponderadas notas de carácter explicativo de conhecimentos que se limitam ao essencial e que, na circunstância, sem alardear erudição nem cortar a leitura, importa ter presentes.

De excelente apresentação global, deve ainda destacar-se a bibliografia seleccionada e efectivamente utilizada; suficientemente variada (nacional e estrangeira), citada nas línguas originais das obras em causa e muito actualizada.

O autor conclui o seu trabalho dizendo que, longe de ter esgotado o assunto, ficam em abertos muitos outros campos a estudar, como a comparação de roteiros de outras áreas geográficas que ajudem a prosseguir a História da Náutica Portuguesa. E apela ao trabalho multidisciplinar. Este seu desideratum final colhe bem com o n.º 1 do Regulamento do Prémio Almirante Sarmento Rodrigues, quando diz que este se destina a «impulsionar e dinamizar a pesquisa, a investigação científica e o estudo da história das actividades marítimas dos Portugueses.

A terminar apresento apenas uma curta nota curricular do premiado, evitando assim que seja o próprio a ter que o fazer. O Senhor Comandante Semedo de Matos é Oficial de Marinha, da classe de fuzileiros, com o posto de Capitão-de-fragata, sendo professor efectivo da Escola Naval, desde 1996.

Licenciado em História, Mestre em História dos Descobrimentos Portugueses e Doutorado em História dos Descobrimentos e da Expansão pela Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.

É membro emérito da Academia de Marinha, membro da Comissão Internacional de História da Náutica (foi Secretário Geral entre 2000 e 2006), do Conselho Científico da Comissão Portuguesa de História Militar e de diversas outras instituições relacionadas com o estudo e investigação no âmbito da História Marítima, História da Náutica, História Militar e História da Ciência. Destaca-se, sobretudo, a sua participação na Comissão Científica para a publicação das Obras Completas de Pedro Nunes, constituída com a coordenação da Academia das Ciências de Lisboa.

Na Escola Naval é docente de História Marítima, História da Náutica e Metodologia da Investigação Científica. É ainda o director- adjunto do mestrado em História Marítima (a funcionar em Associação com a Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa) e coordenador da linha de investigação de História, do Centro de Investigação Naval (CINAV).

Enquanto historiador especializado tem participado em numerosos *fora* científicos, nacionais e internacionais, relacionados com os temas centrais dos seus estudos, tendo publicado algumas dezenas de trabalhos em publicações científicas da área da História.

Uma vez mais, a Academia de Marinha felicita convictamente os autores galardoados e regozija-se com a qualidade dos trabalhos premiados e também com o número de obras concorrentes, geralmente de muito elevado mérito. A terminar, renovo os meus agradecimentos ao Senhor Almirante Chefe de Estado -Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional e a todos, Senhoras e Senhores Académicos e Convidados que nos quiseram honrar com a vossa presença.

ENTREGA DO PRÉMIO
ALMIRANTE SARMENTO RODRIGUES /2017

APRESENTAÇÃO DA OBRA PREMIADA
ROTEIROS E ROTAS PORTUGUESAS DO ORIENTE
NOS SÉCULOS XVI E XVII

Comunicação apresentada pelo académico
Jorge Semedo de Matos, em 27 de fevereiro

Ex.mo Sr. Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada
Ex-mo Sr Presidente da Academia de Marinha
Ex.mos familiares do Sr. Almirante Sarmiento Rodrigues
Caríssimos confrades
Minhas Senhoras e meus senhores

A atribuição do prémio Almirante Sarmiento Rodrigues, com que a Academia de Marinha acaba de distinguir o meu trabalho, constitui para a mim a mais elevada honra a que podia aspirar enquanto historiador, e, sobretudo, enquanto historiador dedicado à História Marítima e à História da Náutica.

Foi um percurso lateral ao que foi o projecto central da minha vida, alterada pelas vicissitudes do destino, mas que me encaminhou para a licenciatura em História, para o Mestrado e, finalmente, para o Doutoramento em História da Expansão, cuja tese submeti a concurso e que o digníssimo júri entendeu distinguir com o galardão máximo desta Academia.

Trata-se de um trabalho de História da Náutica portuguesa, com o título *Roteiros e rotas portuguesas do Oriente, nos séculos XVI e XVII*, que apresentei na Universidade de Lisboa. Compreenderão certamente a forma como esta distinção me deixa sensibilizado, e a supina honra que entendo ser esta concessão, pela entidade que entendo ser o templo nacional da História Marítima, e, sobretudo, da sua componente da História Náutica.

Entenderão que este trabalho representa um percurso de estudo, no âmbito da História, vivido em grande parte no convívio desta academia, de uma forma geral e de alguns dos seus membros – meus confrades – de forma particular. A todos dirijo os meus agradecimentos, com a noção muito clara de que o valor de qualquer trabalho científico é um produto deste percurso vivido em conjunto na discussão, no debate, na troca de experiências, nas sugestões, etc.. Muito Obrigado a todos.

Mas merecem uma especial referência e agradecimento, aqueles que estiveram mais perto de mim, companheiros de projectos comuns, na Faculdade, na Escola Naval e em

muitos outros fóruns da História da Náutica. Refiro-me especialmente ao meu companheiro e camarada Costa Canas e, naturalmente, ao nosso confrade Professor Contente Domingues (que não pode estar presente às terças-feiras), que me acompanha há muitos anos e foi o orientador científico da minha tese de doutoramento.

E é dela que gostaria de vos falar um pouco, uma vez que foi ela que mereceu esta distinção.

Roteiros e rotas portuguesas do Oriente, nos séculos XVI e XVII é um projecto que nasceu há muitos anos atrás, quando ainda frequentava o mestrado em História dos Descobrimentos e apresentei em Medina del Campo uma comunicação sobre a viagem de António de Abreu, a Banda, em 1511-12, e a rota de Malaca às Molucas, pela via do sul.

Dei-me conta nessa altura da riqueza informativa dos roteiros portugueses do Extremo Oriente, com indicações preciosas sobre uma forma de navegação um pouco diferente daquela que conhecíamos no Atlântico e no Índico Ocidental, bem como de um conceito de “descobrimento” que nada tinha a ver com o sentido vulgar da expressão, na linguagem histórica.

Numa primeira análise, a viagem de António de Abreu, desenha uma rota por entre estreitos e caminhos intrincados, com correntes perigosas e com fundos baixos e pouco claros. Fazia-se às apalpadelas, quase sempre com pano reduzido, prumo na mão, vigia permanente na gávea ou mesmo na proa, muito atento às cores da água, à espuma, à natureza do fundo, etc.

Imaginei o que seria a preocupação de um piloto, com a responsabilidade de conduzir um navio em segurança, naquelas paragens, e ficou-me a imagem de um homem que tem na cabeça um emaranhado de fundos, que vai tacteando com o prumo. São sete braças, são 12 braças, é lodo mole, são conchas, é areia branca, é areia preta, etc. Navegava-se de dia, fundeava-se de noite e as viagens faziam-se a um ritmo lentíssimo, normalmente acompanhadas de tratos de comércio, com produtos que, sucessivamente, se vendiam e compravam.

Raramente se encontram referências de latitudes, de derrotas de muitos dias, sempre ao mesmo rumo, ou de outras referências a que nos tinham habituado os documentos sobre o Atlântico.

Depois de Medina del Campo, decidi dar continuidade ao estudo que me fascinara, que culminou com este trabalho de doutoramento, e que continuará – assim o espero – num projecto de pós-doc que está a decorrer. O seu objectivo será, como foi para o Extremo Oriente, a leitura dos roteiros e a interpretação das rotas, tentando sentir o mar no discurso do piloto, e compreendendo-o no processo histórico, humano, político e económico da época em que tudo aconteceu. Afinal de contas, os roteiros e as navegações dos séculos XVI e XVII foram feitos por seres humanos; e a sua compreensão plena passa pela compreensão do que foram esses seres humanos.

Relembro que esta aventura oriental começara no dia 10 de Agosto do ano de 1511 – dia de S. Lourenço – quando Afonso de Albuquerque consolidava a conquista de

Malaca e tomava conta da cidade que era a porta de ligação entre o Índico Ocidental e o Extremo Oriente. Abriam-se assim aos portugueses as vias de comunicação do comércio mais oriental, de que ouviam falar desde o princípio do século, e que D. Manuel quis tomar conta, a partir de 1506.

Tratava-se de um espaço novo e desconhecido cujas vias marítimas teriam de ser exploradas. E, logo nesse mesmo ano de 1511, foram enviados emissários a diversos reinos vizinhos, no sentido de estabelecer os contactos necessários para que a cidade agora portuguesa continuasse a desempenhar o papel de charneira entre o Ocidente e o Oriente.

Pretendia Albuquerque apoderar-se, ou tomar posição, no sistema mercantil complexo e riquíssimo, onde circulavam mercadorias que vinham da China ou do Japão até à Europa, passando pela Índia, pelo Médio Oriente ou por Lisboa e, obrigatoriamente por Malaca, que ligava os dois mundos.

No final do ano de 1511 – como disse – foi enviada uma primeira grande expedição às chamadas Ilhas das Especiarias, ou ao arquipélago de Banda, que constituía um outro centro de comércio entre o Arquipélago Indonésio e as Molucas, onde se adquiria o Cravo, a noz e o macis. Seguiu com pilotos locais, mas acompanhados de especialistas portugueses – um deles jovem mancebo, de muito bom saber, que sabe fazer padrões (Francisco Rodrigues) – com o intuito de se apoderar também do conhecimento náutico indispensável ao domínio do espaço marítimo a leste de Malaca. Assim se tinha procedido no Oceano Índico, apressando o que no Atlântico demorara um século a vencer: navegar com os pilotos locais e aprender os caminhos do mar.

O Extremo Oriente, contudo, viria a ser muito mais rebelde a este controlo político dos caminhos do mar, do que fora o Atlântico ou mesmo o Índico Ocidental, cujos roteiros foram sendo elaborados, recolhidos e guardados na Casa da Índia, podendo ser transcritos e usados por várias gerações de pilotos. No Extremo Oriente esses roteiros foram menos conhecidos e raramente chegaram ao controlo de Goa ou de Lisboa.

No que aos estudos de História diz respeito, é sabido que a Náutica não tem a popularidade de outras temáticas. Mas, mesmo dentro da História da Náutica, os roteiros ficaram sempre num lugar subalterno, talvez devido à aparente secura do discursos escrito e à maior dificuldade da sua compreensão. E aqueles que se aventuraram por estas paragens, de uma forma geral, dedicaram-se à Carreira da Índia e ao espaço Atlântico, deixando de fora esse Extremo Oriente, onde, afinal, os portugueses estiveram e navegaram até ao final do século XX.

Talvez que essa fosse outra das razões porque me atraiu este projecto, procurando trazer ao conhecimento algo até agora quase desconhecido, como o são as rotas marítimas além Malaca e os roteiros elaborados pelos pilotos portugueses para nelas se navegar, nos séculos XVI e XVII.

Ler e transcrever alguns dos roteiros, até agora manuscritos e desconhecidos, interpretá-los sob o ponto de vista náutico, procurando compreender como eram conduzidos

os navios ao longo dessas vias marítimas do passado, foi a tarefa que me propus fazer. Dar a conhecer as vias da navegação oriental, assentes num conhecimento que tinha uma origem nos pilotos locais, mas que foi apreendido e adaptado ao saber náutico europeu, podendo ser descrito e compreendido por esses técnicos ocidentais da navegação, com a sua própria linguagem conceptual.

Nesse sentido o trabalho foi elaborado em quatro capítulos fundamentais, seguidos de um apêndice documental vasto, com transcrições de roteiros que permanecia manuscritos.

São esses capítulos:

1. Espaço físico e social das viagens portuguesas no Extremo Oriente;

A que se seguem três capítulos, correspondentes a três áreas específicas em que entendi dividir o espaço marítimo oriental:

2. Nos mares do Arquipélago

3. O Mar da China

4. Entre a China e o Japão

E, finalmente, um apêndice documental, de que falarei adiante.

Começando então pelo primeiro capítulo – O espaço físico e social das viagens portuguesas no Extremo Oriente – entendi dividi-lo em subcapítulos. O primeiro deles diz respeito à própria conquista de Malaca, seguindo-se outro onde se explica a dinâmica da cidade cosmopolita, charneira do comércio entre a parte oriental e ocidental do Índico. Pareceu-me essencial esta explicação, porque ela clarifica o papel da China neste mundo oriental; aspecto que me parece fundamental para a compreensão da forma como foram crescendo as rotas, o carácter que tinham e a dificuldade de controlo das mesmas, por parte da coroa.

Finalmente, era necessário que se percebessem as condições climáticas do Índico oriental e do Mar da China. Especialmente a dinâmica das monções e o problema dos tufões, que afectam consideravelmente toda a navegação naquela área. Especialmente a navegação à vela.

Não fechei este primeiro capítulo sem explicar a dinâmica global das rotas orientais, condicionadas por todas as questões presentes: as circunstâncias de Malaca e das suas comunidades, as condicionantes físicas e climáticas, o enquadramento político global, com o domínio chinês e o papel dos restantes povos.

Entrando, então, nas zonas geográficas, que já referi, e nas rotas portuguesas dominantes nesses espaços, comecei pela zona do chamado “Arquipélago” – a região sul, com o arquipélago indonésio, Macassar, Timor e Molucas.

O primeiro objectivo português foi alcançar as Molucas, por causa do comércio do cravo, e a viagem de António de Abreu, de 1511, assim o tentou. Por causa das monções, o regime deste comércio tinha uma espécie de entreposto em Banda, onde chegaram os

primeiros navios. Mais tarde a rota estendeu-se mesmo até Ternate, mas é curioso referir que nunca encontrei nenhum roteiro que descrevesse o caminho de Banda às Molucas.

[Explicar o caminho das Molucas]

A viagem de ida e volta, entre Malaca e Ternate demorava cerca de ano e meio, saindo os navios por alturas de Novembro ou Dezembro, com a monção de nordeste/noroeste. Tinham de esperar por Junho, para ir de Banda às Molucas, só podendo regressar a Banda em Janeiro e devendo esperar por Maio para seguir daí para Malaca.

Digamos que era uma empresa muito dispendiosa e difícil para a coroa – que queria apenas os navios carregados de cravo para trazer para Lisboa – mas altamente rentável para os comerciantes privados – portugueses e outros – que iam vendendo e comprando ao longo de todo o percurso.

Em 1526, contudo, foi ensaiada uma outra rota – do conhecimento dos pilotos locais há muitas décadas – que permitia fazer a viagem pelo norte de Bornéu até às Molucas, em cerca de dois meses.

[explicar o caminho]

A torna viagem fazia-se, habitualmente, pelo sul em cerca de 8 meses, mas é curioso que também nunca encontrei nenhum roteiro desta derrota¹.

Ainda neste capítulo foram abordadas outras rotas, usadas mais tarde num comércio que se revelou muito lucrativo e que teve muita importância na relação com a China, consumidora que era de vários dos produtos do Arquipélago. Refiro-me às vias directas vindas do norte até Java, para a compra da pimenta, e, mais tarde, a uma rota que vinha de Macau para o sul, passando por Macassar, e seguindo para Timor, para a compra de sândalo.

Foi ainda neste capítulo que foi tratada a questão complexa da travessia do Estreito de Singapura, com o primeiro canal utilizado pelos portugueses, que conduzia à Pedra Branca (topónimo português) antes de seguir para Bornéu ou para o norte; bem como um segundo canal, utilizado depois de 1585, quando Johor fechou o primeiro acesso.

O capítulo 3 aborda o Mar da China, propriamente dito, onde considerei todas as rotas que estão entre Malaca e Macau, mesmo tendo em conta que as relações com a China não foram estabelecidas com esse porto, que se tornou um território de administração portuguesa, e assim permaneceu até 1999.

Deve notar-se que não era conhecido nenhum roteiro em língua portuguesa que descrevesse o caminho de Malaca a Macau, anterior ao final do século XVI (*Livro de Marinharia de Gaspar Moreira*). Sabia-se da sua existência, porque Linschoten os tinha traduzido para holandês e francês, nos anos 90, mas nunca tínhamos visto nenhum.

¹ O Códice Castelo Melhor tem um título “roteiro de Maluco a Malaca, sem que tenha sido escrito qualquer texto. Talvez que ele existisse, sem que até hoje tenha sido encontrado.

[Explicação]

Curiosamente, o *Livro de Marinharia de André Pires*, datado de *ci.* de 1552, tem um roteiro de Malaca à China, que não foi publicado na edição de Luís Albuquerque, que considerou como mais relevante a parte náutica do texto e deixou este roteiro de fora.

Trata-se de um roteiro muitíssimo precoce, que nem sequer considera a aproximação a Macau – como acontece posteriormente com todos os outros – mas apenas ao rio da Veniaga (rio das pérolas).

Em complemento a este eixo fundamental, entre Malaca e Macau, foram abordadas varias outras rotas de que existem roteiros, quase todos eles na forma manuscrita no *Códice Castelo Melhor*, agora transcritos. São elas a rota até à Tailândia, a Tonkin a Turão e Champá, partindo de Macau; bem como as rotas de Manila, sejam elas a partir de Malaca, ou de Macau.

Finalmente, no capítulo 4, são abordadas as rotas entre a China e o Japão.

E começamos precisamente por aquelas que correram ao longo da costa chinesa, a norte de Macau, que sabemos terem tido uma importância crucial, na primeira fase do relacionamento entre portugueses e chineses. Sobretudo entre o final da década de 20, do século XVI, e antes de 1557, quando foi acordada a concessão de Macau.

[explicação]

Por último vêm então as rotas do Japão, com as condições em que foram encetadas. Os roteiros apontam para duas variantes, uma delas mais ocidental e outra mais oriental.

Fazendo uma síntese de todos os caminhos dos portugueses no Extremo Oriente, documentados com roteiros que até nós chegaram, temos o que entendi serem os eixos principais.

[explicação]

E outros eixos importantes, que se desenham a partir dos anteriores.

Complementa o trabalho, de apresentação destas rotas, na sua relação com os roteiros que as descrevem e das suas circunstâncias, um Apêndice Documental, onde se transcrevem vários documentos utilizados.

Destaco, em primeiro lugar, o roteiro de Malaca à China, que consta no *Livro de Marinharia de André Pires*, com a curiosidade de não conduzir a Macau, mas ao rio da Veniaga. Não tinha sido transcrito ou publicado até à data, nem me recordo de ser alguma vez referido.

O *Livro de Marinharia da Real Academia de la História*, datado de *ci.* 1573, de onde retirei um roteiro de Macau até Liampó e outro de Chinchéu para o Japão.

E, finalmente, aquilo que foi a maior fonte documental utilizada no trabalho, que constitui a colecção de roteiros do *Códice Castelo Melhor*. Tem cerca de 141 roteiros diversos e outros textos náuticos, dos quais transcrevi perto de uma centena, que dizem respeito a esta zona do Globo.

Não consta do trabalho apresentado – apesar de ter sido também uma importante fonte manuscrita – a colecção de roteiros da Casa do Cadaval, porque já tinha feito a transcrição dos textos que mais me interessavam, num trabalho anterior.

Antes ainda de encerrar esta apresentação sobre este trabalho, gostaria de partilhar algumas conclusões breves do que foi a leitura e análise de umas centenas de roteiros.

A primeira é a de que vale a pena ler e classificar os roteiros, porque eles são, a meu ver, a expressão mais próxima das preocupações e da maneira de pensar de alguém que tem a responsabilidade de conduzir um navio a bom porto. Nos textos, espelha-se esta preocupação na forma como descreve a rota, lembrando-se dos perigos e dos momentos que ali viveu o piloto, explicando os procedimentos e não se poupando a recomendações sobre a navegação: ao reduzir ou não reduzir o pano, fundear durante a noite, características dos fundos, das conhecenças, sejam elas de terra ou do próprio oceano (como algas, peixes, cor da água, paus a flutuar, espuma, etc.) e, naturalmente, aspectos meteorológicos relevantes.

Percebe-se claramente que, na impossibilidade de saber com exactidão a posição exacta do navio, a navegação é conduzida com um intuito claro de seguir o caminho e saber sempre onde estão os perigos para lhes dar o devido resguardo.

Mas houve uma questão que verdadeiramente me fascinou na leitura das fontes. Refiro-me à linguagem marinheira daqueles tempos. A riqueza metafórica das descrições, a revelar-nos algo sobre a natureza de quem escreveu, transmitindo-nos uma proximidade humana com esses pilotos.

Estes roteiros falam de fundos, sujos, sujões e limpos, claros ou escuros; de águas amassadas e arvoredos esfarrapados; ilhas escalvadas, com montanhas que parecem montes de trigo, selas, duas irmãs, capelos de frade, ou orelhas de lebre; descrevem promontórios altos que vêm beber ao mar.

Mostram-nos uma linguagem própria dessa gente do mar de outros tempos, uma linguagem simples que recorre ao seu próprio quotidiano e à sua vivência para descrever os acidentes geográficos das suas rotas, uma linguagem que talvez não esteja de todo desaparecida das nossas póvoas e comunidade piscatórias, ainda hoje. Uma linguagem que achei fascinante.

É seguro que vou continuar a ler roteiros com gosto.

ESPADAS, SABRES, ADAGAS E ESPADAS PROTOCOLARES DA MARINHA PORTUGUESA

Comunicação apresentada pelo académico
Paulo Judá Santos, em 6 de fevereiro

1. As espadas navais do Século XVIII, anteriores ao Plano de Uniformes de 1807 da Marinha Real Portuguesa

Várias condições ditam a história da produção e do uso de Espadas Militares pelos Oficiais da Armada Portuguesa, a partir de finais do Século XVIII, durante o Século XIX e nos nossos dias.

À Imagem das outras Marinhas influentes, nomeadamente a Inglesa, a Espanhola ou a Francesa, amplamente estudadas por especialistas como P. Tuite ou P.G.W Annis¹, as naus, fragatas, corvetas e brigues da Armada Real Portuguesa, dispunham a seu bordo, desde os finais do Século XVII de todo um leque de armas brancas², nomeadamente sabres, terçados (do tipo da espada de caça, com lamina curta) espadas, espadins e adagas, de menores dimensões, por serem mais funcionais em situações de combate a bordo.

Ao longo dos Séculos XVII e XVIII e até 1807, os Oficiais da Armada Real Portuguesa terão usado armas brancas de vários tipos a bordo das naus e navios da Armada ou nos seus Regimentos de Infantaria de Marinha, conforme evidenciam os exemplares de armas navais desse período que figuram em colecções particulares nacionais³. O uso e porte dessas armas brancas, nomeadamente espadas de lâmina curta, direita (eventualmente em terra) ou curva (eventualmente quando embarcados, para combate), não obedecia a disposições regulamentares específicas, tendo, contudo, correspondência com o armamento usado em terra, por militares ou até civis.

Eram, portanto, armas pessoais, propriedade de Oficiais de alta patente, nobres ou fidalgos ao serviço da Armada, adquiridas às expensas dos seus portadores, e ao seu critério. Assim, os Oficiais de Marinha, por tradição familiar e economia, conservavam com frequência lâminas antigas que tinham pertencido aos seus antepassados. As posses e os gostos de cada um acabavam por determinar, de facto, a origem e o custo do fabrico das

¹ Tuite, P: "British Naval Edged Weapons, an Overview", Article, ASOAC, Pdf. Format/Internet e Annis, P.G.W: "Naval Swords", StackPole Books, Cameron and Kelker Streets, Harrisburg, Pa., 1970.

² Machados, machadinhas, chuços, croques, piques, alabardas, etc.

³ Nomeadamente na colecção Rainer Daehnhardt, na colecção Eduardo Nobre e na colecção José António Faria e Silva.

suas armas. As espadas e sabres para uso naval podiam assim estar equipadas de lâminas de maior ou de menor qualidade, empunhaduras de marfim, de prata, de latão ou de madeira, e guardas com acabamentos em ferro, latão, prata ou mesmo ouro, como era o caso das espadas da alta nobreza ou da Casa Real.

Oriundas dos finais do Século XVII, encontramos em colecções particulares Portuguesas, um reduzido número de espadas de “Guarda de Vela”, tipo bastante característico das espadas de produção Portuguesa. Especialistas como Faria e Silva ou Rainer Daehnhardt (*), consideram que estas podem ser atribuídas à Armada por terem copos arredondados e abertos (e não tigelas fechadas). As suas guardas fazem, aliás, lembrar velas “muito enfunadas”, de navios e eram frequentemente adornadas com uma concha, tema marítimo e elemento decorativo bastante português, também símbolo do Rei Dom João V, ornato muito ao gosto do barroco nacional. É interessante notar que algumas dessas espadas já eram dotadas de copos de latão, liga particularmente apropriada às condições do serviço marítimo, uma vez que oferecia maior resistência à salinidade.

As duas espadas mais antigas desse tipo que aqui referimos datam provavelmente do Reinado de Dom João V (Ver espada nº1 e espada nº2). Apresentam as características das “Espada com Copos de Vela” do Século XVII, com guardas e quartões de ferro e copos “enfunados” (que indicam o seu provável uso por Oficiais de Marinha) rematados por uma concha estilizada. São notáveis pelo tamanho da sua lâmina fina e estreita (850 mm a 900 mm de comprimento), de forma lenticular, de dois gumes e de faces lisas. Nessa espadas, as lâminas eram normalmente acrescentadas, frequentemente de origem alemã, marcadas “Solingen”⁴. Eram montadas nas melhores empunhaduras dessa época. Os punhos eram de madeira ou, no caso destas duas armas, de osso (de vaca, de marfim ou de osso de baleia) com sulcos em espiral ou paralelos à espiga.

No que concerne a segunda metade do Século XVIII, as fontes iconográficas mais fidedignas, relativas ao porte de espadas na Armada, consistem em quatro manuscritos iluminados, de grande valor histórico-documental e iconográfico, hoje conservados no Arquivo Histórico Militar em Lisboa⁵. De resto, tanto no “Livro Mestre do Padrão de Panos de Uniformes do Corpo de Oficiais da Armada Real” de 1761, como nos “Livros Mestres dos Regimento de Artilharia de São Julião da Barra” e do “Livro do Primeiro e do Segundo Regimentos de Infantaria da Armada Real”, de 1762 e de 1764 respectivamente, estão desenhados figurinos de Oficiais de Marinha, empunhando indiscriminadamente sabres, com lâmina curta ou espadas de lâmina direita.

⁴ As forjas de Solingen, vila hoje situada na NordReihn-Westphalia, foi desde o Século XII um importante centro de produção de espadaria e de cutelaria, dado, nomeadamente à proximidade das minas de ferro de Stahlberg. Marcadas Solingen ou Solingo, as laminas alemãs eram usadas em todos os Países da Europa. Entre 1870 e 1900, contavam-se mais de 150 empresas fabricantes de cutelaria instaladas nessa cidade.

⁵ Da Secção de Manuscritos e Reservados do Arquivo Histórico Militar.



Imagem – a

O importante Alvará de 1797, de Dona Maria I que organiza a “Brigada Real de Marinha”⁶, verdadeiro Corpo de Infantaria de Marinha totalmente distinto do Corpo de Oficiais da Armada Real, refere o armamento branco desta Unidade como sendo: “Espada curta com os copos de metal amarelo...” (*).

Do mesmo período, figuram na colecção Rainer Daehnhardt duas espadas e na colecção Faria e Silva outra espada, todas de fabrico Português (Reinado de Dom José I ou de Dona Maria I), providas de lâminas direitas e lenticulares. Os copos e as guardas são de latão e os punhos em espiral, também do mesmo metal. O Museu dos Coches de Lisboa, conta no seu espólio, com duas outras armas muito parecidas, no entanto mais exclusivas por possuírem copos em prata, ao sabor dos espadins de Corte. Aparte esses exemplares, outros dois sabres navais da segunda metade do Século XVIII, da colecção Daehnhardt têm as mesmas características das quatro armas brancas anteriormente apresentadas, no que respeita aos copos, guardas, punhos e pomos. No entanto essas espadas são montadas com laminas mais curtas, mais largas e mais curvas, de 20 mm de largura, de um só corte, com uma ou duas goteiras na sua parte superior. São armas de golpe,

⁶ Alvará de 28 de agosto de 1797.

mais adequadas para o combate a bordo de navios e para a abordagem. Todas as lâminas dessas armas têm marcas de espadeiros e de oficinas portuguesas.

Remata esta larga variedade de armas, uma bela espada que pertenceu, indiscutivelmente, a um Oficial de Marinha de finais do Século XVIII e várias outras espadas militares, possivelmente em uso na Marinha. A primeira dessas armas é apresentada no livro de Eduardo Nobre "As Armas e os Barões: Temas de Armaria". Está dada como sendo de fabrico português. Exibe a legenda "VIVA EL REI DE PORTUGAL" na goteira da sua larga lâmina ligeiramente recurvada e tem uma empunhadura de marfim com guarda-mão de prata, quartão posterior em forma de voluta. Esta espada do Reinado de Dom José apresenta de facto muitas semelhanças com um outro modelo da Coleção Araújo do Museu Militar do Porto. Diz-nos Eduardo Nobre que estes tipos de espadas terão sido usados tanto em Terra, como no mar.

O segundo tipo de arma branca, também da mesma coleção Nobre, não deixa dúvidas quanto à sua relação com a Marinha (Portuguesa ou eventualmente espanhola), conforme atestam duas âncoras gravadas no botão de pomo oval. Constitui um excelente exemplar de espada naval do Século XVIII com quartões inferiores laterais arqueados e empunhadura de latão e com o cabo forrado por arame. Tem igualmente uma legenda Ibérica, de cariz religioso, gravada na lâmina direita em forma de diamante (com goteira) (MIN SINAL ES /EL SANTISSIMO CRUCIFICIO).

2. As espadas navais do Plano de Uniformes de 1807 da Marinha Real Portuguesa

a- As Espadas de Oficiais Gerais da Marinha Real

Um dos marcos históricos relevantes na evolução das espadas navais em Portugal, reside na adopção pela Marinha em maio de 1807⁷, do Plano de Uniformes que tinha sido redigido para o Exército em 1806⁸,

Nesse contexto, há que considerar, por um lado a tradição portuguesa de armamento oriunda dos Séculos XVII e XVIII, e por outro lado, há que analisar, na transição do Século XVIII para o Século XIX a evolução do armamento regulamentar da "Royal Navy", atentos à influência que esta teve na Armada Portuguesa. Importa referir que a "Royal Navy", maior força naval mundial dos Séculos XVIII e XIX, foi a aliada de Portugal antes e durante a Guerra Peninsular. Inclusive, no quadro de acordos militares, forneceu, a partir de 1792 e da Campanha do Rossilhão, algumas dezenas de Oficiais à

⁷ Plano de Uniformes da Armada de 13 de maio de 1807. Ver também Faria e Silva, José António e Regalado, Jaime: "Armamento Ligeiro da Guerra Peninsular, 1808-1814", Editora Fronteira do Caos, Lisboa, 2010.

⁸ Plano de Uniformes do Exército de 19 de maio de 1806. Ver também Faria e Silva, José António e Regalado, Jaime: "Armamento Ligeiro da Guerra Peninsular, 1808-1814", Editora Fronteira do Caos, Lisboa, 2010.

Marinha Real Portuguesa. Ora, a Marinha de Guerra Inglesa, foi igualmente a primeira do mundo, a “padronizar” o seu armamento ligeiro, processo que teve consequências e impacto “universais” com evidentes efeitos na Marinha Portuguesa.

Ademais, o Alvará assinado em Mafra a 13 de maio de 1807, pelo Visconde de Anadia, intitulado “Plano para os Uniformes da Armada Real e da Brigada Real de Marinha”, surge de facto como uma tentativa para por cobro à disparidade de armamento utilizado na Armada pelos Oficiais Portugueses, em finais do Século XVIII, acabando também por regulamentar algumas práticas usuais.

Estipula esse Regulamento, que doravante, os Oficiais Gerais e Chefes de Divisão da Armada em Grande Uniforme “Usarão do Florete Grande determinado no Plano para os Oficiais Gerais do Exército “. A designação de florete encontra-se em conformidade com os Regulamentos de 1806 e de 1807, por esta arma ter dois gumes. Na realidade trata-se claramente duma espada, se considerarmos o tipo de lamina que a podia equipar. Acrescenta ainda o Regulamento, que “com o Pequeno Uniforme ou de Serviço, poderão (Os Oficiais) usar espada amarela, a seu arbítrio”. De facto, o Regulamento de 1807 da Armada é omissivo quanto a estampas referentes a armamento (ao contrário do Regulamento do Exército). Logo terá havido, nessa matéria, tentação de remeter para o Regulamento do Exército de 1806.

De um ponto de vista iconográfico, o porte do “Florete” pelos Oficiais Gerais da Armada é confirmado por uma excelente pintura a óleo da colecção do Museu de Marinha de Lisboa, que representa o Almirante Bernardo Ramires Esquível⁹, trajando de Grande Uniforme de Membro do Supremo Conselho do Almirantado, conforme o Regulamento de 1807. Na Imagem, a mão esquerda do Almirante apoia-se no punho de um florete idêntico ao da estampa do Regulamento de 1806 do Exército (Figura 37 do Regulamento). Este modelo é de facto facilmente identificável pelo pomo em forma de elmo emplumado, pelo copo internamente cinzelado e pelos elementos heráldicos nacionais como o guarda-mão aferido com uma serpe alada¹⁰ e o escudete de cinco quinas. É visível, no pormenor do quadro do Almirante Esquível, um fiador enrolado ao punho da espada. De acordo com o Regulamento, o cordão deveria ter uma forma de banda com desenhos geométricos dourados e vermelhos. No entanto, como é visível, a borla de canotilho é presa por uma franja bordada a azul e branco, provavelmente própria à Marinha e que não é referenciada no Regulamento do Exército. Geralmente, este tipo de espada aparecia equipado com vários géneros de lâminas novas ou frequentemente aproveitadas de espadas mais antigas e cortadas às dimensões estipuladas pelo novo Regulamento. Se a quase totalidade dos exemplares das espadas de Grande Uniforme para Oficiais Gerais que hoje conhecemos tem lâminas direitas e estreitas de dois gumes, conhecem-se alguns

⁹ Conselheiro de Guerra e do Almirantado, Almirante da Armada Real e Comandante do Corpo da Marinha em Portugal.

¹⁰ Timbre da Casa Real Portuguesa.

exemplares mais raros, conservados em colecções públicas ou privadas¹¹, com lâminas de secção triangulares e esvaziadas, vulgo em “diamante”.



Espada - nº1

Na Marinha, o segundo modelo de espada usada pelos Oficiais Gerais, era apelida de “Espada Amarela” ou de “Pequeno Uniforme”. Identificámos três raros exemplares desses sabres de combate de fabrico nacional, com as suas lâminas curvas, bainhas de couro e ferragens de metal dourado. As três, apresentam analogias na empunhadura (Peças metálicas douradas a fogo, guarda-mão em forma de estribo, punho de marfim com recartilhado, apoio para dedo indicador na parte interior do guarda-mão ⁽¹²⁾, e na forma e dimensões das lâminas com duas goteiras. Contudo os sabres destinados ao Almirantado apresentam interessantes distinções de ornatos em relação aos modelos do Exército. Individualizam-se pelos seus capacetes que representam golfinhos ou animais marinhos, bem como pelas as “orelhas” dos quartões lavrados com temas clássicos ou alegóricos. Uma dessas três espadas, da colecção do Museu de Marinha, está classificada com tendo sido propriedade do Conde de Linhares, Dom Rodrigo Domingos de Sousa Coutinho, Secretário de Estado da Marinha e dos Domínios Ultramarinos de Dom João VI. Conserva o seu fiador de origem (de Oficial General segundo o Plano de Uniformes de 1807).

¹¹ Colecção Rainer Dahenhardt.

¹² O celebre “Gatilho” bem característico das espadas portuguesas.



Espada nº2.

São igualmente visíveis, na lâmina de uma dessas armas, punções de fabrico Português (*).

A presença da Armada Real Portuguesa, em terras do Brasil e as influências culturais dos domínios ultramarinos durante o período do “Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves” terá certamente marcado a estética o armamento ligeiro usado pelos Oficiais da Armada Portuguesa. Com efeito, de 1809 a 1821, durante os anos da presença do Rei, do Governo e da Corte Portuguesa no Rio de Janeiro, assistiu-se a alguma “criatividade” em matéria de armamento, conforme atestam os três magníficos e invulgares modelos de sabres do Almirantado, hoje dispersos nas coleções do Museu Militar em Lisboa e do Núcleo de Armas do Museu Regional de Angra do Heroísmo (MAH).

Esses dois sabres, ditos “Orientais” ou à “Mameluco”, muito em voga no seu tempo, têm laminas acentuadamente encurvadas, uma empunhadura cruciforme sem guarda-mão, com quartões direitos e um pomo terminando em forma de coronha de pistola. É interessante notar que esse tipo de arma se tornou muito popular nos Exércitos e nas Marinhas Inglesa e Francesa após as Campanhas do Nilo e as operações navais no Mediterrâneo. Para memória, de 1798 a 1800, uma Esquadra Portuguesa comandada pelo Almirante Marquês de Nisa, sob a supervisão do Almirante Nelson, também participou activamente nessas operações e com muito sucesso. Assim, passados mais de dez anos após essa operação conjunta com a “Royal Navy” no Mediterrâneo, a influência do armamento e do fardamento Ingleses fazia-se sentir junto dos Oficiais Superiores e do Almirantado da Marinha Real Portuguesa, desta vez, sendo-lhes adjuntos elementos de uma nova moda: a dos “ornatos tropicais”, próprios ao Brasil.

O primeiro exemplar desse tipo de sabres encontra-se hoje exposto na “Sala de África” do Museu Militar de Lisboa. Pertenceu a um Almirante da Marinha Portuguesa, porventura por volta de 1810. Trata-se duma arma muito invulgar, com claras -e raras-

características “Imperiais Portuguesas” (punho de marfim com recartilhado fino, característico dos sabres destinados aos Oficiais Gerais Portugueses¹³ e influências estéticas “tropicais”: ou seja, um pomo em forma de ave exótica - Pássaro com bico recurvado de papagaio, interessante (e surpreendente) interpretação da águia que figura na estampa do Regulamento de 1806 - e temas vegetalistas. O escudo do quartão, de bronze, dourado a fogo, ostenta duas âncoras cruzadas (neste caso marca de Almirantado¹⁴), cercadas por folhas de palma e de carvalho¹⁵. O quartão, direito, termina por pontas em forma de bolota. No reverso, cinzelado na outra orelha da empunhadura, figura o Monograma entrelaçado, da Rainha Dona Maria I (MPR)¹⁶, cercado por um debrum e encimado por uma Coroa Real. A lâmina, bastante comprida, com 760 mm, é curva e lisa dum só gume, apresentando uma larga goteira central. A espada é embainhada em ferro polido com duas braçadeiras centrais de bronze, decoradas por uma serpente marítima.



Espada nº3

O segundo exemplar de “Espadas Amarelas”, ao gosto oriental, pertence à colecção de do Museu Regional de Angra do Heroísmo- MAH (Colecção Baptista Lima Coelho). Constitui de facto, uma variante do sabre de Almirante, do espólio do Museu Militar de Lisboa. Verdadeiro ex-libris da antiga colecção Pisani Burnay, está exposta na sala principal do Museu. Trata-se de um sabre de grande raridade. O ornato do seu pomo

¹³ Ver Nobre, Eduardo: “As Armas e os Barões”, Editora Quimera, 2004, Lisboa e José António Faria e Silva e Jaime Regalado: “Armamento Ligeiro da Guerra Peninsular”, Fronteira do Caos Editores, 2010.

¹⁴ Ver marca do Conselho do Almirantado desses anos.

¹⁵ Existe em colecção particular, um fragmento de quartão do mesmo tipo, que tem no reverso, o Monograma da Rainha Dona Maria

¹⁶ MRP: Maria Primeira Regina ou Rainha.

em forma de coronha de pistola representa, como a da espada acima descrita, a cabeça de uma águia. Além das pequenas diferenças de acabamentos dos pormenores dos quartos e do recartilhado do punho, que sugerem o trabalho de outro armeiro, é sobretudo a grande beleza da lâmina e a sua decoração que distingue esta espada militar das duas anteriormente referidas. A decoração da lamina, de larga goteira aberta, é composta por vários belos painéis decorativos. Junto do talão, figura um leão deitado, seguido por motivos vegetais e panóplias de armas. No centro da folha, está desenhado o Escudo Português ladeado por dois estandartes (Castelos e Quinas), sobreposto por uma Coroa Real, encimada por uma Serpe Alada, símbolo da Casa de Bragança. Estamos perante uma preciosa encomenda a um armeiro Inglês. A lamina matizada a azul, com gravados tauxiados a ouro (*) está assinada por T. Hadley (“T. Haldey Warranted”) ou seja Thomas Hadley and Sons, de Birmingham, armeiro activo, nomeadamente entre 1804 e 1818 (*). As datas correspondem, de facto, ao uso deste tipo de sabre em Portugal e no Brasil, durante o período das Guerras Peninsulares e durante os Reinados de Dona Maria I e de seu filho, Dom João VI.

Quanto ao uso prático de ambas armas, Florete de Grande Uniforme e “Espada Amarela” de Segundo Uniforme, dizem-nos autores como Alberto Cutileiro, que em finais do Século 18, inícios do Século 19, os Oficiais Superiores do Corpo da Armada não tinham grande afeição pela “Espada Amarela”, usando quase sempre o “Florete”¹⁷, arma de estoque, que consideravam certamente mais apropriada à sua condição e ao duelo.

b- As Espadas de Oficiais Superiores e Subalternos da Marinha Real Portuguesa

No que concerne aos Oficiais Superiores e Subalternos da Armada (do posto de Capitão-de-Mar-e-Guerra ao de Segundo-Tenente), e conforme a mesma doutrina, o Regulamento de 1807 da Marinha estipulava que “com o Grande Uniforme, usarão de espada idêntica à dos Oficiais de Infantaria e de Artilharia (de Alferes a Coronel)” segundo o diploma do Exército de 1806 e que “acompanharão o Pequeno Uniforme, de espada ao seu critério”.

Com o Pequeno Uniforme” o Regulamento de Maio de 1807 estipula que os Oficiais usarão” a Espada Amarela, ao seu Arbitrio, não podendo ser nenhuma determinanda no Plano do Exército, para os Oficiais Gerais”. Fica claro que as omissões relativas ao armamento ligeiro no Plano de Uniformes da Armada, permitiram que os seus Oficiais fizessem o uso quotidiano, com o Segundo Uniforme, dito de serviço, de modelos de armas fabricadas em Portugal ou importadas, porventura inspiradas em Ordenanças de Marinhas estrangeiras, nomeadamente nas da “Royal Navy”. Ora é importante lembrarmos que, nesses anos, a presença Inglesa era não só determinante do ponto de vista político e militar em Portugal, mas também em termos de doutrina administrativa e

¹⁷ Cutileiro, Alberto: “O Uniforme Militar na Armada”, Volume II.

organizativa do pessoal da Marinha, já que era comum serem contratados Oficiais Britânicos para o comando de navios Portugueses, sobretudo a partir de 1793¹⁸.

Em primeiro lugar, podemos referenciar três raros modelos Portugueses da famosa “Five Sword Ball” Inglesa. Modelo anterior ao Regulamento da Royal Navy de 1805, era uma espada com uma longa lamina direita (Classificada como “Spadroon” em Inglaterra (*)) que tirava a sua designação das cinco contas que decoravam o seus guarda-mão e o quartão e pelo seu característico pomo em forma de “almofada” octogonal. Ora, o distintivo principal das variantes Portuguesas dessa espada, residia na decoração dos anéis do punho de marfim das espadas, nos quais figura, ao pormenor uma âncora recortada, encimada por uma Coroa Real Portuguesa de cinco arcos frontais (e não por Coroas Inglesas Tódor ou Saint Edward, características por terem três arcos frontais). O primeiro exemplar integra uma colecção particular Portuguesa. A espada tem uma empunhadura de marfim envolta por um medalhão de latão, incisado O segundo exemplar, distingue-se pelas suas belas ferragens douradas a ouro fino, particularmente bem lavradas e o terceiro exemplar, do núcleo de armas antigas do Museu Municipal da Figueira da Foz tem uma lâmina ligeiramente mais curta e uma empunhadura de prata, finamente trabalhada.



Espada nº4

Além da “Five Ball Sword”, os Oficiais do Corpo da Armada Real Portuguesa adotaram pelo menos dois outros modelos de espadas, que claramente testemunham da influência das Ordenanças Inglesas de 1803 e de 1805, ou por outras palavras da precoce influência do armamento Regulamentar Inglês na Marinha Portuguesa.

Relativamente à Ordenança Inglesa de 1803, são de grande interesse as características de uma raríssima espada naval provavelmente de fabrico Português, usada por um

¹⁸ Ver António Costa Canas: “Marinheiros e Homens do Mar”, em *Navios, Marinheiros e Arte de Navegar, 1669-1823*”, História da Marinha Portuguesa, Coordenador, José Manuel Malhão Pereira; Academia de Marinha, Lisboa, 2012.

Oficial da Marinha Real, do período das Guerras Peninsulares (Ver imagem...). Todos os guarda-mão dos exemplares ingleses do modelo de 1803 ostentam uma âncora encimada por uma Coroa Real Inglesa (a âncora corresponde, na “Royal Navy”, ao Monograma GR -George III Rex, em uso em no Exército Britânico). No singular caso desta espada eventualmente Portuguesa, a reserva da guarda-mão é somente ornamentada por uma âncora envolta de louros. Na guarda-mão desta “Espada Naval”, não se vê de facto qualquer Coroa, tendo esta sido substituída por uma concha estilizada, muito ao gosto português. Todo o resto das peças que constituem a arma: o capacete, a empunhadura, o comprimento e a forma curva da lâmina são idênticos aos do sabre Inglês de 1803.



Espada nº5

Finalmente, outra espada de Oficial, muito possivelmente de fabrico Português, é visivelmente inspirada do Modelo “Regulamentar” Inglês de 1805¹⁹, para Oficiais Superiores. Esta arma branca de grande raridade, pertence a outra colecção particular Portuguesa. Tem lâmina direita conforme as dimensões estipuladas pelo Regulamento de 1806 do Exército Português (Espada de Oficiais de Infantaria e de Artilharia, de Coronel até Tenente). Ademais, é em tudo semelhante às suas congêneres inglesas, tendo como as elas, uma lâmina direita dum só gume com goteira central, guarda-mão em forma de “estribo”, quartão recurvado, punho e capacete simbolizando uma “cabeça e uma juba de leão”. Os acabamentos da empunhadura e o seu recartilhado fino de marfim, atestam de uma grande qualidade de fabrico. Os ornatos das duas “orelhas” da espada, respectivamente, uma âncora numa face e uma cabeça de leão em relevo na outra, mostram estarmos perante um dos raros modelos Portugueses desta espada. Deveras, os modelos ingleses têm punhos forrados por lixa e “orelhas” cinzeladas unicamente por âncoras (e eventualmente, a partir de 1812, uma âncora e um cabo encimados por uma Coroa

¹⁹ Regulamento Inglês de 4 de outubro de 1805.

Inglesa de 3 arcos). Contudo, é na bainha desta espada naval, que vamos encontrar mais uma marca nacional. Com efeito, o Oficial seu proprietário, terá mandado enfeitar o bocal da sua espada com uma âncora cinzelada, encimada por uma Coroa Real Portuguesa de 5 arcos, cercada por palmas de louros.

3. Os modelos de espadas navais em uso entre 1835 e 1910

Na Marinha Real Portuguesa, após 1807, temos de esperar pelo Plano de Uniformes de Setembro de 1835 ⁽²⁰⁾ para encontrarmos novas referências ao armamento ligeiro dos Oficiais. Em termos gerais, o texto retomava as disposições de 1807, acrescentando que os Oficiais Gerais com Grande Uniforme usarão “espadas afloretadas com guardanhões amarelas, bainha de couro e punho de madrepérola, segundo o feitio moderno”. O novo Regulamento estipulava ainda que a lâmina do florete devia medir “3 palmos e meio de comprimento” ⁽²¹⁾.

Para os restantes Oficiais, o Regulamento de 1835, indicava, sem mais pormenores, que para acompanhar o Grande Uniforme, seria usado um “Terçado Pendente. O mesmo Regulamento referia para os Aspirante o porte de “Espada Pendente Grande”, sendo que estes dois tipos de espadas eram seguramente idênticos.

Subsiste numa colecção particular em Portugal, uma invulgar espada de Oficial da Marinha do Segundo Reinado de Dona Maria II (1834-1853). Em conformidade como o Regulamento de 1835, esta arma ilustra o porte de dois tipos de espadas pelos Oficiais Gerais da Armada. Trata-se de um “espadim” com lâmina direita e curta de 460mm ⁽²²⁾, marcada “IN SOLIN” (Solingen) e a sua empunhadura, é provida de uma elegante concha com corte “à Francesa”. Ao estilo da época, a concha é profusamente decorada de temas alegóricos e triunfalistas (*), caros aos Liberais Portugueses. A cinzelagem em alto relevo, envolve uma âncora sobre a qual figuram, apostas, duas penas cruzadas (para “Oficial de Pena”, ao serviço da Fazenda da Marinha Real).

²⁰ “Plano de Uniformes dos Oficiais das Diferentes Classes do Corpo da Armada”, de 4 de setembro de 1835.

²¹ 1 Palmo = 22,86cm

²² Terá sido provavelmente encurtada, já não prefazendo actualmente os 3 Palmos e meio Regulamentares de 1835 (720-730mm)



Espada nº6

De realçar igualmente o pomo clássico da arma, que figura um clássico busto de guerreiro bem como o seu guarda-mão trabalhado e seu punho forrado de platinas de madrepérola decoradas por temas geométricos e vegetais.

Podemos afirmar que, em meados do Século XIX em Portugal, e perante alguma indefinição Regulamentar, já era generalizado o porte pelos Oficiais da Armada Real, de uma espada de Marinha de modelo Inglês (Ver Imagem nº11). Como todas as versões da espada naval Inglesa de 1827, essas armas tinham um copo de metal dourado, cheio e fechado em forma de vela, decorado por uma âncora encimada por uma Coroa em relevo (Por vezes uma Coroa Real Portuguesa, ou eventualmente uma Coroa Real Inglesa Saint Edward ou Tódor²³), um punho de metal dourado, decorado com uma juba e uma cabeça de leão mordendo a guarda da espada (motivo tradicional já usado em finais do Século XVIII, pelos Oficiais da “Royal Navy”). O punho, forrado por uma lixa ou por marfim era preso por um botão (de enroscar), situado no topo da cabeça do leão.

Para tal evolução do armamento pessoal dos Oficiais da Marinha Portuguesa, tinha-sido de facto determinante a escolha feita em 1827, pelo Almirantado da “Royal Navy” de um novo tipo de arma espada Regulamentar, modelo único, ora para uso protocolar, para o uso quotidiano ou para combate, portanto destinada ao porte com vários tipos de Uniformes.

²³ Em finais do Século XVIII e no Século XIX, os Oficiais da Marinha Inglesa usavam espadas decoradas com Coroas Saint Edward ou Tódor, em função da preferência Régia. Em 1901, a Coroa Saint Edward foi substituída no copo das espadas Regulamentares da “Royal Navy”, por uma Coroa Tódor.

Outro factor decisivo, terá seguramente sido o contracto de dezenas de ex-Oficiais provenientes da Royal Navy, e comandados pelos Almirantes Georges Rose Sartorius e Charles John Napier para servirem na Marinha Liberal durante as “Campanhas da Liberdade”, de 1828 a 1833. Com eles. Os Marinheiros Ingleses trouxeram para Portugal e para a Armada, técnicas de combate, armamento e uniformes.

Por influência Inglesa, o uso desta espada naval, foi-se tornando corrente na nossa Armada, substituindo progressivamente os dois tipos de espadas (florete e sabre) anteriormente usados pelos Oficiais e ainda reconduzidos pelo Regulamento de 1835. A adopção desta nova espada militar vai significar um regresso a uma arma com um copo bastante semelhante ao da típica espada Portuguesa de “Guarda de Vela”, do Século XVIII. Outra inovação: as novas espadas incorporavam um mecanismo de segurança que consistia numa patilha articulada situada no prolongamento lateral da guarda. Esta patilha, quando dobrada fixava-se ao bocal da bainha, que prendia.

É esse modelo de espada regulamentar de 1827 da “Royal Navy”, que salvo algumas pequenas modificações (nomeadamente as características e dimensões das lâminas dos seus ornatos e de seus copos), se encontra ainda hoje em serviço na Marinha Portuguesa, sendo o seu porte, também a partir desse período, generalizado em muitas outras Marinhas²⁴.

Portanto, por volta de 1850 cabia ao Oficial da Armada Portuguesa o uso de uma espada do tipo Inglês, que seria referida doravante como “do padrão actual” ou “do Padrão da Marinha” (Plano de Uniformes de Junho de 1856). Nessa data, já os Oficiais da Marinha Real Portuguesa, somente usavam um tipo único de espada, indiferentemente com os dois uniformes, conforme comprovam dois desenhos aguarelados: por um lado o do Príncipe Dom Luís, Aspirante, trajando de Grande Uniforme da Marinha, da autoria do Pintor Inglês Sir William Ross e por outro, de dois Oficiais da Marinha em Grande e em Pequeno Uniforme, actualmente do espólio do Arquivo Histórico Militar. Atesta dessa prática, um modelo precoce dessa espada, hoje conservado na colecção do Palácio Nacional da Ajuda. De fabrico Português, a lamina da espada está marcada a acido: “Arsenal do Exército”. Esta arma pertenceu ao Infante Dom Luís de Bragança, enquanto jovem Aspirante²⁵ da Marinha Real Portuguesa. A sua lâmina tem um tamanho pouco usual (Comprimento de 460 mm), por se tratar de uma espada encomendada para o Príncipe, Aspirante, ainda adolescente. Não obstante as suas dimensões, a espada apresenta todas as características regulamentares Inglesas: um punho em forma de cabeça de leão preso por um botão e forrado de marfim, um copo de metal dourado. No entanto o exterior da guarda desta espada é invulgarmente decorado e o seu quilhão termina por uma invulgar cabeça de ave marítima. O copo está cinzelado por uma elegante elipse

²⁴ Além da “Royal Navy” e das Marinhas do Países do Commonwealth, é usada também nas Marinhas de Espanha, do Brasil e da Grécia.

²⁵ O Infante Dom Luís, ingressou na Escola Naval como Guarda-Marinha em 1846. Tinha então 8 anos.

que encerra uma âncora e um cabo encimados pela Coroa Real Portuguesa e cercada de louros. Esse conjunto é acompanhado por três outras bonitas reservas cercadas de louros e compostas por bandeiras cruzadas, por instrumentos náuticos (Esfera armilar, régua e esquadros náuticos) e pela figura de uma sereia soprando num búzio. À esquerda das bandeiras, observa-se a peculiar cábreia do Arsenal da Marinha de Lisboa²⁶.



Espada nº7

O conjunto do pequeno copo, com 90 mm é orlado por folhas de louro, cinzeladas. Estamos perante uma peça de grande qualidade e muito personalizada que seguramente faz alarido de uma pertença Real. As Iniciais IDLF: “Infante Dom Luís Filipe figuram aliás, finamente cinzeladas no painel exterior do bocal da bainha da espada, cercadas por louros e encimando uma pequena âncora cruzada sobre uma madre de leme. Lê-se, gravado a ácido num dos lados da lâmina, a inscrição “Sereníssimo S. Infante”.

O Palácio da Ajuda preserva outra espada de Oficial de Marinha de meados do Século XIX, que pertenceu ao Infante Dom Luís. A arma foi muito provavelmente fabricada em Portugal, segundo o modelo Inglês, por volta de 1850. Foi envergada pelo Infante, ainda no posto de Capitão-de-Fragata, enquanto Comandante da Corveta Mista a vapor, “*Bartolomeu Dias*”²⁷. Tem lâmina ligeiramente curva, lisa e relativamente curta, de 525 mm; com punho de marfim torneado, reforçado com fio de arame de metal dourado nas caneluras e empunhadura decorada com uma cabeça de leão de grandes dimensões. O copo da espada, dourado a ouro fino (a grande fogo (*)) e primorosamente cinzelado, comporta uma elipse que encerra uma âncora encimada por uma Coroa.

²⁶ Instrumento de ferro ou de madeira para levantamento de pesos e de cargas. No Século XIX, existia uma muito celebre em Lisboa, colocada num dos pontões do Arsenal da Marinha, em Lisboa.

²⁷ Comando exercido, de 1858 a 1861.

O interior do copo da espada é invulgarmente decorado de motivos vegetalistas. O painel da ferragem superior da bainha (vulgo bocal) ostenta um monograma coroadado DFL (Dom Luís Filipe). Cinzelada na braçadeira central, figura uma âncora. A ferragem inferior da bainha termina em forma de guarda lama.

No Museu de Marinha de Lisboa, encontramos numerosos modelos regulamentares de “Espadas do Padrão da Marinha” usados por Oficiais da Marinha Real Portuguesa, durante a segunda metade do Século XIX e até 1910. Todas são inspiradas do modelo Inglês de 1827. São espadas de copo cheio, de metal dourado, com uma âncora em relevo encimada por uma Coroa Real colocada numa elipse, capacete de metal dourado, preso por botão de pomo, figurando uma cabeça de leão mordendo a extremidade da guarda-mão, punho de madeira forrado por uma lixa branca e filigrana de latão, e patilha de suspensão articulada.

Um retrato pintado a óleo do Vice-Almirante Visconde de Soares Franco, do espólio do Museu de Marinha, dá-nos um bom registo visual da espada de um Oficial General da Armada, por volta de 1860 (Ver Imagem nº10 e pormenor). Está exposto em vitrina, o original dessa espada. Arma de grande qualidade, está dotada de uma lâmina direita, de tipo Claymore e de fabrico Inglês, do período Vitoriano, (Fabrico da Casa Wilson, 59 King Williams, City, London) conforme atesta a legenda “Dieu et mon Droit”, gravada na lâmina e a Coroa “Saint Edward” cinzelada no copo.

Muitas dessas armas eram fabricadas por encomenda e importadas, não era, portanto, de todo raro essas espadas apresentarem copos com Coroas Reais Inglesas em lugar de Coroas Reais Portuguesas, marca evidente da proveniência da arma e da influência do armamento ligeiro inglês na Armada desde finais do Século XVIII. Marca igualmente um certo declínio dos armeiros portugueses, em finais do Século XIX.

De facto, os textos legais que regulamentam os Uniformes da Marinha Real Portuguesa durante toda a segunda metade do Século XIX e até 1909, são continuamente, omissos de estampas relativas às espadas dos Oficiais.

Os Decretos, Ordens e Planos de Uniformes da Armada de finais do Século XIX limitam-se a dar informações genéricas sobre as Espadas (referindo geralmente uma “Espada do Padrão da Marinha”). Determinam, no mínimo, a obrigatoriedade do porte dessas armas pelos Oficiais, em função do posto e do tipo de Uniformes. As várias disposições legais figuram nos Planos de Uniformes de Junho de 1856, de novembro de 1874, de agosto de 1896 e de julho de 1898 (*), completadas para os Oficiais e Aspirantes pelos Decretos de julho e de outubro de 1886.

Curiosamente, de 1835 a 1910, uma das únicas estampas publicadas nas Ordenanças da Marinha, referentes à espada do “Padrão de Marinha”, data de janeiro de 1910. Esse desenho acompanhava um Projecto de Plano de Uniformes destinado aos Aspirantes da Marinha Real, reforma que não se chegará a concretizar, contrariada pela Revolução de 5 de outubro de 1910.

Se ao longo do Século XIX, a espada naval não é figurada nos Regulamentos, são acessoriamente dados alguns pormenores quanto às forras dos punhos. Eram brancas para os Oficiais (De marfim, de osso, de lixa branqueada) ou de lixa preta para os Aspirantes (Decreto de 8 de outubro de 1886) Sargentos Ajudantes, Segundos Sargentos, Mestres e Contramestres, segundo os Regulamentos de Uniformes desses anos (Decreto de 8 de outubro de 1886).

O facto de não haver Regulamentação concreta, faz com que as lâminas das espadas elencadas nestas páginas, no período que decorre de 1850 a 1910, sejam de diferentes formas e feitios: laminas ligeiramente curvas (a Maior parte da laminas Wilkinson), ou direitas (do tipo Claymore) e de tamanhos variáveis, de 700 mm a 900 mm.

No último quartel do Século XIX, os fabricos das espadas da Marinha Real Portuguesa, tinham origens diversas. Nesses anos e ao invés dos Séculos XVII e XVIII, já eram escassos os armeiros Portugueses. Sem dúvida, uma das firmas privadas fabricante de Uniformes, que continuava a servir de referência em Lisboa era a Casa Jorge e Santos, (mais conhecida por “Sirurgueiria Bello”⁽²⁸⁾). Fornecedora da Casa Real vendia “Espadas para o Exército e para a Marinha”, e dispunha de uma oficina de espadeiro que também efectuava “Reparações”. Existiam outras firmas como a Casa J.C. de Lisboa. Eram Oficinas com produções limitadas, que muitas vezes fabricavam os copos e os punhos das armas brancas nas quais montavam lâminas importadas do estrangeiro, por encomenda.



Espada nº8

De facto, a grande maioria das espadas destinadas à Armada Portuguesa em finais do Século XIX, tinha três proveniências principais. As espadas mais exclusivas (e mais dispendiosas) vinham mormente dos centros de produção Ingleses de Birmingham ou

²⁸ Jorge e Santos (“Sirurgueiria Bello”), Fornecedor da Casa Real, com loja sita no nº 103, Praça Dom Pedro IV (Vulgo Rossio). As lâminas fabricadas tinham por marca F.A.J Bello, no talão da lâmina.

de Londres (punções de provas inglesas com os fabricos das Casas Henry Wilkinson de Pall Mall²⁹; Robert Mole and Sons, ou de outros armeiros Ingleses de renome (Batson of London, Cater and Sons, Harvey, Osborne, entre outros).

As espadas mais correntes, mas também de grande qualidade, eram produzidas para a nossa Armada, em Solingen, na Alemanha ou em Espanha, em Toledo (Real Fabrica de Espadas de Toledo, eventualmente com punção ART: “Armeria Real de Toledo”). Estas últimas, tinham porventura gravadas nas suas lâminas, o ano de fabrico³⁰. Além da qualidade das fundições Inglesas, Alemãs ou Espanholas, interessa notar que muitas das lâminas eram ligeiramente curvas, do tipo “Wilkinson” (algumas com contra gume) e podiam, por encomenda, encerrar inscrições patrióticas gravadas nas laminas (a acido ou cinzeladas).

Seguindo uma velha tradição Portuguesa, os gritos patrióticos: “Viva Dom Carlos”, “Viva El Rei de Portugal”, ou “Viva Portugal” eram frequentemente gravados nas laminas. Outras folhas de espadas navais ostentavam, gravados, a origem, o nome, ou a marca do fabricante e porventura ornatos marítimos diversos: desde âncoras encimadas por coroas, naus, troféus de armas, volutas entrelaçadas, navios a vela ou a vapor, entre outros.

Conhecem-se muitas variantes de decorações de ferragens das bainhas das espadas navais do Século XIX. Testemunham da arte e dos critérios dos fabricantes. Muitas bainhas fabricadas em produzidas em Portugal, comportavam uma âncora colocada na parte superior ou bocal, que se podia fazer acompanhar por ornatos geométricos ou temas vegetais ou florais (folhas de acanto por exemplo), ao gosto dos espadeiros Portugueses.

O uso e a manejo das espadas navais, merece um pequeno apontamento. Em 1891-1892, o Regulamento da Escola Naval incluía no horário do primeiro ano lectivo, uma hora semanal de esgrima e de ginástica. No segundo ano, a formação dos alunos Aspirantes comportava aulas de esgrima, com uma duração de duas horas.

Faz igualmente sentido notar que poderá ter existido uma espada de Oficial, mais específica para combate, que se distinguiu dos demais modelos, por ter lâmina lisa, mais grossa e larga, sem ornatos. O Museu de Marinha de Lisboa e a Escola de Tecnologias Navais da Marinha Portuguesa (ETNA, Escutaria), conservam vários exemplares dessas armas, nomeadamente de fabrico Alemão, provenientes de Solingen.

4. Os modelos regulamentares de espadas navais durante a República, de 1910 até a actualidade

Com o advento da Primeira República, o Regulamento de Uniformes para os Oficiais da Armada de 1911 (*) introduz algumas novidades em matéria de armamento

²⁹ Um dos mais célebres espadeiros Ingleses, que chegou até aos nossos dias.

³⁰ Em Toledo onde se fabricavam espadas e facas desde pelo menos a ocupação Árabe, o Rei de Espanha Carlos III, fundou em 1771 a Real Fabrica de Espadas, que começou a operar de forma industrial a partir de 1783, produzindo espadas e sabres para o Exército e para a Marinha de Espanha, mas também em grandes quantidades para exportação.

branco. Com o objectivo de “Adaptar, reduzir e simplificar Uniformes...”, prossegue também uma vontade de “Fixar o modelo da Espada”³¹. Por decreto, a Coroa é omissa da decoração do copo da espada que deverá passar a ter unicamente: “Lâmina de aço liso, polido, sem enfeites, com 750 mm a 800 mm de comprimento, tendo ponta de lança com dois gumes, com meia cana e ligeiramente curva”. O Projecto de Regulamento de 1911³², dava directivas sobre a decoração do copo da espada: “com o emblema, uma âncora encimada por uma estrela de cinco bicos, em relevo”. Contudo, a versão final do mesmo Regulamento publicada em outubro de 1911, não refere a “estrela” e o seu anexo restringe-se a fornecer informações visuais sobre as bainhas (forma e motivos do bocal, da braçadeira central e do guarda-lamas) e os fiadores. Com a República, serão assim as bainhas, as suas guarnições e ornatos que serão finalmente uniformizadas.

Perante estas novas normas, muitos Oficiais da Armada, por razões economicistas, conservaram as suas armas antigas, mandando simplesmente afagar a Coroa Real, retirando-a do copo da espada.



Espada nº9

Guardando porventura as lâminas decoradas ou gravadas com inscrições do período da Monarquia, por estas não serem visíveis com a espada embainhada. Outros Oficiais, em gesto de adesão à República mandaram cravar uma estrela de metal de cinco pontas (e por vezes seis) na parte de fora dos copos das suas espadas, por cima da âncora, substituindo a Coroa Real, por forma a acatar com os novos Regulamentos.

³¹ Comissão criada a esse efeito em 1910. Em Arquivo Geral de Marinha, Documentação Avulsa, Caixa nº1344, Uniformes/Fardamento.

³² Idem.



Espada nº10

Após 1911, as espadas navais Portuguesas, vão somente sofrer pequenas modificações introduzidas pelos Planos de Uniformes para os Oficiais da Marinha, respectivamente em 1930, 1960 e ultimamente, em 1995. Curiosamente, do início da República até 1995, as estampas anexas aos Regulamentos, continuavam unicamente a propor os pormenores dos desenhos das guarnições das bainhas (superiores, médias e inferiores). Contudo, o Artigo 41º do Regulamento de Uniformes de 1960, procede a uma descrição detalhada do modelo de espada para Oficial, Aspirante a Oficial e Cadete da Marinha: “Lâmina de aço polido, ligeiramente curva, com meia cana e comprimento entre 750 mm e 800 mm, e copos de metal dourado” (Ver espada nº39, nº40 e nº41). Determina igualmente a dimensão da âncora que ornamenta o copo e a sua colocação dentro duma elipse, o punho necessariamente encimado de cabeça de leão, forrado no seu interior de marfim ou osso branco”. Finalmente, estabelece que a bainha de couro deverá possuir três guarnições de metal dourado, conforme estampas que anexa, idênticas às do Regulamento de 1911.

Ao contrário do que era estipulado pelo Regulamento de 1911, o texto legal de 1960 já não faz referência a copos decorados com “estrela” e a lâminas “sem efeitos”. Deveras, alguns Oficiais da Armada continuaram a usar, nesse período, espadas com lâminas gravadas, algumas com a legenda “Portugal”, outras com o leme da Marinha de Guerra Portuguesa: “A Pátria Honrai, que a Pátria Vos Contempla”, provavelmente por gosto e por iniciativa das casas fabricantes de espadas.

O RUMM (Regulamento de Uniformes dos Militares da Marinha) de 1995, actualmente em vigor (RUMA) (*), descreve de forma pormenorizada, no seu artigo 30, a espada do Oficial da Marinha, incluindo finalmente, nos seus anexos, uma estampa em perspectiva, com desenhos completos da arma Regulamentar (Punho, copos e conjunto da espada e da bainha). Conforme o texto do novo Regulamento, é aceite que certos materiais sofram hoje uma adaptação, como por exemplo a forra do punho de marfim ou de osso branco que pode ser substituída por “material semelhante”.



Espada nº11

De 1910 até à década de 1980, as espadas regulamentares da Marinha Portuguesa continuaram a ter origens diversas, sendo geralmente de fabrico Alemão de Solingen (ex. Casa Karl Eickhorn ou Casa WKC-Weyersberg Kirschbaum & Co.) (Ver espada nº39); Espanhol (Fabrica de Armas de Toledo) (Ver espada nº41). Até à década de 1970, algumas espadas de Marinha continuaram a ser fabricadas em Portugal (Casa PC; ver espada nº40; Casa David Santos (MAH), Casa Jorge e Santos de Lisboa, até aos primeiros anos da República).

De resto, a evolução do armamento, nomeadamente a supremacia das armas de fogo, e as características da guerra contemporânea no mar retiraram, por assim dizer, todo o protagonismo bélico à espada do Oficial de Marinha. No entanto a espada naval não se tornou um simples ornato. Mais do que um meio de combate ou de defesa, o modelo corrente em uso pelo Oficial da Marinha Portuguesa constitui um importante símbolo representativo do comando e valores militares.

Durante o Estado Novo, a Espada de Marinha era entregue após a Cerimónia de Juramento de Bandeira, pelo Presidente da República, aos novos Aspirantes a Oficiais da Armada. Após o 25 de Abril, tem sido tradicionalmente entregue individualmente pelo Chefe de Estado-Maior da Armada durante a Cerimónia de Juramento de Bandeira e Entrega de Espadas, no final do Curso da Escola Naval. Em 2017, foi retomado o ritual de Entrega da Espadas Naval, pelo Presidente da República, Comandante Supremo da Forças Armadas.



Imagem – b

Essa Cerimónia e esse Acto marcam assim, de forma solene e simbólica, a passagem à carreira de Oficial de Marinha. A espada irá acompanhar o Oficial ao longo de toda a sua vida Militar.

Refere-se que por razões de uniformização e índole institucional, a partir de 1958, as espadas dos Aspirantes a Oficiais da Marinha são fornecidas pela Armada. Ao longo destes últimos 20 anos, as espadas dos Oficiais da Marinha Portuguesa, têm sido mormente encomendadas em Toledo ou em Solingen. O actual modelo provém da Casa Alemã WKC Stahl - und Metallwarenfabrik, um dos tradicionais fornecedores da Armada. As guardas dessas armas continuam a ser cinzeladas, douradas a ouro de 24 quilates e polidas à mão. As lâminas são gravadas a ácido, segundo técnicas tradicionais.

A nossa espada naval Regulamentar, vulgo “Espada do Padrão da Marinha”, modelo único para todos os Oficiais da Armada (Incluindo os Oficiais Fuzileiros), é usada em numerosas ocasiões e actos protocolares e cerimoniais da Marinha, nomeadamente com os Uniformes nº1-A; nº3-A e nº4-A (Entregas de Comando, Tomadas de Posse; Desfiles Militares, Actos de Representação e Protocolares, entre outros). Símbolo do poder e da autoridade conferida, a Espada Naval perpetua e congrega assim uma gloriosa e ancestral tradição de Séculos, na continuação do modelo de espada escolhida em 1827 pela “Royal Navy”, para os seus Oficiais e adoptada por uma das mais antigas Marinhas do Mundo, a Armada de Portugal.

5. As Adagas Navais Portuguesas até 1871

A “Adaga Naval” é uma arma branca, cujo uso no mar, inspirava-se nas tradicionais “facas” ou “navalhas” dos Marinheiros. As suas laminas trabalhadas e compridas (por

vezes até 450 mm ou 500 mm), indicavam não somente a sua função bélica, porventura de utilização mais prática a bordo do navio do que a espada ou o sabre, mas também faziam alarido do estatuto do Oficial ou do Aspirante da Marinha, seu dono.

Na Armada Portuguesa, até finais do Século XX, a adopção de regulamentação relativa a espadas foi escassa. O mesmo podemos considerar, quanto ao uso de adagas (ou “Fains”) na Marinha (Os “Dirks” dos Ingleses), em que a legislação da Marinha Portuguesa era quase totalmente omissa.

O porte de adagas pelos Oficiais da Marinha Real Portuguesa teve início, provavelmente no último quartel do Século XVIII. Teve continuidade por cerca de 100 anos prolongando-se ao longo do Século XIX. Assim, por exemplo, o Plano de Uniformes para os Oficiais das diferentes Classes do Corpo da Armada de Setembro de 1835 (*), (Decreto de 4 de setembro de 1835) determina para os Almirantes o uso de “Terçado Pendente”, com o Segundo Uniforme e para os Aspirantes a possibilidade de uso de “Espada Pequena, no serviço diário”. É uma das únicas referências feitas, na Marinha Real Portuguesa, ao uso de adagas pelas várias Classes de Oficiais, ao longo do Século XIX.

É muito escassa a iconografia que chegou aos nossos dias e que comprova o uso efectivo de adagas na Marinha Real Portuguesa. Para entendermos essa prática, temos que recorrer a fontes e registos maioritariamente Ingleses. De facto, este tipo de arma branca, o “Dirk” foi largamente divulgado na Royal Navy, por volta de 1770/1780, inicialmente adoptado por Aspirantes e seguidamente por Oficiais. Essa moda chegou provavelmente a Portugal e à sua Armada, por via dos estreitos laços existentes entre as duas Marinhas.

As gloriosas campanhas Navais da Royal Navy comandadas pelo Almirante Lord Nelson no Mediterrâneo nos finais da década de 1780 e no início da década de 1790, acabaram por ditar uma nova moda quanto ao uso de adagas de folhas curvas, de clara inspiração oriental. Como sabemos a Marinha Real Portuguesa também participou nessas operações entre 1788 e 1790. Sabemos igualmente que em Inglaterra, na viragem do Século XVIII para o Século XIX, as adagas eram usadas não somente a bordo, mas também para efeitos cerimoniais, acompanhavam o Grande Uniforme, podendo substituir a espada, nessa ocasião. Ao longo do Século XIX, em contextos cerimoniais e protocolares, o tamanho das lâminas das adagas, teve tendência em encurtar.

O primeiro período da grande difusão de adagas junto dos Aspirantes e dos Oficiais da Marinha Inglesa data de 1770 a 1790. Dessa época, chegaram-nos notáveis modelos de adagas de lâminas estreitas e direitas, relativamente longas.



Adaga nº1

Destinadas seguramente a combate, essas armas dispunham por exemplo de punhos de marfim rectangulares e de botões em forma de almofadas, assinalando uma familiaridade com as espadas do tipo “Five Ball Sword”. Existem em Portugal, algumas adagas “de combate” com essa tipologia, nomeadamente da colecção “Araújo” do Museu Militar do Porto.

Muitas variantes das adagas de Marinha de finais do Século XVIII e inícios do Século XIX ostentam um botão de punho em forma de cabeça de leão, tradicional emblema heráldico Britânico, da Royal Navy e por extensão dos seus Oficiais e Almirantado, símbolo que acabou também por ser adoptado pelo seu fiel aliado, a Marinha Real Portuguesa.

Existem, em colecções portuguesas inúmeros exemplares de adagas navais de grande interesse, pois algumas dessas peças possuem características claramente nacionais, ou elementos heráldicos que indicam que foram fabricadas com destino a Portugal (Elementos decorativos ou heráldicos de tradição Portuguesa, como por exemplo ornatos em forma de concha).

Não é possível datar com precisão todas essas adagas. No entanto, é importante realçar a origem Portuguesa de algumas delas, nomeadamente do período do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves (1815-1825) (*)³³. São raríssimas adagas, de grande qualidade, que apresentam uma concha ornamentada com as armas Oficiais do Reino Unido (Um Escudo Português coroado apostado sobre uma Esfera Armilar).

³³ Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, de Aquém e Além mar.



Adaga nº2

Não deixam, portanto, dúvidas quanto à sua origem e período de utilização.

Outra adaga com elementos heráldicos manifestamente Portugueses que interessa referir neste capítulo, apresenta uma lâmina curva e um punho representando uma Serpe Alada (*). O livro de Eduardo Nobre “As Armas e Os Barões”, reproduz um espadim Português de Corte, com o mesmo tipo de botão de punho, referindo o autor que terá sido do período Miguelista.

Existe, para além destes tipos de adagas que, pelos atributos, podemos classificar como “Nacionais” um universo de armas com variadíssimos formatos de punhos, de tamanhos e de tipos de lâminas.

O uso mais tardio de adagas de que temos notícia na Marinha Real Portuguesa, remete para o terceiro quartel do Século XIX. Com efeito, o porte da adaga pelos Aspirantes da Marinha Real Portuguesa terminou em 1871. O principal motivo terá sido a acentuada disparidade, qualidade e valor das armas, destinadas aos jovens Oficiais, na medida em que, como a espadas, as adagas eram adquiridas às expensas dos próprios Aspirantes (ou de suas Famílias). Esta situação causava algum melindre na Marinha. Foi assim considerado pelo Almirantado Português que, na década de 1870, pôs termo a uma tradição de mais de 100 anos.

Dando testemunho do uso de adagas ou de espadins na Armada Real ao longo do Século XIX, encontramos nas reservas do Museu de Marinha, em Lisboa, três belas peças. A primeira adaga, de lâmina curva, a mais antiga, é referenciada como: “Espadim ou Faim usado pelos Aspirantes de Marinha, cerca de 1830”.



Adaga nº3

A segunda, fabricado no último quarto do Século XIX, tem lâmina direita, punho de marfim torneado e guarda em forma de concha. É referida como “Espadim usado pelos Aspirantes de Marinha até 1871”.



Adaga nº4

7. As Espadas de Honra e as Espadas Protocolares da Marinha Portuguesa

Desde os tempos mais remotos da Antiguidade Clássica, os Grandes Chefes ou Heróis Militares eram homenageados ou agraciados com armas e trofeus dos seus inimigos.

Essa tradição foi perdurando até ao Século XIX. Traduziu-se durante as Guerras Napoleónicas de forma inédita. Com efeito, a Lloyd de Londres, Companhia de Seguros Marítimos Britânica, administrou várias subscrições publicas (“Patriotic Fund”) para celebrar os seus Heróis Marinheiros. A esses eram ofertadas belas e onerosas Espadas de

Honra, chamadas “Presentation Swords”⁽³⁴⁾. Vários Oficiais Superiores da Royal Navy, nomeadamente os que serviram primeiro na Batalha do Nilo e depois em Trafalgar foram contemplados com esses prestigiosos presentes.

As armas de excepção também eram tradicionalmente oferecidas pelos Estados aos seus aliados. Um dos mais exclusivos exemplares que conhecemos em Portugal, data de inícios do Século XIX e figura na colecção de Eduardo Nobre. A “Adaga de Honra”, terá pertencido ao próprio Dom João VI (ainda Príncipe Regente). Segundo Eduardo Nobre (*) fora um presente do Almirantado Britânico ao Príncipe, destinada a celebrar a “Velha Aliança”, após a instalação da Corte Portuguesa no Rio de Janeiro, em 1808³⁵. Essa arma de aparato tem uma lâmina curva, de gume único (355 mm de comprimento, 35 mm de largura), decorada com painéis gravados matizados a azul e gravados tauxiados. Nas duas faces da folha, figura o Monograma PR - “Príncipe Real”, de um lado, sobreposto por uma “Cruz de São Bento de Avis” (*), e na outra face sobreposto pelo Escudo Português, ele também coroadado. Os pormenores do acabamento e da cinzelagem da parte superior da adaga são primorosos: uma guarda solta em forma de corrente, um punho de marfim finamente recartilhado e terminando numa cabeça de leão dourada. O quartão recortado e cinzelado é decorado por uma invulgar “Serpe Alada”, símbolo heráldico da Casa de Bragança”.

De meados do Século XIX, constam outros belas Espadas de Honra da Marinha.

Alguns exemplares dessas espadas de qualidade estão expostas no Museu de Marinha. Uma das mais preciosas foi oferecida ao Capitão-de-Fragata João Belo (1876-1928), celebrando a sua participação na Campanha de Gaza, parte das operações de pacificação de Moçambique em finais do Século 19. Conforme inscrição na lamina e documento de dedicatória (*), foi presenteada pelos “Povos de Gaza”. Tem lamina forjada na Real Fabrica Real de Toledo. A empunhadura da arma, de grande beleza e delicadeza, foi lavrada pela Ourivesaria Leitão e Irmãos, de Lisboa, nesses anos Fornecedora da Casa Real. A guarda da espada consiste num copo esvaziado e cinzelado e o seu punho é decorado por uma chapa de ouro esmaltado, com o nome das acções militares em que o Oficial de Marinha participou.

³⁴ O custo das “Presentation Swords” já era exuberante para a sua época: de 30 Libras a 100 Libras Esterlinas em função da riqueza dos acabamentos da arma. A aceitação da espada era opcional, podendo o Oficial escolher receber o valor monetário equivalente.

³⁵ “Tratado de Amizade e Aliança entre o Príncipe Regente de Portugal e El Rey do Reino Unido de Grande Bretanha e Irlanda”, assinado em 19 de fevereiro de 1810, no Rio de Janeiro.



Espada protocolar nº1

Outras Espadas Protocolares são dignas de interesse como a que pertenceu ao Governador de Timor, Capitão Alfredo Lacerda da Maia, ofertada pelos Comerciantes da Ilha (Colecção Edsuardo Nobre) ou as espadas oferecidas aos Reis de Portugal, Marechais-Generais da Armada Real, pela ocasião de visitas oficiais de Monarcas Estrangeiros a Portugal em finais do Século XIX, princípios do Século XX (como por exemplo a espada oferecida pelo Rei Eduardo VII ao Rei Dom Carlos I em 1903 (Colecção do Palácio Ducal de Vila Viçosa).

No dia 12 de dezembro de 2017, pela ocasião das Cerimónias de Encerramento das Comemorações dos 700 Anos da Marinha Portuguesa, na Praça do Comercio, o Chefe de Estado Maior da Armada, Almirante Silva Ribeiro, homenageou o Presidente da República Portuguesa, Prof. Marcelo Rebelo de Sousa, com uma Espada Protocolar, em memória da efeméride, perpetuando assim o histórico significado da Espada de Honra, na Marinha Portuguesa.

Legendas Imagens:

Imagem a): Oficial do Segundo Regimento de Infantaria de Armada Real, apresentando espada direita, 1777 (Arquivo Historico do Exército).

Imagem b): Cerimónia de Juramento de Bandeira e de Entrega da Espada. Entrega Protocolar da Espada Pelo Presidente de República, na Escola Naval (Fotografia da Marinha).

Espada no1: Florete de Grande Uniforme de Oficial General, conforme plano de Uniforme do Exército de 1806 e da Marinha de 1807 (Coleção particular).

Espada no2: Sabre de Almirante da Armada Real, cerca de 1807. Pequeno Uniforme (Coleção particular).

Espada no3: Sabre de Almirante da Armada Real, 1790-1820 (?). Pequeno Uniforme (Museu Militar de Lisboa).

Espada no4: Espada de Oficial da Armada Real, do tipo “Five Ball Sword” (Museu Municipal da Figueira da Foz).

Espada no5: Espada de Oficial da Armada Real, inspirado no modelo da Royal Navy, de 1803 (Coleção particular).

Espada no6: Espadim de Oficial General da Armada. “Administração Naval” (Reinado da Rainha Dona Maria II), (Coleção particular).

Espada no7: Espada de Aspirante da Armada que pertenceu ao Infante Dom Luís, Reinado de Dona Maria II, cerca de 1846 (Palácio Nacional da Ajuda).

Espada no8: Espada de Oficial de Armada Real, Finais do Século XIX. Provavelmente de fabrico Português (Coleção particular).

Espada no9: Espada de Oficial de Marinha, com a “coroa afagada”. Período da Primeira República (Coleção da ETNA- Escola de Tecnologias Navais).

Espada no10: Espada de Oficial de Marinha, com “estrela cunhada no lugar da coroa”. Período da Primeira República (Coleção particular).

Espada no11: Modelo Actual da Espada de Oficial da Marinha Portuguesa (Foto autorizada pela Marinha).

Adaga no1: Adaga de Oficial da Marinha Real. Lamina comprida. Finais do Século XVIII (Museu Regional de Angra do Heroísmo).

Adaga no2: Adaga Da Marinha Real Portuguesa. Período do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, inícios do Século XIX (Fotografia cedida pela Casa de Leilões Cabral Moncada)

Adaga no3: Adaga usada pelos Aspirantes da Marinha Real Portuguesa, por volta de 1830 (Museu de Marinha).

Adaga nº4: Adaga usada pelos Aspirantes da Marinha Real Portuguesa, por volta de 1870 (Museu de Marinha).

CERIMÓNIA FÚNEBRE DO CAPITÃO-DE-MAR-E-GUERRA ANTÓNIO LUCIANO ESTÁCIO DOS REIS

Palavras do Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 4 de março

Senhora Dr^a Paula Reis

Através da sua pessoa, a Academia de Marinha quer prestar, para já e neste momento, uma singela homenagem a seu irmão, o Comandante António Luciano Estácio dos Reis.

Era um dos apenas nove membros honorários da Academia, a nata dos melhores. Conversador nato, de trato afável, evidenciando o seu humanismo e pragmatismo, estava sempre disponível para recordar e partilhar experiências vividas, salientando situações por que passara, resultantes de coincidências de factos, a “serendipidade”, como gostava de lembrar, e que alteraram o curso da sua vida de marinheiro.

O facto de não ter atingido o Almirantado não constituiu para ele “um prejuízo”. Antes dizia, com a sinceridade tão sua, que tinha sido a maior chance da sua vida, já que tal facto lhe proporcionou que esta tivesse um rumo diferente, passando a dedicar-se de alma e coração à ciência e à cultura. E muitas vezes o ouvíamos dizer “a vida é para ser levada até ao fim com entusiasmo e optimismo”. E sempre assim foi.

Notável a sua dedicação aos instrumentos náuticos que, nos astrolábios, encontrou o seu maior sucesso, em resultado de um apelo público lançado com o propósito de encontrar astrolábios marítimos antigos. Neste e noutros domínios, efectuou cerca de 15 comunicações à Academia.

Tal paixão fez com que tivesse sido intensa a sua ligação ao Museu de Marinha, onde teve papel relevante na criação do núcleo dos instrumentos náuticos, que integra réplicas de instrumentos antigos, a maior colecção de astrolábios, dois magníficos globos do séc. XVII, um terrestre e outro celeste, em cujo processo de obtenção e de restauro a sua acção foi determinante, e ainda uma réplica do quadrante, com nónio, de Pedro Nunes, cuja concretização também a ele se deve.

Quando a falta de vista já não lhe permitia ler e estudar, o seu grande prazer, continuou a vir às sessões da Academia que mais lhe interessavam. Telefonava a saber se seria possível uma boleia. E fazia-o pedindo desculpas sem fim. A última coisa que queria era incomodar. E quando, no fim das sessões, a caminho da casa de sua irmã, com quem vivia, eu desfrutava da sua companhia, voltava a agradecer vezes sem conta e a pedir novamente desculpa.

Era um prazer escutá-lo e com ele conversar. E eu aproveitava ao máximo estes minutos. Aprendia sempre. Era um exemplo ímpar, pois tinha a humildade que só os grandes conseguem ter.

Já perto do fim, a sua Marinha ainda foi a tempo de lhe dar mais uma alegria, proporcionando-lhe assistir à inauguração de uma réplica do velho “balão do Arsenal”, projecto por que se bateu ao longo de décadas. Mais uma vitória das suas ideias que, merecidamente, irá para o seu currículo.

Sentiremos muito a sua falta. Paz à sua alma.

I CONGRESSO INTERNACIONAL “ALMIRANTE COLON – UM FEITO NO PONENTE”

Palavras do Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 8 de março

Começo por saudar a comissão organizadora deste primeiro Congresso Internacional sobre Colombo na pessoa do presidente da Associação Cristóvão Colon, senhor Engenheiro Carlos Calado.

Saúdo todos os participantes, oradores e moderadores, bem como todos os presentes, académicos ou não académicos.

A Academia de Marinha, a solicitação da comissão organizadora, decidiu apoiar a realização deste congresso cedendo as suas instalações para tal. E fê-lo, com muito gosto, por várias razões:

- a primeira, por Cristóvão Colombo ser uma figura incontornável da época dos descobrimentos que deu a conhecer ao mundo um novo mundo. O estudo desta personagem e dos seus feitos enquadra-se perfeitamente nos objectivos estatutários desta Academia;
- a segunda, por saber que a organização já tinha recebido o apoio institucional da Academia Portuguesa da História e da Comissão Portuguesa da História Militar, instituições pares da Academia de Marinha por quem esta nutre o maior respeito institucional;
- a terceira por também saber que este congresso tinha sido reconhecido de interesse cultural, em declaração expressa assinada pelo Senhor Ministro da Cultura.
- a quarta por reconhecer que à Academia de Marinha compete, entre outras, a missão clara de divulgação do conhecimento nas matérias de história marítima, conhecimento este que, para não ter como objecto um campo demasiado estreito de receptores, não pode, nem deve, ficar restringido ao universo da investigação universitária.

Mas a Academia de Marinha também sabia que sempre que se fala de Cristóvão Colombo, estala a polémica. Assim é porque não há certezas sobre determinadas matérias. Pois se assim é, que se estude e debata mais o tema. Mais uma razão para dar acolhimento a tal debate e a esta iniciativa.

Discute-se muito se as matérias históricas, como outras, só devem ser tratadas por investigadores credenciados. É meu entendimento que essa é a linha que separa os ambientes universitário e académico. As Academias, embora recheadas de investigadores de relevo nacional e internacional que lhes dão inegável prestígio, devem abrir-se aos autodidactas, beneficiando o país e os que têm gosto pela investigação por determinadas

áreas, que não as da sua profissão, deste entrosamento e aprendizagem mútuas. A Academia de Marinha é um bom exemplo desta ligação na sua classe de História Marítima, entre historiadores e marinheiros.

Longe vai o tempo em que nesta Academia, por várias décadas, se realizavam apenas sete, oito, dez sessões anuais, pelos mais eminentes especialistas das matérias. Brillhantes, eruditas, notáveis, mas ficando a divulgação do conhecimento certamente em circuito fechado. Nos últimos anos realizaram-se mais de quarenta e cinco sessões anuais, com um leque ainda mais alargado de oradores e um auditório com uma média de mais de sessenta presenças. Não tenho dúvidas que este é o caminho. Se prestigiados investigadores são essenciais às Academias, o não cumprimento da sua missão de divulgar o conhecimento, faz tornar inconsequente esse mesmo prestígio.

Mas quando se juntam profissionais e não profissionais da investigação, e a matéria a tratar é por natureza polémica, há que ter, de parte dos intervenientes, cuidados redobrados. A este propósito citarei um meu antecessor que, em dada ocasião, entendeu necessário dizer:

“A ciência histórica, pela sua natureza, é fértil em teses controversas. É pois necessário opiniões opostas em processo contraditório, para apurar a verdade ou chegar perto dela. Mas a discussão deve ser académica, feita por académicos ou outras personalidades, em *forum* próprio, com elevação e dignidade, em conformidade com a deontologia académica”.

Não vos roubo mais tempo, mas achei necessário e importante transmitir a todos os presentes o que penso sobre a matéria.

Posto isto, vamos ao trabalho. Venha a polémica, venha o contraditório. Mas discutam-se ideias e não pessoas. E que este Congresso seja um sucesso.

VIAGENS E QUOTIDIANOS DA CARREIRA DO BRASIL EM SETECENTOS

Comunicação apresentada pelo académico
Artur Teodoro de Matos, em 13 de março

São relativamente escassas as fontes para o estudo do quotidiano da carreira do Brasil, se comparadas com as da Índia sobre o mesmo tema. Os motivos são vários e bem conhecidos. Todavia, apesar de alguns esforços já realizados por historiadores brasileiros e portugueses, está ainda por fazer a história do quotidiano dessa carreira no período colonial. É certo que viagens mais curtas proporcionam talvez maior inapetência para diários particulares ou relatos e a carreira do Brasil, apesar de longa, nem sempre atingia sequer um terço da congénere Oriental e dispensava qualquer escala. Mas muitos dos diários de navegação, apesar do seu carácter técnico, continham também informações de relevância para o quotidiano destes trajectos.

Recorde-se que já em 1631 a Coroa lembrava a obrigação que tinham os navios carregados do açúcar do Brasil de regressar agrupados em frotas¹. Conhece-se, no essencial, a organização de tais comboios que atravessavam o Atlântico nos séculos XVII e XVIII com destino a Portugal². Os diários náuticos ou jornais de viagem de António Brito Freire serão, porventura, os mais referidos³. Todavia pouco se sabe sobre o quotidiano nessas embarcações, quer no que concerne à sua guarnição, quer dos passageiros que nelas viajavam para o Brasil ou daqui para Portugal. O mesmo já não acontece quanto aos roteiros de navegação que, não sendo comparáveis em quantidade aos do Oriente, são contudo de grande riqueza informativa.

Em começos de 1736 estava prestes a sair de Lisboa a frota para o Rio de Janeiro, constituída pela nau *Nossa Senhora da Vitória*, comandada pelo capitão-de-mar-e-guerra

¹ Carta régia de 10 de Novembro de 1631, in *Coll. Chron.* p. 229, cit por Frédéric Mauro, *Portugal, o Brasil e o Atlântico (1570-1670)*, vol. II, trad. port., Lisboa, Estampa, 1989, p. 203.

² Sobre o assunto, além da obra citada de Frédéric Mauro, veja-se de Leonor Freire Costa, *O transporte no Atlântico e a Companhia do Comércio do Brasil (1580-1663)*, 2 vols., Lisboa, CNCDP, 2002; de Virgílio Noya Pinto, *O ouro brasileiro e o comércio anglo-português (Uma contribuição aos estudos da economia atlântica no século XVIII)*, vol. 371 de brasileira, 2ª edição, S. Paulo, Companhia Editora Nacional, 1979. Um exaustivo levantamento desse comércio foi feito por Eduardo Frutuoso, Paulo Guinote e António Lopes, *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro (1769-1836)*, Lisboa, CNCDP, 2001. Estes mesmos autores elaboraram um útil estudo sobre *As frotas do Brasil no Atlântico de final do Antigo Regime* (texto *on line*).

³ Sobre estes diários veja-se o estudo de José Manuel Malhão Pereira, “Os diários náuticos de António de Brito Freire”, comunicação apresentada ao X Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa realizado em S. Salvador da Bahia de 5 a 11 de Dezembro de 2000 e inserido na parte II do livro do mesmo autor, *O cabo da Boa Esperança e o espólio náutico submerso*, Lisboa, Academia de Marinha, 2005, pp. 79-104.

Luis de Abreu Prego e pela fragata *Nossa Senhora da Lampadosa*, sob o comando de D. José de Vasconcelos. Todavia, como tivesse chegado ao Reino a notícia de estar sitiada a praça da Colónia do Sacramento, entendeu-se atrasar a partida, sob o pretexto de não haver ventos favoráveis. Incorporar-se-lhe-ia a nau de guarda-costa *Nossa Senhora da Conceição*, capitaneada por João Pereira Santos, carregando-se em todas elas homens e diverso material de guerra. A 25 de Março zarpava a frota do Tejo e, no dia seguinte, no dizer de um anónimo, a guarnição perdia de vista “a pátria amada”, acrescentando com indisfarçável impiedade: “uns até à vinda e outros para nunca mais”⁴. A inenarrável e poderosa imensidão do oceano medrava as angústias e as incertezas de todos os que iniciavam uma curta ou longa viagem ou, como refere Abreu Freire, eram lugar provisório e hostil, mas também fascinante e terrível espaço de todas as incógnitas.⁵

Os acontecimentos de natureza militar ocorridos nesta expedição são, na sua quase totalidade, conhecidos dos historiadores e de outros interessados no tema. Além disso um anónimo legou-nos um diário, ainda hoje ao que supomos inédito, sobre a viagem da esquadra ao Rio da Prata em 1736⁶. Se valioso para o integral conhecimento de tal expedição e certamente consultado por Marques Esparteiro, para o historiador da náutica tal diário mostra-se curto de notícias. Todavia para o estudioso da carreira do Brasil assume particular relevância, pelas informações que fornece ao quotidiano destas viagens. É que apesar de tratar-se de específica missão militar, não deixou de realizar o encargo que inicialmente lhe estava confiado, que era o de comboiar os navios com destino ao Rio de Janeiro, transportando também passageiros. Adiante-se para já, que o seu autor, experiente nesta navegação, foi um atento registador de observações e acontecimentos, procurando dar de tudo uma visão consciente, alheada e até por vezes comparativa.

Largada a frota a 25 de Março, a 17 do mês seguinte avistavam as Canárias, altura em que por ordem do comandante todos os navios se reuniram, separando-se depois dos que seguiam para a Baía. Dois meses depois estavam a 4 graus do Equador e, na madrugada de 25 de Maio, divisavam terra brasileira, costeando o cabo Frio, para chegarem na tarde desse dia à embocadura da barra e à fortaleza de Santa Cruz, no Rio de Janeiro.

Reforçada aqui com navios, homens e material diverso, um mês depois a esquadra seguia do Rio de Janeiro para Santa Catarina, onde receberá reforços de soldados e cavalos. E para que a frota dali partisse com os mantimentos tão frescos como os que trouxera do Rio de Janeiro, abastecer-se-ia de peixe, carne e frutas.

⁴ Biblioteca Nacional de Portugal, Res. cód. 567, *Diário da viagem que fez até ao Rio da Prata o coronel Luis de Abreu Prego no ano de 1736 com a esquadra que Sua Majestade mandou em defesa da grande praça da Colonia do Sacramento. Escrito por um curioso que foi na mesma esquadra*, fls. 6 a 95v.

⁵ António de Abreu Freire, *Diário de Bordo na rota de Vieira*, Lisboa, Portugalíia Editora, 2008, p. 19.

⁶ Pensamos que esta terá sido a fonte utilizada pelo Comandante António Marques Esparteiro ao descrever os acontecimentos ocorridos com a “Esquadra do Rio da Prata”, a pp. 159-171 da sua obra *Três Séculos no Mar (1640-1910)*, II Parte/Naus e Navetas, 2º vol. (1700-1737), Lisboa, Ministério da Marinha, 1976, pp. 159-172 e 185-186. Sobre este mesmo assunto veja-se também de Armando Saturnino Monteiro, *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, vol. VII (1669-1807), Lisboa, Sá da Costa Editora, 1996, pp. 141-145.

A frota largaria de Santa Catarina em 1 de Agosto rumo ao rio da Prata, para cumprir o objectivo militar a que se destinava. Em 10 de Junho do ano seguinte estava de regresso ao Rio de Janeiro e em 21 de Agosto voltava a Lisboa. Em 19 de Novembro, com a falta de ventos favoráveis, ainda continuava a 25 léguas do cabo da Roca e em 25 estaria prestes a chegar ao Tejo, altura em que o autor cessou a redacção do diário a que afanosamente se dedicara.

*

Meses após a frota ter deixado o Tejo em Março de 1736, a nau *Nossa Senhora da Arrábida*, sob o comando do capitão-de-mar-e-guerra D. Luís Pedro de Brederode, em grande segredo largou de Lisboa a 21 de Agosto em missão de guarda-costa⁷. Todavia ao navegar defronte do monte de Viana e de Vila do Conde e já com 17 dias de viagem rumou à ilha da Madeira, pois o *prego*⁸, no entretanto aberto, assim o determinava⁹. A 19 de Outubro – com 60 dias decorridos – transpunha o cabo de Santo Agostinho. A 24 desse mês avistava as ilhas Trindade e Ascensão e 5 dias depois ultrapassava o cabo Frio, chegando ao Rio de Janeiro após 57 dias de viagem¹⁰. Apesar de se tratar de uma expedição militar, nem por isso o autor deste outro diário – que supomos ser o piloto – além de anotar a rota, a posição diária do navio e as variações climatéricas, não deixou de referir um conjunto de acontecimentos e situações que lhe mereceriam alusão. A tal diário Marques Esparteiro não teve acesso.

As viagens dos dignatários da Coroa e da Igreja foram muitas vezes motivo de diários ou de relatos, quase sempre de autores anónimos, membros ou não da sua comitiva. Além de exaltarem as virtudes do biografado e as suas atitudes sempre encomiadas, registavam ao pormenor o quotidiano da nau. E se para o Oriente algumas dessas narrativas são conhecidas, também para o Brasil um anónimo de séquito de D. Bernardo Rodrigues Nogueira, 1º bispo de S. Paulo, resolveu dar notícia desenvolvida da viagem, ocorrida em 1746, a bordo da nau *Nossa Senhora da Nazaré*, quando ia ocupar o sólio da sua nova diocese¹¹. Acrescente-se também, que já Gilberto Freire há muito havia divulgado o Diário da viagem de Luiz de Albuquerque Pereira e Cáceres, de Lisboa para o Rio de Janeiro em 1771, elaborado certamente pelo piloto, mas nem por isso desprovido de

⁷ Saiu de Lisboa a 21 de Agosto e chegou ao Rio de Janeiro a 30 de Outubro do mesmo ano.

⁸ O mesmo que “carta de prego”: instrução entregue ao comandante do navio, em carta fechada e lacrada, que só poderia ser aberta após sair do porto, em ponto determinado. Cf. Humberto Leitão e J. Vicente Lopes, *Dicionário da Linguagem de Marinharia Antiga e Actual*, 2ª ed., Lisboa, CEHU da JICU, 1974, sv.

⁹ BNP, *Pombalina*, cód. 149, *Diario de uma armada portuguesa de Lisboa às costas do Brasil*. Esta fonte, ao que supomos desconhecida, encontra-se em mau estado. Estamos gratos à Senhora Dr.^a Ana Cristina Silva, responsável pela Secção de Manuscritos da BNP, por nos ter permitido a sua consulta e estudo.

¹⁰ BNP, *Pomb.* cód. 149, fs. 8-19v.

¹¹ Publicado por M. Lopes de Almeida, *Relação da Viagem do 1º Bispo de S. Paulo*, Coimbra, 1954.

informação relativa ao quotidiano da carreira do Brasil¹². Seis anos depois é um jesuíta que descreve a viagem dos 10 inacianos e de outros tantos franciscanos do Pará para Lisboa, aquando da expulsão daquele território¹³.

São estas as principais fontes que suportam boa parte do nosso estudo.

*

O quotidiano destas viagens ao Brasil, de modo geral não difere muito das realizadas à Índia. A sua menor duração tornava-as menos arrojadas e penosas. Mas nem por isso a população dos navios deixaria de encomendar-se aos santos conhecidos e da sua especial devoção. Assim melhor venceria as dificuldades da jornada e preparava a alma para um encontro com o Criador. Por isso todos teriam de confessar-se e comungar previamente ou então fazê-lo no prazo fixado pelo capitão. No regimento dado a Manuel Machado para a viagem de Lisboa ao Rio de Janeiro em 1705, é-lhe recomendado que indagasse, antes da partida, se todos iam confessados. Se o não tivessem feito, teriam de cumprir esse dever, bem como o de banir blasfémias, juramentos e outros pecados, para “sempre ter o favor do Céu propício”¹⁴. Em meados de seiscentos faziam-no na primeira semana de viagem, sob pena de perda da ração¹⁵. Na expedição ao rio da Prata, por exemplo, o comandante, ao som de caixas, mandou deitar bando para que toda a lotação se confessasse no prazo de 40 dias. Ao sair da escala de Santa Catarina, o período foi encurtado para 10 dias¹⁶.

As devoções e orações ocupavam um importante tempo na viagem. A recitação do terço, as ladainhas, as missas, os ofícios da Semana Santa, as festividades do Divino Espírito Santo, as novenas, a comemoração de alguns santos e outras festividades do calendário litúrgico eram actos de culto, habituais neste trajecto. Nas viagens de Portugal para o Brasil em Setecentos, ou por a jornada ser mais curta e menos difícil, ou porque a assistência religiosa em regra quase se cingisse aos capelães de bordo, há uma significativa diminuição de actos devocionais. Aliás, já em 1656 Francisco de Brito Freire recomendava aos navios da conserva que “pelo abuso de tantos anos” apenas rezassem o terço a Nossa Senhora “no tempo costumado, entoando em voz, como em S. Domingos”,

¹² “Diário da viagem de Luiz de Albuquerque de Mello Pereira e Cáceres, de Lisboa para o Rio de Janeiro (1771)” in Gilberto Freire, *Contribuição para uma Sociologia da Biografia. O exemplo de Luiz de Albuquerque, governador do Mato Grosso no fim do século XVIII*, vol. II, Lisboa, Academia Internacional de Cultura Portuguesa, 1968, pp. 9-25.

¹³ Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Arq. 2. 3. 13, *Relação das cousas notáveis da nossa viagem do desterro do Pará para Lisboa no ano de 1757*, (cópia).

¹⁴ IHGB, Lata 112, doc. 14

¹⁵ “Regimento que Francisco de Brito Freire, capitão general da armada de comércio e frotas do Brasil manda guardar aos navios de conserva”, 1656, in Francisco de Brito Freyre, *Nova Lusitânia. História da Guerra Brasilica*, com um estudo do Prof. José António Gonsalves de Mello, 2ª ed. Recife, Governo de Pernambuco, Secretaria da Educação e Cultura, 1977, p. 53.

¹⁶ *Diario*, fls. 8 e 20.

já que “indecentes palavras com ridículas geringonças” haviam-se introduzido no rezar dos moços¹⁷.

Largada a expedição de Lisboa em 1736, abateu-se um tremendo temporal que obrigou os navios mercantes a despejar no mar parte da carga e a lançarem os cabos pelas amuradas para segurar a “pobre gente”. Esta, constituída sobretudo por jovens pouco adestrados e inexperientes na navegação, não conseguiu conter o enjoo que logo padeceu. Seria certamente uma imagem semelhante à que Maria Graham recorda do oceano que rugia com furor e o homem, com toda a sua honra e dignidade a tentar dominá-lo¹⁸. Apesar disso e com o tempo mais favorável, conseguiram festejar o Sábado de Aleluia, com celebração de missa. Seria também o dia escolhido para dar ao comandante a notícia da sua promoção, seguindo-se-lhe salvas e outras manifestações de regozijo na frota¹⁹.

Na viagem da nau *Nossa Senhora da Nazaré*, de 1746, as festividades da Ascensão e do Espírito Santo seriam assinaladas com missa, confissões e comunhões. E se a festa do Divino não deu lugar à tradicional coroação ainda em uso na carreira da Índia, pelo menos suscitou a celebração de um solene *Te Deum*, talvez devido à presença de D. Bernardo Rodrigues Nogueira. Já a Trindade e o Corpo de Deus ficar-se-iam pela sua identificação²⁰. A comemoração das festividades da Virgem e de alguns Santos tinham particular relevância e brilho. Na carreira da Índia tais solenidades eram normalmente precedidas de vésperas cantadas e confissões, como forma de melhor as preparar, não faltando disparos de salva do navio em festa, de saudação ou de aviso. Bandeiras arvoradas, missa cantada e a pregação assinalavam o dia festivo, seguindo-se-lhe, no final, mais algumas salvas. Na viagem de socorro que em 1639 D. Diogo Lobo levou dos Açores à Baía, transportando em cerca de dois meses e meio mais de um milhar de soldados, além de clérigos regulares e gente anónima, o Padre Luís Flores da Companhia de Jesus, deixou interessante relato do quotidiano ocorrido na nau *Guadalupe*²¹.

Outras festividades eram também assinaladas. Nesta missão de socorro, a instâncias do morgado da Praia da ilha Terceira, comemorou-se a festa de S. Lourenço a 10 de Agosto, santo da sua particular devoção e de seus antepassados²². Nas datas que a liturgia católica apontava, havia outras devoções, comemorações e festividades sugeridas pelas Ordens Religiosas, ou dos Santos de especial afecto do comandante ou de outras personalidades. Foi o caso de Santa Teresa de Ávila ou de Santo António. Luís de Abreu Prego, comandante da expedição de 1736, era fervoroso devoto de Santa Teresa. Em seu louvor tirar-se-iam sortes e os rifados generosamente as ofereceram à venerável. Resolveu-se organizar uma festa em sua honra, com enorme participação. Declamou-se *loa e entre-*

¹⁷ “Regimento de Francisco de Brito Freire”, já cit., p. 53.

¹⁸ Maria Graham, *Diário de uma viagem ao Brasil*, Belo Horizonte- S. Paulo, Editora Itatiata – Editora da Universidade de S. Paulo, 1990, p. 248.

¹⁹ *Diário*, fls. 7-7v.

²⁰ *Relaçam da viagem do 1º Bispo de s. Paulo...*, já cit. pp. 20-23.

²¹ *Relaçam...*, pp. 21-22.

²² *Ibidem*, p. 26.

meses com figuras ricamente vestidas, preparadas por senhoras que seguiam na viagem para o Rio de Janeiro. Estas prontamente aderiram à iniciativa e até “concorreram com todo o preciso para o tal festim a que assistiram”²³. No início do espectáculo surgiram três figuras proferindo uma *loa* em louvor de Santa Teresa: *Virtude, Fama e Inveja*. Recitação extensa, com 97 estrofes irregulares, de rima e sonoridade imperfeitas, aliterantes, com versos misturados e brancos, mas que o autor do diário da viagem integralmente transcreveu. O seu talvez limitado mérito literário contrastará com a valia antropológica e mental que revela.

Findava assim a desarrimada e destoante *loa*:²⁴

“Que perdoem nossos erros
Pelo que tem de honrados’
E para quatro entremeses
Estejam aparelhados”

Seguia-se-lhe o primeiro *entremês*. O autor do diário, tão diligente em registar toda a *loa*, não divulgou os entremeses representados nem os quis sequer indicar, para que não passasse de “divertimento a enfado”, como justifica²⁵. Todavia adverte que novas, artísticas e vistosas danças se lhe seguiram, proporcionando o sereno da noite um ambiente propício ao agradável divertimento, que durou até às 2 horas da madrugada. Na viagem de regresso a Lisboa e também em dia de sua festa, o comandante convidaria alguns espanhóis que o acompanhavam, a colaborar com seus jogos e danças ajudando, deste modo, a passar uma parte da noite. E a estes logo se juntaram alguns curiosos que, com bailes e entremeses se exibiram na véspera e no dia da festividade de Santa Teresa de Jesus²⁶.

Na mesma jornada de 1736 ao rio da Prata realizar-se-ia a festa do trânsito de Santa Rita, de missa cantada, com “a solenidade que pedia o lugar e permitia a devoção” dos piedosos, já que vencidas as dificuldades da viagem, por sua intercessão estavam prestes a chegar ao Rio de Janeiro²⁷.

Os festejos em honra de Santo António poderiam adquirir certa solenidade e até certo impacto na nau, como aconteceu na viagem do prelado de S. Paulo.

No começo da sua trezena, a 1 de Junho, seria cantada a ladainha, acompanhada de cravo, tocado por um curioso. E, já noite, exibiu-se um entremês “com muita graça dos representantes e gosto dos ouvintes”. Prometeram também dar-lhe quantos vinténs quantos os dias que ultrapassassem a Linha antes da sua festa, o que não aconteceu. No

²³ *Diário...*, fl. 9.

²⁴ *Diário...*, fl. 9.

²⁵ *Diário...*, fl. 15v.

²⁶ *Diário...*, fl. 85.

²⁷ *Diário...*, fls. 15-16.

seu dia, o pregador enalteceria as virtudes do Santo, como até o desculpou de não ter honrado o contrato. Mas nem por isso deixaram de se confessar e comungar²⁸.

Breves súplicas também aconteciam. Na viagem da nau *Nossa Senhora da Arrábida*, saída em Agosto de 1736 e que iria juntar-se à expedição comandada por Luís de Abreu Prego, ao aproximarem-se do Monte de Santo Agostinho era chamada toda a companhia para saudarem Nossa Senhora da Nazaré, venerada no cimo daquele monte. A pedido do mestre rezou-se-lhe uma *Salve Rainha* ao toque do apito, sendo também saudada com sete peças. Quase se poderia talvez afirmar que as manifestações piedosas registadas na viagem se esgotaram nesta devoção e na invocação de Nossa Senhora da Penha de França em altura de vento e mar alteroso²⁹.

A representação teatral assumiu particular relevância no quotidiano das viagens setecentistas de Portugal para o Brasil. Em certas ocasiões constituiu a parte profana da celebração religiosa, ou apenas foi manifestação cultural e de divertimento em tão longa viagem. Assim aconteceu com a nau que conduziu Luiz de Albuquerque e Cáceres ao Rio de Janeiro em 1771. Quando já era transposto o cabo de Santo Agostinho, representava-se “As preciosas redicolas” e, através de bando, um outro entremês era anunciado³⁰. Mas se os ventos não o consentiram, na semana seguinte apresentava-se “O Velho Namorado”³¹.

Além da representação teatral, também as danças foram um modo de convivência e de entretenimento, como aconteceu numa noite da viagem de D. Bernardo Nogueira de 1747 em que, reunidos na praça da tolda, “se tocou e bailou muito bem”, concluiria o autor da narrativa³².

Muitos dos festejos religiosos detinham uma componente profana que podia revestir aspectos de índole social, cultural ou até de solidariedade. Mas, umas e outras pretendiam também estimular a boa convivência, preencher tempos e evitar tédios. As festas de Santa Teresa em 1736-37 cumpriram esse objectivo como bem notou o autor do diário. Mas até os próprios exercícios físicos e de fogo, impostos pelos regimentos de navegação e mandados executar a toda a guarnição, além de a manter activa, ajudavam a passar o tempo e eram “divertimento aos rapazes novos para assim disfarçarem parte do trabalho da viagem”, na opinião de um observador³³. Mesmo o enjoo poderia ser ocasião de “galhofa”, por serem escassos os divertimentos. Na viagem de 1746, que conduziu ao Brasil o 1º Bispo de S. Paulo, quase todos os elementos da sua comitiva, na primeira semana, ficaram “enjoados, mui perturbados e aflitos”. Quase só ao autor da

²⁸ *Relação da viagem do 1º Bispo de S. Paulo*, já cit., pp. 22-23.

²⁹ BNP, cód. 149, *Diário...*, fl. 15v.

³⁰ Veja-se a edição de *As Preciosas Redicolas* de Carlos Francisco Moura, Rio de Janeiro, Liceu Literário Português, 2001. Leiam-se também os pertinentes comentários que faz sobre o teatro a bordo no século XVIII.

³¹ *Diário da viagem de Luiz de Albuquerque de Mello Pereira e Cáceres...*, já cit., pp. 21 e 24.

³² *Diário da viagem do 1º bispo de S. Paulo...*, p. 22.

³³ BNP, cód. 567, *Diário da viagem do coronel Luis de Abreu Prego*, fls. 8-8v.

Relação foi poupado a tal inquietude, passando “toda a viagem sem moléstia alguma”, o que lhe permitiu certamente legar-nos tão rico e vivo testemunho. Se na circunstância o incômodo era normal, também foi pretexto a indagação dos resistentes a tal atrapalhação e motivo de escárnio e acusação dos “fracos”. Mas era tudo “isto por passar o tempo”, concluiu o autor da *Relação*³⁴.

Além dos temporais frequentes, uma das maiores dificuldades a vencer deste itinerário era a passagem do Equador. Na viagem da *Senhora de Lampadosa* de 1734, na vizi-nhança da Linha começaram a aparecer as calmas e os muitos tubarões brancos, alertas seguros da proximidade do Equador. E logo alguma calma se fazia sentir, provocando muitos doentes nessa nau.

O sargento do mar e guerra logo surgiria na capitânia, informando não só da muita doença lá existente, como da falta de galinhas para os enfermos. O comandante logo acudiu, disponibilizando meia centena de galinhas, camas e até o cirurgião da sua nau, prático nas doenças da Linha. Mas este, ao regressar, informava que por serem doenças do grande calor, só teriam remédio fora da Linha³⁵.

Eram, de facto, ali muito frequentes as calmarias e os furacões, com trovoadas e raios. Escrevia Maria Graham no seu diário, já de começo oitocentista, que tendo experimentado as duas situações, preferia a tempestade de ventos e trovões à calma tropical³⁶. Era a denominada “febre quente”, que aludem os navegadores do século XVIII, responsável por muitas mortes, causadas pela deterioração de alimentos, a escassez de água potável e a questão dos detritos³⁷. Pelos escassos movimentos do navio e a inexistência de tanques sanitários ou similares, com o passar dos dias os dejectos acumulavam-se no mar em redor do navio, causando uma pasta nauseabunda que medrava com o tempo e o calor. A falta de higiene do navio e pessoal agravava penosamente o ambiente de bordo, tornando-o fétido e doentio. Era também a altura da frequente invasão dos piolhos, como aconteceu na viagem da princesa Carlota Joaquina, que se viu forçada a rapar o cabelo para assim atacar eficazmente os parasitas com banha e pós da Joanna, chegando ao Rio de Janeiro de cabeça rapada³⁸. Estaria por certo longe de imaginar que o acidente viraria em moda carioca! Ainda em 1842, num dos diários de Wanderer, é referida a usual rapagem dos cabelos ao cruzar da Linha³⁹.

³⁴ *Relação da viagem do 1º Bispo de S. Paulo*, pp. 20-21.

³⁵ BPN, cód. 567, *Diário...*, fls. 8v-9.

³⁶ Maria Graham, *Diário de uma viagem ao Brasil*, Belo Horizonte - S. Paulo, Editora Itatiaia – Editora da USP, 1990, p. 124.

³⁷ Sobre o assunto veja-se de Lucy Maffei Hutter, *Navegação nos séculos XVII e XVIII Rumo: Brasil*, S. Paulo, Edusp, 2005, pp. 79-81.

³⁸ Kenneth Light, *A viagem marítima da família real. A transferência da corte portuguesa para o Brasil*, Rio de Janeiro, Zahar, 2008, p. 142.

³⁹ Oswald Brierly, *Diários de viagens ao Rio de Janeiro 1842-1867*, apresentação e organização de Pedro da Cunha e Menezes, Rio de Janeiro, Andrea Jakobsson Estúdio, 2006, p. 45.

A passagem era penosa. Havia que pedir o amparo do Céu. Implorava-se a proteção de Santo António, fazendo-lhe uma novena ou até a trezena, se o calendário litúrgico a isso se ajustasse, como aconteceu na viagem do bispo de S. Paulo em 1746.⁴⁰ Daí também os passageiros que cruzavam a linha do Equador a primeira vez costumarem dar uma esmola para as confrarias e uma moeda e alguma coisa mais para os marinheiros comerem e beberem. Poderiam, também, oferecer objectos que, vendidos em leilão, permitiriam a encomenda de missas pelas almas do purgatório.

Na viagem de socorro ao Brasil de 1639, os passageiros eram apenas soldados “bem faltos do necessário” e alguns religiosos. Entendeu o Padre Visitador cumprir a tradição. Era também a maneira de manifestar reconhecimento pelo bom tratamento que recebia dos marinheiros e pelos muitos presentes de peixe fresco que lhe davam.

Resolveu oferecer-lhes nesta ocasião 6 chouriços, 1 presunto, algumas postas de carne de vaca e um cesto com 5 ou 6 arrátéis de confeitos miúdos de erva-doce e uma boceta de caramelos, além do biscoito branco e um canecão cheio de vinho.

Ninguém estava isento. Até os frades capuchinhos, como informou o Padre Carli ao relatar esta festa chamada de *galhofa*⁴¹. Na carreira da Índia a praxe é contada pormenorizadamente por um criado de D. Frei Inácio de Santa Teresa que o acompanhou em 1721, denunciando as práticas de extorsão e violência de marinheiros aos que não podiam contribuir ou o faziam diminutamente⁴². Outra tradição da carreira do Brasil é a recepção ao rei Neptuno, previamente anunciada por embaixador e que tinha lugar logo que fosse transposta a Linha.

Em dia apazado e preparada a tolda, aparecia o rei trajando “à mourisca”, com o seu séquito, desembargador e oficiais de justiça, começando logo a questionar o capitão da nau pela ousadia de invadir os seus mares e por andar à orça, podendo navegar à popa. Inquiria-o ainda por comportamento aviltante para com as gentes do navio, já que que lhe dava feijões em vez de carneiros e vitelas e mantinha-as oprimidas, podendo dar-lhe liberdade para passearem por fora. Terminada a exprobração, ordenaria à sua Relação que sentenciasse os que se recusassem a dar esmola a Nossa Senhora de Penha de França. O capitão logo contribuiu, seguindo-se-lhe os passageiros. Os remissos estavam condenados a “afunilar”, ou seja, a terem de suportar um banho através de um funil colocado no pescoço⁴³.

Já depois do Equador e da recepção ao rei Neptuno, houve ainda lugar para uma comédia “muito boa e bem representada” que o autor da *Relação* muito apreciou, porque

⁴⁰ British Library, *Adicionales*, nº 20.934 e *Relação da viagem do 1º Bispo de S. Paulo*, p. 23.

⁴¹ Excerto publicado por Luciana Stegano-Picchio, “O Atlântico dos Portugueses no século XVII. Curioso testemunho de um capuchinho de Placenza que atingiu o Congo passando pelo Brasil”, in *IV Reunião de História da Náutica e Hidrografia. Actas*, Lisboa, CNPCDP, 1989, pp. 517-118.

⁴² Veja-se o nosso estudo já citado, “As viagens de Portugal ao Brasil no tempo do Padre António Vieira”, pp. 67-68.

⁴³ *Relação da viagem do 1º Bispo de S. Paulo*, p. 24.

“sendo vestidos de homem e de mulher e outras miudezas, tudo apareceu e de tanto preço que, garante, não vira melhor”⁴⁴. Para além da representação teatral, também as danças foram um modo de convivência e de entretenimento, como aconteceu numa das noites da viagem de 1746, em que reunidos na praça da tolda “se tocou e bailou muito bem”. Depois disso deram-se muitos “motes”, com “aplauso dos capitães”, concluiria o autor da narrativa⁴⁵

Outra forma de distração a bordo era a prática de jogos, se bem que fossem desde longa data regulamentados pela Coroa, não só quanto ao tipo, como ao modo de os realizar. Os de cartas e de dados haviam há muito sido proibidos no Reino e a bordo, pela ruína financeira que causavam e pelos desentendimentos e zaragatas que provocavam. É que muitos homens do mar até “jogavam os remédios que levavam para as suas mulheres e filhos”⁴⁶. Por regra eram proibidos os jogos a dinheiro, mas os lucros até chegaram a ser recolhidos pelo capelão para esmolas, ou pelo meirinho que cobrava os “baratos” em seu proveito⁴⁷. Empenhavam armas, espadas e outras fazendas, além dos distúrbios e roubos que muitas vezes causavam nas naus. Por roubar 4 tostões para jogar na viagem de socorro ao Brasil, em 1639, a pedido do padre Visitador, foi libertado o soldado que há 24 horas estava amarrado ao mastro grande⁴⁸.

Entre os passatempos preferidos, a pesca de anzol ou de fisga ocupava um lugar cimeiro, até porque constituía não só um entretenimento, como alimento fresco. Tripulantes, militares e passageiros poderiam dispor desse sustento para remediar a escassez ou a deterioração da carne e do peixe seco, ou para melhorar a habitual ração alimentar.

Na viagem da nau Guadalupe, de 1639, pescaram-se 20 albacoras, 27 douradas, 7 tubarões, 11 cachoeiras, 6 toninhas e muito outro peixe, algum até capturado com fisga. Da sua falta, nessa viagem, se lastimou o mestre de campo, já que lhe havia morrido mais de um cento de galinhas e não existiam pescadores na sua nau⁴⁹.

Em Setecentos são abundantes as alusões aos muitos tubarões, albacoras e toninhas que os navios depararam ao transpor o Atlântico. Causou assombro ao autor do diário da nau *Nossa Senhora da Arrábida*, de 1736, os muitos tubarões de estranha grandeza que observara⁵⁰. Motivaria ainda espanto os repuxos das muitas baleias observadas na já aludida viagem de D. Bernardo Nogueira e, na proximidade da linha do Equador, o

⁴⁴ *Ibidem*, p. 25.

⁴⁵ *Relação da viagem do 1º Bispo de S. Paulo*, p. 22.

⁴⁶ ANTT, *Convento da Graça de Lisboa*, Misc. Ms., tomo I C, “Lembrança...”, fl. 570.

⁴⁷ Bernardo Gomes de Brito, *História Trágico-Marítima*, ed. de Damião Peres, tomo IV, F. Machado & C^a, 1937, p. 60 e ANTT, *Convento da Graça de Lisboa*, Mis. Ms., tomo I C, “Lembrança...”, fl. 570.

⁴⁸ *Relaçam...*, p. 50.

⁴⁹ *Relaçam...*, p. 47.

⁵⁰ BNP, *PBL, Diário...*, já cit., fl. 12.

cardume de toninhas, comparável a “muitas varas de porcos”⁵¹. Note-se que a simples pesca seria prática corrente ao longo de toda esta época⁵².

Mas talvez um dos mais eloquentes relatos do dia-a-dia de bordo nestas viagens de Portugal para o Brasil, terá sido deixado pelo Padre Dionísio Carli que viajou em 1667 na nau *Rosário Grande* com destino ao Brasil, para dali chegar ao Congo.

Na nau eram diariamente acordados com o som de tambores e batidas das Avé-Marias no sino. Os moços tocadores iam dar os bons dias ao capitão, aos oficiais e à demais gente. No entanto os sacerdotes preparavam-se para celebrarem as missas, assistidas por todos com enorme piedade, almoçando-se em seguida. Cada tripulante iniciava então o seu próprio ofício, quer de escrivão ou de copeiro (para a distribuição a todos da ração diária), quer de cozinheiro, sapateiro, alfaiate ou ferreiro. Muitos passageiros dormiam, conversavam, mas também jogavam ou tocavam viola, havendo numa ocasião mais de 59 que a traziam. Outros desfaziam e faziam cordas. Depois de medido o sol tocava o sino para o jantar. O Padre Carli reparou que se comia em simultâneo, mas ao contrário dos italianos, em grupos de 4 ou 5 na mesma mesa. Só no final da refeição bebiam um pouco de água e, após esta, um trago de cachaça.

Enquanto o capitão almoçava, tocavam as trombetas em concerto. Depois agradecia-se a Deus e, após algum divertimento, era a hora de descanso, excepto os que zelavam pelo bom governo da nau. Mais tarde tocava a reunir para se recitarem ou cantarem as ladainhas e outras preces. Em cada sábado ou vigília de santo festejado pregava-se um sermão e exortava-se à confissão e à comunhão. Depois, até às Avé-Marias do anoitecer, cada um “conforme o seu génio enganava o ócio” com qualquer divertimento. Ceava-se, seguindo-se a recitação do terço do rosário “com grandíssima devoção”⁵³.

Passemos ao sustento físico. A alimentação a bordo era assunto de especial relevância. O capitão, Ordens religiosas, sobretudo Jesuítas, personalidades políticas como o governador ou vice-rei, dispunham de dispensas próprias abastecidas com ricos e variados alimentos, cuidadosamente preparados. Tal abundância permitia-lhe não só ter gestos de simpatia com os oficiais em alturas festivas, como dispensar muita da ração de bordo, sobretudo galinhas, geleias, etc., para os doentes. Os géneros eram distribuídos em regra semanalmente, confeccionados pelos próprios num dos dois fogões da nau, sendo a água e o vinho entregues diariamente.

⁵¹ *Relação da viagem do 1º Bispo de S. Paulo*, p. 21.

⁵² *Diário da viagem de Luiz de Albuquerque e Cáceres*, p. 19.

⁵³ Servimo-nos da tradução portuguesa feita por Luciana Stegagno-Picchio em “O Atlântico dos Portugueses no século XVII. Curioso testemunho de um Piacenza que atingiu o Congo passando pelo Brasil”, in *VI Reunião Internacional da História da Náutica e Hidrografia. Actas*, Lisboa CNPCDR, 1989, pp. 511-512.

Por uma relação dos mantimentos que a nau *Nossa Senhora da Piedade* consumiu em 1719, numa viagem de Lisboa ao Rio de Janeiro, com 450 praças, verifica-se que foi gasto o seguinte⁵⁴:

<i>Mantimento</i>		<i>Valor decimal</i>	<i>p/prança</i>
Achas de lenha	9800		
Alhos, cebolas, louro, adubos e outras miudezas			
Arroz	691 arrobas e 12 arráteis	10.163 Kg	22,6
Azeite	234 cântaros	1.957 litros	4,3
Bacalhau	142 arrobas	2.087 Kg	4,6
Carne de porco	376 arrobas	5.527 Kg	12,3
Carne de vaca	110 arrobas	1.617 Kg	3,6
Doces para doentes	12 arrobas	176 Kg	0,4
Galinhas	300		
Grãos, lentilhas e ameixas para dietas			
Legumes sortidos	1034		
Obra de folha de flandres			
Ovos	40 dúzias		
Vinagre	12 pipas	5.040 litros	11,2
Vinho	68 pipas	28.560 litros	63,5
Reformação da botica, frasqueira e águas			
Sal			
Trigo para biscoito	50 moios	41.400 litros	92,0

Da viagem de 1736, simultaneamente expedição militar e armada de acompanhamento e protecção de frota, não se conhece a sua ração diária. Contudo, chegou-nos a informação não só da ementa das naus que acompanhavam as frotas em Seiscentos, como de outras fontes de períodos seguintes⁵⁵. Biscoito, carne, bacalhau, água, vinho, azeite e vinagre, além de arroz e vários legumes, eram os produtos distribuídos em doses diárias ou mensais previamente determinadas e quantificadas. Assim, no dia em que se lhe desse

⁵⁴ BNP, cód. 1539, fl. 17, “Relação dos mantimentos que importa huma não de guerra...”. As equivalências foram elaboradas com base nos *Mappas das Medidas do Novo Systema Legal comparadas com as Antigas nos diversos concelhos do Reino e Ilhas*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1868.

⁵⁵ BNP, cód. 7188, fl. 496 “Regimento da ração que se ha de dar a cada pessoa das que recebem soldo nesta nao, do qual não excederá o mestre sob penna de o pagar de sua Caza” (séc. XVII).

carne, não se lhe poderia entregar peixe, nem arroz e quando se lhe distribuisse bacalhau, nenhuma outra coisa se lhe daria, o mesmo acontecendo com os legumes⁵⁶.

Também num dos diários das viagens realizadas por António de Brito Freire à Bahia comboiando frotas (1756-57), carregou-se-lhe – certamente para a sua dispensa pessoal – arroz fino para canjas dos doentes, feijão, mungo, lentilhas, biscoito branco e mais de centena e meia de galinhas, vinho de diversas qualidades, feijão branco, limas azedas, farinha do Reino, milho para galinhas, roscas, etc.⁵⁷ O autor que descreveu a viagem do bispo de S. Paulo daria ainda conta do desembarque do Prelado no Rio de Janeiro, do agrado com que aí haviam sido recebidos e do acolhimento que lhes proporcionaram. É que, como refere, de tudo necessitavam, já que os 64 dias de mar, comendo e bebendo mal, dormindo pouco e assustados, havia posto a gente “na espinha”⁵⁸.

*

Longas viagens proporcionam, além do mais, saturação, impaciência, exacerbamentos. A conflituosidade a bordo das naus das carreiras da Índia e do Brasil era uma realidade, situação que não é de estranhar. A morosidade e as intempéries da viagem, a falta de higiene individual e do navio, o ar fétido que respiravam, a carência, má qualidade e deterioração dos alimentos e a dificuldade na sua confecção, a escassez e conspurcação da água, a convivência forçada entre pessoas de desigual condição social e cultural criavam ambiente propício aos desentendimentos e discórdias que atingiam muitas vezes a violência. Daí o capitão do navio estar investido de jurisdição que lhe permitia punir os infractores, deixando para o destino a resolução ou execução de pena para crimes de maior gravidade. O escrivão faria autos das ocorrências, ouvidas as partes envolvidas. A viagem de socorro dos Açores ao Brasil de 1639 não constituiu excepção:

Após um mês de viagem, certo dia, depois da ceia, gerou-se acesa discussão, entre duas pessoas “graves”, mas que por respeito o autor do relato não quis nomear e quase provocou a morte do ofendido. Valeu-lhe a intervenção dos que lhes estavam próximos, como a do Padre Visitador que já em outra ocasião os havia reconciliado. Separados no rancho, seriam apartados também no sono. E se ignoramos qualquer castigo, já para o soldado mancebo que chamou nome “afrontoso” a um outro, mas casado, seria condenado a ficar ao beque, ao sabor do frio e das ondas. O Padre companheiro acabaria por mediar a sua libertação⁵⁹.

Em Setecentos, o mesmo acontecia. Na nau *Nossa Senhora da Arrábida* e apenas com uma semana de viagem, a rogos dos capelães resgatava-se um marinheiro que come-

⁵⁶ Os alimentos eram distribuídos diariamente, nas seguintes quantidades: biscoito, 1,5; carne, bacalhau, arroz, 0,5 arrátel; feijões, 1 quartilho acogulado; vinho, 0,5 canada; água, 1 canada; azeite, 0,5 canada por mês e 1 quartilho por noite; vinagre, 1 canada por mês. Cf. “Regimento da ração...” já cit.

⁵⁷ BPN, cód. 486, fls. 41- 41v.

⁵⁸ *Relação da viagem do 1º Bispo de S. Paulo...*, p. 28.

⁵⁹ *Relaçam...*, pp. 35 e 52-53.

çava a ser içado com um bolso no lais da verga grande, por em discussão ter dado uma facada num companheiro e, por isso, fora preso⁶⁰. No regresso da colónia do Sacramento, já em Outubro de 1737, dois cabos de esquadra “tiveram algumas razões menos cortesas”, esmurrando-se mutuamente. E achando-se que um deles fosse mais culpado, foi encerrado na golinha⁶¹. Mas depois de lá estar, por ser acometido de “acidente verdadeiro ou fingido”, foi retirado, ficando apenas alguns dias suspenso⁶². E outros exemplos poderiam apontar-se.

Na viagem de desterro dos jesuítas do Pará para Lisboa, em 1757, na nau *Nossa Senhora da Atalaia*, um marinheiro fora preso em Lisboa por ser ladrão e fugiu para o Pará, regressando a Portugal. Desesperado, deitou-se ao mar e, salvando-o, puseram-no a ferros durante alguns dias. Ainda na mesma viagem dois marinheiros travaram-se de razões. Um arremessa à mão do outro um pesado frasco que lhe fez perder dois dedos⁶³. Também António de Brito Freire, tão parco em informações, numa das suas viagens à Bahia em meados do século XVIII conta que um grumete, a que chamavam o *Piolho*, dera uma facada no braço de um pajem, sendo-lhe de imediato aplicada uma pesada “roda de pau”⁶⁴. Na jornada de Luiz de Albuquerque de Cáceres, de 1771, os castigos do capitão aos marinheiros não foram além de umas palmatoadas. Mas os mareantes lesados por furtos dos seus haveres, resolveram castigar os ladrões pelas suas próprias mãos⁶⁵. Por “negligência no dever, desrespeito e expressões de motim”, seriam punidos tripulantes da nau *Bedford*, que transportava a família real para o Brasil em 1808.⁶⁶

Na história das carreias marítimas portuguesas as escalas sempre proporcionaram à tripulação oportunidade de reabastecimento, descanso, recuperação de forças, mas também ocasião de fugas, sobretudo a quem se via coagido a nelas laborar. Assim acontecia com a *armada das ilhas*, que no extremo ocidental do arquipélago açoriano aguardava as naus regressadas de África, Índia e até do Brasil. Escalando Angra na ilha Terceira, antes do destino, por vezes o capitão queixava-se de nem sequer ter piloto para seguir, já que estes e outros marinheiros não podendo sair da ilha, escondiam-se com a cumplicidade e amparo dos residentes. Mas também na Baía ou no Rio de Janeiro em escalas de ida ou de volta as queixas são do mesmo teor. Aqui, acrescente-se, com maior sucesso na fuga e até de êxito no futuro.

Na viagem de 1736 com destino ao rio da Prata, a esquadra escalou o Rio de Janeiro e depois a ilha de Santa Catarina. O desembarque e os exercícios na ilha das Cobras daquela cidade propiciaram a fuga. E dois grumetes não perderam a oportunidade.

⁶⁰ BNP, *Pombalina* cód. 149, *Diario...*, fl. 3v.

⁶¹ Argola de ferro pregada em poste ou parede onde, por castigo, se prende alguém.

⁶² BNP, cód. 567, *Diario...*, fl. 85.

⁶³ IHGB, Rio de Janeiro, 2.3.13, *Relação das cousas notáveis da nossa viagem de desterro do Pará para Lisboa no ano de 1757*.

⁶⁴ BNP, cód. 487, fl. 28v, “Jornais de viagens realizadas entre Lisboa e Bahia”.

⁶⁵ *Diário da viagem de Luiz de Albuquerque de Melo e Cáceres...*, pp. 16, 20.

⁶⁶ K. Light, *A viagem da família real, já cit.*, p. 141

Só que, por quererem muito o seu “fato”, mandaram-no arrecadar por um caixeiro de loja que trazia uma carta para o irmão dos foragidos e que lá ficara. Mas a missiva logo chegou às mãos do comandante, que ordenou a prisão do balconista e assim apareceram os dois moços⁶⁷.

Frequentes eram também os acidentes ocorridos a bordo. Um dos mais habituais era a caída ao mar. Cada nau deveria trazer um barril vazio com uma arpoeira para que, atirado ao naufrago, este o agarrasse facilmente e assim pudesse ser puxado e salvo. A viagem ao Rio de Janeiro, de 1736, não foi excepção, como não o seria a dos jesuítas do Pará em 1777, como referimos. Na primeira, o acidente aconteceu no escaler que fazia a comunicação com os demais navios. Todavia não foi mortal, já que o homem conseguiu sobreviver “embora com muito trabalho”⁶⁸. No regresso, ao comboiar navios que traziam ouro, Abreu Prego seria informado que no *Carrança* as lagoas estariam abertas com água, notícia “bem sentida” no parecer do observador. Todavia já de tarde e mandando indagar, acabaria por concluir-se que “não era coisa de cuidado”, continuando-se com a arrecadação do ouro que vinha nos navios, “por se lhe ir acabando o tempo determinado para tal diligência”⁶⁹. Mas o alarme poderia ser real, como aconteceu no navio *Alagoa*, que integrava a mesma armada.

A meio da viagem de regresso a Portugal, a embarcação sinalizava que tinha “água aberta”. Prontamente o comandante mandou a “mestrança” a seu bordo para que, se não houvesse remédio, lhe fizessem sinal para mandar retirar a gente. Mas aquela voltou de tarde explicando que, apesar da água ser muita, “se lhe dava vencimento”. Adiantavam ainda que o pior “era que a gente esmorecia”, pensando que se surgisse algum temporal, a capitania não o poderia socorrer. O capitão ordenaria que fosse sempre junto da sua nau, com o farol aceso durante a noite. E “sentindo-se em mais aperto fizesse logo sinal”, alertando as suas sentinelas para observarem todos os movimentos.

No mesmo navio seguiam algumas mulheres que não se apercebendo do perigo em que estavam e ignorando-o por serem “inocentes”, como prefere o autor, “faziam zombaria do que viam”, enquanto os homens que iam por passageiros trabalhavam “como a mesma gente da obrigação do navio”, dando à bomba de noite e de dia “pelo interesse de salvarem vidas”⁷⁰. Esclareça-se que a armada comboiada também integrava navios que transportavam o “ouro d’el rei e das partes”, tendo o comandante mandado chamar à galera José de Meira para elaborar os mapas da carga, por ter “notável engenho” para os fazer. Em alguns dias desempenhou-se do encargo com exemplar perfeição⁷¹.

A comunicação entre os navios de uma armada não era tarefa simples, numa altura em que só por sinalização visual ou auditiva e contacto pessoal poderia acontecer. Daí

⁶⁷ BNP, cód. 567, “Diario...”, fl. 17v.

⁶⁸ BNP, cód. 567, “Diario...”, fl.15v

⁶⁹ BPN, cód. 567, “Diario...”, fl. 84.

⁷⁰ BPN, cód. 567, “Diario...”, fl. 86v.

⁷¹ BPN, cód. 567, “Diario...”, fl. 85.

as recomendações sobre a navegação em conserva, o cuidado especial em manter aceso o farol durante a noite e sempre operacional o escaler da embarcação. Havia também necessidade de fazer chegar a toda a armada eventuais instruções do seu capitão-mor, prestar apoio a quem dele necessitasse e ir a terra em qualquer escala, quer para se cuidarem ou reabastecerem, quer para darem ou receberem notícias e outros quaisquer assuntos.

Já na segunda semana da largada de Lisboa, Abreu Prego, capitão-mor da armada, fazia sinal para virem a bordo da sua nau os comandantes das naus de guerra, ordem que foi executada com dificuldades “por andarem os mares muito grossos”. E dois dias depois vieram as ditas naus “à fala”, mas desta vez “pela popa”, salvando-se depois mutuamente. Ao chegarem à altura das Canárias e antes de se apartarem alguns navios que seguiam rumo à Baía, o comandante fez novamente sinal, mas desta vez aos navios mercantes, para que os seus capitães viessem a bordo, o que de facto aconteceu⁷².

A nau *Nossa Senhora da Arrábida*, com sinal de bandeira larga, por mais de uma vez chamou os demais navios para “virem à fala”⁷³. Outro modo seria através de disparo de peça, como aconteceu em 1746, mais parecendo ao autor do diário uma embaixada marítima, do que uma normal troca de informações⁷⁴. Já na viagem de Luiz de Albuquerque e Cáceres seria o escaler a estabelecer a comunicação na armada levando e trazendo informações ou até para visitas sociais. Recorde-se que já na aludida viagem da corte para o Brasil, a nau *Bedford* várias vezes lançou ao mar a sua embarcação, certamente até como forma de distração e de cortesia ou convívio⁷⁵.

Nestas viagens, boa parte da população de bordo era acometida de doença. Na de 1746 foram cinco os óbitos ocorridos, sobretudo após a nau transpor o Equador. E, se não fossem as “sarjas e sangrias”, muitas mais teriam perecido, garantia a mesma fonte⁷⁶. Brito Freire na viagem da Baía a Lisboa, tem especial cuidado em ir contabilizado os doentes da enfermaria, que chegaram a ultrapassar as três dezenas. A estes somavam-se, por vezes, os inacianos que viajavam em câmara própria⁷⁷. As calmarias e a deterioração dos alimentos, a conspurcação da água, a escassez de comeres frescos e nomeadamente de citrinos foram elementos penalizadores da gente que circulava na carreira. Mas também a falta de higiene agravava a saúde de todos. Queixava-se um inaciano, quando seguia com outros companheiros do Pará para Lisboa em 1757, de irem em lugar tão limitado, que mal podiam estar todos de pé e que o fedor, o bafo e o hálito de tanta gente criavam enjojo e enjoo. Aliás a importância da salubridade do ar no prolongamento da vida, até esteve

⁷² BNP, cód. 567, “Diário...”, fl. 8v.

⁷³ BNP, *Pombalina*, “Diário...”, fls. 2-3.

⁷⁴ *Relação da viagem do 1º Bispo de S. Paulo...*, p. 19.

⁷⁵ *Diário da viagem de Luiz de Albuquerque e Cáceres...*, p. 12 e K. Light, *A viagem marítima da família real*, já cit., p. 142.

⁷⁶ *Relação da viagem do 1º Bispo de S. Paulo...*, p. 24.

⁷⁷ BNP, cód. 487, fl. 43v.

na origem do estudo de Ribeiro Sanches, *Tratado da conservação da saúde dos povos*⁷⁸. O higienista militar e naval, Dr. Joaquim Xavier da Silva, no começo de Oitocentos a propósito do escorbuto, escrevia que as carnes e os peixes salgados não podiam ser absolutamente proibidos nas longas viagens, já que não era possível ter sempre carnes frescas. Asseverava, contudo, o mesmo mestre que “a humidade e o ar viciado contribuem muito mais para a desenvolução desta moléstia”⁷⁹.

*

Vários outros temas haveria que abordar. Se se comparar com o quotidiano da carreira da Índia – abundantemente estudado para os séculos XVI e XVII, mas não para setecentos – verifica-se que as semelhanças são muitas, como tivemos ocasião de observar. Mas também se reconhecem diferenças. Uma delas é notória: o teatro a bordo. Enquanto a representação nas naus do Oriente era frequente nos séculos XVI e começos do seguinte, nesta época praticamente desaparecera. Os descatos eram bem mais constantes e gravosos e envolviam não raras vezes até o pessoal da navegação. Mas outros exemplos poderiam dar-se.

A carreira do Brasil, apesar de mais curta e, também por isso, bem menos penosa, nem por isso deixa de apresentar um quotidiano que merece a atenção dos historiadores. O cotejo com a sua congénere das Índias é algo de motivante. Tivemos ocasião de a comparar com a da carreira da Índia, mas sobre outros aspectos que não os do quotidiano. Apesar do desaparecimento de muitas fontes, ainda há um mundo a desbravar.

⁷⁸ Sobre o assunto veja-se de Bruno de Barreiros, *Concepções do corpo no Portugal do século XVIII: Sensibilidade, higiene e saúde pública*, Rio de Janeiro, Humus, 2016, pp. 176-177.

⁷⁹ Joaquim Xavier da Siva, *Breve Tratado de Higiene Militar e Naval*, Lisboa, Academia Real das Ciências, 1936, p. 71 (1ª ed. de 1819).

ARISTIDES DE SOUSA MENDES, SALAZAR, FRANCO E HITLER

Comunicação apresentada pelo académico
Bernardo Fisher de Sá Nogueira, em 20 de março

Prólogo

A presente comunicação tem, como base, as conversas e comunicações jornalísticas sobre todos os temas de interesse, que, desde o começo da guerra de 1939/1945, e quando tinha oito anos e meio, fui tendo com o meu Pai, oficial do Estado Maior do Exército, quer sobre o andamento da mesma, quer sobre os erros franceses de construção da Linha Maginot, ou sobre as atividades dos espíões, tanto alemães, como ingleses, etc., mas também a respeito de uma missão secreta no Extremo Oriente, relacionada com a defesa de Timor [cf. Maria Madalena Garcia - Arquivo Salazar, pg. 29, Missão Especial ao Grande Quartel-General do Sul do Pacífico. Sá Nogueira AOS/CLB7T-8), e, também, sobre a atividade do Cônsul Aristides de Sousa Mendes.

Tais conversas tinham lugar, normalmente, pelas 17h. e, na sua maioria, eram destinadas a serem transferidas, principalmente, quanto às partes militares ou internacionais, e tinham natureza sigilosa, com proibição absoluta de transmissão a terceiros da sua existência e do seu conteúdo

É sobre este último tema que é feita a presente palestra, que foi reduzida em virtude do excessivo tamanho da comunicação, razão pela qual esta última seria, para efeitos de publicação escrita para os Anais da Academia de MarInha, transferida, na sua totalidade, na sua totalidade, a António de Oliveira Salazar (de quem o meu Pai tinha sido «aluno quanto à cadeira de Economia, em Economia, como elemento necessário para a passagem ao estado de membro do Estado Maior do Exército,

*

Neste condicionalismo, fui tendo notícias sobre diversas pessoas, entre as quais o Cônsul Aristides de Sousa Mendes, posteriormente autorizado a alterar o seu nome com o acréscimo de outros apelidos familiares, do que resultou o seu nome completo ter passado a ser o de Aristides Rego de Sousa Mendes e Abranches, bem como a acompanhar o acontecimento de diversos factos relacionados com a atividade de diversos membros governamentais, tal como o recurso do Governo à elaboração da célebre “Circular nº 14”, de 11 de Novembro de 1939, que proibia ao corpo diplomático a emissão de “vistos” consulares a judeus, e que resultava de uma imposição hitleriana, baseada no ódio de Hitler ao povo judaico, no final da Grande Guerra, quando a mãe morre em resultado

um tratamento, então em moda, mas que era mortal, que lhe era aplicado pelo médico judeu da família (eu próprio fui sujeito ao mesmo tratamento, e só não faleci por ter mudado a tempo de médico).

A circular não foi cumprida parcialmente, por muitos diplomatas, em princípio por razões humanitárias ou de outras naturezas, como, por exemplo um, em relação ao qual correu o boato de ter emitido vistos a judeus, desde que o destino fossem os Estados Unidos, e que pagassem 300 escudos pelo correspondente visto de saída do País.

Na sequência de tal incumprimento suave das determinações da Circular nº 14, o Cônsul Aristides considerou que lhe competia emitir, contra o teor da mesma, vistos de saída de Portugal, com uma frase que, com o tempo, e por razões de luta política, passou erradamente a ser afirmada mais ou menos como “Não quero saber de Salazar e vou passar os vistos a toda a gente”.

A frase que disse, e que chegou ao meu conhecimento cerca de três dias de pois de ter sido proferida foi a seguinte: «Salazar está em Lisboa e não sabe o que se está a passar. É urgente salvar todas estas pessoas, e pedir autorização que demorará muito tempo. Assumo a responsabilidade de salvar todos estes infelizes de serem mortos pelos alemães».

*

O que não é conhecido é a razão de ser do aparecimento da Circular em causa, matéria que é fundamental para a apreciação dos comportamentos internacionais sobre a matéria.

Contrariamente ao que tem sido afirmado, Salazar e Aristides eram e foram amigos durante muito tempo, e foi em função de tal amizade que Aristides, depois de regressar a Portugal e de se ter refeito do esgotamento resultante de tudo o que havia sucedido em França (e que envolveu a concessão de vistos a inúmeros judeus -vários milhares segundo uma versão, e cerca de 300, segundo as notícias enviadas a Salazar) , solicitou a Salazar proceder ao pagamento da parte pertencente ao Estado (metade do custo dos vistos, visto que a outra metade lhe pertencia), faseadamente, em seis meses, proposta esta aceite pelo Governante, mas com uma proibição: o seu nome não seria divulgado, pois, assim, se não verificaria qualquer represália por parte da Alemanha, em guerra, e com perseguição de todos os judeus e seus apoiantes, conduta esta do Cônsul Aristides geradora, em meios próximos de Salazar, e, até neste, da existência de extrema probidade daquele Cônsul.

Tal proibição teve o efeito de, mesmo para todos os diplomatas portugueses, ao fazerem alusão ao pagamento do salário de Aristides, se afirmar que o ordenado ao Cônsul Aristides lhe foi sempre pago por inteiro, quando, na realidade, e durante seis meses, metade dele reverteu, secretamente, a favor do seu legítimo dono, o Estado Português.

Contrariamente, o Corpo Diplomático português sempre demonstrou antipatia ao cônsul Aristides, que era considerado como pessoa com muitos defeitos funcionais, e inexplicavelmente apoiado por Salazar.

Cerca de três dias após Aristides se ter recuperado do “esgotamento” que o tinha atacado depois de ter regressado a Portugal, começou a correr um boato, emitido pelo Partido Comunista, na clandestinidade, no sentido de que o Cônsul estava a ser perseguido por Salazar, o que foi considerado como verdadeiro por parte significativa dos adversários do regime salazarista, e que o Governo deveria ser substituído por outro mais à esquerda.

Com o decurso do tempo desenvolveram-se três correntes: a de que Aristides era uma vítima do chamado Estado Novo, a de que ele era uma pessoa incompetente para o exercício das suas funções, e, diminutamente, a de que ele, com a sua conduta humanista, tinha posto em perigo o País, inclusivamente por poder ter dado origem a retaliações por parte da Alemanha e, até, ao desaparecimento de Portugal como Nação.

A primeira dessas correntes, com o decorrer do tempo, passou erradamente a ser considerada como a expressão da verdade do que tinha ocorrido em 1940, sem que a generalidade das pessoas se apercebesse do erro, com todas as consequências de o aludido entendimento se basear numa falsa realidade, havida erradamente como a expressão verdadeira do que tinha ocorrido naquela data.

A segunda delas não veio a ser aceite por Salazar, por razões desconhecidas, possivelmente em virtude dos laços de amizade que os uniam, e que serão oportunamente referidos.

A última das que acima foram apresentadas veio a ocorrer, mas felizmente sem êxito, em 12 de outubro de 1940, num encontro entre Hitler e Francisco Franco e Bahamonde, que será apreciado mais tarde.

Efetivamente, quando Hitler teve conhecimento da conduta de Aristides, de emitir vistos de passagem a todas as pessoas (sobretudo judeus que lho pediam), enfureceu-se, e solicitou a Franco o obséquio de lhe indicar a possibilidade de um encontro em terreno neutro, Hendaia, para uma troca urgente de assuntos sérios. O pedido acabou por ser escolhido para aquela cidade, e foi agendado para 12 de outubro do mesmo ano, 1940.

Hitler deslocou-se, numa primeira fase, de comboio, mas, o troço final foi efetuado em avião bimotor Junker 52, também conhecido como “STUKA”, considerado na época como o melhor piloto de guerra do Mundo, Otto Skorzeni, e que, mais tarde cometeu um feito extraordinário, ao aterrar também com o Stuka, em subida, e, depois descolar em descida, numa estrada de montanha, com o comprimento útil de 30 metros, para retirar Mussolini do hotel em que este estava preso.

Depois de Hitler se ter passeado sem segurança por algumas ruas da cidade, reuniu-se com Franco e solicitou autorização a este para deixar passar pela Espanha com um contingente de tropas alemãs para dar cabo dos portugueses, que deveriam ser todos enforcados, por terem desobedecido às suas ordens, e como exemplo para todos os inimigos da Alemanha. Franco, muito habilmente, respondeu-lhe que a Constituição espanhola não permitia a passagem de tropas estrangeiras, armadas, pelo território espanhol,

e que, por outro lado, tal conduta correspondia a uma declaração de guerra contra o País que assim procedesse.

Muito poucas pessoas tiveram conhecimento da resposta dada por Franco, considerada, em Portugal, como matéria de segredo de Estado, com exceção de hierarquias de militares e de membros da Governação do País. No entanto, porém, Franco, muito habilmente, determinou, em Setembro de 1940, ao seu Estado-Maior, a modernização de um trabalho que tinha feito para entrar no Estado Maior espanhol, relacionado com uma hipotética guerra com Portugal, e atuou por forma a que Hitler tivesse conhecimento de que aquela sua anterior atitude era verdadeira, quando não o era, pois três semanas depois, e com conhecimento para Salazar e para o Estado Maior português, determinou a cessação daquilo que havia sido solicitado.

Ora, e contrariamente ao que costuma ser afirmado, Salazar e Aristides eram amigos, o que é demonstrado pelo facto de que, quando este faleceu, o Governante ter enviado ao irmão gémeo do Cônsul um telegrama de sentimentos, o qual foi devolvido por não ter sido entregue ao destinatário, razão pela qual os pêsames de Salazar foram enviados num cartão de visitas, com escrita a lápis, como era então a regra cerimonial.

O facto de, após o falecimento de Aristides, Salazar ter enviado ao irmão gémeo daquele, que foi devolvido por se não ter encontrado o destinatário, e, por esse motivo, ter sido enviado um cartão de visita para a mesma pessoa, escrito a lápis pelo mesmo Presidente do Conselho de Ministros, é uma típica forma de consideração e amizade deste, pois quando se tratava de uma situação diversa, o documento a enviar pêsames era escrito por um funcionário com a seguinte fórmula: [Encarrega-me o Senhor Presidente do Conselho de enviar os seus sentidos pêsames pelo falecimento de.....].

Aristides de Sousa Mendes faleceu, muito pobre, em Lisboa, em 3 de abril de 1954. Tinha gasto dinheiro em quantidades superiores aos seus rendimentos, tinha tido necessidade de vender a Casa do Passal, morada antiga de família, na qual a sua segunda esposa, Andréa Cibial, tinha, em certa altura, dado um almoço a 200 pessoas, familiares e amigos. Tinha passado a viver em Lisboa, em casas alugadas, com rendas cada vez mais baratas.

Oficialmente, o óbito ter-se-ia verificados às 16h. desse dia, no Hospital da Ordem Terceira de S. Francisco, em Lisboa, onde teria dado entrada, de urgência, no final do dia de três dias antes, e teria sido enterrado no cemitério do Alto de S. João (de D, com umas calças puídas, pertencentes a um doente falecido. Na realidade, porém, a verdade é diferente, pois, efetivamente ele deu entrada nesse hospital, do mesmo, e, após os exames médicos preliminares, foi transferido, de ambulância, para no hospital de Curry Cabral, legalmente destinado ao tratamento de doenças infecto-contagiosas, por se ter verificado ser a doença da febre tifóide, da qual existia, desde poucos dias antes, uma epidemia em Lisboa.

Cibial regressou a casa, e no dia seguinte, depois do almoço porque, só nessa ocasião poderiam os familiares dar entrada no hospital, mas não foi autorizada a ver o marido,

dado o risco da contaminação da doença, razão pela qual se manteve todo o resto do dia, sentada numa cadeira, e toda a noite seguinte, à espera de poder ver o marido. No dia seguinte, pelas 10h., um médico de serviço, condoído, permitiu que ela, com máscara para a cabeça, e luvas nas mãos pudesse ver o marido, que estava nú na cama, mas sem lhe poder falar, durante uns escassos 10 minutos.

A seguir, da parte da tarde, Aristides veio a falecer, não à hora atrás referida, mas cerca de uma hora antes, e foi conduzido ao cemitério do Alto de S. João (de Deus). Onde foi cremado, na parte baixa do mesmo (zona destinada aos chamados “coveiros de bata branca”) aqueles que lidavam com os problemas do destino dos fatos e dos corpos dos falecidos com doenças epidémicas, obrigados a terem roupa branca, numa zona próxima da estação de comboios de Santa Apolónia, e que era o local de trabalho dos coveiros encarregues da cremação dos vestuários e dos cadáveres infetados em cada dia através da cremação de uns e outros).

A epidemia tinha surgido na ilha de S. Tomé, algum tempo antes, e motivado a morte de cerca de 4000 pessoas, numa população de cerca de 6000 pessoas, o que motivou o fecho da ligação marítima com o Continente, mas um barco de pesca, no começo da noite, e para não perder o valor da sua pescaria, levantou ferro no início da noite, sem que a tripulação se tivesse apercebido da entrada, pela ré, de um passageiro clandestino que tinha contraído a doença, e que só se mostrou quando o navio estava no alto-mar, mas sem dizer que tinha a doença, dados estes que me foram confirmados por uma senhora, nascida em S. Tomé, e que lá se encontrava nesse período, prestou serviço num centro de saúde de Lisboa.

Em Lisboa, esse clandestino teve contatos com vários amigos, a quem, segundo parece, ainda não saber que se encontrava doente, a transmitiu a algumas pessoas, entre as quais Aristides. Foi essa a razão do seu falecimento, e o de cerca de 11 pessoas atacadas pelo Tifo Exantemático (nome da doença no século 19) ou febre tifóide, no século XX.

*

A segunda mulher de Aristides, Andrée Cibial, tratada pelos amigos de "Penucha", por ter uma altura baixa, pertencia a uma família do norte da França, bastante perto da fronteira com a Alemanha, de proprietários rurais bem-afortunados, constituída por uma irmã mais velha, casada e com filhos, dedicada à agricultura e ao comércio de animais bovinos e ovelhas, que, como filha mais velha, tinha sido herdeira única dos bens de seus pais, por Cibial, e por um outro irmão, ainda mais novo, que era "nazi", perseguido por tal motivo pelos franceses, e que, em certa altura, conseguiu fugir para a Alemanha, onde passou a ser o "funcionário" de Heidrich encarregado de extrair confissões, verdadeiras ou falsas, das pessoas presas à ordem deste, pela técnica do falso afogamento num tanque de água.

Cibial, que gostava muito desse irmão, muito mais novo do que ela, enquanto esteve em França e se encontrava a ser procurado pela polícia, escondeu-o numa garagem

e forneceu-lhe alimento, durante um mês, conduta esta que foi conhecida pelas autoridades francesas, de modo que ela ficou muito limitada nas deslocações em França.

Apaixonou-se por Aristides, e conseguiu ter com ele relações sexuais em pleno período fértil, o que se traduziu no nascimento de uma criança do sexo feminino, que ficou à guarda da sua irmã. Cerca de depois da morte da esposa de Aristides, este veio a casar com Andréé, e formaram-se dois grupos de pessoas quanto a tal casamento: uns a aceitarem-no, e outros, sobretudo familiares, a não o aceitar, mas o que verificou, os membros do casal gostavam muito um do outro.

No entanto, a casa do Passal, enquanto os dois conviveram, esteve todos os dias sob a vigilância secreta de um membro da Polícia Especial de Vigilância e Defesa do Estado., mais como conhecida como PIDE.

I SESSÃO CULTURAL CONJUNTA CIJVS – AM, EM SANTARÉM **SÁ DA BANDEIRA, MILITAR E POLÍTICO**

Palavras do Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 22 de março

Senhor Presidente da Câmara Municipal de Santarém, Senhora Vereadora da Cultura, Senhor Director do Centro de Investigação Professor Joaquim Veríssimo Serrão, Senhores investigadores, Senhores convidados, minhas senhoras e meus senhores.

Em 09 de novembro passado foi assinado entre os responsáveis pelas duas instituições, o Centro de Investigação e a Academia de Marinha, um protocolo de cooperação. Entre outras matérias, ficou acordado que todos os anos se realizaria uma sessão conjunta, alternadamente em Santarém e em Lisboa.

Pois cá estamos para dar cumprimento a essa “obrigação”, o que fazemos com o gosto de quem a sente como um acto de colaboração e enriquecimento e não como um peso para que se é arrastado.

Muitas vezes os protocolos são assinados como resultado de impulsos, de entusiasmos de ocasião. Não foi este o caso. Quer o Centro, quer a Academia são instituições maduras, com obra feita e com demonstrada vivência no campo da investigação em rede e colaborativa.

Na altura, avisei o Senhor Professor Martinho Vicente Rodrigues que seria interessante procurarmos para temas das sessões conjuntas figuras ou factos que simultaneamente tivessem significado para Santarém e de algum modo estivessem relacionados com o mar ou com as marinhas. Não seria obrigatório, mas seria interessante se tal pudesse suceder.

Neste ano de 2018, realizando-se a sessão em Santarém, caberia ao Centro propor o tema a tratar. Mas o Senhor Professor, com a sua habitual simpatia e cordialidade, fez questão de conceder a primeira escolha à Academia.

Será uma elegância que retribuiremos no próximo ano.

Ficam pois a saber que a responsabilidade foi nossa e que a proposta do tema: Sá da Bandeira – militar e político, foi prontamente aceite pela outra parte.

Os primeiros três quartéis do séc. XIX foram de uma agitação sem igual. E é nestas alturas que emergem as figuras nacionais, capazes de se distinguirem nos mais variados campos, bravos nas armas, distintos na ciência, deixando marcas na cultura, decisivos na política e sólidos nos princípios e nas ideias por que se batiam.

Mas vamos deixar que quem estudou a fundo esta personagem singular nos ensine a conhecer melhor este militar e homem de estado, filho desta terra que, ontem como hoje, continua a dar a Portugal tantos filhos de eleição.

Termino, agradecendo a forma amiga e acolhedora como a Academia de Marinha aqui é sempre recebida, renovando os votos para que este protocolo continue a cumprir-se sem esmorecimento ao longo dos anos, para bem da divulgação da cultura e dos propósitos que constituem orientação estatutária das duas instituições que aqui representamos.

Bem hajam pela vossa presença.

I SESSÃO CULTURAL CONJUNTA CIJVS – AM, EM SANTARÉM
**FIEL À BANDEIRA, AO REI E À PÁTRIA – SÁ DA BANDEIRA
E A MARINHA (1832-1870)**

Comunicação apresentada pelo académico
Fernando David e Silva, em 22 de março

Santarém sempre foi reconhecida a um dos seus filhos mais eminentes, “o português mais ilustre” do séc. XIX, nas palavras de Alexandre Herculano¹, escritas pouco depois da morte do marquês de Sá da Bandeira. Monumento, toponímia, escolas, teatros, actividades científicas e culturais, a cerimónia pública, evocativa da data da sua morte, que lhe é dedicada anualmente pela Academia Militar, todos são espaços da História do marquês de Sá da Bandeira e do longo período de construção do liberalismo, são seus lugares de memória, no sentido que lhes deu o historiador Pierre Nora.

Apesar de todas estas evocações, creio que há ainda espaço para que se fale sobre a sua relação com a Marinha, que se estendeu por quase meio-século, desde as operações navais na implantação do liberalismo, até ao final da década de 1860, quando foi, pela última vez, ministro da Marinha e Ultramar.

Entre o muito que já se disse sobre o marquês de Sá da Bandeira, terá sido Oliveira Martins quem melhor descreveu a sua personalidade, considerando-o “Militar fiel à bandeira, súbdito fiel ao rei, cidadão fiel à Pátria, espírito fiel aos *princípios* [...] Sereno e firme, estóico e virtuoso, julgava-se o *homme-lige*² (o vassalo para além da vassalagem) da liberdade portuguesa”³.

Bernardo de Sá Nogueira tem recebido uma merecida atenção da historiografia⁴, designadamente pela acção que desenvolveu em relação aos territórios africanos, para os quais defendia uma prática de colonização em que, na tradição vintista, a abolição da escravatura e do tráfico negreiro desempenhavam um lugar central. A questão da abolição era crucial no seu pensamento sobre o estado em que se encontravam o que designou como os “fragmentos decadentes da monarquia ultramarina”, que era consequência do

¹ Apud Joaquim Veríssimo Serrão, *História de Portugal [1851-1890]*, 16 volumes, *Volume IX – O terceiro liberalismo (1851-1890)*, [s.l.], Editorial Verbo, 1986, p. 58.

² Antiga expressão francesa usada para qualificar o vassalo cuja fidelidade ao senhor feudal ultrapassava as formas tradicionais de ligação e dependência.

³ Oliveira Martins, *Portugal Contemporâneo*, Vol. II, Porto, Lello e Irmão, 1981, pp. 64-65.

⁴ No que toca à Academia de Marinha, importa recordar a anterior comunicação sobre Sá da Bandeira neste fórum, feita em 1976 ao Centro de Estudos de Marinha: foi seu autor Vitor Manuel Braga Paixão e teve o título “Sá da Bandeira na pasta da Marinha”.

“mau governo que tem tido a metrópole” e da atenção “quase exclusiva” até então dada ao Brasil⁵.

Nesta sessão, como já referi, darei relevo ao papel influente que, em diversas circunstâncias, caracterizou a sua acção junto da Marinha, pelouro governamental que era exercido conjuntamente com o Ultramar⁶. Esta influência pode ser directamente ilustrada pelo facto de, entre 1832, na regência de D. Pedro durante o cerco do Porto, e 1870, no 32º governo Constitucional (a que também presidiu), Bernardo de Sá Nogueira ter ocupado por sete vezes o cargo de ministro da Marinha e Ultramar. Foi ainda membro de outros quatro governos.

Bernardo de Sá Nogueira de Figueiredo nasceu em 1795 em Santarém, numa família de proprietários próximos do Paço, primogénito de 14 irmãos. Alistou-se em Cavalaria quando tinha 14 anos. Em 1814, integrado no exército anglo-português, combateu nos Pirenéus, foi ferido e feito prisioneiro pelos franceses, sendo libertado no ano seguinte depois da Paz de Paris.

De regresso a Portugal, em 1815 iniciou um percurso de estudos que Simão José da Luz Soriano, seu biógrafo, descreveu apologeticamente: “Sabedor de que os mais ilustres capitães d’entre os gregos e romanos foram os que mais se alliam com as prendas da sabedoria, com as do valor e coragem militar [...] resolveu-se a ir [...] frequentar os estudos mathematicos da antiga Academia Real da Marinha⁷, para depois seguir [...] os da antiga academia de fortificação e desenho”⁸.

Concluída esta fase, cursou Matemática e Filosofia em Coimbra entre 1818 e 1820, prosseguindo os estudos em Paris (onde em 1821 estudou no Museu de História Natural e no Conservatório de Artes e Ofícios) e depois em Londres (onde estudou engenharia, em 1825 e 1826). Esta prolongada formação contribuiu para a sua condição de homem culto, versado em diversas línguas, atributos que em conjunto com as suas opções políticas o converteram numa personalidade fundamental e singular na vida política portuguesa ao longo dos segundo e terceiro quartéis do séc. XIX.

Em 1820, era capitão, aderiu à causa liberal e foi iniciado na Maçonaria⁹ numa Loja militar da capital (um “clube militar maçónico”, assim lhe chamou), para uma

⁵ Valentim Alexandre, *A questão colonial no Portugal oitocentista*, Valentim Alexandre e Jill Dias (Coordenação), O Império Africano (1825-1890), *Nova História da Expansão Portuguesa*. Direcção de Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques, Volume X, Lisboa, Editorial Estampa, 1998, pp. 39-40.

⁶ Entre a reforma da administração central promovida por D. João V em 1736 e o decreto da República que, em 1911, autonomizou os ministérios da Marinha e das Colónias.

⁷ Criada em 5 de Agosto de 1779, destinava-se à formação científica dos futuros oficiais da Armada e dos pilotos para a marinha de comércio. Os candidatos a engenheiros do Exército frequentavam ali as cadeiras de matemática e física indispensáveis à continuação dos estudos na Academia Real de Fortificação, Artilharia e Desenho, fundada em 1790.

⁸ Simão José da Luz Soriano, *Vida do Marquez de Sá da Bandeira e Reminiscencia de alguns dos sucessos mais notáveis que durante ella tiveram lugar em Portugal*, Volume I, 2 volumes, Lisboa, Typographia da Viuva Sousa Neves, 1887 e 1888.

⁹ A. H. da Oliveira Marques, *História da Maçonaria em Portugal. Política e Maçonaria 1820-1869 (2ª parte)*, Lisboa, Editorial Presença, 1997, p. 377.

actividade tida por episódica¹⁰. A partir de então vamos encontrá-lo em quase todas as situações importantes da vida militar e política portuguesa, num permanente alinhamento anti-absolutista, democrático, adepto da Constituição de 1822, mas defensor da Carta Constitucional de 1826 quando esta foi combatida pelos defensores obstinados do Antigo Regime, assumindo posição ao lado dos radicais sempre que as suas acções não o confrontaram com as suas convicções mais profundas de fidelidade ao Trono.

Como mencionámos, ocupou com estudos no estrangeiro os anos seguintes à Revolução de 1820. De regresso a Portugal empenhou-se ao lado dos liberais no combate às convulsões militares de 1826-1827, desencadeadas pelos absolutistas em reacção à outorga da Carta Constitucional por D. Pedro em 1826. Depois do fracasso do pronunciamento de 1828 contra D. Miguel, Bernardo de Sá acompanhou a retirada das tropas liberais para a Galiza, partindo depois para Inglaterra, onde se juntou aos restantes exilados.

Em 1830, depois de uma tentativa gorada de tomar a Madeira para a causa liberal e de uma viagem ao Brasil, onde se encontrou com o imperador, viajou para a ilha Terceira onde, a partir daquele ano, se instalou o Conselho de Regência nomeado por D. Pedro¹¹. Combateu pelo controlo das ilhas açorianas, consumado em Agosto de 1831, onde permaneceu até ao desembarque do Mindelo, em Julho de 1832.

As forças que partiram dos Açores para a expedição ao continente eram compostas por cerca de 7.500 homens, embarcados em cinco navios armados e mais de quarenta velas de transporte¹², esquadra que foi comandada pelo almirante inglês George Sartorius, contratado em 7 de Março de 1832¹³. O exército liberal desembarcou em 8 de Julho na praia do Pampelido, uma légua a sul da povoação do Mindelo. O capitão Bernardo de Sá foi dos primeiros a desembarcar, enviado a terra para parlamentar, uma iniciativa que foi rejeitada pelos realistas.

¹⁰ Terá passado a “coberto” no mesmo ano de 1820. A expressão é utilizada para designar um maçom que abandonou os trabalhos da Maçonaria. Ver A. H. de Oliveira Marques, *Dicionário da Maçonaria Portuguesa*, Volume I, Lisboa, Editorial Delta, 1986, p. 350.

¹¹ Presidido pelo então marquês de Palmela.

¹² Tinha como navios principais as fragatas “Rainha de Portugal” e “D. Maria II”, a corveta “Amélia”, o brigue “Conde de Vila Flor” e as escunas “Terceira”, “Liberal”, “Boa Esperança e “Eugénia”, que deram protecção a quarenta e dois navios de transporte. Ver Charles Napier, *An Account of the War in Portugal between Don Pedro and Don Miguel*, Volume 1, 2 Volumes, Londres, T. & W. Boone, 1836, p. 28. Para a origem dos navios de escolta, ver António Marques Esparteiro, *Catálogo dos Navios Brigantinos (1640-1910)*, Lisboa, Centro de Estudos de Marinha, 1976, *passim*.

¹³ George Rose Sartorius (1790-1885) comandou a esquadra constitucional entre 7 de Junho de 1832 e 8 de Junho de 1833. Foi contratado em Londres, em 1831, para fazer parte da “comissão de aprestos”, que foi encarregada da preparação de navios e tropas para uma futura expedição dos constitucionais a Portugal. Era oficial da Royal Navy e estava fora do serviço activo quando o marquês de Palmela o convidou para servir a causa dos liberais. Feito visconde da Piedade (1836), visconde de Mindelo (1845), conde da Penha Firme (1853).

Entrou depois no Porto com D. Pedro, sendo nomeado governador militar da cidade. Promovido a tenente-coronel participou no combate do Alto da Bandeira, em Gaia, onde em consequência de um ferimento de bala, lhe foi amputado o braço direito.

Depois da instalação do duque de Bragança no Porto, o almirante Sartorius, designado Almirante da Armada Real, continuou a comandar a esquadra constitucional. Na Royal Navy era capitão-de-mar-e-guerra na situação de meio-soldo em que, como tantos outros, tinha sido colocado depois do fim das guerras napoleónicas. Era frequente que oficiais, sargentos e praças procurassem servir em países estrangeiros, designadamente nas guerras de independência sul-americanas, condição que era proibida pelo “Foreign Enlistment Act” de 1819. Era um crime, aos olhos da justiça da majestade britânica, pelo que era necessário salvaguardar certas aparências. Exerceu aquele comando em Portugal em condições progressivamente mais difíceis, tendo que enfrentar surtos de cólera, insubordinações¹⁴ e divergências com os círculos próximos de D. Pedro.

Logo depois do desembarque no Mindelo foi dada a Sartorius a missão de estabelecer um bloqueio ao porto de Lisboa, em cuja sequência se deu o primeiro confronto naval com a esquadra realista¹⁵. Regressou ao Porto e largou de novo para o mar em Agosto, para tentar um segundo bloqueio naval da capital, a que de novo se opuseram as forças de D. Miguel. As duas esquadras acabaram por se confrontar no dia 11 de Outubro de 1832 ao largo de Vigo, num combate de resultado indeciso¹⁶.

De volta ao Porto, o almirante inglês foi recebido com frieza por D. Pedro e pelos do seu círculo próximo, que consideraram um fracasso o não apresamento ou destruição dos navios absolutistas. Para procurar encontrar uma saída para a situação, Bernardo de Sá Nogueira foi, em 10 de Novembro de 1832, nomeado ministro dos Negócios da Marinha do governo da Regência, o primeiro cargo político desempenhado pelo futuro marquês de Sá da Bandeira. As boas relações existentes entre Sá e o inglês acabaram por restabelecer uma certa confiança entre o almirante e o governo de D. Pedro¹⁷ condição que, no entanto, o futuro próximo revelaria muito precária.

De facto, a situação no Porto continuava a agravar-se, sobretudo nas frentes terrestre e financeira, já que continuava a ser muito difícil a obtenção de empréstimos que permitissem a continuação da resistência e a preparação de uma ofensiva para Sul.

Luz Soriano relatou da seguinte forma o ambiente que se vivia em Janeiro, na sede da Regência: “Não admira [...] que o [...] governo [...] julgasse já impraticável na segunda quinzena do citado mez de Janeiro [1833] poder durar muito a nossa lucta civil.

¹⁴ Resultantes dos atrasos no pagamento de soldos, bem como do mau estado dos navios e da progressiva degradação das suas capacidades de combate.

¹⁵ Comandada pelo chefe-de-divisão (posto hoje correspondente a contra-almirante) João Félix Pereira de Campos, dispunha da nau “D. João VI”, uma fragata, uma corveta e três brigues. A esquadra de Sartorius era composta por duas fragatas, uma corveta, dois brigues, uma escuna e um vapor.

¹⁶ Saldou-se por 20 mortos e 49 feridos para a esquadra de D. Miguel e 10 mortos e 40 feridos para dos liberais. Ver Simão José da Luz Soriano, *Vida do Marquez [...]*, Tomo I, pp. 306-307.

¹⁷ Id., *ibid.*, pp. 306-307.

Chegadas as cousas a este estado, julgou-se necessário empreender alguma expedição, que tirasse a causa liberal do desgraçado estado a que se via reduzida”.

Foi neste contexto que, logo nos finais de Janeiro de 1833, foram feitas diligências para encontrar um substituto de Sartorius, que a regência considerava incapaz de comandar a sua esquadra naquelas circunstâncias, ainda que se reconhecesse a escassez de poder de fogo que tinha sido possível colocar à sua disposição, que era também indispensável remediar. Como referiu também Luz Soriano: “Era [...] necessário chamar um homem de heroico arrojo, pois só por uma empresa de extremado valor se podia fazer cousa que tirasse a causa liberal do grande desalento a que tinha chegado. Lembrou pois [Bernardo de Sá] o capitão Charles Napier¹⁸, que se andava oferecendo ao serviço da causa liberal”.

O conhecimento entre Sá Nogueira e Napier vinha de um anterior encontro¹⁹ entre ambos em Angra, onde Napier também se tinha encontrado com o Conselho da Regência, quando o inglês comandava a fragata “Galatea” que tinha sido enviada para as “Ilhas Ocidentais” em missão de protecção de navios britânicos de comércio²⁰.

O encontro foi breve, mas Napier pode ter produzido uma boa impressão junto de Sá, provavelmente contribuindo para o convite que lhe foi feito em Londres, em 1 de Fevereiro de 1833, para assumir o comando da esquadra de D. Pedro nas mesmas condições e posto de Sartorius²¹. A carta da regência com o convite²² chegou a Napier acompanhada de uma outra de Bernardo de Sá²³ na qual o ministro da Marinha dava conta ao inglês da composição da esquadra constitucional, pedindo que qualquer acordo com os enviados portugueses fosse mantido secreto por tanto tempo quanto possível.

Napier manteve o segredo e Sartorius continuou a exercer o seu sobressaltado comando, aparentemente ignorante do que o futuro lhe reservava.

¹⁸ Charles John Napier (1786-1860) era oficial da Royal Navy e esteve fora do serviço activo entre 1815 e 1829, situação que se alargou a numerosos efectivos depois das pazes de Viena. Tal como Sartorius, era capitão-de-mar-e-guerra, tendo sido promovido a vice-almirante da Armada portuguesa em 8 de Junho de 1833, ao ser nomeado para a comandar. Napier foi contratado por D. Pedro com o nome suposto de Carlo de Ponza, um expediente para procurar escapar às limitações que a lei britânica (o “Foreign Enlistment Act”) colocava ao alistamento dos seus súbditos por poderes estrangeiros. Foi com este nome que assinou os seus documentos em Portugal, designadamente o relatório da batalha do cabo de S. Vicente, que dirigiu ao ministro da Marinha marquês de Loulé

¹⁹ Sá da Bandeira, *Diário [...]*, Volume II, p. 190. Sabemos ainda que Napier também teve contactos com o Conselho da Regência da Terceira: ver Napier, *ob. cit.*, pp. 7-8. O Conselho era constituído pelo marquês de Palmela, pelo conde de Vila Flor (futuro duque da Terceira) e por José António Guerreiro.

²⁰ Charles Napier, *ob. cit.*, Volume 1, pp. 6-7.

²¹ Id., *ibid.*, pp. 321-322.

²² Assinada pelo diplomata Luís António de Abreu e Lima (1793-1871). Abreu Lima colocou-se ao serviço da rainha em 1828 e foi ministro da Regência em Londres até 1834, ano em que D. Maria II lhe atribuiu o título de visconde da Carreira. Ver Afonso Eduardo Martins Zuquete (Direcção, coordenação e compilação), *Nobreza de Portugal*, 3 volumes, Volume 2, Lisboa, Editorial Enciclopédia, 1960, pp. 485-486.

²³ Charles Napier, *ob. cit.*, Volume I, pp. 322-324.

Nos dois meses seguintes a situação continuou crítica na esquadra comandada por George Sartorius, já que não tinham desaparecido os atrasos nos pagamentos às guarnições nem as intrigas junto do círculo do duque de Bragança no Porto. Sartorius estava aparentemente esgotado da luta que tinha que travar nos palácios, para que a vida no mar lhe corresse de melhor feição. Foi assim que escreveu ao regente em palavras ásperas ameaçando mesmo, em último recurso, desertar com a esquadra para Inglaterra ou para França²⁴. D. Pedro reagiu com uma carta régia a exonerar Sartorius, em 13 de Março de 1833²⁵. O almirante recusou-se a aceitar a exoneração e, embora lhe tivesse reprovado a conduta, foi Bernardo de Sá quem conseguiu uma vez mais mantê-lo no cargo²⁶, até pela ausência de uma alternativa imediata.

Sá Nogueira, entretanto, tinha sido ferido em 24 de Março num ataque das forças de D. Miguel ao monte das Antas, onde se bateu com valentia. Deve ter sido esta a razão da sua substituição no cargo de ministro da Marinha que, a partir do dia 26, passou a ser interinamente exercido por José da Silva Carvalho. No dia 4 de Abril, Sá Nogueira recebeu de D. Pedro o título de barão de Sá da Bandeira e, a 21 deixou de exercer a chefia da Marinha.

As relações entre Sartorius e o regente continuaram a degradar-se até atingirem o ponto de ruptura. O almirante acabou por abandonar o cargo em 11 de Junho de 1833, sendo então substituído por Charles Napier, que já estava em Portugal. O novo comandante da esquadra constitucional tinha chegado ao Porto no dia 2, acompanhando os reforços que a “comissão de aprestos” tinha enviado de Londres: 1.200 soldados, 200 marinheiros “e um número de barcos de vapor suficiente para transportar de 2:500 a 3:000 homens a qualquer parte do reino”²⁷.

Em 5 de Julho de 1833, menos de um mês depois de assumir o comando da esquadra liberal, o almirante Napier venceu o combate naval do cabo de S. Vicente.

A partir de então, e não ignorando que a vitória do então conde de Saldanha na sangrenta batalha de Almoester, cerca de oito meses mais tarde (18 de Fevereiro de 1834), selou em definitivo a sorte do partido de D. Miguel, é importante reconhecer que a derrota definitiva da esquadra absolutista no cabo de S. Vicente permitiu ao partido liberal a liberdade de navegação ao longo da costa e o domínio dos principais portos de mar, circunstâncias estratégicas cuja importância fica bem ilustrada pela entrada em Lisboa do duque da Terceira logo em 24 de Julho, pela deslocação de D. Pedro do Porto para

²⁴ Simão José da Luz Soriano, *A vida do Marquez [...]*, Tomo I, p. 342.

²⁵ *Chronica Constitucional do Porto*, 13 de Março de 1833. Foi nomeado para o seu lugar o capitão-de-mar-e-guerra Thomas Crosby, comandante de um dos navios da esquadra, substituição que não chegou a consumir-se.

²⁶ Também à custa das diligências do ministro da Fazenda José da Silva Carvalho junto do barão de Quintela (depois conde de Farrobo), que conseguiu obter dinheiro por conta da concessão do contrato do tabaco, que lhe estava prometida. Ver Simão José da Luz Soriano, *A vida do Marquez [...]*, Tomo I, p. 342.

²⁷ Simão José da Luz Soriano, *ibid.*, Tomo I. Eram cinco vapores, segundo Charles Napier, *An Account of the War [...]*, Volume I, p. 146.

Lisboa, dois dias depois, e pela chegada, em 22 de Setembro de 1833, de D. Maria II a Lisboa, vinda de França por mar.

Depois de abandonar o cargo de ministro da Marinha no Porto e de ter convalidado do combate do monte das Antas, o barão de Sá da Bandeira, de novo na sua condição de militar, continuou a tomar parte nas operações contra as forças de D. Miguel, em particular no Algarve para onde, em Fevereiro de 1834, tinha sido designado governador militar. Em Setembro, já depois da concessão de Évora-Monte, Sá da Bandeira foi nomeado par do Reino e em Dezembro agraciado com o título de visconde.

O almirante Charles Napier regressou a Inglaterra, onde voltou a ocupar um lugar na lista dos capitães-de-mar-e-guerra. O mesmo tinha já sucedido com George Sartorius. Este, no entanto, continuou ligado a Portugal, tanto no plano profissional, como no plano pessoal. O mais novo dos seus três filhos nasceu em Sintra e, em 1835 comprou a Quinta dos Frades e outras propriedades mais pequenas, onde é hoje a Cova da Piedade, no concelho de Almada. Sartorius foi mesmo um dos vinte maiores compradores de bens das ordens religiosas, nacionalizados e postos à venda em 1834. Vendeu este património em 1850.

Em 1836 Sá Nogueira voltou a envolver-se directamente na vida política nacional, tomando parte activa na revolução de Setembro. A vida parlamentar portuguesa tinha então atingido um nível de acentuado descrédito, as instituições funcionavam mal por falta de capacidade dos eleitos, opunham-se vintistas e cartistas, digladiavam-se os poderes legislativo e executivo, que se acusavam mutuamente pelas responsabilidades na conflituosa situação política, agravada pela crise agrícola e pela carestia da vida²⁸.

Adepto da Constituição de 1822²⁹ mas respeitador da Carta por lealdade à Rainha, Sá da Bandeira assumiu a chefia militar do pronunciamento de 9 de Setembro de 1836. Embora vitorioso não aceitou presidir ao governo então nomeado, cargo que foi entregue ao conde de Lumiares. No entanto, não se manteve à margem, tendo assumido as pastas da Fazenda e dos Estrangeiros. Passos Manuel, o chefe civil do movimento, tomou conta da crucial pasta do Reino³⁰. Durante o setembrismo, Sá da Bandeira presidiu ao 7º (Novembro de 1836 a Junho de 1837³¹) e ao 9º governos (entre Agosto de 1837 e Abril de 1839). Na presidência do 7º governo, ainda que muitas vezes relembrada, não será demais voltar a referir a publicação do decreto de 10 de Dezembro de 1936 que, pela

²⁸ Joaquim Veríssimo Serrão, *História de Portugal*, 16 volumes, *Volume VIII - Do Mindelo à Regeneração (1832-1851)*, [s.l.], Editorial Verbo, 2003 [Reimpressão], pp. 70-71.

²⁹ Reposta em vigor entre 10 de Setembro de 1836 e 20 de Março de 1838. O seu primeiro e curto período de vigência tinha sido entre 23 de Setembro de 1822 (data da sua aprovação pelas Cortes Constituintes) e 3 de Junho de 1823 (quando foi suspensa por D. João VI).

³⁰ As resistências às reformas impulsionadas por Passos levaram a sua queda política logo em Maio de 1837. Algumas das medidas de modernização incidiram sobre a área do ensino, com a criação dos liceus, das escolas médico-cirúrgicas e das escolas politécnicas.

³¹ O executivo do conde de Lumiares caiu em 4 de Novembro, por acção de um golpe de estado (a "Belemzada") e Sá da Bandeira foi designado para presidir ao ministério que se manteve em funções até Junho de 1837.

primeira vez, criminalizou o comércio de escravos em ambos os hemisférios, fruto da sua visão estratégica (e da pressão dos ingleses, é preciso dizê-lo).

Naquele segundo executivo, Sá Nogueira ocupou de novo a pasta da Marinha e Ultramar, distinguindo-se pela iniciativa (em conjunto com o ministro da Guerra, o padre Vieira de Castro) da criação da Escola Politécnica de Lisboa e da Academia Politécnica do Porto, ambas de perto relacionadas com a Marinha³², bem como da Escola do Exército.

A sempre presente questão constitucional, que agora opunha adeptos e adversários da revolução de Setembro, encontrou desta vez saída na convocação de novas Cortes Constituintes, que aprovaram um novo texto fundamental que D. Maria II jurou em Abril de 1838, e que procurava conciliar a Constituição de 1822 com a mais conservadora Carta de 1826. A Constituição de 1838 manteve-se em vigor até Fevereiro de 1842.

Por falta de apoio das Cortes, o visconde de Sá da Bandeira, que se tinha assumido como um moderado entre os “radicais”, abandonou a chefia do governo em Abril de 1839, situação que colocou um ponto final nas aspirações dos setembristas assistindo-se, a partir de 1841, à sua progressiva substituição pelos adeptos da Carta, chefiados por António Bernardo da Costa Cabral.

Durante a sua subsequente carreira política, Sá da Bandeira, escreveu Maria de Fátima Bonifácio “ver-se-ia repetidamente confrontado com o dilema vivido em 1838: servir o “radicalismo” sem se deixar tragar pela revolução que, no entanto, regularmente o convocava para que a restaurasse e salvasse”³³.

O visconde regressou mais uma vez à vida militar e às violentas convulsões que a situação política nacional continuou a atravessar até 1851, entre as quais é indispensável relevar as da Maria da Fonte (1846) e a da Patuleia (1847).

Em 1851, depois do pronunciamento encabeçado pelo duque de Saldanha que pôs termo ao que Oliveira Martins chamou “reinado da frase e do tiro”, inaugurando um novo período no liberalismo português, no qual Sá da Bandeira não teve intervenção, foi promovido a marechal-de-campo e nomeado director da Escola do Exército, cargo que exerceu até morrer.

³² A Escola Politécnica teve origem na Academia Real da Marinha, criada em 1779, no reinado de D. Maria I, por iniciativa do ministro Martinho de Melo e Castro. Esta Academia não tinha um carácter militar, nela se ensinando Matemática, Física e Navegação, nos casos em que os alunos se destinavam a carreiras na Marinha ou como pilotos da marinha mercante. Assinala-se que a antecessora directa da actual Escola Naval (criada em 1845) foi a Companhia dos Guardas-Marinhas e a Academia Real dos Guardas-Marinhas, ambas criadas em 1782, como sistema de ensino para os futuros oficiais da Armada. A Academia Politécnica do Porto foi a sucessora da Academia Real de Marinha e Comércio, criada em 1803, que herdara e aula de Náutica, destinada aos pilotos dos navios da Companhia Geral de Agricultura do Alto Douro, que passou em 1834 para a tutela do Estado.

³³ Maria de Fátima Bonifácio, “Figueiredo, Bernardo de Sá Nogueira de (1857-1876)”, *Dicionário Biográfico Parlamentar (1834-1910)*, Volume II, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 2004, p. 173, col. 2,

Entre 1856 e 1859 foi de novo ministro da Marinha e Ultramar, no 22º governo Constitucional, chefiado pelo então marquês de Loulé. Neste relativamente longo ministério (quase três anos)³⁴ deixou mais uma vez a sua marca na evolução da Marinha, que tinha entrado numa espiral de declínio desde a transferência da Corte para o Brasil.

Sá da Bandeira teve então a visão de acolher o essencial das propostas feitas no relatório de uma Comissão de Inquérito da Câmara dos Deputados às Repartições da Marinha, que tinha desenvolvido o seu trabalho entre 1853 e 1856. Foi com base nas conclusões deste relatório que, para além de medidas de reforma orgânica que abrangeram diversas áreas da Marinha, Sá da Bandeira promoveu a aquisição das primeiras corvetas de propulsão mista (à vela e a vapor), numa tentativa de iniciar a renovação da Esquadra através da aquisição de um conjunto de meios navais tanto quanto possível coerente, e tecnologicamente actualizados.

Bernardo de Sá era senhor de formação em engenharia, sendo também conhecidas as suas preocupações com as inovações da ciência e da técnica e com o desenvolvimento do País. Estas aptidões cedo se manifestaram, a prová-lo, logo em 1830, deixou as suas propostas quanto a medidas para remover os “estorvos ao adiantamento de toda a espécie de indústria”, defendendo a abolição dos dízimos (passando o clero a ser pago pelos fregueses de cada paróquia); a abolição dos dias de guarda e dos dias de jejum (com os quais apenas a Inglaterra ganhava porque “fornece o bacalhau que em Portugal é levado até aos confins do reino”); a “abertura de canais e carris de ferro” (que iriam permitir ao “habitante do Porto [comprar] ao grego e ao holandês o trigo que atravessou centenas de léguas”); o estabelecimento de manufacturas e da instrução pública “e com muita especialidade o ensino das ciências físicas e matemáticas aplicadas às artes industriais, ensino de que a Inglaterra e a França vão hoje tirando grandes vantagens”³⁵.

Regresso a 1858, quando foram aumentadas ao efectivo da Armada as primeiras três corvetas de propulsão mista: “Bartolomeu Dias”, “Sagres” e “Estefânia”. Foram construídas em Londres e a sua contratação e relações com os estaleiros ficaram a cargo do almirante Sartorius, convidado e pago pelo seu velho conhecido visconde de Sá da Bandeira³⁶.

A “Bartolomeu Dias” destinava-se a serviço mercante quando o casco foi adquirido e a sua conversão para navio de guerra foi contratada pelo governo português, de acordo com as decisões do almirante Sartorius. A “Sagres” e “Estefânia” foram construí-

³⁴ Durante o período de vida política activa de Bernardo de Sá Nogueira, os trinta e oito anos decorridos entre 1832 e 1870, a pasta da Marinha e Ultramar mudou de mãos sessenta e três vezes. Ver Manuel Pinto dos Santos, *Monarquia Constitucional. Organização e Relações do Poder Governamental com a Câmara dos Deputados (1834-1910)*, Lisboa, Assembleia da República, 1986, Anexo III.

³⁵ Sá da Bandeira, Documentos nº 7 e 8 in Sá da Bandeira, *Diário da Guerra Civil*, Recolha, posfácio e notas José Tengarrinha, 2 volumes, Volume II, Lisboa, Seara Nova, 1975-1976, pp. 223-228.

³⁶ Os navios foram recebidos em Lisboa debaixo de misto de alegria e de críticas, designadamente por parte do rei D. Pedro V. Vítor Braga Paixão tratou esta questão no Centro de Estudos de Marinha, em comunicação apresentada em 1976, “Sá da Bandeira, na pasta da Marinha”, depois publicada em *Memórias*, Volume VI, Lisboa, Centro de Estudos de Marinha, 1977, pp. 243-295.

das segundo planos de navios da Royal Navy. Esta diversidade de características ficou a dever-se às limitações financeiras, mas também, temo-lo por quase certo, à situação de transição nas tecnologias da construção e armamento que a própria Marinha britânica liderava.

Para esta tarefa, o almirante dispôs de uma larga autonomia, praticamente plenos poderes, tanto no plano técnico como no dos custos, até porque o processo da primeira corveta foi rodeado de especial urgência, que se devia à necessidade de transportar D. Estefânia de Plymouth para Lisboa, para celebrar os esponsais com D. Pedro V (já tinham casado por procuração), fazendo o transporte com a dignidade de um navio novo e tecnologicamente actualizado.

Esta larguíssima liberdade de acção de que dispôs Sartorius enquanto agente do governo português, pode ter sido a base para o risco que correu a sua reputação, nesta segunda prestação de serviços à Armada Real portuguesa.

Através de uma longa carta de 8 de Dezembro de 1862, Sartorius reclamou junto do Ministro da Marinha em Lisboa (o então marquês de Loulé) contra os rumores que corriam de que teria tirado vantagens pessoais da aquisição dos navios³⁷. A reparação moral por parte do governo e do soberano portugueses não iria tardar, sob a forma da concessão da Grã-Cruz da Ordem da Torre e Espada, ainda antes do final de 1862.

Foi graças ao espírito aberto à inovação que se deram passos importantes para a inversão da frágil situação em que a Marinha se encontrava nos meados do século. O seu nome foi dado à quarta corveta de propulsão mista (1862), a primeira construída no Arsenal da Marinha em Lisboa, quando já reinava D. Luís I. Este navio teve uma vida útil relativamente curta (1862-1884): irremediavelmente atacado pela formiga-branca, guloso xilófago, foi afundado em 12 de Agosto de 1884 por torpedos lançados da corveta-couraçada Vasco da Gama, num exercício realizado ao largo de Cascais, com a presença do rei.

Em 1864, quando ocupava a pasta da Guerra no mais longo governo da monarquia constitucional, de novo chefiado pelo marquês de Loulé, Sá Nogueira recebeu de D. Luís o título de marquês de Sá da Bandeira e foi depois promovido a general-de-divisão.

Continuando politicamente activo, presidiu ao 26º (1865) e ao 29º (1868-1869) governos, durante os quais voltou a ocupar-se também das pastas da Marinha, da Guerra e dos Negócios Estrangeiros. As suas últimas funções políticas foram desempenhadas na chefia do 32º governo constitucional, no qual acumulou ainda a pasta da Marinha e Ultramar, entre Agosto e Outubro de 1870.

Vale a pena voltar a recuar de novo no tempo para sublinhar a importância que atribuíu ao desenvolvimento do País e da Marinha, que ficou demonstrada pela sua participação na lista de personalidades³⁸ que se juntaram ao grupo de vinte e quatro oficiais da

³⁷ Arquivo Histórico da Marinha, Cx. 817-5 (George Rose Sartorius).

³⁸ *Annaes Maritimos e Coloniaes*, nº 1, Novembro de 1840, Lisboa, Imprensa Nacional, 1840, pp. 52-55.

Marinha³⁹ que, em Dezembro de 1839, fundaram a Associação Marítima e Colonial⁴⁰, dedicada ao estudo e promoção das colónias e das marinhas militar e mercante. Anos mais tarde, em 1852, viu ser-lhe atribuída a qualidade de sócio honorário do Instituto de Coimbra⁴¹ e, em 1875, fez ainda parte do grupo de 74 personalidades que em 10 de Novembro desse ano, enviaram um requerimento ao rei D. Luís, propondo a fundação da “Sociedade de Geografia de Lisboa”⁴². Em 1857 foi eleito sócio da Academia das Ciências de Lisboa, na sequência de um processo rodeado por alguma perturbação, iniciado anos antes.

A morte colheu-o em 6 de Janeiro de 1876. No epitáfio que mandou gravar na sua placa tumular, tinha mandado escrever “Servindo o seu país, serviu as suas convicções; morreu satisfeito; a Pátria nada lhe deve”.

Bernardo de Sá Nogueira (volto a citar Maria de Fátima Bonifácio) não foi tido como um comandante militar de grande capacidade, ainda que tivesse sempre demonstrado a sua bravura no campo de batalha⁴³. No entanto, pode ser considerado, de entre o grupo de militares-políticos que intervieram de forma relevante na vida portuguesa dos segundo e terceiro quartéis do séc. XIX⁴⁴, o que demonstrou maior habilidade política, fazendo uso das suas qualidades pessoais e dos alargados e profundos estudos que empreendeu no início da sua vida adulta.

A sua acção militar e política foi subordinada ao princípio da liberdade, uma liberdade concreta, materializada num direito de voto alargado e livremente exercido, na sua fidelidade ao trono, nem sempre traduzida na obediência absoluta, que não era essa a sua forma de servir a Coroa e a Nação.

³⁹ José Silvestre Ribeiro, *Historia dos Estabelecimentos Científicos Litterarios e Artísticos de Portugal nos successivos reinados da Monarquia*, Tomo VI, Lisboa, Typographia da Academia Real das Sciencias, 1876, pp. 233.

⁴⁰ Tinha como fins “indagar as causas que tinham influído, ou podiam influir na declinação da marinha; tanto militar como mercante; indicar os meios da sua restauração; e ministrar ao publico todos os conhecimentos, todas as reflexões e todos os arbitrios que pudessem ser adequados a tão importante fim; concorrendo ao mesmo tempo para estreitar cada vez mais as relações commerciaes dos estabelecimentos ultramarinos com a mãe-patria, e d’esta com os differentes pontos e nações do globo que se empregam nas operações do commercio”. Ver *Annaes Maritimos e Coloniaes*, nº 1, Novembro de 1840, Lisboa, Imprensa Nacional, 1840, pp. 9-10. Estes *Annaes* foram o órgão de imprensa da Associação, tendo sido publicados sem periodicidade fixa entre Novembro de 1840 e Abril de 1846 (1ª a 6ª séries).

⁴¹ Que deve ter acontecido logo na fundação do Instituto, cujos estatutos fundadores foram aprovados em Janeiro de 1852.

⁴² Sá da Bandeira também foi sócio da Academia Real das Ciências de Lisboa. A sua eleição, proposta em 1852 por Alexandre Herculano, que então presidia à instituição, não foi um processo inteiramente pacífico, que apenas se consolidaria em 1857. Ver Eurico Gomes Dias, “Contributos do marquês da Sá da Bandeira para a Academia das Ciências de Lisboa”, Maria do Rosário Monteiro, Maria do Rosário Pimentel e Vítor Marçal Lourenço, *Marquês de Sá da Bandeira e o seu tempo*, Lisboa, Academia Militar – Centro de História da Cultura, 2013, p. 110.

⁴³ Maria de Fátima Bonifácio, *ob. cit.*, p. 172, col. 2.

⁴⁴ Com Saldanha e Terceira.

A Marinha, há séculos instalada na Ribeira das Naus, recorda-o sempre no bem próximo lugar de memória que é a sua estátua que, paga por subscrição pública, foi inaugurada em 1884 na praça de D. Luís I, o rei Marinheiro.

Nota – No presente texto, o autor não adoptou o Novo Acordo Ortográfico.

Fontes e bibliografia

ACADEMIA PORTUGUESA DA HISTÓRIA, *Marquês de Sá da Bandeira. 1º centenário da sua morte*, Lisboa, 1981.

ALEXANDRE, Valentim, *A questão colonial no Portugal oitocentista*, Valentim Alexandre e Jill Dias (Coordenação), *O Império Africano (1825-1890), Nova História da Expansão Portuguesa*. Direcção de Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques, Volume X, Lisboa, Editorial Estampa, 1998.

Annaes Maritimos e Coloniaes, nº 1, Novembro de 1840, Lisboa, Imprensa Nacional, 1840.

BONIFÁCIO, Maria de Fátima, “Bernardo de Sá Nogueira de Figueiredo (1857-1876)”, *Dicionário Biográfico Parlamentar (1834-1910)*, Volume II, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 2004.

CASTRO, André Meireles de Távora Canto e, *O Marquez de Sá da Bandeira. Biographia fiel e minuciosa do ilustre finado sobre documentos afficiaes e parlamentares com o auxilio de valiosos apontamentos prestados por elle mesmo em 1873 e de outras informações fidedignas*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1876.

Chronica Constitucional do Porto, 13 de Março de 1833

DIAS, Eurico Gomes, “Contributos do marquês da Sá da Bandeira para a Academia das Ciências de Lisboa”, Colóquio “Marquês de Sá da Bandeira e a sua época”, Lisboa, FCSH/ UNL, 25 de Maio de 2012.

MONTEIRO, Maria do Rosário, PIMENTEL, Maria do Rosário e LOURENÇO, Vítor Marçal, “Marquês de Sá da Bandeira e o seu tempo”, Lisboa, Academia Militar – Centro de História da Cultura, 2013, pp. 108-110.

ESPARTEIRO, António Marques, *Catálogo dos Navios Brigantinos (1640-1910)*, Lisboa, Centro de Estudos de Marinha, 1976.

MONTEIRO, Henrique Pires, *Sá da Bandeira. Glorioso Chefe militar e Esforçado Colonialista*, Lisboa, Edições Cosmos, s.d. [1940].

MARQUES, A. H. de Oliveira Marques, *História da Maçonaria em Portugal. Política e Maçonaria 1820-1869 (2ª parte)*, Lisboa, Editorial Presença, 1997.

MARQUES, A. H. de Oliveira Marques, *Dicionário da Maçonaria Portuguesa*, Volume I, Lisboa, Editorial Delta, 1986.

NAPIER, Charles, *An Account of the War in Portugal between Don Pedro and Don Miguel*, Volume 1, 2 Volumes, Londres, T. & W. Boone, 1836.

OLIVEIRA MARTINS, *Portugal Contemporâneo*, Vol. II, Porto, Lello e Irmão, 1981.

PAIXÃO, Braga, “Sá da Bandeira, na pasta da Marinha”, *Memórias*, Volume VI, Lisboa, Centro de Estudos de Marinha, 1977, pp. 243-295.

PEREIRA, José Rodrigues, *Batalha Naval do Cabo de São Vicente – 1833. A Marinha Portuguesa nas Guerras Liberais*, Lisboa, Tribuna da História, 2011.

PEQUITO, Rodrigo Affonso, *A Sociedade de Geographia de Lisboa e o Marquez de Sá da Bandeira*, Lisboa, Typographia do Jornal O Progresso, 1877.

POLICARPO, António Manuel Neves, *Quinta dos Frades – de Paço do Desembargador d’El-Rei a Museu da Cidade de Almada(1366-2016)*, Almada, Câmara Municipal de Almada, 2017.

RIBEIRO, José Silvestre, *Historia dos Estabelecimentos Scientificos Litterarios e Artísticos de Portugal nos successivos reinados da Monarquia*, 19 volumes, Tomo VI, Lisboa, Typographia da Academia Real das Sciencias, 1876.

SANTA RITA, José Gonçalo, *Sá da Bandeira e a Política Ultramarina*, Estudos Ultramarinos - Revista do Instituto Superior de Estudos Ultramarinos, Volume V, 1955.

Sá da Bandeira e o Liberalismo em Portugal (1795-1910), Actas do Colóquio, Santarém, Câmara Municipal de Santarém, 1996.

SÁ DA BANDEIRA, *Diário da Guerra Civil (1826-1832)*. Recolha, Posfácio e Notas de José Tengarrinha, 2 volumes, Lisboa, Seara Nova, 1976.

SANTOS, Manuel Pinto dos, *Monarquia Constitucional. Organização e Relações do Poder Governamental com a Câmara dos Deputados (1834-1910)*, Lisboa, Assembleia da República, 1986.

SORIANO, Simão José da Luz, *História do Cerco do Porto*, 2 volumes, Lisboa, Imprensa Nacional, 1846.

SORIANO, Simão José da Luz, *Vida do Marquez de Sá da Bandeira e Reminiscencia de alguns dos sucessos mais notáveis que durante ella tiveram logar em Portugal*, 2 volumes, Lisboa, Typographia da Viuva Sousa Neves, 1887-1888.

SERRÃO, Joaquim Veríssimo, *História de Portugal*, 16 volumes, *Volume VIII - Do Mindelo à Regeneração (1832-1851)*, Lisboa, Editorial Verbo, 2003 [Reimpressão].

ZUQUETE, Afonso Eduardo Martins (Direcção, coordenação e compilação), *Nobreza de Portugal*, 3 volumes, Volume 2, Lisboa, Editorial Enciclopédia, 1960.

OS FATORES DECISIVOS DA EXPANSÃO MARÍTIMA (SÉCULOS XV E XVI)

Comunicação apresentada pelo académico
Fernando Gomes Pedrosa, em 5 de abril

1. Introdução

Os fatores decisivos da Expansão Marítima foram a pesca, o corso, a construção naval e a artilharia.

A pesca foi o berço das navegações, a escola de todos os homens do mar. Começaram por ser pescadores os tripulantes dos navios de guerra, dos navios mercantes e dos corsários. Os jovens iniciavam a faina marítima com apenas 8 a 10 anos de idade, e desde o início eram guerreiros, porque todos os navios mercantes andavam armados para se defenderem dos corsários e dos piratas. Os pescadores prestavam serviço militar nas galés desde os 12 anos de idade. Na «Ordenação das vintenas dos homens do mar, vintaneiros e apuração de galeotes», de 1405, o rei manda inscrevê-los nas vintenas, «para crescerem e nos servirem».¹

Os corsários portugueses atuavam no Mediterrâneo talvez desde o séc. XIII e visitavam regularmente o Norte de África pelo menos desde 1308, quando um lenho comandado por Vicente Marti e Domingo Vicente, que andava a corso nas águas de Bona, foi capturado por aragoneses.² Bona é a atual Annaba, na Argélia. O corso foi um “instrumento básico da política externa portuguesa”, corso popular, devastador, dirigido pelo rei e os nobres, como os infantes D. Henrique e D. Pedro, e praticado um pouco por todos os marítimos.

A guerra no mar fazia-se com navios de remo, em especial a galé. Conceituados especialistas na arte de construir e conduzir galés eram os genoveses, e por isso o rei D. Dinis contratou em 1317 o genovês Manuel Pessanha para exercer o cargo de almirante; numa das cláusulas do contrato ele obriga-se a ter sempre vinte homens de Génova «sabedores de mar», idóneos para alcaides e arrais das galés do rei. E a contratação de especialistas genoveses continuou nos séculos XV e XVI. Uma carta de 20.2.1513, dirigida ao rei, refere a contratação em Génova de «carpinteiros e comitos e sota comitos para fazer galés e para navegação delas, os quais servirão Vossa Alteza de seus ofícios em

¹ João Martins da Silva Marques, *Descobrimientos Portugueses*, Suplemento ao vol. I, Lisboa, Instituto para a Alta Cultura, 1944, p. 79 (doravante, DP).

² Filipe Themudo Barata, *Navegação, comércio e relações políticas: os portugueses no Mediterrâneo Ocidental (1385-1466)*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian / Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1998, pp. 317, 469.

Portugal e na Índia e onde quer que os Vossa Alteza mandar»; entre eles dois mestres de fazer galés e também remolares.³ Em 1557 o governador da Índia, D. Francisco Barreto, pede remolares e muitos remos, e também comitres estrangeiros para as galés porque estes que cá estão não prestam.⁴

Entretanto, os grandes navios de vela eram lentos, difíceis de manobrar e muito dependentes dos ventos favoráveis. É aqui que se inscreve o sucesso da caravela latina portuguesa durante a segunda metade do séc. XV: pequena, estreita e com reduzido calado que lhe permitia aventurar-se em fundos baixos e águas restritas, era capaz de navegar a favor ou contra o vento e de transportar peças de artilharia.

Na década de 1480 uma revolução técnica relegou para uma posição secundária as peças de ferro forjado e balas de pedra, substituindo-as pelas de bronze fundido e balas de ferro. O rei D. João II apercebeu-se em tempo útil da onda tecnológica que aí vinha para revolucionar a história da guerra: iniciou a fundição de bronze e contratou os mais conceituados fundidores e bombardeiros estrangeiros, alemães, flamengos e de outras nacionalidades. Nos fins do séc. XV e inícios do XVI os navios portugueses dispunham da artilharia mais desenvolvida da época e dos mais conceituados bombardeiros.

As principais limitações da artilharia na guerra terrestre eram a dificuldade de transporte e a pouca mobilidade, limitações essas que foram superadas na guerra naval, «o que explica a prematura, extensa e bem-sucedida adoção da artilharia a bordo dos navios».⁵ A partir daqui os países europeus iriam expandir-se e construir os seus «impérios da pólvora». O primeiro foi o português, através de um avanço fulminante em várias regiões do globo. A tática mais usada era a de efetuar desembarques de surpresa, e instalar em terra tranqueiras (trincheiras) improvisadas ou castelos de madeira que se traziam do reino, protegidos por grandes sacos de areia, terra ou algodão. Em 1505, no Cabo de Gué (Agadir), João Lopes de Sequeira escolheu um local onde havia boa água, «fez ali assento e armou ali hum castelo de páo que levava já ordenado e feito; pos-lhe artilharia e fez logo ao derredor do castelo outro muito forte de pedra e cal».⁶

Em 1505 e 1506, poucos anos depois de Vasco da Gama ter chegado à Índia, o rei D. Manuel I forjou um projeto imperial que está bem documentado no regimento que Afonso de Albuquerque deu aos embaixadores que enviou ao Xá da Pérsia em 1510, propondo-lhe uma aliança contra o sultão do Egito e os turcos, para a conquista de uma vasta área que incluía Meca, Alexandria, Jerusalém e Constantinopla.⁷ Isto é, nada menos do que o domínio sobre os impérios mameluco e turco e a libertação do Santo Sepulcro.

³ Sousa Viterbo, *Artes e artistas em Portugal (...)*, Lisboa, Livraria Ferreira, 1892, pp. 133-134.

⁴ *As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. IV, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Lisboa, 1964, p. 233.

⁵ Carlo M. Cipolla, *Canhões e velas na primeira fase da expansão europeia (1400-1700)*, Lisboa, Gradiva, 1989, p. 71.

⁶ Pierre de Cenival, *Chronique de Santa-Cruz du Cap de Gué (Agadir)*, Paris, Paul Geuthner, 1934, p. 22.

⁷ Raymundo António Bulhão Pato, *Cartas de Afonso de Albuquerque seguidas dos documentos que as elucidam*, vol. I, Lisboa, Academia Real das Ciências de Lisboa, 1884, pp. 387 e ss.

Em meados do séc. XVI, navios e marinheiros portugueses distribuíam-se por um imenso espaço marítimo que se estendia do Brasil até ao Japão. A guerra em terra e no mar exigia cada vez mais dinheiro, mais homens, mais peças e mais pólvora para as fortalezas e navios dispersos por uma área tão vasta. Já em 1521, quando D. João III subiu ao trono, o tesouro estava vazio e a dívida pública era enorme.⁸ E já em 1529 o duque de Bragança propunha abandonar todas as fortalezas da Índia, exceto as de Goa e Cochim, e entregar ao rei de Espanha as do Norte de África, ficando apenas com Azamor e Safim.⁹ D. João III viu-se obrigado a abandonar várias praças de África a partir de 1541: Santa Cruz do Cabo de Gué, Safim e Azamor em 1541, Arzila e Alcácer-Ceguer em 1550.

Isto implicou a reformulação da estratégia, que, em resumo, passou a ser a seguinte: 1) concentrar os meios apenas em algumas fortalezas e navios considerados mais importantes; 2) manter na maior parte das fortalezas os meios mínimos que lhes permitissem resistir durante algum tempo até receberem reforços; 3) deixar à sua sorte a pesca, a marinha mercante e quase toda a orla marítima. A costa portuguesa passou a ser assolada por corsários mouros, franceses, ingleses e holandeses.

2. Incentivos à Pesca

Voltando à pesca, os reis tentaram incentivá-la e povoar a orla marítima, concedendo privilégios aos povoadores e aos pescadores, entre os quais a isenção de tributos aos jovens e também aos adultos que quisessem aprender, prevista em diversos forais do séc. XIII. Sirva de exemplo a Póvoa de Paredes, na foz do Lis, criada pelo rei D. Dinis, em 1286. Deu foral aos povoadores, que seriam pelo menos 30, com 6 caravelas ou mais, pagando ao rei a dízima do pescado». Os filhos, mancebos ou mouros que ensinarem a pescar, nada paguem nos primeiros 5 anos do que apanharem com linhas. Concede aos 30 povoadores a isenção de hoste e anúduva por mar e por terra, ou seja, de recrutamento para operações militares, e uma vasta área para semear pão, linhaça, vinhas e fazerem hortas.¹⁰ Esta povoação de Paredes teria sempre uma existência precária devido à constante ameaça vinda do mar, em especial a partir do início do séc. XVI, quando se acentuou a presença de corsários e piratas. A orla marítima só podia ser habitada em locais fortificados e que, em caso de rebate, fossem socorridas pelas povoações circunvizinhas. O rei D. Fernando isentou em 1368 os de Azeitão de irem velar a Sesimbra 3 meses por ano,¹¹ e determinou em 1370 que os de Buarcos pagassem para a reparação da cerca do muro de Montemor-o-Velho e que esta vila lhes desse acolhimento e às suas mulheres,

⁸ Manuel Nunes Dias, *O capitalismo monárquico português (1415-1549)*, vol. I., Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1963, p. 603.

⁹ *As Gavetas da Torre do Tombo*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, vol. IX, 1971, p. 539.

¹⁰ DP, supl. I, pp. 13-16.

¹¹ *Chancelarias Portuguesas. D. João I*, vol. III, tomo I (1385-1410), Lisboa, Centro de Estudos Históricos, Universidade Nova de Lisboa, org. João José Alves Dias, 2005, p. 18.

filhos e haveres quando necessário.¹² Em 1392 a rainha D. Leonor confirmou uma carta de D. João I, pela qual os moradores de Óbidos, Lourinhã e Cadaval iriam defender o porto de Atouguia. Em 1425 foi estabelecido que a vila de Setúbal fosse socorrida pelos de Sesimbra, Palmela, Alcácer, Montemor-o-Novo, Évora e outros lugares.¹³

A partir de 1401 os reis estabeleceram coutos de homiziados, especialmente nos lugares fronteiros, para os que se quisessem acolher a salvo das perseguições da justiça. Alguns receberam pescadores: Caminha, Viana da Foz do Lima, Sesimbra, Vila Nova de Milfontes, Vila Nova de Portimão, Mexilhoeira, Silves, Quarteira, Tavira, Castro Marim e Arenilha.¹⁴ Com estes e outros incentivos a pesca desenvolveu-se e irradiou para águas longínquas. Os do Porto já no séc. XIII iam à Galiza, instalando arraiais em terra para salgarem o pescado,¹⁵ e continuaram nessa faina porque um documento de 1420 menciona os que vão pescar à Galiza e «a outras partes fora do nosso Senhorio».¹⁶ A conquista de Ceuta em 1415 permitiu o livre acesso aos mares africanos, criando uma zona tradicional de pesca que se centrava no castelo de Arguim e era delimitada a sul pelo Cabo Branco; como já disse alguém, os pescadores terão sido os «achadores» de terras que outros mais tarde «descobriram».

Os reis pretenderam também evitar que os pescadores enveredassem pela navegação comercial, mais lucrativa. Uma carta de D. Afonso V (2.3.1451) obriga os de Aveiro que deixarem o seu mester e se fizerem mareantes a servir nas obras do muro da vila o dobro do tempo fixado anualmente. Alguns pescadores e pessoas que sempre «trautaram de pescar leixam o dicto mester E sse fazem mareantes Nom querendo mais hussar da dicta pescaria».¹⁷

3. Os Corsários

A guerra no mar faz-se principalmente através de corsários. A distinção entre pirata e corsário é simples em teoria, mas difícil ou quase impossível em termos práticos. O pirata é o ladrão do mar: atua por conta própria sem invocar qualquer justificação nem estar dependente de qualquer autoridade. O corsário tem o seu estatuto legalizado por uma carta de corso ou de marca, e atua em nome e por conta do rei, mas as agressões por ele praticadas também configuram muitas vezes o conceito jurídico de pirataria.

¹² Maria Helena da Cruz Coelho, *O Baixo Mondego nos finais da Idade Média*, vol. II, Coimbra, Faculdade de Letras, 1983, p. 787.

¹³ DP, supl. I, p. 475.

¹⁴ Humberto Baquero Moreno, «Elementos para o estudo dos coutos de homiziados instituídos pela Coroa», in *Portugaliae Historica*, vol. II, Faculdade de Letras de Lisboa, 1974.

¹⁵ Foral de Gaia (1255) e Elisa Ferreira Priegue, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, Santiago de Compostela, Fundacion «Pedro Barrie de la Maza», 1988, p. 136.

¹⁶ DP, supl. I, pp. 323, 324.

¹⁷ DP, I, p. 485.

O corsário pode atacar em duas situações distintas: em guerra, contra todos os navios da nação inimiga; em paz, também contra todos os navios de determinada nação, invocando o direito de represália, que permite ao agredido ressarcir-se em qualquer navio da nacionalidade do agressor. Isto é, se um navio mercante português causar danos a um francês, o rei de França pode passar uma carta de marca contra os navios portugueses. E se, invocando essa carta de marca, algum francês atacar um português, o rei de Portugal pode responder com uma contramarca, que autoriza o lesado a ressarcir-se em qualquer navio francês. Estão assim legalizadas as hostilidades entre marinheiros de duas nações amigas, cada uma das quais persuadida de que o direito lhe assiste. «Todos os marinheiros e todos os mercadores, à revelia dos seus soberanos, praticam uma pirataria descarada que nenhuma medida governamental pode restringir. ingleses, normandos, espanhóis, bretões, pilham-se indistintamente».¹⁸

Muitas vezes o corsário atua por conta própria à revelia das instruções dadas pelo rei. Um pretexto para os roubos consiste no direito de visita, pelo qual pode fiscalizar qualquer navio amigo ou neutro para impedir que transporte mercadoria inimiga, o que dá origem a excessos desmedidos e às subseqüentes represálias. E, como a guerra contra os mouros é permanente e “santa”, pode visitar qualquer navio mercante cristão que se aproxime do Norte de África. Outras vezes é o rei que, fazendo guerra sem a declarar, o manda piratear navios de nações amigas. Em suma, no mar vigora a “lei da selva”.

Desde o início, a sobrevivência econômica do reino dependeu da capacidade de assegurar trocas comerciais por via marítima. A “guerra declarada” é um fenômeno raro, extraordinário. Mas a “guerrilha” está inscrita no quotidiano, através do corso, forma de violência institucionalizada que permite aos estados exercerem pressão e atacarem os navios mercantes antagonistas, numa estratégia de longo prazo, de desgaste, atrição, mais eficaz do que a “guerra declarada”. Todos praticavam o corso. Os portugueses também, contra muçulmanos e cristãos de várias nacionalidades, na costa de Portugal, no Mediterrâneo, no Norte de África. Passava pela costa portuguesa quase toda a rede comercial dessa época. O volume das mercadorias transportadas por via marítima entre o Mediterrâneo e o Norte da Europa seria cerca de 40 vezes superior ao volume das que seguiam por terra. Toda a navegação tinha dois pontos de passagem obrigatória: o Cabo Finisterra e o Cabo de São Vicente. Ninguém dobrava o Cabo de São Vicente sem a anuência do rei de Portugal.

O rei, para incentivar o corso, pode emprestar navios e armas e acionar dois mecanismos: 1º) não exigir a fiança; 2º) doar o “quinto” das presas, aumentando assim o valor do saque. Fiança é o valor em numerário que os corsários devem depositar antes da largada para indenizar os danos que causarem a navios amigos ou neutros. O “quinto” (real) dos despojos de guerra era uma instituição muçulmana que foi adotada pelos cristãos. Nos capítulos adicionais de 20.9.1427 ao tratado de paz luso-castelhano de

¹⁸ Henri Touchard, *Le commerce maritime breton à la fin du Moyen Age*, Paris, Les Belles Lettres, 1967, p. 187.

30.4.1423, ficou estabelecido que a fiança atingiria um valor significativo, 50 coroas de ouro por cada homem que participar na armada. Mas logo a seguir, em 7.5.1428, um alvará do infante D. Duarte comunica à câmara de Lisboa que Álvaro Fernandes Palenço e Álvaro de Cadaval vão agora de armada contra os mouros, e ordena-lhe que desembarce a fusta que eles aí têm e os deixe partir, pois os liberta da pena contida no tratado de paz com Castela.¹⁹

Nesta época áurea da expansão marítima, de intensa luta pelo domínio dos mares, os reis de Portugal não só incentivaram os seus corsários, mas também contrataram estrangeiros. Alguns dos principais corsários eram fidalgos da casa real, ligados diretamente ao rei, como o próprio almirante Manuel Pessanha. Foi contratado pelo rei D. Dinis em 1317, e poucos anos depois, no Mediterrâneo, praticou um ato de corso contra valencianos: apresou 120 jarros (tonéis) de vinho.²⁰ Também o almirante Pedro de Albuquerque e Vasco Anes de Corte Real, alcaide-mor de Tavira, armador-mor e fronteiro-mor do Algarve, fundador da família dos Corte Reais. Em janeiro ou fevereiro de 1469, havendo tréguas entre o reino de Portugal e o ducado da Bretanha, e tendo o rei de Portugal passado carta de segurança aos navios bretões, um fidalgo da casa real, Pero de Ataíde, designado «o corsário» nos textos coevos, largou para o mar sem depositar fiança e tomou um navio bretão. Uma sentença condenou-o ao pagamento de dois milhões de réis, mas os lesados nada receberam, «por mais requerimentos que houvessem feito a El-Rei de Portugal e a seus ministros», diz o duque da Bretanha numa reclamação. Na sua resposta “diplomática”, D. Afonso V promete muito, nada concede, “cobre” o corsário e continua a nomeá-lo para importantes missões navais. Em 1476, Pero de Ataíde comandou uma armada portuguesa que se juntou a uma francesa, sob o comando de Coulon (Colombo). Atacam quatro navios mercantes de Génova e um flamengo, ao largo do Cabo de S. Vicente, e estando quase todos aferrados, explodiu um barril de pólvora que provocou o afundamento dos navios e a morte de muita gente. Esta batalha ficou célebre por dois motivos: a explosão de um barril de pólvora com consequências trágicas e a primeira referência ao corsário Cristóvão Colombo.²¹

Em 1475-1479, a confrontação entre os reinos de Portugal e Castela que culminou na batalha terrestre de Toro, deu origem no mar a uma guerra aberta, na qual o príncipe D. João (futuro rei D. João II) empregou os seus corsários, contratou corsários estrangeiros e concedeu incentivos a todos (marinheiros, pescadores e outros) os que quisessem armar navios ou caravelas, e «além disso lhes faremos quaisquer favores que pudermos».²² Não envolveu nenhuma armada real, só os corsários e os que quisessem armar em corso.

¹⁹ DP, supl. I, p. 114.

²⁰ Josefina Mutgé i Vives, «Relaciones entre Alfons El Benigne de Catalunya-Aragó i Alfons IV de Portugal», *XV Congreso de Historia de la Corona de Aragón, Actas*, tomo II, Gobierno de Aragón, 1997, p. 485.

²¹ *Os homens dos Descobrimentos e da Expansão Marítima. Pescadores, marinheiros e corsários*, Câmara Municipal de Cascais, 2000.

²² DP III, p. 176.

Um português, João Pires, foi comandante de navios no Mediterrâneo, ao serviço do duque de Borgonha, mas acabou por ser aprisionado em 1453 por catalães nos mares de Barcelona sob a acusação de ser pirata. Em 1455, o Papa perdoou-lhe os ilícitos praticados no mar e autorizou-o a trazer a bordo sacerdote que diga missa, ministre os sacramentos e tenha largos poderes de absolvição e indulgência.²³ Isto é, os corsários no Mediterrâneo são entendidos como cruzados.

O corsário Afonso Ramos, morador em Tavira, está documentado desde 1366 e recebeu várias doações do rei D. Fernando. Em 1381, largou de Lisboa para o Guadalquivir uma grande armada constituída por 21 galés e outros navios, que, devido a uma sucessão de erros cometidos pelo almirante português, o conde D. João Afonso Telo, irmão da rainha, sofreu na batalha de Saltes, junto a Sevilha, uma pesada derrota, com a captura de muitos homens e navios. Afonso Ramos não é aqui mencionado por nenhum cronista, português ou espanhol, mas participou na batalha. Em 1516, passaram 135 anos, realizou-se em Sevilha um inquérito sobre o funcionamento das atarazanas (tarcenas) no presente e no passado. Dois cômitres ouviram dizer aos seus antepassados que estiveram nas atarazanas 24 galés portuguesas, apresadas em Saltes, numa batalha em que a armada portuguesa era comandada pelo «capitão Afonso Ramos».²⁴ É a melhor homenagem que se podia prestar a este corsário: não ficou registado nas crónicas, mas o seu nome ainda passava de geração em geração; baseado em Tavira, sua terra natal, muita tropelia deve ter praticado contra os sevilhanos.

Além dos corsários propriamente ditos, qualquer navio mercante ou de pesca ia preparado para ações bélicas. Em 1487 os portugueses «Alfonso Yáñez, Antonio Yáñez y Diego Alfonso, patrones de carabela», iam para Valência vender pescado; ao largo do Cabo de Gata, no mar de Almería, avistaram um «caro» (navio mouro) que ia para Malta com 30 mouros, armas e virtualhas; investiram contra ele e tomaram-no; continuaram a viagem para Valência e aí venderam o pescado e 24 mouros (os outros 6 mouros devem ter morrido no combate). Isto é, iam vender pescado e acabaram por vender pescado e mouros.²⁵ O espanhol Pedro Navarro tornou-se um mito, uma lenda, relacionado com vários episódios da história portuguesa. Nomeado conde em 1505 e depois almirante, no início da carreira foi corsário, afundado e ferido em 1499 por um navio mercante português, que levava açúcar da Madeira para trazer trigo.²⁶

²³ Eduardo Borges Nunes, «Guerra santa - santa pirataria: um caso português de 1455», in *Brotéria*, vol. 90, Lisboa, 1970, nº 2.

²⁴ Juan Manuel Bello León y Alejandro Martín Perera, *Las atarazanas de Sevilla a finales de la Edad Media*, Sociedad Española de Estudios Medievales, Editum. Ediciones de la Universidad de Múrcia, 2012, pp. 54-55.

²⁵ Vicenta Cortes, *La esclavitud en Valencia durante el reinado de los Reyes Católicos*, Valencia, 1964, p. 228.

²⁶ *I Diarii di Marino Sanuto*, 56 tomos, Veneza (1879-1903), ed. Rinaldo Fulin e outros, R. Dep. Veneta di Storia Pátria, tomo I, p. 771; tomo II, pp. 138, 165; tomo III, p. 555.

4. A «Caravela de Bombarda»

Nos finais do séc. XV os construtores navais portugueses criaram a «caravela de bombarda». Na galé, a peça principal ia à proa, assente na coxia, passadiço que se estendia da popa à proa, a meio da galé, e recebia por isso o nome de «canhão da coxia». A galé manobrava muito bem, com os remos e o leme, e podia rapidamente aproar a um alvo, mantendo essa proa o tempo que fosse necessário. Ocorreu depois aos construtores navais a ideia de aplicarem a mesma fórmula à caravela latina e pequena, criando a chamada «caravela de bombarda», precursora do galeão. É muito conhecido o texto de Garcia de Resende sobre as experiências que o rei D. João II fez, antes de 1495, data da sua morte, armando pequenas caravelas com grandes bombardas: «(...) achou e ordenou em pequenas caravelas andarem muito grandes bombardas e tirarem tão rasteiras que iam tocando na água, e ele foi o primeiro que isto inventou (...) poucas caravelas destes grandes rios faziam amainar muitas naus grossas (...)».²⁷ É o tiro de ricochete: as bombardas disparavam «tão rasteiras que iam tocando na água». Acontece o mesmo se estivermos na praia e lançarmos uma pedra pequena, plana e estreita segundo uma trajetória paralela à água: ela salta uma ou mais vezes. Já os antigos gregos e romanos tinham jogos que consistiam em lançar ao mar conchas ou pedras, ganhando quem lançasse mais longe e com maior número de ricochetes. Um jogo destes, chamado “Quantos pães come El-Rei”, é mencionado por Rafael Bluteau²⁸ em Setúbal.

Em 31.5.1497, Gonçalo Pires foi nomeado «mestre das caravelas de bombarda, das três que se ora novamente fizeram na cidade do Porto», assim como são «os mestres das outras caravelas das ditas bombardas».²⁹ Um documento de 1507 informa que os turcos têm «galés de bombarda», e dão-lhes este nome porque sobre a coberta da proa têm uma bombarda muito grossa.³⁰ Depreende-se que navio «de bombarda» é o que tem uma bombarda grossa à proa.

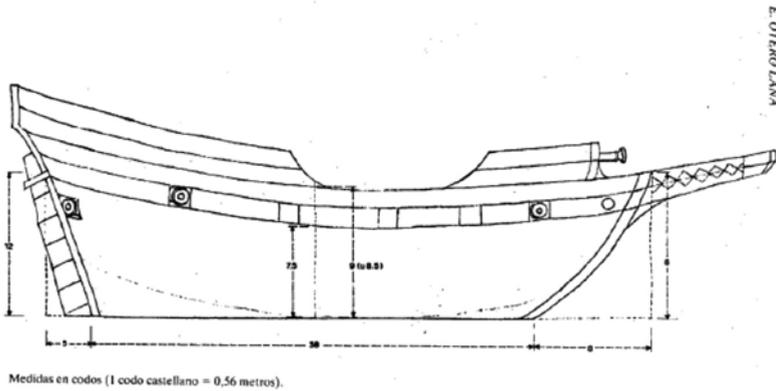
Não dispomos de qualquer desenho ou gravura da «caravela de bombarda», mas a documentação conhecida mostra que era semelhante à fragata espanhola construída em Havana, à volta de 1600, ou seja, que esta deriva daquela.

²⁷ *Vida e feitos d'El-Rei Dom João Segundo*, Cap. CLXXXI.

²⁸ *Vocabulário Português e latino (...)*, suplemento, parte II, Lisboa Ocidental, na Patriarcal Oficina de Música, 1728, p. 165.

²⁹ Francisco Marques de Sousa Viterbo, *Trabalhos Náuticos dos Portugueses nos séculos XVI e XVII*, vol. I, Lisboa, Academia das Ciências, 1898, p. 250.

³⁰ *I Diarii di Marino Sanuto*, tomo VII, Veneza, 1882, p. 16.



Fragata espanhola construída em Havana, à volta de 1600.³¹

As caravelas com a artilharia principal à proa estão muito documentadas. As «Lembranças das cousas da Índia em 1525» preconizam que as caravelas estejam artilhadas com um camelo (canhão pedreiro) à proa, 2 meias esperas, 4 falcões e 10 berços.³² Em 1535, a armada portuguesa que foi à tomada de Tunes seria constituída, segundo Bernardo Rodrigues, por 25 «caravelas mui bem armadas com tiros de coxia, como galés, e um galeão grande, que naquele tempo era o maior e melhor armado que navegava pelo mar».³³ A caravela com tiro de coxia constituiu uma importante inovação tecnológica, como reconhecem, entre outros, Jan Glete³⁴ e John Francis Guillmartin, Jr.³⁵

Também estão documentados na Índia navios com duas coxias. De uma armada portuguesa que em 1531 foi atacar Diu, faziam parte alguns navios muito fortes, cada um deles com duas coxias, para dois basiliscos e outras duas peças chamadas selvagens; os basiliscos e as selvagens iam para fazer bateria e destroçar a muralha.³⁶ João de Barros³⁷ menciona neste ataque a Diu em 1531 uma galé bastarda portuguesa com um basilisco e dois leões. O leão é um canhão indicado com peso de 65 quintais (c. 3.820 kg.) em orçamentos da década de 1580. Uma carta de D. Diogo de Noronha, escrita em Ormuz, a 20.12.1553, sobre os enfrentamentos entre portugueses e turcos nas costas da Pérsia e da Arábia, informa que algumas galés turcas levam três leões à proa e cameletes aos bordos:

³¹ Enrique Otero Lana, «Un avance en la construcción naval: las fragatas construídas en La Habana hacia 1600», *Revista de História Naval* n.º 34, Madrid, 1991, pp. 88, 90, 91.

³² Rodrigo José de Lima Felner, *Subsídios para a história da Índia Portuguesa*, Lisboa, Academia Real das Ciências, 1868, p. 28.

³³ *Anais de Arzila*, crónica inédita do século XVI, por Bernardo Rodrigues, publicada (...) sob a direção de David Lopes, vol. II, Academia das Ciências de Lisboa, 1919, p. 273.

³⁴ *Warfare at sea, 1500-1650. Maritime conflicts and the transformation of Europe*, London, Routledge, 2000, p. 26.

³⁵ «The earliest shipboard gunpowder ordnance: an analysis of technical parameters and tactical capabilities», *XXIV Congresso Internacional de História Militar*, Lisboa, 1998, p. 318.

³⁶ Emílio Sola, *Turcos y portugueses en el Índico*, Archivo de La Frontera, 2009, p. 40.

³⁷ *Da Ásia, Década Quarta, Parte Primeira*, Lisboa, Na Régia Oficina Typografica, 1777, p. 452.

«llevan tres piezas de artilleria gruesa por las proas a q llamamos leones y cameletes por los lados». Outra carta, de D. Pedro de Meneses, Goa, 16.11.1554, refere o apresamento de seis galés turcas, as quais traziam cada uma 5 peças, leões e selvagens, além de cameletes e outras menores.³⁸ Este é um artilhamento impressionante: o canhão de coxia costumava ser uma peça grossa, basilisco ou leão, mas aqui estão 3 ou 5.

A palavra caravela designa vários tipos de embarcações diferentes. A mais famosa é a latina que attingia grandes velocidades. Para a velocidade dum navio contribuem vários fatores, entre os quais a área da vela e o conseqüente comprimento da verga. Uma vista panorâmica de Lisboa, da Biblioteca da Universidade de Leiden, datada de meados do séc. XVI, mostra uma caravela latina de pesca que tem a verga enorme, maior do que o comprimento total da caravela. A uma verga enorme corresponde uma vela imensa, que se tornava perigosa com vento forte: «a manobra de carregar e de ferrar as velas latinas era perigosa, pois que os marinheiros sobem pelas vergas acima, escarranchados nelas, e vão colhendo a vela e segurando-a à verga pelos cabos próprios». Primeiro, com as carregadeiras diminui-se a área da vela, e depois, à mão, enrola-se o pano sobre si mesmo.³⁹ Mais tarde, no Mediterrâneo manifestou-se a tendência para diminuir o tamanho da verga ou substituir o velame latino pelo redondo,⁴⁰ o que não se verificou em Portugal: o tamanho das velas latinas, no séc. XIX, impressionava autores estrangeiros.⁴¹

Durante o séc. XVI a Casa de la Contratación de Sevilha fretava caravelas portuguesas para várias missões, em especial a de navios de aviso, com ordens, correio e principalmente informações sobre corsários ingleses, franceses ou mouros que apareciam no Cabo de S. Vicente ou nos Açores, e também para armadas contra esses corsários. De um modo geral eram latinas, pequenas, rasas, com remos, de pesca ou transporte de mercadorias, fretadas no Algarve ou em Sevilha quando lá iam vender pescado.⁴² Em 13.2.1537, diz-se que no rio de Sevilha (Guadalquivir) entraram 12 caravelas portuguesas com pescado e outras mercadorias. Três delas são muito boas e podem vogar 12 ou 14 remos por banda. Uma é nova, com mais de 60 tonéis, de um vizinho de Tavira. As outras duas, uma de c. 60 tonéis, embora não tão novas, são boas e veleiras e uma delas já andou «de armada», isto é, já havia sido embargada para participar numa armada.⁴³ Todos os dias entram caravelas portuguesas no rio de Sevilha. Em 1563, prepararam-se em Sevilha duas caravelas para irem aos Açores apoiar a frota das Índias na sua viagem de regresso, cujos mestres eram Vicente Eanes e Afonso Vaz, ambos portugueses; Vicente Eanes tinha lá ido vender

³⁸ Archivo General de Índias (doravante, AGI), Indiferente, 1530, N.3.

³⁹ João da Gama Pimentel Barata, «A caravela. Breve estudo geral», *Studia*, Lisboa, n.º 46, 1987, p. 173.

⁴⁰ Jean-Jérôme Baugean, *Recueil de petites marines (...)*, Paris, Ostervald, 1817, gravuras n.ºs 37 e 73.

⁴¹ William Morgan Kinsey, *Portugal illustrated in a series of letters*, 2ª edição, London, 1829 (1ª ed. 1828), p. 10; Le Marquis de Folin, *Bateaux et navires. Progrès de la construction navale a tous les Ages et dans tous les Pays*, Paris, J. B. Baillièere et Fils, 1892, p. 192.

⁴² «Alguns documentos inéditos sobre caravelas e galeões portugueses do séc. XVI», Academia de Marinha, vol. 39, *Memórias 2009*, Lisboa, 2013.

⁴³ AGI, Patronato, 259, R. 12, fls. 2-2 v.

pargos e outras mercadorias.⁴⁴ Todas estas caravelas eram depois artilhadas, por vezes com um meio canhão.

5. A Pesca no Séc. XVI

O séc. XVI foi a época de ouro da pesca. O sável, que sobe os rios em março, abril e maio, passa aos afluentes e progride até grandes distâncias da foz para desovar nos bancos de areia, espalhava uma mancha de riqueza que atraía pescadores profissionais e amadores de todo o país. Em 1436, castelhanos e outros estrangeiros traziam «muito ouro e prata» para, em troca, levarem sáveis.⁴⁵ O mesmo é dito em 1462: «esta terra era muito abastada não somente dos pescados, mas ainda de ouro e prata e muitas mercadorias que traziam dos reinos de Castela e doutras partes aqueles que por os ditos sáveis vinham».⁴⁶ Um alvará de 1515 chegou a proibir que os pescadores de Lisboa abandonassem a faina e fossem rio acima regatar sáveis.⁴⁷ A quantidade de sáveis foi depois diminuindo muito, mas ainda nos sécs. XIX e XX os varinos (de Ovar) iam depois do Natal à pesca do sável e da sardinha no Tejo, e o mesmo faziam os de outras povoações.

O séc. XVI foi também a época de ouro da pesca de atum (comum, rabil ou rabilho) com armações fixas chamadas almadravas. «Se quisermos avaliar com quanto pesam as almadravas nas receitas do Estado, bastará aqui apontar que em 1588 entram com mais do que o monopólio do pau brasil, com 50% mais do que os Mestrados das Ordens - e quase o dobro da renda do sal».⁴⁸ Em 1533 um magistrado diz ao rei que «mais de duas partes das rendas de Vossa Alteza deste reino do Algarve são das pescarias e trato do mar». Em 1526 a venda do atum deu à Fazenda Real 6.280.000 réis, e uma média anual de 20 milhões de réis entre 1582 e 1585.⁴⁹ Na costa sul do Algarve chegaram a estar implantadas 18 almadravas.

Em 1556 a rainha D. Catarina mandou emprestar a Diogo Álvares, mandador da sua armação da Pedra Negra, 132 quintais, uma arroba e 4 arráteis de ferro que pesaram 51 âncoras («cemto e trynta e dous quyntaes hua aroba e quatro arateis de ferro que pesará cimcoenta e hua amcoras»)⁵⁰ Significa isto que a da Pedra Negra tinha 51 âncoras.

⁴⁴ Carmen Nena García, «Nuevos datos sobre bastimentos y envases en armadas y flotas de la Carrera», *Revista de Indias*, 2004, n.º 231, pp. 469-471; cita AGI, Contaduría, 288.

⁴⁵ *Chancelarias Portuguesas. D. Duarte*, vol. I, tomo 2, org. João José Alves Dias, Centro de Estudos Históricos. Universidade Nova de Lisboa, 1998, p. 116.

⁴⁶ *História Florestal, Aquícola e Cinegética, Coletânea de documentos existentes no Arquivo Nacional da Torre do Tombo – Chancelarias Reais*, dir. C. M. L. Baeta Neves, vol. II, Lisboa, Direção Geral do Ordenamento e Gestão Florestal, 1982, p. 126.

⁴⁷ *Documentos do Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa, Livros de Reis*, tomo VI, Lisboa, Câmara Municipal, 1957, p. 17.

⁴⁸ Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos e a economia mundial*, 2ª edição, vol. IV, Lisboa, Editorial Presença, 1983, p. 125.

⁴⁹ Joaquim Romero Magalhães, *Para o estudo do Algarve económico durante o século XVI*, Lisboa, Edições Cosmos, 1970, pp. 164-165).

⁵⁰ Torre do Tombo, Corpo Cronológico, parte 1, maço 97, doc. 74.

A armação de direito que João Baptista da Silva Lopes⁵¹ indica em 1841 tem 52 e a de revés 29. Um alvará da mesma rainha, de 10.3.1551, manda fazer na cidade de Faro 10 âncoras de ferro, «de peso de hum quintal cada hua para a minha armação da fozeta» (Fuzeta), e emprestá-las a André Domingues e a Francisco Martins, mandadores dela, «por a lançarem mais ao mar quinhentas braças de rede alem das tres mil braças que sam obrigados lançar por bem de seu arrendamento por a poderem (...) luguar do baixo dalmonda [Armona ?] as quaes quinhentas braças de rede saão obrigados a lançar loguo no anno presente (...) e pescar com todas as tres mil e quinhentas braças de rede legítima». ⁵² Estas 3.500 braças de rede da armação da Fuzeta correspondem a mais de 6.000 metros. Não eram maiores as da primeira metade do séc. XIX. As do séc. XX já podiam chegar a mais de 10.000 metros de redes, 70.000 metros de cabos de aço, milhares de boias, centenas de âncoras, etc.⁵³ A armação do Cabo de Santa Maria, em 1935, empregou 144 homens.⁵⁴ As do séc. XVI não teriam menos de 100.

O acedar é uma rede de cerco de grandes dimensões que constituiu uma revolução técnica na pesca de sardinha, documentado pela primeira vez nas Cortes de 1481-82, que pedem a proibição dos que pescam em Sesimbra e Atouguia (Peniche). Poucos anos depois, em 1484 ou 1485, chegou a Lagos, que em 1490 já tinha 22 desde há 5 ou 6 anos, a Setúbal, onde passou a ser a principal arte de pesca desde os inícios do séc. XVI, e à Galiza, onde foi chamado *cerco* nas Rias Baixas e *cedazo* na Corunha, e passou a ser a rede principal, que permitiu a abundância de capturas de sardinha. Uma tese de doutoramento apresentada em 2012 na Universidade de Santiago de Compostela⁵⁵ afirma que está documentado pela primeira vez em Sesimbra e Atouguia (Peniche), e demonstra que só chegou às Rias Baixas em 1484, e à Corunha, mais a norte, nas Rias Altas, à volta de 1488, e que resultou de uma transferência de tecnologia da pesca de atum (almadravas) para os cercos de sardinha. Deve ter sido introduzido por sicilianos no Algarve e em Sesimbra: segundo um manuscrito do séc. XVIII, talvez 1725,⁵⁶ uns sicilianos que pescavam no Algarve desde o ano de 1440 já usavam “asodares [acedares] para cercar os atuns”; cada almadrava, em 1725, devia ter três acedares.

⁵¹ *Corografia ou Memória Económica, Estadística e Topográfica do Reino do Algarve*, Lisboa, Academia das Ciências, 1841, estampas 21 e 22.

⁵² Torre do Tombo, Corpo Cronológico, parte 1, maço 86, doc. 27.

⁵³ António Miguel Galvão, *Um século de história da Companhia de Pescarias do Algarve*, Faro, Companhia de Pescarias do Algarve, 1948, p. 25.

⁵⁴ Guerreiro de Brito, *Pesca do atum*, Separata do nº 2 do *Boletim da Pesca*, Lisboa, 1943, p. 44.

⁵⁵ Juan Juega Puig, *El comercio marítimo de Galicia (1525-1640)*, Universidade de Santiago de Compostela, Tesis de Doctorado, 2012, pp. 181-185 (<http://hdl.handle.net/10347/4039>).

⁵⁶ *Notícia das almadravas do reino do Algarve*, Biblioteca Nacional de Lisboa, Fundo Geral, Res., cód. 224, fls. 27, 29 v.; copiada por Fr. Vicente Salgado na *Coleção de papéis raros, antigos e modernos*, Biblioteca da Academia de Ciências de Lisboa, manuscrito n.º 252, série vermelha, e transcrita por Joaquim M.B. Lino da Silva, *Armações de pesca*, tese de licenciatura em Geografia, Lisboa, 1966, vol. II, pp. 180-184.

O acedar fazia o cerco completo e conseguia impedir a fuga do peixe porque tinha redes de altura suficiente para que a tralha inferior assentasse no fundo do mar. Isto significa que só podia trabalhar relativamente perto da praia até uma profundidade correspondente à altura máxima das redes, que seria cerca de 33 metros segundo alguns autores galegos. A. A. Baldaque da Silva,⁵⁷ para uma rede semelhante que apareceu nos fins do séc. XIX, chamada galeão, afirma que pode chegar aos 40 metros, sendo, porém, de 18 a 28 a altura de água mais favorável à sua manobra. Esta limitação perdurou noutras redes posteriores, semelhantes, até que, em meados do séc. XIX, nos Estados Unidos, apareceu um sistema que fechava a rede sem ser necessário assentá-la no fundo do mar, permitindo assim a pesca a qualquer profundidade. A nova arte expandiu-se para todo o mundo, chegou a Espanha em 1882, a Portugal em 1884, e viria a chamar-se *cerco de jareta, traiña* ou *tarrafa* em Espanha e *cerco americano* em Portugal. O acedar é, portanto, o antecessor mais antigo do *cerco americano*, rede atual das traineiras.

Em 1552, João Brandão⁵⁸ regista 3.000 pescadores no porto de Lisboa: 200 em chinchas; 1.000 em 200 barcas que «pescam no alto com anzol» (cada barca com 6 ou 7 homens); 1.800 em 400 barcas de Setúbal, Sesimbra, Cascais, Atouguia e galegos que vêm aqui pescar (cada barca com 4 ou 5 homens). Em 1620, Nicolau de Oliveira⁵⁹ indica mais de 1.500 barcos de pesca e de transporte. A zona do Porto e foz do Douro não teria menos pescadores que Lisboa. Em 1605 a câmara do Porto diz num pleito judicial, talvez com algum exagero, que «vivem da pescaria» os lugares de S. João da Foz, Matosinhos, Leça, Massarelos, Gaia e Miragaia.⁶⁰ Noutras povoações também a maioria dos moradores era constituída por pescadores e marinheiros. Um privilégio concedido pelo infante D. Pedro, e confirmado por D. João II em 1493, proibiu que morassem em Aveiro pessoas poderosas a fim de os habitantes, na maioria pescadores e marinheiros, não serem prejudicados.⁶¹

Os pescadores constituíam o maior agrupamento profissional da cidade de Lisboa. Alguns eram muito ricos, como se vê no «Livro de lançamento e serviço que a cidade de Lisboa fez a El-Rei Nosso Senhor no ano de 1565».⁶² Participavam com estrondo na festa do Corpo de Deus, que era a principal festa em todo o país. Em meados do séc. XVI, diz Cristóvão Rodrigues de Oliveira,⁶³ faziam-na sozinhas, uma semana depois do Corpo de Deus, e de tal modo que rivalizava com a festa da cidade: «Gasta a cidade na

⁵⁷ *Estado atual das pescas em Portugal*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1891, pp. 235 e ss.

⁵⁸ *Tratado da majestade, grandeza e abastança da cidade de Lisboa* (1552), Livros Horizonte, 1990, organização e notas de José da Felicidade Alves, pp. 71, 200 e ss.

⁵⁹ *Livro das Grandezas de Lisboa*, Lisboa, Na Impressão régia, 1804, p. 9.

⁶⁰ Francisco Ribeiro da Silva, *O Porto e o seu termo (1580-1640)*, vol. I, Porto, 1985, p. 186.

⁶¹ A.G. Rocha Madhail, *Milenário de Aveiro, Coletânea de documentos históricos*, vol. I (959-1516), Câmara Municipal de Aveiro, 1959, p. 242.

⁶² António Borges Coelho, *Quadros para uma viagem a Portugal no séc. XVI*, Lisboa, Caminho, 1986, p. 34.

⁶³ *Lisboa em 1551. Sumário*, Lisboa, Livros Horizonte, 1987, p. 80.

feira de Corpus Christi mil cruzados. Gastam os pescadores na sua festa do Santo Sacramento, a qual fazem o domingo seguinte depois de passado o dia de Corpus Christi, 500 cruzados».

Os portugueses foram dos primeiros na pescaria do bacalhau na Terra Nova. Numa carta de 14.10.1506, D. Manuel I ordenou que nos portos da Província de Entre Douro e Minho oficiais régios cobrassem «as dízimas do pescado que vem das pescarias da Terra Nova», não obstante as sentenças «dos juízes dos direitos reais em favor dos que têm as ditas dízimas», porque, sendo esse negócio importante, queria antes averiguá-lo.⁶⁴ As dízimas do pescado aqui mencionadas eram duas, a velha e a nova, que o rei costumava doar aos senhores das terras ou a outras pessoas. Reagiram os donatários das dízimas do pescado de Aveiro (Gonçalo Tavares de Sousa), Viana da Foz do Lima (marquês de Vila Real) e Lisboa (duque de Bragança), interpondo ações em tribunal. Gonçalo Tavares de Sousa, filho de Pedro de Tavares, a quem D. João II doara o senhorio de Mira com a sua jurisdição e «as dízimas do pescado da vila de Aveiro», obteve sentença favorável, em data desconhecida, talvez anterior a 1515, porque no foral de Aveiro, desse ano, o rei diz que ainda está a averiguar o assunto e que entretanto a dízima do bacalhau será cobrada na vila «como dízima nova»: «Bacalhaos: E posto que a dízima dos bacalhaus se arrecade agora na dita Vila como dízima nova devida pelo contrato dos pescadores, declaramos porém que ainda se está a averiguar como deve ser». Estes processos judiciais em Viana, Aveiro e Lisboa continuaram ao longo de dezenas de anos.⁶⁵

A importância do bacalhau transformou o pesqueiro da Terra Nova numa das zonas do mundo mais disputadas pelas grandes potências marítimas, que passaram a enviar navios de corso ou de guerra proteger os seus bacalhoeiros e afugentar os restantes. Segundo uma carta enviada de Paris, a 20.1.1533, para Veneza, portugueses apresaram e arruinaram 9 navios franceses, entre caravelas e naus, que andavam na Terra Nova encontrada pelo rei de Portugal: «li portogesi hanno preso e ruinato 9 navilli fra caravelle e nave francese che andavano in queste terre nove trovate per il re de Portugal». ⁶⁶ É uma ação de corso que não consta em documentos portugueses conhecidos. Mas depois os reis de Portugal, empenhados na Expansão Marítima que absorvia todos os recursos disponíveis, nada mais fizeram para proteger os seus bacalhoeiros.

Em 1575 corsários franceses apresaram na Terra Nova 20 navios portugueses.⁶⁷ Deviam ser de Aveiro, de acordo com uma carta que o piloto-mor Vicente Correia escre-

⁶⁴ «Trelado de hua Carta del Rey, nosso Senhor, açerqua da Dizima dos bacalhaus (...), IAN/TT, Núcleo Antigo, nº 110, Livro dos Registos del Rei noso sñor, das cartas & alvaras, mandados & outras cartas que o dito Sñor manda a esta Alfandega [do Porto], fl. 46, in H. P. Biggar, *The precursors of Jacques Cartier 1497-1534: a collection of documents relating to the early history of the dominion of Canada*, Ottawa, Government Printing Bureau, 1911, pp. 96-97.

⁶⁵ Sobre este assunto, «Quanto à pesca, muitos forais manuelinos estão errados». *XI Simpósio de História Marítima* (2009), Academia de Marinha, 2013.

⁶⁶ *I Diarii di Marino Sanuto*, tomo LVII, 1902, p. 489.

⁶⁷ Francisco Dias, *Memórias quinzentistas dum procurador del-rei no Porto*, Documentos e memórias para a história do Porto, Porto, 1937, p. 24.

veu ao rei D. Sebastião, não datada, mas escrita entre 1575, ano destes apresamentos, e 1578, ano da morte do rei: «(...) V.A. auia de mandar hu galeão posante com hua carauella a terranoua pera defensão dos homes Daueiro, que lhe tem destruido toda a sua terra de muitos nauios que lhes tem tomado. E não digam a V.A. que auerá nisto muito gasto porque o galeão e carauella, que forem la, no azeite e pescado que trazem forrão o gasto que V.A. manda fazer com eles (...)».⁶⁸ O conselho não foi seguido e os apresamentos continuaram.

Uma carta e provisão de 22.3.1580 comunicam que se haviam mandado armar todos os navios e naus estacionados no porto de Lisboa para tomarem parte na defesa do porto e das costas do reino e irem esperar às Ilhas as naus da Índia. Também o corregedor da comarca de Coimbra deveria «emprazar nas vilas de Aveiro, Buarcos e Tavarede (...) todos os marinheiros e grumetes que nelas houver que tiverem idade e disposição para poderem servir (...) e dez naus, as de maior porte (...) e que melhor sofram artilharia». O corregedor tomou em Aveiro 10 bacalhoeiros com toda a tripulação que em breve largariam para a Terra Nova. Em 9 de abril compareceram na câmara de Aveiro alguns homens da «governança» e senhorios dos bacalhoeiros, pedindo a revogação da ordem, porque «não eram naus que servissem para artilharia» e «haveria grandes quebras nas rendas, que todos dependiam da navegação da Terra Nova».⁶⁹

Em 1585 um navio arribado a Peniche informou que 11 bacalhoeiros de Aveiro, regressando com outros de Viana e Leça, haviam sido aprisionados por ingleses.⁷⁰ Teriam chegado a ir 100 bacalhoeiros portugueses por ano, lê-se no roteiro de Manuel Pimentel, escrito no final do séc. XVII, de Caminha, Viana, Porto, Aveiro, Buarcos, estes desde 1602, e Peniche. Os de Peniche ainda lá andariam em 1630, segundo Pedro Teixeira de Albornoz, mas os sucessivos ataques corsários impediram definitivamente a faina. Portugal assumiu então o papel absurdo de vendedor de sal e comprador de bacalhau e outros peixes salgados, secos e fumados aos países do norte da Europa. Este pesqueiro tradicional só foi retomado 250 anos mais tarde, nos finais do séc. XIX.

6. As Motivações dos Homens do Mar

A intensa religiosidade dos homens do mar manifestava-se em várias devoções e confrarias, havendo em cada povoação pelo menos uma que colocava o acento tónico na defesa dos interesses profissionais. Cada uma destas tinha o seu padroeiro, mas no séc. XVI todas eram designadas, genericamente, «do Corpo Santo». Trata-se de Frei Pedro Gonçalves, dominicano, que viveu no convento de Amarante; em data desconhecida

⁶⁸ Paiva e Pona, *Anais do Clube Militar Naval*, nº 21, 1891, pp. 691-695.

⁶⁹ Francisco Ferreira Neves, *Livros dos acordos da Câmara de Aveiro, de 1580*, Aveiro, 1971, pp. 21, 65, 67.

⁷⁰ Carta de Filipe Machado Novais, corregedor de Leiria, a Filipe II, Peniche, 27.10.1585; *Arquivo dos Açores*, vol. I, p. 239; Corpo Cronológico, parte 1, maço 112; doc. 5.

acrescentou-se ao nome, o de Telmo, passando a ser conhecido por S. Pedro Gonçalves Telmo, Santelmo ou Corpo Santo. O piloto mor Vicente Correia escreveu, entre 1575 e 1578, uma carta ao rei D. Sebastião, aconselhando-o a organizar armadas para a defesa da costa: «(...) Lembro que os marinheiros pera estas armadas ande ser negociados pellos homes uelhos e mais antigos mordomos do corpo santo dos lugares ao longo do mar, fazendo-lhes V.A. mercê, serão obrigados darem os dittos marinheiros conformes pera o seruiço de V.A. (...)».⁷¹ Isto é, havia confrarias do Corpo Santo ao longo de toda a costa.

A religiosidade, a fé intensa, a determinação, foi um dos fatores importantes na Expansão Marítima. Por toda a Europa, os homens do mar quinhentistas entendiam que a soberania e a jurisdição dos reis não se exerciam no alto mar, longe de terra. Aí, o mestre (comandante do navio) só estava subordinado a Deus, entre ele e Deus não havia qualquer autoridade. Muitos contratos de fretamento espanhóis, franceses e ingleses são assinados pelo «maestre después de Dios», «maistre aprez Dieu» ou «master under god». Num contrato de 1531, em Málaga, assina o «maestre después de Dios de la nao Santa Maria».⁷² Em Rouen, 1587 e 1588, «maistre aprez Dieu du navire nommé La Magdalaine» e «maistre aprez Dieu et capitaine au navire nommé Le Lévrier».⁷³ Em Londres, 1566, «master under god» do navio «George of Chichester».⁷⁴ Não conhecemos nenhum contrato português semelhante, mas haveria certamente.

Outro fator importante na Expansão Marítima foi a procura do lucro, de ascensão social, que podia ser vertiginosa. Nos finais do séc. XV, as regateiras de Lisboa não pagavam umas taxas, pelo que os vereadores queriam aplicar-lhes penas de açoites. O rei D. João II não concordou, «porque filhos de regateiras podem, por suas valentias, vir a ser na Índia capitães e fidalgos da minha casa, e não quero de antemão desonrá-los com lhes açoutar as mães».⁷⁵

7. A Escassez de Marinheiros e Bombardeiros

Em meados do séc. XVI o imenso império marítimo português estendia-se do Brasil até ao Japão. Contra ele e contra o império espanhol as outras potências marítimas europeias desencadearam aquilo a que Charles Ralph Boxer chamou «a primeira guerra mundial». Quer isto dizer que passou a ser constante a necessidade de marinheiros para as armadas. Logo em 1505 estavam a ser recrutados para a Índia alguns completamente

⁷¹ Paiva e Pona, *op. cit.*

⁷² Alicia Marchant Rivera, «Apuntes de diplomática notarial II: el contrato de fletamiento en los protocolos notariales malagueños del siglo XVI», *Isla de Arriarán: revista cultural y científica*, n.º 25, 2005, Asociación Cultural de la Isla Arriarán, p. 118.

⁷³ *Les sources inédites de l'histoire du Maroc, Archives et Bibliothèques de France, par Henry de Castries*, Première Série, Dynastie Saadienne, tome II, Paris, 1909, pp. 133, 143.

⁷⁴ Virginia Rau, «Um contrato inglês na Torre do Tombo (1566-1567)», in *Estudos sobre história económica e social do Antigo Regime*, Lisboa, Editorial Presença, 1984, p. 15.

⁷⁵ José Hermano Saraiva, *Ditos portugueses dignos de memória*, Póvoa de Varzim, Europa-América, s/d, p. 38

inexperientes. «Ratinhos da Beira» lhes chamaram Gaspar Correia em 1515 e Pedro de Bastroni Corço em 1518: «são todos almocreves e ratinhos».⁷⁶ Também Silvestre de Bachão, numa carta que enviou ao rei, em data incerta, talvez 1524: «(...) Senhor as naos que caa vyerom este anno de Purtugall nenhuum marinheyro nam veo nellas senam gemte que nunca vyo mar (...) na India teres obra de trezentos mareantes ho mais amtre doemtes e saos (...)».⁷⁷

Muitos iam trabalhar na Galiza e na Andaluzia. Em 1537 o rei organizou uma armada de socorro à Índia e mandou alistar 2.000 marinheiros em todo o país. Diz João Rodrigues de Sá e Menezes numa carta: em Entre o Douro e Minho deve haver mais de 300 marinheiros; no Porto, S. João, Leça, Matosinhos e Azurara também mais de 300; em Vila do Conde, 100; o rei devia mandar alistar marinheiros portugueses na Andaluzia e na Galiza porque muitos deles quererão ir.⁷⁸ Muitos dos que iam para a Andaluzia embarcavam em Sevilha nos navios da Carreira das Índias, onde o soldo era mais elevado. Entre 1598 e 1610, na tripulação de 202 navios localizados por Anke P. Jacobs,⁷⁹ mais de um quarto dos que faziam a Carreira das Índias, figuram 1.090 marinheiros portugueses, ou seja, 11,5% do total dos tripulantes. O autor depreende que o número de portugueses seria superior a 4.000.

Para a formação das armadas, recorreu-se a recrutamentos forçados, através de apenamentos, quer de homens do mar, quer de navios e embarcações: ordens régias enviadas a todos os portos obrigavam-nos a comparecer sob graves penas.⁸⁰ E as penas podiam ser extensivas aos familiares dos faltosos. Um alvará de 1587 manda recrutar homens do mar de Vila do Conde e estabelece que «semdo ausentados ou ausemtandose alguns dos dictos marinheiros ou grumetes hei por bem que façaes premder suas molheres filhos pai ou mai ou quaes quer outras pesoas de suas casas e executeis nelles sem apellação nem agravo a pena declarada na provisão por que forão apenados que são sincoenta cruzados e dous annos de degredo pera gallés em que os hei por condenados sem remição».⁸¹ Podiam ser mobilizados todos os navios mercantes portugueses e estrangeiros que estivessem nos portos e as respetivas tripulações. Em 1541, para socorrer Mazagão e Santa Cruz do Cabo de Gué, o rei manda tomar a soldo na Andaluzia alguns soldados, «fazer gente» no Algarve e embargar todas as naus e navios, nacionais e estrangeiras, que estiverem nos

⁷⁶ *As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. IV, p. 388.

⁷⁷ *As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. V, pp. 49-50.

⁷⁸ *Coleção de São Lourenço*, vol. I, ed. Elaine Sanceau e Maria de Lourdes Lalande, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Lisboa, 1973, pp. 357-358.

⁷⁹ «Migraciones laborales entre España y América. La procedencia de los marineros en la Carrera de Índias (1598 -1610)», *Revista de Índias*, vol. LI, nº 193, pp.523 – 543.

⁸⁰ Liliana Cristina Magalhães Oliveira, *Políticas régias de logística naval (1481-1640)*, Dissertação de mestrado, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2015, p. 42.

⁸¹ Amélia Polónia, «A construção do império começa na metrópole. Estratégias joaninas de consolidação de infraestruturas comerciais e navais. O caso de Vila do Conde», in *D. João III e o Império*, Atas do Congresso Internacional, Lisboa, Centro de História de Além-Mar, 2004, p. 271.

portos de Lisboa, Setúbal, Sesimbra e Alcácer do Sal.⁸² A situação não melhorou depois e degradou-se ainda mais durante a União Ibérica (1580-1640), quando a navegação portuguesa sofreu um ataque desenfreado dos corsários ingleses, holandeses e mouros. Bastará indicar alguns números como introdução ao tema: os ingleses terão apresado em três anos, entre 1589 e 1591, 69 navios utilizados no comércio do Brasil,⁸³ e os holandeses 547 no período compreendido entre 1623 e 1638.⁸⁴

São bem elucidativos os regimentos de 1591 e 1626 «sobre os officiaes de Navegação e da Ribeira e bombardeiros que se hão de matricular», nos quais o rei toma medidas no sentido «de prover em modo que os (...) mestres, pilotos, marinheiros e mais gente de navegação (...), bombardeiros, carpinteiros da ribeira e calafates não vão em tanta diminuição que com a falta que deles há parece que de todo se vão extinguindo».⁸⁵ Jan Huygen van Linschoten,⁸⁶ estante na Índia entre 1583 e 1589, diz que nas naus que lá chegam, «as mais das vezes é gente inexperiente que nunca antes viu mar». Acrescenta Pyrard de Laval,⁸⁷ que lá esteve entre 1601 e 1611: quando se quer enviar um contingente para a Índia fazem uma leva e aceitam toda a gente desde os 9 ou 10 anos de idade. D. António de Ataíde, com a sua armada ao largo de Cascais, enviou uma carta ao rei em 30.8.1620: para esta armada «mandou Vossa Majestade fazer pelo reino muitas diligências (...) os ministros de justiça do reino a que Vossa Majestade mandou fazer esta comissão, em lugar de marinheiros mandaram muitos homens que nunca se embarcaram, e vieram por dinheiro com que nos lugares se remiam os bons marinheiros».⁸⁸ Por vezes foram mobilizados todos, sem exceção: para guarnecer a armada com destino à Baía, em 1638, comissários régios foram aos portos do Ribatejo prender todos os que «navegavam em barcos».⁸⁹

Em 1656, durante a guerra contra a Espanha, o governador militar de Setúbal mandou recrutar para uma companhia de cavalaria «os armadores, mandadores e navegantes das almadras» de Sesimbra, mas eles apresentaram um recurso ao governo. Gozavam de privilégios e liberdades iguais aos dos armadores e navegantes do reino do Algarve, e por pagarem dos pescados grandes direitos eram escusos de ter cavalos, lanças

⁸² J.D.M. Ford, *Letters of John III, King of Portugal (1521-1557)*, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, 1931, p. 366.

⁸³ Charles Ralph Boxer, *O império marítimo português*, Lisboa, Edições 70, 1977, p. 128.

⁸⁴ Pierre Chaunu, *A América e as Américas*, Lisboa, Edições Cosmos, 1969, p. 139. Sobre este assunto, Leonor Freire Costa, *O transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*, Lisboa, CNCDP, 2002, pp. 205-207.

⁸⁵ Leonor Freire Costa, «Os regimentos sobre a matrícula dos oficiais da navegação, da ribeira e bombardeiros de 1591 e 1626», *Revista de História Económica e Social*, n.º 25, 1989, p. 91.

⁸⁶ *Itinerário, viagem ou navegação de Jan Huygen van Linschoten para as Índias Orientais ou Portuguesas*, edição preparada por Arie Pos e Rui Manuel Loureiro, CNCDP, Lisboa, 1997, p. 76.

⁸⁷ *Viagem de Francisco Pyrard de Laval*, vol. II, Civilização, Porto, 1944, p. 91.

⁸⁸ Códices de D. António de Ataíde, Houghton Library (Harvard University), Ms. Portugal 4794, de que há cópia na Biblioteca Central de Marinha, vol. III, fl. 136 v.

⁸⁹ Eduardo Freire de Oliveira, *Elementos para a história do município de Lisboa*, tomo IV, Lisboa, Typographia Universal, 1888, p. 338.

e armas. De contínuo assistiam no mar, na sua pescaria, de que pagavam as duas dízimas, e ultimamente também para a fortaleza que se construía na vila, e ainda todos os anos davam vinte homens para as armadas, além de irem servir com as suas embarcações a Tãnger, Mazagão e outras partes, pelo que não tinham tempo para o exercício de cavalos, nem renda para tantos tributos, e mais para sustentar cavalos.⁹⁰ Os homens do mar e as suas embarcações podiam ser requisitados pelo rei para as armadas e outras diversas missões, como o reabastecimento das Praças do Norte de África. Em 1642 foi determinado que Sesimbra, através da sua confraria do Espírito Santo, fornecesse todos os anos 20 marinheiros para as armadas reais.⁹¹ São os «vinte homens para as armadas» indicados no recurso interposto pelos «armadores, mandadores e navegantes». As viagens «a Tãnger, Mazagão e outras partes» destinavam-se a reabastecer essas Praças ou prestar-lhes outro tipo de apoio. E a qualquer momento se podiam organizar armadas para acudir a urgências de guerra. O governador militar de Setúbal queria, em 1656, mobilizar mareantes de Sesimbra para uma companhia de cavalaria, e logo no ano seguinte, 1657, no dia 2 de outubro, estando uma esquadra holandesa sobre a barra de Lisboa, recebeu ordem para mandar recolher todas as caravelas e embarcações pequenas que estivessem fora, e dar abrigo às que se recolhessem. Dois dias depois, 4 de outubro, recebeu outra ordem, para enviar com urgência a Lisboa 100 homens escolhidos de cada uma das barras das vilas de Setúbal e Sesimbra, a fim de suprir a falta de gente que havia para guarnecer a armada da costa.⁹² As barras de Setúbal e Sesimbra são as respetivas povoações

Apesar de tudo isto, foi sempre possível recrutar muitos trabalhadores para os setores mais dinâmicos da pesca, os cercos (acedares) e as armações fixas de sardinha e de atum. A sardinha atraía ao estuário do Tejo e à baía de Setúbal muitos pescadores de fora. «Nos séculos XVI e XVII empregavam-se nos trabalhos das marinhas de Setúbal, durante o verão, uns três a quatro mil homens, que depois passavam a empregar-se nos cercos da pesca de sardinha e nas armações de pesca. E ainda além desta gente, muita outra vinha de fora para o mesmo trabalho».⁹³ Em 1677, diz a câmara de Lisboa que os pescadores vêm das suas terras, nas «províncias do Alentejo, Beira e Estremadura».⁹⁴ Lê-se no regimento que foi dado ao juiz da Tábola de Setúbal em 1616: «os cercos que matam a sardinha nos mares da dita vila [Setúbal] andam ordinariamente todos os anos pescando no mar cinco e seis meses do ano e às vezes mais tempo, e os companheiros vão para as suas terras antes que acabe a safra da sardinha».⁹⁵ Os companheiros, que tinham vindo de

⁹⁰ Arquivo Distrital de Setúbal (doravante, ADS), Arquivo Almeida Carvalho. J/0327, m0008-m0009.

⁹¹ Frédéric Mauro, *Le Portugal, le Brésil et l'Atlantique au XVII siècle*, Paris, Fondation Calouste Gulbenkian, 1983, p. 77.

⁹² ADS, Arquivo Almeida Carvalho, J/0327, m0036, m0037.

⁹³ ADS, Arquivo Almeida Carvalho, N/0149, fl. 1.

⁹⁴ Eduardo Freire de Oliveira, *op. cit.*, tomo VIII, 1894, p. 230.

⁹⁵ ANTT, Conselho da Fazenda, Livro nº 216. *Foral e regimentos da Tábola de Setúbal*, fls. 94 v e ss. Há outra cópia deste *Foral e regimentos da Tábola de Setúbal*, no ANTT, Conselho da Fazenda, Livro nº 115. Entre as duas cópias há apenas uma pequena diferença na paginação. Exemplo: a palavra «varinas» está no Livro nº 115, fl. 139 v, e no Livro nº 216, fl. 140 v.

longe, quando chegava a época das colheitas largavam tudo e regressavam às suas terras. Em dezembro de 1658, o governador das armas de Setúbal informava que, passado o tempo do Natal, os pescadores tratavam de desmanchar os cercos e começavam a navegar ou a fazer viagens por diferentes partes.⁹⁶

Assim, será muito anterior ao que se pensa a movimentação de gente de todo o país para a pesca de sardinha e sável, e também para trabalhos agrícolas longe das suas terras: varinos (da região de Ovar), ílhavos (de Ílhavo), cagaréus (de Aveiro), caramelos (da Figueira da Foz, Cantanhede, Mira, Tocha, Vagos), avieiros (de Vieira de Leiria). Houve sempre muitos braços disponíveis. Uma carta régia de 30.3.1546 diz que muitos moços vêm da Beira e do Alentejo, sem quererem estar com os amos, se fazem ladrões e não têm outras pousadas senão debaixo das tendas da Ribeira de Lisboa.⁹⁷ Portaria de 26.1.1812: «Constando que muitos meninos e meninas pobres andam vagando e mendigando pelas Províncias da Estremadura e Beira, expostos a todos os vícios e horrores da fome, libertinagem e ociosidade (...)».⁹⁸

8. A Artilharia

A artilharia portuguesa era considerada uma das melhores do mundo, enquanto houve dinheiro para pagar bem aos bombardeiros e espingardeiros estrangeiros, em especial alemães e flamengos. No Diário da sua primeira viagem à América (5.3.1493), diz Cristóvão Colombo que estava no Restelo uma nau grande portuguesa, «la más bien artillada de artillería y armas» que tinha visto. Em 1494, Jerónimo Munzer viu em Lisboa uma nau portuguesa, a *Rainha*, que ia para Nápoles; tinha 36 «maximas bombardas», 180 outras bombardas e para ela foram alistados 30 bombardeiros, todos alemães.⁹⁹ Marino Sanuto¹⁰⁰ espanta-se com o armamento duma armada portuguesa que chegou ao Mediterrâneo em 1501: «é inacreditável a quantidade de artilharia». E acrescenta, em 1508, ao relatar uma batalha terrestre: disparavam tantos tiros «que até parecia uma caravela de Portugal».

Os primeiros sintomas de dificuldades financeiras surgem em 9.12.1519 quando Rui Fernandes, escrivão da feitoria de Flandres, numa carta que enviou de Augusburgo (Alemanha) ao rei, informa que contratou dois fundidores, mas ainda não conseguiu mestres de artilharia; é preciso pagar-lhes mais do que previa; quanto aos bombardeiros, é melhor contratar alguns de Flandres, porque estes alemães são muito caros. Num alvará de 19.9.1520 o rei manda contratar uma dúzia de bons bombardeiros oferecendo-lhes

⁹⁶ ADS, Arquivo Almeida Carvalho, N/0149, fl. 3.

⁹⁷ Eduardo Freire de Oliveira, *op. cit.*, tomo I, 1882, p. 545.

⁹⁸ *O Investigador português em Inglaterra*, vol. 6, fevereiro de 1813, p. 122.

⁹⁹ *Itinerário do Dr. Jerónimo Munzer*, tradução de Basílio de Vasconcelos, Coimbra, 1932, p. 23.

¹⁰⁰ *op. cit.*, t. IV, p. 166; t. VII, p. 434.

12 mil reais por ano.¹⁰¹ Isto refletiu-se na quantidade e na qualidade. As «Lembranças de cousas da Índia em 1525»¹⁰² pedem 100 bombardeiros, metade alemães e metade portugueses. Em 1545, numa carta enviada ao rei, João Luís, condestável-mor da Índia, lamenta a falta de bombardeiros: são muito necessários 40 ou 50 alemães, dos «velhos e antigos», para os repartir pela armada. Os que para lá iam já não tinham a mesma qualidade.¹⁰³ Este pedido repete-se muitas vezes. Também Jorge Seco, na visitação que fez a Ceuta em 1585, pede alemães ou flamengos.¹⁰⁴ E as dificuldades foram-se acentuando cada vez mais. Numa carta de 28.2.1595 o rei determina que o vice-rei da Índia pague aos bombardeiros e gente do mar que servem nas armadas os soldos e ordenados por inteiro; era costume pagar só dois quartéis por ano.¹⁰⁵ O ano tem quatro quartéis. Uma carta régia de 1602 manda prover bombardeiros para as naus da Índia, ainda que sejam estrangeiros, alemães e italianos, mas não holandeses ou de outra qualquer nação «de inimigos e rebeldes».¹⁰⁶ Outra carta régia de 1604 manda ensinar o ofício de bombardeiro a todos os que quiserem aprender, devido à falta que há deles para as naus da Índia.¹⁰⁷ Assim, naturalmente, «não há bombardeiro em toda a Índia que acerte à serra dê outra sem lhe atirar do pé dela».¹⁰⁸ Alguns bombardeiros portugueses também seriam muito bons, mas não formaram uma escola capaz de dispensar a contratação de estrangeiros.

Associada à escassez de bombardeiros estava também a escassez de marinheiros, como refere D. Francisco Barreto, governador da Índia, em carta de 6.1.1557: na Índia há muita falta de «marinheiros portugueses e bombardeiros».¹⁰⁹ Carta régia de 3.10.1616: por haver na Índia grande falta de bombardeiros e marinheiros portugueses, servem nas armadas daquele Estado os naturais da terra, que têm menos destreza e ânimo do que se requiere para pelejar com os estrangeiros da Europa, «de que se entende que procede a vantagem que eles sempre têm no mar».¹¹⁰

¹⁰¹ Anselmo Braamcamp Freire, «Maria Brandoa», in *Arquivo Histórico Português*, vol. VI, Lisboa, 1908, pp. 397-398, 400.

¹⁰² in Rodrigo José de Lima Felner, *Subsídios para a história da Índia Portuguesa*, p. 31.

¹⁰³ Luís de Albuquerque e José Pereira da Costa, «Cartas de “serviços” da Índia (1500-1550)», *Mare Liberum*, n.º 1, Lisboa, 1990, pp. 365-366.

¹⁰⁴ José de Esaguy, *O Livro Grande de Sampayo ou Livro dos Vedores de Ceuta (1505-1670)*, Coimbra, separata de O Instituto, 1941, pp. 124 e ss.

¹⁰⁵ *Boletim da Filmoteca Ultramarina Portuguesa*, n.º 2, p. 332, cf. *Livro das Monções*, n.º 3-A, fls. 591-592, CD-ROM, Lisboa, CNCDP/IICT, 1998.

¹⁰⁶ Alberto Iria, *Da navegação portuguesa no Índico no século XVII (Documentos do Arquivo Histórico Ultramarino)*, 2ª edição, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, p. 16.

¹⁰⁷ *Boletim da Filmoteca Ultramarina Portuguesa*, n.º 14, p. 199, cf. A.G. Simancas – Sec. Provinciales - XII - cód. 1490 – liv. do registo de cartas régias do ano de 1604, fl. 89 v.

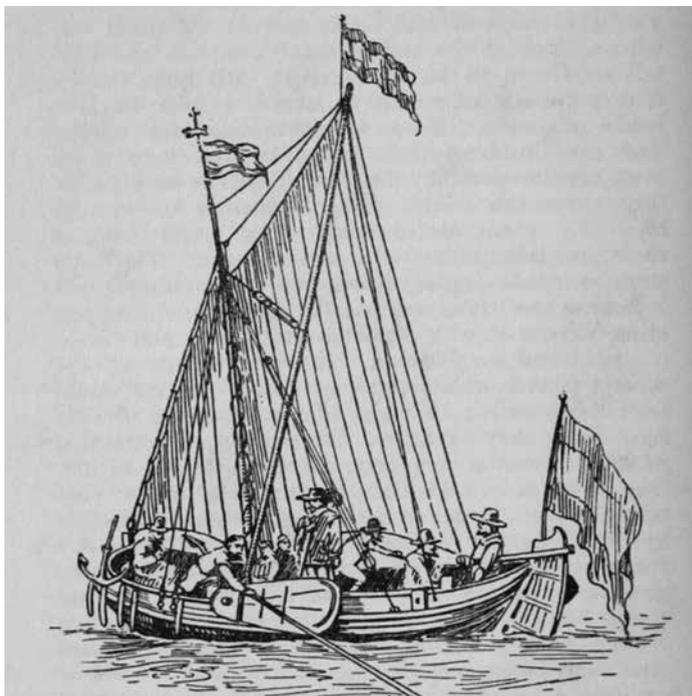
¹⁰⁸ Diogo do Couto, *O Soldado Prático*, prefácio e notas de Rodrigues Lapa, Lisboa, Sá da Costa, 1937, p. 115.

¹⁰⁹ *As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. IV, p. 232.

¹¹⁰ José Justino de Andrade e Silva, *Coleção cronológica de Legislação portuguesa (1613-1619)*, Lisboa, 1855, p. 215.

9. A Tábua de Bolina dos Holandeses

Uma inovação tecnológica oriunda da Holanda que teve grande influência na guerra marítima é a tábua de bolina, documentada desde os finais do séc. XVI.



Barca holandesa, 1642. Vê-se uma grande tábua de bolina a bombordo.

A tábua de bolina destina-se a diminuir o abatimento para sotavento e impedir que a embarcação se vire. Navios holandeses com tábua de bolina, em especial os chamados «jachten» (iates), que atingiam maiores velocidades e podiam ter menor calado, permitindo a navegação em fundos baixos, contribuíram decisivamente para o declínio do poder marítimo português no Índico. Um historiador holandês do início do séc. XVII sublinha os problemas que os portugueses tiveram com a sua má artilharia e o superior desenho dos navios holandeses, que eram muito mais manobráveis e apresentavam uma silhueta muito menor.¹¹¹ Os navios holandeses, e também os ingleses, tinham menos calado, «demandavam muito menos água». Em 1612, um galeão português perseguia um navio inglês e tentou pôr-lhe o gurupés na popa, mas o galeão deu em seco e o navio

¹¹¹ Peter Borschberg, «O incidente do Santa Catarina de 1603. Pirataria holandesa, o Estado da Índia e o comércio intra-asiático no despontar do século XVII», *Encontros e desencontros europeus no mar do Sul da China I, Revista de Cultura*, Instituto Cultural do Governo da Região Administrativa de Macau, Edição internacional 11, 2004, p. 15.

inglês safou-se por cima dos baixos. António Bocarro¹¹² comenta assim este episódio: como os ingleses têm as suas naus «mais apatanadas que as nossas, demandam muito menos água, e assim fogem quando lhes parece e acometem quando querem (...) como não tenham seu partido senão no jogo da artilharia de fora, fogem e tornam quando lhes parece, o que podem conseguir pela ligeireza de suas embarcações, bons aparelhos e melhor marinheiradas». Nau «mais apatanada» é a que tem o fundo mais plano. A *Hystoria dos cercos que os olandezes puzerão à fortaleza de Mozambique o anno de 607 e 608*¹¹³ enaltece a «ligeireza das naus holandesas e a destreza da sua artilharia». Os holandeses perderam lá uma nau. «Os que foram buscar os despojos da nau perdida notaram a fábrica e compostura (...) Era o vazo de três forros muito fortes, e de boa madeira, e entre forro e forro tinha outro de pastas de chumbo para esfriar a madeira que com a quentura se não corrompesse (...). Não tinha mesas de guarnição, nem cintas, nem enxárcias por fora. E era fechada na popa sem mais varanda que um beliche em que se recolhia o capitão. Todo o leme forrado das mesmas lâminas de latão para lho não queimarem nem apodrecer. Era de patana e não de quilha. E desta forma afirmam que são as mais das suas naus, e assim ficam fortíssimas, e muito ligeiras, menos arriscadas nos baixos, demandando menos água, e mais seguras nas tormentas». «Era de patana e não de quilha», significa que tinha o fundo mais plano do que as de quilha. A palavra *patana* corresponde ao plão (plano), a parte central do fundo do navio.

A tábua de bolina está documentada pela primeira vez em Portugal num álbum francês de 1710 (*Recueil de veues de tous les differens bastimens de la Mer Mediterranée et de l'Ocean*), a bordo de uma embarcação chamada muleta, que praticava a pesca de arrasto pelo través, com rede tartaranha. A muleta e a tartaranha derivam da francesa tartane. A tábua de bolina passou depois para outras embarcações e continua a ser usada pelos velejadores nas suas regatas, por exemplo nas regatas de moliceiros na Ria de Aveiro.

10. Conclusão

Os fatores decisivos da Expansão Marítima foram a pesca, o corso, a construção naval e a artilharia. A pesca foi a escola dos homens do mar, onde se formaram os tripulantes dos navios de guerra e mercantes. O corso foi a escola da guerra no mar, dirigido pelo rei e os nobres, e praticado um pouco por todos os marítimos. Na construção naval, os portugueses seguiram a matriz genovesa e criaram várias inovações importantes, como a «caravela de bombardarda», precursora do galeão. Quanto à artilharia, apoiaram-se nos mais conceituados fundidores e bombardeiros estrangeiros, em especial alemães e flamengos. Nos fins do séc. XV os navios portugueses dispunham da artilharia mais desenvolvida da época.

¹¹² *Década 13 da História da Índia*, parte I, Lisboa, Academia das Ciências, 1876, p. 26.

¹¹³ Introdução e notas de A. Meyrelles do Souto, in *Studia*, nº12, Lisboa, 1963, p. 522.

A estes quatro fatores poderemos acrescentaria mais dois: a fé, a intensa religiosidade, que conferia autoconfiança e determinação, e a procura do lucro, de ascensão social, que podia ser vertiginosa.

Impressiona o avanço fulminante em várias regiões do globo, mas a guerra em terra e no mar passou a exigir cada vez mais dinheiro, mais homens, mais peças e mais pólvora para as fortalezas e navios dispersos por uma área tão vasta. Era um esforço grande de mais para um reino tão pequeno e com tão pouca gente.

Nos inícios de Seiscentos, eram patentes as graves limitações em vários domínios. Uma opinião generalizada considerava que os navios holandeses e ingleses eram melhores, e o mesmo se pode depreender de testemunhos portugueses da época, que refletem um clima de certa desmoralização. No âmbito da construção naval uma inovação importante foi a tábua de bolina dos holandeses.

ENTREGA DO PRÉMIO *FUNDAÇÃO ORIENTE* /2017

Palavras do Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 10 de abril

Senhor Dr. Carlos Monjardino

Saúdo-o como presidente da Fundação Oriente e agradeço-lhe a sua disponibilidade para estar presente nesta sessão académica em que pela primeira vez se faz a entrega do prémio que tem o nome da Fundação que o patrocina e a que V^a Ex^a superiormente preside.

Senhores académicos, minhas senhoras e meus senhores

Em 25 de novembro de 2016 foi assinado, neste auditório, entre a Fundação Oriente e a Academia de Marinha o protocolo que dá suporte a este prémio.

Nele se reconhece o interesse mútuo na preservação do legado cultural sobre o mar e de tudo o que esteja relacionado com os Descobrimentos e a Expansão Portuguesa no Oriente, pelo que foi decidido criar um prémio que valorize e estimule o estudo e investigação científica sobre o mar, nos âmbitos da História, Artes, Letras e Ciências, em articulação com a presença portuguesa na Ásia Oriental.

Há que reconhecer que as matérias acabadas de enunciar poderiam perfeitamente ser enquadráveis nos objectivos que regulam os prémios institucionais da Academia de Marinha que existem desde 1985, “Almirante Sarmento Rodrigues” e “Almirante Teixeira da Mota”. Mas a constituição de um prémio específico só para o Oriente vem valorizar e incentivar trabalhos dedicados a esta área vastíssima, associada à imensidão do continente asiático e ao seu prolongamento arquipelágico, onde o mar nunca deixou de ter influência e continua a surpreender-nos todos os dias, quer no âmbito cultural, quer na sua importância estratégica.

O prémio, constituído por um diploma e por uma quantia pecuniária, será atribuído nos anos ímpares, com início em 2017.

O regulamento anexo ao protocolo especifica que, para apreciação e classificação dos trabalhos concorrentes, será constituído um júri com a seguinte composição:

Presidente: Presidente da Academia de Marinha

Vogais: Vice-Presidentes da Academia de Marinha

Dois representantes da Fundação Oriente

Dois membros efectivos da Academia de Marinha

O Secretário-geral da Academia de Marinha que desempenha a função de secretário do júri.

A esta primeira edição do prémio concorreram 11 obras de outros tantos autores. Todas consideradas de elevada qualidade, mas o júri decidiu atribuir o prémio *ex aequo* às seguintes:

- “A governação de Timor no século XVIII - Lifau 1702-1769” do académico José Augusto Vilas Boas Tavares e,
- “A Vietnamese Moses: Philippe Binh and the Geographies of Early Modern Catholicism” do Professor George Dutton.

O primeiro trabalho teve por base a dissertação de mestrado em História do Império Português, apresentada pelo autor em 2017. O segundo é um trabalho independente, publicado em livro, também em 2017.

É prática da Academia de Marinha serem os premiados os oradores das sessões de distribuição de prémios. Não farei assim qualquer descrição das obras, já que os seus autores delas irão falar.

Mas direi as razões que levaram o júri a premiá-las, citando as partes mais relevantes que constam na acta da reunião final, de que foram relatores os vogais representantes da Fundação Oriente, os Senhores professores João Paulo Oliveira e Costa e Jorge dos Santos Alves.

Relativamente à obra sobre a Governação de Timor:

“A obra do almirante José Vilas Boas Tavares “O Império Português na Insulíndia. A governação de Timor no século XVIII. Lifau (1702-1769)” foi apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas como prova para a obtenção do grau de mestre em História do Império Português e obteve a classificação de 18 valores por unanimidade.

Trata-se, sem dúvida, de um estudo bem fundamentado e inovador que aborda uma temática da presença portuguesa no Oriente muito importante para os interesses actuais de Portugal na medida em que a História de Timor sob administração portuguesa queda por fazer de modo sistemático e aprofundado. O autor articulou a leitura de documentação coeva com a bibliografia mais actualizada de acordo com as metodologias próprias da História e acrescentou-lhe o seu saber de oficial da armada experimentado.

O estudo em apreço destaca-se pela análise do período crítico em que a pressão holandesa pôs em perigo a continuidade dos Portugueses na ilha, até lograrem reorganizar-se e estabelecer definitivamente sede do seu poder em Dili. O que mais ressalta é a forma como a fragilidade afinal foi uma força. Dispondo sempre de poucos recursos humanos e materiais, os oficiais da coroa destacados para a ilha tiveram o discernimento suficiente para saberem relacionar-se com os timorenses com diplomacia, mas também com firmeza. O presente trabalho mostra, pois, estes anos de perseverança em Timor, contemporâneos de uma época em que Portugal se virava quase só para o Atlântico e em que Goa enfrentava a ameaça marata, mas em que Macau continuava a buscar o sândalo. O estudo de José Vilas Boas Tavares mostra-nos como nesta conjuntura difícil as ligações forjadas por portugueses e timorenses foram suficientemente fortes para superar as adversidades através de uma sábia relação entre a força e o diálogo”.

Sobre a obra do Professor George Dutton:

“Trata-se de uma obra inovadora nos campos dos estudos de História do Vietname e da Ásia do Sueste em geral. É inovadora também na área de estudo das relações político-culturais e religiosas entre a Ásia e a Europa. Traz à luz do dia e usa novo e importante material documental para as áreas de estudos acima referenciadas, revelando um novo olhar asiático sobre a realidade, os valores, as sociedades europeias, em especial a portuguesa, no final do Antigo Regime. Este aspecto merece ser devidamente realçado, pois não são muitos os estudos históricos que nos últimos anos têm dado prioridade à revelação da visão/olhar de um asiático (vietnamita) sobre a Europa/Portugal.

Esta obra é também uma reflexão estimulante sobre a mundividência no Vietname da transição do século XVIII para o XIX e, bem assim, do lugar do Vietname no Mundo. Esta reflexão é feita através da (re)construção de uma geografia dos negócios, da diplomacia e das vivências religiosas da comunidade católica (de “formação” jesuíta) vietnamita no quadro dos mares da Ásia do Sueste e da China do Sul e seu alargamento a uma escala global.

Do ponto de vista metodológico, esta obra é um muito bom exemplo das mais actuais tendências do trabalho historiográfico, cruzando uma sólida, variada, multilinguística e original base documental com o conhecimento do terreno e a solidez do quadro teórico. A que junta um muito considerável rigor no tratamento do corpo documental e um horizonte bibliográfico actualizado, historiograficamente diverso, criteriosa e criticamente usado”.

A terminar umas curtas palavras sobre o curriculum dos premiados.

O académico José Augusto Vilas Boas Tavares é Oficial da Armada tendo ingressado na Escola Naval em 1966. Em 1970 iniciou a sua carreira na Marinha, no posto de Guarda-Marinha.

Serviu em diversas unidades navais, tendo comandado o navio patrulha “Zambeze” e a corveta “Augusto Castilho”.

Como oficial superior, exerceu, entre outros, o cargo de director da Estação Radio-naval “Almirante Ramos Pereira”, na Apúlia e cumpriu duas comissões de serviço no Estado-Maior da Armada. Desempenhou funções no Estado-Maior Militar Internacional da OTAN, em Bruxelas, onde foi responsável pelo estudo e aconselhamento em matérias relativas a política, planeamento e treino de gestão de crises e chefiou a Célula Permanente multinacional do Estado-Maior da EUROMARFOR. Foi coordenador da Área de Ensino e Professor de Estratégia no Instituto Superior Naval de Guerra.

Promovido a contra-almirante em 2003, exerceu neste posto o cargo de Director do Serviço de Formação da Marinha (2003-2007). Já como Vice-almirante foi Superintendente dos Serviços do Pessoal (2007-2010) e Director da Comissão Cultural da Marinha (2010-2013) em acumulação com o cargo de Director da Biblioteca Central da Marinha (2010-2011). Passou à situação de reforma em 2013.

É licenciado em Ciências Militares Navais pela Escola Naval, pós-graduado (Senior Course) pelo Colégio de Defesa da OTAN e Mestre em História do Império Português (FCSH-UNL).

É membro efectivo da Academia de Marinha.

O Professor George E. Dutton obteve em 1979 o grau de B.A. (História e Relações Internacionais) na Universidade de Brown, em 1992 o seu MBA (Relações Internacionais) em Yale e em 2001 o de Ph.D. (História) na Universidade de Washington.

Leccionou no Departamento de História desta Universidade, foi responsável pelo Programa de Estudos Interdepartamentais para a Ásia do Sueste, mais tarde pelo Departamento de Línguas e Culturas Asiáticas e ainda pelo Centro para os Estudos do Sueste da Ásia, na Universidade da Califórnia em Los Angeles.

Nesta mesma Universidade, foi sucessivamente Assistente, Professor Associado e Professor de Línguas e Culturas do Sueste Asiático no Departamento de Línguas e Culturas Asiáticas, situação que mantém actualmente.

Tem vários livros publicados sobre as tradições e a história do Vietnam.

Senhor Dr. Carlos Monjardino

No ano em que se comemoram os 30 anos da Fundação Oriente e os 10 anos do seu museu, tem a Fundação mais um motivo para acrescentar à sua larga obra de mecenato cultural e de serviço público, ao ver realizada a primeira sessão de entrega deste prémio que ostenta o seu nome e vem enriquecer os estudos do Oriente ligados ao Mar.

ENTREGA DO PRÊMIO *FUNDAÇÃO ORIENTE* /2017
**A GOVERNAÇÃO DE TIMOR NO SÉCULO XVIII.
LIFAU 1702-1769¹**

Comunicação apresentada pelo acadêmico
José Augusto Vilas Boas Tavares, em 10 de abril

Em 1718, há precisamente trezentos anos, chegava a Timor um novo governador e capitão-geral das Ilhas de Solor e Timor, Francisco de Melo de Castro e concretizava-se a transferência dos poderes inerentes a esses cargos. O incumbente cessante era, havia então três anos, Domingos da Costa, proeminente membro e um dos chefes das comunidades de topazes larantuqueiros, assim designados porque maioritariamente oriundos de Larantuca, na Ilha das Flores. Estes mestiços, subproduto étnico-cultural da presença europeia na região, mantinham elementos identitários de raiz católica e portuguesa, mas tinham desenvolvido interesses próprios, nos quais se incluíam o governo de todo o espaço insular em que se inseria Timor. Fortemente envolvidos na exploração do sândalo e no comércio de Timor, os chefes topazes relutantemente aceitavam e contestavam mesmo abertamente a autoridade dos capitães-mores e governadores nomeados por Goa, muito embora aceitassem e reconhecessem a soberania portuguesa sobre as ilhas de Solor e Timor e a suserania do Rei de Portugal.

Este Domingos da Costa, que assumira o governo por morte do governador Manuel Ferreira de Almeida (1714/15), de quem era Tenente-General (e, enquanto tal, a segunda figura na hierarquia militar estabelecida) e que governava, desde então, com a aceitação e o beneplácito de Goa², era o mesmo Domingos da Costa que, em 1697, tinha expulsado de Solor e Timor o governador António de Mesquita Pimentel (1696-1697) e usurpado o cargo de capitão-mor e o governo, que em 1698 tinha impedido o governador nomeado, André Coelho Vieira, de desembarcar e tomar posse e que, em 1702, tinha tentado opor-se à posse de governador António Coelho Guerreiro, no que não teve sucesso em Lifau, muito graças a intervenção do dominicano Frei Manuel de Santo António, o qual, pouco depois, em 1705, viria a tomar posse como bispo de Malaca com residência em Timor³.

¹ Intervenção na Academia de Marinha, para apresentação da obra sob a mesma epígrafe submetida ao concurso do Prémio Fundação Oriente 2017.

² Mau grado existir dúvidas se, ao assumir o cargo de governador, Domingos da Costa o tenha feito em conformidade com as instruções para a sucessão emanadas de Goa.

³ Enquanto Visitador da Ordem dos Pregadores (OP), Frei Manuel de Santo António encabeçava, a estrutura missionária dominicana em Solor e Timor desde 1697. A sua escolha e nomeação como Bispo de Malaca ocorreram em 1701.

Logo no ano seguinte, ou seja, em 1719, Francisco de Melo de Castro está incompatibilizado com o influente Bispo de Malaca, sem o apoio de Domingos da Costa e vê-se confrontado com motins e desacatos timorenses em Lifau, porventura instigados e suportados pelos topazes. Isolado politicamente e sem o controlo da situação, sentindo-se em perigo, em setembro desse ano abandona o governo em Lifau e segue para Batávia e depois Macau e Goa. De imediato assume o governo D. Frei Manuel, concentrando assim na sua pessoa, durante os 3 anos seguintes, os poderes espiritual e temporal, até ser, por sua vez, compelido a deixar Timor pelo seu sucessor, o governador António de Albuquerque Coelho, em 1722.

A sintética narrativa dos eventos que aqui recordei, remete-nos para a complexidade e interação dos interesses das diferentes entidades sociais, políticas e religioso-missionárias ao tempo presentes em Solor e Timor (e durante praticamente todo o século XVIII), bem como para as dificuldades que as acompanhavam ou que lhes estavam subjacentes. Desde logo, porquanto tudo se passava nas fronteiras orientais do Estado da Índia, e numa época em que as prioridades de Goa se centravam na contenção de ameaças regionais e na defesa de posições do Estado no Índico Ocidental e na África Oriental e, por conseguinte, não favoreciam, antes impediam, o desejável apoio à instalação e funcionamento de uma administração eficaz em Timor e à função e êxito governativos, que o mesmo é dizer, à continuidade, eficácia e desenvolvimento da presença colonial portuguesa.

Estes são, na verdade, alguns dos aspectos que suscitaram o interesse e o desafio em focar o nosso estudo, subjacente e correspondente ao trabalho submetido a concurso, na estratégia definida para a governação de Timor e na acção governativa, no quadro contextual em que teve de se desenvolver. Concretamente, no período balizado pela tomada de posse, em Lifau, do governador António Coelho Guerreiro (1702), o qual viria a lançar as bases da administração portuguesa naquela possessão, e pela transferência da sede do governo para Dili, decidida e executada pelo governador António José Teles de Meneses (1769).

Assim, o trabalho busca identificar as orientações estratégicas definidas para as possessões de Solor e Timor nessa janela temporal e discorrer sobre as razões que lhes estão subjacentes, a sua adequação e coerência, a forma e extensão com que foram levadas à prática e, ainda, as correspondentes implicações.

No quadro de condicionantes para a formulação e execução da política para Solor e Timor emergem, desde logo, o seu afastamento geográfico do poder central (fosse de Lisboa ou Goa), a carência de recursos e o confronto local com os interesses e a ameaça colocada pelos holandeses da Companhia das Índias Orientais, a VOC⁴.

⁴ Acrónimo de *Vereenigde Oostindische Compagnie* (Companhia Holandesa das Índias Orientais).

Mas a gênese da presença portuguesa no Sueste Asiático Insular e a forma como esta se manteve e desenvolveu durante os dois séculos precedentes (XVI e XVII) constituíam, igualmente, relevantes e incontornáveis factores de ponderação para a orientação político-estratégica de Timor e, por conseguinte, foram também objecto de consideração no trabalho.

Por isso, relembrou-se, entre outros, os seguintes aspectos: a inserção de Solor e Timor, no espaço e dinâmicas mercantis do Sueste Asiático e, muito concretamente, o trato sazonal do sândalo, as redes que lhe estavam associadas⁵ e os aventureiros mercadores que iriam assegurar, quase em exclusivo, as primeiras cinco décadas de presença portuguesa naquelas ilhas (1515-1562) e o início de um comércio que, em finais do século XVII, era tido como vital para Macau e para a sobrevivência de Timor; a fixação e organização, ainda que ténue, da presença portuguesa na região das Pequenas Sunda, com a chegada dos dominicanos (Solor, 1562) que, para além da “Missão” e na ausência de qualquer autoridade, vão tomar a seu cargo aspectos essenciais da administração civil e de defesa das comunidades portuguesas e/ ou cristianizadas, incluindo-se aqui a construção de fortificações⁶ ou a participação em, ou condução de acções militares⁷; o advento de um período de governo por capitães-mores (a partir de 1634), durante o qual o centro da presença portuguesa se transferiu, sucessivamente, da Ilha de Solor (Lamboina) para a Ilha das Flores (Larantuka) e depois para Timor (primeiro Cupão e mais tarde Lifau), transferência essa forçada pela presença e acção holandesas na região, ou como contraponto a estas⁸; a hegemonização, frequentemente forçada, do cargo de capitão-mor e do poder governativo de Solor e Timor por parte das lideranças mestiças euro-asiáticas, designadamente na segunda metade do século XVII e as tentativas de Goa e do Estado da Índia, sempre frustradas pela acção das chefias topazes, de assumir o controlo de Solor e Timor e de dotar a possessão de um governador, em especial nos últimos anos de Seiscentos; e, finalmente, a emergência da organização e preparação de uma latente resistência dos reinos timorenses à presença estrangeira (corporizada pelos portugueses europeus, mas também pelos mestiços topazes) e à tutela de Goa remontando à década de 1670.

Do mesmo modo, revisitou-se o quadro político-social em Timor, mas também, o administrativo e o militar, por volta do início do Século XVIII, em que sobressaía uma realidade étnico-linguística plural e muito diversificada e uma multiplicidade de entidades políticas, centradas em inúmeros reinos ou regulados⁹.

⁵ Materializadas, a partir da segunda metade do século XVI, em ligações anuais entre os portos de Timor, Malaca (até 1641) ou Macassar (entre 1641 e 1660) e Macau.

⁶ Como em Lamboina/Solor (1566), Ende/Flores (1594) ou Cupão/Timor (1646).

⁷ Como a executada, em 1642, sobre a região e o “imperador” de Bé-Háli em Timor.

⁸ Os holandeses tomaram o forte de Solor (que passou a *Forte Henricus*, da VOC), pela primeira vez, em 1613 e o forte de Cupão (*Forte Concórdia*, da VOC) em 1652.

⁹ Em 1691 identificavam-se 34 reinos em Timor, dos quais 11 no designado Servião e 23 na chamada província dos Belos, alguns dos quais precediam sobre demais reinos (Sonobai e Amabi, no Servião; Bé-Háli/Wehali e Liquicá, nos Belos). Em 1703 elencavam-se 11 reinos no Servião e 30 nos Belos.

A presença portuguesa era ali ainda “informal”, consubstanciada essencialmente na acção missionária, mais evidente na parte oriental da Ilha, na província dos Belos, e na actuação de estruturas e forças topazes, sobretudo na parte ocidental da Ilha, na província do Servião¹⁰. Os portugueses (brancos, em diminuto número ou mestiços euro-asiáticos) concentravam-se em Lifau, na costa norte do Servião, descrito em 1694, ainda e apenas, como um local, na praia, onde se fazia o “contrato”, mormente de sândalo, com edificações ou barracas temporárias para esse fim. Os larantuqueiros, esses tinham-se fixado nas proximidades de Lifau, na região do Oéussi, que controlavam, de forma coerciva ou por via de estratégias matrimoniais no seio das sociedades timorenses.

Por seu lado, a Companhia holandesa ocupava no Cupão, no extremo ocidental de Timor, desde 1652, uma posição estratégica para o comércio regional dada a sua proximidade das Molucas, desenvolvendo, a partir dali, uma política de implantação territorial que privilegiava as alianças e os acordos com reinos timorenses, tendo estabelecido mesmo uma cintura-tampão de reinos aliados em torno do seu estabelecimento de Cupão.

Nos primeiros setenta anos do século XVIII, Timor conheceu vinte governadores designados, nomeados ou tacitamente aceites por Goa, com três interregnos, alguns de duração significativa (em 1751, e de 1760-1763 e 1765-1768), em que o poder esteve entregue a juntas de governo pré-designadas por Goa¹¹, cuja composição, em regra, reflectia uma tentativa de conciliação dos poderes e interesses em presença: Igreja, moradores, topazes e reinos timorenses.

A selecção, escolha e nomeação destes governadores e a análise dos desejáveis e preconizados perfis e mandatos, são tópicos abordados no trabalho. Nele se analisam igualmente os processos de nomeação e substituição dos governadores e os problemas que essa periódica necessidade comportava, fosse ela rotineira ou inopinada e processando-se, muitas das vezes, em circunstâncias potenciadoras de adicional instabilidade governativa ou de lutas pelo poder.

¹⁰ A província do Servião correspondia à parte mais ocidental da ilha e que viria “grosso modo” a constituir o “Timor holandês”, hoje província da Indonésia (acrescida do actual distrito do Oé-Cussi de Timor-Leste). A parte oriental da ilha constituía a Província (ou País) dos Belos, correspondente ao actual Timor-Leste, acrescido de uma faixa fronteiriça do Timor Indonésio e sem o enclave do Oé-Cussi.

¹¹ Em cartas fechadas, seladas e numeradas em sequência, as chamadas “guias” ou “vias” de sucessão, os governadores/vice-reis do Estado da Índia estabeleciam como se devia processar a substituição (interina) dos governadores de Solor e Timor, em caso de facto superveniente que impedisse a sua continuidade no exercício de funções (p.e., por morte), ou que tornasse mandatária a cessação dessas funções. No período em estudo, cinco dos governadores nomeados cessaram funções antes de completados os usuais três anos no seu exercício: Lourenço Lopes (1705-1706), por força da interinidade do seu governo, Manuel Ferreira de Almeida (1714-1715) e Dionísio Gonçalves Galvão (1763-1765), por terem falecido, o último reportadamente assassinado, Francisco de Melo e Castro (1718-1719), por ter abandonado o seu posto e deixado Timor, regressando a Goa, Sebastião de Azevedo e Brito (1759-1760), por ter sido compelido pelo Vice-Rei a dar por findo o seu governo e mandado regressar à Índia.

A leitura e análise de regimentos e instruções para os governadores, bem como de pareceres formulados pelo Conselho Ultramarino e de provisões ou determinações reais sobre matérias relacionadas com Solor e Timor, mas também com Macau, permitiram identificar e avaliar os principais elementos substantivos da política e da estratégia definidas para Timor e para a sua governação, no período em apreço. O seu estudo implicou a consideração e análise de, entre outra documentação relevante, seis regimentos que se encontram publicados e dados a outros tantos governadores entre 1701 e 1758, distribuídos pois por grande parte do período em estudo¹².

A partir sobretudo desses regimentos, deduziu-se um conjunto de orientações de natureza estratégica para a governação de Solor e Timor que visavam a sustentação e a consecução de dois objectivos essenciais, que enunciámos da seguinte forma: primeiro – Conservar e alargar a “Conquista” e a “Missão” das Ilhas de Solor e Timor, contrariando uma situação de continuamente reportada “decadência, ruína e abandono”; segundo – Manter a presença e posição portuguesa na China, por via de Macau.

O primeiro objectivo, dual, no sentido em que envolvia as vertentes temporal e espiritual, implicava a sujeição dos povos timores à tutela da Coroa e, para isso, promover a sua adesão à acção governativa e eliminar razões de insubmissão e focos de revolta; mas também o desenvolvimento e fortalecimento da exploração mercantil-colonial do território e a protecção e potenciação da acção religioso-missionária em articulação com o poder temporal.

O segundo objectivo deveria servir o duplo propósito de assegurar a continuidade dos interesses (políticos e mercantis) da Coroa e do Estado da Índia no Extremo Oriente – China e de viabilizar algum apoio à concretização do primeiro objectivo, ou seja à conservação dos domínios de Solor e Timor.

No trabalho identificam-se, descrevem-se e analisam-se com algum detalhe, mormente na sua abrangência, modelo e implicações, seis principais linhas (ou eixos de desenvolvimento) de acção estratégica. Nelas se incluem orientações: para a organização e implantação de uma estrutura política, administrativa e militar, sob o controlo do Estado da Índia, indispensável à prossecução do primeiro objectivo; para a conciliação de esforços com a estrutura eclesiástico-missionária e para o diálogo, acomodação, inclusão com/de entidades políticas timorenses e chefias topazes; para a exploração das rivalidades e diferendos intra-timorenses, em benefício dos portugueses e do governo; para a relação com os holandeses, de oposição aos seus interesses, objectivos e acções, sem prejuízo de algum grau de entendimento, no quadro das relações internacionais, mas em função realidade local; e para a regulação/protecção do comércio com Macau e o favorecimento de privilégios aos seus moradores (e, sobretudo, às suas elites mercantis), contribuindo assim para a consecução dos segundo dos objectivos.

¹² 1701 – António Coelho Guerreiro; 1705 – Jácome de Morais Sarmiento; 1718 – Francisco de Melo e Castro; 1722 – António de Albuquerque Coelho; 1740 – Manuel Leonis de Castro; 1758 – Sebastião de Azevedo e Brito.

Já no plano da execução da política definida para a possessão, discutem-se os factores condicionantes e os constrangimentos que, de uma forma mais acentuada, determinaram o sentido e a eficácia da governação de Timor ou simplesmente da estabilidade governativa. Para além das disputas pelo poder/governo e influência política, os mais significativos situam-se, porventura, em duas dimensões: isolamento do poder governamental em Lifau, por força do seu afastamento de Goa e das inerentes dificuldades de comunicação¹³; e falta de recursos indispensáveis à imposição, alargamento e exercício da administração portuguesa, agravada pelas dificuldades e volatilidade da sua obtenção localmente no complexo e fragmentado quadro sociopolítico autóctone.

Nessa falta de recursos incluíam-se, com mais acentuado relevo: a insuficiência de portugueses, tanto europeus como indo-afro-europeus; a insuficiência ou inexistência dos meios de defesa e comércio, principalmente navios e/ou embarcações, ajustados à e requeridos pela realidade da geografia e economia timorenses; as dificuldades no apoio e socorro ao governador e ao governo de Timor, nomeadamente a partir de Goa; e as dificuldades na obtenção dos recursos financeiros indispensáveis à sustentação e desenvolvimento da possessão, incluindo-se aqui os problemas relativos à colecta de local de impostos (as chamadas “fintas”) e a cobrança de taxas alfandegárias.

Sobretudo a falta de soldados era muito sensível. Implicava o recurso ao apoio dos poderes locais e, assim, a imposição e a defesa da soberania estavam dependentes da convocação e actuação de milícias nativas, o que colocava sérios problemas aos governadores, ao nível da eficácia no exercício do poder e da sua segurança, já que os laços os laços étnicos, sociais e familiares entre os diversos reinos e entre os topazes e estes, levavam a incertezas nas fidelidades e estavam na origem de deserções, alterações no sentido das alianças forjadas e no apoio dado aos portugueses. E, por outro lado, essa falta de soldados fazia com que a presença portuguesa se confinasse a um muito reduzido número de pontos, isolados em na sua totalidade, junto ao mar.¹⁴

Mas a falta de artesãos e oficiais de mesteres técnicos tinha também impacto negativo, designadamente na edificação de infraestruturas para a defesa (p.e fortificações) e no lançamento de indústrias (p.e. açúcar, construção naval). E a falta de navios e/ou embarcações ao dispor dos governadores inviabilizava o controlo do mar em torno das ilhas e dificultava as trocas comerciais em benefício da Fazenda de Timor e da sua econo-

¹³ A viagem em rota batida (em “direitura”) de Goa a Timor demorava c. 2-3 meses. A viagem com “escala” em Macau demorava entre c. 9-12 meses, pois os navios tinham de ali aguardar (c. 5-7 meses) pela monção favorável, antes de seguirem para Timor.

¹⁴ Adicionalmente, a falta de homens (e outros recursos) inviabilizou a consecução do desiderato (*explicitado em Regimentos e Instruções e mantido pelo menos até c. 1740*) de transferir o governo de Lifau para a baía de Babau, nas proximidades das instalações e sede da VOC em Timor. Outras possíveis alternativas para a sede do governo, sugeridas ou ponderadas, mas nunca de facto tentadas, foram *Batugadé* (> Moniz Macedo/1725-28) e *Vemasse*, neste caso aquando da retirada de Lifau (Telles de Menezes/1769). Mesmo depois da instalação do governo em Dili, o regresso a Lifau ou a transferência para qualquer outro porto na costa norte de Timor (como Atapupo) não deixariam de ser hipóteses consideradas (como nas Instruções para o governador Vieira Godinho em 1784).

mia, assim muito dependente dos estabelecimentos holandeses, de Cupão ou mesmo de Batávia.

Por outro lado, as dificuldades de Goa para apoiar e socorrer Timor, reflectiram-se em prolongados períodos sem presença naval e levariam à transferência para Macau da ligação a Timor, da responsabilidade pelo seu financiamento e, sobretudo, pelo apoio à sua defesa e comércio¹⁵.

A falta de homens mais acentuaria a importância das medidas visando uma integração efectiva do(s) poder(es) genético(s) e sua eficiente subordinação à autoridade portuguesa, tomadas logo em 1702/03 pelo governador António Coelho Guerreiro e seguidas pelos seus sucessores. Concretamente: o reconhecimento dos reinos existentes e do poder político e administrativo dos régulos; e a generalização e o aprofundamento da atribuição de patentes militares às autoridades tradicionais.

O impacto e consequências da falta de portugueses (fossem europeus, indo-europeus ou luso-asiáticos) tornaram-se particularmente evidentes numa breve análise, também incluída no trabalho, sobre a organização e o efectivo militar à disposição dos governadores, bem como a evolução da sua distribuição geográfica e, por conseguinte, sobre o controlo (ou ausência de controlo) do território pelos portugueses, bem como do espaço marítimo circundante e o concomitante reflexo no comércio¹⁶.

Salienta-se, novamente, o sempre muito reduzido número de posições fortificadas (ou meras tranqueiras) sob controlo do governo, para além da fortaleza e fortificações de defesa na praça de Lifau. Posições que se situavam, todas elas, na orla costeira da parte oriental de Timor (Belos) e que, dada a falta de portugueses, eram maioritariamente guarnecidas e comandadas por timorenses¹⁷. Por seu lado, na parte ocidental de Timor (Servião) os incumbentes de cargos e postos militares eram, em regra, todos eles naturais dessa província ou oriundos de Solor; e eram os chefes topazes, frequentemente no exercício do cargo de tenente-general, que na prática controlavam a província e as actividades aí desenvolvidas, fossem estas de natureza administrativa, mercantil ou militar.

Era neste quadro que, com o aval explícito ou implícito dos governadores de Lifau, ou mesmo à sua revelia, os chefes topazes lideravam operações militares de alguma envergadura contra os reinos e povos timorenses afiliados da Companhia Holandesa ou mesmo contra o estabelecimento de Cupão.

Em contrapartida, as acções da VOC em Timor não tiveram até c. 1749, uma evidente dimensão militar, no suporte dos seus intuitos de expansão e implantação terri-

¹⁵ O envio de navios em direitura de Goa terá cessado na segunda metade da década de 1720, durante o vice-reinado de D. João Saldanha da Gama (1725-1731), de acordo com alguma informação coeva, ou mesmo antes, pois não se encontraram registos ou referências a viagens de navios de Goa a Timor após 1718.

¹⁶ Em 1727, de um efectivo militar de 586 indivíduos, menos de 70 (< 12%) eram portugueses – europeus (41), naturais da Índia (14) e de Macau (4) – ou de outras origens diversas (4).

¹⁷ Em 1726/1727: Batugadé, Motael, Manatuto, Laleia e Vemasse, na costa norte; Luca, Claco e Alas, na costa sul.

torial na Ilha. Contudo, nesse ano, as relações de poder e influências em Timor, iriam alterar-se profundamente, como resultado da estrondosa derrota infligida pelos holandeses e seus afiliados a uma numerosa força reunida e liderada pelo tenente-general (topaz) Gaspar da Costa, na região de Penfui, nas proximidades e a sueste do estabelecimento de Cupão¹⁸. O resultante enfraquecimento das capacidades militares que os topazes podiam congregar, muito por força do abalo que essa derrota causou no prestígio político e militar de que gozavam junto dos reinos timorenses, abriram caminho para o alargamento da esfera de influência e implantação dos holandeses em Timor.

Na problemática da administração de Timor no Séc. XVIII, um dos aspectos mais relevantes é o que precisamente tem a ver com o facto de, em sobreposição a um contexto de penúria ou inexistência de recursos, o governo ter sido exercido num quadro de frequente e significativa instabilidade e, também, de uma quase permanente conflitualidade, associada esta a constantes revoltas, sublevações e/ou confrontações armadas.

Com base na informação disponível, designadamente nas fontes, seleccionaram-se, avaliaram-se e classificaram-se, de uma forma expedita, no seu desfecho e impacto no plano político-militar, 42 episódios e operações da cariz militar ou meros incidentes com alguma real ou potencial dimensão militar e que, no seu conjunto, são resultado e testemunho do ambiente conflitual de Timor no período em estudo e das vicissitudes governativas conexas.

Da leitura analítica da lista de afloramentos conflituais seleccionados, é claramente visível que a partir de determinada altura, c. 1730, o governo de Lifau passou a concentrar a sua atenção (designadamente militar) nos Belos e a “deixar” às chefias topazes, a imposição da soberania da Coroa no Servião e/ou a condução das acções (incluindo as militares) que, objectivamente, contrariassem os interesses e a actividade dos holandeses da VOC. A partir da derrota de Penfui, os interesses holandeses passaram efectivamente a afirmar-se também pela via militar no Servião em detrimento e com prejuízo da soberania portuguesa, embora nunca entrando formalmente em confronto militar directo com o governo de Lifau.

Uma outra nota interessante é que em pelo menos em 1/3 (36%) dos episódios de confrontação armada identificados e elencados é possível constatar a utilização de alguma dimensão naval na execução de operações e outras acções com envolvimento militar, em benefício de uma ou outra das facções em confronto. Este facto sustenta e sublinha a pertinência e a relevância das preocupações e sempre reiteradas solicitações dos governadores de Timor para a atribuição de meios navais à possessão.

¹⁸ Segundo fontes holandesas, a força liderada pelos topazes poderia situar-se entre os 20.000 e os 40.000-50.000 homens e o efectivo das forças afectas à VOC cifrava-se em 500 soldados, entre holandeses, mestiços *mardijkers* e indígenas de outras ilhas próximas de Timor. Apesar da disparidade numérica das forças em presença, perderam a vida em Penfui mais de 1200 homens liderados por Gaspar da Costa (incluindo ele próprio), quantitativo que, segundo fontes holandesas se refere (apenas) ao número de “cabeças” cortadas, na forma e tradição de Timor.

Por fim, e para terminar, gostaria de deixar uma sintética referência a algumas das considerações conclusivas inscritas no trabalho. Sublinharia, em especial, às seguintes:

- À atenção dada à alteridade sociocultural e política timorense revelada pelas orientações para Timor, mas também pelas estratégias e “praxis” de alguns dos governadores;
- Aos reconhecidos desideratos missionários e mercantis subjacentes à implantação da administração colonial e subordinantes desta;
- Ao desajustamento entre os objectivos estratégicos fixados por Goa e a capacidade para sustentar a sua prossecução obrigando, designadamente, ao exercício do “poder” governamental de Lifau por recurso a entrepostas entidades político-militares indígenas (ou à força dos topazes), mas também à valorização do eixo e da ligação Timor-Macau;
- Às consequências da falta de navios e embarcações, a que já aludi; impedindo a afirmação da soberania portuguesa nas águas de Timor, a demonstração de poder e a sua projecção para terra; impossibilitando o acesso/controlo a/dos portos e águas costeiras (prejudicando assim a recolha de produtos/matérias primas, e o combate à interferência estrangeira e à actividade mercantil clandestina); e inviabilizando até uma solução para o comércio de Timor alternativa a Macau e aos estabelecimentos dos holandeses;
- À distribuição espacial de influências, tutelas e efectivo controlo territorial entre os diversos poderes pretensamente na órbita portuguesa, e à evolução, sobretudo a partir de 1749, para um quadro de hegemónica influência e domínio dos holandeses na província do Servião e de penetração e estabelecimento da Companhia Holandesa em pontos e áreas importantes dos Belos¹⁹;
- Aos constrangimentos governamentais em Lifau em finais da década de 60 do século XVIII e a transferência do governo para Dili, a qual, se por um lado assegurou a sobrevivência dos portugueses e propiciou condições para uma relação mais próxima e estreita com os reinos dos Belos (com impacto positivo pois na salvaguarda e continuidade da presença portuguesa), por outro lado contribuiu também para uma progressiva alienação de uma parte considerável de Timor em favor dos interesses holandeses.

¹⁹ A progressão holandesa na província dos Belos iria ter especial expressão em 1755-1756, nas áreas de Maubara (Maubara, Lanqueiros e Fatuboró), na zona em torno de Atapupo e Batugadé (Fielara, Covar, Juanilho e Nira), ou mais para o seu interior oeste, ou seja, mais próximo do Servião (Deribate, Atasabe, Samoro). Em 1756, a VOC edificou mesmo um forte em Maubara, mais tarde desmantelado (1763) e transformado numa feitoria dessa Companhia.

I SESSÃO CULTURAL CONJUNTA UA – AM, EM AVEIRO

AMBIENTE MARINHO

Palavras do Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 12 de abril

Senhor Professor Manuel António Assunção,
magnífico Reitor da Universidade de Aveiro

Há quase um ano, exactamente a 04 de Maio de 2017, assinámos um protocolo de cooperação e intercâmbio entre a Universidade de Aveiro e a Academia de Marinha. Entre várias acções que nele ficaram registadas no sentido de serem promovidas, figura a realização de sessões conjuntas anuais a desenvolverem-se alternadamente em Lisboa e Aveiro, de teor científico, educacional, histórico ou social.

E porque foi vontade do Reitor que a primeira se realizasse em Aveiro, aqui estamos com enorme gosto, antecipadamente certos de um acolhimento amigo e em que o Senhor Professor Menezes Pinheiro tem sido o elemento ponte entre as duas instituições, já que a ambas pertence.

Por comum acordo ficou decidido que o tema a explorar para a sessão deste ano seria o Ambiente Marinho. Área profundamente transversal, cada vez mais na ordem do dia e cuja pluridisciplinaridade requer uma cada vez maior especialização e actualização.

Por isso decidi recorrer para representarem a Academia, não a membros efectivos, mas sim a quadros do Instituto Hidrográfico, Laboratório do Estado a que estive muitos anos ligado e que, pela excelência do seu trabalho, pretendo que alguns dos seus investigadores venham progressivamente a juntarem-se aos mais de 300 membros activos que a Academia de Marinha hoje possui, acrescentando-lhe brilho, trabalho e dinamismo.

Aveiro é uma Universidade jovem, mas com provas firmadas, que elegeu o MAR como uma das suas áreas centrais. Pela sua proximidade, seria sempre uma tentação, pela consciência da sua importância para Portugal e para o futuro da Universidade, seria uma obrigação.

Com finalidade diferentes, a Universidade e a Academia completam-se. A primeira centrando-se na investigação, a segunda na divulgação. Daí a riqueza deste protocolo, estando a Academia de Marinha sempre pronta a acolher os investigadores da Universidade que a ajudem a cumprir melhor a sua missão de sensibilização da importância do mar nas suas mais variadas vertentes.

Mas falemos agora um pouco, e de forma bem abreviada, das duas personalidades que hoje aqui trazemos:

O Senhor Comandante Santos Fernandes é especializado em Hidrografia (2000), tendo mais tarde obtido o grau de MSc. em Oceanografia Operacional em Monterey, Ca, USA (2003/05). Desde 2006 que lidera o Departamento de Oceanografia Operacional do Instituto Hidrográfico.

Paralelamente, tem leccionado várias disciplinas de cariz académico na Escola Naval, na Escola Náutica Infante D. Henrique e na Universidade Lusófona. É membro da Ordem dos Engenheiros, Colégio de Geografia.

- A Senhora Doutora Carla Palma é licenciada em Engenharia Química (IST), mestre em Química Orgânica e Tecnológica (UNL) e doutorada em Química (UA). Foi bolsista de investigação entre 1987 e 1996 no Instituto Nacional de Engenharia e Tecnologia Industrial, tendo nessa data ingressado no Instituto Hidrográfico, sendo desde 2014 Chefe da Divisão de Química e Poluição do Meio Marinho.

Entre 1998 e 2013 leccionou várias cadeiras na Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia. É professora convidada da Escola Naval desde 2015, onde lecciona a disciplina de Química Aplicada.

Senhor Reitor, minhas senhoras e meus senhores.

É hora de dar espaço e tempo aos estudiosos do Ambiente Marinho, tema que hoje nos junta. Renovo a V^a Ex^a. os nossos propósitos e sinceros desejos de que este protocolo se vá renovando, ano após ano, dando uma progressiva solidez ao entrosamento de duas instituições nacionais que entendem a importância do MAR e, através dele, se completam.

I SESSÃO CULTURAL CONJUNTA UA – AM, EM AVEIRO
POLUIÇÃO E PLÁSTICOS NO MEIO MARINHO

Comunicação apresentada pela
Doutora Carla Palma, em 12 de abril

A poluição no meio marinho ocorre devido às diferentes pressões no ecossistema, levando à sua contaminação por agentes físicos, químicos ou biológicos. Uma das missões da Divisão de Química e Poluição do Meio Marinho do Instituto Hidrográfico (IH-QP) é a análise de agentes químicos em diversas matrizes ambientais, salientando-se os produtos petrolíferos, os nutrientes e os poluentes persistentes, nomeadamente os metais pesados, os bifenilos policlorados (PCBs), os pesticidas e os hidrocarbonetos aromáticos policíclicos (PAHs). O lixo marinho tem vindo a demonstrar ser um tipo de poluição preocupante, cujo estudo aumentou em diversas áreas e de diversas formas e no qual o IH-QP tem-se focado no último ano.

De acordo com o relatório *International Coastal Cleanup 2017 Report* (Ocean Conservancy), inerente a um programa de recolha de lixo nas praias e cursos de água por todo o mundo que envolve organizações e pessoas voluntárias, foram identificados como top 10 de itens colhidos as beatas de cigarros (1º posição), itens de plástico (2º a 7º posição), designadamente garrafas, tampas, invólucros de alimentos, sacos e agitadores e palhinhas para bebidas, itens de vidro (9º posição) e recipientes de alimentos para *take-away* (10º posição), tornando-se claro que a maior percentagem de lixo marinho são itens de plástico (Figura 1). Segundo este relatório, durante o ano de 2016 participaram cerca de meio milhão de voluntários em 112 países, foram recolhidos cerca de 8 milhões de kg de lixo (8 346 055 kg), tendo sido recolhidos quase 14 milhões de itens (13 840 398 itens).

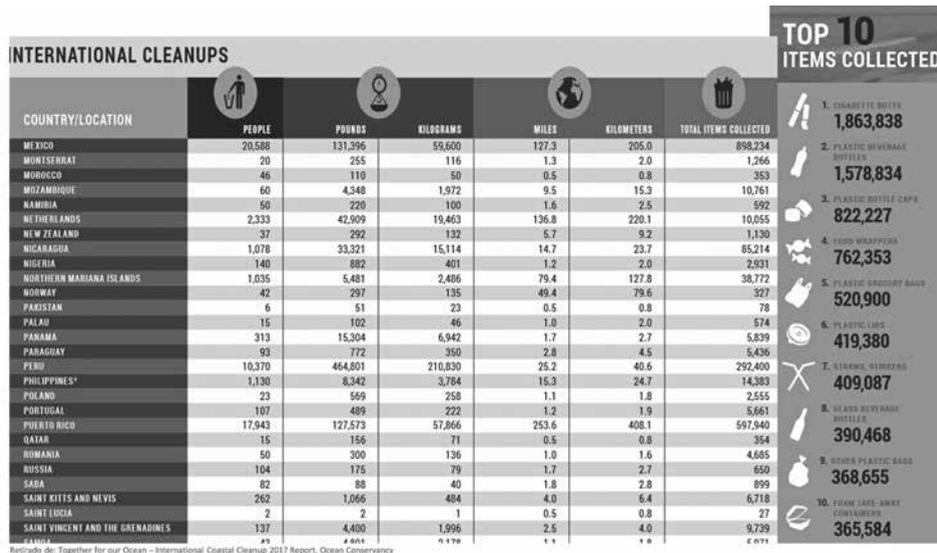


Figura 1 – Top 10 dos itens de plástico recolhidos no âmbito do projeto *Together for our Ocean: International Coastal Cleanup*. (Retirado de *International Coastal Cleanup 2017 Report*, Ocean Conservancy).

Os plásticos foram avistados pela primeira vez nos oceanos na década de 1970 (Buchanan, 1971; Carpenter and Smith, 1972) quando a sua produção era ainda muito inferior à dos níveis atuais. Os plásticos são polímeros orgânicos sintéticos de elevada massa molecular, provenientes da polimerização de monómeros extraídos a partir de produtos da indústria petroquímica, nomeadamente petróleo e gases (Derraik, 2002; Rios *et al.*, 2007; Thompson *et al.*, 2009b). Independentemente da sua origem, os plásticos são materiais versáteis, de baixo custo de produção, leves, resistentes, inertes e resistentes à corrosão (PlasticsEurope, 2010). Estas propriedades levaram ao uso excessivo de plásticos num leque quase inesgotável de aplicações (Andrady, 2011). De entre os diferentes tipos de polímeros, os mais utilizados são o polipropileno (PP), o polietileno de baixa densidade (LDPE), o policloreto de vinilo (PVC), o polietileno de alta densidade (HDPE), o poliestireno (OS) e o politereftalato de etileno (PET), os quais, juntos, são responsáveis por, aproximadamente, 85% das necessidades de plástico total (PlasticsEurope, 2016; Gago *et al.*, 2018). O nylon 6 (PA-6) e o nylon 66 (PA-66), os quais pertencem à classe das poliamidas, são também detetados com frequência (Gago *et al.*, 2018). Todos estes polímeros estão incluídos na categoria dos termoplásticos (Andrady, 2017). Os termoplásticos são materiais poliméricos que se tornam flexíveis e moldáveis após aplicação de uma determinada temperatura elevada. Os plásticos termoendurecidos (ou termofixos) são uma outra categoria de polímeros artificiais que, ao contrário dos termoplásticos, não se fundem e são insolúveis. Resultam de reações químicas que originam uma extensa rede de ligações entre cadeias poliméricas (Andrady *et al.*, 2017). Exemplos desta categoria são as espumas de poliuretano (PU) utilizadas em boias, os adesivos e tintas epóxi e a borracha dos pneumáticos. A grande maioria dos plásticos são produzidos a partir de fontes não renováveis (combustíveis fósseis), mas as resinas de plásticos também podem ser produzidas a partir de biomassa (Figura 2). De referir que a utili-

zação da biomassa não origina necessariamente plásticos biodegradáveis, uma vez que são desenvolvidos para terem características semelhantes às dos polímeros convencionais (GESAMP 2015). A Tabela 1 apresenta diferentes tipos de polímeros, as abreviaturas associadas, a respetiva densidade e a sua utilização em alguns itens do nosso quotidiano.

Tabela 1 – Diferentes aplicações para diferentes tipos de plástico.
Adaptado de Wang *et al.*, (2016).

Classificação	Abreviatura	Densidade	Produtos
Politereftalato de etileno	PET	1,37	Garrafas de água e sumo
Polietileno de alta densidade	HDPE	0,94	Garrafas de detergentes e produtos de limpeza; recipientes de manteiga e iogurtes
Policloreto de vinilo	PVC	1,38	Garrafas de detergentes, limpa-vidros e champô, embalagens de comida transparentes
Polietileno de baixa densidade	LDPE	0,91-0,93	Sacos de plástico, palhinhas
Polipropileno	PP	0,85-0,93	Cordas, tampas de plástico, redes, pára-choques automóveis, vasos
Poliestireno	PS	1,05	Pratos e copos descartáveis, embalagens
Outros			DVDs, óculos de sol, materiais à prova de bala, letreiros

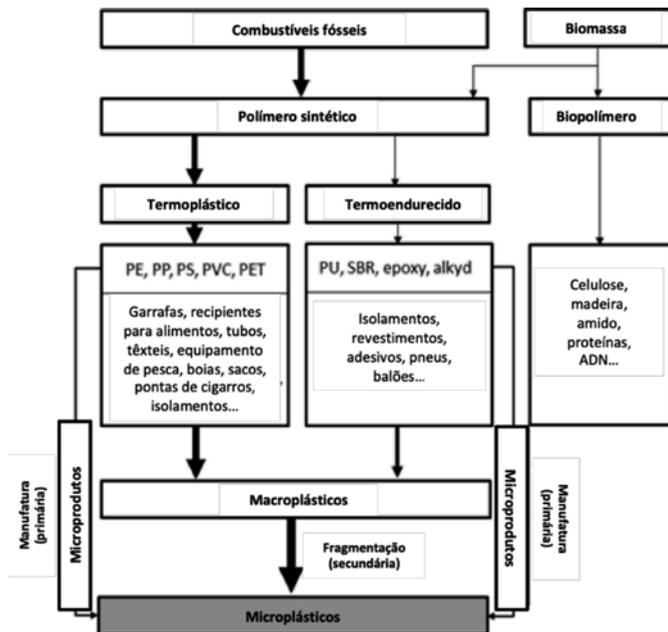


Figura 2 – Classificação dos detritos de plástico e dos microplásticos segundo o tipo de polímero. (Adaptado de GESAMP 2015).

Embora os plásticos apresentem um vasto número de benefícios para a sociedade (Andrady and Neal, 2009), este valioso bem estar tem originado a uma preocupação crescente no que diz respeito ao ambiente. Essencialmente, a durabilidade do plástico, a qual o transforma num material tão profícuo, também o torna extremamente resistente aos processos de degradação, classificando assim os resíduos plásticos de problemáticos (Barnes *et al.*, 2009; Sivan, 2011).

Agravado pelo uso abundante de plástico descartável (p. ex. material de acondicionamento), a proporção contributiva do plástico nos resíduos urbanos constitui cerca de 10% dos resíduos produzidos à escala mundial (Barnes *et al.*, 2009). Enquanto uma parte dos resíduos plásticos é reciclada, a maioria acaba em aterros sanitários onde pode levar séculos até se desintegrar e se decompor (Moore, 2008; Barnes *et al.*, 2009; Cole *et al.*, 2011). De particular preocupação são os plásticos que, através de disposição indiscriminada, entram no ambiente marinho (Gregory, 2009) uma vez que se estima que 10% do plástico produzido acaba em oceanos, onde persistem e se acumulam (Thompson, 2006; Gregory, 2009; Lozano and Mouat, 2009). Desde 1950 que a produção de plástico tem aumentado continuamente, registando-se um aumento de 1,5 milhões de toneladas para 322 milhões de toneladas em 2015. Em termos de composição global de lixo marinho estima-se que os plásticos são responsáveis por cerca de 60% do lixo marinho (Figura 3).

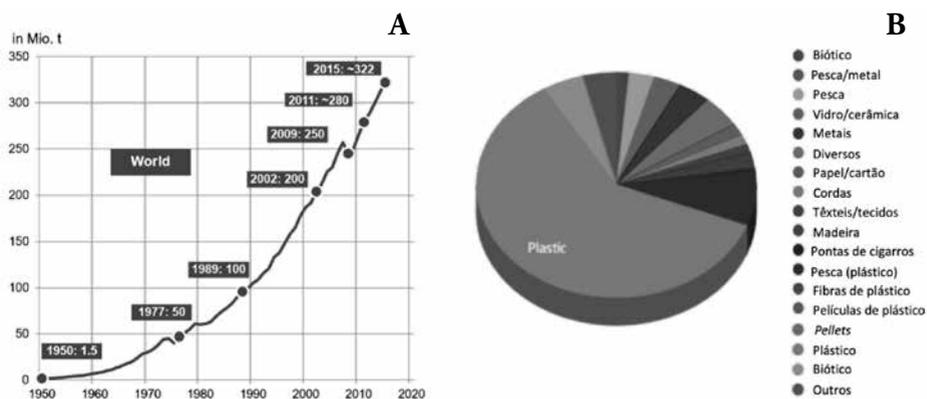


Figura 3 – Níveis de produção de plástico (A) (Fonte: *Plastics Europe Market Research Group*) e composição do lixo marinho total (B) (Retirado de http://litterbase.awi.de/litter_graph#).

Os plásticos chegam ao meio marinho através de atividades efetuadas no meio aquático como o transporte de comércio e pessoas, a pesca, a aquacultura, a indústria petrolífera, o turismo e náutica de recreio. Já via terrestre, atividades como a eliminação do lixo, más práticas de gestão de resíduos, esgotos, eventos ambientais extremos, atividade agrícola, construção e outras, também estão relacionadas com a entrada de plástico no meio marinho (Figura 4). A identificação das fontes de poluição é fundamental de

forma a avaliar a quantidade de plásticos que entram nos cursos de água e oceanos, dar uma identificação de locais prioritários em termos de ocorrência e acumulação de detritos de plástico e para desenvolver e acompanhar todos os esforços de diminuição e respetivas políticas.



Figura 4 – Acumulação de plásticos nas zonas costeiras, à superfície da água e na região bentónica dos oceanos. [Fotos (em cima; da esquerda para a direita): Caroline Power; *Bouteilles à la mer org.*; Rajesh Nirgude. (em baixo; da esquerda para a direita): Bay Ismoyo; Paul Kennedy; Lindsay Hoshaw].

Uma estimativa sugere que podem existir entre 7000 e 35000 toneladas de plástico a flutuar em oceano aberto (Cózar *et al.*, 2014). Outro estudo estima que mais de 5 biliões de fragmentos e mais de 250000 toneladas sobrenadam os oceanos (Eriksen *et al.*, 2014).

A presença de grandes detritos de plástico (ou macroplásticos) no ambiente marinho representa um problema visual, com repercussões económicas para a indústria turística, e um risco para as empresas que se fazem valer do ecossistema aquático (p. ex. indústria naval, produção de energia, aquicultura e atividade piscatória) uma vez que pode resultar em danos em equipamento, risco na navegação e questões ambientais significativas. No que diz respeito aos impactos ambientais, estes podem ser ao nível da deterioração dos ecossistemas, como o caso de recifes de corais, e a promoção de ferimentos e morte de espécies marinhas resultantes de emaranhamento e ingestão de plásticos (Figura 5) (Derraik, 2002; Gregory, 2009; Lozano and Mouat, 2009), como podem ser ao nível da deterioração da qualidade do meio ambiente pois os plásticos funcionam por

um lado como fonte primária e por outro como reservatório de contaminantes, podendo promover a asfixia do solo oceânico por impedimento de trocas de gás e endurecimento artificial do solo, resultantes do afundamento de detritos de plástico (Cole *et al.*, 2011).



Figura 5 – Emaranhamento e ingestão de plásticos pelos animais. [Fotos (da esquerda para a direita): National Oceanic Atmospheric Administration; Ron Prendergast; Scottish SPCA].

Apesar de na década de 1970 a presença de pequenos fragmentos de plástico nos oceanos ser já conhecida (Carpenter and Smith, 1972), apenas em 2004 o termo “microplásticos” foi utilizado por investigadores na literatura científica (Thompson *et al.*, 2004) para descrever partículas microscópicas de plástico no ambiente marinho. Desde então que o foco dos investigadores tem assentado em documentar a presença de microplásticos e o seu impacto no ecossistema marinho.

O termo “microplásticos” é utilizado na literatura para incluir uma gama surpreendentemente ampla de dimensões de partículas (Gregory and Andrady, 2003) variando, sensivelmente, de poucos micrómetros até 5 mm em diâmetro (Arthur *et al.*, 2009). Este intervalo não tem sido, no entanto, consensual entre a comunidade científica. O grupo de investigadores independentes GESAMP (*Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environment Protection*), por exemplo, utiliza o termo “microplásticos” exclusivamente para partículas de dimensões compreendidas entre 1 e 1000 μm (GESAMP, 2015) (Figura 6). A falta de uma definição inequívoca da dimensão dos microplásticos resultou na publicação de diversas e distintas frações de tamanho, todas sob o mesmo termo: microplásticos. Na prática, isto significa que uma parte substancial dos resultados da literatura não são diretamente comparáveis (Van Cauwenberghe *et al.*, 2015). De forma a solucionar facilmente o uso inconsistente do termo “microplásticos” foi proposto pelo subgrupo técnico sobre lixo marinho da Diretiva Quadro da Estratégia Marinha (MSFD) a introdução de uma classificação que diferencia os microplásticos pequenos (SMPs) dos microplásticos grandes (LMPs). Estes estão compreendidos entre 1 e 5 mm enquanto os primeiros apresentam dimensões inferiores a 1 mm. (Galgani *et al.*, 2013; Van Cauwenberghe *et al.*, 2015). Mais recentemente, Frias *et al.*, (2018) definem a classe dimensional dos microplásticos como qualquer partícula de plástico compreendida entre 1 μm e 5 mm, o que mostra a contribuição da comunidade científica para a uniformização na investigação dos microplásticos.

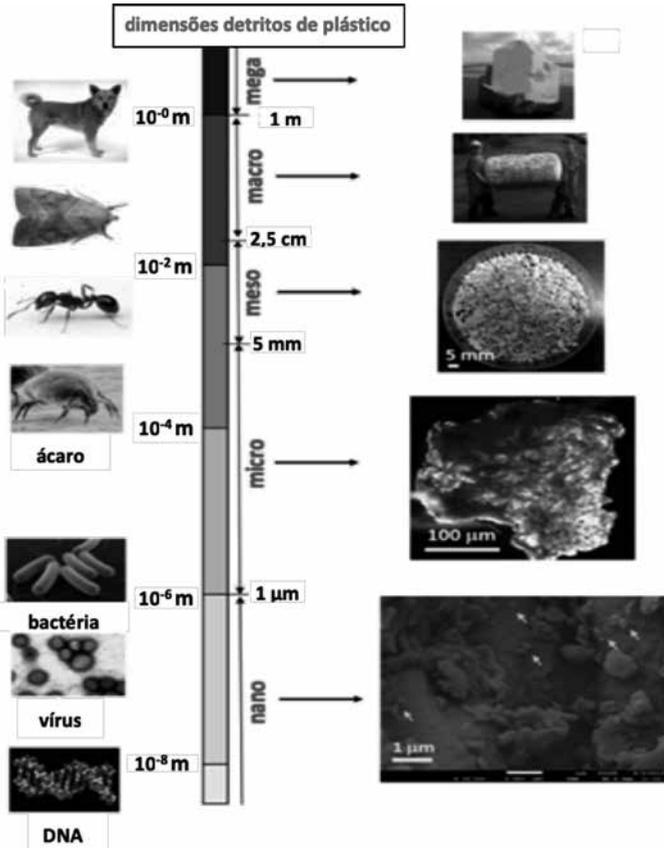


Figura 6 – Dimensões relativas de detritos de plástico. (Adaptado de GESAMP 2015).

Os microplásticos são classificados entre duas categorias de acordo com a fonte de emissão: microplásticos primários (Figura 7-A) e microplásticos secundários (Figura 7-B).

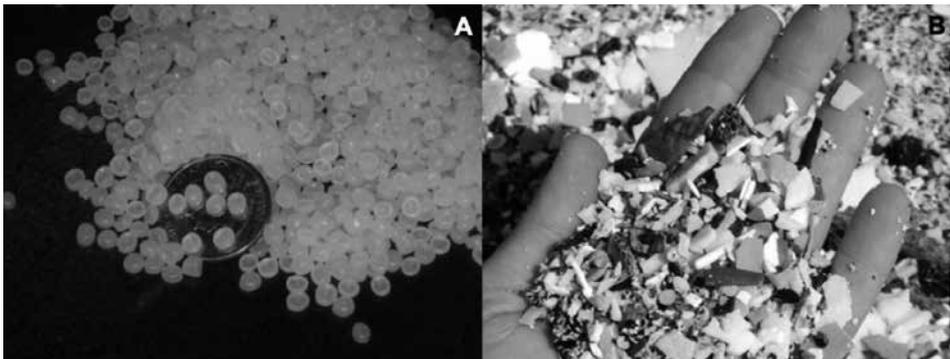


Figura 7 – Péletes de plástico à esquerda (microplásticos primários) e fragmentos de plástico à direita (microplásticos secundários). (Retirado de <https://www.brushmable.com/blogs/mable-lifestyle/microplastics-the-smallest-big-problem>).

Segundo Boucher and Friot, (2017), as fontes de microplásticos primários podem ser divididas em sete classes: pneus, marcas de estrada, têxteis sintéticos, produtos de cuidado pessoal, péletes, poeira da cidade e revestimentos. Estas fontes derivam de diferentes atividades domésticas e comerciais, tanto em terra como no mar (Figura 8).

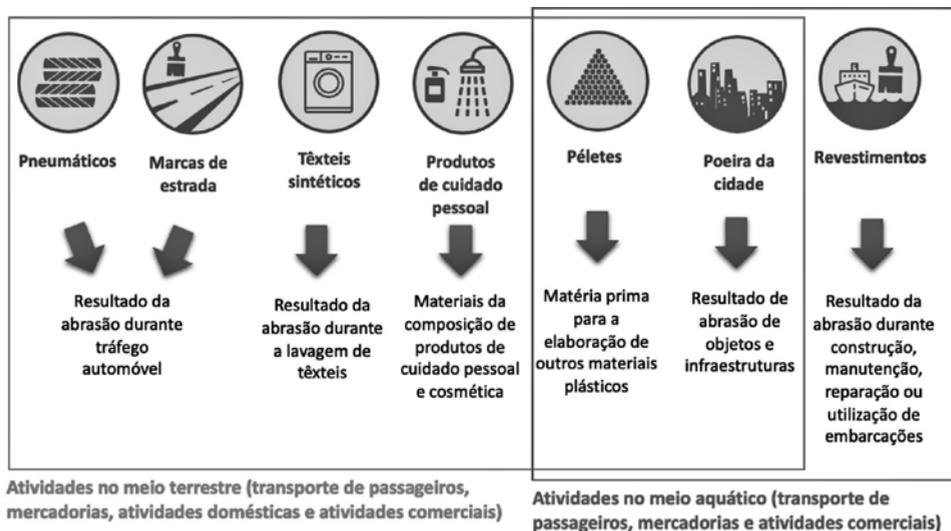


Figura 8 – Classificação dos detritos de plástico e dos microplásticos primários segundo a sua fonte. (Adaptado de Boucher and Friot, (2017)).

As perdas de microplásticos primários ocorrem em vários estágios do ciclo de vida dos plásticos e dos produtos associados (Figura 9). Os péletes de plástico, material proveniente de indústrias de manufatura e processamento de polímeros na forma de microesferas (Lechner and Ramler, 2015), utilizados em produtos de cuidado pessoal (Fendall and Sewell, 2009) ou como péletes de plástico virgem utilizados como matéria-prima para o fabrico de produtos de plástico (Browne *et al.*, 2011), são os únicos a ser introduzidos no ambiente durante as fases de produção, transporte ou reciclagem de plásticos (Andrady, 2017; Boucher and Friot, 2017). A maioria das perdas dá-se, no entanto, durante a fase de utilização dos produtos de plástico, como o desgaste e manutenção dos automóveis, lavagem de têxteis e o uso de produtos de cuidado pessoal e cosmética.

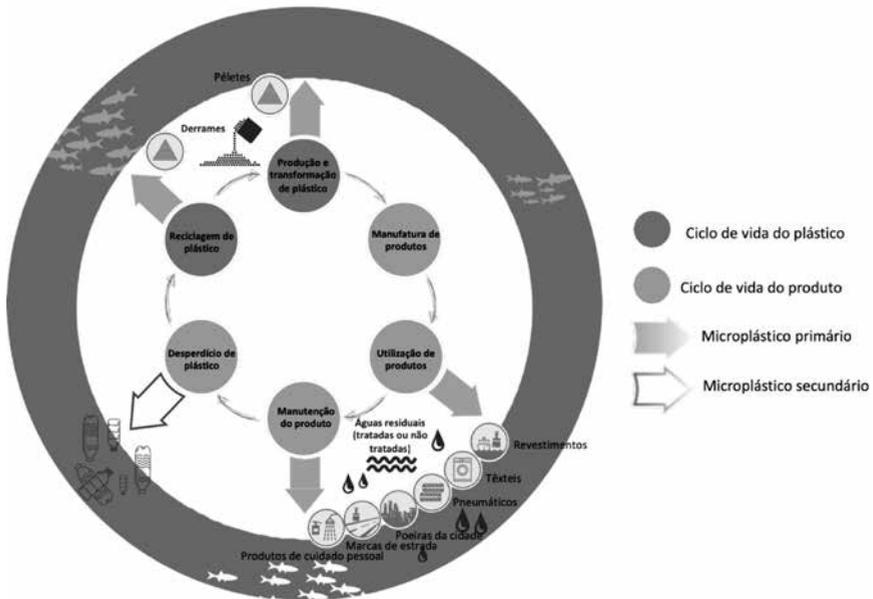


Figura 9 – Ciclo de vida do plástico e dos produtos de plástico.
(Adaptado de Boucher and Friot, (2017)).

Muito mais abundantes nos oceanos são os microplásticos originários da fragmentação de detritos de plástico de maiores dimensões, categorizados como secundários (Andrady, 2017). Esta classe inclui fibras sintéticas de vestuário (Fendall and Sewell, 2009; Browne *et al.*, 2011), no entanto, a provável fonte predominante de microplásticos secundários é a erosão e desintegração de plástico existente nas praias.

A taxa de degradação dos microplásticos difere consoante as propriedades químicas do polímero, morfologia e a própria exposição. A exposição à radiação ultravioleta é o único mecanismo que acelera a degradação dos polímeros no ambiente de forma significativa, por estimulação do processo de oxidação térmica autocatalítica (Andrady, 2017). Também ocorrem processos de biodegradação, hidrólise e abrasão mecânica, mas a sua contribuição para os níveis de degradação é insignificante uma vez que as reações ocorrem de forma muito lenta (Andrady, 2011).

Da degradação dos microplásticos resultam a descoloração, ou amarelecimento, oxidação e alterações na cristalinidade dos polímeros. Os mecanismos de reticulação ou cisão de ligações químicas são responsáveis pela diminuição ou aumento parcial da cristalinidade, respetivamente, com consequentes efeitos nas propriedades mecânicas dos polímeros (Tabela 2). A cristalinidade dos microplásticos é uma característica particularmente importante porque níveis mais elevados de cristalinidade correspondem a microplásticos de densidades mais elevadas, atribuindo-lhes menores propriedades flutuantes.

Isto determina a sua localização na coluna de água e, consequentemente, a fauna com a qual os microplásticos podem interagir (Andrady, 2017). Ainda, a absorção de poluentes orgânicos persistentes (POPs), é relativamente baixa em plásticos altamente cristalinos quando comparados com plásticos amorfos uma vez que apenas a fração amorfa da estrutura semicristalina é capaz de dissolver os POPs (Andrady, 2017).

Os detritos plásticos no meio marinho, por um lado, são uma fonte primária de contaminação tendo em conta os aditivos adicionados na sua manufatura, mas também podem funcionar como um reservatório de contaminantes. Os plásticos têm uma grande capacidade de absorção de POPs, concentrando-os até uma ordem de magnitude de 10^6 (Wang *et al.*, 2016). Isto é, atuam como amostradores passivos acumulando os POPs que estejam presentes nos vários compartimentos do sistema marinho, nomeadamente na água, nos sedimentos e na biota (Endo *et al.*, 2005; Teuten *et al.*, 2009; Engler, 2012) devido ao elevado e favorável coeficiente de partição destes num sistema plástico-água por serem praticamente insolúveis em meio aquoso. Os sedimentos eram considerados o maior acumulador de poluentes orgânicos, no entanto estudos revelaram a importância dos plásticos nos sedimentos, acumulando poluentes com concentrações 100 vezes mais elevadas que os sedimentos (Wang *et al.*, 2016).

A ingestão de detritos de plástico por organismos marinhos (Jacobsen *et al.*, 2010; Setälä *et al.*, 2014; Neves *et al.*, 2015) juntamente com a presença de espécies químicas de baixo peso molecular no plástico que se mostrem biodisponíveis representam um perigo tóxico para organismos marinhos. O nível de toxicidade resultante da ingestão destes compostos por organismos marinhos depende da biodisponibilidade de POPs, da massa corporal do organismo, da concentração e dos diversos tipos de POPs no microplástico e da sua tendência de bioacumulação (Andrady, 2017). Mesmo com concentrações não letais, estes compostos presentes nos microplásticos podem alterar aspetos comportamentais (Ferreira *et al.*, 2016), com consequências para a saúde (Rochman *et al.*, 2016). São conhecidas três categorias destes compostos nos plásticos: POPs, aditivos e monómeros residuais. Os aditivos são químicos adicionados aos plásticos de forma intencional durante a manufatura ou processamento destes (Andrady, 2016). Estes incluem estabilizadores, plastificantes ou retardantes de chama. Uma vez ingeridos por pequenos organismos, os microplásticos carregados de espécies químicas podem atravessar barreiras tróficas (Farrell and Nelson, 2013; Setälä *et al.*, 2014), afetando os predadores nos níveis mais elevados da cadeia alimentar. Já foram detetados inclusivamente, microplásticos em espécies marinhas destinadas ao consumo humano (Van Cauwenberghe and Janssen, 2014; Li *et al.*, 2015; Rochman *et al.*, 2015a, 2015b).

Tabela 2 – Algumas características dos plásticos que influenciam o comportamento dos microplásticos no meio ambiente. (Adaptado de Andrady, (2017)).

Característica	Influência nos microplásticos
Densidade	A flutuabilidade determina em que zona da coluna de água a partícula irá inicialmente residir
Cristalinidade parcial	O grau de cristalinidade determina a facilidade da partícula sofrer degradação oxidativa e fragmentação
Resistência à oxidação	A estrutura química determina a oxidabilidade do plástico no ambiente. A fragmentação é uma consequência de extensa degradação oxidativa
Biodegradabilidade	Determina a taxa de mineralização e a potencial remoção parcial do plástico da coluna de água ou dos sedimentos
Monómeros residuais	Toxicidade proveniente da lixiviação de monómeros residuais dos microplástico em organismos marinhos que os ingerem
Aditivos	Concentração e toxicidade dos aditivos nos microplásticos podem contribuir negativamente nas espécies que os ingerem
Propriedades superfície	Taxa de revestimento de biofilme em partículas determina a taxa de degradação e afundamento dos microplásticos

Foram encontradas em aves éteres difenílicos polibromados (PBDEs), compostos organobromados utilizados como retardantes de chama, em concentrações mais elevadas do que aquelas encontradas em peixes pelágicos, facto que sugere a transferência de compostos químicos derivados da ingestão de plástico para os tecidos de organismos marinhos (Tanaka *et al.*, 2013). Maiores concentrações de PDBEs e de PCBs, uma classe de compostos organoclorados dos POPs, foram estimadas em peixes vermelhos, alimentados com detritos de plástico marinho, do que aqueles alimentados com plástico virgem (Rochman *et al.*, 2013c) indiciando que os detritos de plástico funcionam como vetor de poluentes sorvidos para a fauna. Ainda, a transferência de poluentes e aditivos provenientes do plástico para o tecido animal foi evidenciada através da exposição de vermes anelídeos marinhos (*Arenicola marina*) a areia com poluentes e aditivos pré-sorvidos (Browne *et al.*, 2013). Na Figura 10 apresentam-se as diferentes interações que podem ocorrer entre os detritos de plástico e os microplásticos com o meio aquático, e a ingestão dos contaminantes pela biota que podem ser bioacumulados propagando-se ao longo da cadeia trófica.

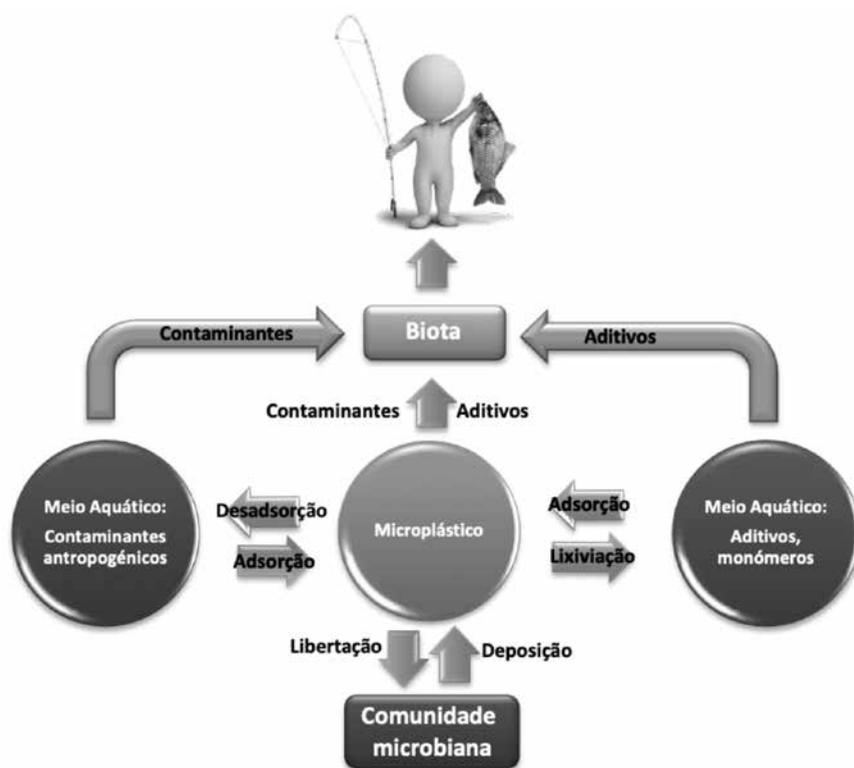


Figura 10 – Vias de transporte de POPs, aditivos e monómeros residuais até ao topo da cadeia alimentar.

Para além de todas as interações dos microplásticos com os compartimentos do ambiente marinho (água, sedimentos e biota), tanto químicas como biológicas, nomeadamente a fragmentação e degradação dos microplásticos, ingestão, sorção e dessorção de poluentes orgânicos, lixiviação de compostos residuais e aditivos e bioacumulação destes na cadeia alimentar, os microplásticos são também submetidos a mecanismos comportamentais físicos. A maioria dos polímeros sintéticos, como o PE e o PP, apresentam elevada flutuabilidade e podem ser transportados no mar (Andrady, 2011; PlasticsEurope, 2014; Wang *et al.*, 2016). Embora os plásticos menos densos e livres de biofilmes apresentem uma densidade menor, e como tal uma maior flutuabilidade, deslocar-se-ão, naturalmente, para zonas mais afastadas da sua fonte emissora, os polímeros mais densos, caso do PVC, podem também ser transportados, mas desta feita por correntes subjacentes ou mais profundas (Engler, 2012; Wang *et al.*, 2016) (Figura 11). Os biofilmes são formados pela aderência de matéria biológica à superfície do plástico e promovem a colonização por comunidades microbianas. Quando presentes nos plásticos, os biofilmes afetam o processo de degradação, o transporte vertical, a sorção de POPs e a consequente toxicidade (Annika *et al.*, 2017).

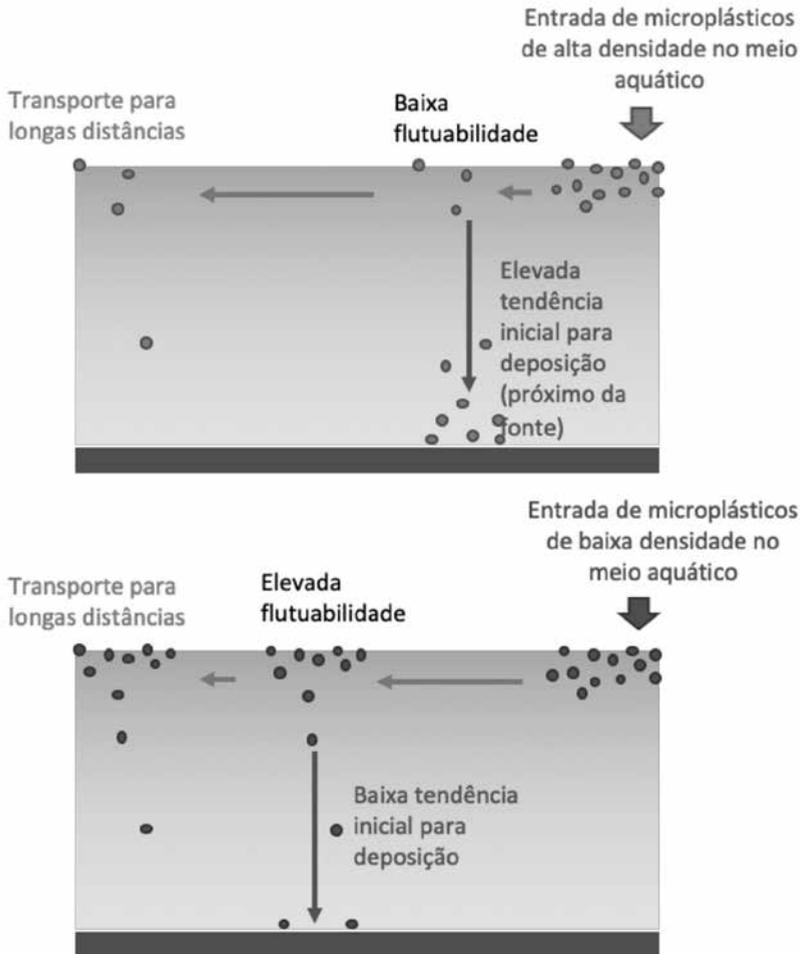


Figura 11 – Transporte e consequente distribuição dos microplásticos tendo em conta a densidade destes.

Os detritos de plástico podem ser transportados através de correntes oceânicas, do vento, das marés e tsunamis. Foram observadas concentrações cinco vezes mais elevadas de partículas de plástico antes de períodos de vento forte (Collignon *et al.*, 2012) sugerindo que o vento forte possa ter promovido a mistura e redistribuição das partículas de plástico nas camadas mais superficiais da coluna de água. No entanto, relações inversas entre a velocidade do vento e a concentração de partículas de plástico no mar foram encontradas no Giro do Atlântico Norte (Kukulka *et al.*, 2012). Pode também ocorrer o transporte e deposição noutros locais, de pedaços de plástico ingeridos (regurgitação, defecação e decomposição do animal após morte) assim como o transporte de espécies entre ecossistemas: espécies invulgares nos ecossistemas de destino que podem causar alteração do equilíbrio desse ecossistema.

A densidade dos plásticos, por sua vez, pode variar durante a sua exposição no ambiente marinho. Análises elementares de amostras de plástico do oceano revelaram a presença de azoto (Morét-Ferguson *et al.*, 2010), o qual é inexistente em material polimérico virgem (exceto poliamidas), indicando o desenvolvimento de biofilmes. Com biofilmes, as partículas de plástico podem atingir a densidade da água e entrar na coluna de água ou afundar (Cózar *et al.*, 2014), podendo resultar na sedimentação de plástico nos sedimentos oceânicos. Os detritos de plástico podem ainda permanecer suspensos na coluna de água a uma determinada profundidade na qual as densidades da água e do polímero se fazem equivaler, uma vez que, tipicamente, a densidade da água do mar aumenta com a profundidade (Wang *et al.*, 2016).

A interação dos detritos de plásticos e microplásticos nos organismos marinhos origina o emaranhamento diminuindo a condição corporal e de locomoção dos animais. Deste modo pode ser afetada a migração, escape de predadores e a habilidade para capturar. A ingestão poderá proporcionar: dificuldade na digestão de alimento; toxicidade devido à bioacumulação de contaminantes adsorvidos nos detritos de plástico e de componentes químicos presentes na sua constituição (monómeros e aditivos); biomagnificação de componentes químicos (propagação ao longo da cadeia trófica). Na Figura 12 apresentam-se as potenciais vias de transporte de microplásticos e as suas interações biológicas.

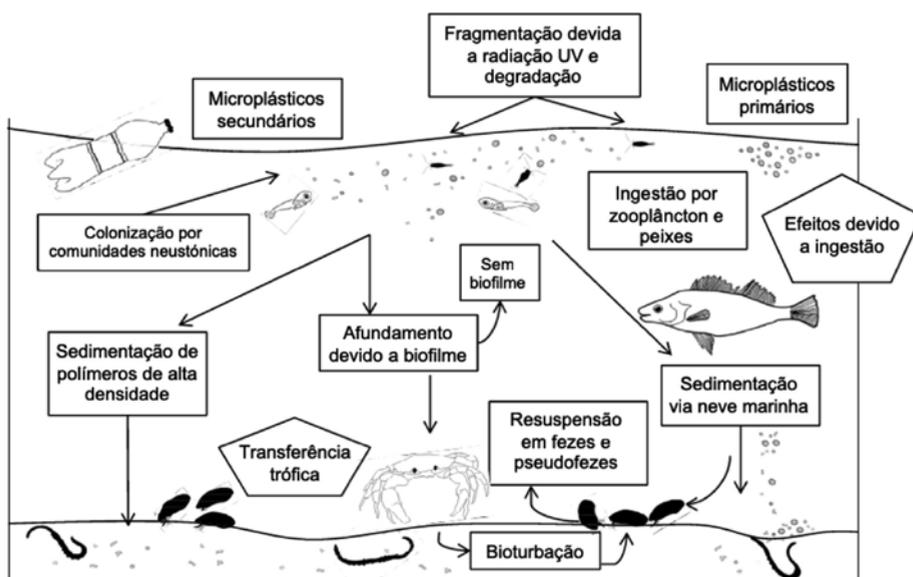


Figura 12 – Potenciais vias de transporte de microplásticos e as suas interações biológicas. (Adaptado de Wright *et al.*, 2013).

Para além do transporte e sedimentação, os fatores físicos promovem também a acumulação de plástico em determinados locais no oceano. Esta pode ser temporal ou espacial. Teme-se que no futuro a quantidade de desperdícios de plástico acumulados a ingressar nos oceanos aumente 2025 vezes caso não existam melhorias nas infraestruturas de gestão de resíduos (Jambeck et al., 2015). Naturalmente, a acumulação de plásticos dá-se maioritariamente à superfície das massas de água e em zonas costeiras de maior densidade populacional. No entanto correntes oceânicas, tais como os conhecidos giros oceânicos, propiciam a acumulação de plásticos nos locais onde estes ocorrem (Figura 13).

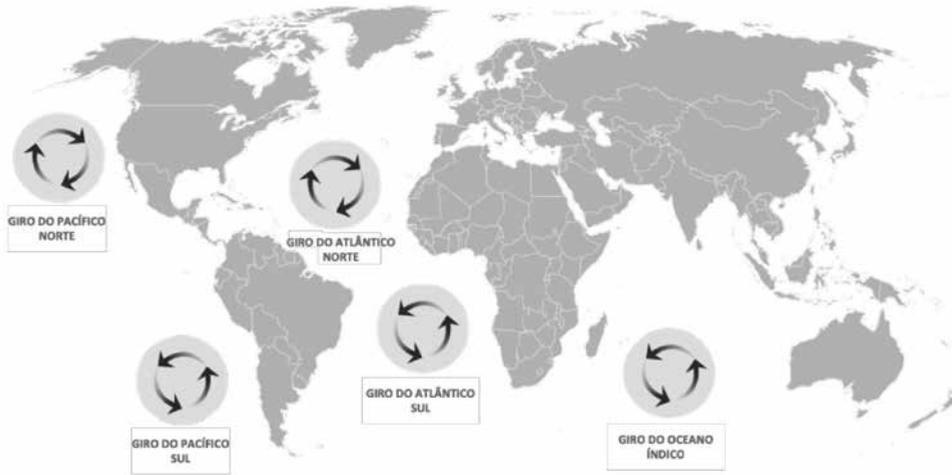


Figura 13 – Giros oceânicos, onde se dá acumulação de detritos de plástico devido ao sistema de correntes marítimas rotativas.
(Adaptado de <http://www.kylepatry.com/microplastics/>).

Sintetizando, no ambiente marinho, os microplásticos multiplicam-se, são transportados globalmente por correntes oceânicas (Cole *et al.*, 2011; Gago *et al.*, 2018) e acumulam-se em habitats naturais na totalidade da coluna de água, desde a superfície ao fundo do mar (Ivar do Sul and Costa, 2014; Barboza *et al.*, 2015).

A presença de microplásticos nos oceanos, estuários, cursos de água e mesmo nas remotas massas de gelo nos árticos está atualmente bem estabelecida. Várias colheitas têm sido executadas com o objetivo de quantificar e caracterizar microplásticos presentes em praias (Frias *et al.*, 2016; Retama *et al.*, 2016; Besley *et al.*, 2017), águas superficiais (Eriksen *et al.*, 2017; Maes *et al.*, 2017; Martin *et al.*, 2018), sedimentos marinhos (Maes *et al.*, 2017; Matsuguma *et al.*, 2017; Peng *et al.*, 2017; Willis *et al.*, 2017) e biota (Desforçes *et al.*, 2015; Wesch *et al.*, 2016).

A quantificação e caracterização de microplásticos tem sido efetuada para estudar a sua distribuição espacial e temporal, para determinar taxas de acumulação, para investigar os poluentes orgânicos sorvidos pelos microplásticos e avaliar os impactos negativos nos organismos marinhos. Após quantificados, os resultados são usualmente reportados em número de partículas por metro quadrado de área analisada (partículas m^{-2}), por metro cúbico (partículas m^{-3}) ou por litro de água (partículas L^{-1}) e por kg de sedimento (partículas kg^{-1}) (Jiang, 2018). Na Tabela 3 apresentam-se a abundância dos detritos de plástico e microplásticos em diversos locais.

A caracterização, física ou química, é particularmente importante porque microplásticos com diferentes características implicam diferentes interações. Na caracterização física, os microplásticos são categorizados segundo a dimensão, através da crivagem (Desforges *et al.*, 2014) ou medições recorrendo a, por exemplo, técnicas de difração através de análise ótica (Lee *et al.*, 2014). Muitos outros estudos descrevem as características morfológicas avaliando a forma e cor (Claessens *et al.*, 2011) através de microscopia ótica. Quanto à caracterização química de microplásticos, a espectroscopia de infravermelhos com transformada de Fourier (FTIR) é geralmente utilizada (Karlsson *et al.*, 2017; Zhang *et al.*, 2017; León *et al.*, 2018). Identificar de forma inequívoca microplásticos de várias dimensões, formas e tipos de polímero em matrizes complexas recorrendo a somente um método analítico é uma tarefa desafiante. Por esse motivo, a combinação de duas ou mais técnicas analíticas é uma prática comum (Figura 14).

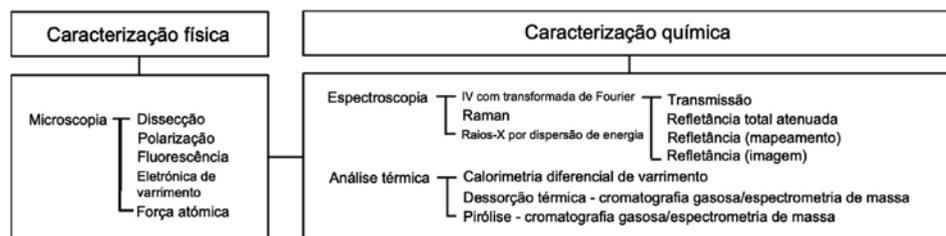


Figura 14 – Técnicas analíticas atualmente utilizadas para caracterização física e química de microplásticos. (Adaptado de Shim *et al.*, 2017).

Para LMPs (1-5 mm) a classificação e a identificação são geralmente efetuadas simultaneamente com a ajuda de pinças adequadas através do método visual uma vez que partículas destas dimensões são identificáveis à vista desarmada. A microscopia de dissecção é muito utilizada quando se trata de partículas com dimensões na ordem dos micrómetros. As imagens magnificadas recorrendo à microscopia proporcionam informação estrutural e textural de materiais detalhada, a qual é essencial para identificar

partículas de plástico. Apesar da maioria das partículas desta magnitude sejam identificáveis recorrendo à microscopia de dissecação, partículas de dimensões inferiores (<100 μm), incolores e sem forma aparente são difíceis de caracterizar (Song *et al.*, 2015). Deste modo, a microscopia eletrônica de varrimento (SEM) é uma alternativa. Este método é capaz de fornecer imagens de elevada resolução da textura da superfície de partículas, facilitando a discriminação de microplásticos de partículas orgânicas (Cooper and Corcoran, 2010). Esta técnica pode ser conjugada com a técnica de espectroscopia de raios-x por dispersão de energia (EDS) para determinar a composição elementar das partículas (SEM-EDS) (Vianello *et al.*, 2013; Woodall *et al.*, 2015). Outras técnicas avançadas de microscopia podem ser aplicadas na identificação de partículas de plástico em casos específicos, nomeadamente as microscopias de fluorescência e polarização. A espectroscopia FTIR fornece informação específica relativa às ligações químicas das partículas. Os polímeros são facilmente identificáveis através deste método, uma vez que cada composição química origina um espectro único que discrimina os plásticos de outras partículas orgânicas e inorgânicas (Löder *et al.*, 2015). Uma biblioteca de espectros bem estabelecida permite uma identificação específica do tipo de polímero. Partículas mais pequenas requerem o uso do micro-FTIR (μ -FTIR), a qual é utilizada para obter uma visualização microscópica de micropartículas antes da análise espectroscópica (Song *et al.*, 2014). O μ -FTIR permite obter espectros nos modos de refletância (Harrison *et al.*, 2012), transmitância (Bergmann *et al.*, 2017; Bessa *et al.*, 2018; Simon *et al.*, 2018). μ -ATR (Bergmann *et al.*, 2017; Bessa *et al.*, 2018). É possível efetuar um mapeamento semiautomático, no entanto é um processo que exige muito do equipamento analítico, resultando em tempos de operação longos e uma cobertura limitada da área da amostra. Estas desvantagens podem ser ultrapassadas recorrendo ao método de refletância com “*focal plane array*” (FPA). Esta técnica de imagem consegue fornecer informação para a identificação de microplásticos em áreas superficiais consideráveis e em muito menos tempo sem comprometer a resolução espacial (Tagg *et al.*, 2015). Outras técnicas analíticas, tais como pirólise seguida de cromatografia gasosa acoplada à espectrometria de massa (Pyr-GC-MS) (Fischer and Scholz-Bottcher, 2017), espectroscopia Raman (Lenz *et al.*, 2015) e análise térmica. A análise térmica regista alterações nas propriedades físicas e químicas dos polímeros de acordo com a estabilidade térmica destes (Majewsky *et al.*, 2016). A calorimetria diferencial de varrimento (DSC) é um método útil no estudo das propriedades térmicas de materiais poliméricos.

Um dos desafios na análise de microplásticos reside na limitação das dimensões detetáveis. Nesse âmbito, a técnica de microscopia de força atômica (AFM) combinada com espectroscopia de infravermelhos ou Raman é uma potencial candidata para a análise de nanoplásticos (Shim *et al.*, 2017).

Tabela 3 – Abundância dos detritos de plástico e microplásticos.
(Adaptado de Avio *et al.*, 2017).

Local	Concentração média
Atlântico Noroeste (zona costeira)	3 itens/m ³
Atlântico Noroeste (alto mar)	67 itens/m ³
Atlântico Nordeste (mar Celta)	2,46 itens/m ³
Mediterrâneo Ocidental (Córsega)	0,116 itens/m ²
Mediterrâneo Ocidental (Sardenha)	0,062 itens/m ²
Mediterrâneo Ocidental	135 itens/m ² 0,15 itens/m ³
Pacífico Nordeste (Sul da Califórnia)	8 itens/m ³
Pacífico Norte (giro central)	334,3 itens/m ²
Pacífico Nordeste	0,004-0,19 itens/m ³
Giro subtropical do Pacífico Norte	0,021-0,048 itens/m ² >1000 itens/m ²
Costa australiana	0,00085 itens/m ³
Mar de Sardenha/Lígure	0,31 itens/m ²
Giro subtropical do Pacífico Sul	26,898 itens/km ²
Mediterrâneo	0,243 itens/m ²
Mar da China Oriental	0,167 itens/m ³
Estuário do Yangtze	4137,3 itens/m ³
Costa da Coreia do Sul	13 itens/m ²
Lago Hovgol (Mongólia)	20,26 itens/m ²

Para uma visão abrangente do comportamento dos microplásticos nos oceanos é necessário estudá-los nos diferentes compartimentos, nomeadamente em águas superficiais, na coluna de água e nos sedimentos. De entre as diferentes metodologias de amostragem, de referir a rede de arrasto (Figura 15-A), originalmente dirigida para a monitorização de plâncton, como a primeira metodologia utilizada para colheita de amostras à superfície da água. A dimensão da malha da rede bem como a própria metodologia tem variado por toda a literatura, entre 150 µm (Reisser *et al.*, 2015) à dimensão mais utilizada, 333 µm (Zhao *et al.*, 2014; Sutton *et al.*, 2016; Anderson *et al.*, 2017). Outros exemplos de estruturas adjacentes às redes de arrasto, já desenvolvidas especificamente para a amostragem de microplásticos, são a manta (Figura 15-B) e a AVANI (*All-purpose Velocity Accelerated Net Instrument*) (Figura 15-C). Para amostrar a coluna de água são utilizadas redes de arrasto verticais (Figura 15-D) (Doyle *et al.*, 2011), sistema de garrafas

rosette (Kanhai *et al.*, 2018) ou amostragem contínua com recurso a bombas (Setälä *et al.*, 2016). Os sedimentos marinhos são colhidos com dragas (Frias *et al.*, 2018; Gago *et al.*, 2018; Pagter *et al.*, 2018).

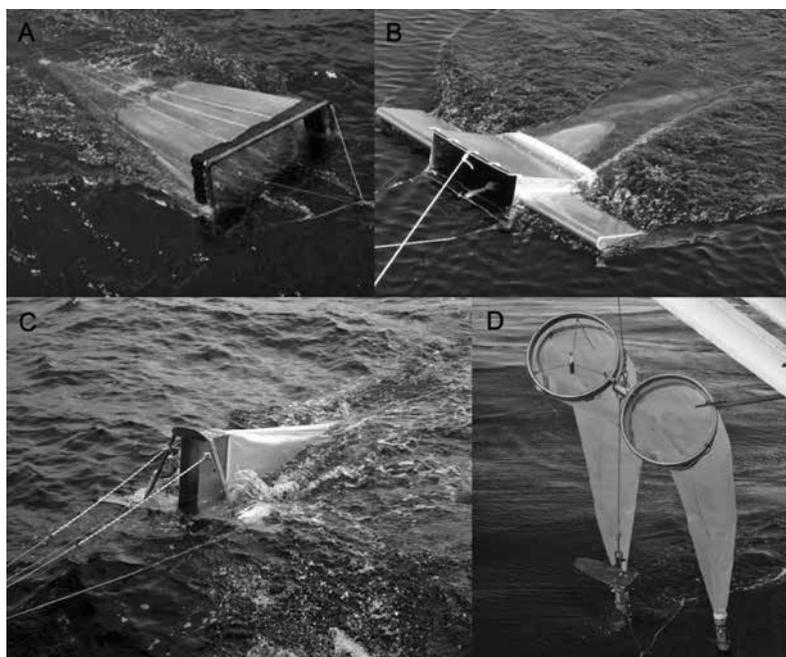


Figura 15 – Redes de arrasto de superfície:

- A) Neuston net (Retirado de <https://www.fisheries.noaa.gov/feature-story/manage-fish-populations-scientists-study-entire-ecosystem>);
- B) Manta trawl (Retirado de https://www.researchgate.net/figure/Example-of-a-manta-net-sampler-Photo-Julia-Farkas-SINTEF-Ocean_fig1_324389587); C) AVANI trawl (Retirado de <http://oceans.mit.edu/news/featured-stories/269000-tons-plastic-ocean-now-dr-marcus-eriksen/attachment/avani-trawl.html>) e rede vertical
- D) Bongo net (Retirado de <https://www.flickr.com/photos/bathyporeia/9994832504>).

A preparação laboratorial das amostras é um processo essencial, do qual podem ser distinguidos três passos principais: digestão da matéria orgânica, extração dos microplásticos e filtração. A digestão é importante para deixar a amostra o mais limpa possível, e assim evitar possíveis efeitos de matriz caso se pretenda caracterizar as micropartículas através de técnicas espectroscópicas. Os reagentes variam essencialmente entre soluções de peróxido de hidrogénio, ácido clorídrico, ácido nítrico e hidróxido de potássio, para além da utilização de enzimas. Quanto à recuperação dos microplásticos dos sedimentos, a extração é essencialmente efetuada por diferença de densidades. São utilizadas soluções saturadas de sais de densidades elevadas, centrifugação ou elutriação. A Tabela 4 resume

alguns dos métodos de amostragem, extração e identificação utilizados pela comunidade científica.

Tabela 4 – Resumo dos métodos de amostragem, extração e identificação utilizados na colheita e caracterização de microplásticos em sedimentos marinhos.

N/D = não determinado ou mencionado na literatura,

MV = método visual. (Adaptado de Miller *et al.*, 2017).

Profundidade (cm)	Sedimento	Método de separação	Detalhes	Identificação	Local	Referência
N/D	Municipal	Extração com fluido supercrítico	CH ₃ OH, hexano e diclorometano	FTIR	Australia	Fuller and Gautam (2016)
N/D	N/D	Elutriação e separação por densidade	NaI	Conhecido	Bélgica	Claessens <i>et al.</i> , (2013)
N/D	Praia	N/D	N/D	FTIR	Nova Zelândia	Gregory (1977)
N/D	Praia	Separação por densidade	NaCl	FTIR	Reino Unido	Thompson <i>et al.</i> , (2004)
3	Praia	Separação por densidade	NaCl	FTIR	Reino Unido	Browne <i>et al.</i> , (2010)
2	Praia	Separação por densidade	NaCl	FTIR	Portugal	Frias <i>et al.</i> , (2010)
3-4	Mangue	Separação por densidade	NaCl	FTIR	Singapura	Nor and Obbard (2014)
7 & 2	Praia	Separação por densidade	NaCl	FTIR	Bélgica	Claessens <i>et al.</i> , (2011)
2	Praia	Separação por densidade	NaCl	FTIR	Portugal	Martins and Sobral (2011)
Núcleo de sedimentos	Fundo do mar	Separação por densidade	NaI	Raman	Atlântico & Mediterrâneo	Van Cauwenberghe <i>et al.</i> , (2013)
3-4	Praia	Separação por densidade e digestão	NaCl e 30% H ₂ O ₂	MV	Canadá	Mathalon and Hill (2014)
5	Praia	Separação por densidade	NaCl	MV	Brasil	de Carvalho and Baptista Neto (2016)
3-6	Praia	Separação por densidade	N/D	FTIR	México	Wessel <i>et al.</i> , (2016)

10	Rio	Separação por densidade	ZnCl ₂	Raman	Reino Unido	Horton <i>et al.</i> , (2017)
5	Rasos e profundos	Separação por densidade e digestão	NaCl e 30% H ₂ O ₂	MV	Europa	Maes <i>et al.</i> , (2017b)
			ZnCl ₂	FTIR	Laboratório	Maes <i>et al.</i> , (2017a)
N/D	Praia	Separação por densidade	NaCl, NaBr, NaI e ZnBr ₂	FTIR	Escócia	Quinn <i>et al.</i> , (2017)
5	Praia	Protocolo de extração com óleo	Óleo de canola, NaI e ZnBr ₂	FTIR	Canadá	Crichton <i>et al.</i> , (2017)
N/D	Praia	Separação por densidade e digestão catalisada	Metatungstato de lítio, 30% H ₂ O ₂ e FeSO ₄	MV	EUA	Masura <i>et al.</i> , (2015)

As diferentes metodologias de amostragem, assim como todo o processo de preparação das amostras e métodos de caracterização e identificação utilizados nos vários estudos relativos ao estudo do plástico no meio marinho mostra a necessidade de ser efetuada uma abordagem fidedigna e padronizada. A literatura apresenta uma clara inconsistência nos procedimentos usados para os métodos de extração dos microplásticos, limitando a possibilidade de serem efetuadas comparações entre os diferentes resultados obtidos (Miller *et al.*, 2017). Projetos como os BASEMAN, WEATHER-MIC, PLASTOX ou EPHEMARE do *Joint Programming Initiative Oceans (JPI Oceans)*, que decorreram no período entre 2016 e 2018 muito têm contribuído para a uniformização das diferentes metodologias.

No contexto da avaliação de riscos, os polímeros não eram considerados alvos prioritários, pelo que o registo e avaliação de polímeros sob o regulamento Registo, Avaliação, Autorização e Restrição de Produtos Químicos (REACH) (EC regulation, 1907/2006) não eram geralmente exigidos, a menos que o fossem devido à presença de certos aditivos (EChA, 2012). Publicações recentes sugerem que os polímeros não deviam mais ser isentos de registo e avaliação sob o regulamento REACH, e que o nível de monitorização e controlo devia estar ao mesmo nível dos considerados para os resíduos perigosos (Steensgard *et al.*, 2017; Jiang, 2018). Ainda assim, os possíveis efeitos dos microplásticos no ambiente não são abrangidos pelos procedimentos de avaliação de risco ambiental atuais, os quais foram desenvolvidos para substâncias químicas e que, deste modo, podem não ser adequados para os microplásticos. Pelas razões referidas, avaliar os possíveis riscos ambientais é fundamental. O desenvolvimento de diretrizes de gestão em microplásticos têm sido propostos por várias organizações devido às questões relacionadas com a saúde humana e o ambiente. Tendo em consideração que os microplásticos originam danos físicos e químicos a organismos marinhos por ingestão de grandes quantidades

de microplásticos, diversas organizações têm pedido ação imediata, das quais se destacam: o Programa das Nações Unidas para o Ambiente (UNEP), a Convenção de Oslo/Paris (OSPAR), a Comissão de Helsínquia (HELCOM) para o Mar Báltico (Lassen *et al.*, 2015; Jiang, 2018), a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL 73/78) (Cole *et al.*, 2011) e a Diretiva Quadro da Estratégia Marinha (MSFD), a qual definiu o objetivo de alcançar o bom estado ambiental (GES) até 2020 com base num conjunto de descritores que incluem o lixo marinho e os microplásticos (Descritor 10) (Pagter *et al.*, 2018). O plano passa por, entre outras estratégias, organizar diversos *workshops* para encorajar o desenvolvimento e divulgação de boas práticas entre entidades.

Referências

- Anderson, P.J., Warrack, S., Langen, V., Challis, J.K., Hanson, M.L., Rennie M.D. 2017. Microplastic Contamination in Lake Winnipeg, Canada. *Environmental Pollution*, 225, 223–231.
- Andrady, A.L. 2011. Microplastics in the marine environment. *Marine Pollution Bulletin* 62, 1596–1605.
- Andrady, A.L. 2016. Environmental Sustainability of Plastics. John Wiley.
- Andrady, A.L. 2017. The plastics in microplastics: A review. *Marine Pollution Bulletin*, 119, 12–22.
- Andrady, A.L., Neal, M.A. 2009. Applications and societal benefits of plastics. *Philosophical Transactions of the Royal Society B: Biological Sciences* 364, 1977–1984.
- Arthur, C., Baker, J., Bamford, H. 2009. In: Proceedings of the International Research Workshop on the Occurrence, Effects and Fate of Microplastic Marine Debris. NOAA Technical Memorandum NOS-OR&R-30.
- Avio, C.G., Gorbi, S., Regoli, F. 2017. Plastics and microplastics in the oceans: From emerging pollutants to emerged threat. *Marine Environmental Research*, 128, 2–11.
- Barboza, L.G.A., Gimenez, B.C.G. 2015. Microplastics in the marine environment: Current trends and future perspectives. *Marine Pollution Bulletin*, 97, 5–12.
- Barnes, D.K.A., Galgani, F., Thompson, C.R., Barlaz, M. 2009. Accumulation and fragmentation of plastic debris in global environments. *Philosophical Transactions of the Royal Society B*, 364, 1985–1998.
- Bergmann, M., Wirzberger, V., Krumpfen, T., Lorenz, C., Primpke, S., Tekman, M.B., Gerdtz, G. 2017. High Quantities of Microplastic in Arctic Deep-Sea Sediments from the HAUSGARTEN Observatory. *Environmental Science & Technology*, 51(19), 11000–11010.
- Besley, A., Vijver, M.G., Behrens, P., Bosker, T. 2017. A standardized method for sampling and extraction methods for quantifying microplastics in beach sand. *Marine Pollution Bulletin*, 114, 77–83.

- Bessa, F., Barría, P., Neto, J.M., Frias, J.P.G.L., Otero, V., Sobral, P., Marques, J.C. 2018. Occurrence of microplastics in commercial fish from a natural estuarine environment. *Marine Pollution Bulletin*, 128, 575–584.
- Boucher, J., Friot, D. 2017. Primary Microplastics in the Oceans: a Global Evaluation of Sources. IUCN, Gland, Switzerland.
- Browne, M.A., Crump, P., Niven, S.J., Teuten, E., Tonkin, A., Galloway, T., Thompson, R. 2011. Accumulation of microplastic on shorelines worldwide: sources and sinks. *Environmental Science & Technology*, 45, 9175–9179.
- Browne, M.A., Niven, S.J., Galloway, T.S., Rowland, S.J., Thompson, R.C. 2013. Microplastic moves pollutants and additives to worms, reducing functions linked to health and biodiversity. *Current Biology*, 23, 2388–2392.
- Buchanan, J.B. 1971. Pollution by synthetic fibres. *Marine Pollution Bulletin*, 2, 23.
- Carpenter, E.J., Smith, K., 1972. Plastics on the Sargasso Sea surface. *Science*, 175, 1240–1241.
- Claessens, M., De Meester, S., Van Landuyt, L., De Clerck, K., Janssen, C.R. 2011. Occurrence and distribution of microplastics in marine sediments along the Belgian coast. *Marine Pollution Bulletin*, 62, 2199–2204.
- Cole, M., Lindeque, P., Halsband, C., Galloway, T.S., 2011. Microplastics as contaminants in the marine environment: a review. *Marine Pollution Bulletin*, 62, 2588–2597.
- Collignon, A., Hecq, J.H., Galgani, F., Voisin, P., Collard, F., Goffart, A. 2012. Neustonic microplastic and zooplankton in the North Western Mediterranean Sea. *Marine Pollution Bulletin*, 64(4), 861–864.
- Cooper, D.A., Corcoran, P.L. 2010. Effects of chemical and mechanical processes on the degradation of plastic beach debris on the island of Kauai, Hawaii. *Marine Pollution Bulletin*, 60, 650–654.
- Cózar, A., Echevarria, F., Gonzalez-Gordillo, J.I., Irigoien, X., Ubeda, B., Hernandez-Leon, S., Palma, A.T., Navarro, S., Garcia-de-Lomas, J., Ruiz, A., Fernandez-de-Puelles, M.L., Duarte, C.M. 2014. Plastic debris in the open ocean. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 111, 10239–10244.
- Derraik, J.G.B. 2002. The pollution of the marine environment by plastic debris: a review. *Marine Pollution Bulletin*, 44(9), 842–852.
- Desforges, J.-P.W., Galbraith, M., Dangerfield, N., Ross, P.S. 2014. Widespread distribution of microplastics in subsurface seawater in the NE Pacific Ocean. *Marine Pollution Bulletin*, 79, 94–99.
- Desforges, J.P., Galbraith, M., Ross, P.S. 2015. Ingestion of microplastics by zooplankton in the Northeast Pacific Ocean. *Archives of Environmental Contamination and Toxicology*, 69(3), 320–330.
- Doyle, M.J., Watson, W., Bowlin, N.M., Sheavly, S.B. 2011. Plastic particles in coastal pelagic ecosystems of the Northeast Pacific Ocean. *Marine Environmental Research*, 71(1), 41–52.
- EC Regulation 1907/2006. Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals (REACH), 18 December 2006.
- EChA, Guidance for the implementation of REACH. Guidance for monomers and polymers. V. 2.0. 2012, Helsinki, European Chemicals Agency.

- Endo, S., Takizawa, R., Okuda, K., Takada, H., Chiba, K., Kanehiro, H., Ogi, H., Yamashita, R., Date, T. 2005. Concentration of polychlorinated biphenyls (PCBs) in beached resin pellets: variability among individual particles and regional differences. *Marine Pollution Bulletin*, 50(10), 1103–1114.
- Engler, R.E. 2012. The complex interaction between marine debris and toxic chemicals in the ocean. *Environmental Science & Technology*, 46(22), 12302–12315.
- Eriksen, M., Lebreton, L.C., Carson, H.S., Thiel, M., Moore, C.J., Borerro, J.C., Galgani, F., Ryan, P.G., Reisser, J. 2014. Plastic pollution in the world's oceans: more than 5 trillion plastic pieces weighing over 250,000 tons afloat at sea. *PLoS One* 9(12): e111913.
- Eriksen, M., Liboiron, M., Kiessling, T., Charron, L., Alling, A., Lebreton, L., Richards, H., Roth, B., Ory, N.C., Hidalgo-Ruz, V., Meerhoff, E., Box, C., Cummins, A., Thiel, M. 2018. Microplastic sampling with the AVANI trawl compared to two neuston trawls in the Bay of Bengal and South Pacific, *Environmental Pollution*, 232, 430–439.
- Farrell, P., Nelson, K. 2013. Trophic level transfer of microplastic *Mytilus edulis*(L.) to *Carcinus maenas*(L.). *Environmental Pollution*, 177, 1–3.
- Fendall, L.S., Sewell, M.A. 2009. Contributing to marine pollution by washing your face: microplastics in facial cleaners. *Marine Pollution Bulletin*, 58, 1225–1228.
- Ferreira, P., Fonte, E., Soares, M.E., Carvalho, F., Guilhermino, F. 2016. Effects of multistressors on juveniles of the marine fish *Pomatoschistus microps*: gold nanoparticles, microplastics and temperature. *Aquatic Toxicology*, 170, 89–103.
- Fischer, M., Scholz-Böttcher, B.M. 2017. Simultaneous trace identification and quantification of common types of microplastics in environmental samples by Pyrolysis-Gas Chromatography-Mass Spectrometry. *Environmental Science & Technology*, 51, 5052–5060.
- Frias, J.P.G.L., Gago, J., Otero, V., Sobral, P. 2016. Microplastics in coastal sediments from southern Portuguese shelf waters. *Marine Environmental Research*. 114, 24–30.
- Frias, J.P.G.L., Pagter, E., Nash, R., O'Connor, I., Carretero, O., Filgueiras, A., Viñas, L., Gago, J., Antunes, J., Bessa, F., Sobral, P., Goruppi, A., Tirelli, V., Pedrotti, M.L., Suaria, G., Aliani, S., Lopes, C., Raimundo, J., Caetano, M., Palazzo, L., de Lucia, G.A., Camedda, A., Muniategui, S., Grueiro, G., Fernandez, V., Andrade, J., Dris, R., Laforsch, C., Scholz-Böttcher, B., Gerdt, G. 2018. Standardised Protocol for Monitoring Microplastics in Sediments.
- Gago, J., Carretero, O., Filgueiras, A.V., Viñas, L. 2018. Synthetic microfibers in the marine environment: A review on their occurrence in seawater and sediments. *Marine Pollution Bulletin*, 127, 365–376
- Galgani, F., Hanke, G., Werner, S., De Vrees, L. 2013. Marine litter within the European marine strategy framework directive. *ICES Journal of Marine Science*, 70(6), 1055–1064.
- GESAMP, 2015. Sources, fate and effects of microplastics in the marine environment: a global assessment. In: Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection, London, U.K.
- Gregory, M.R. 2009. Environmental implications of plastic debris in marine settings - entanglement, ingestion, smothering, hangers-on, hitch-hiking and alien invasions. *Philosophical Transactions of the Royal Society B*, 364, 2013–2025.
- Gregory, M.R., Andrady, A.L. 2003. *Plastics in the Marine Environment. Plastics and the Environment*. A. L. Andrady, John Wiley and Sons.

- Harrison, J.P., Ojeda, J.J., Romero-González, M.E. 2012. The applicability of reflectance micro-Fourier-transform infrared spectroscopy for the detection of synthetic microplastics in marine sediments. *Science of the Total Environment*, 416, 455–463.
- Ivar do Sul, J.A., Costa, M.F. 2014. The present and future of microplastic pollution in the marine environment. *Environmental Pollution*, 185, 352–364.
- Jacobsen, J.K., Massey, L., Gulland, F. 2010. Fatal ingestion of floating net debris by two sperm whales (*Physeter macrocephalus*). *Marine Pollution Bulletin*, 60(5), 765–767.
- Jambeck, J.R., Geyer, J., Wilcox, C., Siegler, T.R., Perryman, M., Andrady, A., Narayan, R., Law, K.L. 2015. Plastic waste inputs from land into the ocean. *Science* 347, 768–771.
- Jiang, J.-Q. 2018. Occurrence of microplastics and its pollution in the environment: A review. *Sustainable Production and Consumption*, 13, 16–23.
- Kanhai, L.D.K., Gärdfeldt, K., Lyashevskaya, O., Hassellöv, M., Thompson, R.C., O'Connor, I. 2018. Microplastics in sub-surface waters of the Arctic Central Basin. *Marine Pollution Bulletin*, 130, 8–18.
- Kukulka, T., Proskurowski, G., Morét-Ferguson, S., Meyer, D.W., Law, K.L. 2012. The effect of wind mixing on the vertical distribution of buoyant plastic debris. *Geophysical Research Letters*, 39(7).
- Lassen, C., Hansen, S.F., Magnusson, K., Hartmann, N.B., Rehne Jensen, P., Nielsen, T.G., Brinch, A. 2015. Microplastics: Occurrence, effects and sources of releases to the environment in Denmark. Copenhagen K: Danish Environmental Protection Agency.
- Lechner, A., Keckeis, H., Lumesberger-Loisl, F., Zens, B., Krusch, R., Tritthart, M., Glas, M., Schludermann, E. 2014. The Danube so colourful: a potpourri of plastic litter outnumbers fish larvae in Europe's second largest river. *Environmental Pollution*, 188, 177–181.
- Lee, H., Shim, W.J., Kwon, J.H. 2014. Sorption capacity of plastic debris for hydrophobic organic chemicals. *Science of the Total Environment*, 470–471, 1545–1552.
- Lenz, R., Enders, K., Stedmon, C.A., Mackenzie, D.M.A., Nielsen, T.G. 2015. A critical assessment of visual identification of marine microplastic using Raman spectroscopy for analysis improvement. *Marine Pollution Bulletin*, 100, 82–91.
- Li, J., Yang, D., Li, L., Jabeen, K., Shi, H. 2015. Microplastics in commercial bivalves from China. *Environmental Pollution*, 207, 190–195.
- Löder, M.G.J., Kuczera, M., Mintenig, S., Lorenz, C., Gerdt, G. 2015. Focal plane array detector-based micro-Fourier-transform infrared imaging for the analysis of microplastics in environmental samples. *Environmental Chemistry*, 12, 563–581.
- Lozano, R.L., Mouat, J., 2009. Marine litter in the north-East atlantic region: assessment and Priorities for response. KIMO International.
- Maes, T., van der Meulen, M.D., Devriese, L.I., Leslie, H.A., Huvet, A., Frère, L., Robbens, J., Vethaak, A.D. 2017. Microplastics Baseline Surveys at the Water Surface and in Sediments of the North-East Atlantic. *Frontiers in Marine Science*, 4(135), 1–13.
- Majewsky, M., Bitter, H., Eiche, E., Horn, H. 2016. Determination of microplastic polyethylene (PE) and polypropylene (PP) in environmental samples using thermal analysis (TGA-DSC). *Science of the Total Environment*, 568, 507–511.

- Martin, K.M., Hasenmueller, E.A., White, J.R., Chambers, L.G., Conkle, J.L. 2018. Sampling, Sorting, and Characterizing Microplastics in Aquatic Environments with High Suspended Sediment Loads and Large Floating Debris. *Journal of Visualized Experiments*, 137, e57969.
- Matsuguma, Y., Takada, H., Kumata, H., Kanke, H., Sakurai, S., Suzuki, T., Itoh, M., Okazaki, Y., Boonyatumanond, R., Zakaria, M.P., Weerts, S., Newman, B. 2017. Microplastics in sediment cores from Asia and Africa as indicators of temporal trends in plastic pollution. *Archives of Environmental Contamination and Toxicology*, 73, 230–239.
- Miller, M.E., Kroon, F.J., Motti, C.A. 2017. Recovering microplastics from marine samples: a review of current practices. *Marine Pollution Bulletin*, 123, 6–18
- Moore, C.J. 2008. Synthetic polymers in the marine environment: a rapidly increasing, long-term threat. *Environmental Pollution*, 108, 131–139.
- Morét-Ferguson, S., Law, K.L., Proskurowski, G., Murphy, E.K., Peacock, E.E., Reddy, C.M. 2010. The size, mass, and composition of plastic debris in the western North Atlantic Ocean. *Marine Pollution Bulletin*, 60(10), 1873–1878.
- Neves, D., Sobral, P., Ferreira, J.L., Pereira, T. 2015. Ingestion of microplastics by commercial fish off the Portuguese coast. *Marine Pollution Bulletin*, 101, 119–126.
- Ocean Conservancy. International Coastal Cleanup 2017 Report. Disponível em: https://oceanconservancy.org/wp-content/uploads/2017/06/International-CoastalCleanup_2017-Report.pdf
- Pagter, E., Frias, J., Nash, R. 2018. Microplastics in Galway Bay: A comparison of sampling and separation methods. *Marine Pollution Bulletin*, 135, 932–940.
- Peng, G., Zhu, B., Yang, D., Su, L., Shi, H., Li, D. 2017. Microplastics in sediments of the Changjiang Estuary, China. *Environmental Pollution*, 225, 283–290.
- Plastics Europe, 2010. Plastics – the Facts 2010. An analysis of European plastics production, demand and recovery for 2009. Plastics Europe, Association of Plastic Manufacturers, Brussels. Disponível em: <https://www.plasticseurope.org/en/resources/publications/171-plastics-facts-2010>.
- Plastics Europe, 2014. Plastics – the Facts 2014, An analysis of European Plastics Production, Demand and Waste Data. Plastics Europe, Association of Plastic Manufacturers, Brussels. Disponível em: <https://www.plasticseurope.org/en/resources/publications/95-plastics-facts-2014>.
- Plastics Europe, 2016. Plastics – the Facts 2016. An analysis of European Plastics Production, Demand and Waste Data. Plastics Europe, Association of Plastic Manufacturers, Brussels. Disponível em: <https://www.plasticseurope.org/en/resources/publications/3-plastics-facts-2016>.
- Reisser, J., Slat, B., Noble, K., du Plessis, K., Epp, M., Proietti, M., de Sonnevile, J., Becker, T., Pattiaratchi, C. 2015. The vertical distribution of buoyant plastics at sea: an observational study in the North Atlantic Gyre. *Biogeosciences*, 12(4), 1249.
- Retama, I., Jonathan, M.P., Shruti, V.C., Velumani, S., Karkar, S.K., Roy, P.D., Rodríguez Espinosa, P.F. 2016. Microplastics in tourist beaches of Huatulco Bay, Pacific coast of southern Mexico. *Marine Pollution Bulletin*, 113, 530–535
- Rios, L.M., Moore, C., Jones, P.R. 2007. Persistent organic pollutants carried by synthetic polymers in the ocean environment. *Marine Pollution Bulletin*, 54(8), 1230–1237.
- Rochman, C.M., Browne, M., Halpern, B., Hentschel, B., Hoh, E., Karapanagioti, H.K., Rios-Mendoza, L.M., Takada, H., Teh, S., Thompson, R.C. 2013. Classify plastic waste as hazardous. *Nature*, 494, 169–171.

- Rochman, C.M., Browne, M.A., Underwood, A.J., van Franeker, J.A., Thompson, R.C., Amaral-Zettler, L.A. 2016. The ecological impacts of marine debris: unraveling the demonstrated evidence from what is perceived. *Ecology*, 97(2), 302–312.
- Rochman, C.M., Kross, S.M., Armstrong, J.B., Bogan, M.T., Darling, E.S., Green, S.J., Smyth, A.R., Verissimo, D. 2015. Scientific evidence supports a ban on microbeads. *Environmental Science & Technology*, 49, 10759–10761.
- Rochman, C.M., Tahir, A., Williams, S.L., Baxa, D.V., Lam, R., Miller, J.T., Teh, F.C., Werorilangi, S., Teh, S.J. 2015. Anthropogenic debris in seafood: plastic debris and fibers from textiles in fish and bivalves sold for human consumption. *Scientific Reports*, 5.
- Setälä, O., Fleming-Lehtinen, V., Lehtiniemi, M. 2014. Ingestion and transfer of microplastics in the planktonic food web. *Environmental Pollution*, 185, 77–83.
- Setälä, O., Magnusson, K., Lehtiniemi, M., Norén, F. 2016. Distribution and abundance of surface water microlitter in the Baltic Sea: a comparison of two sampling methods. *Marine Pollution Bulletin*, 110(1), 177–183.
- Shim, W.J., Hong, S.H., Eo, S.E. 2017. Identification methods in microplastics analysis: a review. *Analytical Methods*, 9, 1384–1391.
- Simon, M., van Alst, N., Vollertsen, J. 2018. Quantification of microplastic mass and removal rates at wastewater treatment plants applying Focal Plane Array (FPA)-based Fourier Transform Infrared (FT-IR) imaging. *Water Research*, 142, 1–9.
- Sivan, A. 2011. New perspectives in plastic biodegradation. *Current Opinion in Biotechnology*, 22(3), 422–426.
- Song, Y.K., Hong, S.H., Jang, M., Han, G.M., Rani, M., Lee, J., Shim, W.J. 2015. A comparison of microscopic and spectroscopic identification methods for analysis of microplastics in environmental samples. *Marine Pollution Bulletin*, 93, 202–209.
- Song, Y.K., Hong, S.H., Jang, M., Kang, J.H., Kwon, O.Y., Han, G.M., Shim, W.J. 2014. Large accumulation of micro-sized synthetic polymer particles in the sea surface microlayer. *Environmental Science & Technology*, 48, 9014–9021.
- Steensgaard, I.M., Syberg, K., Rist, S., Hartmann, N.B., Boldrin, A., Hansen, S.F. 2017. From macro- to microplastics – Analysis of EU regulation along the life cycle of plastic bags. *Environmental Pollution*, 224, 289–299.
- Sutton, R., Mason, S.A., Stanek, S.K., Willis-Norton, E., Wren, I.F., Box, C., 2016. Microplastic contamination in the San Francisco Bay, California USA. *Marine Pollution Bulletin*, 109, 230–235.
- Tagg, A.S., Sapp, M., Harrison, J.P., Ojeda, J.J. 2015. Identification and quantification of microplastics in wastewater using focal plane array-based reflectance micro-FT-IR imaging. *Analytical Chemistry*, 87(12), 6032–6040.
- Teuten, E.L., Saquing, J.M., Knappe, D.R.U., Barlaz, M.A., Jonsson, S., Bjorn, A., Rowland, S.J., Thompson, R.C., Galloway, T.S., Yamashita, R., Ochi, D., Watanuki, Y., Moore, C., Viet, P.H., Tana, T.S., Prudente, M., Boonyatumanond, R., Zakaria, M.P., Akkhavong, K., Ogata, Y., Hirai, H., Iwasa, S., Mizukawa, K., Hagino, Y., Imamura, A., Saha, M., Takada, H. 2009. Transport and release of chemicals from plastics to the environment and to wildlife. *Philosophical Transactions of the Royal Society B*, 364, 2027–2045.
- Thompson R.C., Swan S.H., Moore C.J. and vom Saal F.S. 2009b. Our plastic age. *Philosophical Transactions of the Royal Society B*, 364, 1973–1976.

- Thompson, R.C. 2006. Plastic debris in the marine environment: consequences and solutions. In: Krause JC, Nordheim H, Bräger S (eds.), *Marine Nature Conservation in Europe*. Federal Agency for Nature Conservation, Stralsund, Germany, 107–115.
- Thompson, R.C., Olsen, Y., Mitchell, R.P., Davis, A., Rowland, S.J., John, A.W.G., McGonigle, D., Russell, A.E. 2004. Lost at sea: where is all the plastic? *Science*, 304(5672), 838.
- Van Cauwenberghe, L., Devriese, L., Galgani, F., Robbins, J., Janssen, C.R., 2015. Microplastics in sediments: a review of techniques, occurrence and effects. In: *Marine Environmental Research, Particles in the Oceans: Implication for a Safe Marine Environment*, 111, 5–17.
- Van Cauwenberghe, L., Janssen, C.R. 2014. Microplastics in bivalves cultured for human consumption. *Environmental Pollution*, 193, 65–70.
- Vianello, A., Boldrin, A., Guerriero, P., Moschino, V., Rella, R., Sturaro, A., Da Ros, L. 2013. Microplastic particles in sediments of Lagoon of Venice, Italy: first observations on occurrence, spatial patterns and identification. *Estuarine, Coastal and Shelf Science*, 130, 54–61.
- Wang, J., Tan, Z., Peng, J., Qiu, Q., Li, M. 2016. The behaviors of microplastics in the marine environment. *Marine Environmental Research*, 113, 7–17.
- Wesch, C., Bredimus, K., Paulus, M., Klein, R. 2016. Towards the suitable monitoring of ingestion of microplastics by marine biota: a review. *Environmental Pollution*, 218, 200–1208.
- Willis, K.A., Eriksen, R., Wilcox, C., Hardesty, B.D. 2017. Microplastic Distribution at Different Sediment Depths in an Urban Estuary. *Frontiers in Marine Science*, 4(419).
- Woodall, L. C., Gwinnett, C., Packer, M., Thompson, R. C., Robinson, L. F., and Paterson, G. L. 2015. Using a forensic science approach to minimize environmental contamination and to identify microfibrils in marine sediments. *Marine Pollution Bulletin*, 95, 40–46.
- Wright, S.L., Thompson, R.C., Galloway, T.S. 2013. The physical impacts of microplastics on marine organisms: a review. *Environmental Pollution*, 178, 483–492.
- Zhao, S., Zhu, L., Wang, T., Li, D. 2014. Suspended microplastics in the surface water of the Yangtze Estuary System, China: first observations on occurrence, distribution. *Marine Pollution Bulletin*, 86, 562–568.

VIENTO DE PONIENTE, VIENTO DE LEVANTE: TRAFALGAR Y EL LARGO Y CÁLIDO VERANO DE 1805¹

Comunicação apresentada pelo académico
Juan Marchena Fernández², em 17 de abril

1. El gran proyecto de invasión de Inglaterra y las consideraciones de Napoleón Bonaparte sobre sus almirantes

En los primeros meses de 1805, las escuadras francesas y españolas se hallaban desplegadas en varios continentes³ y al mando de un número importante y singular de oficiales tanto franceses como españoles⁴: 21 navíos, el grueso de la flota de guerra francesa, se hallaba en Brest al mando del almirante Honoré Joseph Antoine Ganteaume⁵; el almirante Edouard-Thomas Missiessy⁶ permanecía recalado en Martinica con 11 navíos

¹ Este trabajo constituye una importante ampliación y revisión del texto incluido en Marchena Fernández, Juan “Los buques de la Real Armada. 1700-1825”, en Marchena Fernández Juan y Cuño Bonito, Justo (Eds.) *Vientos de Guerra. Apogeo y Crisis de la Real Armada. 1750-1823*, Vol. II, Ediciones 12 Calles. Madrid, 2018, págs. 636 y ss.

² Miembro Asociado de la Academia de Marinha de Portugal. Dr. en Historia Americana. Catedrático de Historia de América de la Universidad Pablo de Olavide de Sevilla. Director del Área y de los programas de postgrado en esta especialidad en su universidad.

³ O'Donnell, Hugo, “Análisis de las fuerzas aliadas (Buques, mandos dotaciones)”, en *El combate de Trafalgar*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Cuaderno 48, Madrid, 2005. Ver también Monaque, Remi, «La maniobra estratégica combinada que precede al combate de Trafalgar», en *El combate de Trafalgar*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Cuaderno 48, Madrid, 2005.

⁴ Esta presencia en las escuadras combinadas franco-españolas, de varios tipos de oficiales de ambas nacionalidades, permite realizar una comparación sobre las diferentes clases de mandos navales que coexistieron en estos años y que acabarían coincidiendo en Trafalgar.

⁵ Honoré Joseph Antoine Ganteaume había nacido en 1755 en La Ciotat, un puerto situado entre Marsella y Tolón, ingresando muy joven en la Armada Real y participando contra Inglaterra en la guerra de Independencia de los Estados Unidos. Partidario de la revolución, fue prisionero en Inglaterra siendo liberado y ascendido a contralmirante durante el Directorio. Se halló en la batalla de Abukir, donde estuvo a punto de morir abrasado con su navío. Mandó el escuadrón del Mediterráneo y la escuadra que se dirigió a Saint Domingue. Fue uno de los principales interlocutores de Napoleón en lo referente a reforma de la Armada Imperial. Con la restauración, fue nombrado Par de Francia por Luis XVIII, muriendo en 1818. Six, Georges, *Dictionnaire biographique des Généraux et Amiraux de la Révolution et de l'Empire*, Librairie Historique et Nobiliaire, Georges Saffroy éditeur, Paris, 1934.

⁶ Missiessy de Burges nació en Tolón en 1756. Hijo y nieto de marinos, ingresó a la Armada Real y participó en la guerra de Independencia de los Estados Unidos. Sirvió en el Báltico y en el Mediterráneo, siendo encarcelado por la Revolución por ser noble y sospechoso de absolutista, aunque durante el sitio de Tolón se había negado a servir a los enemigos. Huyó a Italia y regresó a Francia en 1795, donde fue aceptado de nuevo en la Armada de la Convención. Napoleón sospechó siempre de él, temiendo

y numerosa tropa de desembarco; Zacharie Allemand⁷, Charles René Magon y Pierre Dumanoir⁸, aguardaban órdenes en Rochefort con una docena de navíos, algunos terminándose de construir; Antoine Louis de Gourdon⁹ se hallaba en Ferrol con 5 navíos franceses, donde había preparados otros 7 españoles al mando de Francisco Pérez de

que mantuviera tendencias contrarrevolucionarias. Missiessy dirigió varios escuadrones durante la guerra, aunque, enfadado con Napoleón, dimitió. Luego fue ascendido y regresó al servicio activo, pero en 1814 fue llamado a París, no se unió a Napoleón durante los Cien días, y fue nombrado por Luis XVIII prefecto de Tolon viniendo a constituirse en uno de favoritos del nuevo régimen. Miembro del Consejo del Almirantazgo en 1824, murió en Tolón en 1837. Taillemite, Étienne, *Dictionnaire des marins français*, Tallandier, París, 2002.

⁷ Zacharie Fourier Théodore Allemand, nació en 1762 en Port Louis, Isla Mauricio, hijo de un capitán de la compañía de las Indias Orientales, navegando desde muy joven fundamentalmente los mares asiáticos. Ingresó a la Armada Real y luego se integró en las escuadras de la Convención luchando contra los buques ingleses con notable éxito. Formó parte de las expediciones enviadas a Saint Domingue. De carácter áspero y turbulento, tuvo pésimas relaciones con las autoridades navales y sus compañeros. Se retiró voluntariamente en 1814, siendo luego nombrado por Luis XVIII miembro de la Academia de Ciencias. Murió en Tolón en 1826. Thomazi, Auguste, *Les Marins de Napoléon*, Tallandier, Paris 1978.

⁸ Pierre Dumanoir ingresó en la Armada Real justo antes de la revolución, y gracias a sus relaciones con prominentes personajes del nuevo régimen escaló puestos rápidamente, hallándose en diversas acciones en el Mediterráneo y en Egipto, y en 1800 ya mandaba un escuadrón en Brest. En la batalla de Algeciras fue reprendido por no ayudar a Linois a completar su acción contra la escuadra británica. Fue enviado luego a la campaña de Saint Domingue, y al regresar a Tolón parece que se le iba a encargar el mando de la gran flota que debería dirigir la invasión de Inglaterra, pero la mala opinión que Napoleón tenía de él (“no es capaz de mantener la disciplina en una gran escuadra, ni de hacerla entrar en acción”), llevó a que se nombrara en su lugar al almirante Villeneuve, y él quedó como segundo en el mando. Tras su defección en Trafalgar, y tras caer prisionero en Inglaterra, fue sometido a un consejo de guerra en el que resultó absuelto, y aunque Napoleón le volvió a encomendar otra misión en Danzig, en 1815 se declaró partidario de los borbones siendo nombrado conde por el rey Luis XVIII, alcanzando los más altos cargos en la Armada, muriendo en 1829. Por su parte, Charles René Magon, de familia noble de Saint Malo, ingresó joven a la marina real francesa, siendo depurado durante los años álgidos de la revolución aunque enseguida fue reincorporado. Combatió en el Índico, el Atlántico y el Caribe, recibiendo numerosas condecoraciones y ascensos. Estuvo en la expedición a Saint Domingue con Leclerc y luego fue destinado al Canal. Con sus navíos salió de Rochefort y se dirigió al Caribe como se indicó, a unirse a la flota de Villeneuve, con la que acabó en Finisterre y Cádiz, participando desde el *Algésiras* en la batalla de Trafalgar donde murió como consecuencia de las heridas recibidas en el combate, resultando apresado su buque. Ver al respecto de estos oficiales, Vergé-Franceschi, Michel, “Marine et Révolution: Les officiers de 1789 et leur devenir”, *Histoire, économie et société*, vol.9, Paris, 1990. Y Six, Georges, *Dictionnaire biographique des Généraux et Amiraux de la Révolution et de l'Empire...* Cit.

⁹ Antoine Louis de Gourdon había nacido en París en 1765 en una familia noble, ingresando muy joven en el cuerpo de guardiamarinas. Participó en varios combates en las Antillas y en La guerra de Independencia de los Estados Unidos. En 1793 fue destituido por su origen nobiliario y reintegrado en 1793 por necesidades del servicio. Por sus méritos en combate fue ascendido a contraalmirante en 1805. Estuvo en la batalla de la isla de Aix. Tras La caída de Napoleón se adhirió a los borbones, siendo nombrado comandante del puerto de Rochefort y luego del de Brest, y caballero de La Orden de San Luis, muriendo en 1833.

Grandallana¹⁰; en Cádiz, Federico Gravina¹¹ tenía aprestados y listos 6 navíos¹²; en Cartagena, el jefe de escuadra José Justo Salcedo disponía de 8 navíos¹³; y en Tolón Pierre Villeneuve¹⁴ tenía 11 buques franceses. Pero en las bocanas de cada uno de estos puertos

¹⁰ Los ildefonsinos de 74 *Monarca*, *San Fulgencio* y *San Ildefonso*, los 70 cañones *San Agustín* y *San Fernando*, y el más pequeño *Castilla* de 60. Además quedaba en el arsenal, en muy mal estado, el tres puente Mexicano. Vid Tabla General 3 en Marchena Fernández, Juan “Los buques de la Real Armada. 1700-1825...”, Cit., pág. 830 y ss. Francisco Pérez de Grandallana era natural de Jerez de la Frontera, nacido en 1753. Ingresó en la academia de guardiamarinas en 1766 y estuvo en las expediciones organizadas por el Pacífico a Manila. Ascendió muy rápidamente por méritos en combates: en las expediciones de Brasil y Argel, socorro de Melilla, Santa María, sitios de Gibraltar, Espartel, campaña de Tolón y el Mediterráneo contra la Convención, y en el bloqueo de Cádiz. Fue nombrado por Godoy para la Secretaría de Marina en 1802. Cesado en 1805, quedó como jefe de la escuadra de Ferrol llevando los buques a Cádiz en 1804. Elevado a Consejero de Estado ese mismo año, murió en Madrid en 1807. Pavía y Pavía, Francisco de Paula, *Galería biográfica de los generales de Marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 á 1868*, Imprenta de José López, Madrid, 1873-1874.

¹¹ Federico Gravina y Nápoli nació en Palermo en 1756, en el seno de una familia de la más alta nobleza italiana. En 1775 ingresó en la Escuela de Guardiamarinas de Cádiz. Participó en la campaña contra el Brasil de 1776, destacándose en el ataque contra la isla de Santa Catarina, y en la fragata *Santa Clara*. Destinado al corso en el Mediterráneo, estuvo en los diversos sitios de Gibraltar, recibiendo posteriormente el mando de una escuadra contra las costas de Argel. Llevó a cabo numerosas comisiones en el Mediterráneo, entre ellas formó parte de la expedición a Constantinopla (Gravina, Federico, *Descripción de Constantinopla*, Miraguano, Madrid 2001; Sánchez Molledo, José María, «El viaje de Federico Gravina a Constantinopla de 1788» Arbor, CLXXX, 2005) Realizó también varios viajes por el Caribe, y al mando del *San Francisco de Paula* dirigió la retirada de Orán en 1792. Al mando del *San Hermenegildo* estuvo en la campaña de Tolón contra la Convención. Tras la firma de la paz, fue nombrado embajador en París. A su regreso a Cádiz, mandó la parte española de la flota combinada con Villeneuve en las Antillas, estuvo en el combate de Finisterre y finalmente en Trafalgar, donde fue herido gravemente en un brazo comandando el *Príncipe de Asturias*, al que consiguió llevar a puerto, de cuyas resultas murió en Cádiz varios meses después, en marzo de 1806. Guimerá Ravina, Agustín, «Gravina y el liderazgo naval de su tiempo», en Guimerá Ravina, Agustín; Ramos, Alberto y Butrón, Gonzalo (eds.) *Trafalgar y el mundo Atlántico*, Marcial Pons, Madrid, 2004.

¹² El *Argonauta*, de 80 cañones, los 70 cañones *San Rafael*, *Terrible* y *Firme*, y el *Santiago la España* y el *América*, de 60. Idem.

¹³ Los tres puentes *Reina María Luisa* y *San Carlos*, los ildefonsinos de 74 *San Francisco de Paula* y *Asia*, los 70 cañones *San Joaquín*, *Guerrero* y *San Pablo*, y el *San Ramón* de 60. Idem. José Justo Salcedo y Arauco fue también un oficial prototipo del periodo. Nacido en Portugalete, Vizcaya, en 1753 en una familia de marinos, ingresó en la Escuela de Guardiamarinas de Cádiz en 1768. Realizó distintas comisiones en el Mediterráneo y el Pacífico. Participó, ya como teniente, en las acciones del Canal de la Mancha en los años 80, en cabo Espartel, en diversas misiones en el Mediterráneo contra el corso berberisco, en Tolón con Juan de Lángara, en el sitio de Cádiz de 1798, transportó en el navío *Monarca* caudales desde México a Galicia, y desde Buenos Aires a Cádiz, siendo nombrado en 1805 jefe de la escuadra de Cartagena. Formó parte del Consejo del Almirantazgo. Entró al servicio del rey José I junto con José de Mazarredo en 1808, y al salir éste de España en 1814 lo acompañó al exilio. Al regresar en 1819 fue detenido por Fernando VII pero resultó rehabilitado durante el Trienio Liberal, muriendo en San Fernando, Cádiz, en 1825. Pavía y Pavía, Francisco de Paula, *Galería biográfica de los generales de Marina...* Cit.

¹⁴ Pierre Charles de Villeneuve nació en Valensole, Provenza, en 1763, en el seno de una familia aristocrática, ingresando en la Armada Real con 15 años y alcanzando pronto el grado de teniente de navío. Con la Revolución se exilió, pero fue reclamado por el gobierno revolucionaria ante la necesidad de oficiales experimentados para las guerras contra los enemigos de la Convención Nacional, regresando a la carrera naval y eliminando sus distinciones aristocráticas. Su amistad con el ministro de marina duque de Decrès le permitió ascender. Durante la batalla del Nilo (Abukir)

montaba guardia una escuadra inglesa con órdenes de atajar o al menos dificultar la salida de estos navíos e impedir su conjunción y desde luego avisar sobre sus movimientos. Así, Horacio Nelson mandaba 11 navíos en el Mediterráneo, patrullando entre Gibraltar y Tolón; John Orde se mantenía con otros 6 cerca de Cádiz; una potente escuadra de 20 navíos al mando de William Cornwallis bloqueaba Brest, mientras Charles Stirling con 5 cerraba Rochefort; en las costas gallegas, Robert Calder cercaba Ferrol con otro importante grupo de 10 navíos, y en Cartagena Richard Bickerton sitiaba el puerto con 4 navíos más. Es decir, semejante despliegue de buques de combate, al acecho unos de otros, pronosticaba que aquel verano de 1805 sería largo y ardiente¹⁵.

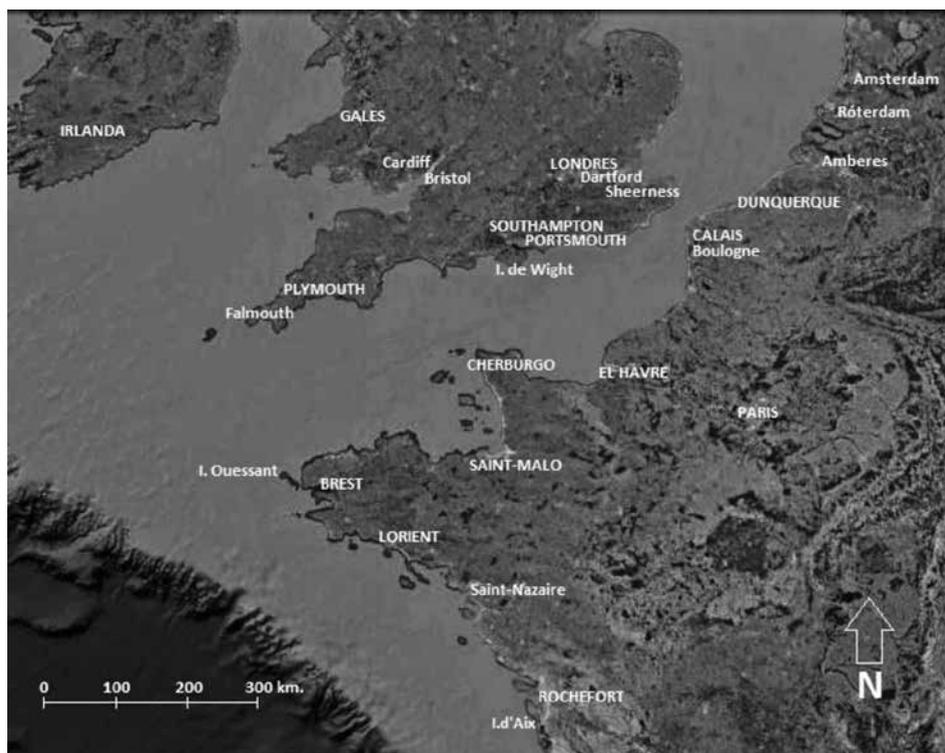
El plan ideado por Napoleón desde su gabinete en París en febrero de 1805 consistía en concentrar todas estas escuadras en el Canal de la Mancha con el fin de destruir a la flota británica y apoyar una operación anfibia de desembarco de la infantería sobre la costa de Inglaterra¹⁶.

Para ello debía organizarse una gran maniobra de diversión que obligara al grueso de flota británica a salir del Canal. Ésta consistiría en concentrar previamente todas las fuerzas en el Caribe, para que acudieran allí los ingleses a defender sus posesiones. Missiessy, que contaba con la más preparada de las escuadras de Francia, se quedaría en Martinica esperando a los demás. Ganteaume rompería el bloqueo de Brest y se dirigiría a Ferrol, y con los buques españoles partiría hacia las Antillas al encuentro con Missiessy. Villeneuve actuaría del mismo modo, saldría de Tolón espantando a los buques ingleses que cerraban el puerto, recogería a los buques españoles de Cartagena y Cádiz, rompiendo también los bloqueos respectivos, y se dirigirían todos juntos hacia Martinica. Y de Rochefort saldrían también los buques de Allemand, uniéndose a los de Gourdon y Grandallana de Ferrol para encontrarse con los demás. Debían entre todos retomar Trinidad y ocupar las islas del Caribe inglés, lo que obligaría a los ingleses a enviar lo mejor de sus escuadras a aquellas aguas. Entonces, en una maniobra conjunta de los 40 navíos de la combinada, partirían rápidamente y por sorpresa hacia las islas británicas, atacarían a los navíos ingleses en sus puertos mientras las lanchas de desembarco habían de cruzar el Canal desde Boulogne dando comienzo a la invasión.

mandó la retaguardia francesa, y aunque pudo evitar ser capturado, su buque fue rendido en Malta por los navíos ingleses poco después. Napoleón le achacó falta de ardor en el combate del Nilo. Six, Georges, *Dictionnaire biographique des Généraux et Amiraux de la Révolution et de l'Empire*, Librairie Historique et Nobiliaire, Georges Saffroy éditeur, París, 1934.

¹⁵ Marchena Fernández, Juan “Los buques de la Real Armada. 1700-1825”... Cit., Pág. 649.

¹⁶ Álvarez-Maldonado Muela, Ricardo, “Maniobra estratégica que precede a la batalla de Trafalgar”, en *Antecedentes bélicos navales de Trafalgar*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Cuaderno 47, Madrid, 2004. Ver también, Todorov, Nicola, *La Grande Armée à la conquête de l'Angleterre. Le plan secret de Napoléon*, Paris, Vendémiaire, 2016.



Mapa 1- El escenario de las previstas operaciones en el canal.

Por fin, advertía Napoleón a sus íntimos, se daría utilidad y cobraría sentido para él una Armada que solo le ocasionaba gastos y disgustos, especialmente sus almirantes y altos oficiales navales¹⁷.

Las actitudes y aptitudes de los altos oficiales de la Armada napoleónica del periodo obligan a realizar sobre ellos algunas apreciaciones para entender mejor los acontecimientos que protagonizaron. Las relaciones de Napoleón con la mayoría de sus almirantes fueron tensas cuando no atravesadas, al menos a la altura de 1805. Sus fracasos los achacó al poco ardor militar y preparación que demostraban, opinando que la gran mayoría

¹⁷ Textos y correspondencia entre estos almirantes con Napoleón, y de ellos entre sí, y datos sobre su vida y comportamientos, aparte de los trabajos ya citados, en Lévêque, Pierre, "Les officiers de Marine", en Humbert, J.M. y Ponsonnet, B. (dirs.), *Napoleón et la mer. Un rêve d'empire*, Musée Nationale de la Marine, París, 2004; Zysberg, André, "Les officiers et les équipages de la marine militaire française (fin XVIIIe siècle et début de XIXe siècle)", en Guimera, Agustín y Peralta, Víctor, *El equilibrio de los imperios*, Marcial Pons Madrid, 2005., pág.795 y ss; Thomazi, Auguste, *Les marines de Napoleón*, Tallandier, París, 2004; Masson, Philippe, *Histoire de la Marine*, Lavauzelle, París, 1992, Vol.I; O'Donnell, Hugo, "Análisis de las fuerzas aliadas (Buques, mandos dotaciones)"... Cit. Ver también opiniones sobre esta oficialidad desde el lado británico en Adkins, Roy y Adkins, Lesley, *The War for All the Oceans. From Nelson at the Nile to Napoleon at Waterloo*, Penguin Books, Londres, 2008; y Clayton, Tim, y Craig, Phil, *Trafalgar: The Men, the Battle, the Storm*, Hodder and Stoughton, Londres, 2004.

eran viejos, pusilánimes y de poco valor, y acusándoles de “escribir la historia de nuestros desastres”. De Villeneuve opinó: “No tiene el carácter necesario para mandar una fragata. Es un hombre sin resolución y sin bravura moral... no está acostumbrado a la guerra y no sabe hacerla”. Frases muy duras que pueden leerse en la correspondencia que mantuvo con ellos y en las frases que les dedicaba, normalmente opinando mal de unos en su ausencia pero hallándose en presencia de otros, como buscando que fuera mayor la excoiación que quería producirles. Posteriormente, en su prisión en Santa Elena se despachó a gusto contra algunos de ellos.

A diferencia de sus mariscales de campo, a los cuales estimaba y admiraba, de muchos de sus almirantes sospechaba que estaban “faltos de republicanismo” dados sus orígenes nobiliarios (“crime de noblesse”) y de mantener un encubierto sentimiento proborbónico, afirmaba. La mayoría habían sido “oficiales rojos”, oficiales del “Grand Corps” o cuerpo general de la Armada, al que habían ingresado como guardias marinas hacía veinte o treinta años.

Muchos de ellos (los que habían sobrevivido físicamente a las purgas de 1792-94 y posteriores) habían sido depurados con rigor y apartados de sus cargos y grados, especialmente tras la sublevación de Tolón, pero luego reincorporados a la Armada de la República ante la ausencia de altos oficiales. Más de la mitad de los altos oficiales navales que combatieron en la campaña de 1805 habían sido sometidos a procesos de “averiguación” durante los años álgidos de la Revolución: Villeneuve y también Magon, de orígenes nobles, habían sido destituidos en algún momento, y algunos, como Magon, arrestado por sospechoso en Île-de-France, así como otros oficiales por el mero hecho de serlo, como Esprit-Tranquille Maistrail o Filhol-Camas, de orígenes populares, aunque luego liberados. Otros oficiales procedentes del Antiguo régimen habían ingreso a la Armada no como cadetes sino como “voluntarios”, teniendo y alcanzando otra consideración frente a los nobles, como el caso de Julien Mane Cosmao-Kerjulien, que mereció el aprecio del emperador y el apelativo de “mejor y más bravo marino”, uniéndose luego a Napoleón durante los Cien Días y resultando castigado por ello sin pensión. En esta línea, otros dos oficiales que mandaron sus buques en Trafalgar recibieron grandes elogios de Napoleón por su valentía y arrojo en el combate: como Louis Infernet¹⁸ y Jean Jacques Lucas¹⁹, de los que escribió el emperador que “Si tous mes vaisseaux s'étaient

¹⁸ Louis Infernet, admirado por Napoleón y nacido cerca de Tolón, había ingresado en la Armada desde marinero raso ascendiendo por sus méritos de guerra. En Trafalgar fue combatido por varios buques de la columna de Nelson, y al intimársele la rendición exclamó en argot provenzal, que jamás de la vida, pues acababa de pintar su barco, el *Intrépide* (“Jamai de la vida, lou miéu batéau es pintat de nòu!”) Tuvo que rendirse finalmente al quedar su navío deshecho, resultando prisionero. No fue promovido en la armada borbónica de Louis XVIII tras la Restauración. Six, Georges, *Dictionnaire biographique des Généraux et Amiraux de la Révolution...* Cit.

¹⁹ Era, junto con Infernet y Magon, otro de los oficiales navales favoritos de Napoleón, un experto en la lucha cuerpo a cuerpo tras el abordaje de los navíos ingleses, habiendo adiestrado especialmente a su infantería de marina para disparar desde las cofas sobre las cubiertas enemigas, barriéndolas y causando una gran mortandad. Nacido cerca de Rochefort, ingresó muy joven en la Armada, transfor-

conduits comme ceux que vous commandiez, la victoire n'aurait pas été incertaine. Je vous ai nommés commandeurs de la Légion-d'Honneur" ("Si todos mis buques hubieran sido dirigidos como los que ustedes mandaron, la victoria hubiera sido nuestra. Yo los nombro comandantes de la Legión de Honor")²⁰. Otros habían ingresado en la Armada por influencias de sus parientes después de 1789, como Pierre Dumanoir, ya comentado, a quien Napoleón no hizo sino intentar quitarle los mandos que tuvo, alegando su total ineptitud, hasta su defección de Trafalgar. En el siguiente rango en el mando, en posiciones intermedias, podían hallarse abundantes pilotos ("aides-pilotes") que habían realizado estudios de navegación, y un número importante de oficiales de la marina mercante, aunque, convencido Napoleón y sus ministros de Marina de que existía un vínculo entre el entorno familiar y el sentido del honor, se opinaba de ellos que poseían "la peor educación que podía tener un oficial de la Armada"²¹.

Pero hay de señalar también que, al contrario, las opiniones de estos almirantes hacia Napoleón, tampoco fueron muy elogiosas en muchos casos (ver por ejemplo las Cartas de 1805 del almirante Denis Decrés a sus colegas, transcritas por Rémi Monaque²²) considerando que sus órdenes para la Armada eran extrañas, caprichosas, contradictorias y demasiado ambiciosas²³. Solo unos pocos de entre ellos le siguieron en la aventura de los Cien Días, y la mayoría prestó obediencia a la Restauración tras su caída. Villeneuve en cambio no soportó ni las críticas ni el desdén del emperador como consecuencia de Trafalgar (nunca opinó bien de él, al que consideraba un inepto y un señorito, como se indicó) y acabó suicidándose en 1806.

2. Causas y azares: los primeros reveses.

Pero poco de este plan resultó como estaba previsto, y lo que vino a suceder en 1805 fue la consecuencia de una sucesión de decisiones desacertadas que se tomaron por parte de muchos de los gestores de la operación, constituyendo el material para poder elaborar la crónica de un desastre anunciado porque todo se había montado sobre el papel y nada sobre la realidad del verdadero estado de las cosas; crónica en la que quedó recogida la vertiginosa cadena de desencuentros, errores y equivocaciones que produje-

mándose en uno de sus oficiales míticos después de la revolución por su carácter fuerte y encendido, una especie de Nelson francés pero con menor graduación. En Trafalgar mandaba el *Redoutable*, que peleó a toca peñoles contra el *Victory* de Nelson, a quien disparó uno de sus tiradores hiriéndolo mortalmente. Herido Lucas también, tuvo que rendir el navío. Prisionero en Inglaterra, volvió a pelear poniendo el mismo entusiasmo en los combates en que se vio envuelto. Durante los Cien Días fue fiel a Napoleón, retirándose de la marina con la Restauración, muriendo en Brest en 1819. Six, Georges, *Dictionnaire biographique des Généraux et Amiraux de la Révolution...* Cit.

²⁰ Six, Georges, *Dictionnaire biographique des Généraux et Amiraux de la Révolution et de l'Empire...* Cit.

²¹ Lévêque, Pierre, *Les officiers de marine du premier Empire*, Service Historique de la Marine Nationale, Paris, 2003.

²² Monaque, Rémi, *Une histoire de la marine de guerre française*, Ed. Perrin, Paris, 2016.

²³ Battesti, Michelle, *Trafalgar. Les aléas de la stratégie navale de Napoléon*, Ed. Napoléon 1^{er}, Paris, 2004.

ron los más trágicos resultados en la flota combinada en general, y en la Real Armada de Carlos IV en particular.

Si se estudia con detenimiento esta sucesión de decisiones desacertadas, se deduce que a éstas siguieron también otras acciones desacertadas; es decir, el desastre no solo fue producto de una mala planificación, sino que pésimas actuaciones puntuales contribuyeron también, y decisivamente, al mismo; a lo que se sumó el azar, que con sus infortunios acabó por jugar un papel fundamental en este enorme drama que costó miles de vidas y dio un giro importante a la historia de todo el periodo, en cuanto paralizó y desarmó la proyectada invasión de Inglaterra y encerró aún más a los buques sobrevivientes en sus puertos.

Sigamos entonces esta letal combinación de causas y azares²⁴:

Ganteaume no pudo salir de Brest debido al estrecho bloqueo a que estaba siendo sometido ese puerto por el almirante Alan Gardner, comandante del escuadrón del Canal, y aunque Napoleón le incito a ello contestó que no podría salir a mar abierto sin combatir, y eso significaría perder muchos buques, por lo que su fuerza quedaría muy menguada para el resto de la campaña; quedó aguardando contestación y una buena ocasión para salir que no se produjo en meses.

La escuadra de Rochefort no pudo zarpar, también encerrada por varios navíos ingleses que navegaban continuamente sus aguas próximas, y por tanto no pudo recoger a la de Ferrol que quedó a su espera.

En cambio, Villeneuve sí salió de Tolón el 30 de marzo en dirección a Cádiz con 14 navíos y 6 fragatas; Nelson, que navegaba en patrulla aquellas aguas con 11 navíos, supo demasiado tarde de esta salida e inició su persecución; Villeneuve pasó ante Cartagena el 6 de abril a fin de recoger a los buques españoles de José Justo Salcedo, según el plan trazado, pero este le comunicó que no había sabido avisado de su salida por lo que le faltaba cargar la aguada en sus navíos, pidiéndole 36 horas, lo que Villeneuve no le concedió, sabiendo que Nelson le perseguía, y continuó solo con sus buques hacia Cádiz, donde llegó el 10 de abril. La flota combinada acababa de perder 6 buenos navíos porque Salcedo, al conocer que Nelson estaba en sus aguas persiguiendo a Villeneuve, quedó en Cartagena y allí aguardó órdenes que no llegaron en semanas²⁵; sus buques no saldrían finalmente por no tener con quién enlazar y no participaron en la operación.

²⁴ Vamos a utilizar en los siguientes párrafos como guía de las operaciones, para no ahondar más en ellas por ser sumamente conocidas, los trabajos de Manera Regueyra, Enrique, "La Armada en el S. XIX", en *Historia Social de la Fuerzas Armadas españolas*, Vol. 4, Alhambra, Madrid, 1986, págs.26 y ss., Fernández Duro, Cesáreo, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Museo Naval, Madrid, 1972-1973, Vol.VIII, págs.305 y ss., y Monaque, Rémi, "La maniobra estratégica combinada que precede al combate de Trafalgar", en *El combate de Trafalgar*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Cuaderno 48, Madrid, 2005.

²⁵ De los ocho navíos apostados en aquel Arsenal, habían sido asignados a la combinada solo seis, los *Reina María Luisa*, *San Francisco de Paula*, *Asia*, *San Pablo*, *Guerrero* y *San Ramón*. Es decir, un tres puentes, dos 74 cañones, dos de 70 y uno más pequeño de 60; y no se aprestaron por no hallarse en buen estado el *San Carlos*, un tres puentes, y el 70 cañones *San Joaquín*.

En Cádiz, Gravina, que tampoco sabía cuándo llegaría Villeneuve, no estaba preparado cuando éste cruzó el Estrecho, de modo que solo pudo aprestar 4 navíos, juntando lo más nuevo y lo más potente que podía reunir (el 80 cañones *Argonauta*, casi estrenándose) con lo más antiguo y de menor porte (el Santiago la España, de 60 cañones y casi 50 años de servicios) más los también muy veteranos 70 cañones *San Rafael* y *Firme* (también con 30 y casi 50 años de servicios, respectivamente) pero era lo que tenía a mano. A esto parecía reducirse la escuadra de Cádiz que podía echarse al mar, sumando, solo entre tres navíos, más de 120 años de servicios. Con ellos zarpó Gravina hacia el Caribe, junto con los buques franceses.

Todos los almirantes ingleses tenían orden de que, en caso de incertidumbre sobre la posición del enemigo, se reunieran en el Canal, y eso hicieron los seis navíos que estaban sitiando Cádiz al mando de John Orde cuando vieron aproximarse a Villeneuve. Orde intentó armar la línea de combate, pero superado por la fuerza de la escuadra francesa que siguió de largo, se retiró del bloqueo y la dejó pasar sin conocer su rumbo preciso, dirigiéndose al Canal como eran sus órdenes y suponiendo que los franceses irían a Ferrol para, desde allí, con los buques españoles, atacar a los puertos británicos. Pero no, Villeneuve, siguiendo su plan, continuó hacia el oeste rumbo a Martinica, junto con los buques de Gravina. Orde llegó al Canal y no halló a nadie, dirigiéndose a ayudar al bloqueo de Brest²⁶.

Cuando la combinada llegó a Fort-de-France el 14 de mayo, les esperaba una sorpresa: no estaba Missiessy. Éste, que no había recibido las órdenes de esperar a los demás, después de atacar varias posesiones inglesas en el Caribe se volvió a Rochefort. De modo que en las Antillas solo se hallaban ahora los buques de Tolón y los de Cádiz.

Con suerte y alegría de Gravina, allí sí estaban en cambio el *Terrible* y el *América*, de 70 y 60 cañones respectivamente, que habían salido de Cádiz después de ellos pero habían llegado antes, dado el buen andar que tenían estos dos veteranísimos navíos, con más de 50 y 40 años de servicios cada uno. Los Jorge Juan parecían indestructibles: de los seis navíos que tenía Gravina en 1805 en el Caribe, porque eso fue lo que estaba en condiciones de navegar para la campaña más importante de todas, donde se jugaba la guerra, cinco era Jorge Juan (cuatro de los años 50): dos habaneros de Pedro de Acosta, dos gaditanos de Ignacio de Mullan y un cartagenero de Edward Bryan.

Nelson, que perseguía a Villeneuve desde el Mediterráneo, no cumplió las órdenes de irse al Canal y decidió seguir a la flota combinada, dejando atrás San Vicente poniendo

²⁶ Orde fue severamente castigado (no volvió a mandar más una escuadra) y reprendido por Nelson, por no haber controlado a Villeneuve y dejarse burlar tan fácilmente, debiendo haber realizado, aunque en inferioridad de condiciones, amagues de ataque y entreteniendo a los franceses hasta que Nelson llegara en su ayuda. Ver sobre este oficial, Heathcote, T.A., *Nelson's Trafalgar Captains & Their Battles*, Pen and Sword Books Ltd, Barnsley, South Yorks, 2005. Posteriormente, Villeneuve también sería criticado por desaprovechar la ocasión, junto con los buques de Gravina, de haber destruido la escuadra de Orde. Pero no hubo combate, como se ha visto. Algunos de estos buques ingleses volverían a Cádiz y estarían en Trafalgar.

rumbo a las Antillas a todo trapo, “cortando el mar” se lee en la documentación, llegando a Barbados, donde se le unieron dos navíos, y a Trinidad el 7 de junio, el que se suponía sería objetivo de la combinada, pero de esa escuadra nadie allí tenía noticias.

En Martinica Villeneuve y Gravina esperaron 40 días a Ganteaume, sin saber que éste no había salido de Brest por no haber roto el bloqueo; mientras, y casi como entretenimiento, se dedicaron a atacar el islote fortificado inglés de la Roca del Diamante, al sur de la isla, conquistándolo²⁷.

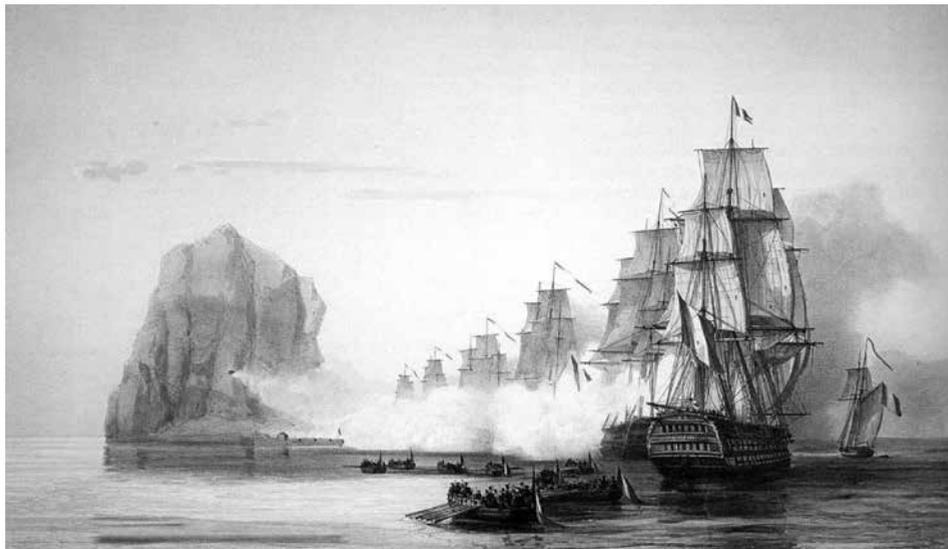


Imagen 1- Auguste Mayer. *Ville de Châteaulin. Capture du Diamond Rock.*

Y aquí comenzaron las improvisaciones. Para avisar a la combinada de que debía continuar el plan se le ordenó al almirante Charles René Magon, uno de los de más

²⁷ Una de las batallas más extrañas de la guerra, tantos fueron los navíos que pelearon contra un islote situado a tres kilómetros al sur de la isla de Martinica, que había fortificado un año antes el almirante Hood, y que, por su particular conformación, una roca emergente de más de cien metros en vertical sobre el mar, rodeado de acantilados por todas partes, el Almirantazgo inglés dio la consideración de navío británico, el *HMS Diamond Rock* o *HMS Fort Diamond*, puesto al mando del capitán James Maurice. En el ataque se distinguió uno de los capitanes de Villeneuve, Julien Marie Cosmao-Kerjulien que mandaba el *Plutón*, y los marinos españoles de Gravina, entre ellos el entonces capitán de fragata Rosendo Porlier, que luego sería jefe de escuadra. La roca era tan escarpada que los cañones para la batería que los ingleses construyeron en su cima hubieron de ser izados mediante tirolesas lanzadas desde los buques que la aprovisionaban temporalmente. El islote acabó rindiéndose a la armada combinada el 2 de junio de 1805. Ver Adkins, Roy y Adkins, Lesley, *The War for All the Ocean...* Cit., págs.129 y ss. Durante la instalación de la guarnición británica, el pintor alemán John Eckstein pasó un mes en la Roca del Diamante acompañando a los ingleses, realizando una docena de ilustraciones más una lámina con los rostros de los marinos y oficiales allí estacionados. Collections of the National Maritime Museum, Greenwich. También el pintor nacido en Brest, Auguste Mayer, pintó un óleo sobre esta batalla tomando las descripciones de los que la vivieron, donde se observan los cañonazos de la roca sobre los navíos. <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=10522945>.

prestigio ante Napoleón, que saliera de Rochefort con dos navíos (*L'Algésiras*, recién terminado el año anterior en Lorient, a su mando, y el *Achille*, también de 74 cañones) y se dirigiera a Martinica con nuevas indicaciones por si Ganteaume no llegaba, como sucedió. Las órdenes eran ahora abandonar las Antillas y dirigirse todos a Ferrol, a unirse a los 8 navíos que allí aguardaban, gobernar hasta Brest, romper el cerco y junto con los buques de Ganteaume atacar a los ingleses en el Canal, avisando a Villeneuve desde París muy pomposamente, que en el cumplimiento de estas instrucciones estaban los destinos del mundo²⁸. Magon llegó a Martinica el 4 de junio, con estas órdenes y la noticia de que Nelson estaba en el Caribe en las aguas de Trinidad con sus 11 navíos, por lo que debían esquivarlo dejándolo fuera del juego. Eso significaba no llevar a cabo el ataque a Trinidad, lo cual indignó a Gravina, ni destruir a Nelson, un cambio en los planes que disgustó a los españoles, que dudaban de la efectividad de la operación del Canal²⁹. El 10 de junio salieron todos los buques de Martinica y el 2 de julio estaban sobre Azores.

Nelson supo entonces que la combinada había atacado Fort Diamond, y creyó que todavía estaban allí por lo que se movió rápidamente hacia el norte y el 12 de junio llegó a la isla de Antigua; entonces comprendió con rabia que los francoespañoles estaban cruzando de nuevo el Atlántico, disponiéndose a surcarlo tras ellos aunque ignoraba con qué destino, decidiendo, en la convicción de que los españoles no aguantarían mucho tiempo sin recalar en sus bases, que se dirigirían a Cádiz, por lo que enrumbó hacia el Estrecho llegando a Gibraltar el 19 de julio. Pero no estaban allí. Ahora sí que había quedado fuera de juego, tras cinco meses de perseguirlos por el Mediterráneo y el Atlántico.

3. Fuego en Finisterre

Mientras, los oficiales de la combinada, siguiendo un plan que ya tenía muchos remiendos, y siguiendo instrucciones cruzadas que les enviaban desde París y Madrid, y desde los arsenales y puertos españoles y franceses, y que llegaban en muchos casos sin conocer los datos reales de posición, estado, circunstancias, imprevistos, condiciones, tanto de sus propios buques como del enemigo... comenzaron a tomar decisiones en contrario de lo razonable, fuera de toda lógica.

²⁸ “Du succès de votre arrivée devant Boulogne, dépendent les destinées du monde. Heureux l’amiral qui aura eu la gloire d’attacher son nom à un événement aussi mémorable”. (“Del éxito de la llegada ante Boulogne [en el Canal de la Mancha] dependen los destinos del mundo. Dichoso el Almirante que asocie su nombre a la gloria de tal acontecimiento”) Citado por Fernández Duro, Cesáreo, *Armada Española...*, Cit., Vol. VIII, pág.279.

²⁹ En las memorias de Godoy, ya referenciadas, se anota cómo Gravina estuvo a punto de dirigirse a atacar a Nelson y a reconquistar Trinidad con sus buques y algunos franceses que se le unirían. Pero pesó más la obediencia a las órdenes recibidas. Godoy opinaba que ahí se jugó el destino de Trafalgar. Godoy y Álvarez de Faria, Manuel, *Cuenta dada de su vida política por Don Manuel Godoy, Príncipe de la Paz*. Imprenta de L. Sancha, Madrid, 1836-1842. Parte II, Cap.XX.

Las escuadras británicas estaban ese mes de julio muy repartidas, continuando su plan de bloquear los puertos e impedir la conjunción de las flotas aliadas: William Cornwallis, uno de los almirantes más veteranos, seguía con sus 20 navíos bloqueando a Ganteaume en Brest, mientras un poco más al sur en la costa francesa, Charles Stirling sitiaba Rochefort con otros 5; Robert Calder, otro veterano, continuaba frente a Ferrol con 10, y Cuthbert Collingwood, que había reemplazado a Orde, con 4 navíos, cercaba Cádiz; Richard Bickerton, se hallaba todavía ante Cartagena con otros 4, y Horacio Nelson tenía 12 en Gibraltar... Es decir, como señala Manera Regueyra³⁰, la combinada podía batir a cualquiera de ellas una por una, pero en cambio siguió las órdenes de ir a Ferrol a acopiar a los navíos que allí había, y no dirigirse a Brest, es decir, no ir al Canal, no pelear con Cornwallis y liberar los 21 navíos de Ganteaume. Otro error a lamentar.

Además, un buque de aviso llegado desde Azores el 9 de julio notificó a Londres que la combinada navegaba despacio con rumbo a Ferrol, no al Mediterráneo, con lo que el Almirantazgo ordenó inmediatamente a Stirling que levantase el bloqueo de Rochefort (el menos peligroso) y se reuniera con Calder, que estaba en la costa gallega, y esperasen a los buques de Villeneuve y Gravina frente a Finisterre para combatirlos e impedirles que se unieran a los de Ferrol, avisando a la vez a Cornwallis que extremara el cerco sobre Brest para que Ganteaume no pudiera salir con el grueso de la flota francesa de 21 navíos y unirse a la combinada³¹.

Calder y Stirling, con 15 navíos, avistaron al oeste de Finisterre a los 20 de Villeneuve que navegaban muy lentamente hacia Ferrol, en mitad de un fuerte chubasco y abundante niebla. Siguiendo las órdenes, acometieron a la escuadra combinada. Aunque Gravina navegaba por delante, Villeneuve, al avistar a los ingleses dio orden de girar por redondo en contramarcha, quedando ahora los seis buques de Gravina en la retaguardia de la escuadra. Sobre sus dos últimos navíos cayó el grueso de la línea británica ya casi anocheciendo: los 70 cañones *Firme* y *San Rafael*³² recibieron mucho fuego de otros ingleses (el *Windsor Castle* y el *Malta*) hasta quedar desarbolados los cuatro, pero al hallarse a barlovento fueron derivando hacia el centro de la línea inglesa. Cuando arriaron su bandera tenían casi cien muertos y más de trescientos heridos³³. Gravina quedó conforme con la defensa que habían realizado, escribiendo en su informe que “ordinariamente estaban en el aire tres y cuatro balas” (aunque para unos navíos de ese porte

³⁰ Manera Regueyra, Enrique, “La Armada en el S. XIX”, Cit., pág.29.

³¹ Príncipe, Miguel Agustín, *Guerra de la Independencia. Narración histórica de los acontecimientos de aquella época...* Tomo I, pág.391.

³² El *San Rafael* fue batido durante varias horas por más de seis buques diferentes, hasta quedar como una boya sin ningún palo y con la artillería inutilizada. Su capitán, Francisco Montes, resultó herido de gravedad. Montes sería en 1810 gobernador de Cartagena de Indias cuando la plaza se declaró independiente, embarcándose para España. Marchena Fernández, Juan, *La Institución militar en Cartagena de Indias en el S. XVIII*, Escuela de estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1980, pág.378.

³³ El *Firme* llegó a Plymouth, pero dado su mal estado tras el combate fue transformado en pontón para prisioneros, siendo vendido en 1814. El *San Rafael*, en peor estado, sirvió del mismo modo y fue baja en 1810. Vid. Tabla General N.2.

ésta era una cadencia de fuego bastante mediocre, lo que da una idea de cuál sería la que normalmente mantenían). Mientras los ingleses aseguraban estas dos capturas, el resto de la combinada perdía el contacto con el enemigo en mitad de la noche³⁴.

Villeneuve no regresó en auxilio de los capturados, ni atacó a los ingleses, ni llamó a la escuadra de Ferrol para que viniera a sumársele, sino que se entretuvo al día siguiente haciendo maniobras de amague de “ataque decisivo” y lamentándose de todo³⁵. Volvió a ordenar virar en redondo y dirigirse a la costa gallega. Ahora los buques españoles pasaron de nuevo a la retaguardia, difiriendo el ataque el almirante francés hasta que se observó cómo los ingleses se alejaron con sus presas hacia Inglaterra. Con gran disgusto de Gravina, la combinada entró en Vigo el 28 de julio. Villeneuve permaneció otros tres días más indeciso sobre qué medida tomar, pero a los buques españoles no se les permitió salir a intentar recobrar a los suyos apresados, que muy lentamente, dados los severos daños que sufrían, se alejaban remolcados hacia el norte. Todavía podían dar un buen golpe de mano a la escuadra de Calder y Stirling, insistían Gravina y algunos oficiales franceses, porque eran más que ellos, pero Villeneuve, al fin, cuando salió de Vigo, lo hizo para entrar en Coruña, y allí se encontró con los buques de Adrien Louis de Gourdon que solo entonces abandonó Ferrol.

Calder y Stirling llegaron al Canal y allí se reunieron con la flota del resguardo de Cornwallis³⁶. Ya estaban a salvo también. Mientras, la escuadra de Allemand que se hallaba en Rochefort, libre del bloqueo de Stirling, salió mar afuera a buscar en las aguas de Azores a la combinada, pero no la encontró (ya estaba en Coruña), de modo que quedó navegando en su procura unas semanas en mitad del Atlántico, porque la fragata que fue enviada para señalarle dónde estaba Villeneuve fue apresada fortuitamente por los ingleses. Causas y azares: esta escuadra quedó sin formar parte del núcleo de combate.

Si la combinada hubiera salido de la Coruña hacia el Canal se habría producido un encuentro prácticamente en igualdad de condiciones, pero habría permitido a Ganteaume salir de Brest con sus 21 navíos y entonces la balanza se hubiera inclinado

³⁴ Además, los otros buques de Gravina habían quedado maltrechos: el *Argonauta* perdió el bauprés y el palo de mesana; el *Terrible* tenía varios balazos a flor de agua y media docena de cañones desmontados con las cureñas hechas astillas; El *América*, los cuatro palos rendidos y 60 balazos en el casco; y el *España* había perdido la mesana y anotaba 30 impactos en el casco. Los dos apresados quedaron completamente desarbolados. La escuadra de Gravina había resultado casi deshecha en el combate, en el que los ingleses habían sufrido muchas menos bajas.

³⁵ Escribió Villeneuve. “Todo en la escuadra es malo: palos, velas, jarcias, oficiales y marineros... Poco ejercitados en combate y en maniobras de escuadra, cada comandante, en medio de la niebla, no ha hecho otra cosa que seguir a su matalote de proa, y henos aquí sirviendo de burla en Europa”. Villeneuve a su ministro Decrés en París, transcrita por Fernández Duro, Cesáreo, *Armada Española...*, Cit., Vol. VIII, pág.302. (Matalote: Buque anterior y posterior al navío en la línea, los cuales se denominan de proa y de popa)

³⁶ Donde Calder recibió una buena reprimenda por no haber seguido el combate contra la combinada aprovechando que iba de retirada hacia Vigo, en vez de regresar con sus presas. Fue sometido a un consejo de guerra pocos meses después, haciéndolo venir desde Cádiz, en el que fue “severely reprimanded”. Ver al respecto, Best, Nicholas, *Trafalgar*, Weidenfeld and Nicholson, Londres, 2005.

definitivamente a favor de los francoespañoles. Pero no fue así. Mientras, Nelson, que había salido de Gibraltar, aun con vientos encontrados que halló en la costa portuguesa, llegó también al Canal el 15 de agosto con sus 11 buques. Sin Ganteaume fuera de Brest, la ventaja estaba ahora del lado británico. La gran ocasión para la combinada había pasado.

4. Rumbo sur, rumbo a Cádiz

Villeneuve recibió nuevas instrucciones en Coruña del mismo Napoleón: unirse inmediatamente con las escuadras de Brest y Roquefort, y junto con las recibidas en Ferrol de Gourdon y Grandallana, dirigir el desembarco en Inglaterra, para el que aguardaban decenas de miles de soldados en el lado francés del Canal. Gravina y los contraalmirantes Magon y Dumanoir quedaron expectantes, mientras Napoleón ya lo creía en Brest siguiendo sus órdenes, adonde le escribió, optimista: “Inglaterra es nuestra. Estamos dispuestos, las tropas embarcadas. Haceos presente veinticuatro horas y asunto concluido”³⁷. El 14 de agosto, aún indeciso, Villeneuve, con 29 navíos, decidió salir de Coruña y dirigirse hacia Brest según lo ordenado, pero a poco de navegar sus vigías le avisaron de que tenía una flota delante: creyó que era la gran escuadra unificada inglesa y mandó girar hacia el sur y seguir ese rumbo. En realidad eran los navíos de Allemand, pero nunca se encontraron, y en cambio ahora Villeneuve tomaba irremediablemente el camino del sur que le conduciría a Trafalgar, producto, como se puede concluir, de toda una serie de decisiones desacertadas.

Mientras, las escuadras inglesas sí consiguieron unificarse, y el 15 de agosto, al día siguiente de que Villeneuve pusiera sorprendentemente rumbo sur, conseguían concentrar en el Canal 40 navíos bajo el mando de Cornwallis; pero, de nuevo tomando decisiones desacertadas, esta vez de la mano del almirante inglés, en vez de perseguir y destruir a Villeneuve manteniendo la concentración, en vista de las extrañas maniobras que estaba realizando la combinada y temiendo un nuevo ardid, Cornwallis dislocó sus fuerzas y dispersó sus navíos: a 4 los envió con Nelson a los puertos del sur de Inglaterra; a Calder, con 10, le ordenó a bloquear Ferrol por si quedaban buques allí o si regresaban; y él quedó con 18 navíos como fuerza principal de observación³⁸. Eran ahora los ingleses los que se alejaban de Trafalgar.

Si Villeneuve no se hubiera precipitado, con solo esperar dos días más antes de poner rumbo sur, con sus 29 navíos podría haber destruido a los 18 de Cornwallis, pero ahora éste, conociendo por una balandra de aviso sobre la costa portuguesa que la combi-

³⁷ “L’Anglaterre est à nous! Nous sommes tout prêts: tout est embarqué. Paraissez vingt-quatre heures, et tout est terminé”. Transcrito por Fernández Duro, Cesáreo, *Armada Española...*, Cit., Vol. VIII, pág.296. Mientras así animaba a su almirante, el emperador escribía a su ministro de marina Decrés, desesperanzado, tachando a Villeneuve de “pobre hombre”, “apoderado por el pavor”, y de persona sin carácter. Ídem, pág. 302.

³⁸ Manera Regueyra, Enrique, “La Armada en el S. XIX”, Cit., pág. 30.

nada ponía rumbo a Cádiz, el día 19 de agosto mandó a Calder y a sus 10 navíos, que ya de nada servían en Ferrol, que se dispusiera perseguirle, con órdenes de no perderla. Le indicó que si el destino de la escuadra francoespañola era Cádiz, debía dejarla entrar en aquel puerto, y él, uniéndose a la escuadra de bloqueo que allí permanecía a las órdenes de Collingwood, contribuiría a mantenerla encerrada hasta recibir nuevas instrucciones; pero que si perdiera a Villeneuve o no hallara a éste en Cádiz, volviera inmediatamente al Canal para evitar una sorpresa.

Pero no; efectivamente, como si estuviera sujeta a los hados del destino, el 20 de agosto la combinada entró en Cádiz. Los buques de Magon intentaron espantar a Collingwood, y este hábilmente se retiró a la rada de Tetuán. Pero en vez de quedarse en las aguas exteriores de Cádiz para evitar un nuevo bloqueo, Magon recibió órdenes de Villeneuve de entrar en la bahía, con lo que Collingwood regresó a su posición y la combinada quedó encerrada; y más férreamente aun cuando Calder llegó a primeros de septiembre desde el Canal con sus 10 navíos. Trafalgar estaba cada vez más cerca.

No obstante este apretado bloqueo, a la combinada se le pudieron sumar otros 6 navíos que los técnicos y trabajadores de la Carraca, sacando de donde no había, habían conseguido aprestar en el Arsenal tras la salida de Gravina hacia el Caribe: Villeneuve tenía ahora 35 navíos, una fuerza considerable.

Podía haber salido mar afuera y derrotar a Collingwood, que tenía solo 26, y eso sumando los suyos y los de Calder. Con el buen viento de levante que hubo esos días, el mejor para salir de la bahía de Cádiz como señalaron muchos contemporáneos a los hechos, la combinada debió haber zarpado, peleado con los ingleses, y haber ido haciendo regresar a la bahía a los buques que resultaran dañados y a las presas que lograran, poniéndolas todas a buen resguardo, con lo que las pérdidas hubieran sido menores y el enemigo habría sido destruido si además se le cortaba la retirada hacia Gibraltar, sumándose que ahora que no contaba tan abiertamente como antes con la base lisboeta. Así, la operación planificada por Napoleón en febrero para la invasión de Inglaterra hubiera podido ponerse de nuevo en marcha. Pero no, Villeneuve no salió, y desde París pusieron el grito en el cielo napoleónico cuando supieron el destino gaditano de la combinada, que nunca aparecería por el Canal ante las tropas que la esperaban. El trágico destino de Trafalgar se acercó cada vez más a aquellos navíos y aquellas tripulaciones, inglesas, francesas y españolas, que aguardaban fuera y dentro de la bahía de Cádiz. Un destino que se cernió aún más sobre ellos cuando, como un agüero, Nelson llegó desde Inglaterra el 28 de septiembre con tres navíos, entre ellos el *Victory*, sumándose al bloqueo, mientras esperaba otros tres que venían en camino, tomando el mando de la escuadra.

La conmoción por lo que estaba sucediendo con la combinada era tan fuerte en Cádiz que Gravina se dirigió a Madrid a la mayor velocidad que los medios de la época le permitieron, a describir a Godoy, con quien mantenía una profunda relación de amistad,

y al Consejo del Almirantazgo, lo que estaba sucediendo³⁹; y porque, además, Villeneuve no hacía sino pedir más y más aprestos para una flota tan enorme, arrasando con lo que quedaba en Cádiz y la Carraca puesto que ningún asentista fiaba ya ni las promesas. Aseguró a Godoy que el almirante francés se hallaba dominado “por un terror cerval” a disgustar al emperador por si perdía su escuadra y daba así una victoria a los ingleses. Gravina solicitaba instrucciones al respecto, pero solo recibió de Godoy la consigna de que por nada del mundo podía desairarse a Napoleón, y especialmente debía evitar que por cualquier inconveniente que surgiera en el cumplimiento de las órdenes recibidas desde París, ningún error pudiera ser achacado a los españoles. Debía obedecer a Villeneuve, a la vez que le pedía paciencia con él, encareciéndole que aguantase en Cádiz un poco más dado que un ofuscado Napoleón había decidido relevarlo, harto al parecer de sus indecisiones, y enviaba para sustituirlo al almirante François Étienne de Rosily⁴⁰ que venía cruzando España lo más rápido posible, hacia Cádiz, para cambiar aquel estado de cosas⁴¹. Gravina solicitó que, al menos, se librasen las cantidades que la marinería dejaba a sus mujeres mientras estaban embarcados, pero ni aún eso pudo asegurarse.

Mientras, Nelson, aprovechando estas vacilaciones de la combinada, había reorganizado la flota que se desplegaba en torno a Cádiz, mandándola a Gibraltar a reavituallarse en tandas de cinco o seis navíos cada vez, con el fin de estar siempre preparado. Para asegurar el bloqueo usaba fragatas, muy rápidas, que difícilmente podrían ser apresadas, a las que situaba cerca de la bahía para que permanentemente le dieran avisos de lo que sucedía en el puerto, mientras la fuerza principal permanecía fuera de la vista de la plaza, a unos 80 kilómetros al Oeste, entre las costas de Huelva y del Algarve, desde donde podía caer sobre Cádiz con rapidez⁴². Nelson esperaba poder atraer a la escuadra

³⁹ Guimerá, Agustín: “Gravina y el liderazgo naval de su tiempo”, en Guimerá, Agustín; Ramos, Alberto; y Butrón, Gonzalo (coords.), *Trafalgar y el mundo atlántico*, Marcial Pons Historia, Madrid, 2004.

⁴⁰ Había nacido en Brest en una familia perteneciente a la vieja nobleza bretona y su padre era jefe de escuadra. Con mucha experiencia de navegación, participó en la primera vuelta al mundo de la Armada Real francesa y en diversas acciones durante la Guerra de Independencia de los Estados Unidos. Con una excelente formación científica, fue purgado en los 90 y luego readmitido. Formó parte de diversas comisiones académicas y diplomáticas, y no se contaba entre los favoritos de Napoleón, debido a que el Primer Cónsul pensaba de él que era excesivamente hombre de papeles y despachos, ya que llegó (al parecer) a rechazar el mando de la escuadra del Nilo por no separarse mucho tiempo de su familia. No volvieron a contar con él hasta que Napoleón lo mandó de urgencia a reemplazar a Villeneuve en Cádiz e intentar salvar su escuadra. Lévêque, Pierre, “Les officiers de Marine”, en *Napoleón et la mer. Un rêve d'empire*, Musée Nationale de la Marine, París, 2004. Como sabemos, llegó tarde. Pudo reorganizar los restos de la flota pero hubo de rendirlos en 1808 ante el alzamiento popular y militar en Cádiz que tomó presos buques y tripulaciones. Restituido a Francia con su estado mayor, se adhirió a la restauración por lo que Luis XVIII le concedió la Legión de Honor y diversos cargos en la Armada relacionados con la hidrografía y en el Depósito de Marina. Six, Georges, *Dictionnaire biographique des Généraux et Amiraux de la Révolution et de l'Empire...* Cit.

⁴¹ Castro, Adolfo de, *Historia de Cádiz y de su provincia desde los remotos tiempos hasta 1814*, Imprenta de la Revista Médica, Cádiz, 1858, pág.342.

⁴² Best, Nicholas, *Trafalgar...* Cit., y Lee, Christopher, *Nelson and Napoleon*, Headline Book Publishing, Londres, 2005, pág.288. La costa del Algarve se había convertido en la última década del

combinada y comprometerla en una batalla decisiva, asegurándose la superioridad del número y de la posición, y destruirla. Era su táctica, la de disponerse en permanente caza al enemigo para acabar con las dos escuadras, la española y la francesa; un juego en el que Gravina no quería entrar, consciente él y toda la generación de oficiales a los que hemos visto formarse en las últimas décadas del S. XVIII, de que en una única batalla se jugarían su destino, y con él el de toda la Armada.

Nelson esperaba luchar contra al menos 50 navíos, pues suponía que a la combinada se le unirían la escuadra de José Justo Salcedo desde Cartagena, y la de Allemand o Missiessy desde Rochefort. No entendía cómo no era así, por qué estos buques no aparecían por Cádiz. En realidad, no se trataba de estrategia alguna sino simplemente de falta de ésta.

5. Navíos en espera

En realidad, la escuadra combinada estaba formada por 33 navíos, 18 franceses y 15 españoles.

Navíos de la Escuadra Española que combatió en Trafalgar⁴³

NOMBRE DEL NAVÍO	PORTE ARTILLERÍA	AÑO BOTAD.	ASTILLERO	SISTEMA CONSTRUCT.	CONSTRUCTOR	AÑOS EN 1805
<i>SANTÍSIMA TRINIDAD</i>	114	1769	LA HABANA	JORG.JUAN	IGNACIO MULLAN	36
<i>SANTA ANA</i>	112	1784	FERROL	M.PUENTE	TOMAS BRYAN	21
<i>PRÍNCIPE DE ASTURIAS</i> (<i>Sros.Reyes</i>)	112	1794	LA HABANA	M.PUENTE	HONORA. BOUYON	11
<i>RAYO</i> (<i>S. Pedro Apóstol</i>)	100	1749	LA HABANA	C.AUTRAN	PEDRO DE TORRES	56
<i>NEPTUNO</i> (<i>S. Fco. Javier</i>)	80	1795	FERROL	J.RETAMOSA	VICENTE PLO	10
<i>ARGONAUTA</i> (<i>San Sebas</i>)	80	1798	FERROL	J.RETAMOSA	VICENTE PLO	7
<i>SAN ILDEFONSO</i>	74	1785	CARTAGENA	ROMERO L.	ROMERO LANDA.	20

XVIII, con Jarvis y durante los primeros años del siglo XIX, y ahora con Nelson y Collingwood, en un lugar de aprovisionamiento de todo tipo de víveres y aguada por parte de particulares para los buques británicos que cercaban Cádiz y navegaban las aguas de San Vicente, provocando las quejas continuas del embajador de Carlos IV en Lisboa. El Cónsul de España en Lagos comunicaba el 12 de septiembre de 1805, cuando la escuadra combinada se hallaba bloqueada en Cádiz y antes de Trafalgar, “lo que ya tengo representado en anteriores mías, y es que el bloqueo de Cádiz nos lo hace esta provincia (Algarve)”. Existía inclusive una flotilla en Vila Nova de Portimão que recibía el nombre de “los aguadores”, dedicada a ese negocio. Ver Lon Romeo, Eduardo, *Trafalgar, Papeles de la campaña de 1805*, Institución Fernando el Católico, Zaragoza, 1950, págs.68 y ss.

⁴³ Todos los datos sobre estos navíos en Marchena Fernández, Juan “Los buques de la Real Armada. 1700-1825”. Cit. Tabla General N 2, así como la información sobre sus sistemas constructivos y sus constructores.

MONTAÑÉS (<i>Sto. Tor. Mogr</i>)	74	1794	FERROL	J.RETAMOSA	VICENTE PLO	11
MONARCA (<i>S. Cayetano</i>)	74	1794	FERROL	ROMERO L.	VICENTE PLO	11
SAN JUAN NEPOMUCENO	70	1766	GUARNIZO	E.GAUTIER	FRANÇ. GAUTIER	39
SAN FRANCISCO DE ASÍS	70	1767	GUARNIZO	E.GAUTIER	FRANÇ. GAUTIER	38
SAN AGUSTÍN	70	1768	GUARNIZO	E.GAUTIER	FRANÇ. GAUTIER	37
SAN JUSTO (<i>S. Luis Obispo</i>)	70	1779	CARTAGENA.	E.GAUTIER	FRANÇ. GAUTIER	26
BAHAMA (<i>San Cristóbal</i>)	70	1784	LA HABANA	E.GAUTIER	IGNACIO MULLAN	21
SAN LEANDRO	64	1787	FERROL	ROMERO L.	VICENTE PLO	18

Estos 15 navíos españoles, es decir, 4 tres puentes, 2 ochenta cañones, 3 de setenta y cuatro, 5 de setenta y 1 de 64 (ninguna fragata, lo que es bien significativo) incluían solo una parte de la capacidad teórica operativa de la Real Armada en ese momento, y no puede decirse que fuese una fuerza especialmente respetable. Cualquiera de las escuadras organizadas anteriormente (la de San Vicente, la de Cádiz, la de Ferrol, la de Brest, etc.) fue más potente que ésta, compuesta precipitadamente en el arsenal gaditano en 1805 a partir de los buques que vinieron con Gravina y Villeneuve, sin acudir a otros refuerzos que pudieron haber llegado desde Ferrol o desde Cartagena de las escuadras allí fondeadas, para enfrentarse con mayores posibilidades de éxito a los buques británicos que con el mayor cuidado habían ido acopiando Nelson y Collingwood en el golfo de Cádiz. De nuevo la precipitación, el continuar acumulando decisiones desacertadas, situaron a la escuadra de Gravina y con ella a la Real Armada en una dramática situación.

Los cuatro tres puentes españoles no se hallaban precisamente en su mejor momento ni revistaban en buen estado: El *Santísima Trinidad*, con sus 36 años de servicios, apenas si se había movido desde la anterior batalla de San Vicente en 1797, donde había quedado bastante maltratado, y aunque se le habían hecho reparos seguía siendo un armatoste pesado de manejar si no se le dotaba de una tripulación muy experimentada, lo que no era el caso, de modo que ninguno de los principales jefes de la escuadra quiso mandarlo, y así se le colocó en el cuerpo central de la combinada, el que se suponía que realizaría menos maniobras, constituyendo una especie de gran batería flotante y confiando en la enorme capacidad de fuego de sus baterías de 36 libras; El *Rayo*, era un 80 cañones sobre-elevado a 100, veteranísimo (56 años de servicios) y, aunque muy marinero, sus maderas habaneras se encontraban ya en el límite de su firmeza y ensambladura, por haber estado varios años arrumbado en un caño de La Carraca y por el peso de sus cubiertas y de la artillería que embarcaba tras ser remodelado, según se comprobó en el último examen que le realizaron en la Carraca en 1805 justo antes de salir, y que Villeneuve reflejó en su informe ya citado, sobre todo si se le destinaba para un combate recio como el que se esperaba; pero se volvía a confiar en la buena suerte que siempre

le acompañó, aunque tampoco ninguno de los principales oficiales quiso mandarlo; el *Santa Ana* contaba ya con 21 años de servicios, e igual que el *Rayo* acababa de pasar una severa recompostura en la Carraca (con los materiales que se pudieron aprovechar de otros buques, incluso una quilla nueva) estando muy maltrecho como resultado de un temporal que mucho lo castigó en la costa de Almería unos años antes, y de un embarcamiento que sufrió sobre Rota cuando salía con la escuadra hacia Brest que le obligó a quedarse en la Carraca; y el más moderno de los tres puentes, el habanero *Príncipe de Asturias*, de 11 años de antigüedad, mandado por Antonio Escaño⁴⁴ en la batalla San Vicente donde tuvo una regular actuación, fue reparado como consecuencia de los daños recibidos por lo que en 1805 era el más preparado y mejor dispuesto de estos grandes buques y, como se ha explicado, el elegido por Gravina para levantar su insignia.

Los dos ochenta cañones, el *Neptuno* y el *Argonauta*, eran probablemente los mejores navíos de la escuadra, de 10 y 7 años de antigüedad, los dos ferrolanos construidos con los planos de Julián Martín de Retamosa, muy marineros. Habían realizado varios viajes a América, especialmente con Gravina, tanto en 1803 como en 1805. El *Argonauta* se halló en el combate de Finisterre donde resultó bastante dañado, aunque solo pudo ser superficialmente reparado en Coruña y Cádiz. El *Neptuno*, en cambio, estaba en mucho mejor estado, con su hermoso mascarón de proa, y quiso ser mandado por Cayetano Valdés porque lo conocía muy bien al haber estado bajo su mando en varias ocasiones.

Los tres 74 cañones, el *San Ildefonso* (de 20 años) y el *Monarca* y el *Montañés* (de 11) se habían construido siguiendo modelos muy desarrollados por los ingenieros José Romero Fernández de Landa y Martín de Retamosa, dos en Ferrol y uno en Cartagena. El primero había realizado comisiones y viajes sin entrar en combate, teniendo que ser varias veces retocado, rearmado, repasado de casco; el *Monarca* había estado con Solano en Norteamérica cuando la campaña de Luisiana y las Floridas, y luego encerrado en Rochefort con Francisco Melgarejo, y no tenía mayor deterioro; pero el *Montañés* acababa de regresar de un largo viaje de más de siete años alrededor del mundo con Ignacio María de Álava⁴⁵, de modo que se hallaba sumamente desgastado, sin apenas haber podido ser reparado a fondo antes de ser lanzado a la batalla en 1805.

⁴⁴ Antonio de Escaño nació en Cartagena en 1750. Ingresó como guardiamarina en Cádiz, participó de las acciones de Argel en 1775 y Gibraltar y Espartel en 1782. Participó en la redacción de las Ordenanzas de 1793. Estuvo en San Vicente, donde salvó al *Trinidad* de ser apresado, y en el ataque británico a Cádiz en 1797, como segundo de Federico Gravina. En Trafalgar también estuvo con Gravina, resultando herido. En 1810 fue elegido miembro del Consejo de Regencia. Tras la disolución de las Cortes, se le permitió residir en Cádiz, donde murió en 1814. Quadrado y De-Roó, Francisco de Paula, *Elogio histórico del Excmo. Señor don Antonio de Escaño, Teniente General de la Marina, Regente de España e Indias en 1810*, Real Academia de la Historia, Madrid, 1852; Castillo y Castro, Manuel del, *Ideas del Excmo. Sr. D. Antonio de Escaño sobre un plan de reforma para la Marina Militar de España*, Imprenta de D. Esteban Picardo, Cádiz, 1820; y Gómez Vizcaíno, Juan Antonio, *Antonio de Escaño y García de Cáceres (1752-1814): teniente general de la Real Armada y regente de España*, Cartagena, Fundación Emma Egea, 2000.

⁴⁵ Ignacio María de Álava y Sáenz de Navarrete, nació en Vitoria en 1750 ingresando en la Academia de Guardiamarinas de Cádiz en 1766, realizando varios viajes a Filipinas. Durante muchos años estuvo

Por contraste, la característica de los cinco 70 cañones, todos construidos en la época de François Gautier, era su veteranía: los *San Juan Nepomuceno*, *San Francisco de Asís* y *San Agustín*, tenían 39, 38 y 37 años de servicios respectivamente, y el *San Justo* y el *Bahama* más de veinte. El *San Juan* había sido rectificado varias veces, y tras salir del encierro en Brest fue muy trabajado por Cosme Damián Churruca⁴⁶, que ahora lo mandaba, siendo un buque robusto y bien ordenado en sus fuegos; el *San Francisco de Asís* había navegado menos, y el *San Agustín*, de largos periplos atlánticos, era el único navío de línea español capturado por la Armada portuguesa, en 1776, estando unos meses al servicio del rey de Portugal como *Santo Agostinho*⁴⁷.

El *San Leandro*, por último, era un navío de menos bordo y porte, de 64 cañones, ferrolano, de Romero Fernández de Landa, con 18 años de antigüedad, y de menos capacidad que los otros para enfrentarse a un enemigo poderoso⁴⁸.

mandando fragatas, la *Gertrudis*, la *Santa Bárbara*, la *Sabina*, de las que llegó a ser el mejor experto de la Armada. Estuvo en la campaña del Canal de la Mancha, y en 1780, de nuevo desde su fragata, participó en el apresamiento del convoy inglés en San Vicente. Se halló presente en los sitios de Gibraltar y en la batalla de cabo Espartel en 1782. Ascendió a capitán de navío y estuvo en la retirada de Oran de 1791 al mando del *San Francisco de Paula*. Participó también en la guerra de la Convención en Tolón y en varias acciones en el Mediterráneo. En 1794 fue ascendido a jefe de escuadra, dirigiendo la expedición que dio la vuelta al mundo en los navíos *Europa* y *Montañés*. En Trafalgar mandaba el *Santa Ana*, donde resultó gravemente herido. Obtuvo el mando de la escuadra española en Cádiz, sustituyendo a Gravina, siendo nombrado comandante de los departamentos de La Habana y Cádiz en 1810 y 1814. Murió en Chiclana (Cádiz) en 1817. Pavía y Pavía, Francisco de Paula, *Galería biográfica de los generales de Marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 á 1868...* Cit.

⁴⁶ Cosme Damián Churruca y Elorza había nacido en Motrico (Guipúzcoa) en 1761. En 1776 ingresó en la escuela de guardiamarinas de Cádiz, donde estudió astronomía, física y matemáticas, disciplinas en las que siempre descolló. En 1779 estuvo en la escuadra del asedio a Inglaterra, luego en el sitio de Gibraltar y en el Río de la Plata. Al regreso continuó estudios de matemáticas en la academia de Ferrol. Volvió al Atlántico sur en 1788, esta vez al estrecho de Magallanes con Antonio de Córdoba en la *Santa Casilda*. En 1792 partió en otra expedición con los bergantines *Descubridor* y *Vigilante* al Caribe realizando cartas náuticas y trazado derroteros (González-Ripoll Navarro, María Dolores, «La expedición del Atlas de la América Septentrional, 1792– 1810. Orígenes y recursos», en *Revista de Indias*, N.50, 1990) En Cádiz fue ascendido a capitán de navío, y se halló en la escuadra de Brest, desde donde realizó varios viajes de estudio a París. Se publicaron las cartas náuticas que había realizado sobre las Antillas y editó un nuevo tratado sobre artillería: Churruca, Cosme Damián, *Instrucción sobre punterías para el uso de los bajeles del Rey*, Imprenta Real, Madrid, 1805. En el *San Juan Nepomuceno*, que mandaba, estuvo en la escuadra del Caribe, en Finisterre y finalmente en Cádiz, de donde salió con la flota combinada de Villeneuve, muriendo en el puente de su navío cerca de Trafalgar, siendo el buque conducido a Gibraltar. González Ripoll, María Dolores, *A las órdenes de las estrellas. La vida del marino Cosme de Churruca y sus expediciones a América*, CSIC, Madrid, 1995; Pavía y Pavía, Francisco de Paula, *Galería biográfica de los generales de Marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 á 1868...* Cit.

⁴⁷ Marchena Fernández, Juan, “Del Tajo al Amazonas y al Plata: Las repercusiones atlánticas de las guerras entre las coronas española y portuguesa en la Edad Moderna. 1640-1777”, en Reitano, Emir y Possamai, Paulo (eds.) *Hombres, poder y conflicto. Estudios sobre la frontera colonial sudamericana y su crisis*, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de La Plata, La Plata, 2015.

⁴⁸ Sobre el estado de los buques antes de Trafalgar, ver Sánchez Carrión, José María, *Los ingenieros de marina, motores de la renovación y tecnificación. 1770-182. Su organización, academia y realizacio-*

Los navíos españoles debían zarpar mal y escasamente tripulados porque no había de donde sacar más dotaciones, sintiéndose los terribles efectos de la epidemia de fiebre amarilla que aún coleaba en la región, llevando muy poca marinería de lo alto (ni siquiera pudieron echar mano de las tripulaciones mercantes, dado que apenas habían barcos en el puerto debido al bloqueo) y también pocos artilleros con experiencia⁴⁹, siendo la mayor parte gentes sacadas de no muy buen grado de los barrios de Cádiz y de los Puertos, a sabiendas de lo que les esperaba, de la infantería de las milicias de la bahía e incluso de los penales.

Una de las graves falencias de la Real Armada en Trafalgar (y a lo largo de casi toda la segunda mitad del S. XVIII) fue la inexistencia en los navíos de tripulantes que supieran trabajar y tuvieran experiencia en el manejo del velamen, sus aparejos y la arboladura, la conocida como marinería de lo alto. Eran una parte relativamente pequeña del total de la tripulación, pero sin ella el buque no podía navegar, y si ésta era inexperta lo haría mal, corriendo graves riesgos estas personas de caerse, con mala mar o durante el combate. Para tener la experiencia necesaria en este tipo de faenas realizadas a muchos metros de altura, se necesitaba permanecer largo tiempo trabajando en embarcaciones de este porte (naves de cruz, les decían) lo cual no se lograba por las continuas desmovilizaciones de la marinería al no haber con qué pagarla, o por su abandono del servicio, dadas las malas condiciones laborales y la falta de incentivos económicos; y debido también a que los buques estaban demasiado tiempo en puerto y sin navegar, lo que hacía imposible realizar ejercicios y adquirir estas destrezas. Faltando estos marineros faltaban también expertos contraмаestres que supieran dirigirlos, a ellos y a la maniobra, atentos a las órdenes que se les daban desde el puente (lo que en la marina británica, por ejemplo, sucedía exactamente al revés: contaban con tripulaciones sumamente expertas que realizaban muy bien la maniobra, porque pasaban la vida navegando) Una experiencia que también podía alcanzarse en los buques mercantes, pero sabido es que la marina comercial española era reducida, y no debía sumar 6.000 hombres en total. Eso se alejaba mucho de la cifra que se necesitaban para la Armada, y además, si se echaba mano de ellos, la flota mercante quedaba paralizada.

Por otra parte, el real servicio en la Armada borbónica era muy poco atractivo (cuando no generaba temor y repulsión) para buena parte de la población española, no

nes, Tesis Doctoral, Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales y Oceánicos, U. Politécnica de Madrid, 2009, Anexo III, pág.320. Y también la Parte IV, "Historial de los navíos españoles que participaron en el combate", del imprescindible trabajo de recopilación documental de González-Aller Hierro, José Ignacio, *La campaña de Trafalgar, 1804-1805*. Corpus documental conservado en los archivos españoles, Ministerio de Defensa, Madrid, 2004.

⁴⁹ Por contraste, y según Fernández Duro, C., (*Armada española...* Vol. VIII, Cit., pág.311) Collingwood había arengado a sus artilleros esos mismos días, aguas afuera de la bahía de Cádiz, insistiéndoles en que el día que fueran capaces de lanzar tres andanadas en menos de cinco minutos, no habría navío que se les resistiese. A punta de ejercicios lograron disparar las tres andanas en tres minutos y medio.

solo por las enfermedades que se sabían eran crónicas en estos buques, o por el miedo a ahogarse o a caerse de los mástiles, gavias o vergas, a lo que se unían los riesgos de las batallas y lo terrible de las condiciones en que se desarrollaba un combate naval, un mundo de fuego, humo y astillas... sino sobre todo porque se pagaba muy tardíamente y mal, conviviendo la marinería ordinaria con gentes procedentes de las cárceles y penitenciarias, con lo cual la opinión general a bordo era que servir en estos buques era un castigo más que un oficio, y mucho menos un empleo de honor y dignidad. Antonio de Escaño escribía a Madrid después de Trafalgar: “La mayor parte de la gente de leva es perjudicial a bordo, y por falta de sargentos y cabos es difícil que se pueda disciplinar... Se exime cuanto puede de todo trabajo, y particularmente el de por alto, que no puede hacerse sin riesgo de caerse, y hace confundir con ella a los matriculados y buenos marinos, de modo que no se puede decir que han cumplido bien, pues cuando menos se puede asegurar que han maniobrado con mucho retardo...”⁵⁰.

La situación se había agravado desde fines del siglo y comienzos del XIX, cuando los retrasos en los pagos se hicieron crónicos (a veces un año entero y más) y la desertión se incrementó extraordinariamente⁵¹.

En los 15 buques que combatieron en Trafalgar embarcaron unos 12.000 hombres en total, divididos entre los buques más grandes (1.000—1.100 del *Santa Ana*, *Trinidad* o *Príncipe de Asturias*, o los 800-900 del *Rayo*, *Neptuno* o *Argonauta*) y los 74 y 70 cañones (650-700 hombres de dotación en los *San Ildefonso*, *Montañés*, *San Agustín*, *Bahama*, *San Juan*...).

Y del mismo modo la oficialidad: en estos buques se hicieron a la mar de Cádiz la mayor parte de los oficiales que conformaron la *crème* de la Armada borbónica. Así, como se indicó, Federico Gravina, Antonio Escaño y Rafael Hore mandaban el *Príncipe de Asturias*⁵², Ignacio María de Álava y José Gardoqui el *Santa Ana*, Miguel Gastón el *San Justo*, Enrique MacDonnell⁵³ el *Rayo*, Cayetano Valdés el *Neptuno*, Dionisio Alcalá

⁵⁰ Citado por Fernández Duro, Cesáreo, *Armada Española...* Vol. VIII, pág.354.

⁵¹ Para estos temas de tripulaciones en el periodo, ver Guimerá Ravina, Agustín, “Trafalgar and Spanish Seamanship”, *The Trafalgar Chronicle. The Journal of The 1805 Club*, N.25, 2015; González-Aller Hierro, José Ignacio, “La vida a bordo en la época de Trafalgar”, *Revista General de Marina*, N.249, 2005, con otra versión en González-Aller Hierro, José Ignacio, “La vida a bordo en la época de Trafalgar”, en *Boletín Informativo para Personal*, Cuartel General de la Armada Defensa, Madrid, 2005.

⁵² Estos tres oficiales mandaban juntos en la cubierta del mismo navío desde la expedición al Caribe de mayo de ese año de 1805, primero en el *Argonauta*, ahora en el *Príncipe de Asturias*. Hore como capitán, Gravina como comandante de la escuadra y Escaño como jefe del estado mayor.

⁵³ De origen Irlandés y familia afincada en España, ingresó primero en el Ejército, en el regimiento irlandés de Ultonia, donde había varios oficiales de su familia, y luego pasó a la Armada como teniente de fragata, destinado a *La Magdalena*, que operó con Antonio de Ulloa en las Azores, como se comentó; también se halló en la acción de Roatán, igualmente comentada, y en otras en el Mediterráneo y el Caribe. Solicitó la baja en 1802 pero luego, tras el ataque a la *Mercedes* de 1804, pidió el reingreso en la Armada. En Trafalgar mandó el *Rayo*, siendo ascendido en 1806 a jefe de escuadra. Tuvo diversos cargos en la Secretaría de Marina durante la guerra contra Napoleón y murió extraor-

Galiano⁵⁴ el *Bahama*, Cosme Damián Churruca el *San Juan Nepomuceno*, Francisco de Alcedo y Bustamante el *Montañés*, Baltasar Hidalgo de Cisneros⁵⁵ el *Trinidad*...

Por su parte, los 18 navíos franceses al mando de Villeneuve eran de mayor homogeneidad en sus portes de artillería (4 ochenta cañones y 14 de setenta y cuatro del modelo francés más moderno) bastante nuevos (algunos apenas con un año desde su construcción) con tripulaciones más entrenadas que las españolas (llevaban muchos meses embarcados) y oficiales bastante experimentados, como hemos ido analizando.

dinariamente pobre en el hospital de marina de Cádiz en 1823. Pavía y Pavía, Francisco de Paula, *Galería biográfica de los generales de Marina*... Cit.

⁵⁴ Dionisio Alcalá-Galiano y Pinedo nació en Cabra, Córdoba, en 1760. Ingresó en la escuela de guardiamarinas de Cádiz en 1771. Estuvo en la campaña contra el Brasil en 1776 y en la toma de Colonia del Sacramento, y luego destacado en las Malvinas. Trabajó con Tofiño en el trazado de las cartas costeras en España y participó en la expedición de Antonio de Córdoba al estrecho de Magallanes de 1785 y posteriormente en la de Malaspina y Paso del Noroeste (Alcalá-Galiano, Dionisio, *Relación del viaje hecho por las goletas Sutil y Mexicana en el año de 1792 para reconocer el estrecho de Fuca. Con una introducción en que se dan noticias de las expediciones ejecutadas anteriormente por los españoles en busca del paso del noroeste de la América*, Imprenta Real Madrid, 1802) Estuvo en el sitio de Cádiz de 1797 y en 1798 realizó varios viajes al Caribe transportando remesas del tesoro real. Realizó las cartas del Mediterráneo Oriental, navegando incluso al Mar Negro en la fragata *Soledad*. (Alcalá-Galiano, Dionisio, *Carta esférica del paso de los Dardanelos del mar de Mármara y del canal que conduce al mar Negro*, Dirección hidrográfica, Madrid, 1806) Se halló en la expedición de la escuadra combinada a las Antillas, en el *Bahama*, y posteriormente en Trafalgar donde murió. Ver sus memorias, Alcalá Galiano, Antonio, *Memorias de D. Dionisio Alcalá-Galiano... Publicadas por su hijo...* en *Obras escogidas. Recuerdos y Memorias*, Biblioteca de Autores Españoles, N. 84, Ediciones Atlas, Madrid, 1955; y Sanpedro Sánchez, César, *La marina española en las expediciones científicas y militares del S. XVIII. Una visión a través de la carrera del brigadier Dionisio Alcalá-Galiano y Pinedo (1760-1805)*, Tesis Doctoral, Universidad de Alicante, 2013.

⁵⁵ Baltasar Hidalgo de Cisneros y de la Torre nació en Cartagena en 1756 en una familia de marinos. Ingresó en la escuela de guardiamarinas de Cádiz en 1770. Participó en acciones de corso en el Mediterráneo, en la expedición de Argel, campaña del canal de la Mancha y del Rosellón, batalla de San Vicente y sitio de Cádiz de 1797, siendo ascendido a brigadier al mando de una flotilla de fragatas. En Trafalgar fue jefe de escuadra comandando el *Santísima Trinidad*, acabando prisionero en Gibraltar. En 1808 fue nombrado capitán general interino, tras el asesinato del titular, Borja y Poyo, del Departamento de Cartagena y al año siguiente virrey del Río de la Plata, renunciando forzosamente al cargo en 1810 tras la revolución de mayo. Fue expulsado a España. En 1813 fue nombrado capitán general de Departamento de Cádiz y en 1818 Secretario de Marina. En el alzamiento de 1820 fue detenido por no plegarse a los sublevados. Al fin del Trienio Liberal fue nombrado capitán general de Cartagena por Fernando VII en 1823, y allí murió en 1829. Pavía y Pavía, Francisco de Paula, *Galería biográfica de los generales de Marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 á 1868*... Cit.

Navios Franceses en Trafalgar⁵⁶

NOMBRE DEL NAVIO	PORTE DE ARTILL.	AÑO CONST.	ASTILLERO	CAPITAN	AÑOS 1805
<i>FOUGUEUX</i>	74	1785	LORIENT	Baudoin	20
<i>INDOMPTABLE</i>	80	1790	BREST	Hubert	15
<i>INTREPIDE</i>	74	1790	CEDIDO POR ESPAÑA ⁵⁷	Infernet	15
<i>MONT BLANC</i>	74	1791	ROCHEFORT	Lavillegris	14
<i>REDOUTABLE</i>	74	1791	BREST	Lucas	14
<i>BERWICK</i>	74	1795 ⁵⁸	CAPTURADO A INGLAT.	De Camas	30
<i>FORMIDABLE</i>	80	1795	TOLON	Dumanoir	10
<i>ARGONAUTE</i>	74	1798	LORIENT	Epron-Desjardi.	7
<i>AIGLE</i>	74	1800	ROCHEFORT	Gourrège	5
<i>DUGAY TROUIN</i>	74	1800	ROCHEFORT	Touffet	5
<i>SWIFTSURE</i>	74	1801 ⁵⁹	CAPTURADO A INGLAT.	Villemadrin	18
<i>HEROS</i>	74	1801	ROCHEFORT	Poulain	4
<i>SCIPION</i>	74	1801	LORIENT	Berrenger	4
<i>ACHILLE</i>	74	1803	ROCHEFORT	Denieport	2
<i>BUCENTAURE</i>	80	1803	TOLON	Villeneuve	2
<i>NEPTUNE</i>	80	1803	TOLON	Mastral	2
<i>ALGESIRAS</i>	74	1804	LORIENT	Magón	1
<i>PLUTON</i>	74	1804	TOLON	Cosmao-Kerj.	1

6. El discutido plan de operaciones

Gravina regresó a Cádiz desde Madrid a primeros de octubre y allí encontró a un Villeneuve decidido a salir, cumpliendo las órdenes recibidas desde París de zarpar con la combinada, dirigirse al Mediterráneo, pasar por Cartagena, recoger los navíos de Salcedo que allí aguardaban y navegar hacia Nápoles y Tolón, si era necesario enfrentándose a los ingleses que le esperaban a la salida de Cádiz⁶⁰. Villeneuve pensaba que con esa salida podría “reparar su crédito”, cuando en realidad sabía que era su única opción puesto

⁵⁶ Todos los datos sobre estos navíos en Marchena Fernández, Juan “Los buques de la Real Armada. 1700-1825”. Cit. Tabla General N.2, así como en Winfield, Rif, *British Warships in the Age of Sail 1793–1817: Design, Construction, Careers and Fates*, Seaforth Publishig, 2008.

⁵⁷ Este *Intrépide* era el antiguo *Intrépido* español, cedido a Francia en 1801, a petición de Napoleón. Un Ildefonso de 74 cañones, construido en Ferrol en 1790, por tanto con 11 años de servicios. Marchena Fernández, Juan “Los buques de la Real Armada. 1700-1825”. Cit. Tabla General N.2.

⁵⁸ Construido en Portsmouth en 1775. Fue capturado en Córcega en 1795. Winfield, Rif, *British Warships in the Age of Sail...* Cit.

⁵⁹ Construido en Deptford en 1787. Fue capturado cerca de Malta en 1801. *Ibidem*.

⁶⁰ El Emperador, Saint-Claud, 17 de septiembre de 1805. Lévêque, Pierre, “Les officiers de Marine”... Cit. Y Monaque, Rémi, *Trafalgar. 21 octobre 1805*, Tallandier, París, 2005.

que Rosily ya había pasado por Madrid y se hallaba en algún punto de la Mancha o de Andalucía camino de Cádiz, con la orden en el bolsillo de su casaca azul de destituirlo inmediatamente, disponiendo su inmediata presencia en Francia para rendir cuentas por sus torpes actuaciones⁶¹.

Gravina y su estado mayor, en especial Cosme Damián Churruca, un experto en la materia, advirtieron una fuerte bajada de los barómetros prediciendo una gran tempestad, típica de “lo avanzado de la estación”, y aconsejaron no salir, pero el 7 de octubre Villeneuve dio la orden. Parece que esperaba mayor oposición de los españoles a zarpar, con lo cual podría disculparse ante Rosily. En una turbulenta junta de oficiales del día 8⁶², Antonio de Escaño, jefe del estado mayor de Gravina, pidió retrasar un poco la salida por el mal tiempo, consiguiendo la demora.

Mientras, Gravina, en el previsto plan de batalla, consiguió convencer a Villeneuve de alternar los buques españoles y franceses, y además crear una escuadra de observación, que él dirigiría, con 6 navíos españoles (el tres puentes *Príncipe de Asturias*, donde enarbolaría su insignia, junto con Escaño y Rafael Hore, el 80 cañones *Argonauta*, los 74 cañones *San Ildefonso* y *Montañés*, y los 70 cañones *San Juan Nepomuceno* y *Bahama*) y otros 6 franceses (todos de 74 cañones, muchos de ellos muy nuevos) al mando del contraalmirante Magon que iba en *L'Algésiras*, que se situaría a barlovento para poder acudir donde se les necesitara si los ingleses intentaban realizar una maniobra envolvente o un ataque en columnas por un solo punto, como sucedió.

En este plan de batalla la vanguardia la mandaría Ignacio María de Álava, con 3 navíos españoles (el tres puentes Santa Ana, el 74 cañones *Monarca* y el *San Justo* de 70⁶³) y 4 franceses de 74 cañones; en el centro se situaría Villeneuve, con 4 franceses (el *Bucentaure* de 80 cañones, de su insignia, y los demás de 74) y 3 españoles (el tres puentes *Santísima Trinidad*, el 70 cañones *San Agustín* y el más pequeño, de 64, *San Leandro*); y en la retaguardia se dispondría Pierre Dumanoir, con 4 franceses (el 80 cañones *Formidable*, y los demás de 74, entre ellos el *Duguay Trouin*) y 3 españoles (el tres puentes *Rayo*⁶⁴, el 80 cañones *Neptuno*, y el 70 cañones *San Francisco de Asís*). Además cada división llevaría una fragata y un bergantín para mantener las comunicaciones entre todos ellos y para transmitir las órdenes en caso de que no se entendieran en mitad del combate.

⁶¹ Marliani, Manuel, *Combate de Trafalgar. Vindicación de la Armada española contra las aseveraciones injuriosas vertidas por Mr. Thiers en su “Historia del Consulado y el Imperio”*, Imprenta de Matute, Madrid, 1850.

⁶² Reunión realizada en el *Bucentaure* y detallada entre otros por Antonio Alcalá Galiano en sus memorias ya citadas, *Memorias de D... Publicadas por su hijo...* Cit., Tomo I, págs.95 y ss.

⁶³ Según los informes del propio Villeneuve, de estos tres navíos, el *Santa Ana* y el *San Justo* acababan de salir del arsenal con reparos de graves averías y se hallaban en regular estado de navegación y peor de combate. En Desdèves du Dezert, Georges, *La Marine espagnole pendant la campagne de Trafalgar*, E. Privat, Toulouse, 1898,

⁶⁴ Que también en el informe de Villeneuve (Ibidem) figura como muy averiado, recién salido de reparaciones en el Arsenal.

Por su parte, Nelson, con sus 27 navíos (7 de tres puentes) estaba un poco por debajo del número de los franco-españoles, pero esperaba refuerzos con los que llegaría por lo menos a 40, confiaba. De manera que su opción favorita, como siempre, sería tomar la ofensiva, pues sabía que con eso dislocaría a la combinada, hasta devastarla. Era el “toque de Nelson”, su propósito, hundirla, o mejor aún capturarla, aunque no fueran sino despojos lo que quedara de ella tras el combate. Sabía también que Villeneuve formaría una única fila, con lo cual los de la vanguardia no podrían ayudar a los de atrás. Él dispondría sus buques en dos columnas, una al mando de Collingwood desde el *Royal Sovereign* (de tres puentes) con 15 navíos, y otra a sus órdenes, desde el *Victory* (de tres puentes también), formada por 12 navíos.

Su maniobra consistiría en cortar la larga fila francoespañola por la mitad, a la altura de Villeneuve, y desde aquí las dos columnas, la de Nelson y la de Collingwood, comenzarían a ir combatiendo y destrozando, navío por navío, dada la diferencia de número en casa sector que acometiesen, a toda la escuadra combinada desde esta mitad hacia atrás, dejando en paz a los otros casi 20 navíos de la vanguardia, que no podrían ayudar a los de atrás. Cuando acabaran con el centro y la retaguardia, harían lo mismo con los de adelante. Se preveía que a los buques apresados los irían acumulando a sota-vento de sus líneas para luego remolcarlos a Gibraltar.

Si la combinada no hubiera desplegado esta fila única, a Nelson le habría ido muy mal, pues se habría visto envuelto entre la vanguardia, la retaguardia y la potente escuadra de observación que mandaba Gravina con 12 navíos, pero Villeneuve se mantuvo en su plan desde Tolón, una maniobra anticuada de academia, y dispuso que cada buque se peleara con el de la línea enemiga que le tocara en suerte. Otra decisión equivocada.

El 19 de octubre se dio la orden de salida en el *Bucentaure*. El día 20, los 33 navíos y 10 fragatas estaban todos fuera de la bahía⁶⁵. Nelson ordenó aprestarse a sus buques (27 navíos y 4 fragatas⁶⁶) aprestarse, organizar sus columnas y tocar a sus tambores zafarrancho de combate.

⁶⁵ Es extraordinariamente significativo de la calidad y cantidad y exactitud de las noticias que sobre la escuadra corrían por Cádiz, que ese mismo día 19 se publicó en una de las imprentas de la ciudad, para su venta al público, el folleto titulado “*Relación de la escuadra combinada que ha empezado a salir de la bahía de Cádiz el 19 de octubre del presente año de 1805...* Se hallará en Cádiz en la imprenta de don Pedro Gómez de Requena, Impresor Mayor de S.M., Plazuela de las Tablas, y en el despacho de dicha imprenta, calle Guanteros esquina de Las Flores”. En este impreso, a doble cara, figuran todos los detalles de la combinada, navío a navío, sus portes, ubicación en la escuadra (lo que constituía el plan de batalla) los nombres de los oficiales... Y lo que es más interesante aún, también se aportan los datos de la escuadra inglesa, con notable exactitud, a saber cómo se conseguía esta información sobre unos buques que estaban a más de cincuenta kilómetros de la bahía... Pero demuestra que las noticias volaban por la ciudad, con los nombres de los navíos, sus portes, sus oficiales y almirantes. Nada escapaba a los oídos gaditanos ni a la velocidad de sus imprentas. Desde luego no fue ésta una batalla de sorpresas. Vid. Imagen 6.

⁶⁶ 7 tres puentes, los *Victory*, *Royal Sovereign*, *Britannia*, *Téméraire*, *Prince of Wales*, *Neptune* y *Dreadnought*, un 80 cañones, el *Tonant*, dieciséis 74 cañones, y tres de 64.

*
RELACION DE LA ESQUADRA COMBINADA QUE HA empezado á salir de la Bahía de Cádiz el 19 de Octubre del presente año de 1805.

CUERPO FUERTE.

Segunda Esquadra ó Vanguardia.

Flota	Frances.	074.	Mr. Cochin.
Mourea	Español.	074.	Don Tadeo Argumoso, Capitan de Navío.
Fragatas	Frances.	074.	Mr. Bonoum.
Santa Ana	Español.	112.	El Teniente General Don Ignacio de Alava; y Capitan de bandera Don Joseph de Gardoqui, Capitan de Navío.
Indomptable	Frances.	050.	Mr. Hubert.
San Justo	Español.	074.	Don Miguel Gaston, Capitan de Navío.
Intrepide	Frances.	074.	Mr. Laurent.
Fragata. Elio	Frances.	040.	Mr. Housat.

Primera Esquadra ó Centro.

Redoubtable	Frances.	074.	Mr. Lucas.
San Leandro	Español.	060.	Don Joseph de Quedo, Capitan de Navío.
Neptune	Frances.	054.	Mr. Delisle.
Successeur	Frances.	050.	Comandante general Mr. Pámiral Villeneuve; Xefe del Estado Mayor Mr. Prigny; y Capitan de bandera Don Francisco Olazar, Brigadier.
Sna. Trinidad	Español.	135.	El Xefe de Esquadra Don Baltasar Hidalgo de Cisneros; y Capitan de bandera Don Francisco Olazar, Brigadier.
Heros	Frances.	074.	Mr. Paulin.
San Agustín	Español.	074.	Don Felipe Xedo Cospigal, Brigadier.
Hortense	Frances.	040.	Mr. La Mettrie.
Fragata. Euret	Frances.	018.	Mr. Dumny.

Tercera Esquadra ó Retaguardia.

Montblanc	Frances.	074.	Mr. Le Villegis.
S. Francisco de Asís	Español.	074.	Don Juan de Flores, Capitan de Navío.
Impatible	Frances.	074.	Mr. Tauffel.
Pompidou	Frances.	050.	El Contra Almirante Dumanoir; y Capitan de bandera Mr. Lenthier.
Rayo	Español.	100.	Don Henrique Melchor, Brigadier.
Scipion	Frances.	074.	Mr. Berenger.
Neptuno	Español.	080.	Don Cayetano Valdés, Brigadier.
Fragata. Cerules	Frances.	040.	Mr. Marisong.

Esquadra de Observacion.

1. ^a Division.			
Navío. J. S. Juan Nepomuceno	Español.	074.	Don Conde Churrua, Brigadier.
Defwick	Frances.	074.	Mr. Comas.

Principe Asturias	Español.	112.	Comandante General el Teniente General Don Federico Gravina; Mayor General el Xefe de Esquadra Don Antonio Escribá; y Capitan de bandera D. Rafael de Hoz, Brigadier.
Navío. L' Astrolé	Frances.	074.	Mr. de Drapeport.
Sna. Heléna	Español.	074.	Don Joseph de Vargas, Brigadier.
Argonaute	Frances.	074.	Mr. Epron.
Fragata. Floreus	Frances.	040.	Mr. Jugan.
Bergam	Arges.	016.	Mr. Tailand.

Segunda Division.

Suaveur	Frances.	074.	Mr. Villamada.
Argonauta	Español.	080.	Don Antonio Pariz, Capitan de Navío.
Argonaute	Frances.	074.	El Contra Almirante Magon; y Capitan de bandera Mr. Brouard.
Navío. Mouscade	Español.	074.	Don Francisco Alcedo, Capitan de Navío.
L' Aigle	Frances.	074.	Mr. Courgey.
Sahama	Español.	074.	Don D. Alonso Alcalá Gallano, Brigadier.
Fragata. Hermine	Frances.	040.	Mr. Mahé.

Total de Navío Españoles	15.
Idem Franceses	18.
Fragatas idem	25.
Bergantines idem	02.

Que componen todos los referidos Buques. - 40.

Esquadra Inglesa consignada al Lord Nelson, Vice-Almirante de la Bandera Blanca, teniendo á sus órdenes á los de igual graduacion Collingwood, y Calder, y á los Contra-Almirantes Bickerton, Knight y Louis.

Navío.	Colones.	Navío.	Colones.	Navío.	Colones.
Victory	100.	La Argal	080.	Zelus	074.
Britania	100.	Tiger	080.	Cougourat	074.
Prince of Wales	098.	Temeraire	080.	Berwick	074.
Dreadnought	098.	Spencer	074.	L' Actif	074.
Tonnant	098.	Le Spartiate	074.	Minotaur	074.
Neptune	098.	Indomptable	074.	Colonus	074.
Pierre	098.	Sewarot	074.	Mars	074.
Queen	098.	Oreon	074.	Bellerophon	074.
Campana	050.	L'Estimé	074.	Polypheme	054.

Con varias fragatas, corbetes y buques menores de guerra. Ademas se han reunido otros del nombre de 10.

Se hallará en Cádiz en la Imprenta de D. Pedro Gomez de Requena, Impresor mayor por S. M., Plazuela de las Tablas, y en el Despacho de dicha Imprenta, Calle Guanteros esquinas de las Flores.

Imagen 2- Folleto a la venta en Cádiz en vísperas de la batalla de Trafalgar.

Siguiendo las órdenes de Villeneuve, la combinada puso rumbo al Estrecho, buscando el Mediterráneo, quizás con la secreta esperanza de que Nelson no los siguiera y alcanzar Cartagena y Nápoles, según sus instrucciones. La escuadra de observación navegaba separada en dos columnas delante de todos, pero el día 21 ya avistaron al enemigo por el oeste, a barlovento, que venía contra ellos con el viento del noroeste a su favor, con todas las velas largadas, dividido en dos columnas siguiendo el plan trazado por Nelson. Entonces Villeneuve obligo a la de Gravina a meterse en la fila, quedando en la vanguardia, y al estar a la altura del cabo de Trafalgar, las dos escuadras a la vista, Villeneuve ordenó virar en redondo y dirigir sus proas hacia Cádiz. Ahora el *Neptuno* español, que quedaba en la retaguardia, quedó el primero de la fila, y el San Juan Nepomuceno el último, pero con el viento en contra. Gravina intentó zafarse para molestar a las dos columnas inglesas, pero Villeneuve le impidió abandonar la línea, con lo cual la escuadra de observación y reserva quedó inutilizada para atacar del mejor modo, mientras la vanguardia de Dumanoir y Cayetano Valdés seguían ahora enrumbada hacia Cádiz, quedando fuera del combate central.

ORDEN DE LA COMBINADA (DE NORTE A SUR) TRAS REALIZAR EL
GIRO ORDENADO POR VILLENEUVE⁶⁷

ESCUADRA DE DUMANOIR Y VALDÉS

Neptuno
Scipion
Intrépide
Formidable
Duguay Trouin
Mont Blanc - Rayo
San Francisco de Asis.

ESCUADRA DE VILLENEUVE

Héros- San Agustín
S. Trinidad
Bucentaure
Redoutable - San Justo
Neptune
San Leandro

ESCUADRA DE ÁLAVA y COSMAO

Santa Ana – Indomptable
Fougueux
Pluton - Monarca

ESCUADRA DE GRAVINA Y MAGON

Algésiras
Bahama
Aigle - Montañés
Swiftsure
Argonaute - Argonauta
San Ildefonso
Achille
Berwick - Principe de Asturias
San Juan Nepomuceno

⁶⁷ En resaltado, los navíos españoles.

El giro en redondo de la escuadra ordenado por Villeneuve, inesperado e imprevisto, apelonó a los buques, pues faltos de práctica en realizar esa maniobra no ya individualmente sino además en formación, no todos pudieron ni supieron hacerla a la vez ni con orden (por ejemplo, el *Achille* abordó al Príncipe de Asturias aunque sin causarse graves daños), resultando grupos de navíos amontonados unos con otros y la fila en completo desorden.

7. El Frigor de la Batalla

Por el centro de la primitiva formación cayeron los ingleses, cortando y dispersando estos racimos, como un cuchillo, con todo el viento a favor, entrándoles con rumbo noroeste-sureste y cambiándolo enseguida hacia el noreste, de modo que pudieron acoplarse a los costados de cada buque, a veces por ambos a la vez y a la distancia de un tiro de pistola, disparándoles andanadas consecutivas sin que pudieran apenas responder a su fuego al acercárseles por detrás, por las aletas de babor o estribor, persiguiéndolos y acosándolos, dos, tres navíos por cada uno de los de la combinada, turnándose, y éstos sin apenas viento, casi en facha⁶⁸, moviéndose muy despacio en dirección norte-noroeste, lo que les colocaba durante mucho tiempo bajo el fuego inclemente y continuo de las expertas dotaciones de los cañones ingleses...

Collingwood se trabó con la retaguardia aliada, en especial se atracó con el *Fougueux* y el *Santa Ana*, a distancia de tiro de pistola, destrozándose los tres por las sucesivas andanadas que se cruzaron, a veces de doble proyectil, resultando heridos Álava y su capitán Gardoqui, mientras Collingwood tuvo que transbordar a la fragata *Euryalus*. Nelson y su columna, un poco más al norte, entraron en el combate con la fuerza de una borrasca por el centro de la escuadra, metiendo al *Victory* entre el *Trinidad* de Hidalgo de Cisneros, el *Bucenture* de Villeneuve y el *Redoutable* de Jean-Jacques Lucas⁶⁹, que iban uno delante del otro, disparando todas sus baterías a la vez, trabándose con éste último para abordarse, resultando herido Nelson de un disparo efectuado desde una cofa del *Redoutable*, muriendo a las pocas horas. Fue tan duro y próximo el encuentro que cuatro navíos quedaron trabados entre sí en un amasijo de palos, jarcias y velas caídas, el *Victory* y el *Téméraire*⁷⁰ y los franceses *Redoutable* y *Fougueux*, tanto que, como fue señalado por los testigos, la bandera de popa del *Redoutable* flameaba dentro del *Victory*.

⁶⁸ Con las velas sin viento.

⁶⁹ Como se indicó, peleó a toca peñoles contra el *Victory* de Nelson, a quien disparó uno de sus tiradores hiriéndolo mortalmente. Herido Lucas también, tuvo que rendir el navío. Prisionero en Inglaterra, volvió a pelear poniendo el mismo entusiasmo en los combates en que se vio envuelto. Six, Georges, *Dictionnaire biographique des Généraux et Amiraux de la Révolution...* Cit.

⁷⁰ Un tres puentes muy famoso por su triste final, al ser llevado al lienzo por William Turner en 1838, "El *Téméraire* remolcado en su último viaje hacia el desarmadero", jalando de su casco imponente un remolcador a vapor entre los arboles de una rojiza puesta de sol. Un cuadro en el que muchos han querido ver la representación del triunfo de los nuevos tiempos del hierro y el vapor sobre la vieja

Villeneuve no dio inicialmente la orden a la vanguardia de Dumanoir de acudir al fuego, de modo que cinco navíos franceses (el *Formidable* de 80 y los 74 cañones *Duguay Trouin* e *Intrépide* entre ellos) y tres españoles (el *Neptuno*, al mando de Cayetano Valdés, el *Rayo*, y el *San Francisco de Asís*) no actuaron desde el principio; y cuando recibió la orden, el contraalmirante francés la cumplió solo a medias, pues hizo amago de entrar en el combate girando hacia el sur pero enseguida, casi a la boca con los ingleses, giró de nuevo hacia el oeste hasta perderse en el horizonte con cuatro navíos, fuera de la batalla, mientras Valdés con los tres españoles y el *Intrépide* francés que mandaba Louis Infernet⁷¹ seguían hacia el sur-sureste buscando el encuentro con el enemigo. Contra la columna de Nelson, los que no estaban trabados en combate con el *Trinidad*, el *Bucentaure* y el *Redoutable*, se enfrentaron estos cuatro navíos de Valdés e Infernet, en gran inferioridad de número, resultando capturados el *Neptuno* y el *Intrépide*, tras un durísimo cañoneo, cercados por más de media docena de buques, mientras el *Rayo* y el *San Francisco de Asís*, situados un poco más al este, tuvieron mayor suerte y sufrieron menos daños.

En este sucederse de los buques ingleses golpeando una y otra vez a los de la combinada, sin darles respiro, el *Bucentaure*, acosado por tres navíos, se rindió, y enseguida lo hicieron también los que estaban a su lado, el *Trinidad* y el *Redoutable*, casi todos con los palos y vergas echados abajo, cegadas las baterías por las velas, lo que les imposibilitaba disparar, y envueltos en el humo de los cañonazos que el escaso viento no disipaba. Terminada la función con el grupo del centro, los buques de Collingwood se dirigieron con prontitud y furia contra la retaguardia, donde maniobraba Gravina, que resultó tremendamente castigada al ser sus navíos doblados en número, mientras los de Nelson combatían contra la vanguardia de Valdés que venía en socorro de los apresados del centro.

Gravina y Escaño, desde el *Príncipe de Asturias*, los dos heridos y fuera del combate, no conseguían enderezar la situación en la retaguardia de la combinada sobre la que cayeron los ingleses con mucha fuerza y aún el viento a favor por estar más al sur de la fila, y al fin, rodeados de despojos (menos su propio buque el *Príncipe de Asturias*, el *Montañés* y el *Argonaute*, los restantes 8 navíos de la primitiva escuadra de observación habían sido capturados) ordenaron poner rumbo a Cádiz. Desde la cubierta de Príncipe casi sin palos, prácticamente como una boya, las velas rendidas, solicitaron a la fragata francesa *Themis* que lo sacara de la batalla a remolque mientras comenzaba a caer la noche, dando la orden Escaño de que todo el que pudiera le siguiera sus aguas hasta el puerto.

marina de madera y vela. National Gallery, Londres. <https://www.nationalgallery.org.uk/paintings/joseph-mallord-william-turner-the-fighting-temeraire>.

⁷¹ Este *Intrépide* era el antiguo *Intrépido* español, cedido a Francia en 1801, como se explicó, y fue el único de los navíos franceses al mando de Dumanoir que, desobedeciendo a su jefe, regresó al combate con sus compañeros. Lo mandaba el capitán Louis Infernet. Fue combatido por varios buques de la columna de Nelson, y al intimársele la rendición se negó en redondo. Tuvo que rendirse finalmente al quedar su navío deshecho, resultando prisionero. Six, Georges, *Dictionnaire biographique des Généraux et Amiraux de la Révolution...* Cit.

En ese momento los ingleses habían conseguido realizar 17 capturas, es decir, casi la mitad de toda la combinada; los francoespañoles en cambio no habían apresado a ninguno de los buques ingleses.

Solo 11 buques (lo que representaba apenas un tercio de toda la escuadra) consiguieron entrar en Cádiz, lo que no dejaba de ser un paliativo a la devastadora derrota (así lo vieron algunos que esperaban -visto lo sucedido aquel día- aún peores resultados): se salvaron *El Rayo* y el *San Francisco de Asís*, de la vanguardia, a los que Gravina hizo regresar de nuevo hacia el norte después de su entrada tardía en combate, es decir, dos de cuatro; se salvaron también el *Neptune*, el *Héros*, el *San Leandro* (que aun siendo el más pequeño de la escuadra española pudo regresar) y el *San Justo*, pertenecientes al cuerpo central contra el cargó Nelson, lo que demuestra que aquí no fue tan efectivo como podía imaginarse, puesto que de ocho navíos que lo formaban, estos cuatro pudieron regresar a Cádiz ese mismo día; también llegaron a Cádiz el *Pluton* (al mando de Julien Cosmao) y el *Indomptable*, del grupo de Álava (dos de cinco); y los tres ya citados de la retaguardia de Gravina y Escaño, el *Príncipe de Asturias*, el *Montañés* y el *Argonaute* (aquí se produjeron las mayores pérdidas, pues solo se salvaron tres de doce). Pero todos se hallaban en muy mal estado cuando lograron, de madrugada, fondear en el placer de Rota.⁷²

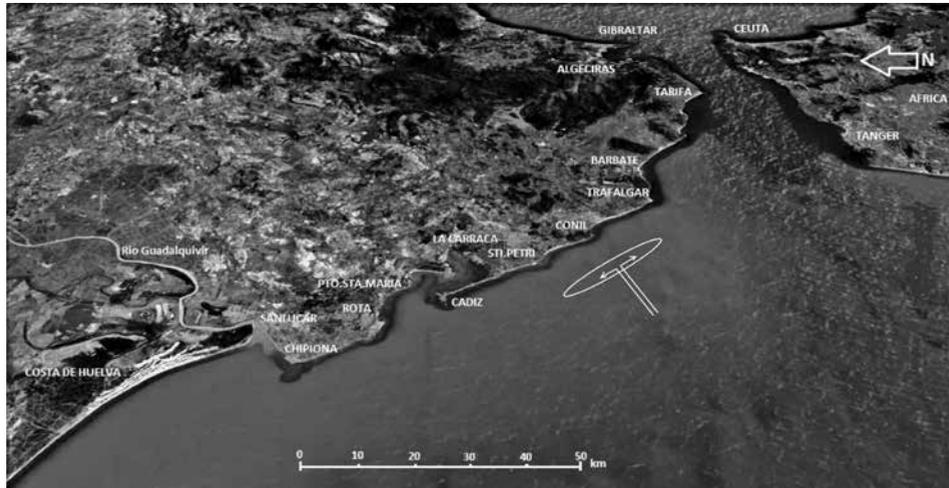
Los demás navíos de la combinada, es decir 22, quedaron en el mar y en diferentes circunstancias: del cuerpo central contra el que atacó Nelson, el *Bucentaure* de Villeneuve había sido capturado y el almirante hecho prisionero, y también capturados quedaron el *Redoutable*, el *Trinidad* y el *San Agustín*; del cuerpo de la combinada contra el que atacó Collingwood, el éxito fue mayor: de cinco navíos que lo componían fueron capturados tres: el *Santa Ana de Álava*, el *Fougueux* y el *Monarca*; y mayor aun cuando este grupo de Collingwood continuó atacando a la retaguardia de la combinada: de 12 navíos capturó 9 (de norte a sur) el *Algésiras* (en el que murió el contraalmirante Magon) el *Bahama* (en el que murió Alcalá Galiano) el *Aigle*, el *Swiftsure*, el *Argonauta*, el *San Ildefonso*, el *Achille* (que explotó en mitad del combate cuando un incendio alcanzó su santabárbara, hundiéndose enseguida, muriendo casi toda su dotación⁷³) el *Berwick* y el *San Juan Nepomuceno* (en el que murió Churruca). Por su parte, de los 8 navíos de la vanguardia de Dumanoir, y como se indicó, cuatro regresaron a la zona de combate, siendo dos de ellos capturados, el *Neptuno* (donde iba Valdés, que resultó herido al venirle encima parte del palo de mesana) y el *Intrépide* (mandado por Infernet)⁷⁴, y los otros dos, el *San*

⁷² Como se comentó, la mayor parte de sus oficiales resultaron heridos, y en el caso del Montañés, su comandante, Francisco de Alcedo, muerto.

⁷³ El *Achille* fue atacado por el *Prince of Wales* y el *Dreadnought* y se prendió fuego, extendiéndose por el navío hasta hacerlo estallar. De su tripulación, los que pudieron se arrojaron al agua, siendo rescatados. Se hundió enseguida. Maine, René, *Trafalgar, le Waterloo naval de Napoléon*, Paris, Hachette Livre, 1955.

⁷⁴ Para dar una idea de la inferioridad de condiciones en que se batieron estos dos navíos de la vanguardia que regresaron, el *Neptuno* y el *Intrépide*, baste señalar el hecho de que sobre éste último cayeron hasta seis navíos a combatirlo: los *Leviathan*, *Africa*, *Agamenón*, *Ajax*, *Orion* y *Conqueror*, y así aguantó hasta las cinco de la tarde.

Francisco de Asís y el *Rayo*, pudieron alcanzar Cádiz; mientras, los cuatro de Dumanoir, *Formidable*, *Scipion*, *Duguay Trouin* y *Mont Blanc*, se perdieron por el horizonte, y por tanto de la batalla y de la guerra⁷⁵.



Mapa 2 - Escenario de la Batalla. Día 21 de Octubre 1805. Area de maniobra de la Escuadra Combinada y Ataque de la Escuadra Británica

8. Mal tiempo sobre cadiz. La larga agonía

En esto consistió la primera parte de la batalla, la considerada heroica por unos y por otros, aunque por diferentes y opuestas razones, y que originó una gran conmoción en su momento y ha dado origen a tantos análisis y estudios; pero enseguida, ese mismo día 21 de octubre y al día siguiente, y aún hasta más de una semana después, se desarrolló

⁷⁵ - Siguiendo instrucciones de Dumanoir desde el 80 cañones *Formidable*, los cuatro navíos se dirigieron primero hacia el Estrecho de Gibraltar, con la intención de ejecutar –eso alegó Dumanoir en el consejo de guerra que se le siguió- las órdenes originales de Villeneuve, es decir, navegar hacia el Mediterráneo y a Tolón. Pero al día siguiente cambió de opinión cuando se encontró con la escuadra del almirante inglés Thomas Louis que cerraba el Estrecho, para evitar precisamente que ningún buque escapara a salvo de la batalla; entonces se dirigió al oeste, alejándose de la costa gaditana, y dobló el cabo San Vicente con la esperanza de llegar a Rochefort; pero en la costa gallega, a la altura del cabo Ortegal, cerca de Ferrol, fue detectado y combatido por una escuadra inglesa que allí se hallaba cerrando ese puerto, al mando de Richard Strachan, la que apresó a los cuatro navíos y los condujo a Inglaterra el 4 de noviembre, apenas dos semanas después de Trafalgar. Los navíos fueron incorporados a la Royal Navy, y el más longevo de los cuatro fue el *Duguay Trouin*, renombrado *Implacable*, sirviendo hasta 1844 en que pasó a ser navío de entrenamiento de jóvenes oficiales en Davenport y Portsmouth. En 1947 Inglaterra propuso devolver el navío a Francia, pero en París no lo aceptaron por ser muy costoso su mantenimiento y por tratarse de un buque de infeliz recuerdo para su Armada, pues habiendo estado en Trafalgar apenas combatió retirándose del combate. Fue hundido mediante cargas explosivas en la fosa de Santa Catherine, cerca de la isla de White en 1949. Existe una filmación del hundimiento y muchas fotografías del navío durante sus 149 años de servicios en <http://hmsbd.free.fr/implacable/implacable.htm>.

la otra fase de la batalla, la más indecorosa y mortífera, menos gloriosa y menos aventada porque ha dejado de interesar a muchos autores: la sórdida batalla por los despojos del combate. Y ésta no la ganaron los ingleses ni los franceses ni los españoles: la perdieron todos; unos porque perdieron sus presas por las que tanto pelearon; otros porque perdieron sus buques y la mayor parte de sus tripulaciones. En realidad, casi las tres cuartas partes de los combatientes siguieron en el mar después de la batalla, luchando esta vez por salvar sus vidas, mientras los navíos sobrevivientes siguieron peleando por estos despojos.

De los 22 navíos de guerra vencidos el día de la batalla, 17 fueron capturados por la escuadra británica (1 estalló y 4 huyeron) Navíos de guerra que constituyeron el botín más grande alcanzado en un combate naval de esta época. De modo que los conquistadores intentaron por todos los medios conservarlos, y los perdedores recuperarlos, aunque muchos de ellos no fuesen sino ruinas con decenas de muertos y centenas de heridos sobre sus destrozadas cubiertas y humeantes baterías, medio hundidos, boyas flotantes a la deriva con las arboladuras echadas abajo, y para colmo en mitad de un tremendo temporal del suroeste que los barómetros de Churruca habían pronosticado días atrás y que se abatió sobre el golfo de Cádiz durante más de una semana.

17 despojos en diverso grado de navegabilidad que los oficiales ingleses comenzaron a arrastrar lentamente hacia Gibraltar, lo cual no era tarea fácil dado el estado de la mar, subiendo tripulaciones de presa a bordo para marinarlos, o tendiendo gruesos cables para remolcarlos. Y las condiciones atmosféricas empeoraron conforme fueron pasando las horas.

A la mañana siguiente del combate, y al poco tiempo de haber entrado en una desolada bahía de Cádiz los devastados 11 navíos a medio hundir, sobrevivientes de la flota que tan airosamente había zarpado apenas dos días antes, Escaño dio órdenes de organizar una escuadra de rescate de los buques apresados o a la deriva, con los navíos que se hallasen en mejores condiciones de volver a salir a navegar y combatir: estos fueron cinco, el *Pluton* al mando de Cosmao, el *Indomptable*, el *Neptune*, el *Rayo* (al mando de MacDonnell) y el *San Francisco de Asís*, y cinco fragatas francesas. Sus mermaidas tripulaciones se reforzaron con las de los otros seis navíos que no eran capaces de volver al mar⁷⁶.

Al verlos salir de la bahía y dirigirse hacia el lugar del combate, Collingwood pensó que era una armada completa la que se le venía encima a pelear nuevamente, por lo que

⁷⁶ Las discordias aparecieron pronto, como si lo sucedido en la batalla no hubiera sido suficiente, cuando Julien Mane Cosmao-Kerjulien desde el *Pluton*, y MacDonnell desde el *Rayo*, quisieron enarbolar ambos la insignia de comandante de esta escuadra de rescate. La realidad puso las cosas en su lugar. El *Rayo* no actuó en esta operación porque se desarboló antes de iniciarla, y Cosmao quiso toda la gloria para sí consiguiendo rescatar al *Santa Ana* y al *Neptuno* (Carlos IV le concedió por este hecho una grandeza de España a título personal) Pero su gloria no fue tanta, ni la operación realmente exitosa, más allá de la propaganda, pues si rescató estos dos navíos uno se le hundió antes de entrarlo en puerto (el *Neptuno*); y además porque él salió con cinco buques y perdió tres en la operación, el *Rayo*, el *San Francisco de Asís* y el *Indomptable*, éste último con más de mil ahogados. En todo caso, su acción sirvió para asustar un tanto a los ingleses que abandonaron varias de sus presas. Esto acarrió el aumento y la prolongación de su agonía en aquel mar atormentado.

dio órdenes de aprestarse para la batalla en mitad de aquel temporal cada vez más fuerte, y, si era necesario, abandonar o hundir los trofeos. De las 17 capturas efectuadas durante la batalla y conservadas como presas, al día siguiente del combate comenzó a perderlas, la mayoría porque las tripulaciones francesas y españolas se sublevaron contra las dotaciones inglesas que les habían embarcado y éstas no fueron apoyadas por sus propios buques, de nuevo metidos en zafarrancho de combate en mitad de la tempestad. Cuando Collingwood comprobó que los francoespañoles no venían con muchas ganas de pelea sino solo a rescatar los despojos que pudieran en aquel mar embravecido, ya era tarde para volver a recuperarlos: cada vez le fueron quedando menos trofeos navegando a trancas y barrancas hacia Gibraltar. Al final, de las 17 presas realizadas en el combate, solo pudo conservar cuatro; los demás, 13 despojos de navíos, se fueron hundiendo inclementemente en el mar durante varios días después de la batalla: fue la gran matazón, el gran desastre que entre todos produjeron, no solo el día 21 sino durante la larga semana que siguió a la misma. Y no se hizo todo lo posible por parte de ninguno de los contendientes por evitarlo.

De los 17 apresados durante la batalla (*Intrépide*, *Neptuno*, *Redoutable*, *Bucentaure*, *Trinidad*, *San Agustín*, *Fougueux*, *Monarca*, *Santa Ana*, *Aigle*, *Berwick*, *Swiftsure*, *Algésiras*, *San Juan Nepomuceno*, *San Ildefonso*, *Argonauta* y *Bahama*) 8 franceses y 9 españoles, ninguno (salvo el *Achille*, que explotó) se hundió el mismo día de la batalla; y solo cuatro quedaron finalmente en poder de Collingwood, que pudo llevarlos a Gibraltar: el francés *Swiftsure*⁷⁷ y los españoles *San Juan Nepomuceno*⁷⁸, *San Ildefonso*⁷⁹ y *Bahama*⁸⁰. Las otras

⁷⁷ El *Swiftsure* había sido en origen un navío inglés, que en 1800 fue capturado por los franceses en la expedición a Malta. En Trafalgar fue combatido por el *Colossus* y el *Orion*, y después de largas horas de cañonazos acabó por rendirse, siendo llevado con dificultades hasta Gibraltar. Renombrado HMS *Irresistible*, navegó hasta 1809, transformado luego en buque prisión en Chatham. En 1816 lo desarmaron.

⁷⁸ Al *San Juan Nepomuceno* le atacaron el *Belleisle*, el *Bellerophon*, el *Dreadnought*, el *Tonnant* y el *Defiance*, en grupo y turnándose. El capitán Cosme Churruca que lo mandaba recibió un impacto de bala en la pierna, muriendo a las dos horas. Con muchos daños, el buque se rindió al *Dreadnought* que se lo llevó a remolque a Gibraltar donde entró el día 27. Al final del combate, su propia tripulación acabó saqueando la cámara donde estaba el cuerpo de Churruca, desvalijándolo de sus bienes, según manifestó el criado del oficial (González-Aller Hierro, José Ignacio, *La campaña de Trafalgar...* Cit., pág.130) En Gibraltar el cadáver recibió honores y el camarote fue sellado y distinguido con una placa. El navío quedó en Gibraltar sirviendo en la Royal Navy durante 13 años, renombrándolo primero HMS *Berwick* y luego conservando su nombre original HMS *San Juan*, hasta que fue vendido en el mismo Peñón en 1818. Su bandera se conservó en Gibraltar, siendo devuelta a España en 1876, conservándose en el Museo del Ejército en Toledo. Vid. Tabla General N.2.

⁷⁹ El *San Ildefonso* se rindió tras combatir contra varios navíos, quedando sin palos y hecho una boya. El *Defence* lo remolcó hacia Gibraltar y posteriormente, tras ser reparado, siguió hacia Inglaterra. Nombrado HMS *Ildephonso*, sirvió en la Royal Navy por 11 años más, siendo desguazado en 1816. Su bandera fue expuesta en los funerales de Nelson y actualmente se conserva en el National Maritime Museum de Greenwich. Vid. Tabla General N.2. Es significativo señalar que en este buque navegaron como teniente de fragata y sargento de artillería respectivamente, dos personajes que luego jugarán un papel muy importante en las independencias de Venezuela y Colombia: Domingo Monteverde y Pablo Morillo. González-Aller Hierro, José Ignacio, *La campaña de Trafalgar, 1804-1805...* Cit., doc.1074.

⁸⁰ El *Bahama*, muerto su capitán Alcalá Galiano por una bala de cañón, estando desarbolado y sin

13 piezas conformaron el mar de despojos de hombres y maderas en que ambas escuadras dejaron que se convirtiera el litoral gaditano y onubense durante los días posteriores a la batalla y en las que tantas vidas (muchas más que en el mismo combate) se perdieron⁸¹. En esos días ocurrió el verdadero desastre de Trafalgar.

Día 22 de Octubre. 1 día después de la batalla

-El *Redoutable* quedó muy dañado e ingobernable; los ingleses intentaron llevarlo a Gibraltar cubierto de muertos y heridos con una tripulación de presa, pero a las 5 de la tarde tuvieron que pedir ayuda a los buques más próximos, que no llegaron a tiempo preocupados como estaban por defenderse de un posible contraataque. Solo se acercó una lancha de un buque inglés donde se llevaron al capitán Lucas. El *Redoutable* se hundió cuando su popa se derrumbó, salvándose solo 50 hombres que permanecieron a flote sobre los escombros de la nave.

-El *Berwick* era llevado apresado hacia Gibraltar remolcado por el *Britannia*, pero su tripulación, aprovechando el revuelo ocasionado por la posible salida de Cádiz de una escuadra de rescate, cortaron los cables del remolque que lo sujetaban al navío inglés y dejaron que el buque, a la deriva, se acercara a Cádiz llevado por el fuerte viento, pero como nadie acudió a su rescate acabó por estrellarse contra la costa de Huelva, al sur de Arenas Gordas, muriendo ahogada la mitad de su tripulación.

-El *Fougueux* fue atacado por el núcleo duro de la escuadra de Collingwood, debiendo rendirse tras la muerte de su capitán y buena parte de la tripulación. Fue abordado por una dotación de presa, pero el día 22, en mitad de la tempestad, comenzó a ser empujado por el viento hacia la costa, quedando a la deriva por varios días.

poder hacer fuego con la velas obstruyendo las baterías, se rindió al *Colossus*, siendo remolcado hacia Gibraltar por el *Minotaure*. Su tripulación zafó de la dotación de presa que le transbordaron quedando varios días a la deriva. Finalmente la fragata británica *Phoebe* y el navío *Donegal*, lo volvieron a tomar conduciéndolo a Gibraltar, donde fue reparado y llevado a Inglaterra. En Chatham quedó por nueve años como buque prisión hasta su desguace en 1814. Vid. Tabla General N.2. Algunos autores afirman que el *Bahama* no fue recapturado sino que debió hundirse. Cayuela Fernández, José y Pozuelo Reina, Ángel, *Trafalgar: hombres y naves entre dos épocas*, Ariel, Barcelona, 2004. Pero no hay evidencias ciertas de tal hecho.

⁸¹ Sobre los naufragios, aparte la bibliografía ya mencionada referente a la batalla, ver Gallardo Abárzuza, M. y Márquez Carmona, L., “Los naufragios de la batalla de Trafalgar”, *Revista PH: Boletín del Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico*, N.55, Sevilla, 2005, y García Rivera, Carmen y Alonso Villalobos, Carlos, *Los naufragios de Trafalgar. Catálogo de la Exposición*, Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, Sevilla, 2005. Mucha información menuda y personal en Lasso de la Vega, Jorge, “Juicio crítico e imparcial del combate del cabo de San Vicente”, en *La Marina Real de España a fines del S. XVIII y Principios del S. XIX. Memorias de familia, tipos, escenas y cuadros de costumbres*, Imprenta de la Vida de Calero, Madrid, 1856; y naturalmente en Fernández Duro, Cesáreo, *Naufragios de la Armada Española*, Renacimiento, Sevilla, 2009, págs.190 y ss. Sobre los buques franceses, Leulliot, Nowfel, “French Ships of the Line, 1793-1815”, *Neptunia*, N.102 y 151; Roche, Jean-Michel, *Dictionnaire des bâtiments de la flotte de guerre française de Colbert à nos jours, 1671-1870*, Éditions LTP, Brest, 2005 ; o *Monaque, Rémi, Une histoire de la marine de guerre française*, Ed. Perrin, Paris, 2016.

-El *Bucentaure* de Villeneuve (el almirante había sido trasbordado a la fragata *Euralyus*, desde donde Collingwood dirigía las operaciones) era remolcado por el *Conqueror* y llevado hacia Gibraltar, pero su tripulación, alentada al conocer que se acercaban varios navíos enviados al rescate, se sublevó contra la tripulación inglesa de presa que llevaban, rompieron los cables de amarre y retomaron el gobierno del barco, en muy difíciles circunstancias de navegación, e intentaron llevarlo a Cádiz, peleando todo el día y la noche contra el temporal.

-El *San Agustín*, atacado por el *Conqueror*, el *Britannia*, el *Africa* y el *Leviathan*, se rindió, sin palo alguno y con decenas de heridos. Le fue embarcada tripulación de presa, pero durante la tormenta del día 22 se rompieron amarras y el buque quedó como una boya a la deriva, con mucha agua en la bodega y las bombas funcionando sin descanso, retomando el control la oficialidad española. Se levantaron dos banderas, una a proa y otra a popa, española y británica, para que viniese cualquiera en su ayuda, quedando el navío muy cerca de los rompientes de la costa. Nadie acudió, quedando a la deriva por 5 días más.

Día 23 de Octubre. 2 días después de la batalla

-El *Bucentaure*, con su tripulación sublevada, continuó intentado aproximar el navío a Cádiz, pero al no obtener más ayuda se estrelló contra el roquedal de la punta y castillo de San Sebastián, a la entrada del puerto, deshaciéndose. Buena parte de la tripulación pudo ser salvada por el buque *Indomptable* que salió de Cádiz en su auxilio.

-El *Santa Ana*, desarbolado, era llevado a remolque a Gibraltar, pero fue abandonado por los ingleses ante el presumible ataque de los navíos que salieron de Cádiz. La tripulación inglesa que llevaba de presa se rindió, poniéndose todos a trabajar para llevar el navío a puerto; ayudado por una de las fragatas francesas del rescate que se le acercó, y remolcado por ella, consiguieron entrarlo en Cádiz.

-El *Algésiras*, donde su capitán, el contraalmirante Magon, había muerto al abordar al *Tonnant*, acabó rindiéndose a éste, transbordándose del buque inglés una tripulación de presa que comenzó a dirigirlo hacia Gibraltar. El día 22, en mitad de la tormenta, la tripulación francesa retomó el navío, desarmó a los ingleses y puso rumbo hacia Cádiz, donde consiguió entrar el día 23⁸².

-El *Monarca* se rindió en la batalla al *Bellerophon*, con muchos muertos y heridos. Desde el navío inglés se le destinó una dotación de presa que intentó marinarlo hacia Gibraltar. Pero la tormenta fue tan fuerte que, amenazados con hundirse, los supervivientes picaron los palos, quedando el buque a la deriva, como una boya, en mitad del temporal.

⁸² Tapia Ledesma, M., "El navío 'L'Algésiras', tras la batalla de Trafalgar", *Almoraima. Revista de Estudios Campogibraltareses*, N. 38, Algeciras, 2009.

-El *Swiftsure* fue combatido por el *Colossus* y el *Orion*, y después de un largo combate se rindió. Fue remolcado hacia Gibraltar por el *Dreadnought*, pero el día 22, con la tormenta, se rompieron las amarras y la tripulación francesa retomó el control del buque e intentó dirigirlo a Cádiz. Pero el día 23 la fragata *Phoebe* lo recapturó, siendo finalmente remolcado por el *Polyphemus* hacia el Peñón, donde llegó el día 29.

-El *Aigle* consiguió escapar del *Defiance* que lo remolcaba para Gibraltar, deteniendo a la tripulación de presa que lo llevaba, pero por el mal tiempo y el mal estado en que se hallaba enfiló hacia la entrada de la Bahía de Cádiz muy pegado a la costa, en la línea de tierra entre Torregorda y el ventorrillo del Chato. Finalmente pudo doblar San Sebastián y acercarse a Cádiz.

Día 24 de Octubre. 3 días después de la batalla

-El *Santísima Trinidad*, remolcado hacia Gibraltar como mayor trofeo por el *Prince of Wales* y otros dos navíos desde su rendición en la batalla, se fue hundiendo conforme pasaban las horas, desbaratándose cada vez más, hasta irse a pique completamente frente a la costa de Barbate sin poder ser rescatados la mayoría de los que se hallaban en la enfermería.

-El *Indomptable*, que se había salvado el día de la batalla consiguiendo llegar a Cádiz, salió en la escuadra enviada por Escaño a rescatar navíos apresados, y logró rescatar a muchos naufragos del *Bucentaure*, pero no consiguió regresar de nuevo a Cádiz debido al temporal, estrellándose contra la costa entre Rota y el Puerto de Santa María, ahogándose casi toda la tripulación e incluso los marineros que había rescatado, en total más de mil personas.

-El *Intrépide* al mando de Infernant, iba siendo remolcado hacia Gibraltar en muy mal estado, con casi la mitad de la tripulación herida o muerta, pero Collingwood ordenó hundirlo ante el temor de que fuera reconquistado, sacando a los heridos que llevó a otro buque, incluido su capitán. Le prendieron fuego y lo volaron desde el *Britannia*.

-El *Neptuno*, yendo como presa a remolque del *Minotaure*, sufrió mucho en las tempestades durante los días que siguieron a la batalla. El día 23, en una fuerte cabezada, se le quebró el palo mayor cayendo adentro del buque y rompiendo la cubierta, pero al acercarse los buques franceses que retomaron al *Santa Ana*, la tripulación cortó el cable de remolque y apresó a los marineros ingleses que llevaban como dotación de presa, y entre todos intentaron llevar el buque a Cádiz, siendo remolcado por la fragata francesa *Hortense* que acudió al rescate. El fuerte viento y su mal estado lo empujaron contra la costa, quedando atravesado al oleaje, montado sobre los arrecifes del oeste del castillo de Santa Catalina del Puerto de Santa María. Pretendieron desembarcar a la tripulación durante la noche, pero muchos se ahogaron en el intento.

-En el *Monarca*, la tripulación española que había retomado el gobierno del buque, decidieron armar algún velamen provisional y reparar el timón, procurando arribar a

Cádiz o al menos acercarse a la costa. Pero el *Leviatham* lo persiguió y lo detuvo, trasbordando a la dotación de presa y a algunos heridos, y luego lo dejó ir en vista de su estado, todavía con gente a bordo, sobre todo los heridos más graves que no podían moverse, siendo arrastrado hacia la costa por el fuerte viento y el oleaje.

-El *Rayo*, que pudo regresar a Cádiz el día de la batalla, volvió a salir al mando de MacDonnell como parte del grupo enviado por Escaño al rescate de los perdidos, pero fuera de la bahía fue embestido con fuerza por el vendaval y fue perdiendo sus palos mayor y mesana, ya muy tocados en el combate, quedando solo con el trinquete, con el que pudo llegar a fondear en el placer de Rota con la primera batería bajo el agua. El día 24, casi un pontón ya, fue atacado por dos navíos ingleses, el *Leviatham* y el *Donegal*, que también perseguían a otro navío español a la deriva, el *Monarca*, que se hallaba en las inmediaciones, pero ahora se acercaron al *Rayo* y comenzaron a cañonearle. Ante este ataque y sin posibilidad de defenderse, el navío debió rendirse al *Donegal*. Macdonnell y varios oficiales pasaron al buque británico. La dotación de presa que subió a bordo intentó marinarlo hacia Gibraltar, remolcándolo el *Donegal*.

Día 25 de Octubre. 4 días después de la batalla

-El *Neptuno*, atravesado en los arrecifes de Santa Catalina en el Puerto de Santa María, fue deshecho finalmente por el oleaje contra las rocas, mientras se salvaba a la mayor parte de la tripulación incluido su herido capitán Cayetano Valdés⁸³.

-El *Fougueux*, que llevaba varios días a la deriva, se estrelló finalmente contra la costa, entre Santi Petri y Torre Gorda, en el bajo de Las Morenas de la playa de Camposoto, partiéndose en dos y salvándose menos de veinte tripulantes, muriendo ahogados el resto de ellos⁸⁴.

⁸³ En el parte de Escaño de reconocimiento de méritos, posterior a la batalla, se solicita a Godoy (que la concedió) unadecoración a los que se distinguieron en el rescate de este buque y del *San Francisco de Asís*, sucedidos ambos en el Puerto de Santa María, entre ellos al capitán de navío Joaquín Fidalgo (ya citado, jefe de la expedición de cartografiado del sur del Caribe), comandante de las lanchas del puerto de Cádiz, y por su intercesión al “primer contramaestre de la Real Armada D. Antonio Padiilla, que patroneaba la falúa del Mayor General cuando por orden mía pasó aquel oficial a disponer los auxilios y socorros convenientes para los navíos *Neptuno* y *San Francisco de Asís*, varados en la costa del Puerto de Santa María. Me ha elogiado Ayalde su intrepidez, y la serenidad y conocimiento con que en lo fuerte del temporal arrojó todos los riesgos en unas circunstancias tan críticas y de tanto apuro. Yo pongo este mérito a la justa consideración de V.E...”. Padiilla fue, posteriormente, el primer gran almirante de la Armada colombiana, y era pardo, natural de Rio Hacha y recreado en Cartagena de Indias, habiendo llegado a Cádiz con Fidalgo al fin de la expedición en la que sirvió tantos años por sus excelentes conocimientos náuticos y a quien quedó ligado. Con esta consideración obtenida en Trafalgar fue nombrado maestrante en el apostadero de Cartagena de Indias, regresando a dicha ciudad. AGMAB, Expediciones a Europa, legajos 211, y 212. González-Aller Hierro, José Ignacio, *La campaña de Trafalgar, 1804-1805...* Cit., docs.1145 y 1225.

⁸⁴ Rodríguez Mariscal, N. E., Rieth, E. e Izaguirre, M., “Investigaciones en el pecio de Camposoto: hacia la identificación del navío francés *Fougueux*”, *Revista PFI: Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, N.75, Sevilla, 2010.

-El *San Francisco de Asís*, que pudo regresar a Cádiz el día de la batalla, volvió a salir como parte del grupo enviado por Escaño al rescate de los perdidos, pero no llegó a hacerlo debido al fuerte viento, y se fue contra la costa en la punta del Salado, cerca del Puerto de Santa María, encallando. Comenzaron a sacar la tripulación en jangadas y botes.

-El *Rayo*, siendo marinado por la dotación inglesa de presa que subió a bordo llevándolo hacia Gibraltar, y remolcado por el *Donegal*, fue no obstante arrastrado por la fuerte marejada hacia las playas de Huelva, al lugar conocido como Torre Carbonera (Arenas Gordas), donde acabó embarrancando, una vez los ingleses largaron los cabos que lo sujetaban, salvándose algunos tripulantes mientras los oficiales fueron remitidos en una lancha a Chipiona. El casco y los restos del *Rayo* quedaron varados en la playa, azotados por el oleaje.

-El *Monarca*, abandonado por el *Leviathan*, acabó embarrancando en la playa de la Higuera, entre la Torre de la Higuera y la Torre del Asperillo, quedando tumbado sobre un costado. Las lanchas de auxilio que se enviaron desde Sanlúcar apenas si pudieron acercarse, salvándose la gente que pudo nadar hacia ellas.

-El *Bahama* se rindió en la batalla al *Colossus*, siendo remolcado hacia Gibraltar por el *Minotaure* que trasvasó a su bordo una tripulación de presa. Pero con la tormenta se rompieron los amarres y quedó boyando a la deriva. El día 24, cerca de la costa, a la altura de Chipiona, ante el temor de estrellarse contra las rocas, la tripulación de presa inglesa se rindió a los españoles, quienes tomaron el control del buque quedando a la deriva e intentando aproximarse a la costa, con muchos heridos en sus cubiertas.

Día 26 de Octubre. 5 días después de la batalla

-El *Aigle* consiguió doblar la punta de Cádiz y entrar en la bahía, pero el día 25 se zafó de sus amarres y se fue contra la costa del Puerto de Santa María, encallando sobre el bajo del Diamante, perdiendo el timón y varando otra vez a la altura del río de San Pedro, donde la tripulación lo abandonó, dándose por perdido.

-El *San Francisco de Asís*, encallado en la punta del Salado en el Puerto de Santa María, se deshizo por el fuerte oleaje sin poder sacar apenas nada de él.

-Del *Monarca* continuaron intentando con lanchas sacar más gente de la que quedaba en la enfermería.

-El *San Justo*, aunque había conseguido alcanzar Cádiz tras el combate, encalló en el bajo del Diamante, y con la tormenta de los días siguientes se destrabó, yéndose contra la costa de El Puerto de Santa María, por lo que tuvieron que picarle los dos palos que le quedaban, recibieron dos anclas y así consiguieron salvarlo.

Día 27 de Octubre. 6 días después de la batalla

-El *Bahama*, aún a la deriva, se vio asaltado por una fragata inglesa que recogió a la tripulación de presa y se marchó prometiendo regresar por los demás, especialmente para atender a los heridos. El *Bahama* continuó navegando a la deriva.

-El *San Agustín*, boyando a la deriva durante cinco días, fue asistido al fin por el *Orión* y el *Leviathan*, a los cuales trasbordaron parte de la tripulación, quedando en su proximidad.

Día 28 de Octubre. 7 días después de la batalla

-El *Monarca* finalmente se deshizo en la playa de la Higuera debido al fuerte oleaje, quedando fuera del agua una buena parte del casco. No pudieron rescatar a nadie más.

-El *Bahama* seguía a la deriva con su carga de heridos cuando se le acercó un navío inglés que recogió a buena parte de la tripulación, prometiendo regresar por más. El navío continuó a la deriva.

-El *San Agustín*, aun boyando a la deriva en su sexto día, continuó trasbordando parte de la tripulación, incluido el herido capitán Cagigal, al navío *Orion*, que seguía en sus proximidades.

Día 29 de Octubre. 8 días después de la batalla

-En el *Bahama*, aún a la deriva, sus oficiales decidieron no caer prisioneros y arriarlo a la costa de Chipiona, pero con la marea saliente del Guadalquivir se alejaba cada vez más, por lo cual solicitaron ayuda a cañonazos, pero nadie se atrevió a acercárseles. Siguieron a la deriva.

-En el *San Agustín*, la oficialidad española que quedaba a bordo intentó prenderle fuego, pero estaba tan sumergido que no ardió, y siguió a la deriva por séptimo día.

Día 30 de Octubre. 9 días después de la batalla

-El *Argonauta*, que resultó casi destruido por el *Achilles* británico durante la batalla, fue tomado con tripulación de presa por el *Belleisle*, que intentó llevarlo a Gibraltar muy lentamente con muchos heridos a bordo. Pero al comprobarse que apenas se mantenía a flote, tras ser muy castigado por la tormenta, y temiendo fuera retomado, Collingwood dio orden al *Ajax* de que lo hundiera a cañonazos, lo que llevó a cabo el día 30, una vez que a los supervivientes se los llevara el *Belleisle* a Gibraltar.

-El *Bahama*, que llevaba navegando a la deriva durante cinco días, recibió la ayuda de varias lanchas salidas de Sanlúcar, en las que lograron rescatar a los heridos que todavía resistían en sus cubiertas y a buena parte de la tripulación. Intentaron quemar el navío, pero aparecieron la fragata británica *Phoebe* y el navío *Donegal*, que tomaron al *Bahama* y se lo llevaron a Gibraltar.

-El *San Agustín* fue quemado por el *Leviathan*, y volado con las cargas de pólvora que se le pusieron.

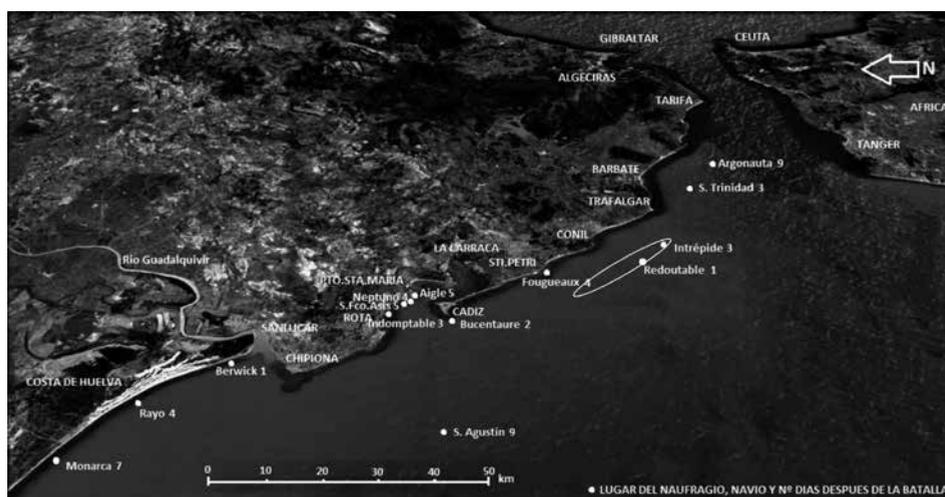
Día 31 de Octubre. 10 días después de la batalla

-Los restos del *Rayo* y del *Berwick* fueron quemados por la fragata británica *Naiad* en la playa de Huelva donde embarrancó.

Día 1 de noviembre. 11 días después de la batalla

-Los restos del *Monarca*, fueron quemados y volados por la fragata británica *Naiad* en la playa de Huelva donde embarrancó.

Es decir, de las 17 presas realizadas por los ingleses el día de la batalla, 2 pudieron escapar a Cádiz (*Algésiras* y *Santa Ana*), 11 se hundieron (6 franceses y 5 españoles) y 4 se las llevaron a Gibraltar (3 españolas y 1 francesa). Naufragados después de la batalla fueron 14: 11 de los apresados y 3 del rescate, en total 7 franceses y 7 españoles.



Mapa 3 - Lugares aprox. del área del Combate del día 21, de los 14 naufragios y nº de días después de la Batalla

Entre los navíos españoles, y atendiendo a sus características, es difícil encontrar alguna clave que explique sus pérdidas. Por una parte hay que considerar que se hundieron tanto el más moderno de toda la flota, el *Argonauta*, como el más antiguo, el *Rayo*. Por otra, de los cuatro tres puentes (que en principio podría suponerse que fueran un objetivo de los británicos, tomarlos o hundirlos) se salvaron dos, el *Santa Ana* y el *Príncipe de Asturias*, y un tercero, el *Rayo*, sobrevivió al combate mas no al temporal; el cuarto, el *Santísima Trinidad*, sí resultó hundido como consecuencia de la batalla, mitad por

tratarse del icono de la Armada en el que todo el mundo se fijaba, tanto para atacarlo como para defenderlo, y mitad también porque su estado y características hacían que difícilmente pudiera superar un lance como este, tal cual se demostró en San Vicente. Los dos 80 cañones, el *Neptuno* y el *Argonauta*, se perdieron, pero uno fue por causa del temporal. De los tres 74 cañones, relativamente nuevos y de los que se tenían excelentes informes, dos fueron apresados (uno acabó en Gibraltar, el *San Ildefonso*, y el otro hundido, el *Monarca*, aunque siete días después de la batalla), salvándose el *Montañés*. Y de los 70 cañones, todos muy veteranos como se explicó, tres fueron apresados (dos llevados a Gibraltar, el *San Juan* y el *Bahama*, y el *San Agustín* hundido), uno se salvó (el *San Justo*) y el otro se hundió por causa del temporal (el *San Francisco de Asís*) En cambio el más pequeño de todos, el *San Leandro*, pudo salvarse entrando en Cádiz. Es decir, no parece que hubieran influenciado en las consecuencias del combate ni el porte ni la antigüedad de los navíos, sino su posición en la línea de combate: la retaguardia fue mucho más castigada que la vanguardia e incluso que el centro (el grupo de Collingwood fue más efectivo que el de Nelson), pero, al estar más cerca de Gibraltar, el remolque de estas presas fue más fácil, con lo cual no acabaron hundidos por la tormenta.

9. Memorial de Bajas

Cerrando entonces el análisis del comportamiento de estos buques en la batalla, de los 15 navíos españoles que participaron en ella, al final del día del combate 6 navíos consiguieron entrar en Cádiz, (de la vanguardia el *Rayo* y el *San Francisco de Asís*, del centro el *San Leandro* y el *San Justo*, y de la retaguardia el *Príncipe de Asturias* y el *Montañés*) y 9 quedaron fuera. De estos 9, pudieron recuperar el *Santa Ana*, pero en ese intento se perdieron el *Rayo* y el *San Francisco*, y fueron hundidos después de la batalla por los ingleses el *San Agustín* y el *Argonauta* y por la tormenta el *Trinidad*, el *Neptuno* y el *Monarca*; y tres quedaron como presas en Gibraltar: el *San Juan Nepomuceno*, el *Bahama* y el *San Ildefonso*. Es decir, de los 15 navíos, cinco se salvaron (*San Leandro*, *Santa Ana*, *San Justo*, *Príncipe de Asturias* y *Montañés*) y 10 se perdieron.

Las pérdidas de buques franceses fueron aún más graves: de 18 perdieron 13: 1 capturado, 1 estallado, 4 huidos (capturados días después) y 7 hundidos. Se salvaron el *Algésiras*, el *Neptune*, el *Pluton*, el *Argonauta* y el *Héros*, que quedaron encerrados en Cádiz. Estos fueron los navíos, y en muy mal estado, que encontró el almirante Rosilly cuando entró en Cádiz en mitad de la tormenta y solo cuatro días después de la batalla que no pudo detener, y todavía con seis navíos en la mar afuera naufragando. Era todo lo que quedaba de la flamante flota de 18 navíos con la que Napoleón pretendía apoyar la invasión de Inglaterra.

Los ingleses no perdieron ningún buque pero siete de ellos quedaron en mal estado y necesitaron profundas reparaciones, e incluso alguno no llegó a recuperarse del todo para el servicio activo. *El Victory* debió entrar en Gibraltar de urgencia con graves daños,

llevando además el cuerpo de Nelson para evitar que se descompusiera⁸⁵. Pero en los días que siguieron, intentado conservar las presas al precio que fuese, los buques británicos se vieron en difíciles situaciones. El informe del almirante Collingwood a su Almirantazgo es muy revelador al respecto, indicando que, más que en el combate, temió perderlo todo en la tormenta posterior: “The condition of our own ships was such that it was very doubtful what would be their fate. Many a time I would have given the whole group of our capture, to ensure our own... I can only say that in my life I never saw such efforts as were made to save these ships [prizes], and would rather fight another battle than pass through such a week as followed it”⁸⁶. “La condición de nuestros propios barcos era tal que tenía muy serias dudas sobre lo que iba a suceder con ellos. Pensé muchas veces que sería mejor soltar todas las presas con tal de asegurar nuestros buques... Sólo puedo decir que nunca en mi vida he visto esfuerzos semejantes como los que se hicieron para salvar a estas presas, siendo preferible luchar otra batalla antes que pasar una semana como la que vino después”.

Más terribles que las pérdidas de los navíos fueron las de vidas humanas, en un conteo difícil de realizar, en las que las fuentes no coinciden. Pero algo que debe ser considerado es que, por dramáticas que fueron las de víctimas de la batalla en sí, las de los naufragios fueron mucho más terribles: seguramente en una proporción de tres a una, pero nunca lo sabremos con exactitud⁸⁷.

Según las cifras dadas por Antonio de Escaño el 15 de noviembre⁸⁸, muy estimativas, en las que no tuvo en cuenta los naufragios (donde se produjeron centenas de víctimas) y que podemos dejar señalados en la última columna, estas bajas fueron:

⁸⁵ El cuerpo de Nelson fue preservado en un barril de brandy para el viaje de regreso a Inglaterra, donde se le tributaría el funeral de un héroe. Bennet, Geoffrey, *Nelson, the Commander*, Charles Scribner's and Sons, Nueva York, 1972, pág.167.

⁸⁶ Citado por Tracy, Nicholas, *Nelson's Battles: The Triumph of British Seapower*, Naval Institute Press, Annapolis, 2008, pág.279.

⁸⁷ Debieron ser tantos los deshechos y despojos de la batalla, que se destacaron en las playas de Cádiz, desde Conil a Puerta Tierra, a las del Puerto de Santa María, Rota, Chipiona y Arenas Gordas, varios regimientos de infantería para recoger cadáveres y enseres que el mar arrojaba cada día. Antonio Alcalá Galiano narra en sus memorias cómo, al recorrer la lengua de tierra que separa Cádiz del continente, camino de Chiclana, fue encontrándose durante todo el camino “cubierto el suelo de destrozadas reliquias de buques arrojadas a tierra por el empuje de las aguas y del viento... y de trecho en trecho algunos cadáveres en el estado doblemente horroroso que da llevar días muerto, serlo por las balas y haber pasado en el agua largas horas”. *Memorias*, Cit., pág.304.

⁸⁸ Archivo del Museo Naval, Madrid, citado y rectificado con más documentación en González-Aller Hierro, José Ignacio, *La campaña de Trafalgar...* Cit., pág.1378.

Bajas en la Batalla y en los Naufragios Escuadra Española⁸⁹

NAVÍO	TRIPULACIÓN ESTIMADA	MUERTOS	HERIDOS	TOTAL	% BAJAS	NAUFRA.
<i>San Agustín</i>	730	180	200	380	52	
<i>San Juan Nepomuceno</i>	702	128	147	275	39,1	
<i>Argonauta</i>	801	100	200	300	37,4	
<i>Monarca</i>	672	100	150	250	37,2	+ NAU
<i>Santísima Trinidad</i>	1161	205	108	313	26,9	+ NAU
<i>San Ildefonso</i>	719	34	136	170	23,6	
<i>Santa Ana</i>	1102	103	136	239	21,6	
<i>Babama</i>	689	75	67	142	20,6	+ NAU
<i>Príncipe de Asturias</i>	1142	52	110	162	14,1	
<i>Neptuno</i>	797	42	47	89	10,7	+ NAU
<i>Montañés</i>	749	20	29	49	6,5	
<i>San Leandro</i>	607	8	22	30	4,9	
<i>San Francisco de Asís</i>	684	5	12	17	2,4	+ NAU
<i>Rayo</i>	813	4	14	18	2,2	+ NAU
<i>San Justo</i>	685	0	7	7	1	
TOTAL	12093	1056	1385	2441	20	± 1000

La tabla nos sitúa la cifra en el entorno de las 3.500 bajas (ascendiendo el porcentaje sobre el total de embarcados al 30 %) considerando además que el número total de muertos superó (con los naufragios) al de heridos; y ello sin contar los que murieron posteriormente en los hospitales de Cádiz y Gibraltar, cuyos datos finales no poseemos⁹⁰, ni los muertos en los barcos apresados, que fueron depositados por los ingleses en el mar tras de la batalla, siguiendo una costumbre de su Armada por la que, tras un enfrentamiento, se limpiaban inmediatamente las cubiertas y las baterías para reducir el impacto del macabro espectáculo que ofrecían de cadáveres despedazados y los charcos de sangre.

Es decir, nos hallamos ante un escenario de devastación en al menos 5 navíos, con bajas superiores a la cuarta parte de la tripulación, tres de ellos casi hundidos en el mismo escenario de la batalla, el *San Agustín* (donde se sobrepasó el 50 % de bajas) el *Argonauta* y el *Santísima Trinidad*; y en uno de los apresados, el *San Juan Nepomuceno*, y en el

⁸⁹ Todos los datos sobre estos navíos en Marchena Fernández, Juan “Los buques de la Real Armada. 1700-1825”. Cit.

⁹⁰ Aunque sí puede ser conocida mediante un trabajo menudo de la documentación de los hospitales de San Juan de Dios, Santa Catalina, Segunda Aguada, el Balón, y Hospital Real, de Cádiz, más el de Puerto de Santa María, entre otros. Trabajo que está por hacer. Datos al respecto en González-Aller Hierro, José Ignacio, *La campaña de Trafalgar...* Cit., págs.128 y ss.

Monarca, cifra que en este último ascendería radicalmente tras estar siete días a la deriva y venirse finalmente estrellar sobre la costa de Huelva, naufragio del que desconocemos el número de víctimas. En el extremo opuesto hay otro grupo, formado por el *Montañés*, el *San Leandro* y el *San Justo*, cuyas bajas fueron reducidas por su menor imbricación en el combate, y porque desde el primer día pudieron resguardarse en Cádiz y no volvieron a salir de ese puerto. Pero en el *Rayo*, *San Francisco de Asís* y *Neptuno*, las cifras de ahogados y heridos en sus naufragios posteriores debieron ser muy altas, con lo cual las cifras de la tabla no tienen significado para determinar el número de bajas final. Como indicó Antonio de Escaño, fue un combate tan sangriento como inútil.

Y en cuanto a la oficialidad, de los principales generales españoles ninguno murió en el combate pero cinco estaban heridos al finalizar la batalla (Gravina, que moriría cuatro meses después de la misma, Antonio de Escaño, Álava, Valdés, Jado Cajigal e Hidalgo de Cisneros), y de los quince comandantes de los navíos murieron tres (Alcalá Galiano, Churruca y Alcedo) y ocho resultaron heridos, resultando indemnes solo cuatro de ellos. Una cifra que muestra lo que se expusieron en sus puestos de mando en las toldillas de sus buques y fueron blanco de los disparos durante la batalla⁹¹, pero que muestra también cómo Trafalgar no significó la pérdida de toda una generación de oficiales, como algunos autores han llegado a indicar. Según la relación final de bajas entre la oficialidad, realizada por Escaño, aparecen como muertos dos brigadieres y un capitán de navío, dos capitanes de fragata, siete tenientes de navío, cuatro tenientes de fragata, ocho alféreces, tres guardiamarinas, y siete oficiales del ejército, 34 en total, un porcentaje relativamente bajo con respecto al total de la oficialidad embarcada (no alcanza el 5%) y más bajo aún con respecto al total de muertos oficialmente computados (2,9%). En cambio el número de heridos (solo entre la alta oficialidad, dos tenientes generales, dos jefes de escuadra, cuatro brigadieres, cinco capitanes de navío y dos de fragata... es decir, prácticamente todos) fue muy elevado. Ser oficial en estos navíos era un oficio de alto riesgo. La tarea de los cirujanos fue llevada a cabos con eficiencia, de modo que, mancos, cojos, tuertos, tullidos algunos de ellos, la mayoría sobrevivió al combate⁹².

Por parte francesa se desconoce el número exacto de las bajas sufridas en sus navíos; se estiman en 3.701 los muertos, tanto en la batalla como en los naufragios, y 1.556 heridos, relativamente más altas que las españolas en cuanto que el número de pérdidas de buques franceses fue mayor. Los comandantes Infernet y Cosmao sobrevivieron a la

⁹¹ Lon Romeo, Eduardo, *Trafalgar, Papeles de la campaña de 1805...* Cit.

⁹² Es muy probable, y en esto coinciden muchos de sus contemporáneos, que si desde el principio se le hubiese amputado el brazo a Gravina, hubiera sobrevivido. Manteniéndolo, sacándole esquirras de hueso muy de seguido, le produjo la gangrena y la septicemia que lo mató.

batalla, así como Villeneuve⁹³, mientras Magon y Lucas murieron al frente de sus navíos, el *Algésiras* y el *Reduntable*⁹⁴.

Los ingleses tuvieron su mayor pérdida entre su alta oficialidad con la muerte de Nelson. Fue el único almirante que murió en la batalla. Las bajas británicas sí se conocen con mayor precisión, al no haberse perdido ninguno de sus navíos: fueron 449 muertos y 1.214 heridos, lo que muestra la gran diferencia de cifras con las de la escuadra combinada, y las muy diferentes circunstancias en que desarrollaron la batalla unos y otros; y sobre todo, el escaso impacto en estas cifras de los naufragados (solo entre las tripulaciones de presa que subieron a los buques conquistados) ya que de la escuadra inglesa no se hundió ningún buque ni durante ni después de la batalla.

Sobre las consecuencias de Trafalgar se ha escrito tanto, al menos, como sobre la batalla en sí. Pero en los listados de la Real Armada de Carlos IV de fines de 1805 y en el Estado General de la Armada de 1806, todavía figuraban 35 navíos de línea y 27 fragatas. Es decir, 62 grandes buques en total, de modo que los 10 navíos perdidos en la batalla y días sucesivos, no significaron ni mucho menos el fin de la misma⁹⁵. Ni siquiera una parte importante de los principales jefes y oficiales había perecido, salvo Gravina y dos brigadieres. Trafalgar, por tanto, no fue el final de la historia pero sí marcó un antes y un después: antes, la Real Armada borbónica se veía con posibilidades de enfrentarse al enemigo siquiera con un hálito de triunfo, buscando una buena oportunidad; después de Trafalgar, esta Real Armada consideró que para subsistir debía quedar amarrada en los muelles y arsenales, en la certeza de que en cualquier salida o encuentro con el enemigo sería de nuevo vencida y destruida. Un enemigo al que antes de esta batalla se le podía temer, pero que ahora, y esto era un cambio muy importante, se le respetaba porque no podía dudarse ni de su eficacia y superioridad en el combate y la maniobra, ni de su valor, como habían comprobado en Trafalgar⁹⁶.

Esas decenas de navíos y fragatas que aún constituían la Real Armada borbónica quedaron sitiados en los puertos, que con los bloqueos permanecieron cerrados (y con ellos los mares) hasta el final de la guerra. Todo parecía haberse consumado.

⁹³ El almirante Villeneuve fue hecho prisionero a bordo de su buque insignia. Llevado a Inglaterra, recobró la libertad en 1806. Regresó a Francia, siendo hallado muerto en abril de ese mismo año en su habitación en el hotel Brasil o de la Patrie en Rennes, donde se hospedó camino de París, con varias heridas en el pecho producidas por un cuchillo de comedor. Oficialmente se decretó el suicidio. "Mort de l'Amiral Villeneuve", *Le Revue Française*, Vol. IV, Hoskin y Snowden, Nueva York, 1835, págs.78 y ss.

⁹⁴ Monaque, Rémi, *Trafalgar, 21 octobre 1805...* Cit.

⁹⁵ 1805. Estado de la flota después de Trafalgar. Sánchez Carrión, José María, *Los ingenieros de marina motores de la renovación y tecnificación...* Cit., Anexo II, pág.52

⁹⁶ Rodger, Nicholas A.M., "La naturaleza de la victoria naval", en Guimerá, Ramos y Butrón (eds.), *Trafalgar y el mundo Atlántico...* Cit., págs.119 y ss.

10. El destino final de los navíos de Trafalgar

En la Batalla y días posteriores⁹⁷

NOMBRE DEL NAVIO	PORTE	BOTAD.	ASTILLERO	BAJA	LUGAR	CIRCUNSTANCIAS DE LA BAJA	A/SER
<i>SAN ILDEFONSO</i>	74	1785	CARTAGE	1805	TRAFALGAR	CAPTURADO POR LOS BRITÁNICOS	20
<i>SAN JUAN NEPOMUCENO</i>	70	1766	GUARNIZO	1805	TRAFALGAR	CAPTURADO POR LOS BRITÁNICOS	39
<i>BAHAMA</i> (<i>San Cristóbal</i>)	70	1784	HABANA	1805	TRAFALGAR	CAPTURADO POR LOS BRITÁNICOS	21
<i>SANTÍSIMA TRINIDAD</i>	114	1769	HABANA	1805	TRAFALGAR	CAPTURADO POR LOS BRITÁNICOS. HUNDIDO TEMPORAL	36
<i>ARGONAUTA</i> (<i>San Sebas</i>)	80	1798	FERROL	1805	TRAFALGAR	CAPTURADO. HUNDIDO BRIT. PARA EVITAR SU RECAPTURA	7
<i>SAN AGUSTÍN</i>	70	1768	GUARNIZO	1805	COSTA CÁDIZ	CAPTURADO, VOLADO BRITAN. PARA EVITAR SU RECAPTURA	37
<i>MONARCA</i> (<i>S. Cayetano</i>)	74	1794	FERROL	1805	TOR.ASPERIL	CAPTURADO Y NAUFRAGADO TEMPORAL PLAYA DE HUELVA	11
<i>NEPTUNO</i> (<i>S. Fco. Javier</i>)	80	1795	FERROL	1805	BAHÍA CÁDIZ	CAPTURADO, RECAP, NAUFRAG. TEMPORAL. PTO. STA. MARÍA	10
<i>RAYO</i> (<i>S. Pedro Apóstol</i>)	100	1749	HABANA	1805	TOR.CARBON	CAPTURADO. NAUFRAGADO POR TEMPORAL PLAYA DE HUELVA	56
<i>SAN FRANCISCO DE ASÍS</i>	70	1767	GUARNIZO	1805	BAHÍA CÁDIZ	ENCALLADO TEMPORAL. NAUFRAGADO. PTO.DE STA. MARÍA.	38
<i>ACHILLE</i>	74	1803	ROCHEFO	1805	TRAFALGAR	VOLADO Y HUNDIDO EN EL COMBATE	2
<i>SWIFTSURE</i>	74	1800	CAPTU.IN	1805	TRAFALGAR	CAPTURADO POR LOS BRITANICOS	18
<i>INTREPIDE</i>	74	1790	CEDIDO ES	1805	TRAFALGAR	HUNDIDO POR LOS BRITANICOS PARA EVITTAR SU RECAPTURA	15

⁹⁷ Todos los datos sobre estos navíos en Marchena Fernández, Juan “Los buques de la Real Armada. 1700-1825”, Cit.

REDOUTABLE	74	1791	BREST	1805	TRAFALGAR	HUNDIDO POR TEMPORAL TRAS LA BATALLA	14
FOUGUEUX	74	1785	LORIENT	1805	SANTI PETRI	HUNDIDO POR TEMPORAL COSTA DE CADIZ	20
INDOMPTABLE	80	1790	BREST	1805	C. ROTA	HUNDIDO POR TEMPORAL COSTA DE ROTA	15
BERWICK	74	1795	CAPTU.IN	1805	C. HUELVA	HUNDIDO POR TEMPORAL COSTA DE HUELVA	30
AIGLE	74	1800	ROCHEFO.	1805	C. DE CADIZ	HUNDIDO POR TEMPORAL COSTA DE CADIZ	5
BUCENTAURE	80	1803	TOLON	1805	C. DE CADZ	HUNDIDO POR TEMPORAL COSTA DE CADIZ	2

Después de la Batalla y años posteriores⁹⁸

NOMBRE DEL NAVIO	PORTE	AÑO	ASTILLERO	BAJA	LUGAR	CIRCUNSTANCIA	AÑ.SER
FORMIDABLE	80	1795	TOLON	1805	CABO ORTEGAL	CAPTURADO POR INGLESES	10
DUGAY TROUIN	74	1800	ROCHEFORT	1805	CABO ORTEGAL	CAPTURADO POR INGLESES	5
MONT BLANC	74	1791	ROCHEFORT	1805	CABO ORTEGAL	CAPTURADO POR INGLESES	14
SCIPION	74	1801	LORIENT	1805	CABO ORTEGAL	CAPTURADO POR INGLESES	4
ARGONAUTE	74	1798	LORIENT	1808	BAHIA DE CADIZ	CAPTURADO POR ESPAÑOLES	10
HEROS	74	1801	ROCHEFORT	1808	BAHIA DE CADIZ	CAPTURADO POR ESPAÑOLES	7
NEPTUNE	80	1803	TOLON	1808	BAHIA DE CADIZ	CAPTURADO POR ESPAÑOLES	5
ALGESIRAS	74	1804	LORIENT	1808	BAHIA DE CADIZ	CAPTURADO POR ESPAÑOLES	4
PLUTON	74	1804	TOLON	1808	BAHIA DE CADIZ	CAPTURADO POR ESPAÑOLES	4

⁹⁸ Todos los datos sobre estos navíos en Marchena Fernández, Juan “Los buques de la Real Armada. 1700-1825”, Cit. Tabla General N.2, así como en Winfield, Rif, *British Warships in the Age of Sail 1793–1817: Design, Construction, Careers and Fates...* Cit.

<i>MONTAÑÉS</i>	74	1794	FERROL	1810	BAHIA DE CADIZ	ENCALLADO TEMPOR. INCEND. FRANCES. BAJA 1822	16
<i>SAN LEANDRO</i>	64	1787	FERROL	1813	LA HABANA	DADO DE BAJA DESDE 1810. DESGUAZADO POR INÚTIL	26
<i>PRÍNCIPE ASTURIAS</i>	112	1794	LA HABANA	1814	LA HABANA	BAJA SIN CARENA EN 1820. 1834 HUNDIDO ARSENAL	20
<i>SANTA ANA</i>	112	1784	FERROL	1816	LA HABANA	BAJA SIN CARENA. EN 1834 HUNDIDO ARSENAL	32
<i>SAN JUSTO</i>	70	1779	CARTAGENA	1828	CARTAGENA	DESGUAZADO POR FALTA DE CARENA	49

El destino final de los Navios que Combatieron en Trafalgar. Capturados⁹⁹

Capturados por los británicos en 1805. En Trafalgar y en Cabo Ortegá.

NOMBRE DEL NAVIO	CAPTURA	NUEVO NOMBRE	BAJA	AÑ.S.	CAUSA	LUGAR BAJA	AÑ.S.T
<i>BAHAMA</i>	TRAFALGAR	<i>HMS BAHAMA</i>	1814	9	DESGUACE	CHATHAM	30
<i>SCIPION</i>	C.ORTEGAL	<i>HMS SCIPION</i>	1814	9	DESCUACE	PORTSMOUTH	13
<i>SWIFTSURE</i>	TRAFALGAR	<i>HMS IRRESISTIBLE</i>	1816	11	DESGUACE	CHATHAM	16
<i>SAN ILDEFONSO</i>	TRAFALGAR	<i>HMS ILDEPHONSO</i>	1816	11	DESGUACE	SPIITHEAD	31
<i>FORMIDABLE</i>	C.ORTEGAL	<i>HMS BRAVE</i>	1816	11	DESGUACE	CHATHAM	21
<i>SAN JUAN NEPOMUCENO</i>	TRAFALGAR	<i>HMS SAN JUAN</i>	1818	13	DESGUACE	GIBRALTAR	52
<i>MONT BLANC</i>	C.ORTEGAL	<i>HMS MONT BLANC</i>	1819	14	DESGUACE	SPIITHEAD	23
<i>DUGAY TROUIN</i>	C.ORTEGAL	<i>HMS IMPLACABLE</i>	1949	144	HUNDIDO	CANAL DE LA MANCHA	149

⁹⁹ *Ibidem.*

Capturados por los españoles en 1808. En la Bahía de Cádiz.

NOMBRE DEL NAVIO	NUEVO NOMBRE	BAJA	AÑ.SE	LUGAR	CAUSA	AÑ.S.T.
<i>ARGONAUTE</i>	<i>ARGONAUTA</i>	1810	2	BAHIA DE CADIZ	PRISION. ENCALLA. TEMPORAL. QUEMADO	12
<i>PLUTON</i>	<i>MONTAÑÉS</i>	1814	6	FERROL	DESGUAZADO POR FALTA DE CARENA	10
<i>NEPTUNE</i>	<i>NEPTUNO</i>	1820	12	CARTAGENA	DESGUAZADO POR FALTA DE CARENA	17
<i>ALGESIRAS</i>	<i>ALGECIRAS</i>	1826	18	LA CARRACA	DESGUAZADO POR FALTA DE CARENA	22
<i>HEROS</i>	<i>HÉROE</i>	1842	34	FERROL	DESGUAZADO POR INUTIL	41

11. Una mínima bibliografía

Al tratarse de una de las batallas más conocidas de la historia naval universal, con una bibliografía que ha trabajado exhaustivamente los mil y un aspectos de la misma, conformada por centenas de estudios aportados por las historiografías española, británica y francesa especialmente, sobre todo después de la conmemoración de su bicentenario en el año 2005, vamos a limitarnos aquí, aparte de los citados en el texto, a ofrecer algunos de los trabajos más significativos al respecto de la batalla y sus circunstancias.

Comenzando por historias clásicas, como las de Ferrer de Couto, José, *Historia del combate naval de Trafalgar: precedida de la del renacimiento de la Marina Española durante el siglo XVIII*, Wenceslao Ayguals de Izco, Madrid, 1851; o la de Marliani, Manuel, *Combate de Trafalgar. Vindicación de la Armada española contra las aseveraciones injuriosas vertidas por Mr. Thiers en su 'Historia del Consulado y el Imperio'...* Cit.; o Alcalá-Galiano, Pelayo, (1909) *El combate de Trafalgar*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2003. Y siguiendo con las grandes recopilaciones de documentos y textos realizadas con motivo del bicentenario, como las de González-Aller Hierro, José Ignacio, *La campaña de Trafalgar, 1804-1805. Corpus documental conservado en los archivos españoles*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2004, y O'Donnell, Hugo, *La campaña de Trafalgar. Tres naciones en pugna por el dominio del mar (1805)*, La Esfera de los Libros, Madrid, 2005. Y continuando con los trabajos generales, con documentación primaria y mucho detalle, como los de Lon Romero, Eduardo, *Trafalgar, Papeles de la campaña de 1805*, ya citado; Harbron, J.D., *Trafalgar and the Spanish Navy*, Conway Maritime Press, Londres, 1988; Corral Lafuente, José Luis, *Trafalgar*, Quinteto, Madrid, 2000; Franco Castañón, Hermenegildo, *La razón de Trafalgar: la campaña naval de 1805: un análisis crítico*, AF, Valladolid, 2005; y otros con apreciaciones generales sobre la batalla en su contexto, como González-Aller Hierro, José Ignacio, "Algunas consideraciones estratégicas y tácticas sobre la Campaña de Trafalgar", en Guimerá Ravina, Agustín; Ramos, Alberto; y

Butrón, Gonzalo (eds.), *Trafalgar y el mundo atlántico*, Cit.; Rodríguez González, A. R., *Trafalgar y el conflicto naval anglo-español del siglo XVIII*, Editorial Actas, San Sebastián de los Reyes, 2005; Guimerá Ravina, Agustín, «Trafalgar: Myth and History», Harding, Richard (ed.), *A Great and Glorious Victory. New perspectives on the Battle of Trafalgar*, Seaforth Publishing, Barnsley, 2008; VV.AA., *Jornadas de Historia Marítima. Trafalgar, marco doctrinal y científico*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2001. Sobre los buques, Cayuela Fernández, José y Pozuelo Reina, Ángel, *Trafalgar: hombres y naves entre dos épocas*, Ariel, Barcelona, 2004; Mejía Taveró, Juan Carlos, *Los navíos españoles de la batalla de Trafalgar*, Cultural, Madrid, 2004; San Juan, Víctor, *Trafalgar: Tres armadas en combate*, Ed. Sílex, Madrid, 2005; o Rodríguez González, A. R., “Los españoles en Trafalgar: navíos, cañones, hombres y una alianza problemática”, en *Trafalgar y el mundo atlántico*, Cit.; Goodwin, Peter, Principio del formulario *The Ships of Trafalgar. The British, French and Spanish Fleets, 21st October 1805*, Conway Maritime Press, Londres, 2005. Sobre la artillería en la batalla, Duffy, M., “La artillería en Trafalgar: adiestramiento, táctica y moral de combate”, en Ravina, Ramos y Butrón (eds.), *Trafalgar y el mundo atlántico*, Cit.; o Sanjurjo Jul, J. M., “La artillería en Trafalgar”, *Revista General de Marina*, N.240, 2005. Y naturalmente las obras compilatorias ya citadas, de Agustín Guimerá, Alberto Ramos, Gonzalo Butrón y Víctor Peralta Ruiz. Para la armada francesa en la batalla, entre otros trabajos, Monaque, Rémi, *Trafalgar, 21 octobre 1805*, Tallandier, París, 2005, o Humbert, J.M. y Ponsonnet, B. (dir.), *Napoleón et la mer. Un rêve d'empire, Musée Nationale de la Marine, Paris, 2004*), y de nuevo Monaque, Rémi, “Trafalgar 1805: estrategia táctica y resultados”, Guimerá Ravina, Agustín; Ramos, Alberto; y Butrón, Gonzalo (eds.), *Trafalgar y el mundo atlántico*, Cit., aparte los trabajos ya citados en este apartado. Y para la británica, dos clásicos, Fraser, Edward, *The Enemy at Trafalgar: An Account of the Battle From Eye-Witnesses Narratives and Letters and Despatches from The French and Spanish Fleet*, E.P.Dutton & Co, Nueva York, 1906, y Warner, Oliver, *Trafalgar*, Bastford, Londres, 1959; y también Schom, Alan, *Trafalgar: Countdown to Battle, 1803–1805*, Atheneum, Nueva York, 1990. En torno a las conmemoraciones de 1805 se publicaron numerosos trabajos de interés, entre ellos, Clayton, Tim y Craig, Phil, *Trafalgar: The Men, the Battle, the Storm*, Hodder and Stoughton, Londres, 2004; Adkins, Roy, *Trafalgar: The Biography of a Battle*, Little Brown, Londres, 2004; Fremont-Barnes, Gregory, *Trafalgar 1805: Nelson's Crowning Victory*, Osprey Publishing, Londres, 2005; Adkin, Mark, *The Trafalgar Companion: A Guide to History's Most Famous Sea Battle and the Life of Admiral Lord Nelson*, Aurum Press, London, 2005; Nicolson, Adam, *Men of Honour: Trafalgar and the Making of the English Hero*, Harper Collins, Londres, 2005; Pocock, Tom, *Trafalgar: an eyewitness history*, Penguin Classics, Londres, 2005; Best, Nicholas, *Trafalgar*, Weidenfeld and Nicholson, Londres, 2005; Stilwell, Alexander (ed.), *The Trafalgar Companion*, Osprey Publishing, Oxford, 2005; Duffy, Michael, *Touch and Take. The Battle of Trafalgar. 21 October 2005*, The 1805 Club, Shelton, 2005; Cannadine, David (ed.), *Trafalgar in History: A Battle and Its Afterlife*, Palgrave Macmillan,

Basingstoke, 2006; Gardiner, Robert, *The Campaign of Trafalgar, 1803–1805*, Mercury Books, Londres, 2006; Tracy, Nicholas, *Nelson's Battles: The Triumph of British Seapower*, Naval Institute Press, Annapolis, 2008. Ver también la compilación de Harding, Richard (ed.), *A Great and Glorious Victory. New perspectives on the Battle of Trafalgar*, Seaforth Publishing, Barnsley, 2008.

SESSÃO CULTURAL CONJUNTA AM – ANBA

FRANCISCO DE HOLANDA

Palavras do Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 24 de abril

Senhora professora Natália Correia Guedes, ilustre presidente
da Academia Nacional de Belas Artes.

Bem-vinda de novo à Academia de Marinha, também sua Academia. Volvidos que foram os anos em que as nossas academias andaram de costas voltadas, outros tempos, outros protagonistas, é com enorme gosto que acolhemos esta primeira sessão conjunta que tão bem se enquadra nas actividades da classe de Artes, Letras e Ciências desta Academia.

Senhores Académicos, minhas senhoras e meus senhores

Este retomar de uma sã e frutuosa colaboração merecia um tema forte. E que melhor escolha poderíamos ter, agora que ainda estamos suficientemente perto dos 500 anos do nascimento de Francisco de Holanda.

Qualquer simples pesquisa na net sob este nome, dá-nos de imediato a dimensão deste homem - arquitecto, escultor, desenhador, iluminador, pintor, ensaísta, crítico de arte, historiador. Foi sem dúvida um perfeito representante da cultura humanista e um dos mais importantes vultos do renascimento português do sec. XVI.

Não estando o meu passado ligado às artes, e para além de um conhecimento genérico da sua figura e da sua obra, acabei por deparar em termos concretos com Francisco de Holanda ao preparar um trabalho sobre o Forte de São Lourenço da Cabeça Seca que, depois de muitas vicissitudes e transformações, veio dar origem ao que hoje designamos por Bugio.

Ficou então para mim bem clara a importância deste artista na corte de D. João III, bem como a proteção que merecia por parte do príncipe D. Luís, a par da aposta que foi feita na sua formação no estrangeiro.

Mas deixemos que quem mais sabe destas matérias nos ensine, através das suas exposições, para que de uma forma concreta fiquemos com uma panorâmica mais completa desta notável personalidade. E se a personalidade que hoje aqui vos traz foi realmente notável, não menos notável é o painel de oradores que dele, da sua vida e da sua obra nos vem falar e cuja presença reconhecidamente agradeço.

Renovo os meus agradecimentos à Academia Nacional de Belas Artes pelo acolhimento que deu a esta iniciativa que, espero, seja apenas mais uma de muitas manifestações de boa cooperação institucional.

XIV SESSÃO CULTURAL CONJUNTA AM – ICEA

A REVOLUÇÃO DE 1820 ANTECEDENTES E CONSEQUÊNCIAS

Palavras do Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 8 de maio

Senhor Professor José Luís Viegas Freitas, ilustre Presidente do Instituto de Cultura Europeia e Atlântica.

Mais uma vez a Academia de Marinha e o ICEA se reúnem para dar cumprimento a uma vontade expressa em protocolo assinado em Janeiro de 2004 e que ano após ano, alternadamente na Ericeira ou em Lisboa, sem falhas, levam a que hoje se realize a XIV sessão conjunta das instituições que ambos dirigimos.

Por isso o saúdo com consideração e amizade.

Senhores académicos, minhas senhoras e meus senhores.

Diz-nos o texto do Protocolo que estas sessões devem abordar temas de História Naval e Marítima e, genericamente, qualquer área associada às problemáticas do mar. Assim tem sido feito e nos últimos dois anos, correspondentes ao triénio que decorre da responsabilidade do actual Conselho Académico da Academia de Marinha foram, por comum acordo, escolhidos os temas de “Timor”, em 2016, e “D. Francisco Manuel de Melo e o mar”, em 2017.

Para este ano escolheu-se como tema “A Revolução de 1820 – antecedentes e consequências”. À beira de se perfazerem 200 anos sobre esta data, é sempre tempo de se lembrar o seu enquadramento. Esta revolução foi uma peça importante, se não mesmo decisiva, pelas alterações que veio induzir, embora inseridas num período conturbado da vida nacional que marcou toda a primeira metade do séc. XIX, e que nunca é de mais recordar.

Se se pode dizer que Portugal, desde a sua formação, apenas uma vez perdeu a sua independência, embora nunca o seu território tenha sido absorvido e integrado no território de outra potência, também é verdade que a sua independência foi, ao longo da história, por diversas vezes bem mitigada, devendo-se tal sobrevivência não só à vontade de alguns grandes portugueses, mas também ao desejo de potências estrangeiras que tal consideravam essencial para o jogo de equilíbrio de poderes no xadrez europeu e internacional.

No entanto, as eternas fragilidades internas, por vezes a dificuldade em decidir, outras vezes a ignorância e irresponsabilidade de quem nos tem governado, levaram

mesmo muito recentemente, e mais uma vez, a que se afirmasse que Portugal estava a viver em regime de protectorado. E porque a história teima em repetir-se, é bom que os períodos críticos pelos quais Portugal já passou sejam ciclicamente “acordados” na nossa memória para que, pelo menos um grupo de cidadãos, é certo que pequeno e privilegiado culturalmente, se mantenha acordado.

Para tratar este tema, e dentro de um modelo que vai fazendo carreira, (2 intervenções da responsabilidade de cada uma das instituições), trazemos-vos quatro subtemas para nos ajudarem a reflectir:

- “A revolta de 1820 e as sociedades secretas”
- “A diplomacia de D. Miguel e a polémica dos bloqueios navais (1828-1834)”
- “As invasões francesas e a sua relação com o liberalismo em Portugal”
- “A história da Ordem Militar da Torre e Espada, do Valor, Lealdade e Mérito”.

Os responsáveis por cada uma das intervenções serão oportunamente apresentados pelos moderadores das sessões.

Não vos quero roubar mais tempo. Agradeço aos quatro oradores a sua disponibilidade e o seu trabalho para este exercício cultural e desejo a todos que sintam o dia de hoje como mais um dia que valeu a pena.

XIV SESSÃO CULTURAL CONJUNTA AM – ICEA

**A DIPLOMACIA DE D. MIGUEL E A POLÊMICA DOS
BLOQUEIOS NAVAIS (1828-1834¹)**

Comunicação apresentada pelo Professor Doutor
Daniel Estudante Protásio², em 8 de maio

Resumo: A diplomacia de D. Miguel constitui, ainda hoje, um tema estudado de forma fragmentária e isolada, baseado mais em bibliografia de referência de meados do século XX do que em fontes manuscritas. Continua a não ter base documental a enunciação dos Estados com os quais a realeza de D. Miguel estabeleceu relações diplomáticas. Esse é um dos dois aspectos abordados na presente reflexão. O outro diz respeito aos bloqueios navais às barras do Tejo e do Douro durante as guerras civis de 1828 (Belfastada) e de 1832-34, bem como à ilha Terceira. Apesar de sobejamente analisados de um ponto de vista naval e tático, as componentes política, ideológica e diplomática desses processos não têm merecido uma atenção sistemática e contextualizadora. Basta dar o exemplo de que a tristemente célebre Questão Roussin, de 1831, não teve as consequências imediatas esperadas: a queda do regime miguelista – embora seja encarada como uma causa directa da derrota naval do cabo de São Vicente, dois anos depois. Através do estado da arte destas matérias, buscar-se-á elucidar questões polémicas e construir uma reflexão coerente e documentada sobre os assuntos abordados.

Introdução

Parafraseando o visconde de Santarém, “o documento é o farol da História” e “necessitamos, portanto, remediar as nossas confusões históricas”. Estas duas citações, impressas no ano de 1827 (³), servem de mote para a análise agora iniciada. Oíçamos o que escreve, em 1944, o conde de São Paio, originando um equívoco ainda hoje por esclarecer, quase oito décadas passadas:

¹ O presente texto insere-se numa linha de investigação desenvolvida e a desenvolver sobre a regência e reinado de D. Miguel.

² Nasceu em Lisboa em 1972. Obteve graus de Licenciado, Mestre e Doutor (em História Contemporânea) pelas Faculdades de Letras de Lisboa e Coimbra e pela Universidade Nova de Lisboa. Concluiu pós-doutoramento em 2018, desenvolvendo investigação sobre a historiografia da Academia das Ciências de Lisboa (1779-1859). É investigador integrado do Centro de História da Universidade de Lisboa e investigador colaborador do CEIS20 da Universidade de Coimbra. Sócio da Sociedade de Geografia de Lisboa e investigador do Centro de Investigação Prof. Doutor Joaquim Veríssimo Serrão, de Santarém.

³ Santarém 1910 I, 33 e Idem 1827, III.

O Visconde de Santarém viu a sua política coroada ainda de outro êxito importante. Refiro-me ao reconhecimento do Czar da Rússia, Nicolau I, do governo e realeza do Infante D. Miguel, aceitando as credenciais de Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário Rafael da Cruz Guerreiro, até aí nosso Encarregado de Negócios ⁽⁴⁾ na corte de São Petersburgo, que ali se mantivera e aceitara a sua promoção da mão do novo soberano. [...] D. Miguel foi ainda reconhecido por um outro Príncipe, acto diplomático de que até agora não tem rezado a história. Foi ele o Sultão de Marrocos Muley Abderrahaman, a quem D. Miguel se dirigiu em carta de 9 de Agosto de 1838 [1828], referendada por Santarém, participando-lhe a sua exaltação ao trono. O Rei de Marrocos respondeu-lhe em carta de 6 de Dezembro do mesmo ano, felicitando-o por esse facto e aplaudindo a sua política. D. Miguel [de] Sotto-Mayor afirma que D. Miguel foi ainda reconhecido por Nápoles e pela Sardenha. Quanto a esta potência parece não haver dúvidas, pois acolheu um seu Encarregado de Negócios, José Basílio Rademaker ⁽⁵⁾.

Estamos, pois, perante afirmações referentes a quatro Estados: **Rússia, Marrocos, Nápoles e Sardenha.**

No que diz respeito às relações entre Portugal e **Rússia**, lista a *Nova História de Portugal*, dirigida por Joel Serrão e Oliveira Marques, que Rafael da Cruz Guerreiro teria sido Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário em São Petersburgo entre 1824 e 1830 ⁽⁶⁾. O representante oficial da Rússia em Lisboa, em Maio de 1828, deixou a capital, juntamente com os seus colegas do corpo diplomático, aquando da convocação das cortes tradicionais. O que não obsta a que Cruz Guerreiro mantenha a mesma categoria na capital russa, mas como representante da regência de D. Miguel (sob a Carta Constitucional), não da sua realeza ⁽⁷⁾. A 13 de Outubro de 1828, Rafael da Cruz Guerreiro regista um diferendo sobre quem, em São Petersburgo, representava Portugal: se ele, se o adido naquela legação, José Maurício Correia, que reconhecera a Junta do Porto. O Senador Divow, ministro interino dos Estrangeiros, garante-lhe que não existem dúvidas sobre a sua legitimidade. Mas acrescenta que “É natural que esperemos o exemplo, seja ele por Potências mais ligadas com Portugal, ou seja por parentesco ou relações políticas”. Por parentesco, as regidas por dinastias borbónicas. Por relações políticas, a Grã-Bretanha e Áustria, signatárias das convenções diplomáticas europeias de 1827-1828 ⁽⁸⁾.

Estão impressos 28 ofícios do visconde de Santarém, ministro dos Negócios Estrangeiros (MNE), para Rafael da Cruz Guerreiro, referentes ao período de 1828 a 1833; e 27 de S. Petersburgo para Lisboa, num total de 55 documentos ⁽⁹⁾. São, na esmagadora

⁴ Categoria diplomática incorrecta, como veremos a seguir.

⁵ São Paio 1944, 23-24.

⁶ Serrão e Marques 2002 IX, 305.

⁷ Já Brandão 1990, 351, n. 13, referindo-se a obra de Oliveira Lima de 1933, *D. Miguel no Trono (1828-1833)*, p. 1, refutara a informação, aí veiculada, de reconhecimento russo de D. Miguel.

⁸ No caso da Áustria, também por relações familiares. ANTT, Fundo MNE, Caixa 855 (1828), nº 5 reservado Guerreiro-Santarém, de 1/13-10-1828, ff. 1fr-1v. (1305-1306.tif).

⁹ Reproduzidos em Santarém 1918, I-V e São Clemente VI e VIII, 1889 e 1891.

maioria, reservados. Por outro lado, no Arquivo Nacional da Torre do Tombo, o livro de ofícios de Lisboa para a legação na Rússia contém 70 ofícios ostensivos (alguns deles circulares para todo o *corpo diplomático* de D. Miguel ¹⁰). Por fim, os ofícios ostensivos, reservados e sem classificação de Rafael da Cruz Guerreiro para o visconde, referentes a 1828, ascendem a três dúzias. Nestas mais de cento e cinquenta peças documentais, publicadas e inéditas, não existe qualquer sugestão de (ou menção a) relações político-diplomáticas formais entre o rei português e o czar russo. Em Dezembro desse ano de 1828, referindo-se ao Ministro titular, o conhecido conde de Nesselrode, afirma Cruz Guerreiro que “não [me] ocultou o quanto achava difícil e inconsequente, mesmo, que ao mesmo tempo que a legação toda de Sua Majestade Imperial se tinha ausentado de Lisboa, eu continuasse a aparecer nas funções [cerimónias] públicas desta corte” ⁽¹¹⁾. Situação, sem dúvida, embaraçosa.

Quanto a **Marrocos**, o conde de São Paio omite que a representação portuguesa se fazia a nível consular, isto é, meramente comercial. Não existiam, assim, relações político-diplomáticas entre o rei de Portugal e o sultão de Marrocos. De resto, não é incluída qualquer documentação luso-marroquina nas colectâneas reunidas por Rocha Martins e pelo barão de São Clemente. Na Torre do Tombo, porém, são consultáveis os 54 ofícios dirigidos pelo visconde de Santarém ao cônsul-geral Jorge José Colaço (e seu substituto, António Cornélio Colaço), ciosamente organizados no respectivo livro de registos. Aí estão igualmente reproduzidas uma carta de D. Miguel para “El-rei de Marrocos”, de 9 de Agosto de 1828 (que o conde de São Paio cita) e uma missiva do visconde de Santarém para o “muito honrado e sábio Ministro de El-Rei de Marrocos”, de 20 de Novembro. Se a primeira corresponde à informação veiculada – de ascensão de D. Miguel ao trono – tal não significa que ocorra qualquer alteração a nível da natureza das relações mantidas. Aliás, embora não tenha sido possível localizar a resposta do sultão, “em carta de 6 de Dezembro do mesmo ano, felicitando-o por esse facto e aplaudindo a sua política”, a mesma não representa mais do que um mero formalismo. As únicas excepções a assuntos meramente comerciais são dois ofícios: do visconde de Santarém de 20 de Novembro de 1828 e de D. Miguel, de 1 de Julho de 1831. Dizem respeito à entrada, no porto de Lisboa, de um “bergantim de guerra de Sua Majestade Marroquina” e ao naufrágio de uma embarcação “pertencente a negociantes do porto de Mogador”. Os restantes 50 ofícios são a regra; os quatro citados, a excepção ⁽¹²⁾.

José Amado Grehon é afirmado, na *Nova História de Portugal* de Joel Serrão e Oliveira Marques, como Encarregado de Negócios de Portugal no reino das **Duas**

¹⁰ ANTT, Fundo Legações, Livro 377, ff. 158-170.

¹¹ Idem, Caixa 855 (1828), nº 10 reservado, Cruz Guerreiro-Santarém de 4/16.12.1828, f. 1 fr. (1357. tif). Existem, na Caixa 856, pelo menos 100 ofícios de Rafael da Cruz Guerreiro para Lisboa, referentes a 1829-1833, mas ainda por inventariar.

¹² ANTT, Fundo MNE, Consulado de Portugal em Tânger, Caixas 300 (1828-1832) e 301 (1833-1834); Livro 609 (1796-1843), ff. 198 fr-214 v.

Sicílias entre 1823 e 1828¹³). Com a escassa documentação publicada – 3 ofícios, de 1828-29¹⁴ – seria impossível contrariar ou reiterar a hipótese afirmada pelo conde de São Paio, citando D. Miguel de Sotto-Mayor, de reconhecimento, por parte da corte de Nápoles, da realeza de D. Miguel¹⁵). Porém, o Fundo MNE da Torre do Tombo contém, mais uma vez, testemunhos da troca de correspondência entre o visconde de Santarém e José Amado Grehon. De Lisboa para Nápoles, existem 66 ofícios ostensivos e circulares, entre 17 de Março de 1828 e 5 de Maio de 1833. De Nápoles para Lisboa, 44 ofícios, contendo interessantíssimas notícias fornecidas por Grehon. A partir de 12 de Maio de 1828, é-nos explicado como, depois da saída do príncipe Pignatelli de Lisboa, o diplomata português leva uma vida retirada, face à sociedade e corte napolitanas, “esperando deste modo sossegadamente pelas ordens que me forem distribuídas”. Isto é, por indicações explícitas sobre o que fazer, dado o corte formal de relações luso-napolitanas¹⁶). Aproximadamente um ano depois, a 13 de Agosto de 1829, quando já circulavam as notícias do casamento do rei espanhol Fernando VII com a princesa Maria Cristina de Nápoles, José Amado Grehon começa a falar no boato de que o ex-Secretário de legação em Madrid e Encarregado de Negócios napolitano em Copenhaga, o príncipe de Palazzuolo, estaria destinado a representar o reino das Duas Sicílias em Lisboa¹⁷). Grehon afirma, nessa época,

que, tendo-me conduzido no carácter de que tenho a honra de ser acreditado junto deste governo sempre de um modo uniforme, mereci, em consequência, o ter sido tratado igualmente sempre com toda a consideração e atenções que lhe são devidas. Tendo, ultimamente, a satisfação de receber, na ocasião da despedida de S. M. Sicilianas e do Ministro da Repartição competente [N.E.], as provas não equívocas disto mesmo e que afixam sempre mais as óptimas intenções e relações que existem entre as duas cortes¹⁸).

Não é por acaso que José Amado Grehon utiliza a expressão “óptimas intenções e relações que existem entre as duas cortes”: intenções de reconhecimento diplomático; relações familiares dinásticas¹⁹), oficiosas e pessoais do Encarregado de Negócios português em Nápoles, reconhecido em 1824 e tratado, **excepcionalmente**, como tal, pela corte das Duas Sicílias. Não enquanto representante de D. Miguel como monarca, mas sim como representante de Portugal, independentemente do regime estabelecido de facto.

¹³ Serrão e Oliveira Marques 2002 IX, 304.

¹⁴ Santarém 1918 I, 368 e São Clemente 1889 VI, 832 e 902.

¹⁵ São Paio 1944, 24.

¹⁶ ANTT, Fundo MNE, Legação de Portugal em Nápoles, Livro 611 (1802-1833), ff. 129 v.-144 v. e Caixa 788 (1820-1833), Grehon-Santarém nº 13, de 23-8-1828, ff. 1fr-1v.

¹⁷ Idem, Caixa 788 (1820-1833), ofícios Grehon-Santarém nºs 6, de 2-7-1829, ff. 1fr.-1v.; 8, de 13-8-1829, ff. 1 fr.-1v.; 9, de 20-8-1829, ff. 1fr-1v.; e 15, s.d., ff. 1 fr.-1v.

¹⁸ Idem, Grehon-Santarém nº 15, s.d., f. 2 fr.

¹⁹ As dinastias reinantes eram aparentadas, via Bourbons espanhóis.

De resto, a 30 de Novembro desse ano de 1829, Grehon afirma nada poder indicar sobre a possibilidade de reconhecimento napolitano da realeza de D. Miguel, dada a ausência dos reis e do MNE em Madrid. Meses depois, a 11 de Fevereiro de 1830, noticia a morte do presidente do conselho de ministros e ministro dos Negócios Estrangeiros, cavaleiro de Medici, o que prognostica mudanças nas colocações diplomáticas e, mesmo, que o príncipe de Palazzuolo “seja mandado para outra missão” que não Lisboa. O que vem anular a esperança trazida pela notícia, de duas semanas antes (29 de Janeiro), de que “se estão aprontando as credenciais” que aquele diplomata deveria entregar em Portugal (20). A 23 de Junho de 1830, Grehon relatava o interesse da família real napolitana, do respectivo governo e de “todas as principais pessoas [de qualidade] e as de carácter” no reconhecimento de D. Miguel “por alguma das principais potências [...] para logo seguirem um tal feliz exemplo”. De forma complementar, em Fevereiro de 1831, o visconde de Santarém afirmava, de forma clara, “ainda se não acharem ostensivamente restabelecidas as Relações Diplomáticas entre os dous Governos” (21). Não há, pois, dúvidas, de que tal reatar de relações não ocorreu no reinado em questão.

Por fim, o caso do reino da **Sardenha-Piemonte**. Nem sequer existem, impressas, séries de documentos trocados entre o MNE português e a legação de Turim. De novo, o Arquivo Nacional da Torre do Tombo supre essa lacuna. No caso da correspondência entre o visconde de Santarém e José Basílio Rademaker, que a supracitada obra dirigida por Joel Serrão e Oliveira Marques indica ter sido Encarregado de Negócios até 1829 (22), o que se verifica é uma realidade histórica diferente. De facto, um outro diplomata português, Francisco José Rodrigues, recebe 10 ofícios do visconde, entre 17 de Março e 13 de Setembro de 1828, enquanto Encarregado de Negócios interino. Com a demissão que lhe é dada a 10 de Setembro, surge um hiato de mais de um ano na ocupação do posto da legação. Estão registados setenta e oito ofícios, no respectivo livro de correspondência, entre Lisboa e Itália: o nº1 dirigido a Rademaker data de 18 de Setembro de 1829; o último, o 78, de 26 de Junho de 1833 (23). José Basílio Rademaker chega ao porto de Génova a 15 de Agosto de 1829, permanece de quarentena e a 24 de Agosto escreve o primeiro ofício ao visconde de Santarém (24). Por outro lado, a correspondência Rademaker-Santarém é profícua e ilustrativa do esforço da diplomacia miguelista, como se verá alguns exemplos. Catorze ofícios em 1829, pelo menos 24 em 1830 (faltando dois): trata-se de longas séries de documentação ostensiva, com uma percentagem de preservação muito alta, o que não deixa de ser surpreendente, dado o carácter conturbado da época.

²⁰ Idem, Grehon-Santarém nº 17, de 21-11-1829, f. 1 v.; Grehon-Santarém nºs 3, de 29-1-1830, f. 1 v.; e nº 5, de 11-2-1830, ff. 1 fr-1 v.

²¹ Idem, Grehon-Santarém nº 11, de 23-6-1830, 2 fr. e Livro 611 (1802-1833), Santarém-Grehon nº 37, de 26-2-1831, ff. 139v.-140 fr.

²² Serrão e Oliveira Marques 2002 IX, 306.

²³ ANTT, Fundo MNE, Livro 629 (1802-1835), ff. 87 v.-111 fr.

²⁴ Idem, Rademaker-Santarém nº 1, de 24-8-1829, f. 1 fr.

A 26 de Outubro de 1829, com a entrada do rei das Duas Sicílias em Turim, acompanhando a filha, a futura consorte de Espanha, Maria Cristina de Nápoles, é erguido um arco do triunfo em frente da ponte do Pó, “ornado com as armas de Sardenha, de Nápoles e de Espanha” (25). Nesta altura, já os Estados Unidos e a Espanha haviam reconhecido a realeza de Portugal, embora tais notícias tardassem a alcançar a península itálica (sobretudo a proveniente de Washington). Daí a importância da acção de José Basílio Rademaker no reino da Sardenha (tal como, secundariamente, de Grehon em Nápoles): a possibilidade de, através da diplomacia espanhola, conseguir que os dois Estados italianos restabelecessem relações diplomáticas com Portugal, cujo maior aliado era, indubitavelmente, a Espanha de Fernando VII, das infantas portuguesas residentes em Madrid e de alguns dos ministros de Estado espanhóis, ultra-realistas. Aliás, o infante luso-espanhol D. Sebastião Gabriel, filho da princesa da Beira (D. Maria Teresa, primogénita de D. João VI), casará, em 1832, com uma princesa napolitana, Maria Amália, irmã da duquesa de Berry e da rainha de Espanha Maria Cristina. Entretanto, um negociador secreto, Francisco de Saldanha Oliveira e Daun, procurou, durante o ano de 1830, alcançar a mão de uma das duas filhas solteiras do falecido rei da Sardenha-Piemonte Vítor Emanuel I: Mariana e Maria Cristina (26). A 30 de Outubro desse ano, o visconde de Santarém escrevia ao rei português informando-o da suposta iminência do seu reconhecimento pelo monarca Carlos Félix, conseqüente matrimónio e esperada “larga descendência de Vossa Majestade” (27).

A 26 de Outubro de 1830, aniversário natalício de D. Miguel, José Basílio Rademaker faz um ponto de situação crucial sobre o carácter oficioso da sua missão:

Ainda que a posição da maior parte do corpo diplomático nesta corte para comigo, enquanto dura a interrupção das relações políticas entre o governo de El-Rei Nosso Senhor e os dos Soberanos que eles representam, não permitisse fazer, neste dia, a solene demonstração de festejo que desejara, convidai, contudo, a jantar hoje aqueles dos Ministros estrangeiros que sabia não [o] recusariam; reunindo, assim, o Ministro de Espanha e sua mulher, o Ministro da Baviera, o Encarregado de Negócios de Roma e o conde e condessa de Massimino (28).

²⁵ Idem, Rademaker-Santarém, nº 9, de 26-10-1829, fs. 1 fr-1 v.

²⁶ ANTT, Fundo MNE, Legação de Portugal em Turim, Caixa 876 (1829-1830), Daun-Santarém, reservados nº 3 a 6, de 13-1 a 6-3-1830.

²⁷ Santarém 1918 III, 307-308, Santarém-D. Miguel de 8-10-1830. Porém, logo a 22-12, José Basílio Rademaker noticia a ida do MNE sardo, conde de La Tour, a Génova, encontrar-se com o ministro austríaco para “firmarem o contrato” matrimonial da princesa Mariana com o rei da Hungria, herdeiro imperial, futuro Fernando I (ANTT, Fundo MNE, Legação de Portugal em Turim, Caixa 876 (1829-1830), Rademaker-Santarém de 22-12-1830, f. 1 fr.). Casariam em Viena a 27-2-1831. A outra princesa solteira, Maria Cristina, casa com o rei Fernando II das Duas-Sicílias a 21-11-1832. A morte, a 21-4-1831, do seu tio, o soberano sardo, Carlos Félix, terá porventura contribuído para dificultar as negociações matrimoniais portuguesas.

²⁸ Idem, Rademaker-Santarém nº 37, de 26-10-1830, f. 1 fr. O conde de Massimino representou, até 1828, o reino da Sardenha-Piemonte em Lisboa, enquanto Encarregado de Negócios (Santarém 1918 I, 76 e II, 320).

Ora, como se viu nos casos de São Petersburgo e de Nápoles (replicados em Londres, Paris e Berlim, entre outros), o facto da cidade e corte de Turim acolherem “um seu Encarregado de Negócios, José Basílio Rademaker”, como afirma o conde de São Paio, não equivale a reconhecimento diplomático. Nesse sentido, o exemplo de António Ribeiro Saraiva e da sua precária estada em Londres, a partir de 1829, constitui a situação mais paradigmática. A documentação é, como sempre, esclarecedora da verdade histórica, tanto quanto esta é passível de ser conhecida.

Principais características da diplomacia e da marinha de guerra de D. Miguel (1828-1833)

Diplomacia. Das 14 legações com as quais Portugal mantinha relações diplomáticas em Fevereiro de 1828, nenhuma perdurou depois de 6 de Maio desse ano. Só Espanha (1829), EUA (1829) e Santa Sé (1831) reabriram legações. A Grã-Bretanha de Wellington e a Áustria de Metternich estiveram próximas de o fazer (Novembro de 1830). Foram mantidos, em capitais europeias, representantes diplomáticos oficiosos: Londres, Paris, Berlim, S. Petersburgo, Nápoles e Turim, entre outras. Em geral, tiveram continuidade relações consulares com vários Estados, entre eles o Brasil, Marrocos, Grã-Bretanha e Piemonte. Com a França da revolução de Julho de 1830, tais laços consulares foram interrompidos, com a saída do cônsul-geral de Lisboa. **A nível técnico:** chefes e pessoal de missão não tinham experiência diplomática prévia, embora o MNE visconde de Santarém, que a não possuía, conhecesse bem os fundamentos jurídicos, históricos e o *modus operandi* da diplomacia. Notou-se, sobretudo a partir de 1833, **divisão ideológica** entre elementos realistas moderados e ultras, transversal a todos os sectores sócio-profissionais. As principais dificuldades internas e externas foram a “política dilatária” do MNE visconde de Santarém; indecisão régia; canais paralelos de comunicação e decisão, sobretudo alimentados por António Ribeiro Saraiva, visconde de Canelas e Heliodoro Jacinto de Araújo Carneiro; atrasos sistemáticos no pagamento de ordenados e despesas correntes de legação.

Marinha de guerra. Perdera a **escola** que “em tempo de Martinho de Mello [e Castro] tinha tido e nos primeiros tempos do Sr. D. João 6º [...], mas também **todos os brios**”. Vários acontecimentos haviam-na desmoralizado e “tornado nulo e muito mais perigoso o emprego dela em **uma guerra de sucessão e de opiniões políticas**”, como a Guerra civil portuguesa de 1832-1834⁽²⁹⁾. Depois de 1807, segundo José António Rodrigues Pereira, ocorrera “imperdoável negligência” na **conservação do material naval** e regresso de **corso** ao largo da foz do Tejo⁽³⁰⁾. Em 4 de Maio de 1810, de acordo com o visconde de Santarém, dera-se “Escandaloso facto de cobardia praticado por [o chefe-de-divisão, comodoro] Rodrigo [José Ferreira] Lobo, deixando à vista de uma

²⁹ Santarém 1918 V, 357.

³⁰ Pereira 2005 II, 83.

esquadra superior passar os argelinos o estreito” de Gibraltar. Opinião polémica e debatível, mas que ainda subsistia em 1834 ⁽³¹⁾.

Dificuldades técnicas em manter um bloqueio formal e eficaz: aquando da expedição para bloqueio da Terceira, em 1829, a supracitada ausência de uma escola de oficiais desde os tempos de Martinho de Mello e Castro fizera com que, “apesar da sua fidelidade e, em alguns casos, mesmo do seu valor, não tinham os conhecimentos necessários nem para manter um simples bloqueio e muito menos os teriam para um combate de navio para navio e ainda, menos de esquadra para esquadra” ⁽³²⁾. **Fidelidade, valor e conhecimentos:** se os dois primeiros não estariam em causa, os terceiros sim. Em 1833, porém, a questão da fidelidade estaria também comprometida, como veremos adiante.

Declaração dos estados de sítio e de bloqueio: *Le droit des gens... par* [Emer de] Vattel, t. III, Paris, 1838, com notas de Silvestre Pinheiro Ferreira ⁽³³⁾, menciona o estado de sítio e o estado de bloqueio e a necessidade de uma força, militar e/ou naval, que os imponha perante o adversário e perante as nações neutras. **Aquando dos bloqueios** do Porto (1828 e 1832-1833), da Terceira (1829-1830) e de Lisboa (1831), foram declarados os estados de sítio e de bloqueio, mas não o de guerra (neste caso, por ocasião do episódio Roussin). Houve intervenção de elementos do MNE, do exército e da marinha de guerra de D. Miguel, bem como de cônsules, militares e oficiais navais da Grã-Bretanha e da França.

A polémica dos bloqueios navais, 1828-1833

Declarado pelo governo português o bloqueio da barra do Douro, aquando da Belfastada (Maio de 1828), o MNE visconde de Santarém reúne-se com o cônsul-geral britânico em Lisboa, Matthews e com Sartorius, então chefe das forças navais britânicas “das costas de Portugal” (comandando o HMS Pyramus). Sartorius ameaça romper o bloqueio da barra do Douro. Santarém responsabiliza-o perante o governo de Londres e a Europa, se levasse por diante o seu projecto, o que efectivamente o demove ⁽³⁴⁾.

Por contraste, o bloqueio anglo-português da Terceira, entre Outubro de 1828 e Fevereiro de 1829, é declarado directamente, na *Gazeta de Lisboa* de 27 de Fevereiro de 1829, pelo ministério da Marinha ao major-general da armada, chefe-de-esquadra (contra-almirante) Carlos Félix Geraldo May. São cometidos atropelos ao Direito das Gentes (fala-se em actos de pirataria) para com navios de guerra e mercantes de várias nações. O que leva a indemnizações governamentais, a demissões de magistrados judi-

³¹ Santarém 1918 V 357-358 e Silva 1862 VII, 172-173. Pereira 2005 II 57-60, por exemplo, descreve a bravura do dito chefe-de-divisão na conquista da Banda Oriental, em 1816.

³² Santarém 1918 V, 357. Itálicos meus.

³³ *Le droit des gens ou principes de la loi naturelle appliqués à la conduite et aux affaires des nations et des souverains par* [Emer de] Vattel, t. III, Paris, 1838, notas ao Livro III, § 117, pp. 415-417.

³⁴ Santarém 1918 V, 360-361, n.1 e *British and Foreign State Papers* 1833 XVIII, 45.

ciais e à destituição do real serviço, a 23 de Abril de 1831, do comandante do bloqueio naval, chefe-de-divisão graduado (comodoro) Francisco Inácio de Miranda Everard ⁽³⁵⁾.

Todos os contornos do chamado episódio Roussin (1831) são complexos e polémicos, dado envolverem dois Estados que não mantêm relações diplomáticas depois de 1828 e consulares após a revolução de Julho de 1830 ⁽³⁶⁾; não existirem tratados em vigor, relativos ao juiz-conservador da nação francesa em Portugal, depois da declaração de guerra portuguesa de 1808 e aquando da paz geral de 1814 ⁽³⁷⁾; implicarem um francês naturalizado português antes da Vila-Francada ⁽³⁸⁾; e não ter sido declarada guerra entre as duas nações. A actuação do contra-almirante forçando a barra do Tejo, disparando sobre as fortalezas de São Julião e suas dependentes; fundeando diante do cais das colunas (ao arripio do artigo VI do regulamento do Porto de Lisboa de 7/6/1811); considerando acto de guerra os disparos das fortalezas; e aprisionando uma dezena de navios de guerra portugueses, impõe uma política de canhoneira, desrespeita o Direito das Gentes e a independência das nações (demissões ministeriais, militares e judiciais). Ainda a 19 de Fevereiro de 1833, o presidente do conselho de ministros e MNE francês, o duque de Broglie, proferia um discurso na câmara de deputados, afirmando a consequente necessidade de restituição da esquadra de guerra a Portugal, uma vez pagas as indemnizações devidas pela convenção de 14 de Julho de 1831. Bem como a vigência de uma política de neutralidade francesa, face à guerra civil portuguesa ⁽³⁹⁾.

Pela declaração de estado de sítio de 30/6/1832 do conde de S. Lourenço, ministro da Guerra ⁽⁴⁰⁾ e pela circular do MNE visconde de Santarém de 4/7/1832 ⁽⁴¹⁾, ficou

³⁵ Santarém 1918 V, 360-365, *Suplemento da Gazeta de Lisboa* de 27-2-1829, 205, *Esparteiro* 1969, 58-59 e Walton 1831, 37.

³⁶ L. Cassas é designado como “Agente comercial francês” por Brandão 1990, 362. “L. Cassas foi considerado como desprovido de qualquer estatuto diplomático”, *Idem*, 367. Cassas *sucedera* a Blanchet por uma questão de cortesia, para não afectar as relações comerciais luso-francesas (Roussin 1832, “Documentos e notas passadas...”, 45, nº 25).

³⁷ Foi declarada a nulidade de tratados luso-franceses pelo conde de Palmela aquando da paz geral de 1814, assim como a não-renovação de juiz conservador para os franceses em Lisboa (*Idem* 37, nº 17).

³⁸ Claude Sauvinet. Sobre a interpretação do cônsul-geral britânico, Hoppner, acerca da naturalização de Sauvinet como português e não-retroactividade de leis anulatórias a partir da Vila-Francada, veja-se Santarém 1918 IV, 36.

³⁹ Ponte-Santarém: dado “não ter existido guerra entre Portugal e a França, em consequência do que a captura da esquadra portuguesa *havia sido feita contra todo o direito das gentes e era olhada como o acto de maior injustiça por toda a Europa*, sendo até contra as promessas feitas pelo [contra-almirante, depois vice-]almirante Roussin, depois que forçou a entrada da barra” (Santarém 1918 V, 155-157, 21-6-1833). Itálicos meus. Veja-se Santarém 1918 V, 72-73 e 317-318 e *Gazeta de Lisboa*, nº 62, de 13-3-1833, p. 323 (contendo extracto do discurso de Broglie).

⁴⁰ Decreto do conde de São Lourenço, em nome de D. Miguel: “ordeno [...] na conformidade do direito natural, das gentes e da guerra que, no caso de que a expedição dos *rebeldes* se aproxime às costas destes reinos, Lisboa e todas as praças e terras marítimas destes reinos, sejam desde logo declaradas em estado de sítio e consideradas como tais, enquanto eu não mandar o contrário” (*Colecção de todas as leis, alvarás...* 1843, 33).

⁴¹ Dirigida aos representantes diplomáticos em Lisboa e aos cônsules-gerais e vice-cônsules estrangeiros em Portugal (Soriano 1883, 57-59, n.).

formalmente enquadrada a situação, posterior, do bloqueio naval e terrestre do Porto (1832-1833). Porém, apesar disso e da constante troca de ofícios entre os ditos ministros de D. Miguel, o cônsul-geral em Lisboa, o cônsul no Porto da Grã-Bretanha e os oficiais navais ao largo do Tejo e do Douro, foram inúmeros os atropelos ao Direito das Gentes por parte de britânicos. Para tal situação muito contribuiu, também, a impossibilidade do exército de observação do Porto e da esquadra miguelista conseguirem bloquear efetivamente a cidade. Desde o encontro naval de 11/10/1832 com a esquadra liberal comandada por Sartorius até à batalha do cabo de São Vicente (a 5/7/1833), a esquadra de D. Miguel não exerceu qualquer acção eficaz de bloqueio da barra do Douro. Assim, o Porto não pôde ser tomado ⁽⁴²⁾.

Outros factores pesaram na **perda total da esquadra miguelista e na conquista de Lisboa pelos liberais (1833)**: as incapacidades técnicas para estabelecer bloqueios (já demonstradas na Terceira) e para combate navio contra navio e esquadra contra esquadra ⁽⁴³⁾; obstáculos colocados pelo ministro da Marinha (conde de Basto) e pela marinha de guerra em aceitar o comando-em-chefe de um oficial estrangeiro, o capitão-de-mar-e-guerra Henry Algernon Eliot. **Saída da esquadra para evitar tal comando, por ordem régia, em Julho de 1833**. Falta de confiança dos comandantes nas tripulações (oficiais e marinheiros⁴⁴). Ausência de navios a vapor na esquadra miguelista ⁽⁴⁵⁾. Rendição dos marinheiros, muitos deles inexperientes ⁽⁴⁶⁾, perante a iminência de combate na batalha do cabo de São Vicente. Deserções de tripulações e de navios durante o decorrer da batalha.

Já em 1830, isto é, um ano depois dos acontecimentos do bloqueio da Terceira, e sobretudo após a expedição naval dos *bravos do Mindelo* (1832), se tentara contratar Eliot. “Perigos e desgraças que se evitariam tornando-se superiores sobre o mar ao inimigo, não simplesmente em vasos [de guerra], mas na *táctica e disciplina e no valor dos oficiais superiores*. A acção de 11 de Outubro [de 1832, contra Sartorius] veio depois mostrar que não bastava só o valor de alguns para conseguir uma vantagem

⁴² A esse propósito, vejam-se as preciosas obras de Monteiro 1989, Martelo 2001 e Pereira 2011.

⁴³ Carta ARS-Cadaval s.d.: “Lord Beresford [...] [...] Tornou a insistir [...] [n]a absoluta urgência de entregar a nossa esquadra nas mãos de homens que *empreendessem alguma coisa* (assim se expressou), que *tivessem experiência do que se podia fazer num combate naval e do que podiam ousar sem medo de que o navio fosse ao fundo*, etc. [...]” (Santarém 1918 V, 252). Segundo itálico meu.

⁴⁴ “**O estado das tripulações da nossa esquadra é, com efeito, o mais triste possível: desertam marinheiros, desertam oficiais** e os comandantes estão como loucos, porque dizem que querem levá-los aos matadouros e à desonra. Deus queira que se possa temperar o negócio até que chegue Eliot” (Santarém V 1918, 150, Cadaval-Santarém de 20-6-1833).

⁴⁵ “Há muito tempo que tenho conhecido a necessidade dos barcos a vapor e que eles são indispensáveis para *ajudar as manobras da nossa esquadra, principalmente dos navios grandes e ronheiros e em tempo de calmarias*. O que se fez ver na última acção entre Sartorius e a nossa esquadra, onde aquele tirou a vantagem dos ditos barcos” (Idem 107, Heliodoro-Santarém, 2/6/1833. Itálico meu).

⁴⁶ Em ofício Heliodoro-Santarém de 2-6-1833, dizia o primeiro que lhe constava haver uma grande falta de marinheiros na esquadra, “tendo muito rapaz a bordo que [se] apanhavam nas ruas e que eles estavam quinze dias doentes no mar, sem poderem fazer cousa alguma” (Idem – 109).

decisiva sobre o inimigo.” O MNE português volta ao assunto da contratação de Henry Algernon Eliot em Novembro de 1832, mas sem sucesso. É fornecida autorização régia de 5 de Junho de 1833 para retomar questão. Assinada convenção, a 17 de Junho, designando-o vice-almirante, “sendo dois postos de acesso [acima] do seu actual posto de capitão, conforme o plano adoptado para o serviço militar durante a guerra peninsular” (47).

Conclusões

Embora as relações oficiosas de D. Miguel com a Rússia, Marrocos, Duas Sicílias e Sardenha sejam de interesse, para o conhecimento da época de D. Miguel, a documentação compulsada não permite adicionar informação positiva de restabelecimento de relações recíprocas. Ou seja, não corrobora teses apriorísticas de legitimação diplomática respeitantes a um diferendo dinástico, de natureza política. Essa é a interpretação passível de ser alcançada com a consulta e leitura de cerca de 366 ofícios inéditos, existentes no Arquivo Nacional da Torre do Tombo.

Quanto aos bloqueios navais durante a regência e reinado de D. Miguel, foram uma constante fonte de preocupação, por parte da diplomacia chefiada pelo visconde de Santarém. A invocação dos princípios do “direito natural, das gentes e da guerra”, no decreto de 30/6/1832 e em outros documentos, procurava formalizar e consubstanciar um *modus operandi* diplomático/consular que muitas vezes entrava em conflito com o naval e militar. Embora não provocasse derrotas militares e políticas decisivas à causa miguelista, a **inoperância dos bloqueios navais à Terceira e ao Douro** descredibilizaram e depauperaram o Estado e descredibilizaram a diplomacia e a marinha de guerra de D. Miguel. A ausência de coordenação ministerial Negócios-Estrangeiros-Marinha constituiu sintoma de **cosmovisões inconciliáveis**, por parte dos respectivos titulares (visconde de Santarém e conde de Basto). Nesse sentido, a perigosa coexistência de decisões de teor técnico e ideológico era muitas vezes encarada de forma quer natural, quer paradoxal, na transversalidade da sociedade política miguelista. Num debate que minou as estruturas do Estado português entre 1828 e 1834.

⁴⁷ Na verdade, três: chefe-de-divisão (comodoro), chefe-de-esquadra (contra-almirante) e vice-almirante. Vejam-se particularidades referentes a Eliot e à sua missão em Santarém 1918 V 136-137, 143-145, 147 e 194.

Fontes e bibliografia consultadas

Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Fundo MNE, Caixas 300, 301, 788, 855, 856 e 876; Livros 377, 609, 611 e 629.

BRANDÃO, Fernando de Castro (1990). “O ultimato de 1831 e a Diplomacia de Portugal”. *Arquivos do Centro Cultural Português*. Vol. XXVIII. Lisboa-Paris: Fundação Calouste Gulbenkian.

British and Foreign State Papers (1833). *Compiled by the Librarian and Keeper of the Papers*. Volume XVIII (1830-1831). Londres: James Ridgway.

Colecção de todas as leis, alvarás, decretos, etc., impressos na Régia Oficina Tipográfica (1843). Tomo IX (1º semestre de 1832). Lisboa: Imprensa Nacional.

CLEMENTE, Barão de São (Clemente José dos Santos, 1889 e 1881). *Documentos para a História das Cortes Gerais da Nação Portuguesa*. Volumes VI e VIII. Lisboa: Imprensa Nacional.

ESPARTEIRO, Comandante António Marques. 1969. “O almirante barão de Lazarim (1781-1856)”, in António de Azevedo Pinto (dir.), *Ocidente. Revista Portuguesa Mensal*. Lisboa: S. Ed. Volume LXVII. N.ºs 375-380. Julho-Dezembro.

Gazeta de Lisboa, n.º 62, de 13-3-1833. Lisboa: Impressão Régia. 323.

Suplemento da Gazeta de Lisboa de 27-2-1829. Lisboa: Impressão Régia. 205.

MARTELO, David (2001). *Cerco do Porto, 1832-33: A Cidade Invicta*. Lisboa: Tribuna da História.

MONTEIRO, Saturnino (1989). *Batalhas e combates da Marinha Portuguesa*. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora. 8º volume (1808-1975).

PAIO, 7º Conde de São (1944). “O Visconde de Santarém Diplomata. Para a História Diplomática do reinado de D. Miguel”. Separata dos *Trabalhos da Associação dos Arqueólogos Portugueses*, Volume VII. Lisboa: S. Ed.

PEREIRA, José António Rodrigues (2005). *Campanhas Navais*. Lisboa: Tribuna da História. Volume II (1807-1823).

IDEM (2011). *Batalha Naval do Cabo de São Vicente. 1833*. Lisboa: Tribuna da História.

ROUSSIN, Barão de (1832). *Relação dos sucessos ocorridos no Tejo... Folheto escrito pelo vice-almirante... Lisboa: Tipografia de José Baptista Morando. 94 pp. Documentos omitidos pelo vice-almirante... 16 pp. Documentos e notas passadas... 88 pp.*

SANTARÉM, 2º Visconde de (1827). *Memórias para a História, e Teoria das Cortes Gerais, que em Portugal se celebraram pelos Três Estados do Reino, ordenadas e compostas neste ano de 1824*. Volume I. Lisboa: Impressão Régia.

IDEM (1910). *Opúsculos e Esparsos. Coligidos e coordenados por Jordão de Freitas e novamente publicados pelo 3º Visconde de Santarém*. Volume I. Lisboa: Imprensa Libânio da Silva.

IDEM (1918). *Correspondência do... coligida, coordenada e com anotações de Rocha Martins (da Academia das Ciências de Lisboa). Publicada pelo 3º Visconde de Santarém*. Vols. I-V. Lisboa: Alfredo Lamas, Mota e Companhia, Editores.

SERRÃO, Joel e MARQUES, António Henrique de Oliveira (2002). *Nova História de Portugal*. Volume IX. Lisboa: Editorial Presença.

SILVA, António Delgado da (1825). *Colecção da legislação portuguesa desde a última compilação das ordenações oferecida a El-Rei Nosso Senhor pelo Desembargador... Legislação de 1811 a 1820*. Lisboa: Tipografia Maignense.

SILVA, Inocêncio Francisco da (1862). *Dicionário Bibliográfico Português. Estudos de... aplicados a Portugal e ao Brasil*. Lisboa: Imprensa Nacional. Volume VII. 172-173.

SORIANO, Simão Pedro da Luz (1883). *História da Guerra Civil e do Estabelecimento do Governo Liberal em Portugal*. 3ª Época. Tomo III. Parte II. Lisboa: Imprensa Nacional.

VATTEL, Emer de (1838). *Le droit des gens ou principes de la loi naturelle appliqués à la conduite et aux affaires des nations et des souverains par...* Tomo III. Paris: Librairie Diplomatique, Française et Étrangère de J.-P. Aillaud.

WALTON, WILLIAM [Guilherme] (1831). *Carta primeira dirigida ao conde Grey, primeiro-ministro da Grã-Bretanha, acerca do estado das relações políticas e comerciais entre Portugal e aquele país. Escrito recentemente por... e traduzido em vulgar*. Lisboa: Tipografia Maignense.

XIV SESSÃO CULTURAL CONJUNTA AM – ICEA
**AS INVASÕES FRANCESAS E A SUA RELAÇÃO
COM O LIBERALISMO EM PORTUGAL**

Comunicação apresentada pelo académico
Alexandre de Sousa Pinto, em 8 de maio

Introdução

É voz corrente que foram as Invasões Francesas que introduziram em Portugal as ideias liberais e conduziram à sua implantação no século XIX. Para podermos analisar esta questão é fundamental começar por lembrar qual a situação política portuguesa no início desse século.

Reinava em Portugal D. Maria I mas, por ter sido declarada em estado de demência, desde 1792, passou a reger o Reino em seu nome o príncipe D. João que, não tendo nascido primogénito, não pensara vir a reinar vendo-se nessa situação só após a morte de seu irmão mais velho o príncipe D. José, muito novo, já casado mas ainda sem geração. De regente em nome da Mãe passa em 1799 a regente em seu próprio nome.

Neste período a sociedade portuguesa encontrava-se dividida politicamente entre aquilo que poderemos sem grande propriedade chamar de partidos que opunham ideologias e classes que não eram estanques e que se podem sintetizar como sendo:

. *Aristocratas*, os que pensavam que todos os cargos de direcção deviam pertencer à alta aristocracia da Corte, mais habilitados e preparados para esse efeito. À sua cabeça estavam nomes como os do duque de Lafões e, depois da morte deste, os do marquês de Alorna D. Pedro de Almeida Portugal, ou de Gomes Freire de Andrade;

. *Pombalinos*, aqueles que, como Pombal, acreditavam que os cargos da governação deviam ser atribuídos por mérito e não por herança genética. Era seu chefe D. Rodrigo de Sousa Coutinho, futuro conde de Linhares.

Num e noutro destes partidos coexistiam:

. *Afrancesados*, os que pensavam serem os ideais da revolução francesa aqueles que representavam o futuro e, nesse sentido, consideravam ser preferível uma aliança com a potência continental, cujas vitórias militares levavam ainda por cima a admitir, com alguma certeza, que a vitória final lhes pertenceria. À sua frente encontrava-se António de Araújo e Azevedo, o futuro conde da Barca;

. *Inglesados*, pensando que o império ultramarino português implicava a necessidade de garantir as rotas comerciais marítimas entre os territórios e a metrópole e tal só poderia ser possível como aliados da potência marítima, nossa aliada tradicional desde o final da nossa primeira dinastia. Eram figuras proeminentes desta tendência política o

mesmo D. Rodrigo de Sousa Coutinho e D. João de Almeida de Melo e Castro futuro conde das Galveias;

. *Maçons*, os que estavam filiados numa das maçonarias então em voga onde depois se vão encontrar ingleses e franceses e portugueses de todas as facções referidas;

. *Anti-maçons*, aqueles que, seguindo os ensinamentos da Igreja, nomeadamente as determinações de Bento XIV que, em 1751, condena e justifica a proibição das assembleias maçónicas no seguimento do seu antecessor Clemente XII, se consideravam os defensores do trono e do altar.

Como já referimos, não havia estanquidade entre todas estas facções políticas, coexistindo afrancesados e inglesados, simultaneamente maçons ou anti-maçons, aristocratas ou pombalinos, situação esta que terá sido responsável por muitas das confusões que vieram depois a suceder. No entanto, devo esclarecer que todos, em princípio, eram portugueses de lei, não havendo necessariamente dentro destes partidos traidores à Pátria. Todos estavam convencidos de que os seus eram os princípios que, no futuro, melhor serviriam o País. Obviamente que alguns dos aristocratas e letrados, mais endinheirados, conheciam a Europa e tinham adquirido alguma simpatia pelos ideais que a revolução francesa vinha disseminando por essa mesma Europa e, uma vez regressados iam, por sua vez, lançando tais ideias no meio social em que se inseriam.

A Península Ibérica, pelo seu posicionamento geográfico, transformou-se no palco privilegiado do confronto entre a potência continental e a marítima

O príncipe regente, neste complicado puzzle, procurava manter alguma capacidade de decisão e, para isso, ia mantendo todos e cada um na convicção de que eram as suas as teses que provavelmente viriam a vingar. É daqui que me parece poder vir a acusação de indeciso que a historiografia liberal lhe veio a atribuir e que, hoje em dia, me parece, em absoluto, infundada pois vejo nele a grande habilidade e astúcia com que conseguiu manter a sua capacidade de decisão com a maior independência possível em tais circunstâncias.

Duas das decisões por si tomadas parecem-me importantes para podermos depois analisar o que constitui o fulcro da tese que vos quis apresentar hoje: a neutralidade portuguesa face à Inglaterra e à França e a retirada estratégica da Família Real, do Governo e da Armada para o Brasil.

Quanto à neutralidade, que D. João procurou manter a todo o custo, esqueceu-se de que não é neutral quem quer mas apenas quem pode. A neutralidade exige uma capacidade política, económica e militar que Portugal estava longe de ter mas D. João confiava que o desenvolvimento económico e comercial que a actividade marítima deste período lhe permitiu atingir e o facto de as trocas comerciais da França serem quase exclusivas com Portugal levariam esta a não lhe interessar alterar o *status quo*.

Relativamente à retirada estratégica é de realçar o facto de que não é possível uma tal operação, com mais de meia centena de navios com cerca de 10.000 passageiros para uma viagem de mês e meio de duração sem escala durante a qual ninguém morreu e

nenhum navio se perdeu, sem que tudo tivesse sido perfeitamente planeado com uma antecedência que não pode ter sido curta porque exigia uma logística tremendamente eficaz e conseqüentemente demorada. Não julgo enganar-me se afirmar que terá sido a primeira (só comparável, talvez, com a conquista de Ceuta em 1415) e última vez que em Portugal uma tal acção foi planeada e executada sem falhas e em completo segredo, o que é absolutamente extraordinário e completamente impossível de imaginar como a fuga atabalhoada que a historiografia liberal lhe veio a atribuir depois.

As Invasões Francesas

Há nos dias de hoje historiadores devidamente credenciados que consideram como primeira invasão francesa a que, ocorrida em 1801, foi designada por Guerra das Laranjas. Trata-se de uma invasão feita exclusivamente por tropas espanholas mas realmente a mando de Napoleão, sob a ameaça de que se a não fizessem as tropas napoleónicas invadiriam a Espanha para chegarem a Portugal. Para o que hoje nos interessa podemos deixar esta de lado porque para o tema em análise o que verdadeiramente convém analisar é a influência que os invasores franceses tiveram na situação política portuguesa.

É importante, pois, lembrar que D. João, à partida para o Brasil, deixou instruções para que os Franceses fossem recebidos como amigos, uma vez que estes tinham entrado em Portugal com um número ainda desconhecido de tropas e sem que tivesse havido qualquer declaração de guerra e, assim, D. João admitia que a questão pudesse vir a ter resolução diplomática sem grandes complicações.

As instruções ou, mais concretamente, a missão atribuída por Napoleão ao comandante do exército Andoche Junot era dupla: aprisionar a Família Real e apresiar a Armada portuguesa. A Família Real porque era insultuoso para o vencedor de quantos reis havia na Europa não ser obedecido pelo príncipe regente de um pequeno País e, portanto, havia que o destronar e dividir o reino em conformidade com o recente Tratado de Fontainebleau assinado (27 de Outubro de 1807) entre a França e a Espanha que atribuía as terras de Entre-Douro-e-Minho ao rei da Etrúria, o Alentejo e Algarve a Godoy o príncipe da Paz, e, até, as Índias portuguesas à Espanha reservando para Napoleão Trás-os-Montes, as Beiras e a Estremadura; a Armada porque, sendo o inimigo principal da França a Grã-Bretanha, uma ilha defendida por uma poderosíssima Armada, só com outra igualmente poderosa era possível atacar os ingleses no seu território e tanto a França como a Espanha, depois de Trafalgar (Outubro de 1805), tinham ficado com a maior parte das suas Armadas destruídas. A Inglaterra, ciente desse desiderato napoleónico, atacou a Armada dinamarquesa ancorada em Copenhaga apresando grande parte e destruindo o que não pode levar consigo. Restava uma das maiores Armadas europeias, a portuguesa, que se tornava, assim, imperioso capturar para alterar a enorme diferença de potencial naval tão desfavorável à coligação franco-espanhola.

Jean Andoche Junot, em Novembro de 1807, invade Portugal pelas Beiras ao comando do Corpo de Observação da Gironda, constituído por 25.000 soldados de Infantaria e 3.000 a 5.000 de Cavalaria, coordenando essa invasão com a de tropas espanholas que entraram pelo Norte e pelo Alentejo, de acordo com a divisão do País que se planeara em Fontainebleau. Napoleão, imaginando-se já na posse do território que por tal Tratado lhe caberia, faz de Junot duque de Abrantes, território que desde 13-VI-1476 era pertença dos Almeida como condes, desde 12-VIII-1718 como marqueses e desde 9-XII-1753 como duques, sendo na altura titular D. Pedro de Lancastre da Silveira Castelo Branco Sá e Menezes (1763-1828) que fora nomeado pelo príncipe regente presidente do Conselho de Regência do Reino e demitido por Junot da função. A influência destes 30.000 franceses vai, por isso, exercer-se na região centro de Portugal, apenas com algumas incursões punitivas no Alentejo (o saque de Évora, p. ex.º) depois do afastamento espanhol em 1808.

Neste período Junot, no cumprimento de ordens expressas do próprio Napoleão, licenciou todos os militares com mais de 8 anos ou menos de 8 meses de serviço, desarmou as milícias e as ordenanças, recolhendo todo o armamento existente em armazéns sob a guarda de franceses, e organizou uma «legião portuguesa» com cerca de 10.000 homens que mandou para França ao serviço de Napoleão e na qual seguiram, logicamente, todos quantos admiravam os ideais franceses e o seu imperador, como sejam, entre muitos outros, o marquês de Alorna que foi nomeado comandante e o general Gomes Freire seu 2º comandante. Paralelamente, Junot começou a governar Portugal com mão de ferro, declarando a Família Real deposta, impondo impostos extraordinários para pagamento das suas próprias despesas, mandando recolher as pratas e riquezas particulares e da Igreja para cunhar moeda e para benefício pessoal, etc., mostrando o quanto a dita amizade em que D. João os tinha querido receber era fictícia, levando o príncipe regente, entretanto conhecedor da situação, a declarar ele, em 1 de Maio de 1808, guerra à França. Estas atitudes francesas viraram completamente a disposição inicial dos portugueses contra eles e contra a França.

O desembarque inglês a Sul da Figueira da Foz permitiu as vitórias anglo-lusas da Roliça e do Vimeiro, a conseqüente convenção de Sintra, para cujas cláusulas os ingleses não consideraram necessária qualquer participação portuguesa, e a retirada dos Franceses de Portugal permitindo, logo depois, a organização de um novo exército português que, com o inglês, obstasse a novas tentativas francesas de conquista de Portugal.

Seguiu-se a invasão de 1809 comandada pelo marechal duque da Dalmácia, Nicolas Jean de Dieu Soult. Esta, ao contrário da primeira, tentou entrar pelo Minho que, bem defendido, não o permitiu, vendo-se o marechal francês obrigado a dar a volta para entrar pela brecha de Chaves e daí dirigir-se a Amarante e Braga e posteriormente ao Porto, de onde não lhe foi possível passar, sendo depois obrigado a retirar para Espanha, atravessando o Gerez e saindo por Montalegre perseguido de perto pelas forças regulares portuguesas e pelas guerrilhas que, na sua retaguarda, os ia dizimando. Como resultado

da opinião da generalidade dos portugueses depois da experiência da primeira invasão, tudo quanto parecesse afrancesado era já de tal modo odiado que se prestava a vinganças sem qualquer razão, sendo exemplo desta situação o ocorrido com grupos ditos de guerrilha mas que não passavam senão de bandoleiros, perseguindo fins inconfessáveis, que sob a acusação de afrancesados procedeu ao assassinato em Braga, com requintes de malvadez, do general-em-chefe dos Exércitos do Norte, Bernardim Freire de Andrade, e de grande número dos oficiais do seu estado-maior, o que se provou em tribunal ser completamente falso devendo-se-lhes, aliás, a indefectível defesa do rio Minho, dando posteriormente azo a um louvor extraordinário pela importância da acção deste general naquela defesa. Sobre a acção dos franceses no decorrer desta invasão podem consultar-se, por exemplo, as actas das reuniões camarárias de Viana do Castelo e de outras cidades minhotas, publicadas por Viriato Capela, para se aperceber dos sacrifícios pedidos à população durante este período, sacrifícios que não podiam senão contribuir para o verdadeiro ódio que, cada vez mais, os Franceses iam despertando nos Portugueses. Esse ódio é bem demonstrado pelas descrições da retirada de Soult para Espanha que são elucidativas como a de um francês que refere *«às mulas e aos cavalos de baste que embarçavam os homens cortavam-lhes os tendões do curvilhão ou atravavam-nos nos precipícios, houve desordens e os papéis e bagagens salvos em Penafiel, perderam-se nesta passagem»* ou a de um português referindo que *«o leito rochoso do rio apresentava um espectáculo extraordinário; homens e cavalos, animais decepados e bagagens tinham sido despenhados no rio e juncavam literalmente o seu curso; aqui foi vomitado o resto do saque do Porto; toda a espécie de bens e de valores foram abandonados na estrada, enquanto mais de 300 cavalos boiavam na água e mulas ainda carregadas com bagagens foram içadas pelos granadeiros e pelas companhias ligeiras da guarda que descobriram que pescar caixas e corpos da corrente poderia proporcionar-lhes moedas de prata e bolsas ou cintos cheios de moedas de ouro e, entre cenas de morte e desolação, subiam os seus gritos da mais ruidosa alegria»*.

Seguiu-se uma terceira tentativa em 1810. Desta feita o exército francês avançava sob o comando do seu «filho querido da vitória», André Masséna, duque de Rivoli e príncipe d'Esseling, vencedor de inúmeras batalhas pela Europa fora, que optou, de novo, por entrar pelas Beiras mas num eixo de penetração diverso do usado por Junot que, curiosamente, o acompanhava no comando de um dos Corpos de Exército. Está publicada correspondência trocada entre Masséna e Wellington, onde podem ser confirmadas as diferentes visões tácticas e estratégicas destes dois cabos de guerra, nomeadamente a incompreensão de Masséna pela actividade das Ordenanças que lhe faziam a vida negra e que ele ameaçava mandar fuzilar quantos encontrasse por os considerar espíões, uma vez que nem fardas usavam. Dá-se no decorrer desta invasão aquela que poderá, talvez, considerar-se como a única verdadeira batalha de toda a Guerra Peninsular em Portugal, no Buçaco. Aqui, o Exército anglo-luso não conseguiu deter os franceses mas infligiu-lhe cerca de 4.000 mortos, obrigando-os a contornar a Serra sem a conseguirem conquistar mas, no entanto, o orgulho napoleónico considerou-a como vitória sua, constando como

tal no Arco do Triunfo em Paris. Masséna veio a ser detido nas Linhas de Torres que não conseguiu ultrapassar, vendo-se obrigado a retirar, mais uma vez, perseguido por forças regulares e dizimado por guerrilhas. Napoleão não lhe perdoou e não voltou a dar-lhe qualquer comando. Fazia parte do seu estado-maior o general barão de Marbot em cujas memórias escreveu «*no que respeita aos portugueses, não lhes foi feita justiça pelo contributo que deram às guerras da Península. Menos cruéis, muito mais disciplinados do que os espanhóis e com uma coragem mais calma, eles formavam no exército de Wellington várias brigadas e divisões que, dirigidas pelos oficiais ingleses [nem todas, havia unidades comandadas por portugueses], não ficavam a dever nada às tropas britânicas, mas, como eram menos gabarolas que os espanhóis, falaram pouco deles e das suas façanhas e a reputação tornou-os menos célebres*» ou, também, que «*a guerra que os franceses travavam na Península era tão desagradável e tão penosa que todos queriam voltar para França*» e onde escrevia, ainda, «*considero que nos seis anos que passaram desde os inícios de 1808 até aos finais de 1813, os franceses perderam na Península Ibérica 200.000 homens que foram mortos a tiro ou que morreram nos hospitais, aos quais é preciso juntar os 60.000 perdidos pelos nossos aliados das diferentes nações*».

Em contrapartida Portugal tinha perdido quase 10% da sua população, ficara exaurido de moeda e, como consequência da política de terra queimada, sem gado e cereais com que pudesse alimentar-se. Em 1811, já sem franceses em Portugal, Luís Paulino Pinto da França, comandante do Regimento de Cavalaria nº 12, aquartelado em Chaves, escrevia a seu sogro dando-lhe conta de que necessitava de distribuir pelas casas de familiares o pessoal do seu Regimento porque não dispunha de víveres para os alimentar e que era por isso que não só não podia perseguir o inimigo por terras de Espanha como, também este, não entrava em Portugal porque não encontraria senão terra para se alimentar.

A Maçonaria

Tivemos a possibilidade de ouvir sobre este tema um especialista e portanto não irei aprofundar a matéria sobre a qual, ainda por cima, nada tenho que para ela me credencie, mas não posso deixar de referir aqui o aspecto que me parece importante para o contexto que pretendo evidenciar.

Na sua fase inicial a maçonaria exigia aos seus membros que acreditassem num ser supremo, isto é, o *maçon* tinha que acreditar num deus único, fosse o dos católicos, o dos judeus ou o dos muçulmanos. A revolução francesa impunha aos revolucionários que fossem agnósticos e os que eram maçons viram-se obrigados a criar uma «maçonaria irregular» que lhes permitisse continuar a sê-lo.

Em Portugal desde a primeira metade do Séc. XVIII parece que havia portugueses pertencentes à maçonaria, tendo sido criada em 1802 uma Grande Loja Portuguesa com um representante na Loja-Mãe de Inglaterra que, por sua vez, estava representada na

Portuguesa. No período das invasões aqui se encontraram ingleses, membros da maçonaria regular, e franceses, membros da irregular. Desfilavam nas ruas unidades de uns ou de outros com símbolos maçónicos e a pertença portuguesa à maçonaria aumentou grandemente neste período. Os chamados «afrancesados», a que me referi inicialmente, eram em grande número *maçons* e como tal foi com facilidade que aderiram ao convite de Junot, recebido como amigo do príncipe regente, para seguirem com a Legião Portuguesa para França.

Eram *maçons* os principais chefes da Legião como o marquês de Alorna, Gomes Freire de Andrade, o marquês de Loulé ou Manuel Pamplona Corte-Real, futuro conde de Suberra, entre muitos outros. Eram-no também alguns dos principais políticos que chefiavam algumas das facções que referi, como o duque de Lafões ou António de Araújo e Azevedo, futuro conde da Barca.

A partir de 1815 a maioria daqueles, reuniam-se nas suas lojas, já então pertencentes ao Grande Oriente Lusitano de obediência francesa, mas em circuito fechado. A revolução de 1817, capitaneada por Gomes Freire, o grão-mestre, ao contrário do que tem sido defendido, foi, em minha opinião, uma primeira tentativa liberal cujo objectivo principal seria substituir D. João VI, rei absoluto, pelo duque de Cadaval, também ele *maçon*, o que é confirmado por outro *maçon* o marquês de Fronteira que, nas suas memórias, afirma «*que muitas pessoas, descontentes com a ausência do rei em terras brasileiras, pensaram em substituir a Casa de Bragança pela Casa de Cadaval*» e também pelo americano George Ticknor que nos diz que «*o nome de Cadaval já começa a ser olhado, como foi o de Bragança no tempo dos Filipes, e a intenção da violenta conspiração de Gomes Freire, em Junho de 1817, era elevar pela violência ao trono vago o inexperiente duque de Cadaval*».

Mais tarde, são também reconhecidos *maçons* Palmela, alguns dos membros do Sinédrio que desde 1818 conspiravam como Manuel Ferreira Borges, Manuel Fernandes Tomás ou Xavier de Araújo, que afirma nas suas memórias não ser o Sinédrio um corpo maçónico nem ter com as lojas comunicação alguma, os irmãos Passos, Manuel e José, e tantos outros que estão na base do liberalismo português.

Conclusões

As atitudes assumidas pelas tropas francesas durante o período das Invasões foram de tal modo achincalhantes pela prática sistemática de roubos, assassinatos, fuzilamentos, violações, prisões, etc., que delas só podia resultar ódio e repulsa generalizada. Sendo um facto que anteriormente havia «afrancesados» evoluídos que podiam influenciar a população no sentido da aceitação das novas ideias de liberdade, igualdade e fraternidade, estes saíram de Portugal com a Legião Portuguesa e passaram ao serviço de Napoleão, só regressando depois de 1815 com sérios problemas judiciais porque tinham sido acusados de traição, nomeadamente os que tinha acompanhado Masséna na terceira Invasão

condenados à morte à revelia. Lembra-se que, entretanto, em Espanha, a Junta de Cádiz havia conseguido promulgar, a 19-III-1812, uma constituição liberal que não teve qualquer efeito em Portugal, tal como seria natural e sucedera em tantas outras ocasiões, nem mesmo quando, já mais tarde, Palmela ali esteve como uma espécie de embaixador.

A reacção da população era, pois, adversa a tudo quanto viesse de França porque entre 1807 e 1814 os portugueses foram acumulando esse sentimento anti-francês; depois de 1815 os «retornados», mesmo já perdoados ou amnistiados, não levavam com facilidade a água ao seu moinho mas a maioria destes, que como vimos eram *maçons*, reuniam-se nas suas lojas, remoendo a sua incapacidade para alterar a situação. A impaciência reconhecida ao exaltado Gomes Freire de Andrade fê-lo «saltar» sem ter um mínimo de condições que lhe garantissem qualquer êxito e da sua acção resultou apenas a prisão de dezoito homens dos quais foram absolvidos dois, condenados a penas de degredo três, um expulso do país, sendo os restantes condenados à morte por traição e os seus bens confiscados, enforcados no Campo de Santana (hoje, em sua honra, designado Campo dos Mártires da Pátria) com excepção de Gomes Freire que o foi junto ao Forte de S. Julião da Barra.

Só em 1820 lhes foi possível, no Porto, levar a cabo uma tentativa coroada de êxito que permitiu reunir uma Assembleia Constituinte de que saiu a Constituição de 1822 pouco depois posta em causa. Na realidade, só em 1834 o liberalismo vingou em Portugal, isto é, só foi possível de certo modo aceitar os ideais franceses vinte e três anos depois da saída francesa de Portugal em 1811.

Não é possível, pois, concluir-se que o liberalismo português resultou da permanência francesa entre 1807 e 1811, muito pelo contrário, o liberalismo teria sido implantado bem antes se não tivessem existido tais invasões.

Atrevo-me, a terminar, referir ainda que, já bem depois, em 26 de Janeiro de 1875, o visconde de S. Jerónimo, secretário da Constituinte de 1820, exilado no período miguelista, reitor da Universidade de Coimbra, afirmava na sua despedida da Câmara dos Pares aos 82 anos de idade o seguinte:

«Não venho combater o Governo, nem os partidos, nem os homens, venho combater as ideias, o socialismo e o iberismo, dois males infernais que podem matar a nossa pátria. Quando Portugal foi unido a Espanha, em 1580, os homens mais iminentes do nosso país, deslumbrados pela aparente grandeza duma nação, que havia de ter por limites no mar o Atlântico e o Mediterrâneo, e na terra os altos Pirinéus, avaliaram aquela união como a única salvação de Portugal depois da triste catástrofe nos areais de África, e somente se desenganaram depois que a tirania de Espanha lhes pesou por 60 anos, resolvendo-se a empreender a gloriosa restauração de 1640. O socialismo além de inculcar a sua paternidade na república de Platão, inscreveu na sua bandeira as palavras mágicas de liberdade, igualdade e fraternidade, arrasando com elas de traz de si, não só os pobres de espírito e desvalidos da fortuna, senão também ainda outros iludidos pelo encanto daquelas palavras. Portanto é preciso lembrar a uns aquele cativo de 60 anos, mostrar a outros as fogueiras e os morticínios de Cartagena e Alcoy, e

fazer ver a todos que essa inculcada liberdade é a anulação da dignidade dos indivíduos para os tornar instrumentos cegos dos que querem dominar; que a igualdade é a força bruta, dominando a inteligência, e que a proclamada fraternidade é a usurpação do fruto do trabalho e da economia para sustentar a ociosidade e os vícios.»

Parece, portanto, que, mesmo os pais do liberalismo, 55 anos depois de 1820, ainda não estavam completamente convictos da excelência dos ideais da Revolução Francesa, bem pelo contrário.

Só posso, pois, concluir que a relação das Invasões Francesas com o liberalismo em Portugal foi bem negativa, atrasando em muito a sua implantação.

XIV SESSÃO CULTURAL CONJUNTA AM – ICEA

**ORDEM MILITAR DA TORRE E ESPADA,
DO VALOR, LEALDADE E MÉRITO**

Comunicação apresentada pelo acadêmico
José Rocha e Abreu, em 8 de maio

Senhor Presidente da Academia de Marinha, Almirante Vidal Abreu

Senhores Vice Presidentes

Ilustres Conferencistas

Senhores Acadêmicos

Minhas Senhoras e meus Senhores

Confesso que ao aceitar o convite para dissertar sobre o tema da Ordem Militar da Torre e Espada, que inicialmente seria apresentado por um dos mais competentes conhecedores da nobre Ciência da Falerística, o Dr. Paulo Estrela, terei cometido um atrevimento do qual me posso vir a arrepender se não contar, desde já com a tolerância de V.as Exas.

O tema obrigou-me a ir além do que é comum um militar conhecer e do que está facilmente disponível na Internet.

A Biblioteca Nacional apresentou-me um conjunto de elementos para consulta do qual me foi possível extrair algo que me pareceu interessante. O que aqui trago hoje tem muito mais a ver com a História e origens da Ordem Militar do que propriamente com aquilo que ela é no presente.

Esta antiga Ordem Militar tem, segundo alguns investigadores, uma origem lendária.

Com efeito D. Afonso V, o nosso 12º Rei, na senda de acções militares iniciadas por seu Avô, D. João I com a conquista de Ceuta, lançou-se também ele na tomada de territórios no Norte de África.

Após a tomada de Alcácer-Ceguer em 1458 o Rei de Fez ter-lhe-á feito tal oposição que, longe de o intimidar, o motivou a prosseguir o seu plano de conquistas seguindo-se, como sabemos Arzila e Tanger e muitas outras importantes cidades.

Entretanto, envolta num certo manto lendário, terá chegado ao conhecimento de D. Afonso V a história de que em Fez haveria uma Torre na qual um dos seus capitéis estaria atravessado por uma espada até à sua metade e que entre os Mouros corria, por vaticínio de mau agouro, que no momento em que a mesma fosse dali retirada por um Príncipe da Cristandade, todo o poder Muçulmano em África desapareceria.

O soberano, aproveitando-se desta supersticiosa tradição, tratou de inflamar a coragem dos seus mais nobres Cavaleiros e para os motivar a prosseguir no seu plano de conquistas, decidiu instituir uma Ordem de Cavalaria que terá sido denominada de Ordem da Espada.

Em 1459 o Rei escolheu 27 Cavaleiros entre os seus mais distintos guerreiros e este número é pensado para coincidir com o número de anos da sua idade.

D. Afonso V foi o Grão-mestre da Ordem. Colocou em si mesmo o colar que a identificava e depois, podemos imaginar, terá entregado a mesma divisa, em acto solene, aos cavaleiros escolhidos.

A divisa era constituída por uma venera redonda de oiro, pendente de um colar do mesmo metal, no centro da qual estava um esmalte branco com a imagem de uma torre atravessada por uma espada.

Os Estatutos da Ordem exigiam grande fidelidade ao Rei e o compromisso solene de prosseguir a guerra contra os Mouros. Seriam preferidos para obter esta distinção no futuro, os autores de acções e feitos notáveis que viessem a contribuir para o incremento da Religião e da Fé Católica. O Dia mais importante da Ordem era o Dia de Santiago, comemorado em 25 de Julho.

A referência a Santiago é feita por alguns historiadores do seculo XVI entre os quais Frei Jerónimo Roman (1575) o qual, ao referir-se a esta Ordem a denominou “Ordem da Espada de Santiago”. Religioso que acompanhou a corte de Filipe II durante a sua estadia em Tomar e que escreveu a Obra “La Historia de la Ynclita Cavalaria de Cristo na Coroa dos Reis de Portugal. Também D. António Caetano de Sousa em 1737 a denomina de Ordem de Cavalaria da Espada de Santiago. É um clérigo escritor das memórias eclesiásticas dos bispos portugueses Ultramarinos, incluindo os de Ceuta e Tânger.

Pedro Augusto de Azevedo, nascido em 1869, investigador histórico de grande mérito, não tendo encontrado provas documentais que comprovassem a Fundação da Ordem por D. Afonso V, concluiu que tal não teria passado de um sonho, rico em pormenores, do rei a quem foi atribuído o cognome de “Africano”.

As lendas como sabem podem conter algo de verdade e não deixam de nos entusiasmar e envolver num ambiente por onde a nossa imaginação pode vaguear livremente levando-nos a alguns de nós, simples amadores da história, como é o meu caso, a acreditar ou não, sem necessitarmos de grandes e inequívocas provas documentais.

Permitam-me acrescentar o que costume dizer quando me refiro à Lenda que envolve a vida e os milagres de S. Roque – Isto é mais fácil de entender para quem tem uma predisposição para acreditar e gosta de o fazer.

A minha humilde opinião sobre este tema, embora contrária às dos grandes historiadores, se traduz no acreditar que tudo se terá passado na realidade como acabei de expor, embora admita que esta Ordem só terá tido vida enquanto duraram as conquistas empreendidas por D. Afonso V.

Não é só o entusiasmo que me leva a acreditar nesta versão considerada lendária. Tudo o que acontece a seguir embora decorridos mais 349 anos, contribui para reforçar a minha ideia, senão vejamos:

A primeira das Invasões Francesas determina a retirada para o Brasil da família Real.

No dia 27 de Novembro de 1807 está tudo a postos para a partida dos navios mas os ventos não são favoráveis à saída da barra. Só mesmo em 29 de Novembro, com uma milagrosa mudança de direcção do vento é permitida à Esquadra abandonar o Tejo. Os navios Portugueses são escoltados por navios Ingleses.

Acompanha a família Real um Alto representante da Coroa Inglesa – Lorde Strangford.

Algum tempo depois da chegada ao Brasil o Príncipe Regente D. João, futuro D. João VI, pretende condecorar os Comandantes dos navios que o escoltaram e bem assim Lord Strangford. Acontece que eles são Anglicanos e as Ordens de Cavalaria Portuguesas eram destinadas a elementos que professassem a religião Católica.

Tal facto terá determinado a decisão Régia de restaurar e ampliar a antiga Ordem da Espada a qual será agora denominada a partir de então de Ordem da Torre e Espada.

No preâmbulo do Decreto de 13 de Maio de 1808 assinado por D. João VI, ainda Príncipe Regente, pode ler-se:

“Tendo resolvido renovar e aumentar a única Ordem de Cavalaria que se acha ter sido instituída por algum dos Senhores Reis Portugueses, qual a intitulada Ordem da Espada que o foi pelo Senhor Rei D. Afonso V de muito ilustre e esclarecida memória”, e ainda na Carta de Lei de 29 de Novembro de 1808, que aprova os Estatutos da nova Ordem pode ler-se:

“Considerando que a única Ordem puramente política e de Instituição Portuguesa é a que foi criada na era de 1459 pelo Senhor Rei D. Afonso V de muito ilustre e esclarecida memória, denominado o Africano, com o título de Ordem da Espada, para celebrar o dito acontecimento da conquista que empreendera e que com a renovação dela (Ordem da Espada) se encham os poderosos e úteis fins de assinalar o feliz acontecimento da salvação da Monarquia e da prosperidade e aumento do Estado do Brasil.... querendo eu não só assinalar nas Eras vindouras esta memorável época, em que aportei felizmente a esta parte importante dos meus Estados, desejando outrossim premiar os distintos serviços de alguns ilustres Estrangeiros vassallos do meu antigo e fiel Aliado El-Rei da Grã Bretanha, que me acompanharam com muito zelo nesta viagem e também aqueles meus vassallos que preferiram acompanhar-me”...

Por estes textos se podem compreender as razões da criação da Ordem da Torre e Espada em continuidade da anterior Ordem da Espada. A placa com 5 pontas é algo diferente da divisa então criada que é descrita como tendo uma estrela de 8 pontas com a efigie do Fundador (D. João) e no reverso uma Espada alusiva ao mito da Fundação da Ordem, na sua origem mais remota.

Os três primeiros condecorados foram Lorde Visconde Strangford representante da corte Inglesa, Sir Sidney Smith Contra almirante e Comandante da Esquadra Inglesa e o Comandante James Walker, comandante do navio Bedford que havia escoltado o Príncipe Regente na viagem para o Brasil.

Mais tarde, D. Miguel, enquanto Rei, usou a Ordem da Torre e Espada tal como a tinha usado seu Pai mas D. Pedro IV reformou-a pelo Decreto de 1 de Agosto de 1833 e deu-lhe a designação de “Antiga e Mui Nobre Ordem da Torre e Espada do Valor Lealdade e Mérito, tendo sido fixados os Graus de Grão-Mestre, Oficial-Mor, Grã-Cruz, Comendador, Oficial e Cavaleiro, servindo então para condecorar os Liberais que combateram pelo trono de sua filha D. Maria II.

Nesta fase passou a ter apenas 4 graus: Grã-cruz, Comendador, Oficial e por último, Cavaleiro. O distintivo foi alterado e passou a ser uma Estrela de 5 pontas tendo a efigie de D. João VI sido substituída por um livro aberto representando a Carta Constitucional em campo de ouro, envolvido por um anel de azul com a legenda “Valor Lealdade e Mérito”.

Interessante o facto da Rainha D. Maria II na altura da morte de seu Pai, o qual já havia recebido a Ordem da Torre e Espada criada por D. João VI, o ter agraciado com a Ordem por si próprio reformulada ficando assim na hora da morte, D. Pedro IV, a possuir duas Grã Cruzes a Joanina e a Liberal por si instituída.

Cerca de 72 anos mais tarde o Rei D. Carlos voltou a reformular a Ordem por um Alvará de Fevereiro de 1906.

Como seria quase inevitável a Ordem foi extinta, por um curto período, aquando da Implantação da República por Decreto de 15 de Outubro de 1910 mas a mesma 1ª República, embora permitindo que as suas insígnias fossem usadas pelos militares que haviam transitado para o novo Regime, restabeleceu-a em 26 de Setembro de 1917 e assim permaneceu até 1939 altura em que lhe foi aumentado um Grau – O Grande Colar, que por Estatuto se destinava a condecorar os Presidentes da República que se notabilizassem por feitos militares.

Percebeu-se logo depois, que o Grande Colar havia sido instituído para haver uma distinção especial tendo em vista Condecorar o Generalíssimo Francisco Franco aquando da sua vinda a Portugal.

Quase a terminar esta intervenção gostaria de lhes apresentar alguns exemplos de Condecorados:

Patrão Lopes, corajoso homem do mar, salvou centenas de vidas, com a sua embarcação. Visitado em sua casa pelo Rei D. Luís é convidado a ir ao Paço em Caxias onde o Rei habitava e, depois de uma conversa entre aqueles dois Marinheiros, D. Luís condecora-o com o Colar da Torre e Espada;

Aníbal Augusto Milhais, um militar que ficou célebre “O Soldado Milhões” foi a única Praça do Corpo Expedicionário Português que foi condecorada com a Torre e Espada ainda no Campo de batalha em 1918;

Beatriz Geraz de Lima, enfermeira da Cruz Vermelha Portuguesa, pelo abnegado apoio sanitário após o bombardeamento da cidade do Funchal por um submarino Alemão durante o período da Iª Grande Guerra;

João de Azevedo Coutinho, Oficial da Marinha. Permitam-me aqui um relato de um significativo episódio relacionado com a Torre e Espada: na altura em que se junta aos Monárquicos que tomam o forte de Monsanto numa tentativa de Restauração da Monarquia, acompanhando a Restauração da Monarquia no Norte, em Janeiro de 1919, acaba por ser derrotado. Esgotando-se as munições das tropas Monárquicas não houve alternativa que não a rendição. Do lado Republicano está também um Oficial de Marinha – Afonso Cerqueira. Este último dá ordem às suas tropas para formarem em alas e por elas começam a passar os Monárquicos que se haviam rendido. Quando surge João de Azevedo Coutinho, Grande Oficial da Ordem da Torre e Espada desde 1902, Afonso Cerqueira manda “Apresentar Armas”. João de Azevedo Coutinho sendo detentor da ordem da Torre e Espada, ganha merecidamente quando havia combatido para salvaguarda da nossa soberania em território de Moçambique, não deixava de vencer as honras inerentes à condecoração que possuía. Gesto revelador do grande sentido de honra que nessa altura a todos abrangia, não distinguindo os Vencedores dos Vencidos, os Monárquicos dos Republicanos;

Gago Coutinho e Sacadura Cabral foram também agraciados com a Torre e Espada, bem como o Duque de Edimburgo, o Professor Marcelo Caetano e o Embaixador Franco Nogueira;

Tenente Frederico Pinheiro Chagas, um Monárquico convicto que ostentava o Colar da Torre e Espada ganho nas Campanhas da Guiné e que acaba por se suicidar em Vale de Zebro, na Escola de Torpedos e Electricidade, hoje Escola de Fuzileiros, quando em 4 de Outubro de 1910 percebe que tudo está perdido para a sua causa e que não sendo possível utilizar os Torpedeiros que ali estavam atracados, para combater os navios que se haviam revoltado em favor da República, conclui não lhe ser possível continuar a viver, pois, tendo jurado fidelidade ao Rei e à Bandeira Azul e Branca, não consegue aceitar a Republica prestes a ser proclamada;

Tenente Oliveira e Carmo, no Estado Português da Índia, o Comandante Alpoim Calvão, o Comandante Rebordão de Brito, o Sargento Pais e o Sargento Teixeira, fuzileiros durante os combates travados na Guiné;

Tenente Coronel Marcelino da Mata, o Oficial mais condecorado do Exército Português, com 5 Cruzes de Guerra e o grau de Cavaleiro da Torre e Espada, combatente na Guiné.

Para finalmente concluir, apenas dois exemplos que me parecem paradigmáticos: o do Coronel João de Almeida, herói dos Dembos e o do Almirante João de Azevedo Coutinho.

Estes Oficiais receberam a condecoração da Torre e Espada por duas vezes, uma em tempo de Monarquia e outra já em tempo de República. Apesar de tudo, ainda houve

até agora quem lutasse por Portugal, pela sua Pátria, independentemente do Regime Instituído.

Oxalá estes bons exemplos possam ter os seus seguidores num futuro de Portugal independente e soberano.

A POESIA SERÔDIA DUM VELHO MARINHEIRO

Comunicação apresentada pelo acadêmico
Joaquim dos Santos Félix António, em 15 de maio

Comunicação marca XPTO, isto é, xingatória (ou seja, trocista), provocadora, truculenta e ousada.

Após quarenta anos ao serviço da Armada, vinte dos quais no nosso velho, saudoso e querido Hospital da Marinha, que, ao fim de mais de dois séculos de uma existência exemplar, e por onde passaram eminentes vultos da Medicina Portuguesa dos séculos XIX e XX, viria a ser ignobilmente e definitivamente encerrado pela sanha destruidora de quem, no Poder, olha mais para eventuais interesses político-partidários e até, por vezes, pessoais, do que para os verdadeiros, legítimos e históricos desígnios nacionais, encontrei-me, nesse já longínquo ano de 1994, na situação de reformado da Marinha, ano em que também me reformei da minha atividade médica extranaval a nível hospitalar civil e empresarial, embora ainda continuasse a exercer medicina, como trabalhador independente, até finais de 2012.

Assim, com essa minha passagem à reforma e consequente alívio nas horas de trabalho, passei a dispor de mais tempo para os meus períodos de lazer. E vejam lá do que havia de me lembrar: escrever poesia! Talvez fosse mais interessante dedicar-me, por exemplo, à música, coisa para a qual, confesso, embora inveterado melómano, nunca tive qualquer jeito. Então, lembrando-me daquele provérbio que diz que “a poesia é a música da alma”, sendo a arte em que muito se pode dizer em poucas palavras, não hesitei, sendo com o maior prazer que aqui e agora irei, sem papas na língua e com o vigor que ainda me resta, declamar 53 poemas da minha autoria, e não mais em virtude do limitado tempo de que disponho para tal, selecionados dentre as muitas dezenas deles que escrevi até hoje, a esmagadora maioria publicados, de 2002 a 2012, na revista poética “O Arauto de Bocage”, órgão cultural da tertúlia poética “Ao Encontro de Bocage”, fundada pela ilustre poetisa América Miranda, infelizmente falecida recentemente, mais precisamente em 27 de setembro de 2017, pelo que, com tristeza, rendo um sentido preto de homenagem à sua saudosa memória.

Começarei por “A minha velha Marinha”, poema composto de onze quadras e uma sextilha, escrito há mais de uma década. Depois virão 52 sonetos, em que serão abordados os mais variados temas, como a poesia e o fado, os políticos e respetivos analistas e comentadores, a tirania, a prepotência e a arrogância, algumas profissões humanitárias, misérias da condição humana, a mulher e o amor, o mistério do universo, da vida e da morte, a felicidade, o desalento e a loucura, a mocidade e a velhice, o céu e o inferno, os pecados mortais, a segurança, a liberdade e o trabalho, e, num registo mais intimista, os

familiares, deixando para o fim o soneto “A Despedida”, de cunho muito pessoal e eivado de muita tristeza e amargura, e de que, por isso, desde já me penitencio.

Iniciemos, então, a prometida declamação dos meus 53 poemas.

A MINHA VELHA MARINHA

Quando prá Marinha entrei,
Há mais de meio século atrás,
Muito orgulhoso fiquei,
Pronto prá guerra e prá paz.

A esquadra era limitada,
Com navios já muito usados,
Mas havia amor à Armada
E marinheiros denodados.

A minha estreia no mar,
No velho “destroyer” “Tejo”,
Foi um verdadeiro penar,
Que ainda hoje revejo.

Com vento fresco p’la proa,
O navio andava avante,
A cabeça andava à toa,
O enjoo era constante.

Só consegui tragar
Uma canjinha, por um triz,
Para logo ver saltar
Bagos de arroz p’lo nariz.

Mas foram tempos felizes,
Por esses mares d’além mundo,
Honrando nossas raízes,
Calando cá muito fundo.

Vivia-se em ditadura,
É verdade, não o nego,
Mas havia compostura
E cultivava-se o ego.

Opositores ao Poder,
Na Marinha havia tantos,
Mas cumpriam seu dever
Com galhardia e sem prantos.

Não eram, pois, mandaretes
De despóticos governantes,
Desde os mais simples grumetes
Aos mais altos almirantes.

Como me apraz recordar
Camaradas de valor,
Que à Pátria souberam dar
Generosidade e amor.

Cabeçadas e Cerqueira,
Manuel Quintão Meyrelles,
Tito de Moraes, Ramos Pereira,
Foram alguns dentre eles.

E como alguns políticos de agora
Tratam a nossa Marinha
Pior do que uma madrasta,
Em honra aos Homens de outrora,
Ergamos bem nossa espinha,
Gritando alto: já basta!

POETAS DE PORTUGAL

Nesta tão querida terra portuguesa,
Onde nasci, cresci e vou vivendo,
Muita gente tem havido de certeza
Com garra e de valor nobre e tremendo.

Denodados guerreiros e navegantes,
Notáveis músicos e ilustres cientistas,
Mesmo toureiros e artífices bem marcantes,
Insignes professores, escritores e até fadistas.

Mas, para mim, que adoro a poesia,
Arma sem par pra dizer o que se sente,
Com coragem, com verdade, sem tibieza,

O que mais me entenece e alumia
É o poeta que censura e que não mente,
Encarnando o que há de belo nesta ALMA PORTUGUESA!

QUATRO SONETOS A BOCAGE

Lutaste, com firmeza e com verdade,
Por valores qu'inda hoje veneramos,
P'la justiça, p'la honra e liberdade,
E por outros sentimentos tão humanos.

Bravura, retidão e lealdade,
Amor, carinho e muita compaixão,
Brotaram sempre, desde tenra idade,
De teu generoso e nobre coração.

Mas, sabendo bem o que valias,
Como poeta maior entre os notáveis,
Sem nunca pactuares com impostores,

Com que arte e ardor tu os zurzias,
Em sublimes versos memoráveis,
Belos, fluentes, jocosos e zombadores.

**

Poeta excelso e marinheiro audaz,
Fruto desta raça lusitana,
Soubeste, como poucos, ser capaz
De amar com mel e combater com gana.

Amaste mulheres belas e atraentes,
Que em ti viam prazer e gostosura,
Entregando-se, deleitadas e ardentes,
Aos encantos de tua formosura.
Mas, quando os invejosos despontavam,
Ávidos de triunfo e de glória,
Tentando fazer sombra a teu valor,

Logo derrotados se assustavam,
Fugindo a sete pés dessa oratória,
Selo inconfundível de teu estro arrasador.

**

Sonhei dissecar teu corpo frio,
Naquela lúgubre morgue em que estudei,
Sentindo um fundo e tétrico arrepio,
Logo que, receoso, de ti me aproximei.

Tua pele era lívida e enrugada,
Com rigidez nos músculos e flacidez no sexo,
A árvore vascular colapsada,
Uma anatomia já sem qualquer nexos.

Após abrir teu tronco enfraquecido,
Com órgãos já em parte putrefeitos,
Deixei para o fim o campo cerebral.

E fiquei francamente estarecido,
Quando uma voz do Além, de graves efeitos,
Solene, disse: Aí não toques, é um foco genial!

**

Ó Bocage, volta à Terra,
Pra bateres nesta canalha,
Desde quem fomenta a guerra,
Até quem pisa o que trabalha.

Protagonismo e vaidade,
Desonra e corrupção,
Muita imoralidade
E falta de educação.
É o que temos dia-a-dia,
Neste mundo de exploradores,
Que muito vigarista encerra.

Assim, pra que haja alegria,
E zurzas os impostores,
Ó Bocage, volta à Terra!

O FADO

A ópera, o concerto, a sinfonia,
São obras que me dão muita bonança,
Cevando esta inveterada melomania,
Que me acompanha há muito, desde criança.

E não só a música clássica me delira,
Adoro também a que é ligeira e popular,
Como o corridinho, o fandango e até o vira,
Desde que toçadas com rigor exemplar.

Mas daquilo que eu mais gosto, com franqueza,
E perdoem-me os que não pensam tal e qual,
Que até me julguem talvez um desabotinado,

É da canção mais genuína portuguesa,
Aquela que mais encarna Portugal,
O sempre eterno e meu adorado fado.

POLÍTICOS DA NOSSA PRAÇA

Que a política é necessária,
Ninguém o pode negar,
A não ser uma alimária
Que só pense em contestar.

Mas, pra que se aceite bem,
Pelo cidadão vulgar,
Há que fazê-la sem desdém,
Com vontade de melhorar.
Políticos da nossa praça,
Trabalhem, pois, para a gente,
Com desapego e isenção,

Que o povo tem muita raça,
Sabendo seguir em frente
E dar-lhes um safanão.

ANALISTAS POLÍTICOS

Há pr'aí uns analistas,
Cheios de pose e presunção,
Autênticos malabaristas,
Lacaios da televisão.

Com ordenado chorudo,
Julgando ser infalíveis,
Falam de todos e de tudo,
Como sábios imbatíveis.

Mas o que mais me amofina,
Das tretas por entredentes,
Ditas com escárnio e risinho,

Pensando ser gente fina,
É tratarem nossas gentes
Como um pobre “Zé Povinho”.

COMENTADORES POLÍTICOS

São sempre as mesmas caraças,
Nos ecrás da televisão,
Uns de sórdidas barbaças,
Outros com penas de pavão.

Falam de todos e de tudo,
Como grandes sabichões,
Enquanto o “Zé” fica mudo,
Pra não dizer palavrões.
Arrotam umas patacoadas,
Que não valem meio tostão,
Dizendo aquilo que é óbvio.

E, com alarves risadas,
Arrecadam um dinheirão,
Julgando o povo pacóvio.

OS TIRANETES

Não consigo compreender nem aceitar
Que haja gente a pensar que só ela tem razão,
Passando o tempo a impor e a mandar
Para que mais ninguém possa ter opinião.

Falam como deuses onnipotentes,
Senhores de si e de tudo aquilo que os rodeia,
Mentindo com todos os seus dentes,
Como se tudo o que dizem fosse bom e panaceia.

Mas quem trabalha, é honesto e faz o bem,
Tem que reagir com firmeza e sem temor,
Enfrentando, se necessário, a violência,

Tratando tal gentalha com escárnio e com desdém,
Guardando a amizade e o mais sentido amor
Só para quem é digno da nossa boa consciência.

O DITADOR

É um ser arrogante e prepotente,
Que em tudo manda do modo mais sinistro,
Podendo ser um importante rei ou presidente
Ou até um simples e banal primeiro-ministro.

Vive obcecado pelo Poder,
Nem sempre conquistado pela força,
Não se importando nada em ofender
Quem trabalha, quem labuta, quem se esforça.
Mas, se há os que se assumem com seus feitos,
Rejeitando com vigor a democracia,
Da maneira mais hostil e mais feroz,

Para mim os piores são os eleitos,
Que, lá por terem uma pífia maioria,
Se julgam os donos e patrões de todos nós.

O PODER

O Poder cega os homens, é verdade
Que cada vez mais nos mói e atormenta,
Está poluído por hipocrisia e falsidade,
Não sei mesmo como ainda se aguenta.

Apregoa-se a paz e a tolerância,
Brada-se pra que se acabe com a guerra,
Mas vemos governantes com jactância,
Armando-se em senhores de céu e terra.

Já se chegou ao despautério da desvergonha,
Com políticos sorridentes e de ar matreiro
A receberem ditadores bem assassinos.

Condenemos, pois, tanta manha e tanta ronha,
E ergamos bem alto este letreiro:
Somos gente que pensa, não nos tomem por cretinos!

GRITO DE REVOLTA

Ó povo da minha terra,
Ó gentes trabalhadoras,
Não receiem fazer guerra
Às políticas opressoras.

Uns de falas muito mansas,
Outros com ar arrogante,
Vão enchendo suas panças,
À custa do “Zé” pagante.
Mas não julguem a malta tola,
Que sabe bem o que quer,
Não pensando só em dinheiro.

Tenham, pois, tento na bola,
Porque, quando menos se espere,
Levam um pontapé bem certo!

O DEGREDADO

À medida que o navio, roncando, se afastava,
Com tua silhueta, no cais, cada vez mais pequenina,
Parecia que o meu peito, ora ardia, ora estalava,
Duma raiva mal contida, atroz, quase ferina.

Porque ousara criticar o implacável ditador,
Numa ânsia de moral, de justiça e liberdade,
Ia agora conhecer o vil degredo abrasador,
O isolamento, a indiferença, o desdém, a falsidade.

Como um autómato, fui da amurada até à proa,
À procura de um vento acariciador e refrescante,
Que fustigasse suavemente minha face atormentada,

Enquanto terríficas lucubrações vinham à toa,
Dizendo-me cruel e friamente que, doravante,
Eu não seria mais um ser, mas tão-só uma simples nada.

O BOMBEIRO

Chamado a cumprir os seus deveres,
Corre riscos com audácia e devoção,
Salvando muitas vidas e haveres,
Quantas vezes sem qualquer compensação.
Dos responsáveis só se ouvem patacoadas,
Em estratégias de eficácia duvidosa,
Todas habilmente apresentadas,
Mas de maneira demagoga e mentirosa.
Para a destruição da nossa rica floresta,
Cada político dá a sua explicação,
Com modos mais matreiros que rigorosos.

Mas, porque tal cantilena já não presta,
Vão mas é ao cerne da questão,
Castigando sem contemplações os criminosos.

O MINEIRO

Rasgando, com vigor e afoiteza,
As entranhas hostis da litosfera,
Numa vida de cansa e de pobreza,
Sem futuro risonho à tua espera,

Arriscando tua saúde e até a vida,
À procura da hulha ou do metal,
Num trabalho que é quase suicida,
Tantas vezes violento e infernal,

Quando vejo tua face enfarruscada,
De olhar triste e ar tão fatigado,
Com algo que te atormenta e te destrói,

Mais do que trabalhador e camarada,
Mais do que alguém que merece ser louvado,
És para mim um verdadeiro herói.

O CAVADOR

Quando recordo os tempos idos de criança,
Vividos muitos anos na aldeia,
Em tempos de privações e pouca esperança,
Em que à vida não era mais que uma odisseia,
Como me lembro de ti, ó cavador,
Com as mãos calejadas pela enxada,
De testa enrugada, coberta de suor,
Remexendo a terra, ora seca, ora molhada.
Trabalhavas dia-a-dia sem parar,
Desde a madrugada até ao pôr-do-sol,
Apenas com uma hora de descanso pra comer

Um couve e uns feijões para enfartar,
Com o indispensável copito do tintol,
Pra teres algum ânimo pra tão infeliz viver.

A ENFERMEIRA

Pomba branca de olhar meigo e fraternal,
És a dádiva mais bela deste mundo,
Quando tratas, com entrega, teu igual,
Seja doente ligeiro ou moribundo.

Desprezando incómodos e canseiras,
Pra mitigares a dor e o sofrimento,
Quão lindos são essas tuas maneiras,
Incutindo a esperança e afastando o desalento.

E, quando já nada se pode fazer,
Com a ciência esgotada e impotente,
E a morte a espreitar com seu horror,

Só tu ainda tens algo pra dizer,
Reconfortando com afeto o paciente,
Acariciando sua face com ternura e muito amor.

O PESCADOR

De tez morena, salpicada pelo sal,
Olhos sagazes fustigados pelo vento,
Fazes-te ao mar com denodo colossal,
Angariando com sacrifício o teu sustento.
E, se o mar por vezes é calma-ria,
Quantas vezes é ingrato e revoltoso,
Pondo em perigo tua vida, noite e dia,
Ameaçando teu labor tão generoso.
Por isso não entendo e não aceito
Que políticos cá do burgo e de Bruxelas,
Bem instalados, com benesses sem igual,

Desrespeitando a moral e o direito,
Invoquem torpes e gastas balecas,
Pra diminuir drasticamente a pesca em Portugal.

O VELHO MARINHEIRO

Ó mar imenso, ora quedo, ora revoltado,
Por onde naveguei há tantos anos,
De ânimo resoluto e desenvolto,
Num dia-a-dia sem temores ou desenganos,

Como te recordo com saudade e nostalgia,
Por tudo o que me deste de agradável,
Horas inesquecíveis de prazer e de alegria,
Bálsamo reconfortante para esta vida miserável.

Agora, velho e inválido, quando te miro,
Sem poder sentir em minhas faces amarguradas
O sal da espuma das tuas ondas alterosas,

Resta-me chorar e, num cruel suspiro,
Deixar que minhas lágrimas derramadas
Me deixem esse sabor a sal, bem deleitosas.

O MENDIGO

De barba hirsuta, olhar triste e mão estendida,
Suplicas a quem passa e vive bem,
Que, não tendo problemas com a vida,
Chega a olhar-te com altivez e até desdém.
Mas, mais do que essas moedas que te dão,
Mais do que esses trapos velhos sem valor,
Desejo certamente mais calor e afeição,
Mais carinho, mais ternura, mais amor.
Por isso custa-me muito a acreditar
Que, neste mundo de egoísmo em que vivemos,
Com tal miséria, tristeza e desventura,

Já não haja ninguém para gritar,
De modo a que todos nós, juntos, lutemos,
Por esses nossos irmãos de vida dura.

OS SEM-ABRIGO

Deitados como farrapos p'lo chão,
Verdadeiros montões de carne viva,
Desprezados p'lo homem, seu irmão,
Passando junto a eles de forma altiva,

Arrostando com a fome e com o frio,
Num dia-a-dia vazio e sem sentido,
Que me causa compaixão e arrepio,
Deixando meu ser abatido e dolorido,

Senti que são gente como nós,
Que pensa, que sofre e até ama,
Embora num viver sem qualquer nexo,

Quando há dias, num ritual quase feroz,
Deparei com um casal em tosca cama,
Sofregamente e com entrega a fazer sexo.

A PROSTITUTA

Andas na rua, tristonha e sem sentido,
Em busca do teu árduo ganha-pão,
Sem teres a quem possas chamar querido,
Como lenitivo pra teu pobre coração.

Os homens que passam a teu lado,
Cobiçosos e ávidos de prazer,
Desconhecendo teu tão triste fado,
Só pensam que não és mais que uma mulher.
Mas, porque enquanto há vida há sempre esperança,
Mesmo no mundo mais cruel e infamante,
Não deixes de lutar com toda a força que tiveres.

E, com ânimo e muita perseverança,
Podes vir a ser um diamante,
Brilhando no mundo hostil de outras mulheres.

PEDOFILIA

Pedófilos, sem decência e sem vergonha,
Tantas vezes dissimulados e bem-falantes,
Sois a cáfila mais tenebrosa e mais medonha,
Seres abjetos, asquerosos e revoltantes.

Vossas presas são crianças inocentes,
Que desconhecem todas as vossas malvadezas,
Sois piores do que cobras ou serpentes,
Atacando avezinhas indefesas.

Defendamos, pois, com vigor, nossos infantes,
De todas as vossas sinistras artimanhas,
Com base no direito, na razão e na moral.

E, sempre que perpetrem vossos atos repugnantes,
Não tenhamos pejo em condenar tais vis façanhas
Com uma pena severa e nada sentimental.

A MULHER

Se tirares esses cremes untuosos,
O pó de arroz, o ruge e o batom,
Evitando ademanos presunçosos,
Que imaginas serem coisas de bom-tom,

Se lavares bem esses cabelos
E tirares o rímel das pestanas,
Que deves deixar para as “modelos”
E outras personagens doidivanas,
Se não te importares com modernice,
Mantendo sempre uma postura racional,
Perante aquilo que te querem impingir,

Podés encarar, mulher, tua velhice,
De modo simples, sorridente e natural,
Trabalhando e vivendo sem fingir.

QUATRO SONETOS AO AMOR

Tenho ânsias de te amar perdidamente,
Num tempo que jamais tivesse fim,
Para que meu coração impaciente
Se aquecesse neste fogo que arde em mim.

Mais que amor, é paixão, é vendaval,
É algo que embota o meu sentir,
É uma força desmedida e anormal,
Que me atormenta o presente e o porvir.

Por isso não descanso um só momento,
Até que para sempre sejas minha,
Numa união muito terna e muito forte,

Para que esta vida não seja mais tormento,
E tu sejas a estrela e a rainha
Que há-de acalantar-me até à morte!

**

Agora, que te tenho a ti,
Não deu p'lo tempo passar,
Desde o dia em que te vi,
Com esse ardoroso olhar.

Que momentos de doçura
É que afagos tão sentidos,
Com palavras de ternura,
Rezadas a teus ouvidos.

Duvido que existam céus,
Bem como o caos infernal.
Mas, com esta felicidade,

Podes crer, ó Santo Deus,
Que a vida celestial
É na terra, de verdade.

**

Cansado desta vida de tormentos,
De dor, angústia, opressão e apatia,
Em louca confusão de sentimentos,
Em que a tristeza sempre ganha à alegria,

Vida sem rumo, sem norte e sem sentido,
Consumida sem gosto ou felicidade,
Por um corpo quase inerte e abatido,
E uma alma em procura da verdade,

Apareceste como um anjo redentor,
Com teus olhos penetrando em minha mente,
Brilhantes e risonhos de encantar.

E agora, minha querida, meu amor,
Estou feliz, estou alegre, estou contente,
Por ter alguém para já poder amar.

**

Não sei se foi amor, se foi paixão, se foi loucura,
O que vivemos nesse já longínquo dia,
Em que, subjugado pela tua formosura,
Meu coração palpitava de ansiedade e alegria.

O mundo éramos só nós dois e mais ninguém,
Que importava quem passava ali por perto,
Os beijos que trocávamos eram dádivas do Além,
Como que água refrescante na segura do deserto.

Depois, para saciar nosso desejo,
Deitámo-nos com sofreguidão na mesma cama,
Com os corpos bem unidos, enleados e escaldantes,

Fazendo então amor sem qualquer pejo,
Como que envoltos em ondas misteriosas de flama,
Acalentando nossa vida para sempre, como amantes.

A GRANDEZA DO UNIVERSO

Cada vez que medito na grandeza
Deste Universo em que me encontro mergulhado,
Sou invadido de uma tão atroz tristeza,
Que fico completamente amarfanhado.

Porque vim, porque cá estou, para onde vou,
São perguntas que formulo com ansiedade,
Convicto de que, inconformado como sou,
Jamais encontrarei a felicidade.

E nesta vida terrena, de passagem,
Com seres humanos infelizes e amargurados,
Tantas vezes sem pão, sem liberdade e sem amor,

Sinto que tudo isto é uma miragem,
Não sendo nós mais que errantes desterrados,
Esperando p'los desígnios e p'la clemência do Senhor.

CINCO SONETOS SOBRE A VIDA

A vida é algo que eu não consigo entender,
Desde o seu recôndito início até ao seu implacável final,
Tantas vezes com o corpo a doer e a alma a sofrer,
Como se estivessem a cravar-nos um acutilante punhal.

Desilusões e amarguras aparecem a cada passo,
Malfeitorias e traições amarfanham nosso ser,
Anomalias e doenças, frequentes ou a compasso,
Deixam-nos destroçados, sem sabermos o que fazer.
Por isso, quando, à noite, converso com o travesseiro,
Com catadupas de ideias a virem à minha mente,
Antes do sono e dos sonhos que me irão atormentar,

Penso quanto este mundo é iníquo e embusteiro,
Nada vendo ao meu redor de misericordioso e convincente,
Que ao menos me leve a num Deus acreditar.

**

A vida é equilíbrio instável,
Tal como andar no arame,
É um jogo descartável,
Até que a morte nos chame.

Tem que se olhar bem avante,
Com firmeza e realismo,
Já que no mais breve instante,
Se pode cair no abismo.

Portanto muita prudência,
Sem temor ou inquietude,
Com vontade de avançar,

Mas com toda a consciência
De que a melhor atitude
É progredir devagar.

**

Cada vez tenho mais sonhos com pesadelos,
Cada vez mais as noites são terror e agonia,
Chego a puxar, quando sonho, os meus cabelos,
Só sossegando quando acordo, à luz do dia.

Algo de mau se está passando com meu ego,
Angustiado, desditoso e oprimido,
Decerto uma vida infeliz que arrenego,
Um dia-a-dia sem interesse e sem sentido.

Por isso ao acordar, em cada dia que passa,
Sem esperança de vislumbrar algo de bom para mim,
Envolto em névoas de desventura e desgraça,

Ergo a voz humildemente ao Criador,
Para que acabe com uma tal vida assim,
Num lesto lance de misericórdia e amor.

**

Só sei que não sei porque cá ando,
Neste mundo tão mesquinho e pequenino,
Quantas vezes vacilando e tropeçando,
Empurrado por severo e atroz destino.

Procuro e não encontro a felicidade,
Que é algo que nem consigo definir,
Talvez um misto de quietação e amizade,
Uma agradável sensação de viver e de sentir.

Estou farto de mentira e hipocrisia,
De vaidade, arrogância e prepotência,
De carreirismo, sabujice e safadeza.

Por isso não consigo ter alegria,
No meio de tanta falsidade e indecência,
Que encham minha alma de cruel e vil tristeza!

**

O resto da nossa vida
É osso duro de roer,
É a pena mais sofrida
Que um ser humano pode ter.

São familiares que nos deixam,
São os amigos que partem,
São os órgãos que se queixam,
As mágoas que se repartem.

Tudo acabará de repente,
Será a treva total
Para quem não crê em Deus.

Mas, pra` quele que é crente,
Será um bem imortal
Entrar no Reino dos Céus.

O FIM DO AMOR

Tudo tem fim nesta vida,
Ó cruel realidade,
Desde a pena mais sofrida
À mais grata felicidade.

Mas, no que toca ao amor,
Que nos parece infundável,

É tão grande a nossa dor,
Que se fica inconsolável.

E quando a morte o destrói,
Com toda a sua negrura,
Para nunca mais voltar,

Mesmo que se seja herói,
É tal a nossa amargura,
Que só nos resta chorar.

FELICIDADE

Tens passado muitas vezes a meu lado,
Olhando-me, mas seguindo sempre em frente,
Sem te importares com o meu tão triste fado,
Indo ao encontro, com certeza, de outra gente.

Tenho feito tudo, tudo, pra t' alcançar,
Pautando-me sempre p'la isenção e p'la justiça,
Valores que pareces desprezar,
Preferindo quem te bajula e te cobiça.
Perdida a esperança de me vires a procurar,
Resignado, pois, a ter que passar sem ti,
Será cada vez mais duro o meu viver.

Mas, com ânimo, esperança e vontade de lutar,
Tudo aquilo que até hoje eu consegui
É algo que preservarei até morrer.

DESALENTO

Já não sei o que fazer
Desta vida desgraçada,
O meu desejo é morrer,
Passar a cinza e mais nada.

Das coisas boas que eu tive,
Já quase nada me resta,

Uma alma qu'inda vive,
Um corpo que pouco presta.

Vão desaparecendo os amigos,
Os entes queridos também,
Em cada ano que passa.

Cada vez sinto mais perigos,
Cada vez sou mais refém
Do mal que nos ameaça.

LOUCURA

Vivendo em solidão no teu só mundo,
Sem falares, sem sorrisos e sem prazer,
Tentando eu perscrutar, lá bem no fundo,
Os pensamentos tortuosos do teu ser,

A tua apatia me atormenta,
O teu desinteresse me acabrunha,
Minha alma já pouco mais aguenta,
Minha força já quase que é nenhuma.
Por isso, abatido e sem remédio,
Sem razão para esta vida deprimente,
Eu maldigo a minha triste sorte,

Submerso em mar de imenso tédio,
Num existir cada vez mais descontente,
Desejando, a todo o transe, a breve morte.

MOCIDADE

Tanta saudade que eu sinto
Da longínqua mocidade,
Com o meu ego faminto
De voltar a essa idade.

Brincadeiras frequentes,
Amizades bem sinceras,

Maroteiras inocentes,
Estonteantes quimeras.

Agora quão é diferente,
Tudo levado muito a sério,
Cheirando como a bafio.

Cada vez sou mais descrente,
A vida é um despautério,
Só presa apenas por um fio.

ENVELHECER

Devia saber-se envelhecer,
Tendo a coragem de suportar o que é fatal,
Porque a vida também tem entardecer,
Como o dia mais corrente e mais banal.

É da lei inexorável deste mundo,
Nascer, viver, lutar e até morrer,
E, pra que a vida se cumpra bem a fundo,
Deve desfrutar-se, se possível, com prazer.
Mas, por mais que pense e procure quem manda em nós,
Minha mente não consegue deslindar
O âmago deste mundo de mistério.

Só sei que o dia-a-dia é bem atroz,
Que já não tenho ninguém para me amar
E que o meu destino final é o cemitério.

AVELHICE

Eu nunca pensei chegar
À idade a que cheguei,
Uma vida a labutar,
Que alguma vez já sonhei.

Vida áspera e tormentosa,
Cheia de dor e amargura,

Sem o perfume da rosa,
Sem o calor da ternura.

Os desgostos foram tantos,
As desventuras tamanhas,
Os desenganos tão intensos,

Que agora me afogo em prantos,
Vindos de minhas entranhas,
Com que encharco meus lenços.

A MORTE

Ó dama de negro manto,
Sem nunca olhares à idade,
Espalhas o luto e o pranto,
Em cada oportunidade.

Por isso és tão odiada,
Por quem se sente feliz,
Desde a moça mais prendada
À rafada meretriz.
Mas, quando só há azares,
Fome, miséria e labéus,
E se sofre e chora tanto,

Quando um dia tu chegares,
És uma bênção dos céus,
Ó dama de negro manto.

O INFERNO

Ensinaram-me, quando eu era criança,
No que acreditei então convictamente,
Que, com rezas, fé e muita confiança,
Ao morrer entraria no Céu diretamente,

Sem passar pelo purgatório purificante,
Severo lugar de penitências e expiações,

Desde que não fizesse nada de ultrajante,
Nunca deixando de praticar boas ações.

Assim sendo, o horrído inferno estava afastado,
Com os sofrimentos infligidos por Satanás,
Supliciando os infelizes como na guerra.

Mas, pelo que tenho visto neste mundo desgraçado,
Em que abunda a violência, sem haver amor e paz,
O inferno, afinal, é com certeza cá na Terra!

OS PECADOS MORTAIS

Pecados mortais há sete,
Diz a doutrina cristã,
Um verdadeiro ramalhete
Da conduta mais malsã.

Todos eles são execráveis,
Indignos de gentes boas,
Mais próprios de irresponsáveis
Que de acertadas pessoas.
Abomino qualquer deles,
Com toda a minha razão,
Por qualquer prisma que os veja,

Mas, pra mim, um dos mais reles,
De maior reprovação,
Dá pelo nome de inveja.

SEGURANÇA E LIBERDADE

Segurança ou liberdade,
Eis um dilema em questão,
Que me soa a falsidade,
Não vendo nele razão.

Uma a outra não exclui,
Segundo meu parecer,

Havendo quem as usufrui
Sem nenhuma delas temer.

Acho que são compatíveis,
Com conta, peso e medida,
Sem se beliscarem mutuamente,

Como bens apetecíveis,
Pra gozarmos bem a vida,
Sem receios e livremente.

O TRABALHO

Não há melhor coisa na vida
Do que trabalhar a valer,
A alma não anda perdida
E acumulamos saber.

Saber de experiência feito,
Como lá diz o rifão,
Atuando com preceito
E muita determinação.
Assim nos enriquecemos,
Nós e a própria nação,
Tanto quanto esta precise.

Por isso não descansemos,
Com vigor e muita ação,
Para acabarmos co'a crise.

A ESPOSA

Foste neta dedicada,
Venerando teus avós,
Depois filha afeiçoada
A teus pais, vivendo sós.

Mais tarde, já mulher feita,

Deste à vida a teu marido,
Com uma conduta perfeita,
Sem nunca esqueceres Cupido.

Para os filhos, mãe carinhosa,
Jamais olhando a canseiras,
Foste a melhor vigilante.

Para os netos, avó extremosa,
Com histórias e brincadeiras,
Sem descansar um instante.

OS FILHOS

Se souberes resistir às tentações
Do dinheiro, do poder e da cobiça,
Conseguindo controlar as emoções
E pautando-te p'la razão e p'la justiça,

Se souberes acudir aos humilhados,
Com recato, pacatez e sem vaidade,
Conseguindo enfrentar os exaltados,
Com vigor, mas com calma e humildade,
Se souberes suportar a dor e a má-sorte,
Estoicamente, com fé e sem lamentos,
Ultrapassando atitudes de vencido,

Meu filho, serás alguém nobre e bem forte,
Apreciado em todos os momentos
E por todos venerado e muito querido.

OS NETOS (5 NETOS E 1 NETA) (SÃO FILHOS COM AÇÚCAR)

Quando o outono da vida
Traz tristeza, luto e pranto,
Vós sois a coisa mais querida,
Que nos dá maior encanto.

Ao princípio só sabeis
Chorar, sorrir e palrar,
Depois já nos conheceis,
Passando então a falar.

Mas, de todos os prazeres
Que os netos dão aos avós,
Há um que nunca me cansa.

É parar meus afazeres,
Brincando convosco a sós,
Como se eu fosse inda criança.

**À MINHA ÚNICA NETA, CONSTANÇA MARIA
(NO ANO EM QUE COMPLETOU 3 ANOS DE IDADE)**

És a mais linda menina,
Que alguma vez eu já vi,
Minha joia pequenina,
Vales mais do que um rubi.

O teu sorriso gaiato,
Teu olhar meigo e vivaz,
São traços do teu retrato
Que me inundam de paz.

E quando já fores maior,
E possas ler o que escrevi,
Como avô que te quer bem,

Lembra-te de mim, meu amor,
Que eu hei-de velar por ti,
Lá dos confins do Além.

**A DESPEDIDA (SONETO DEDICADO À MEMÓRIA DO
MANUEL EDUARDO, O MAIS NOVO DOS MEUS
4 FILHOS, FALECIDO A 7 DE ABRIL DE 2017)**

Sempre foi para mim a despedida
Algo que me dói, abala e faz tristeza,
Momento infeliz da minha vida,
Que perturba, com muita dor e com cruzeza.

Já me despedi de cursos, de férias, de lugares,
De gente conhecida, de amigos e de parentes,
De noites aprazíveis e amorosas de luars,
E até de hospitais e desgraçados doentes.

Mas a despedida que me causou as maiores dores,
Como se fosse a minha própria morte,
Foi quando, meu filho, te acompanhei ao cemitério,

Onde, com saudade, te deixei aquelas flores,
Regressando a casa titubeante e já sem norte,
Sem nada que me pudesse servir de refrigério.

SESSÃO SOLENE INTEGRADA NAS COMEMORAÇÕES DO DIA DE MARINHA

Palavras do Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 22 de maio

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

Esta é a primeira vez que o recebemos na qualidade de Comandante da Marinha. Saudamo-lo com o respeito que a sua pessoa e o lugar que ocupa nos merece, desejando-lhe as maiores venturas no exercício do mais alto cargo da Marinha. Mas também o saudamos de forma muito especial por sabermos a importância que atribui à área cultural do Ramo, e a atenção com que segue as actividades desta Academia.

Prova clara deste empenho tive-a há dias quando apresentei a Vossa Excelência o conjunto de acções que a Academia de Marinha se propunha desenvolver ao longo do ano de 2019 para assinalar os seus 50 anos, considerada que foi a data de 05 de Março de 1969 – criação do Grupo de Estudos de História Marítima – como a verdadeira génese desta Academia.

Algumas das acções previstas têm encargos que não são enquadráveis na dimensão orçamental de rotina. O apoio recebido e a determinação do Senhor Almirante para que as comemorações tenham a dignidade que é devida à Academia e à própria Marinha, por ocasião desta efeméride, ficou bem expressa, o que lhe agradecemos.

O Conselho Académico que sair das eleições, a realizar em Novembro deste ano, tem assim o caminho aberto para dar continuidade ao trabalho por nós iniciado.

Senhor Conselheiro de Estado e nosso membro honorário, Senhores Almirantes ex-Chefes de Estado-Maior da Armada, Senhor Almirante Vice-chefe do Estado Maior da Armada, Senhores ex-Presidentes da Academia de Marinha, Senhores Presidentes de outras Academias ou de Instituições nossas congéneres, Senhores Académicos, minhas Senhoras e meus Senhores.

Sejam todos bem-vindos.

A sessão de hoje é uma sessão solene e como tal especial, por se integrar nas comemorações do Dia da Marinha de 2018. Como em casos semelhantes, a escolha do orador requereu cuidados adicionais.

Devia ser um dos nossos académicos mais prestigiados, era desejável que fosse transmontano para honrar as origens do nosso fundador, era importante que tivesse sido

um admirado professor de várias gerações de oficiais de Marinha, que tivesse o respeito generalizado de todo o mundo académico nacional e que sempre tivesse manifestado uma enorme coragem moral, alicerçada na independência do seu pensamento. Factores positivos a considerar seriam ainda o de alguém que sempre tivesse demonstrado uma lucidez ímpar, que nunca se tivesse coibido de afirmar e repetir em público que admira muito a sua Marinha e, finalmente, a quem fosse reconhecido um só defeito – o de ter muita dificuldade em dizer NÃO.

Eu sei que parece um daqueles concursos feitos à medida e até foi. Que a confissão me absolva. É que só encontrámos uma pessoa que cumprisse estes requisitos – o Senhor Professor Adriano Moreira.

Comemorada que foi La Lys e certamente inspirado na data de 11 de Novembro que se aproxima, vem o Senhor Professor dar-nos mais uma lição, certamente para nos ajudar a não esquecer que um armistício não é um tratado de paz e que os tratados de paz, porque redigidos pelos vencedores, podem ser os detonadores de novas guerras.

O tema da conferência, bem actual, como é seu timbre, é “O Mundo em armistício”.

Obrigado Senhor Professor Adriano Moreira pelo seu SIM, que só o engrandece e que a nós, nos envaidece.

SESSÃO SOLENE INTEGRADA NAS
COMEMORAÇÕES DO DIA DA MARINHA
UM MUNDO EM ARMISTÍCIO

Comunicação apresentada pelo acadêmico
Adriano Moreira, em 22 de maio

Uma inquietação permanente, mas guardando frequentemente picos de inquietação pública, é a de compatibilizar, como regra, a coincidência entre a legalidade e a ética, o que em geral significa que a autenticidade da governança, em qualquer dos modelos vigentes, foi atingida em termos de alarmar a sociedade civil. Isso revela que, na sociedade que se mostra atingida, persiste a adesão a paradigmas, que o direito não reproduz necessariamente, mas que se espera não serem violados, sobretudo pelos guardas dos guardas. Entre os que mais se distinguiram modernamente pela busca do que chamam “paradigmas”, isto é, valores que significam um normativo respeitado por essas definições legais, distinguiu-se Hans Küng que foi um teólogo participante, como especialista, no Concílio Vaticano II, e a quem, em 1979, “foi retirada pelo Vaticano a licença eclesiástica”, por ter duvidado da infabilidade do Papa. Contribuiu para a importância dos princípios da “terra única”, isto é sem guerras, e da “terra morada de todos os homens”, onde – como disse à Assembleia Geral da ONU, Paulo VI, o desenvolvimento sustentado seria o novo nome da paz. A Fundação Ética Mundial, que Hans Küng fundou, é animada por este seu pensamento, hoje de novo posto no centro da discussão sobre o que chamou “Uma Boa Morte”, ensaio que contrário, mas já traduzido para português pela Relógio d’Água, e que não pode ser ignorado. Não teve a projeção que merecia, na indispensável opinião pública, a reunião na Assembleia da República, em 13 de Abril deste ano, da “Universal Peace Federation”, International Association of Parliamentarians For Peace, com um debate centrado sobre as “Perspetivas para a Paz sustentável na Europa e no mundo: a responsabilidade dos parlamentares”, um evento inscrito em 24 Conferências realizadas entre 2016-2017, em 24 Estados, incluindo os que têm sido mais problemáticos, designadamente a Coreia do Sul e os EUA, respetivamente em 2016, de 28 de Novembro a 1 de Dezembro do mesmo ano, o que significa que os responsáveis não ignoram que o globalismo conduziu a uma arena de conflitos armados, que o direito internacional e as suas instituições não controlam de acordo com os princípios que as últimas pretenderam direcionar para a autenticidade, de modo que já se fala sobre a urgência de construir uma “ONU da Paz”. A fundação desta Federação Para a Paz Universal, devida ao Reverendo Sun Myung Moon, já em Dezembro de 2005, incluiu agora a sessão da nossa Assembleia da República, que teve intervenções de importância a respeitar, destacando, entre iguais,

a que foi moderada pela Presidente da Federação das Mulheres para a Paz Mundial, Dr.^a Marta Rodrigues. O problema da ética, que tem mergulhado a Assembleia em profunda e esperançosa e proveitosa meditação, não é uma situação singular neste globalismo desregulado. A crise financeira mundial não resultou de um respeito pela legalidade esperada da democracia americana, longe de continuar com segurança a ser a Casa no Alto da Colina, e basta a situação do Brasil para compreender a oportunidade e importância com que, pelos “Serviços da Política Legislativa para os Média”, se ocupou a XLVII reunião ordinária do “Centro Latino Americano de Administração para o Desenvolvimento (CLAD), em Novembro passado, e onde Portugal “votou favoravelmente a metodologia para aprovação da “Carta Ibero-Americana de Ética e Integridade na Função Pública”. Do que se trata é de conseguir diagnósticos fiáveis sobre a “integridade nacional”, em “todos os pilares fundamentais da estrutura sociopolítica e económica do país”. De cada país. O aviso é sobre a generalizada falta de autenticidade na *governança mundial*, a violação do sistema jurídico imaginado para uma “ONU da Paz” no fim da segunda guerra mundial, e em consequência o crescente risco para o “mundo único”. O apelo à ética apoia-se na convicção de que no princípio era o verbo, que tem de impor aos governos a substituição do “verbo eu” pelo progressivamente abandonado “verbo nós”. É de sublinhar a proliferação da literatura que lida com a intervenção das Igrejas, sem distinção de matrizes, mas com evidente unanimidade, embora não confessada, da necessidade de paradigmas que presidam com eficácia às regulamentações jurídicas imperativas, respeitadas, com renovação, como se fez no fim da segunda guerra mundial, das jurisdições dos tribunais supranacionais. A experiência de Nurembergue não é necessariamente para esquecer, ao ter a coragem de inovar no que toca à retroatividade das leis. A minha conclusão é que estamos num “mundo de armistício”, o que vou tentar explicar, neste Centro de investigação e devoção aos interesses nacionais e sua relação com o globalismo, recordando antecedentes essenciais.

Jean Jacques Rousseau, que viveu entre 1712 e 1778, teve como premissa do seu famoso *O Contrato Social*, este conceito revolucionário em relação à estrutura social e política do seu tempo: “o homem nasceu livre e em toda a parte vive aprisionado”, o que Robespierre teve como inspirador da sua revolucionária e sangrenta intervenção na Revolução Francesa (1789) para quebrar as correntes que os ricos haviam imposto aos pobres (Warburton). Embora a lógica de Rousseau incluísse diferenciar entre a “vontade de todos”, que significa o que “cada um quer”, e a “vontade geral”, esta a que correspondia aquilo que “deveriam querer”, e por isso assumisse a legitimidade de obrigar à liberdade os que não obedeciam à chamada “vontade geral”, é difícil admitir que, tendo morrido antes da Revolução, viesse a aprovar as violências do seu percurso. Quarenta anos depois nasceu Carlos Marx (1818-1883), ele próprio tendo passado uma vida pobre, que concluiu que no sistema capitalista quem nascia rico estava destinado a ser mais rico, violando o princípio da dignidade que exigia igual para todos, enquanto os que apenas tinham o seu trabalho para vender tendiam para maior miséria, e identificando-as com

os operários, condenados a uma vida alienada, acreditava que o capitalismo acabaria por se autodestruir. Quando escreveu o Manifesto Comunista (1848) de parceria com Engels, incitando os trabalhadores à união, estava convencido de que o progresso ocorre em consequência da evolução das forças económicas, e que a revolução restituiria a todos a dignidade, sendo esta solução a forma de o conseguir. Não é fácil imaginar que tivesse previsto que seria invocado como inspirador do que foi a violência do sovietismo, cujo percurso, descrito com independência, está semeado de crueldades monstruosas. Alguém escreveu que as mensagens foram entregues em direção errada, assumidas por poderes despóticos, que os doutrinadores do pacifismo não conseguiram corrigir os percursos, e por tal erro entramos neste século com um mundo de desigualdades e ruturas, depois de duas guerras mundiais separadas por um armistício e não pela paz, aquela que até hoje não é a prometida paz sonhada: o globalismo em que nos encontramos está, pelo que toca às ameaças da guerra global, em regime de armistício. As previsões dos grandes teóricos da mudança revolucionária que eventualmente recorreria à violência, mas finalmente tornaria realidade a imaginada Ilha Perfeita que serviu ao Monge Gaunilo de Matmou-tiers para contrariar a necessidade da existência de Deus avançada por Anselmo (1033-1109), Arcebispo da Cantuária, continuam a multiplicar as razões para apoiar a má opinião de Thomas Hobbes (1588-1679), mais companheiro intelectual de Maquiavel (1469-1527), o qual tinha uma opinião desfavorável sobre o género humano, que necessitaria de um governo forte, ao qual, por “contrato social”, abandonaria as liberdades em troca de “segurança”: o famoso Leviatã (1651), o monstro Bíblico, imaginado como um Gigante, armado de uma espada e um cetro, figura composta de pequenos seres humanos, todos submissos ao Estado poderoso que o monstro figurava. Apareceu quando a Armada Espanhola tentava invadir a Inglaterra, aventura em que se perdera a parte que era a esquadra portuguesa: não acreditava na democracia, não acreditava na bondade das decisões individuais, não acreditava na alma, fiava-se do que hoje chamaríamos um Estado Totalitário. É extremamente importante, pelo que toca ao património imaterial da Humanidade, hoje entregue para inventário, defesa, e efetividade à UNESCO, que o homem eleito em nossos dias para Presidente dos EUA repudia, esquecendo a voz contra a vida social, que Thomas Hobbes considerava “sórdida, brutal e curta” (Warburton – 2015), e que a hoje chamada Escola Ibérica da Paz, onde foram reunidos os contributos de Coimbra, de Évora, de Salamanca, trabalho devido aos professores Pedro Calafate e Ramon Emílio Mandado Gutierrez, criticou, e que mereceu ao Juiz António Augusto Cansado Trindade, da Corte Americana de Direitos Humanos, este comentário: “no decurso dos séculos mudaram os vitimizadores, mas as vítimas continuam a ser as mesmas: os povos indígenas em situação de elevada vulnerabilidade. Mas houve uma evolução da consciência humana que hoje faz toda a diferença: a existência de uma jurisdição internacional sobre os direitos humanos... Uma vez mais, o despertar da consciência jurídica universal... possibilita aos esquecidos e abandonados do mundo alcançarem a instância judicial internacional, em busca da realização da justiça” (Sentença de 19 de

Março de 2006). É verdade que, ao lado deste tribunal, pode lembrar-se o Tribunal Penal Internacional, as várias Declarações de Direitos Individuais, todas hoje referidas à da ONU, até as variadas organizações internacionais que se ocupam das iniquidades internacionais: mas a realidade, neste ano da graça de 2018, é que os doutrinadores de uma Humanidade Justa, obtida pelo pacifismo de Rousseau ou pelo revolucionarismo de Robespierre ou Marx, que passaram pela violência extrema na mudança tentada da vida interna dos Estados, e pela desconstrução e reconstrução ensaiada da ordem internacional, ao que até agora conduziram foi a um “mundo de desigualdades”, ainda que os progressos científicos e técnicos, a cultura, o saber, tenham entretanto crescido: nesta data, infelizmente assistindo à celebração da inteligência artificial, isto é, a ciência sem consciência, pelo que o que temos é uma sociedade internacional fortemente hierarquizada, a começar pela enfraquecida Carta da ONU com o veto do Conselho de Segurança. Mas o mais grave de tal desigualdade é que se traduz em que mais de metade dos Estados inscritos na ONU não tem sequer recursos para responder aos desafios da natureza (terramotos, tufões, pestes), sendo certo que muitos deles podem encontrar as raízes da sua débil situação económica e financeira na história da colonização, de tal modo que, como foi dito, “a luta pela igualdade ocupa hoje um lugar central nas mobilizações populares dos nossos dias”. As perguntas que ocupam os analistas, que não são confundíveis com os titulares e servidores dos Estados Extrativos, dizem respeito à credibilidade debilitada das organizações internacionais, cujo desenvolvimento consente que os pobres morram mais cedo, compreender porque é que a fome é um inimigo vencedor, como é possível que as migrações sejam desafiadoras do cumprimento dos deveres humanitários com a fundada alegação da segurança dos países destinatários em perigo. Não são já as desigualdades sociais internas de um passado que na Europa inspirou a luta social, é o facto de a hierarquia dos próprios Estados, mais dependentes do saber dos Estados Extrativos a agir no globalismo mal sabido, que levam já a falar numa burguesia de “híper-burgueses” globalizada. De facto, o conceito europeu do século XIX, quando a Europa era considerada a “Luz do Mundo”, e os EUA “A casa no alto da colina”, no século e meio que vai de Westefália até ao invocado conceito europeu do século XIX, foi inspirado, sem esquecer os conflitos militares, pela igualdade das soberanias, mas ocidentais, isto é, europeias e atlânticas. A realidade globalista, não foi resultado do reconhecimento dos valores democráticos, porque a libertação colonial não foi de Nações, foi de territórios cuja população, libertada, tornou visível que o poder herdado era extrativo, não democrático, e que a arena mundial da competição era entre desiguais, e que os próprios poderes regentes do globalismo não são todos conhecidos nem titulados por órgãos constitucionais. A divisão Norte-Sul do Globo, não atingiu apenas, com a desigualdade, os antigos componentes do chamado Terceiro Mundo, atingiu a Europa, atingiu o sul em desordem do continente americano, preocupando-nos especialmente o caso do Brasil, e feriu o próprio Atlantismo, com a política da “América First”, que já começou a romper a solidariedade atlântica. Enfim, para simplificar, a desigualdade dos povos já não opõe, na arena

mundial, apenas o Norte-Sul, mas ela agrava-se em todas as latitudes, incluindo os ricos do norte já temerosos do turbilhão migratório. Tais migrações levam a decisões contraditórias para dentro dos hospedeiros, criando um grupo de pobres mesmo em territórios de ricos, fazendo reviver as contradições étnicas, religiosas e culturais, ao mesmo tempo que a técnica anima o progresso do mercado dos complexos-militares-industriais, sobre os quais Eisenhower deixou um lamento doloroso ao pronunciar o seu discurso do adeus, permitindo inesperadamente que o fraco vença o forte, com o nome de Terrorismo. No Portugal in European and World History, traduzido entre nós em 2012 (Grupo Leya), escreve Malin Newitt, na introdução, que “quatro capítulos (deste livro) debruçam-se sobre a expansão marítima portuguesa e, qual foi a importância evidente de Portugal no despertar daquilo a que hoje se chama “globalização”, que não pode ser ignorada. Três capítulos abordam a importância da estratégia de Lisboa e a luta pelo controlo global desta importante cidade portuária. Três capítulos focam o importante papel de Portugal nas principais guerras europeias – a Guerra dos Cem Anos, a Guerra dos Trinta Anos, e as guerras napoleónicas – e dois oferecem um comentário sobre episódios da história social e cultural da Europa, a Inquisição e o Iluminismo”. Adianta que “a adesão de Portugal ao Pacto de Defesa do Atlântico Norte reveste-se de grande importância. Não só os seus 840 quilómetros de linha da costa cobrem a maior parte da Península Ibérica como é também de grande importância a posse dos Arquipélagos dos Açores, da Madeira e das ilhas de Cabo Verde e as suas bases em África”. Acrescenta que “a NATO fechou os olhos à duvidosa democracia de Salazar devida à importância estratégica de Portugal e das suas ilhas”. Talvez seja de anotar que a geografia política do texto é já outra, e que a famosa “neutralidade colaborante da guerra” foi resultado de um ultimato americano com base e limite nos seus interesses, um pouco cobertos de dignidade pela invocação do Reino Unido da velha aliança, e pelos seus interesses, limitada tal neutralidade em termos de ignorar o genocídio que os seus inimigos japoneses praticavam em Timor. E recorde isto para não esquecer as palavras imperecíveis de Henry Morse Stephens no seu “Portugal – A História de uma Nação” (Alma dos Livros, Lisboa, 2017), quando aprecia a circunstância excepcional de Afonso de Albuquerque ser ao mesmo tempo tão notável chefe militar, como justo governador, escrevendo: “A sua memória ficou em tal veneração que os Índios, e até os mouros, costumavam acudir a seu túmulo e aí expor os seus agravos como se estivessem diante do seu vulto, pedindo a Deus que os livrasse da tirania dos seus sucessores”. Albuquerque, ele próprio deixou expresso nas suas cartas para o Rei, a advertência para que fosse cultivada a justiça, que não fossemos tomados como apenas exploradores. Infelizmente, a relação dos ocidentais que nos seguiram no oriente, não escutaram este conselho que foi também objeto, segundo a narrativa de Fernão Mendes Pinto, das palavras de um eremita chinês, que confrontou os atos injustos de portugueses, com estas palavras: “trabalhais por vos pordes em salvo, porque vos afirmo que a terra, o mar, os ventos, as águas, as gentes, os gados, os peixes, as aves, as ervas, as plantas, e tudo o mais que hoje é criação, vos há de enfraquecer e morder-vos tanto sem piedade

que só aquele que vive no Céu vos poderá valer”. A Escola Ibérica da Paz deixou iguais palavras, eloquentes e mal escutadas. E por isso, falharam os pressupostos que orientaram a Carta da ONU, escrita apenas por mãos ocidentais, e que Paulo VI, na Assembleia Geral que o convidou para ali pregar, disse, sem êxito, significarem que “o progresso sustentado é o novo nome da paz”, que João Paulo II ali pregou, duas vezes, contra a situação de perigo do confronto dos Pactos Militares que diminuem a liberdade da ONU, e que finalmente o Papa Francisco ali foi pregar em nome do princípio de que, na oração que nos ensinou, Jesus não disse “Meu Pai”, mas sim “Pai Nosso” para a “Terra casa comum dos homens”, tudo em suspenso. O que acontece é que a União Europeia enfrenta uma crise que a obriga a organizar a “segurança e defesa comum”, alertada pela vice-presidente da Comissão, a solidariedade atlântica está ameaçada pela incompetência de um presidente que ainda sugere que os EUA são “A casa no alto da Colina, com a terra ameaçada, pela primeira vez na história da Humanidade, de ser destruída pela cascata atômica nas mãos de dois homens que nunca ouviram a advertência de Bismarck, segundo o qual uma simples leviandade pode causar uma catástrofe, países como a Rússia regressam à memória do passado para recordar que a sua fronteira de interesses é mais vasta do que a fronteira geográfica, com a Alemanha a ajudar à falta de um conceito estratégico da União por não decidir, também pelo peso da memória, se quer uma Alemanha Europeia ou uma Europa Alemã, com a China a incorporar no seu projeto nacional recuperar as águas territoriais que deixou faz séculos de navegar, com centenas de milhares de crianças a entrarem em combates do Cairo a Cabo, com a irradiação da fome chamada já de “voto piedoso”, com os mitos raciais acrescentados pela crescente islamofobia, com o turbilhão muçulmano a transformar o Mediterrâneo num cemitério, com o ocidente a substituir “o credo dos valores” pelo “credo do mercado”, com o desenvolvimento da inteligência artificial a esquecer a necessidade de manter a relação entre ciência e consciência, embora ainda seja visível o esforço do uso pacífico da submissão da energia atômica, mas repudiando o parecer e aviso dos sábios que fizeram a primeira experiência, a competição pela terra arável, as mudanças físicas assustadoras do planeta, a desordem na América Latina, a falta de segurança organizada do Atlântico Sul, tudo enfim demonstra que o “Mundo Único” é uma ilusão à procura da “ilha maravilhosa”, e que a situação mundial é de “armistício”, não é de “paz da Humanidade”. Por isso me tem parecido que o sentido de responsabilidade ocidental, sempre no que respeita ao poder, levou ao erro de adotar o Testamento de Luís XIV que deixava ao herdeiro a certeza da paz na Europa. Nestas circunstâncias é que se torna mais evidente a necessidade de, não apenas as organizações supranacionais terem conceitos estratégicos coerentes, mas que os Estados membros igualmente os definam. O Presidente da Comissão Europeia, na apresentação ao Parlamento Europeu de O Estado da União em 2017, com a proposta de ministros da União, e de fundir a presidência da Comissão com a presidência do Eurogrupo (que não tem cobertura legal), de um Ministro das Finanças, e do reforço das relações internacionais, inevitavelmente não deixando de citar o Brexit do Reino Unido, também espera

organizar uma verdadeira União Europeia de Defesa. Tudo corresponde ao facto, bem-vindo, de finalmente a União ter descoberto que tem circunstância. Mas isto tem como corolário que os Estados membros, com larga experiência histórica da sua própria circunstância, tenham que repensar pelo menos duas questões: que mudanças serão necessárias no seu irrenunciável “conceito estratégico de conteúdo variável” para se articular com o que venha a ser reformulado no que respeita à União, o sentido da governança, e na medida em que o proclamado seja cumprido com anuência dos Estados membros, e com autenticidade de todos os participantes que, diferentes na hierarquia do poder real, respeitem e defendem a igual dignidade. A experiência histórica, que espanta os historiadores que hoje avaliam a distância entre a dimensão de Portugal e a grandeza da tarefa mundial que levou a cabo, aconselha a não deixar apagar, seja qual for a evolução da União, as fidelidades às entidades exteriores a esta, como a CPLP, o Instituto Internacional da Língua Portuguesa, e até a dispendiosa aliança inglesa, com Brexit ou sem ele, pelo menos pela exposição exógena em que nos encontramos no Atlântico Sul. Estamos seguramente numa época em que o imprevisto está sempre à espera de uma oportunidade. E todavia, nesta situação global de armistício, não de paz, está ao alcance dos nossos deveres saber que a democracia, como regime político, não tem apenas que definir e assegurar os direitos e deveres individuais, tem igualmente que definir e assegurar a dignidade e especificidade cultural das instituições, como são as Forças Armadas. Recentemente, e referindo-se a reformas do internacionalismo regional europeu, o General Ramalho Eanes declarou o seguinte, em entrevista à Revista do Expresso, de 3 de Fevereiro de 2018: “a sua preparação é notável, visando a competência, a responsabilidade, a eficácia. Mas não se olha para as Forças Armadas, o seu perfil institucional ou as suas capacidades disponíveis, que podem ser utilizadas no país”. Isto não tem apenas que ver com as Forças Armadas, tem que ver com o igual respeito pela entidade e especificidade ética, das instituições, tal como é exigido para os cidadãos. Terminarei com um exemplo que julgo inteligível para todos os cidadãos, hoje com múltipla cidadania, segundo a evolução internacional, porque são desejadamente *cidadãos europeus*, e cidadãos da “terra casa comum dos homens”. Cada unidade Nação-Estado precisa de um conceito estratégico nacional, eixo da roda das diferenças, e daqui o “interesse estratégico permanente, de conteúdo variável”. O Hino Nacional foi do partido republicano contra a afirmada defesa insuficiente da Monarquia contra “os bretões”, que nos agrediram com o Ultimato, apagando a “legitimidade histórica da expansão colonial” com o princípio da “ocupação efetiva”, apelando nós aos Heróis do Mar. Transformando-o em Hino Nacional da República Democrática, diplomaticamente substituiu-se a referências aos Bretões pelos “canhões” contra os quais era necessário lutar, e foi cantando a Portuguesa dos Heróis do Mar que sofremos os sacrifícios da guerra de 1914-1918, em França, em Moçambique, em Angola; foi cantando o hino dos Heróis do Mar que, na II Guerra Mundial sofremos novo ultimato que levou à criação da categoria, sem passado nem futuro, da neutralidade colaborante, que serviu a aliança ocidental, mas com total esque-

cimento do genocídio dos timorenses pelos japoneses; foi cantando o Hino dos Heróis do Mar que se fez a guerra do ultramar, parcela do Império Euromundista, sem que a gestão política aproveitasse o tempo que a instituição militar apenas garantia para as reformas necessárias; foi cantando o Hino dos Heróis do Mar que se instalou, e hoje se celebra em todas as instâncias oficiais, o 25 de Abril. O Hino dos Heróis do Mar exprime o eixo da roda que é o interesse nacional permanente, de conteúdo variável mas assegurando a convergência na unidade institucional das diferenças, com um comportamento qua a Pátria contemple. Na circunstância da “terra casa comum dos Homens”, que não é de paz, e parece antes de armistício, é dever não esquecer o imperativo do Hino dos Heróis do Mar, que a Pátria contempla.

INAUGURAÇÃO DA XV EXPOSIÇÃO DE ARTES PLÁSTICAS

O MAR E MOTIVOS MARÍTIMOS

Palavras do Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 29 de maio

Senhor Almirante Vice-chefe do Estado-Maior da Armada, em substituição do
Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional

De novo, e apenas após o curto espaço de uma semana, o temos entre nós, desta vez para presidir a mais uma sessão solene da Academia de Marinha, esta com a interessante característica de ter uma grande presença, claramente maioritária, de não académicos. Assim fica também demonstrada a sua grande sensibilidade para os assuntos culturais da Marinha.

Senhora Presidente da Academia Nacional de Belas Artes.

Senhor Director da Comissão Cultural da Marinha.

Senhores Almirantes, Senhores Académicos.

Senhores patrocinadores desta exposição.

Artistas participantes, seus familiares e amigos, Senhores Convidados.

Esta é a XV Exposição de Artes Plásticas organizada pela Academia de Marinha, numa base bienal, com o firme propósito de trazer mais uma vez à lembrança de todos o tema da maritimidade de Portugal.

A maritimidade continua a ser e será sempre um tema central das actividades desta Academia, e lembrá-lo através das artes é uma forma de tornar o tema mais apelativo, pela cor e pela forma, já que é forçoso que a ligação ao mar de Portugal seja assumida por um cada vez maior número de portugueses.

Curiosamente, já desde 1991, ano da 1.^a Exposição, estas palavras são ditas de uma forma ou de outra, mas apesar da geografia não se ter alterado, a economia cada vez mais o requerer e tanto se falar sobre o assunto, parece haver uma passividade geral, continuando a ser difícil vislumbrar nos políticos e nos investidores aquela vontade que fará a diferença. Por isso não desistimos.

O concurso de 2018, que esteve na base desta exposição, voltou a despertar o interesse de um elevado número de participantes, 71, continuando a envolver artistas consagrados, amadores já com provas dadas e principiantes, que se apresentaram com 91 trabalhos de pintura, 5 de escultura e 5 de modelismo.

Este número de obras e concorrentes parece ter estabilizado, embora a Academia tenha este ano aumentado muito mais o âmbito da divulgação do concurso, alargando-o a escolas profissionais espalhadas pelo país. Aparentemente, a distância continua a ser, para alguns, uma limitação. Mais uma razão para não desistirmos. A todos os que concorreram, a Academia de Marinha agradece a sua participação e colaboração nesta iniciativa. Mas se o número de concorrentes parece ter estabilizado, a qualidade dos trabalhos aumentou significativamente, o que levou o júri a atribuir, para além de três primeiros prémios, um por modalidade, mais nove menções honrosas, todas na modalidade de pintura.

Enquanto o prémio de pintura ostenta a designação de “Comandante Sousa Machado”, honrando assim a única personalidade a quem até hoje foi atribuído o título de Pintor de Marinha, o prémio de modelismo tem a designação de “Henrique Maufroy de Seixas”, em homenagem ao grande benemérito, investigador e colecionador que, por sua morte, em meados do século passado, doou enorme coleção de preciosos modelos de navios e embarcações ao Museu de Marinha.

Quero, naturalmente, agradecer a todos os que integraram o júri para a selecção das obras premiadas e que passo a nomear:

- Contra-almirante Luiz Roque Martins – Vice-presidente da Classe de Artes, Letras e Ciências da Academia de Marinha, que presidiu.
- Capitão-de-mar-e-guerra João Passos Ramos – Director do Museu de Marinha.
- Professor Escultor António Jacinto Vidigal – em representação da Academia Nacional de Belas Artes.
- Professor Pintor Luís Filipe de Abreu – em representação da Academia Nacional de Belas Artes.
- Capitão da Marinha Mercante António Marques da Silva – da Academia de Marinha.
- Tenente Bruno Gonçalves Neves – do Museu de Marinha.
- Dr. Paulo da Silva Santos – Vice-secretário da Classe de Artes, Letras, de Ciências da Academia de Marinha, que secretariou.

Muito obrigado a todos, e muito especialmente aos que, não sendo nossos académicos, colaboraram neste júri.

Permitam-me também um agradecimento especial a todos aqueles que, na retaguarda, tornaram possível esta exposição, os homens e mulheres da Academia e do Museu de Marinha, distinguindo aqui o nosso Secretário-Geral e o Director do Museu de Marinha e, muito naturalmente, os principais responsáveis por este concurso e pela organização da exposição, os Senhores Contra-almirante Luiz Roque Martins e Dr. Paulo da Silva Santos.

Mas há que reconhecer que esta exposição, à semelhança das anteriores, só foi possível graças à boa colaboração da Comissão Cultural de Marinha a quem agradeço na pessoa do seu director, Vice-almirante Augusto Mourão Ezequiel, bem como aos preciosos patrocínios das Tintas Hempel, através da sua Directora-Geral Comercial para Portugal, Senhora Eng^a Leonor Corte Real, e do seu Director Comercial para a Área Marítima, Senhor Eng^o Carlos da Maia, bem como da Lusitania, Companhia de Seguros, S.A, através do seu Presidente da Comissão Executiva, Senhor Dr. Fernando Nogueira. A ambas as empresas a Academia de Marinha deixa aqui expresso o seu reconhecimento.

Que esta iniciativa deixe a todos, concorrentes, premiados e público em geral, um sentido de realização são os desejos do Presidente da Academia de Marinha.

E estou certo que irão concordar comigo, ao dizer-lhes que quando entrarem na sala de exposições para apreciar as 75 obras seleccionadas pelo júri, não sentirão o cheiro da tinta das obras expostas. Sentirão sim, um sabor a mar. E desta vez, ainda no esteio dos Vikings que por aqui passaram, vamos navegar de noite, já que a sala está pintada de preto, o que nos irá dar uma outra visão do mar, mas sempre mar, em todas as suas variantes – calmo fazendo apelo à contemplação, carnerada e vaga de vento para nos trazer um ar mais salgado, ondulação para nos lembrar o balanço lento que adormece e também o mar encrespado que nos traz à memória os maus bocados, mas que tão depressa conseguimos esquecer.

Agora é tempo de distinguir aqueles que o júri considerou dignos de tal merecimento.

DE RAGUSA PARA LISBOA PROCURANDO UMA NOVA PÁTRIA APOGEU E QUEDA DE UMA NOTÁVEL REPÚBLICA MARÍTIMA DO MEDITERRÂNEO

Comunicação apresentada pelo académico
Eduardo Romano de Arantes e Oliveira, em 12 de junho

Resumo: Ragusa teve origem na cidade ilírica de Epidauró e a sua evolução esteve desde sempre ligada à história da Região. Rival de Veneza, a muito católica Ragusa soube aproveitar os seus trunfos, nomeadamente a capacidade diplomática, mercantil, cultural e técnica das suas elites, para servir de elo de ligação entre os Otomanos e as grandes potências mediterrânicas ocidentais, sobretudo a Espanha. Politicamente, Ragusa era uma república aristocrática rigidamente estruturada em três classes: os patrícios, os cidadãos e a plebe. A sua decadência, tal como a de Veneza, começou com a descoberta do caminho marítimo para a Índia. Em 1667, um grande sismo destruiu a cidade, como, em 1755, aconteceria em Lisboa. Mas o golpe final foram as guerras napoleónicas que levaram à extinção da própria República e à sua anexação em 1815 pela Áustria, sancionada pelo Congresso de Viena. Jovens cidadãos foram levados a procurar fortuna noutros países, nomeadamente em Portugal. Vieram assim para Lisboa membros das famílias Pusich, Radich, Crillanovich, Covachich e Romano que, com merecido êxito, aqui se enraizaram.

1. Origens de Ragusa

Ragusa teve origem na povoação ilírica de *Epidauró*, fundada pelos Gregos no século IV aC, mas não se confunda este *Epidauró* da Ilíria com o *Epidauró* do Peloponeso onde se erguia o santuário de Esculápio, cujas ruínas a UNESCO integrou na lista do “Património da Humanidade”.

Os Ilíricos eram indo-europeus e formavam várias tribos, algumas das quais se reuniram num reino com capital em *Scodra*, na Albânia. Aliado da Macedónia, esse reino tornou-se uma ameaça para as colónias gregas do Adriático e para a própria Sicília. Em 229aC, aquando da 1ª *Guerra Ilírica*, os Romanos conseguiram subjugá-lo e, em 168aC, já no contexto da 3ª *Guerra* do mesmo nome, reduziram-no a uma província, o *Illyricum*, com capital em *Salona*, próxima de *Split*, a maior cidade da Dalmácia e a segunda da Croácia. O território do *Illyricum* estendia-se da Albânia ao Danúbio, e incluía a *Dalmácia* e a *Panónia* (que hoje é a Hungria).

O *Illyricum* estava separado da Itália exclusivamente pelo Adriático. Para sua própria defesa, Roma tinha pois necessidade de manter importantes recursos militares no outro

lado do mar. No entanto, tal opção implicava riscos que se tornaram evidentes quando da morte de Augusto, o primeiro Imperador (ou *Princeps*). A sucessão imperial despertava de facto, entre os mais poderosos, a ambição de ascenderem ao “principado”. E, se a maioria dos cidadãos temia a instabilidade política a que tal ambição podia conduzir, os mais próximos do poder encaravam-na como uma fonte de oportunidades: dispostos a tudo arriscarem em proveito próprio, prontificavam-se a esquecer as décadas de paz de que o Império gozara no tempo de Augusto.

Vivendo bastante mais tarde, durante a Dinastia dos Antoninos, o historiador Tácito pôde escrever livremente sobre Augusto e explicar o que se passou quando da sua morte. Segundo ele, Lívia, sua mulher, a todos ocultando quão próxima lhe parecia estar a morte do cônjuge, preparara habilmente a sucessão. Ninguém estranhou que Tibério, seu filho, então na *Panónia*, descesse ao coração do *Illyricum* onde o controlo das legiões parecia justificar a sua presença. Aí, porém, esperava-o uma carta confidencial de Lívia, chamando-o urgentemente a Roma. E, só após o regresso de Tibério à *Urbs* se tornar público, se soube que Augusto morrera e que Tibério tomara as rédeas do poder que ninguém ousou recusar-lhe.

Com o tempo, as qualidades militares dos montanheses do *Illyricum* tornaram-se cada vez mais apreciadas. Guarneçada com exércitos que ocupavam o território de modo permanente, a Província era uma das principais bases de recrutamento do Império. Fornecia, não só soldados rasos, como legionários, pretorianos e generais. Deu até imperadores, como Cláudio II (dito “*Gótico*”), Aureliano, Diocleciano e os *Constantinos*.

Diocleciano, a quem se ficou devendo o sistema político da “tetarquia imperial”, fez construir, na cidade que hoje é *Split*, o mais bem conservado de todos os palácios da Antiguidade. Neste se refugiaram os habitantes de *Salona* quando, em 614, os “ávaros” os atacaram. Olhado como “Centro Histórico da Cidade”, a ele se ficou devendo o nome latino desta: *Spalato*.

A fundação da Cidade de *Ragusa* resultou do facto de *Epidauro* (da Ilíria) ter sido arrasado pelos “ávaros”. A respectiva população, à qual se juntaram fugitivos de *Salona*, procurou protecção na Ilha de *Rausium* (ou *Ragusium*), cerca de 30 quilómetros a noroeste. Aí nasceu *Ragusa*, desde logo cercada de muralhas. No lugar que tinha sido o de *Epidauro*, os ragusinos erigiram uma cidade bem mais pequena a que deram o nome de “*Ragusa-vecchia*”, ou “*Cavtat*”. Desta proviriam os ragusinos que, após a queda da República, migraram para Lisboa.

O aparecimento quase simultâneo dos “eslavos” na região resultou de terem sido chamados pelos bizantinos que queriam ver-se livres dos “ávaros”. Mas os “eslavos” eram quase tão perigosos como os “ávaros”, a ponto de, em 626, terem ousado cercar Constantinopla perante cujas muralhas foram finalmente derrotados.

Pouco a pouco, a composição étnica das populações foi sendo alterada por outros povos e o idioma ilírico substituído por dialectos “eslavos” nos territórios que estes ocuparam. *Ragusa*, que dependia de Bizâncio, desenvolveu-se rapidamente como porto

comercial. Em 972, adoptou como patrono “S. Braz”. Fê-lo a exemplo de Veneza, que escolhera “S. Marcos”.

A suserania bizantina de Ragusa só cessaria em 1204 quando da ocupação de Bizâncio pelos cruzados. Tal ocupação durou quase 60 anos (1202-1261) e só se tornou possível em virtude do traiçoeiro apoio de Veneza. Mas, do ponto de vista religioso, nada mudou: os cruzados eram católicos e Ragusa, mesmo depois de 1054, o ano em que ocorreu o “Grande Cisma”, sempre reconheceu a autoridade espiritual do Papa.

O apagamento de Bizâncio durante a ocupação de Constantinopla pelos cruzados deixou um vazio político que a República de Veneza procurou preencher. Veneza passou pois a constituir uma ameaça para a autonomia de Ragusa, sobretudo depois do ano 1000, quando conquistou toda a costa oriental do Adriático. Datou dessa altura o primeiro grande conflito entre Ragusa e Veneza. De facto, nos anos de 1232, 1236 e 1252, Veneza forçou Ragusa a assinar tratados que limitaram fortemente a sua autonomia, reservando-se o direito de nomear um governador com o título de “duque”, análogo ao de “doge” que era o do governante máximo de Veneza.

Em 1358, Luís I, Rei da Hungria e da Croácia (duas coroas que vieram a unir-se numa só), forçou Veneza a retirar-se da costa oriental do Adriático. Reconhecendo como soberana a República de Ragusa, concedeu-lhe por tratado um estatuto de protectorado. Tal situação manteve-se até 1526, ano em que a unidade do Reino Húngaro foi destruída pelos otomanos na Batalha de *Mohács*. A “protecção” do Rei da Hungria foi então substituída pela do Sultão, mediante o pagamento de um tributo.

A protecção otomana não era porém exclusiva. Prudentemente, Ragusa procurara, no século XV, um aliado no Mediterrâneo ocidental: o “Reino de Aragão”. Em 1507, uma vez unidas as coroas de Aragão e Castela, o recém-unificado Reino de Espanha confirmou os privilégios de Ragusa nas suas relações com o Reino de Nápoles, satélite de Aragão, e autorizou a navegação e comércio dos Ragusinos no Mediterrâneo Central e Ocidental.

Para o Império Otomano, a neutralidade de Ragusa era um factor positivo porque lhe permitia manter, discretamente, relações com o Ocidente. A República de Ragusa baseou assim a sua autonomia, não só na submissão à autoridade espiritual do Papa, como na hábil gestão do equilíbrio entre os interesses económicos e políticos do Império Otomano e da Espanha, as duas maiores potências mediterrânicas da época.

No *Índico*, a situação era diferente. Aí, Ragusinos e Venezianos, rivais na cena europeia, deram apoio “técnico” a uma coligação dos mais poderosos soberanos muçulmanos da Região, os Sultões *Otomano* e *Mameluco*, o Samorim de *Calecute* e o Sultão de *Gujarate*, cujos interesses económicos coincidiam com os seus, contra os portugueses. Mas uma tal violação da solidariedade cristã não os beneficiou: a 3/II/1509, na Batalha Naval de *Diu*, Francisco de Almeida obteve uma esmagadora vitória que permitiria ao seu sucessor, Afonso de Albuquerque, fundar o “Estado Português da Índia”. Na estrita observância de instruções que recebiam de Lisboa, os Vice-reis desse novo *Estado* passa-

ram a ter poderes para executar as políticas imperiais e trocar embaixadas com os maiores soberanos asiáticos.

2. Os Trunfos de Ragusa

A habilidade diplomática, demonstrada sobretudo nas relações com o Império Otomano e a Espanha, constituiu um dos factores que permitiram à República de Ragusa afirmar-se como potência marítima. De acordo com o Tratado celebrado com o Sultão em 1548, a República tornou-se tributária deste. O tributo era levado a Constantinopla, a 1 de Novembro de cada ano, por um embaixador nomeado expressamente para o efeito. Mas, como a República manteve a independência, os navios ragusinos continuaram a sulcar os mares ostentando a sua bandeira. Em 1481, a “Sublime Porta” foi mais longe: Ragusa passou a poder manter relações com outras potências estrangeiras desde que tais relações não prejudicassem interesses otomanos.

A submissão ao Sultão conferia aos Ragusinos direitos alfandegários especiais. Comerciado no Adriático em nome dos Otomanos, os mercadores ragusinos gozavam, não só de isenções de impostos, mas do apoio diplomático em disputas comerciais com outras potências, especialmente Veneza. Por outro lado, os seus mercadores eram os únicos estrangeiros autorizados a entrar no Mar Negro, cujo acesso era controlado pelos Otomanos, para comerciar nos portos da região.

A aliança com Ragusa tinha para o Império Otomano grandes vantagens, como a de permitir a importação, via Ragusa, de produtos provenientes de países com que o Império estivesse em guerra e não impedia a República de entrar noutras guerras, desde que estas não prejudicassem os interesses do Império. Assim, em 1533, a aliança com a Espanha levou a que navios de Ragusa intervissem (tal como uma poderosa força portuguesa comandada pelo Infante D. Luís) no ataque de Carlos V a Tunes. Em 1588, navios ragusinos participaram da “Invencível Armada”, comandados e tripulados por ragusinos, ao contrário do que se verificou com 9 grandes galeões portugueses (entre os quais o famoso “S. Martinho”) que não foram comandados nem tripulados por portugueses para que a “Aliança luso-britânica” não fosse violada. Já na Batalha de Lepanto (1571), a armada de Ragusa esteve presente sem intervir, limitando-se a “observar”.

A diplomacia não era porém o único trunfo da República. Sendo vital um acesso fácil à matéria-prima essencial da construção dos navios, a madeira¹, e não sendo suficiente o território da República para o plantio de grandes florestas, Ragusa tinha que recorrer a florestas próximas. Ora, dessas, a mais importante era a de *Gargano*, na Itália, e o Promontório de *Gargano*, um maciço montanhoso estrategicamente localizado na “espora” da bota italiana, é uma sub-região da Província de *Foggia*, na Apúlia, e a chamada “*Foresta Umbra*”, na Região de *Gargano*, essencialmente uma floresta de carvalhos a que

¹ É sabido que, em Portugal, o Pinhal de Leiria, oportunamente plantado por D. Dinis, foi factor essencial na expansão marítima do Reino.

já Horácio se referira na Antiguidade, tinha a vantagem de ser facilmente acessível a Ragusa, muito mais que à grande rival: Veneza.

3. Poder Político e Sociedade na República de Ragusa

O ano de 1358, em que a ameaça de Veneza foi afastada pela protecção que Ragusa passou a receber da Hungria-Croácia, pode considerar-se o do reconhecimento internacional da República. O Duque de Ragusa deixou, designadamente, de ser nomeado pelos Venezianos e passou a ser eleito (“mensalmente”, o que revela que, internamente, o seu poder não era mais que simbólico) pelos patrícios de Ragusa que lhe atribuíram o título de “Reitor”. E foi assim que Ragusa se tornou uma “República aristocrática”.

O processo da constituição das estruturas da República tinha-se iniciado muito antes. Para não ir mais longe no tempo, mencione-se que foi em 1253 que se formou um Senado com a designação de *Consilium Rogatorum*, órgão que em 1272 promulgou os oito livros da “Lei Fundamental de Ragusa”. Desde 1278, conservaram-se todos os livros fiscais, bem como outros fundos de grande importância que ainda hoje se mantêm no “Arquivo Histórico de *Dubrovnik*”. Exemplo significativo é o do fundo das actas das reuniões dos órgãos de governo. Por outro lado, por volta de 1278, Ragusa iniciou o estabelecimento de uma rede de cônsules em países estrangeiros. Mas só a partir de 1337 principiou a cunhar moeda.

A base do Governo da República era o patriciado, um conjunto de famílias que detinham colectivamente o poder político. Constituíam uma classe a cujos membros era atribuída a designação oficial de *vlastelin dubrovachki*, ou seja, “nobres de *Dubrovnik*”. Para efeitos das suas relações internacionais, a República dava-lhes o título de “condes” ou, porque usava correntemente a língua italiana, o de *nobile di Ragusa*.

O patriciado de Ragusa regia-se por princípios rígidos, nomeadamente, o da “paridade entre os seus membros”, o da “sucessão exclusivamente por varonia”, e o da “rotatividade no exercício de cargos públicos”. Em 1462, o “Grande Conselho” legislou no sentido de que qualquer nobre que casasse fora da sua classe perderia os direitos a ela inerentes.

O “Grande Conselho”, do seio do qual eram eleitos os membros de todos os órgãos de governo, nomeadamente os que compunham o “Senado” e o “Pequeno Conselho”, eram constituídos por varões patrícios de idade superior a 20 anos (18 anos, a partir de 1348). O Senado, verdadeiro Conselho de Anciãos, sucessor do anterior *Consilium Rogatorum*, era constituído por 45 membros eleitos de entre os membros do “Grande Conselho” com idade superior a 45 anos, por outros membros, como o Reitor, que o eram por inerência, pelos membros do “Pequeno Conselho”, e por Juizes eleitos. O “Pequeno Conselho”, órgão executivo por excelência, era constituído por 7 membros, também eleitos de entre os membros do “Grande Conselho”.

Em 1332, o “Grande Conselho” decidiu que a classe dos patrícios seria fechada (*serrata*, em italiano), no sentido de que “a ascensão de novas famílias ao patriciado exigiria uma decisão por unanimidade”. A admissão de novos membros tornou-se de tal modo difícil que só viria a verificar-se entre 1666 e 1678, quando da gravíssima crise que a República atravessou em virtude do terramoto que, em grande parte, destruiu a Cidade.

O sistema da “cooptação por unanimidade”, impedindo a integração no patriciado dos chamados “cidadãos” (*cives, cittadini*), que formavam grupos tão importantes como os dos mercadores e dos armadores, introduziu no desenvolvimento da sociedade ragusina uma rigidez que seria uma das causas da destruição da própria República.

Os cidadãos mais ricos e poderosos defenderam-se formando as chamadas “Fraternidades”: a de Santo António (1432) e a de S. Lázaro (1521). Os membros dessas “Fraternidades” passaram a formar uma nova classe cujos membros desprezavam nomeadamente o “trabalho mecânico”, o que automaticamente reduzia os seus membros a mercadores, armadores e altos funcionários. À imagem dos patrícios, só se casavam dentro da sua classe, mas, ao contrário dos patrícios, não tinham acesso aos cargos políticos.

Na segunda metade do século XVI, algumas famílias de cidadãos de Ragusa, que, não só tinham enriquecido como prestado grandes serviços à República em posições como as de cônsules, armadores e grandes negociantes, foram galardoados com títulos militares honoríficos, como o de “capitão” (em italiano, *capitano della millizia*). O título de *tenente capitano* era reservado para estrangeiros que tivessem servido como cônsules, enquanto os de *colonello* e *tribunus militum* o eram para os patrícios de Ragusa e para os diplomatas de nacionalidade ragusina.

A República criou um sistema de patriciado mais aberto na cidade episcopal de *Ston* (a segunda mais importante da República, que, tal como *Dubrovnik*, era também sede de diocese), sem que com isso retirasse aos patrícios de Ragusa a singularidade dos seus privilégios, tanto no que tocava ao poder, como, sobretudo, à supremacia social. De facto, o título de “nobre de *Ston*” (“*nobile civitatis episcopalis stagnensis*”) só era dado para efeitos de prestigiar cidadãos da República nas relações internacionais desta. Internamente, não era objecto de qualquer reconhecimento que tivesse efeitos políticos ou sociais. Por outras palavras, “a nobreza de *Ston*” não era uma verdadeira nobreza. E é significativo que, sob o domínio austríaco, a “Comissão de Heráldica da Dalmácia”, à qual competia dar parecer sobre os títulos de nobreza dalmata a confirmar pelo Imperador da Áustria, nunca tivesse reconhecido para o efeito a nobreza de *Ston*.

De qualquer modo, o patriciado de Ragusa era o modelo que inspirava os cidadãos que procurassem viver “à lei da nobreza”. Tal significava, em Ragusa, tal como acontecia em Portugal, a rejeição de actividades ditas “mecânicas”, mas o que existia em Portugal, e não em Ragusa, era um monarca com o poder de fazer nobreza e conferir títulos nobiliárquicos.

Resta acrescentar que, no que se refere à organização familiar, a sociedade de Ragusa seguia, quer ao nível da nobreza, quer ao dos cidadãos, um modelo patriarcal. De acordo

com tal modelo, “os filhos herdavam exclusivamente o apelido do pai. As mulheres não usavam apelido, limitando-se a ser conhecidas pelo nome de baptismo, a que se acrescentava a indicação da identidade do pai, ou, depois de casadas, da do marido”. Por outro lado, “os apelidos herdavam-se por varonia: a família considerava-se extinta quando não havia varões susceptíveis de os herdar”.

A progressiva extinção das famílias nobres resultante de um tal sistema constituiu, nos últimos anos da República, um sério problema para esta. Basta observar que, como o número de nobres não cessava de diminuir, deixou de os haver em número suficiente para constituir o Senado.

4. Apogeu e Queda da República de Ragusa

O século XVI foi a idade de ouro da República.

Por volta de 1580, a marinha mercante de Ragusa, tripulada por 5 mil marinheiros, contava, não só com um grande número de pequenos navios que serviam o comércio marítimo no Adriático, mas também com 170 a 200 grandes navios, entre os quais cerca de 130 galeões e 32 naus que navegavam no Mediterrâneo e nos restantes mares da Europa e, fora destes, para a América espanhola. A República mantinha, por outro lado uma rede de consulados que se estendia a 50 cidades mediterrânicas (36 em Itália, 3 em França, 4 em Espanha, 6 na Turquia e 1 em Malta) e, em 1568, foi criada em Ragusa a “Comissão dos Cinco” à qual coube redigir um dos primeiros estatutos de seguros marítimos do Mundo.

Apoiada nas suas estruturas políticas, a diplomacia ragusina operava maravilhas. De uma maneira geral, Ragusa procurava manter-se neutra nos conflitos europeus, o que contribuiu eficazmente para a sua riqueza, mas exercia uma função de “porta aberta” entre o Ocidente e os Otomanos, já que os dois lados apreciavam poder dispor de um intermediário de confiança.

A prosperidade material, bem como as condições de segurança, liberdade e tolerância que a república tão inteligentemente havia criado, tornaram possível um admirável florescimento das artes e das ciências. Na literatura, o maior, mas não o único, foi *Ivan Gundulich* (1589-1638), autor do grande poema épico *Osman* que trata do sultão otomano *Osman* e da sua derrota pelos polacos em 1621. Pela primeira vez, uma língua eslava do Sul era introduzida na literatura, e a urbe, requintadamente civilizada e culta, tornou-se conhecida como a “Atenas eslava do Sul”.

Nas ciências, o nome mais conhecido foi o de *Rudjer Boskovich* (1711-1787), padre jesuíta, que se notabilizou na mecânica, na astronomia, na geodesia e, já que foi um dos cientistas encarregados pelo Papa de estudar o reforço do zimbório da Basílica de S. Pedro, na própria engenharia. Por ter aplicado de forma inovadora a Mecânica na construção, *Boskovich* pode considerar-se um dos fundadores da moderna engenharia de estruturas.

Um dos actos inteligentes da República foi ter acolhido os judeus, tanto espanhóis como portugueses. Entre os últimos contam-se duas grandes figuras, respectivamente da poesia e da medicina: Diogo Pires e João Rodrigues, de Castelo Branco, o último mais conhecido por *Amato Lusitano*. Ambos foram estudados por *Nikica Talan* na sua obra intitulada "Croácia / Portugal - Relações histórico-culturais no decorrer dos séculos".

Como já se disse, os descobrimentos portugueses, que tanto prejudicaram o comércio de Veneza, foram também ruinosos para Ragusa. O século XVII foi para esta uma época de decadência económica a que não faltou sequer a catástrofe natural já mencionada: o grande terramoto de 1667. Tal como aconteceu a Lisboa em 1755, a Cidade nunca recuperou o seu passado esplendor e crê-se que morreram cerca de três quartos dos seus habitantes.

Foi então que o "Grande Conselho" se viu forçado a abrir as portas a 15 novas famílias patrícias (10 em 1667, e 5 em 1673), o que provocou um antagonismo entre "velhos nobres" e "novos nobres". Este antagonismo foi exacerbado pelo mito, muito alimentado pelo patriciado de Ragusa, de que a aristocracia de Ragusa se contava entre as mais antigas da Europa, o que levava, nomeadamente, a que a República desconhecesse internamente qualquer título de nobreza concedido no estrangeiro.

Não podendo dominar Ragusa pela força, Veneza não perdia as oportunidades de a atacar, quer diplomaticamente, recordando sistematicamente ao mundo cristão as relações privilegiadas que Ragusa mantinha com o Império Otomano, quer economicamente, procurando fazer-lhe concorrência com o porto de *Split*, dominado permanentemente pelos venezianos de 1420 a 1797, quer mesmo militarmente, tentando reconquistar a *Bosnia Hercegovina* de modo a isolar Ragusa do Império Otomano. Só o "Tratado de 1754" eliminaria as desinteligências entre Ragusa e Veneza no que se referia ao comércio no Adriático.

Nos fins do século XVIII, a República voltou a dispor, segundo números de *Ruggiero Romano* citados por Jorge Borges de Macedo e o almirante Cruz Júnior, de 163 navios totalizando 40 749 toneladas, o que representava, tanto em número de navios como em tonelagem total, cerca de metade da marinha mercante portuguesa da época (300 navios e 84 843 toneladas). O número de consulados chegou a 80, nestes se incluindo, a partir de 1758, um Consulado Geral em Lisboa que tinha jurisdição sobre todo o território português. Mas, usando as palavras que *Toynbee* utilizou a propósito da "Dinastia dos Antoninos", este não foi mais que um *verão de S. Martinho*.

A queda da República de Ragusa não era previsível. Como outros acontecimentos igualmente imprevisíveis, resultou das guerras napoleónicas. Em 1805, Napoleão, já imperador dos franceses, tornou-se rei da Itália. Ao Reino da Itália anexou a República de Veneza e, a esta, a Dalmácia e a Ístria. Em 1806, o general francês *Lauriston* ocupou Ragusa, à qual impôs um enorme tributo de guerra. O "Bloqueio Continental", decretado por Napoleão em Novembro desse ano, teve consequências catastróficas para o comércio marítimo ragusino. E, em 1808, a República foi extinta por decreto, tendo o

Marechal *Marmont* sido nomeado “Duque de Ragusa”. Este foi incorporado no reino da Dalmácia e, em 1809, depois do Tratado de *Schönbrunn*, num dos sete departamentos franceses que passaram a constituir as chamadas “províncias ilíricas”.

Entre 1813 e 1814, os ingleses ocuparam *Ragusa-vecchia* e algumas ilhas ragusinas, e, em 1814, o exército austríaco marchou sobre Ragusa, juntamente com tropas inglesas. Os britânicos tiveram que partir quando o Congresso de Viena deliberou anexar à Áustria o Reino da Dalmácia, neste integrando a Cidade e os seus territórios. Só então Ragusa passou a ser conhecida universalmente pelo seu nome eslavo de *Dubrovnik*.

5. Famílias de Ragusa-Vecchia

A cidade de *Cavtat*, designação eslava de *Ragusa-vecchia*, é a capital do *Konavle*, a parte da actual Croácia que fica a sudeste de *Dubrovnik*. Situada a cerca de 30 quilómetros de Ragusa, foi adquirida pela “República” em 1426 e integrada na parte ocidental do *Konavle* (a parte oriental fora já adquirida em 1419), tendo esta aquisição representado a última extensão territorial da República.

Tratava-se de uma pequena cidade que, no século XV, não tinha mais que 400 habitantes. Durante os séculos XVII e XVIII cresceu, transformando-se num importante centro de comércio marítimo no qual se radicou, juntamente com as suas famílias, um forte núcleo de armadores e comerciantes marítimos. O último censo, o de 1991, atribuiu-lhe cerca de 2 mil e 500 habitantes, mas já houve tempo em que navios de *Cavtat* cruzavam o Mediterrâneo e ultrapassavam o Estreito de Gibraltar.

Algumas das mais importantes famílias de *Cavtat* tinham casa também na capital da República, à qual era fácil deslocarem-se por via marítima. Hoje, *Cavtat* é essencialmente uma estância de turismo satélite de *Dubrovnik*, com alguns hotéis e um pequeno centro histórico onde se pode ver o “Palácio do Reitor” (assim chamado por ser lá que residia, quando se deslocava a *Cavtat*, o patrício de Ragusa que governava *Cavtat* em nome da República), e o “Mausoléu”, obra-prima de Arquitectura do século XX.

A razão do nosso interesse por *Cavtat* é a de que quase todos os emigrantes de Ragusa que vieram para Lisboa na altura da queda da República foram baptizados na única paróquia da cidade, a de S. Nicolau *Speridione* (ou S. Nicolau *Epidaurensis*). As razões que forçaram esses filhos das famílias mais importantes da cidade a deixar *Cavtat* parecem ter sido sobretudo de ordem económica. Os anos que antecederam imediatamente a queda da República de Ragusa foram efectivamente anos de profunda crise que levaram a que procurassem fazer carreira fora dela, cidadãos que, pertencendo ao círculo dos armadores e negociantes marítimos, estavam ligados à construção naval e ao comércio marítimo. *Cavtat*, ou mesmo *Dubrovnik*, não ofereciam já perspectivas de futuro. A este círculo pertenciam famílias, como as dos *Pusich*, *Radich*, *Krillanovich*, *Zecchinelli* e *Romano*. Relacionadas umas com as outras por laços de sangue, alguns dos seus membros escolheram Portugal como uma nova pátria.

O senso de *Cavtat* realizado em 1673/74 revela que a família *Radich* era então chefiada por um *Tonko Radich* (o primeiro dessa linhagem de que se obteve conhecimento). A *Tonko*, seguiu-se *Luka* (que aparece como chefe da família em 1706) e, a este, *Stjepan e Jakov* (entre 1713 e 1782). *Jakov* foi pai de outro *Stjepan* (1735/1782), que, tal como outros membros da Família, viveu e morreu no chamado “*Levante*”. Foi este o avô de *Kristina Radich*, mulher de *Frano Romano*. Entre os colaterais, há que mencionar algumas figuras notáveis, como os padres franciscanos *Antun Radich*, um “*virtuoso*” como executante e compositor de música para órgão (de que foi mestre em Itália) e *Ljudevit* (Luís) *Radich*, que estudou na Cidade de *Lucca*, na Toscana, onde foi professor de Filosofia e Teologia, terminando a carreira em *Ragusa* onde lhe deram o título de “*leitor jubilado*”. Deixou várias obras de índole religiosa e morreu, julga-se que envenenado, na *Ilha* grega de *Levkas* à qual se deslocara em missão voluntária.

Quanto à Família *Zecchinelli-Romano*, o primeiro dos seus membros que se fixou na Croácia foi *Antun Zecchinelli*, cujas raízes italianas são sugeridas pelo apelido *Romano* que adoptou e significativamente legou aos filhos do primeiro casamento. Casou de facto duas vezes, a primeira com *Ana*, filha de *Nikola Bosniak*, cujo pai se crê ter vindo da Bósnia, e a segunda com *Kata Grbich*, de *Cavtat*. *Ana*, que nascera em *Trogir* cerca de 1686, morreu em *Cavtat* em 1768. Só os descendentes do segundo casamento mantiveram o apelido *Zecchinelli*. Assim, do primeiro casamento, nasceram *Matija* em 1712, *Maria* em 1717, *Antun* em 1721, *Nike* em 1724 e *Nikola* em 1729, todos com o apelido *Romano*. Do segundo, nasceram *Antonija* em 1739, *Djuro* (em português, Jorge), sogro de *Anna*, nascida em 1783, filha de Jerónimo *Pusich* (o pai de António *Pusich*, que nascera em 1741), *Antun*, nascido em 1745, e *Ivan-Batista*, nascido em 1748, todos apelidados *Zecchinelli* (ou *Zecchinetti*).

Transcrevo um esclarecimento que recebi de “*Dubrovnik*” sobre o estatuto social dos Romanos: “*Era uma família de capitães, economicamente bem colocada e pertencente à classe mais elevada dos armadores de “Cavtat”. Não seriam dos armadores mais importantes, mas gozavam localmente de grande prestígio, que pode ser comprovado pelos casamentos que contraíram dentro de um círculo a que pertenciam famílias tão prestigiosas como as dos Casilari, Kristich, Palikucha, Malosevich, Radich, Herendija e Pusich. Quando da queda da República, as actividades marítimas deixaram de ser minimamente lucrativas, pelo que a classe em questão sofreu sérias dificuldades*”. Tais dificuldades explicam em grande parte a emigração que, assim como se verificou para Portugal, deve ter-se verificado para outros países da Europa Ocidental e do Levante.

Francisco (*Frano*) *Romano* (mais precisamente, *Franciscus Stephanus Constantius Romano*, que é o nome que consta do seu assento de baptismo, redigido em latim) era bisneto de *Antun Zecchinelli* que se pensa ter tido raízes italianas. *Ivan Batista Zecchinelli*, que veio também para Lisboa, descendia do mesmo *Antun Zecchinelli*, dito *Romano*. O irmão *Antun* de *Ivan Batista* (João Baptista) casou-se em *Cavtat* com uma irmã de António *Pusich*, o primeiro e mais conhecido dos naturais de *Cavtat* que se fixaram em

Portugal. O próprio João Baptista casou, já em Lisboa, com uma irmã da mulher de António *Pusich*. Um dos irmãos deste, Nicolau (*Nikola*), veio também para Portugal.

Mostra o já mencionado esquema genealógico que o prestigiado título de “Capitão” (de navios) passou a ser usado por membros das famílias *Radich* e *Romano*, e certamente pelos *Krillanovich* e *Pusich*, na geração que floresceu em meados do século XVIII. Já observámos que estas famílias se ligaram, por casamento, com outras famílias importantes de *Cavtat* no seio das quais deve também ter havido emigrações para outros países da Europa e do Mediterrâneo Oriental.

Um Capitão Ivan *Pokovich*, nascido a 28/IX/1759, que foi outro dos primeiros a emigrar para Lisboa, e sobre o qual encontrámos alguma informação, não era propriamente de *Cavtat*, mas de *Lovorno* (também no *Konavle*, a dois quilómetros de *Cavtat*). Numa carta datada de 19/XI/1805, o Cônsul de Ragusa em Lisboa informa que o Capitão Giovanni *Pokovich* tinha chegado a Lisboa, vindo de Havana, após 46 dias de viagem, no seu bergantim “*Madonna delle Grazie*”. Acabou por aqui ficar. O seu óbito está registado num dos livros da freguesia de S. Paulo, de Lisboa, que reza: “A 7/VI/1840, na R. dos Remolares, nº 14, 4º andar, faleceu João *Pokovich*, natural de Ragusa, Federação da Áustria, baptizado na freguesia de S. Nicolau, solteiro, da família *Pokovich*, da idade de 90 anos. Era piloto. Não fez testamento e foi a enterrar no cemitério dos Prazeres”. Não se lhe conhece descendência.

Quanto aos *Kovacich*, cuja genealogia é conhecida desde o século XV, a sua história é diferente: eram importantes proprietários agrícolas do *Konavle*. Ivan, pai de dois irmãos, Pedro e Nicolau, que vieram para Lisboa, foi o primeiro *Kovacich* que se fixou em *Cavtat*. Por isso, os filhos já se baptizaram em *Cavtat*. Tendo emigrado para Lisboa depois da queda da República, casaram com portuguesas. Deles descendem várias pessoas que se distinguiram, e ainda distinguem, na sociedade portuguesa dos nossos dias, como o Eng. Rodrigo Sande Lemos, o Professor António Lamas, e outras pessoas com o apelido Lamas às quais foram consagrados artigos nas Grandes Enciclopédias “Luso-Brasileira” e “Verbo de Cultura”.

6. António Pusich, Governador Colonial

Um dos primeiros e o mais conhecido dos ragusinos que se fixaram em Portugal foi António *Pusich* (em croata, *Antun Pusich*), filho de Jerónimo *Pusich* e de Maria *Bratich*, nascido em *Cavtat* a 15 de Dezembro de 1760 e falecido em Lisboa a 6 de Fevereiro de 1838. Tendo já apresentado nesta Academia uma conferência sobre ele, pouparei os ouvintes a repetir o que nela disse.

Para a preparar, baseei-me na “*Biographia de António Pusich*” escrita por sua filha, D. Antónia Gertrudes *Pusich*, que, segundo o “Dicionário Bibliográfico” de Inocêncio Francisco da Silva, nasceu na Ilha de S. Nicolau a 1/X/1805 e faleceu em Lisboa a 6/X/1883. Dadas inexactidões de que mais tarde me apercebi através de contactos que

mantenho com o “Instituto de Estudos Históricos” de *Dubrovnik*, recomendo que a utilização como fonte histórica dessa “Biografia” seja feita com cautela.

A primeira inexactidão diz respeito ao apelido da mãe de António *Pusich*, que D. Antónia diz ser *Brankovich*, não *Bratich*, afirmando que descendia de um príncipe sérvio, *Eugénio Brankovich*, que no século XV se refugiou em Ragusa. Uma tal origem principesca da família é desconhecida em *Dubrovnik*. É-o também o título de “nobre de *Ston*” que, segundo um diploma que D. Antónia transcreve em apêndice à “Biografia”, teria sido atribuído a seu pai em 10/VII/1791. Mal informada sobre a “nobreza de *Ston*”, que a própria República de Ragusa internamente não reconhecia, a corte portuguesa foi induzida em erro quanto à sua alegada “fidalguia”.

Segundo D. Antónia, *Pusich* estudou em várias escolas e universidades italianas, adquiriu profundos conhecimentos de história, matemática, filosofia e teologia, era erudito em direito público, estudou medicina, aplicou-se muito ao comércio e à agricultura, e era um extraordinário poliglota, o que não pude, infelizmente, confirmar. Limitar-me-ei a afirmar que foi membro da “Real Academia Real das Ciências”, de Lisboa, para a qual foi eleito, e que deixou, escritos em português, alguns trabalhos de inegável interesse, entre os quais três comunicações que nela apresentou.

Ainda segundo a referida “Biografia”, António *Pusich* herdou de seu Pai “uma considerável fortuna que incluía uma frota mercante”. Terão pois os *Pusich* podido escapar à maldição económica que levou outros dos seus compatriotas a migrarem para terras estrangeiras por ocasião da queda da República? Afirma D. Antónia que viajou pela Europa e que chegou a conhecer Napoleão, informação demasiadamente vaga para ter interesse. Viajou também *pela Turquia e outras terras islâmicas* que, para um Ragusino, não eram difíceis de alcançar.

Na Itália, estreitou laços de amizade com D. Rodrigo de Sousa Coutinho, conde de Linhares, por essa altura Ministro português em Turim. Este convenceu-o a visitar Portugal e deu-lhe cartas de recomendação para várias pessoas influentes, nomeadamente o Secretário de Estado da Marinha, Martinho de Mello e Castro, que o apresentou à Rainha I D. Maria I. Bem impressionada, esta pediu-lhe que tratasse de vários assuntos relativos à “Basílica da Estrela”, então em construção.

Martinho de Melo e Castro procurava entretanto persuadi-lo a entrar ao serviço de Portugal como oficial da “Armada Real”. Segundo D. Antónia, “*era aquela a época luminosa em que o Tejo viu nas suas águas de oiro a mais luzida armada!... essa que fez respeitar a nossa bandeira, e nem deixava espaço a estranhas esquadras*”. A “Armada” portuguesa era de facto, por essa altura, uma das mais importantes da Europa, o que explica a necessidade de recrutar oficiais estrangeiros, à semelhança do que se fazia noutros países europeus.

Consta dos livros da “Mordomia-mor da Casa Real” que, a 6/II/1793, lhe foi concedido o foro de “escudeiro fidalgo da Casa Real” com 450 reis de moradia por mês, logo acrescentado a “cavaleiro fidalgo”, com mais 300 reis de moradia. Mas, nesses mesmos

livros, Pusich é estranhamente indicado como natural da Cidade Episcopal “Stagnense”, ou seja, *de Ston*, sem qualquer referência a *Cavtat*, sua verdadeira pátria. Tal confusão proveio certamente de se ter apresentado na corte com a qualidade de “nobre de *Ston*” e beneficiado da ambiguidade que envolvia tal “nobreza”.

A 26/VIII/179, casou com uma portuguesa, D. Ana Maria Isabel Nunes, filha legítima do Capitão Manuel Nunes e de Dona Gertrudes Rosa da Costa. No assento do casamento, o apelido de sua mãe é correctamente indicado como *Bratich*. A 18/III/1801, foi nomeado “Intendente de Marinha” das Ilhas de Cabo Verde que, estranhamente, tinha atribuições independentes das do Governador. E, nesse mesmo ano, foram-lhe impostas, na Sé de Cabo Verde, as insígnias de cavaleiro “de Cristo”.

Algum tempo depois da queda da República de Ragusa, chegou à Ilha de S. Nicolau, onde o “Intendente de Marinha” fixara residência, Nicolau *Pusich*, seu irmão. Escreveu D. Antónia que, “*tendo emigrado para Portugal muitos outros ragusinos, alguns foram ter com o pai, tanto a Cabo Verde como mais tarde ao Brasil, sendo acolhidos e hospedados em sua casa e empregados sob a sua valiosa protecção*”. Nicolau *Pusich* passou a ser capitão de um bergantim da família Pusich que fazia viagens entre Cabo Verde, Açores, Canárias, Madeira e Lisboa. Casou em Lisboa e aqui se estabeleceu. Foi pois um dos ragusinos que, por alturas da queda da República, se fixaram na nossa Capital.

Em 1811, tendo terminado a sua comissão como Intendente de Marinha, António *Pusich* deixou Cabo Verde e seguiu para o Rio de Janeiro, onde foi recebido pelo Príncipe Regente. Estava no Rio de Janeiro no dia 6/II/1818 em que este foi aclamado “Rei de Portugal, Brasil e Algarve” com o nome de D. João VI. Foi então que o Monarca o nomeou “Capitão e Governador-Geral de Cabo Verde e sua dependências”, o que incluía a “Costa da Guiné”, então “dependente” de Cabo Verde.

A 13/V/1819, dia do aniversário de D. João VI, António *Pusich*, ainda no Rio de Janeiro, foi promovido a “Chefe de Esquadra”, um posto da Armada Real. Ficou-se-lhe, nomeadamente, a dever o povoamento e desenvolvimento da ilha de S. Vicente cuja capital, que passou a ser a da própria Colónia, recebeu o nome da Princesa Real, D. Leopoldina. Os liberais mudaram-lhe o nome para “Cidade do Mindelo”, o que, com razão, sua filha, D. Antónia considerava “despropositado”. Escreveu três memórias que devem ter sido as que apresentou na “Academia Real das Ciências”: “*Sobre os meios de alcançar novos e úteis colonos para se aumentar a população do Brasil*”, “*Sobre o comércio directo com os portos do Mediterrâneo*” (ambas em 1821), e “*Sobre Cabo Verde*” (em 1822). Nelas, o “Soberano Congresso” que, após a Revolução, se tornara o órgão legislativo máximo do Reino, baseou uma lei datada de 20/VII/1822.

Quanto a D. Antónia *Pusich*, não hesito em afirmar que foi uma senhora notável. Impôs-se de facto, não só como escritora e poetisa, mas, e sobretudo, como a primeira jornalista profissional que houve em Portugal. De vários jornais foi efectivamente fundadora, directora e/ou redactora.

7. Baltazar Radich, Capitão de Navios e Negociante

Assim como no capítulo anterior me apoiei na “Biografia” composta por D. Antónia *Pusich*, neste e nos que vão seguir-se recorrerei a notas deixadas pelo Dr. Frederico *Perry Vidal*, antigo director da Biblioteca da Ajuda e membro das famílias *Radich* e *Romano*. Por outro lado, na “Colecção Pombalina” da “Biblioteca Nacional de Lisboa”, achei cópia de um processo que diz respeito ao Capitão Baltazar *Radich*. Ter encontrado esse processo foi uma feliz circunstância que me permitiu comprovar e completar o que escreveu *Perry Vidal*, que certamente o consultou para averiguar quando e como ele chegou ao nosso País.

Nascido a 17/IV/1769, Baltazar *Radich*, descendente de *Tonko Radich*, era filho de *Stjepan Radich*, nascido em *Cavtat*, e de *Elisabetta Chericoni* nascida em Toulon (embora os *Chericoni* fossem originários da Toscana, mais precisamente de Livorno).

Foi capitão de uma embarcação ragusina (que no mencionado processo é denominada *palandra*), chamada *La Ritrosa*. O navio fora contratado em *Livorno* por um judeu chamado *David Montel* para ir a *Mogador*, na costa atlântica de Marrocos, actual *Essaouira*, receber carga (couros, cera e goma) de uma firma local, também de judeus, chamada “*Haim Guedelha & Companhia*”. Devia voltar a Livorno depois de passar por Lisboa.

Observa-se que, tanto em Livorno como em *Mogador*, existiam importantes comunidades hebraicas. Livorno - *Leghorn*, para os ingleses - principal porto da Toscana, fundado pelos respectivos Grão-Duques para substituir o de Pisa, que entretanto se tinha assoreado, era a cidade de Itália onde os judeus eram tratados com maior tolerância. A eles ficou a dever, em grande parte, a sua prosperidade. Quanto a *Mogador*, fora fundada em 1765 como porto rival de Agadir, segundo os planos de um cativo francês, *Théodore Cornut*, que a fortificou “à *Vauban*”. Lá se fixou também uma colónia de judeus marroquinos.

Tendo carregado a sua *palandra* em *Mogador*, foi nesse porto que Baltazar *Radich* recebeu a “notícia autêntica” de que os franceses tinham declarado guerra ao Grão-Ducado da Toscana para onde deveria voltar. Não desejando correr riscos, procurou descarregar imediatamente o navio, mas o governador mouro da cidade, receoso de complicações de ordem política, forçou-o a deixar imediatamente o porto, com toda a tripulação e carga.

Uma tremenda tempestade abateu-se sobre a embarcação assim que levantou ferro, nela provocando estragos importantes. Já em pleno mar, Baltazar *Radich* procurou o porto mais próximo onde pudesse ficar livre dos corsários. Foi assim que se dirigiu ao Funchal, onde entrou a 1 de Maio de 1799. E aí tomou conhecimento de que Livorno caíra nas mãos dos franceses. Se procurasse lá chegar, arriscar-se-ia a perder, de acordo com o “manifesto” tornado público pelos britânicos, não só a carga, mas o próprio navio. Por outro lado, se caísse nas mãos dos piratas barbarescos, não só perderia tudo, como ficaria cativo.

Entendeu pois permanecer algum tempo no Funchal. Mas, aí, foi vítima da desonestidade de um magistrado local, o desembargador José Maria Cardoso Soeiro, que tentou apropriar-se da sua carga. O documento incorporado na “Colecção Pombalina” é uma cópia do processo que, com o apoio do Cônsul de Espanha, a quem estavam confiados os interesses ragusinos na Madeira, Baltazar levantou às autoridades locais.

A necessidade de defender os seus interesses (e os dos seus representados), postos em causa pelas autoridades da Madeira, fê-lo vir para Lisboa, onde podia contar com o apoio do Cônsul-Geral de Ragusa. Teve razão: de facto, como revela um outro processo conservado na Torre do Tombo (“Desembargo do Paço - Corte, Estremadura e Ilhas”) relativo a uma acção de protesto de perdas e danos contra o tal desembargador José Maria Cardoso Soeiro, antigo corregedor da comarca da Ilha da Madeira (que entretanto fora promovido a corregedor do crime da cidade de Lisboa), Baltazar *Radich* acabou por triunfar.

Tudo leva a crer, porém, que o acompanhamento do processo foi simplesmente um factor secundário: Baltazar *Radich* decidiu fixar-se em Lisboa porque, reflectindo maduramente, considerou a capital portuguesa como o melhor lugar onde poderia estabelecer-se.

De facto, se nos anos 50 do século XVIII a economia portuguesa fora profundamente abalada por uma redução drástica da produção das minas de ouro do Brasil e a simultânea saturação dos mercados de diamantes na Europa, a neutralidade sistematicamente mantida em situações político-militares como a “Guerra dos Sete Anos” (1756-1763) e a da “Independência da América” (1776-1783), juntamente com mudanças favoráveis a Portugal na oferta e na procura de outros produtos coloniais, como o algodão e o açúcar, tinham tornado possível ultrapassar a crise.

Por outro lado, em virtude dos bloqueios marítimos a portos e dos ataques a navios mercantes nas rotas comerciais tradicionais, muitas firmas comerciais dos países beligerantes fizeram bancarrota. Mantendo-se neutro, o nosso País beneficiou largamente da estratégia global da comunidade mercantil internacional que, evitando os riscos das guerras, procurava rotas e portos mais seguros, bem como armadores merecedores de confiança. Durante a segunda metade do século XVIII, Portugal tirou pois enormes benefícios do comércio de produtos coloniais, sobretudo do Brasil, mas também da África e da Ásia, e da sua reexportação para o resto da Europa, especialmente para os países que beneficiavam da “Revolução Industrial”.

A política de neutralidade, um dos pilares da nova prosperidade, tinha, sem dúvida, custos elevados. A marinha de guerra teve nomeadamente de ser reforçada para garantir a segurança das comunicações entre Portugal e os seus domínios ultramarinos, principalmente o Brasil. E foi ainda por razões de segurança que Mazagão (*el Jadida*), a última praça a permanecer portuguesa na costa marroquina, foi entregue aos marroquinos. Como explica Jácome *Ratton* nas suas “Recordações”, esta opção política teve benéficas consequências para a segurança do tráfico entre Lisboa e os domínios ultramarinos portugueses.

Note-se que o esforço dos mercadores portugueses se limitava, quase exclusivamente, ao Império Português e às rotas comerciais entre as suas várias partes. Por outras palavras, os mercadores portugueses pouco intervinham no transporte de mercadorias coloniais entre Portugal e os restantes países da Europa. Eram sobretudo mercadores estrangeiros, muito deles sedeados em Lisboa mas dispendo de contactos internacionais, que distribuíam as mercadorias, tanto na Europa do Norte como no Mediterrâneo. Por outras palavras, Portugal oferecia um espaço para ser preenchido por estrangeiros para os quais a comunicação directa com as fontes tradicionais de produtos coloniais era demasiadamente arriscada.

Isto fazia de Lisboa, grande metrópole europeia, um bom lugar para onde emigrar nesses tempos agitados. A posição geográfica de Portugal, no extremo ocidental do continente europeu e sobre o Atlântico, onde o poder britânico não podia ser contestado, dava segurança ao País, tradicional aliado do Inglaterra, contra às ameaças que viessem de fora da Península. A Espanha podia evidentemente ser perigosa, mas a História mostrara que Portugal era capaz de sobreviver a invasões que viessem pela via terrestre. O próprio Duque de Alba, único general que, em toda a História da capital portuguesa, se mostrou capaz de a conquistar, chegou por via marítima, e a mando de um monarca que, para muitos, reunia condições para ser considerado o legítimo sucessor dos Reis de Portugal.

Em 1800, Napoleão estava bastante longe, o país era suficientemente próspero, o Brasil uma colónia obediente, e a aliança britânica pronta a funcionar, até porque os mercadores ingleses, cujos interesses o Governo Britânico sempre apoiava, preferiam viver em Lisboa, e aqui negociar em produtos coloniais, a correrem o risco de se estabelecerem fora da Europa.

Para jovens homens de negócios, Lisboa era pois um bom lugar para viver e prosperar. Com 240 mil habitantes, era a segunda maior cidade da Europa meridional. Só Nápoles, com uma população de 370 mil - que, por efeito do Bloqueio Continental, depressa baixaria para 320 mil -, se avantajava.

A comparação entre as duas cidades era no entanto favorável a Lisboa, apesar de menos povoada. Que conclusões poderiam tirar, de facto, os homens de negócios do facto de, em 1798, a família real napolitana ser forçada a retirar em pânico para Palermo a bordo de uma armada inglesa? Ou de elementos da elite napolitana terem, na ausência da família real, proclamado uma república, a que chamaram “República Partenopeia”, que os franceses não quiseram proteger, o que, logo no ano seguinte ao da sua fundação, a fez colapsar num verdadeiro banho de sangue? Ou ainda de o Rei de Nápoles que, em virtude da queda dessa República, pudera em 1805 regressar da Sicília, ser forçado a fugir uma segunda vez para Palermo?

Em Portugal, nada de semelhante acontecera. E se, quando da 1ª Invasão Francesa, em Novembro de 1807, pareceu que ia acontecer, o que se deu não foi uma mera fuga da família real, como antes no Piemonte (cujo Rei fugira para a Sardenha) e, depois, em Nápoles. De facto, embora escoltado pela *Royal Navy*, o Príncipe Regente de Portugal

transferiu-se para o Brasil na sua própria Armada (escortada embora por navios britânicos) e rodeado pela própria Corte. Tratou-se pois, não de uma fuga, mas duma retirada que transformou o Brasil num Reino e permitiu continuar a luta contra Napoleão noutros teatros de guerra e recorrendo às nossas próprias forças.

Por volta de 1800, havia evidentemente perigos por toda a parte, mas a situação em Portugal não parecia especialmente perigosa: a “Guerra Civil” ainda estava longe. Não admira pois que Baltazar *Radich* viesse instalar-se em Lisboa, na Rua dos Remolares, casasse na igreja da respectiva freguesia, que era a de S. Paulo, e convencesse a família a enviar-lhe de *Cavtat*, em 1803, um sobrinho de 9 anos, Baltazar *Crillanovich* (talvez seu afilhado), para com ele morar. Nos “livros da décima” do “Arquivo Histórico do Tribunal de Contas”, pode verificar-se que ocupava vários andares num grande prédio da Rua dos Remolares. Segundo o que era habitual na época para habitações de comerciantes, algum espaço era destinado a residência da família e o restante aos negócios e alojamento de empregados.

Contraiu matrimónio a 5/1/1802, na igreja de S. Paulo, com Maria Brízida *Gavazzo*, nascida na República de Génova em 1782, filha de José Maria *Gavazzo*, comerciante e proprietário de sete navios, que emigrara daquela república quando da entrada dos franceses, indo viver com a família para a Holanda. Em 1800, resolveu transferir-se para *Cadiz*. De passagem, deixou a família em Lisboa, porque em *Cadiz* havia peste. Salvou assim a família, mas não a ele próprio: a peste vitimou-o assim que chegou a *Cadiz*.

Entre 1802 a 1816, Baltazar e Maria Brízida tiveram 6 filhos e 5 filhas, baptizados na igreja do Loreto. Todos, excepto um, homónimo do pai, continuaram a residir em Portugal, mas optaram pela nacionalidade austríaca depois de Ragusa ser absorvida pela Áustria. Ainda hoje há portugueses, descendentes de Baltazar, que mantêm o apelido *Radich*.

Baltazar *Radich* tornou-se o “patriarca” da pequena comunidade ragusina de Lisboa, afligida pelas guerras no Mediterrâneo, pelo Bloqueio Continental, e, a partir de 1807, pelas Invasões Francesas, para já não falar na destruição da República que lhes tinha dado berço. É nesse contexto que deve valorizar-se o facto de Baltazar aparecer tão frequentemente nos “Livros Paroquiais” como testemunha de casamentos ou padrinho de baptizados.

Assinale-se que, com o seu activo espírito de ragusino, foi autor de vários trabalhos. Um desses parece ter sido o primeiro escrito em português sobre “Alfândegas”, outro sobre a conveniência de intensificar as “relações entre Portugal e a Abissínia”, e ainda mais dois sobre o “Lazareto” de Lisboa. Frederico *Perry Vidal*, através de cujos escritos tomei conhecimento da existência desses trabalhos, possuía os dois últimos, manuscritos e assinados pelo autor. Só de tradição teve conhecimento dos dois primeiros.

Quando, em 1816, Francisco Romano, sobrinho de Baltazar, chegou a Portugal, já as guerras napoleónicas tinham acabado e notava-se uma nítida tendência para que o porto de Lisboa recuperasse, pelo menos em parte, a sua antiga prosperidade. Poucos

imaginavam que alguns anos mais tarde o Brasil se tornaria independente, e que Portugal, afectado economicamente por essa independência e desmoralizado pelas suas consequências políticas, seria devastado por uma “guerra civil”.

Mas nesses anos de pós-guerra, como os bons velhos tempos de antes das Invasões Francesas pareciam ter voltado, Baltazar reiniciou as suas actividades comerciais no Mediterrâneo. Informa porém *Perry Vidal* que, mais tarde (possivelmente para evitar sofrer as consequências da “guerra civil”), deixou Lisboa e foi residir em Nápoles. Lá morreu a 11/II/1837.

8. Baltazar Crillanovich, Homem de Negócios e Cônsul-Geral da Áustria

Baltazar *Crillanovich*, também natural de Cavtat, era filho de Rafael *Crillanovich* e de Catarina *Radich*, irmã de Baltazar *Radich*. Numa carta que escreveu com data de 16/IX/1841 e que pude ler no “Arquivo da Casa, Corte e Estado da Áustria”, em Viena, menciona que chegou a Lisboa em 1803, com 9 anos de idade, para viver com seu tio Baltazar *Radich*. Este iniciou-o certamente na actividade comercial. Porém, a ocupação principal do sobrinho veio a ser a de representar o Império Austríaco ao nível do Consulado-Geral da Áustria em Portugal.

Os arquivos paroquiais de Lisboa contêm informações sobre outros aspectos da sua vida. Sabe-se assim que casou a 16/IV/1823 com D. Mariana da Soledade da Paixão *Prieto*, de pai galego e mãe irlandesa, sendo uma das testemunhas o Vice-Cônsul do Rússia, Demétrio *Gealick*. No processo matrimonial instruído antes do casamento, cujo sumário tem a data de 11/IV/1823, *Crillanovich* afirma ter residido em Lisboa desde a sua chegada a Portugal. Foram testemunhas do referido processo os dois irmãos *Covacich* ainda vivos, Pedro e Nicolau.

Nos livros da Igreja do Loreto, onde os filhos foram baptizados, pode verificar-se que o primeiro, Francisco, nasceu a 1/III/1824, tendo por padrinho o Barão de *Binder*, “Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário de Sua Majestade Imperial e Real Apostólica, o Imperador da Áustria”. O segundo, Guilherme, nasceu a 25/V/1825, sendo padrinho Guilherme de *Pflüge*, “Encarregado de Negócios da Áustria”. O terceiro, Eugénia Carlota, nasceu a 16/V/1826, sendo padrinho João Ribeiro Braga, cavaleiro da Ordem de Cristo e Vice-cônsul da Áustria no Porto, com procuração a Teodoro *Vanzeller* e Eugénia *Schäfer* (seria talvez a mulher de Melchior *Schäfer*, negociante austríaco estabelecido em Lisboa que foi Cônsul Geral da Áustria, isto é, um dos antecessores de *Crillanovich*). O quarto, Sofia Felícia, nasceu a 3/IX/1827 e teve por padrinho o Príncipe *Felix zu Schwarzenberg* de que adiante falaremos. O quinto, Rafael, nasceu a 25/XI/1834 e foi apadrinhado por António *Schielin* (com procuração a José *Radich*, o filho mais velho de Baltazar *Radich*). O sexto, Henrique, nasceu a 11/X/1841 e teve por padrinho o Cavaleiro Jerónimo *Bobone*.

Os assentos de baptismo dos filhos dão ainda informação sobre a ascensão do pai no Consulado da Áustria. Sabe-se assim que, em 1825, quando do baptizado de Guilherme, era Vice-Cônsul, mas em 1841, quando do baptizado de Henrique, era já Cônsul, encarregado do “Consulado Geral da Áustria”. Chegara pois ao topo da carreira consular.

O mais interessante dos padrinhos foi sem dúvida o referido Príncipe *Felix zu Schwarzenberg*, nascido em 1800, sobrinho de *Karl Philipp zu Schwarzenberg*, general austríaco, um dos maiores entre os generais que se opuseram a Napoleão. Tendo vencido, em 1814, à frente das forças aliadas, a grande Batalha de *Leipzig* (a chamada “Batalha das Nações”), *Karl Philipp* comandou também os exércitos que, depois dessa batalha, invadiram a França e levaram ao colapso o império napoleónico.

Mas o Príncipe *Felix* não foi menos importante que o tio. Tendo iniciado a carreira diplomática como protegido de *Metternich*, informa a “Enciclopédia Britânica” que serviu as embaixadas austríacas em Portugal, Rússia, França, Inglaterra, Sardenha e Duas Sicílias. Quando a Revolução de 1848 eclodiu em Viena, não só foi nomeado Primeiro-Ministro e Ministro dos Negócios Estrangeiros, como tomou as medidas necessárias para salvar a *Dinastia dos Habsburgos*, substituindo o fraquíssimo Imperador *Fernando de Habsburgo* pelo então jovem e auspicioso Arquiduque Francisco-José. Esmagada a Hungria com o auxílio da Rússia, concebeu uma Constituição que concedia às várias nacionalidades do Império uma maior autonomia sem prejudicar os princípios da monarquia absoluta. Poucos anos depois, em 1851 (um ano antes de morrer), foi em nome desses princípios que persuadiu Francisco-José a abolir a referida Constituição.

Quanto à sucessão portuguesa, a solução que o Governo austríaco architectou consistia em conseguir que D. Miguel de Bragança reconhecesse os direitos ao trono de Portugal de seu irmão D. Pedro e casasse com a filha deste, D. Maria, que seria “Raíña reinante de Portugal”, ficando D. Miguel como “Regente e Rei-Consorte”, o que o infante, então exilado em Viena, aceitou. A 4/X/1826, D. Miguel jurou a “Carta Constitucional” na presença de *Metternich* e dos ministros plenipotenciários de Portugal e do Brasil então acreditados em Viena, e logo pediu ao Papa dispensa para casar com a sobrinha. Os esponsais celebraram-se em Viena a 29 de Novembro. A 3/VI/1827, D. Pedro nomeou-o seu lugar-tenente e, a 6 de Dezembro, D. Miguel deixou a capital austríaca a caminho da portuguesa, passando por Londres, onde o Rei Jorge IV o recebeu com demonstrações de amizade (veja-se uma gravura que mostra o Infante passeando a cavalo, em *Hyde Park*, entre Jorge IV e o todo-poderoso Duque de *Wellington*). Desembarcou em Lisboa, como “Regente do Reino”, a 22/II/1828, no meio do “louco entusiasmo” que Oliveira Martins referiu no “Portugal Contemporâneo”. Uma recepção como essa convenceu-o a tornar-se Rei, mas a Áustria nunca como tal o reconheceu. Por isso, nas suas cartas para *Metternich*, Baltazar *Crillanovich* refere-se-lhe sempre como *Sua Alteza Real*.

Nas suas “Memórias”, o Marquês de Fronteira e Alorna, escreveu que, durante o ano de 1827, o Príncipe Félix chegara, “como correio, a Lisboa, com a comissão do Prin-

cipe de Metternich, para desvanecer as impressões que podia haver contra o Infante e assim preparar o terreno para a sua chegada”, o que explica que só no final desse ano D. Miguel deixasse Viena. Acrescenta o Marquês que o Príncipe Félix, apesar de ter ideias políticas diferentes das suas, frequentava muito a sua casa (o famoso “Palácio Fronteira”, em Benfica) e “*procurava convencer-nos de que o futuro regente era tudo quanto poderíamos desejar*”. Esclarece ainda, para que não haja dúvidas, que “*este Príncipe é o mesmo que tanto figurou depois na Áustria como Presidente do Conselho e que há anos faleceu*”. Através de um episódio narrado por Fronteira quando o Príncipe foi à Ajuda apresentar-se ao novo Regente, alguns dias antes de o próprio Fronteira, prócere do “Partido Liberal”, emigrar para o estrangeiro, sabe-se que *Schwarzenberg* ficou em Lisboa até depois da chegada de D. Miguel.

Pude constatar quando da minha visita ao mencionado Arquivo de Viena que, na sua qualidade de Cônsul-Geral da Áustria, Baltazar *Crillanovich* se correspondia directamente com *Metternich* em língua italiana, que era uma que a “Chancelaria do Império” mais utilizava.

Baltazar *Crillanovich* faleceu com 59 anos de idade a 25/VI/ 1855, sem sacramentos nem testamento (o que aponta para uma morte súbita), na casa onde vivia na Travessa dos Remolares, nº 7, 4º andar. Deixou filhos maiores e menores, mas desconhece-se se o apelido *Crillanovich* se manteve em Portugal até aos nossos dias. Das notas de Frederico Vidal e de outras pesquisas nossas em registos de baptismo e de casamento, foi possível concluir que o filho mais velho, Francisco *Crillanovich*, foi Chanceler-Geral da Áustria em Lisboa e casou com D. Júlia Sofia *Wandenkolchen* de Mesquita, filha de José Ferreira de Mesquita e de Francisca Romana *Wandenkolchen*. Tiveram:

- Baltazar de Mesquita *Crillanovich*;
- Júlia de Mesquita *Crillanovich*;
- Francisco de Mesquita *Crillanovich*, que foi padrinho de baptismo de sua irmã Virgínia;
- Miguel de Mesquita *Crillanovich*;
- Virgínia de Mesquita *Crillanovich*, única de que se conhece descendência.

Virgínia nasceu em Lisboa, na freguesia da Lapa, a 27/II/1860, e foi baptizada na mesma freguesia a 15/IV/1860. Não teve filhos de um primeiro casamento que contraiu em Janeiro de 1877, mas, casando em segundas núpcias, na freguesia de S. Mamede, com José Gregório da Silva, rico proprietário, teve:

- José *Crillanovich* da Silva, oficial do Exército, casado sem geração com D. Maria Barata de Alpoim, filha de Crispulo de Alpoim Cerqueira Borges, da Casa da Rede, freg. de S.ta Cristina, concelho de Mesão Frio;
- D. Maria Eugénia *Crillanovich* da Silva, natural de Lisboa, freguesia de S. Mamede, que casou em primeiras núpcias a 26/XII/1912, com 21 anos, na freguesia do Coração de Jesus, com Henrique Leão dos Santos Machado, de 25 anos, “estudante militar”, sem descendência.

9. Francisco Estêvão Romano, Corretor da Praça de Lisboa e Cônsul Honorário

Frano Stjepan Romano (chamado em Portugal Francisco Romano, ou Francisco Estêvão Romano), filho de *Frano Antun Romano* e de *Kristina Radich*, irmã esta de Baltazar *Radich* e de Catarina *Radich* (a mãe de Baltazar *Crillanovich*), nasceu em Cavtat a 29/V/1794. Era pois sobrinho de Baltazar *Radich* e primo direito de Baltazar *Crillanovich*, que tinha praticamente a mesma idade, mas que o precedeu na vinda para Lisboa.

Francisco Romano chegara a Lisboa em Março de 1810. Cerca de um ano antes, fixara-se em Lisboa um primo seu, relativamente afastado, João Baptista *Zecchinelli*, que, a 27/II/1811, casaria na Igreja de S. Paulo com Inês da Conceição Nunes, irmã de D. Ana Isabel Nunes, a mulher de António *Pusich*. João Baptista *Zecchinelli*, que já era cunhado de uma irmã de *Pusich*, tornou-se pois concunhado deste. O sumário matrimonial respectivo, datado de 9/I/1811, sendo testemunhas Baltazar *Radich* (que também foi testemunha do casamento) e João *Covacich*, informa que chegara de Ragusa 10 meses antes e morava, com sua mulher, “nas casas do Anselmo”, uma luxuosa hospedaria localizada na Praça do Comércio, no prédio do actual Café “Martinho da Arcada” cujo proprietário era Anselmo José da Cruz, da opulenta “Família dos Cruzes”, irmão e herdeiro de Joaquim Inácio da Cruz Sobral, um dos maiores capitalistas de Lisboa. Teve três filhos, nascidos respectivamente em 1814 (Emília), 1817 (João) e 1820 (António Maurício Augusto), os baptismos dos quais estão registados na Igreja do Loreto. A partir de 1820, nada mais consta sobre esse João Baptista. É possível que, talvez por influência de António *Pusich*, tenha emigrado para o Brasil onde ainda existe o apelido *Zecchinelli*.

Francisco Romano aparece como testemunha nos sumários matrimoniais de dois outros naturais de *Cavtat*: Pedro *Covacich* (23/I/1813) e Nicolau *Pusich* (27/X/1813). É dito no primeiro sumário que Francisco era caixeiro de Baltazar *Radich* e tinha 18 anos de idade e, no segundo, que era negociante, tinha 19 anos (nasceu, como é sabido, em 1794), e chegara a Lisboa, respectivamente, 14 meses e dois anos antes, isto é, em fins de 1811. Conclui-se pois que voltou a *Dubrovnik*, e que a data de 26/III/1816 foi a de um regresso, não a de uma primeira chegada.

Tem-se efectivamente conhecimento de que voltou a Ragusa. De facto, um documento que está na posse da família, assinado pelo então “Corregedor do Bairro de Belém”, Manuel de Sampaio Freire de Andrade, regista a chegada a Lisboa de um Francisco Romano, certamente o mesmo, a 26/III/1816: “*chegou a Lisboa a 26/III/1816*” (seis dias depois de a Rainha D. Maria I ter morrido no Rio de Janeiro) e “*ficou legitimado pela Polícia, D. Francisco Romano, solteiro, negociante, natural de Ragusa, de idade 22 anos, vindo do Porto de Cádiz* (o facto de vir de um porto espanhol pode explicar o tratamento de “Don”), *passageiro no barco denominado S. José do Bonfim. ... Declarou que vem residir para o Bairro dos Remolares, Cais do Sodré, em Casa do Radiche, Negociante Notificado*”.

Segundo o censo de Ragusa de 1817, ficaram a morar em *Dubrovnik* (não em *Cavtat*), no Bairro de *Fontana Grande*, um dos melhores da Cidade, sua mãe, *Cristina*, de 50 anos, viúva de Francisco Romano, a irmã, também *Cristina*, de 17 anos (ambas nascidas em *Cavtat*), a avó materna *Elisabetta*, de 81 anos, nascida em Toulon, viúva de Estêvão *Radich*, e uma criadinha de 16 anos. São dados como ausentes três filhos: António, de 32 anos, nascido em *Dubrovnik*, bem como Francisco de 23 e José de 19, ambos nascidos em *Cavtat*. Francisco morreria em Lisboa. Os outros dois irmãos estiveram temporariamente ausentes, mas morreram em *Dubrovnik*. A irmã casaria com *Natale Druskovich*, natural da Ilha de Córçira, perto de *Dubrovnik*.

A guerra tinha afectado profundamente a fortuna da família. Em 1806, os russos tinham-lhes apesado o bergantim *Amicizia* com toda a carga que transportava, quando navegava de *Barletta* (Sul de Itália) para Barcelona.

Mas as relações de Francisco com *Dubrovnik* não foram completamente cortadas imediatamente após o seu retorno definitivo a Lisboa. De facto, *António*, seu irmão mais velho, visitaria Lisboa pelo menos uma vez, em 1840, num navio seu (Frederico Perry Vidal chama-lhe “*Imperial e Real Comandante Sub-Divisional*”, sediado em *Dubrovnik*). O outro irmão, *José*, veio a Lisboa em 1836 para apadrinhar um dos sobrinhos, filho de Francisco. Por sua vez, Mateus *Druskovich*, oficial da “Marinha Austríaca”, sobrinho de Francisco por ser filho de sua irmã Cristina, veio a Lisboa em 1836 para ser padrinho de um dos sobrinhos (também filho de Francisco). Em 1839, veio ainda outro parente (ou como tal considerado), Elias *Bratich*, que devia ser parente próximo dos *Pusich*.

Observe-se que, em 1816, Francisco Romano chegou a Lisboa em condições muito diferentes das do tio, Baltazar *Radich*, e do primo, Baltazar *Crillanovich*. De facto, se *Radich* chegou no meio de uma viagem de negócios interrompida pela guerra, e *Crillanovich* era, ao chegar, uma criança de 9 anos, Francisco Romano tinha, quando chegou, 22 anos e parece ter vindo com a intenção de se instalar definitivamente na capital portuguesa onde já antes vivera. Tinha pois decidido não voltar à pátria.

Interessa saber que bagagem trazia consigo um *gentleman* de Ragusa quando se expatriava. Frederico Perry Vidal deixou nas suas notas interessantes informações a esse respeito. Devido a ele, sabe-se que Francisco Romano trouxe consigo, pelo menos:

- um quadro representando a “*Madonna della Seggiola*”, réplica de um célebre quadro de Rafael que está nos *Uffizi* de Florença, mas de que existe uma cópia notável no Tesouro da Catedral de *Dubrovnik* (parece ter sido uma oferta materna de que ele nunca mais se separou);
- uma carteira de madeira italiana, estilo “Império”;
- uma mobília de sala de mogno polido, duas mesas de jogo, uma mobília de casa de jantar, uma cama de casal, uma carteira-biblioteca de pau-santo, um quadro com a pintura de um brasão e um sinete para imprimir em relevo o mesmo brasão, bem como uma miniatura deste esculpida em marfim;
- dois retratos seus pintados a óleo (um dos quais deve ter sido o que hoje tenho em

minha casa), um anel e um botão de camisa, e, entre muitas outras coisas, uma bateria de cozinha de cobre (a chamada *louça de arame*).

Esta bagagem, e talvez algum dinheiro, deviam representar a parte do património que a Família concordara em atribuir-lhe.

De todos os membros da família que migraram para Lisboa, Francisco Romano parece ter sido o único que, por razões profissionais, pediu formalmente a nacionalidade portuguesa. A provisão da naturalização, que lhe foi concedida a 17/XI/1821, pode ler-se na “Torre do Tombo” a folhas 137 do Livro 37 da Chancelaria de D. João VI. O Brasil tornar-se-ia independente menos de um ano depois. D. João VI morreria mais tarde deixando, como *Regente do Reino*, a Infanta Dona Isabel Maria.

Uma informação que chegou às nossas mãos regista que, nos princípios da década de 20 do século XIX, Francisco Romano teve namoro com Joaquina Maria da Conceição Martins Madeira, nascida a 19/III/1804, filha de um abastado comerciante que morava no “Cais de Santarém”, num prédio pertencente ao futuro “Duque da Terceira” e que com o palácio deste confinava. O namoro foi interrompido por vontade dos pais da jovem, por Francisco ser estrangeiro e ter ideias por eles consideradas “avançadas”. Casaram-na a 15/VII/1822 com outro homem, muito mais velho, chamado Silvestre Joaquim de Miranda, que morreu logo a seguir (segundo parece, no próprio dia do casamento). Mas o namoro com Francisco foi mais tarde reatado, de modo que se consorciaram a 28/I/1828 na Igreja do Loreto, poucos meses antes do regresso a Lisboa do *Pretendente* D. Miguel e dos acontecimentos tumultuosos que tal regresso iria desencadear.

As notas de Frederico Perry Vidal (que devem ter reflectido rumores que corriam na família) dão uma curiosa informação: a de que, durante o período em que Francisco e Joaquina Maria interromperam o namoro, Francisco se enamorou de D. Antónia *Pusich*. Ambos solteiros, ele teria tido dela um filho natural, nascido em 1826/1827, durante a permanência dos *Pusich* na sua quinta lisboeta de “Santa Catarina”. Esse filho, também chamado Francisco Romano, seguiria mais tarde para o Brasil, dando origem ao ramo brasileiro dos Romanos de *Cavtat*. Convenhamos que, se os rumores não chegam para fazer *História*, pelo menos sugerem o que poderia ter acontecido.

Mas voltemos a uma *História* mais concreta e menos romanceada: Francisco Estêvão Romano seguiu uma carreira de “Corretor da Praça de Lisboa”, o que exigia ter a nacionalidade portuguesa. Dos documentos do “Cartório da Junta do Comércio” respeitantes a Lisboa, consta uma consulta, datada de 18/III/1828, sobre um requerimento de Francisco Romano, “Corretor do Número da Classe dos Serventuários”, “*que pretendia ser provido como proprietário na vaga aberta pela morte de Mariano Albino Pacheco*”. A 14/IV/1828, a Infanta Regente deu despacho favorável a tal requerimento, o que lhe valeu ser proposto a 17/I/1832, reinando D. Miguel, para “Corretor do Número da Praça de Lisboa”.

Em 1828, pouco depois do casamento de Francisco Romano e Joaquina Maria, D. Miguel foi aclamado Rei. A tensão entre os seus numerosíssimos partidários e os de

seu irmão, D. Pedro, agudizou-se até degenerar em Guerra Civil. Num dos momentos decisivos desta, a 24 de Julho de 1833, o *Duque de Cadaval*, que comandava as tropas de D. Miguel, deixou Lisboa com o exército “realista” (daí o nome que foi dado a uma das principais artérias de Lisboa, a “Avenida 24 de Julho”). Um pouco depois, entrou em Lisboa o *Duque da Terceira*, que atravessou o Tejo à frente do exército liberal. Mas, não tendo sido tomadas medidas eficazes para garantir uma transferência ordeira da Capital para as forças liberais, a população aterrorizada, à mercê de um submundo urbano que não tinha quem o controlasse, atravessou momentos de grande preocupação e risco.

Citando “Oliveira Martins” (*Portugal Contemporâneo*, pag. 357): “*Tinham-se aberto de par em par as cadeias, caindo sobre a cidade mais de cinco mil presos - toda a aristocracia do crime. Assaltavam-se casas, arrombavam-se portas a machado. Havia incêndios, e fogueiras nas ruas com mobílias lançadas das janelas. Pelo meio, soavam os clamores e “vivas” à Liberdade, que se identificavam com a soltura de todos os instintos e desejos. Era Julho, um dia de calor sufocante, com uma brisa morna levantando nuvens de lixo na suja cidade onde os salteadores imperavam, armados e fortificados*”.

Previendo o pior, Francisco Romano pediu em 1830, a seu primo co-irmão, Baltazar *Crillanovich*, que lhe passasse um atestado, timbrado com a águia bicéfala da Áustria, que rezava o seguinte: “*O Consulado Geral d’Áustria Certifica que o Snr. Francisco Romano é natural de Ragusa, súbdito de Sua Majestade Imperial e Real Apostólica. E para mostrar aonde lhe seja necessário se lhe passou o presente munido do Sello d’este Consulado Geral*”. Assinado por *Baltazar Crillanovich, Vice-Cônsul encarregado do Consulado Geral, 5 de Julho de 1833*. Uma vez normalizada a situação, este documento foi guardado numa gaveta onde, mais de um século depois, em casa dos meus pais, o encontrei. Lá ficou, “convenientemente” esquecido.

Em 1849, Francisco Romano foi promovido por Dona Maria II (ver na Torre do Tombo o “*Livro 33*” da “Chancelaria” desta Soberana) a “*Corretor de Número da Praça de Lisboa, da Classe de Navios, Mercadorias e Leilões*”. Mais tarde, seria nomeado “*Cônsul Honorário*” do “Grão-Ducado de *Mecklenburg-Strelitz*”, um dos principados luteranos que vieram a integrar o Império Alemão. Uma fonte de prestígio para os seus cônsules era a de negociarem casamentos dos príncipes e princesas da “*Casa de Mecklenburg-Strelitz*” com os de outros Estados não-católicos, como a Rússia e a Inglaterra. Mas questões tão delicadas como estas nunca teriam de ser negociadas por quaisquer cônsules acreditados em Portugal.

Sobre Francisco Romano, escreveu *Perry Vidal*: “*Era pessoa de belo aspecto físico, muito elegante e de boa sociedade. Perdeu grande parte dos seus bens por ter ficado fiador, por importante quantia, de um comerciante inglês de apelido Knowles, o que o fez sofrer um ataque apoplético que lhe abreviou a existência*”. Morreu, de facto, em 1851, com 56 anos e todos os sacramentos, na sua residência no Largo dos *Stephens*, nº1,4º.

10. Os Romanos de Lisboa

Francesco Stephano Romano teve um filho natural, já atrás mencionado, chamado Francisco Romano. Este deu origem a um ramo brasileiro dos Romanos de Lisboa. Foi certamente esse filho que, a 13/X/1848, se alistou no “1º Batalhão de Voluntários Nacionais do Comércio” (veja-se no *Arquivo Histórico Militar de Lisboa*). Devia ter nascido em 1826 e ainda residir em Lisboa em Março de 1850, só mais tarde seguindo para o Brasil. Segundo *Perry Vidal*, viveu muitos anos no Maranhão e lá casou.

Do seu casamento com D. Joaquina Maria, *Francesco Stephano* teve 5 filhos e 5 filhas, das quais só 3 sobreviveram à meninice. Mencionamos os respectivos nomes e os dos seus descendentes:

1- D. Maria Cristina *Romano*, baptizada na Igreja do Loreto em 1831, proprietária, falecida em 1901, que casou com Francisco de Paula *Gavazzo*, neto materno de Baltazar *Radich* (ver o capítulo correspondente), e teve:

1.1-Rafael Romano *Radich Gavazzo*, n. em 1856, falecido criança;

1.2-D. Isabel Romano *Radich Gavazzo*, que casou com Guilherme *Radich* de Almeida Vidal, e teve:

- D. Laura Isabel Romano *Gavazzo Perry Vidal*, que casou com Adolfo David *Leyton Muller Lewes*;

- Dr. Frederico Romano *Gavazzo Perry Vidal*, antigo Director da Biblioteca da Ajuda, que casou com MD. M^a. Dinora Pereira Pinto Guedes de Sá Pavão;

- Dr. Francisco de Paula Romano *Gavazzo Perry Vidal*;

1.3-D. Joaquina Maria Cristina Romano *Radich Gavazzo*;

1.4-Francisco Romano *Gavazzo* que casou com D. Júlia Cândida da Fonseca Zuzarte do Couto Valente da Ponte e Horta, e teve:

- Francisco Nicolau da Ponte e Horta Romano *Gavazzo* que casou com D. Gabriela Quintela de Mendonça, neta do 1º Conde de Farrobo, com geração;

- Dona Júlia Cândida do Couto Valente da Ponte e Horta Romano *Gavazzo*, casada com Luís do Rego Barreto da Fonseca Magalhães da Costa e Silva, Conde de Almarjão (pais do livreiro-antiquário José Maria Almarjão);

- José Maria da Ponte e Horta Romano *Gavazzo*;

- D. Sofia da Ponte e Horta Romano *Gavazzo*, c.c. Eduardo Francisco Quintela de Mendonça (Farrobo);

- D. Maria Cristina da Ponte e Horta Romano *Gavazzo*, casada com Júlio da Nóbrega e Lima;

1.5- D. Palmira Romano *Gavazzo*, n. Lisboa, S. Paulo, a 17/IV/1861, proprietária;

- 1.6- D. Laura Romano *Radich Gavazzo*, n. Lisboa, S. Paulo, falecida em criança;
- 1.7- Alberto Romano *Radich Gavazzo*, nascido em Lisboa, S. Paulo, a 1/ IX/1866, numismata, que casou em Lisboa, na freguesia dos Anjos, com D. Estefânia Amélia da Silva Collares, e teve:
- Francisco Collares Romano *Gavazzo*;
 - Eduardo Óscar Collares Romano *Gavazzo*, que casou com D. Berta Luísa Ribeiro *Gallis*;
 - D. Maria Eugénia Collares Romano *Gavazzo*;
 - Rafael Collares Romano *Gavazzo*, que casou com D. Júlia Enes Ferreira;
- 2-Francisco António Romano, b. no Loreto em 1833, grande proprietário urbano em Lisboa, que casou em 1881 com D. Ludovina Maria das Dores dos Anjos, sua prima pelo lado “Martins Madeira”, filha de Joaquim António dos Anjos e de D. Maria do Carmo Martins Madeira, o qual teve um filho natural que faleceu em 1910, solteiro e sem geração;
- 3-José César António Romano, b. no Loreto em 1835 tendo por padrinho seu tio José Romano, natural de *Dubrovnik*, oficial da “Armada Austríaca”. Foi oficial da Armada Real Portuguesa, casou em 1875 com D. Adelaide Sofia Pontes de Sampaio de quem não teve geração, e faleceu em 1899;
- 4-António Augusto Romano, b. no Loreto em 1837, proprietário em Lisboa e faleceu solteiro em 1908;
- 5-Augusto António Romano, b. no Loreto em 1838, proprietário e comerciante no Brasil, Estado do Ceará, fez oito vezes a travessia do Atlântico, casou em Lisboa, sem geração, com D. Ludovina da Costa e faleceu em 1890;
- 6-D. Isabel Cândida Romano, b. no Loreto em 1846, f. em 1878, que casou com o Almirante João Carlos Adrião da Silva Castelo Branco e teve:
- 6.1- D. Beatriz Victória Romano Adrião, que casou com Jorge Artur de Almeida Luís de Sequeira, oficial do Exército, e teve:
- Álvaro Romano Adrião de Sequeira;
 - João Carlos Romano Adrião de Sequeira, professor catedrático e Director do “Instituto Superior Técnico”;
 - Dona Isabel Maria Romano Adrião de Sequeira, casada com o General D. Miguel Pereira Coutinho, que foi Governador Militar de Lisboa;
 - Joaquim Hemetério Luís Romano Adrião de Sequeira, oficial do Exército, que casou com D. Maria da Luz *Bilstein* de Meneses, filha do General Eugénio *Bilstein* de Meneses, representante do título de “*Barão do Cabo da Praia*”, “Director da Arma de Artilharia”;
 - Jorge Olímpio Romano Adrião de Sequeira, engenheiro, casado com D. Maria Adelina Lobo da Silveira, filha do último “*Marquês de Alvito*”.

7- D. Olímpia Jesuína Romano, b. Loreto 1848, falecida em 1904, que casou com seu primo Carlos José *Radich Perry* Vidal, filho de Frederico *Minio Perry* Vidal e de D. Maria das Neves *Gavazzo* Romano (ver no capítulo relativo à Família *Radich*), e teve uma filha, D. Virgínia Romano *Perry* Vidal, que casou com o General João Pereira Bastos, Ministro da Guerra em Governos da 1ª República.

8- Ernesto António Romano, que nasceu póstumo e foi baptizado no Loreto em 1851; viveu alguns anos no Brasil, no Ceará, com seu irmão Augusto António Romano, foi proprietário em Lisboa e casou duas vezes, a primeira com D. Amélia Varela e a segunda com uma sobrinha desta, D. Adelina Cândida Varela, de quem teve:

8.1- D. Joaquina Cristina Varela Romano, nascida a 26/VII/1913, que sucedeu na representação da Família Romano em Portugal. Casou em 1932 com Eduardo de Arantes e Oliveira (cujo irmão mais novo, João, seria vice-almirante e “Comandante Naval de Angola”), engenheiro militar, 1º Director do Laboratório Nacional de Engenharia Civil, Ministro das Obras Públicas de 1954 a 1967, Governador-Geral de Moçambique, membro vitalício do Conselho de Estado, doutor *honoris-causa* pela Universidade de Lisboa, etc., de quem teve:

- Eduardo Romano de Arantes e Oliveira, professor jubilado do IST nascido em 1933, **autor da presente comunicação**, que casou com D. Amélia Maria de Almada Saldanha Mesquita;
- Maria Cristina Romano de Arantes e Oliveira, nascida em 1935 e falecida criança em 1939.

OS LOCAIS DE REFÚGIO E A IMPORTÂNCIA DOS MESMOS PARA A NAVEGAÇÃO

Comunicação apresentada pelo Capitão da Marinha Mercante
António Ferreira Canas, em 19 de junho

O que é um local de refúgio? É um local devidamente protegido e que possa ser alcançado a tempo,¹ ou, de acordo com as Directrizes da IMO, um lugar onde um navio em busca de auxílio pode encontrar condições para estabilizar a sua condição, reduzir o perigo para a navegação, proteger a vida humana e o meio ambiente.²

As referências mais recentes acerca de lugares de refúgio apareceram depois dos afundamentos do “*Erika*” em 1999 e do “*Prestige*” em 2002, e do incidente do “*Castor*” em 2000.³

O “*Erika*”⁴



O “*Erika*” vinha de Dunquerque para Livorno, na Itália.

Fonte: https://www.google.pt/search?safe=active&hl=pt-PT&tbm=isch&source=hp&biw=1517&bih=707&q=erika+ship&coq=erika+ship&gs_l=img.3..0i19k1.7252.13066.0.14891.12.12.0.0.0.183.1207.0j10.10.0....0...1.1.64.img..2.10.1201.0..0j0i30k1j0i10i30k1.0.ie7EtQQDvi0#imgcr=m2nPt48OLQr32M

Desde a passagem por Cherbourg que o tempo estava bastante mau, com força 7-8 (vento de 30-35') e ondas de 3 a 4m. À saída do esquema de separação de tráfego de

¹ MORRISON, Anthony – Chapter 1 – The Problem of Places of Refuge. In Shelter from the storm – the problem of places of refuge for ships in distress and proposals to remedy the problem.

² IMO Resolution A.949(23), adopted on 5 December 2003.

³ MORRISON, Anthony – Chapter 1 – The Problem of Places of Refuge. In Shelter from the storm – the problem of places of refuge for ships in distress and proposals to remedy the problem.

⁴ Report of the enquiry into the sinking of the Erika off the coast of Brittany on 12 December 1999 – 5.5

Ushant, às 1418 do dia 11 de Dezembro de 1999, o tempo piorou, com força 8-9 (vento de 40-45') e ondas com mais de 6m, sendo notado um progressivo adorno a EB, de cerca de 15°, às 1240 do dia seguinte.

Após várias sondagens aos tanques de carga, verificou-se que alguns estavam a dar passagem para os tanques de lastro, pelo que foi enviado um pedido de socorro por telex às 1408, recebido 3 minutos depois pelo MRCC de Etel, que tentou sem sucesso o contacto com o navio por fonia. A posição indicada mostrava que o “*Erika*” estava a mais de 162 milhas de Brest (e de Lanvéoc-Poulmic, onde os pesados helicópteros SAR estavam localizados; com um raio de acção de 120 milhas, não podiam descolar com mais de 45' de vento), 192 milhas da Corunha e 216 milhas de Donges.

Uma vez que às 1418 o adorno estava praticamente corrigido, havendo apenas uma inclinação residual de 5°, o Cte. considerou que já não necessitava de auxílio, e cancelou a mensagem de socorro, trocando-a por uma mensagem de segurança e alterou o rumo para 030°, para correr com o tempo. Às 1448, em resposta a uma chamada de VHF de um navio de guerra britânico, o “*Fortgeorge*”, o “*Erika*” confirmou o adorno e a inspecção às fendas, mas acrescentou que não era pedida assistência, e que tinha a situação controlada. As autoridades francesas não foram avisadas desta comunicação até 11 de Janeiro de 2000, um mês depois!

Sete minutos depois, foi finalmente estabelecido contacto por voz em fonia entre o MRCC e o “*Erika*”, tendo este último confirmado o que tinha dito na mensagem anterior: que tudo a bordo estava em condições, o adorno de EB estava controlado e que já não necessitava de auxílio. Não foi feita qualquer alusão às fendas vistas no convés.

Esta foi a única comunicação de voz entre o “*Erika*” e o MRCC.

Cerca de um quarto de hora depois, às 1510, em conversa radiofónica com a “pessoa designada” da Companhia, o Cte. disse que tinha alterado o rumo com destino ao porto de abrigo mais seguro. Depois da conversa ter acabado, o Cte. estabeleceu um rumo de 086° para procurar abrigo em Donges. Este novo rumo trouxe o “*Erika*” mais próximo de terra e de abrigo, mas também mais exposto à grande ondulação, à medida que se aproximava da plataforma continental; teria sido igualmente o caso, se tivesse seguido com rumo a Brest.

Às 2115, o Capitão do Porto de St. Nazaire informou o MRCC que autorizava o “*Erika*” a atracar em Donges, mesmo que este estivesse adornado, mas que não o poderia fazer se algum petróleo estivesse a verter para o mar, uma vez que seria impossível de estabelecer barreiras no Loire, por causa das correntes, discutindo com este a ideia de redireccionar o navio para Brest.

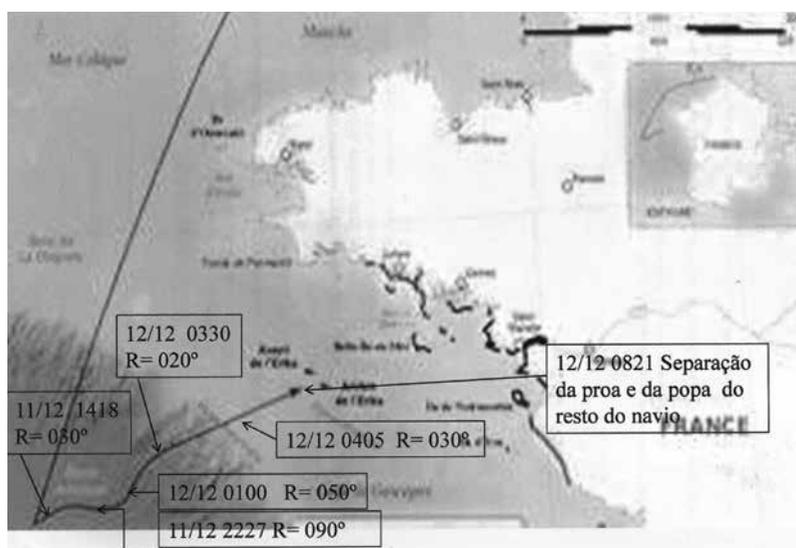
Às 2227, foi enviada uma mensagem ao MRCC com a posição, velocidade e rumo (090°).

Às 0010 do dia 12 de Dezembro, o vento estava de SW, com força 9-10 e o mar estava alteroso. O navio começou a adornar novamente, 3 a 4° para EB. Para aliviar o navio dos esforços actuates, o rumo foi alterado para 050°, às 0100. Com uma velocidade de 5', o “*Erika*” estava a tornar-se cada vez mais difícil para manobrar.

Às 0330, o rumo foi alterado para 020°, para alcançar Donges o mais depressa possível, sendo novamente alterado para 030° às 0405.

Às 0554, o “*Erika*” reportou uma brecha no casco, de que resultou um ingresso de água, sendo que a partir daí já não se conseguia manobrar. Só às 0737 os meios aéreos de salvamento que tinham estado em stand-by até ao momento, foram trazidos para as operações. Às 0808, o navio começou a partir a sua popa, separando-se as secções da proa e da popa do resto do navio às 0821. O navio ficou inclinado, como se estivesse pendurado. Às 0810, começaram as operações de resgate por helicóptero dos 26 tripulantes, que duraram até às 1043.

O “*Erika*” afundou-se a 45 milhas da costa da Bretanha, derramando cerca de 20.000 toneladas de fuel no mar.



O percurso do “*Erika*” até ao seu afundamento

Fonte: https://www.google.pt/search?safe=active&hl=pt-PT&biw=1517&bih=707&tbm=isch&sa=1&q=erika+ship+map&coq=erika+ship+map&gs_l=psy-ab.3...587741.588856.0.590195.4.4.0.0.0.126.444.0j4.4.0....0...1.1.64.psy-ab..0.1.124...0i30k1.0.L3OUuwVokUo#imgrc=sPlmDHku11s5iM

O “*Castor*”⁵

O “*Castor*” vinha de Constanza, na Roménia, para Lagos, na Nigéria, com uma carga de 30.000 t de gasolina sem chumbo, quando na véspera do Ano Novo de 2000, debaixo de mau tempo a 25 milhas ao largo de Marrocos, foi detectada uma fenda com mais de 20 m, ao longo do convés principal, que permitia a fuga de vapor, ao mesmo

⁵ Tsavlis Salvage Group – News & Announcements – The “*Castor*” case and its ramifications – 2001 Mar 01

tempo que se ouvia o som distinto do metal a ser torcido, feito pelas chapas a baterem umas nas outras ao longo da fenda.

Tanto os armadores como o Cte. consideraram o porto marroquino de Mellila como sendo o mais próximo, e que oferecia melhores condições de abrigo. As autoridades marroquinas não só recusaram o pedido para aproximação da sua costa, como ordenaram que se dirigisse para pelo menos 40 milhas para o largo, tendo inclusivamente enviado um navio da Guarda Costeira para garantir que esta ordem era respeitada.



A zona da fenda, marcada por duas faixas brancas no convés

Fonte: https://www.google.pt/search?safe=active&hl=pt-PT&biw=1517&bih=707&tbn=isch&sa=1&q=castor+ship+2000&oq=castor+ship+2000&gs_l=psy-ab.3...16519.17999.0.19033.5.5.0.0.0.147.565.0j5.5.0....0...1.1.64.psy-ab..0.1.145...0i8i30k1.0.AGZyY_oLhds#imgrc=0aGu7Gft-0Hi4M:

A 3 de Janeiro, foi estabelecido um rebocador à popa do “Castor” de forma a levá-lo para Espanha, para a Baía de Almería, e conduzir uma operação de transfega de carga navio – navio em águas relativamente calmas. As autoridades espanholas, contudo, ordenaram que o reboque permanecesse pelo menos 30 milhas ao largo, até poderem inspecionar o navio e avaliar a sua condição, o que acabou por acontecer no dia 5, com a visita de dois inspectores da Guarda Costeira espanhola. Com base nessa inspecção, Espanha negou autorização para que o reboque se aproximasse da costa, emitindo mesmo uma ordem permanente para que o mesmo se mantivesse afastado 30 milhas de terra.

No mesmo dia, a tripulação foi evacuada devido a um pedido das autoridades espanholas, que consideraram o navio demasiado perigoso para que permanecessem a bordo.

Na esperança de conseguir encontrar um porto de abrigo, o reboque continuou a deslocar-se para Leste, uma vez que um total de oito países mediterrânicos o rejeitou (Espanha, Marrocos, Argélia, Tunísia, Itália, França, Malta e Líbia), exigindo que se mantivesse a pelo menos 30 milhas das respectivas costas. Sempre debaixo de mau

tempo, entre Força 10 e 12, conseguiu-se que dois navios ficassem de braço-dado com o “*Castor*” para transfeza da carga, o que acabou por acontecer a 35 milhas ao largo de Cartagena, tendo aquela acabado a 8 de Fevereiro, sendo o “*Castor*” posteriormente inerizado e rebocado para a Grécia, onde foi entregue aos respectivos armadores.



O rumo do “*Castor*”, desde o local do acidente até ao largo de Cartagena

Fonte: https://www.google.pt/search?safe=active&hl=pt=-PT&biw1517=&bih707=&tbm=isch&sa-1&q=mapa+marrocos&coq=mapa+marrocos&gs_l=psy-ab.3..0l3j0i8i30k1.206144.213589.0.214290.13.13.0.0.0.120.1356.2j11.13.0....0...1.1.64.psy-ab..0.13.1353...0i67k1.0.rHLGmxUO5W0#imgcr=tr-J4DAwshm8FM:

O “*Prestige*”⁶



O “*Prestige*” saiu de Ventspills, na Letónia, para Singapura

Fonte: https://www.google.pt/search?safe=active&hl=pt=-PT&biw1517=&bih707=&tbm=isch&sa-1&q=mapa+marrocos&coq=mapa+marrocos&gs_l=psy-ab.3..0l3j0i8i30k1.206144.213589.0.214290.13.13.0.0.0.120.1356.2j11.13.0....0...1.1.64.psy-ab..0.13.1353...0i67k1.0.rHLGmxUO5W0#imgcr=tr-J4DAwshm8FM:

⁶ Wikipedia.org/wiki/Prestige_oil_spill

A 13 de Novembro de 2002, enquanto transportava 77.000 t de fuel, um dos seus 12 porões rebentou durante uma tempestade ao largo da Galiza, no NW de Espanha. Receando que o navio pudesse afundar, o Cte. pediu ajuda a tripulantes de salvamento espanhóis, com a expectativa que o navio seria trazido para porto. Contudo, a pressão das autoridades locais forçou o Cte. a governar o navio danificado para longe da costa, com rumo NW.

Supostamente depois da pressão do Governo francês, o navio foi novamente forçado a mudar de rumo e seguir para Sul, para águas portuguesas, de forma a evitar que a costa sul de França ficasse em perigo. Temendo pela sua própria costa, as autoridades portuguesas prontamente ordenaram à sua Marinha para que interceptasse o navio acidentado, e que prevenisse que o mesmo não se aproximasse mais.

Com os Governos espanhol, francês e português a recusarem que o navio atracasse nos seus portos, a integridade do petroleiro de casco simples estava a deteriorar-se rapidamente, e depressa a tempestade deixou as suas marcas, quando se verificou que uma secção de 12 m do casco de EB se tinha partido, libertando uma quantidade substancial de petróleo.

Por volta das 0800 do dia 19 de Novembro, 6 dias depois do acidente com o porão, o navio partiu-se ao meio, afundando-se nessa mesma tarde e libertando mais de 76.000 t de petróleo no mar. As últimas comunicações davam o navio a cerca de 146 milhas da costa espanhola na altura do acidente.

O Cte. grego do “*Prestige*” foi levado sob custódia, acusado de não cooperar com as equipas de salvamento e de prejudicar o meio ambiente. Depois de ter afundado, o destroço continuava a verter petróleo, à razão de cerca de 125 t por dia, poluindo o fundo do mar e contagiando a linha de costa, especialmente ao longo do território da Galiza. A área afectada é não só uma região ecológica muito importante, sendo o suporte de recifes de coral e muitas espécies de pássaros, mas também da indústria da pesca.



Os locais onde se deu o acidente com o porão do “*Prestige*” e onde este se afundou.

Fonte: https://www.google.pt/search?safe=active&hl=pt-PT&biw=1517&bih=707&ctbm=isch&sa=1&q=mapa+acidente+prestige&oq=mapa+acidente+prestige&gs_l=psy-ab.3...200322.207520.0.207989.22.22.0.0.0.283.2609.3j18j1.22.0....0...1.1.64.psy-ab..0.10.1178...0j0i67k1j0i8i30k1j0i19k1.0.2JNNd2xBGyc#imgcr=EsCbrMFppi-dLM:

As directrizes da IMO pós-“*Prestige*”

Após o acidente do “*Prestige*”, a legislação internacional focou-se mais nos locais de refúgio para navios em perigo. Estes documentos legais foram estabelecidos em Assembleia⁷.

Apesar das directrizes que foram concordadas por todos os Estados-membros, continuaram a verificar-se vários casos em que os navios em necessidade de assistência tiveram negado o livre acesso a locais de refúgio. Mais recentemente, aconteceram dois casos de grande relevo em 2012. O primeiro destes, o “*Stolt Valor*”, um navio químico carregado com éter metil terciário butílico e isobutanol⁸, ambos bastante inflamáveis, teve a ver com uma explosão e fogo a bordo do navio durante os quais ocorreu uma morte, ao largo do Reino da Arábia Saudita. Foram feitos pedidos consecutivos nos níveis iniciais do acidente aos Estados costeiros da zona para permitirem acesso, que foram sucessivamente negados. Nas circunstâncias referidas, os salvadores foram forçados a conduzir operações perigosas em mar aberto.

⁷ Foram a Resolução A.949(23), “*Guidelines on Places of Refuge for Ships in Need of Assistance*” (Directrizes para acções pedidas a Comandantes e/ou salvadores de navios em perigo, acções esperadas pelos Estados-costeiros e da avaliação dos riscos associados com a provisão dos locais de refúgio) e a Resolução A. 950(23), “*Maritime Assistance Service*”, que apenas presta assistência a navios e não a pessoas, ambas de 5 de Dezembro de 2003.

⁸ Timeline-events/2012_2

Uma permissão formal de aceder a um local de refúgio só foi concedida quase três meses depois. Caso esta tivesse sido concedida mais cedo, a remoção da carga e remoção das bancas remanescentes poderia ter sido efectuada muito mais rapidamente, com maior segurança e com menos riscos para o meio ambiente.⁹



O “*Stolt Valor*”, visto de BB

Fonte:https://www.google.pt/search?safe=active&hl=pt-PT&biw=1517&bih=707&tbm=isch&sa=1&q=stolt+valor&coq=stolt+val&gs_l=psy-ab.1.0.0i30k1j0i24k1.121079.130219.0.134784.13.13.0.0.0.0.135.1207.1j10.11.0....0...1.1.64.psy-ab..2.10.1106...0j0i67k1j0i19k1j0i30i19k1j0i5i30i19k1j0i5i30k1j0i8i30k1j0i13i30k1.0.Bxok9T5dXfY#imgrc=1SfgqB6CSmVgaM:



O “*Stolt Valor*”, visto de EB

Fonte:https://www.google.pt/search?safe=active&hl=pt-PT&biw=1517&bih=707&tbm=isch&sa=1&q=stolt+valor&coq=stolt+val&gs_l=psy-ab.1.0.0i30k1j0i24k1.121079.130219.0.134784.13.13.0.0.0.0.135.12.1j10.11.0....0...1.1.64.psy-ab..2.10.1106...0j0i67k1j0i19k1j0i30i19k1j0i5i30i19k1j0i5i30k1j0i8i30k1j0i13i30k.0.Bxok9T5dXfY#imgrc=NFhgiaLJ_xkJAM:

⁹ *International Chamber of Shipping*, Circular, 30 January 2014

O segundo caso, o “*Flaminia*”, teve curiosamente os mesmos acidentes do anterior, um fogo e uma explosão, enquanto em trânsito de Charlestown para Antuérpia, em Julho de 2012.



O “*Flaminia*” visto de EB

Fonte: https://www.google.pt/search?safe=active&hl=pt-PT&biw=1517&bih=707&ctbm=isch&sa=1&q=msc+-flaminia&coq=msc+fla&gs_l=psy-ab..1.0.0j0i30k1l2j0i24k1.1392880.1397100.0.1399452.9.8.1.0.0.0.127.898.0j8.8.0....0...1.1.64.psy-ab..0.9.903...0i10k1.0.26bsZGgK4Ts#imgrc=Rs9bF1WB2RqQQM:

No dia 30, os salvadores que tinham com sucesso controlado o incêndio, pediram a várias Autoridades governamentais europeias permissão para entrar nas respectivas águas territoriais para abrigar o navio e poderem prosseguir os trabalhos.



O “*Flaminia*” visto de cima, já depois do incêndio dominado

Fonte: https://www.google.pt/search?safe=active&hl=pt-PT&biw=1517&bih=707&ctbm=isch&sa=1&q=msc+-flaminia&coq=msc+fla&gs_l=psy-ab..1.0.0j0i30k1l2j0i24k1.1392880.1397100.0.1399452.9.8.1.0.0.0.127.898.0j8.8.0....0...1.1.64.psy-ab..0.9.903...0i10k1.0.26bsZGgK4Ts#imgrc=dN_JmFntfByZtM:

A Alemanha, o Estado de bandeira do navio, indicou em Agosto que estaria preparada para garantir o acesso. Os armadores e os salvadores precisariam de obter, contudo, autorização do Reino Unido e da França para rebocar o navio através do Estreito de Dover.

Tiveram lugar várias inspecções por parte dos Estados costeiros para assegurar que o navio estaria em condições de segurança para reboque através de águas territoriais do Reino Unido, França, França, Bélgica e Holanda, a caminho da Alemanha, onde finalmente chegou em Setembro – quase dois meses depois da data do acidente.¹⁰

Estes dois casos referidos no atraso em disponibilizar um local de refúgio, ilustram bem a necessidade de uma prévia e mais efectiva intervenção por parte dos Estados costeiros em dialogarem com os navios em perigo, levando a pedido de novas medidas para assegurar isso mesmo. Os armadores reviram as medidas actualmente em vigor para lidar com navios em perigo, e concluíram que as mesmas, que procuram atingir o ponto de equilíbrio entre os interesses do Estado costeiro e a segurança do navio e da carga, são francamente suficientes, desde que devida e largamente implementadas.

As medidas existentes incluem as Resoluções da Assembleia da IMO já referidas, assim como a Circular da Comissão de Segurança Marítima da IMO (MSC.1/Circ.1251), de 19 de Outubro de 2007, “*Guidelines on the Control of Ships in an Emergency*”.¹¹

Recusa do acesso a um local de refúgio a um navio em perigo por parte de um Estado-costeiro, por receio de falta de compensação

É igualmente importante que tem sido notado que por vezes um Estado-costeiro recuse o acesso de um navio a um local de refúgio apenas pelo receio que o acidente possa causar perda e dano (ex: poluição de petróleo), que pode não ser compensado, seja porque o navio possa recorrer a uma defesa ou a um limite de responsabilidade, seja porque o navio não tem seguro suficiente - ou não o tem de todo – para satisfazer totalmente a sua responsabilidade em termos de financeiros; relativamente a este ponto, é preciso realçar que essas responsabilidades vindas de um navio em perigo sendo levado para um local de refúgio, estão referidas em várias Convenções de compensação e responsabilidade internacionais reconhecidas pela IMO, das quais se salientam: a Convenção de Responsabilidade Civil, 1992 (“*Civil Liability Convention*”); a Convenção das Reservas, 1992 (“*Fund Convention*”); a Convenção das Reservas Adicionais, 2003 (“*Supplementary Fund Convention*”); a Convenção das Bancas, 2006 (“*Bunkers Convention*”) – relativamente aos danos provocados pela poluição do petróleo -; a Convenção das Substâncias Perigosas e Nocivas, 1996 (“*Hazardous and Noxious Substances Convention*”), emendada pelo Protocolo das Substâncias Perigosas e Nocivas, 2010 (“*Hazardous and Noxious Substances Protocol*”) – tendo em vista a poluição provocada pelas mesmas – e a Convenção de

¹⁰ *International Chamber of Shipping*, Circular, 30 January 2014

¹¹ *International Chamber of Shipping*, Circular, 30 January 2014

Nairóbi Sobre a Remoção de Destroços, 2007 (“*Nairobi Convention on Wreck Removal*”), sobre a responsabilidade que se segue a um destroço.¹²

Todas as Convenções internacionais anteriormente referidas fornecem uma responsabilidade rigorosa por parte do navio. Além disso, o sistema de compensação é suportado e ligado ao seguro obrigatório, que tem de ser certificado pelo Estado-bandeira.¹³

Directrizes sobre os locais de refúgio para navios que precisem de auxílio¹⁴

1) Quando um navio sofreu um incidente, a melhor maneira de prevenir mais danos ou poluição da sua progressiva deterioração seria aligeirá-lo de carga e bancas e repará-lo dos danos; estas operações seriam melhor efectuadas num local de refúgio. Contudo, trazer um navio nessas condições para um local de refúgio perto da costa poderia colocar em perigo o Estado costeiro, tanto economicamente como do ponto de vista ambiental, além das autoridades e populações locais se oporem fortemente a essa operação;

2) Enquanto que os Estados costeiros podem por vezes ser relutantes a aceitar navios danificados ou avariados na respectiva área de responsabilidade devido sobretudo ao potencial de danos ambientais, raramente é possível tratar satisfatória e efectivamente de um acidente marítimo em condições de mar aberto;

3) Em algumas circunstâncias, quanto mais um navio danificado for forçado a permanecer à mercê dos elementos em mar aberto, maior o risco da condição do navio se degradar, ou do mar, tempo ou situação do meio ambiente se alterar, e por isso se tornar um perigo ainda maior;

4) Por isso, o facto de se garantir o acesso a um local de refúgio a um navio em perigo pode envolver uma decisão política que pode apenas ser tomada numa situação caso-a-caso, com a devida consideração dada pelo equilíbrio entre a vantagem para o navio em causa e para o ambiente, resultando do facto de trazer o navio para um local de refúgio, e o risco para o ambiente, resultando do navio em causa estar perto da costa.

Directrizes para acções esperadas dos Estados-costeiros¹⁵

1) Quando é feito o pedido de aceder a um local de refúgio, não há obrigação do Estado-costeiro em concedê-lo, embora o mesmo deva pesar todos os factores e riscos numa maneira equilibrada, e dar abrigo sempre que razoavelmente possível. Perante os resultados da decisão, o Estado-costeiro deve decidir permitir ou recusar a admissão, juntamente se necessário com os requisitos práticos;

¹² *International Chamber of Shipping*, Circular, 30 January 2014

¹³ *International Chamber of Shipping*, Circular, 30 January 2014

¹⁴ IMO Resolution A. 949(23), adopted on 5 December 2003

¹⁵ IMO Resolution A. 949(23), adopted on 5 December 2003

2) Mesmo que o Estado-costeiro conceda abrigo ao navio em busca de um local de refúgio, essa acção não isenta a Companhia de vier a ser chamada ao seguimento de vários passos. Como regra geral, se o local de refúgio é um porto, podem ser pedidas uma ou várias contrapartidas como segurança, de modo a garantir o pagamento de todas as despesas que possam incorrer relacionadas com essas operações, tais como: taxas portuárias, serviços de Pilotagem, reboques, operações de atracação, despesas várias, etc.

Conclusões

- Um Estado-costeiro não é obrigado a conceder um local de refúgio aos navios que o solicitem, embora o deva fazer para evitar danos ao meio ambiente;
- Ainda que um Estado-costeiro esteja relutante em aceitar um navio que precise de auxílio num local de refúgio, terá de ter em conta que não só as reparações em porto/baía serão mais fáceis do que em mar aberto, como também os eventuais danos ao meio ambiente serão minorados e mais rapidamente reparados;
- Em determinadas circunstâncias, o facto de um navio danificado ser forçado a ficar sob a inclemência dos elementos em mar aberto pode aumentar o risco da respectiva condição daquele se deteriorar, ou do estado do mar, condições atmosféricas e do meio ambiente se alterarem, fazendo com que a condição geral seja um perigo ainda maior;
- Mesmo que o seguro do navio não seja suficiente para compensar eventuais despesas com o acolhimento no local de refúgio, as várias Convenções internacionais de compensação e de responsabilidade reconhecidas pela IMO fornecem uma responsabilidade rigorosa por parte do navio;
- O sistema de compensação é suportado e ligado ao seguro obrigatório, que tem de ser certificado pelo Estado-bandeira;
- O Estado-costeiro que cede um local de refúgio, pode exigir uma ou várias contrapartidas, tais como taxas portuárias, serviços de Pilotagem, reboques, operações de atracação, despesas várias, etc;

Bibliografia

- [1] Explosion on the Chemical Tanker Stolt Valor. [s.l.], [s.n.]. [Consult. 25 Julho 2017]. Disponível na WWW: < URL: http://www.falck.com/en/timeline-events/2012_2
- [2] International Chamber of Shipping, Circular, 30 January 2014
- [3] MORRISON, Anthony – The Problem of Places of Refuge. In Shelter from the storm – the problem of places of refuge for ships in distress and proposals to remedy the problem. University of Wollongong. Australian National Centre for Ocean Resources and Security (ANCORS). 2011.
- [4] Prestige Oil Spill. [s.l.], [s.n.]. [Consult. 12 Maio 2017]. Disponível na WWW: < URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Prestige_oil_spill
- [5] Report of the Enquiry into the Sinking of the Erika off the Coast of Brittany on 12 December 1999 [s.l.], [s.n.]. [Consult. 12 Abril 2017]. Disponível na WWW: < URL: http://www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/RET_ERIKA_En_Site.pdf
- [6] Tsavliris Salvage Groupe – News & Announcements- The “CASTOR” Case and its Ramifications. [s.l.], [s.n.]. [Consult. 29 Abril 2017]. Disponível na WWW: < URL: http://www.tsavliris.com/news_details.php?record=1

LANÇAMENTO DO LIVRO
A GRANDE GUERRA NO ATLÂNTICO PORTUGUÊS

Palavras do Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 28 de junho

Senhores académicos, senhores convidados

Sejam bem-vindos a mais esta sessão extraordinária da Academia de Marinha em que será feita a apresentação e o lançamento do livro “A Grande Guerra e o Atlântico Português”.

Cumprimento o Senhor Almirante António Rebelo Duarte, convidado pelos autores para apresentar o livro que hoje aqui nos traz. Os autores não poderiam ter feito melhor escolha, pela sua experiência académica, pelos seus conhecimentos na área da estratégia e pela importância que sempre deu ao Atlântico como visão para o futuro de Portugal.

Cumprimento naturalmente o Senhor General Mário Oliveira Cardoso, Presidente da Comissão Coordenadora das Evocações do Centenário da I Guerra Mundial, pelo apoio que tornou possível esta obra.

Cumprimento os autores pelo seu excelente trabalho, por ser mais um contributo sério para melhor entendermos o Mundo, o comportamento dos povos e a importância que o Atlântico teve, tem e terá para a história de Portugal. O Senhor Professor António José Telo e o Senhor Comandante Alves Salgado são ambos investigadores credenciados e com vasta obra publicada. Daí não fazer sentido alongar-me em aspectos curriculares de detalhe.

Cumprimento finalmente o Senhor Dr. Vítor Raquel, em representação da Fronteira do Caos Editores, sem a qual não estaríamos aqui hoje. A publicação de obras deste teor, independentemente de um maior ou menor sucesso comercial, que naturalmente desejo, constituem um relevante acto de cidadania pelo contributo que dão à formação e à cultura de um povo.

Mas antes de terminar, não posso deixar de enaltecer a iniciativa dos autores ao terem escolhido a Academia de Marinha para nela se fazer o lançamento de mais este seu trabalho. De facto, não vejo melhor local para tal efeito, quando ambos são nossos académicos e o tema MAR está presente de forma tão explícita nesta sua nova obra.

Não sei se esta decisão resulta da campanha que tenho feito convidando os nossos académicos a fazerem o lançamento dos seus livros, sobre temas directa ou indirectamente ligados ao mar, nesta sua casa, já que considero este local mais apropriado que uma qualquer FNAC ou o sétimo piso do El Corte Inglés, também tão na moda. Independentemente da razão que determinou tal escolha, dou-vos os parabéns e manifesto o meu

agradecimento. É que esta é também uma forma de divulgar a Academia de Marinha junto de quem ainda não nos conhecia.

Senhores académicos, senhores convidados.

Desejo que esta sessão de fim de tarde, pela importância do tema, bem como pela qualidade dos autores e do apresentador, vos faça sentir que foi acertada a decisão de até aqui virem. Aos autores e à editora desejo, de novo, os maiores sucessos para esta nova obra.

LANÇAMENTO DO LIVRO
A GRANDE GUERRA NO ATLÂNTICO PORTUGUÊS

Comunicação apresentada pelo académico
António Rebelo Duarte, em 28 de junho

A Grande Guerra no Atlântico Português (Vols. I e II)
Autores: António José Telo e Augusto Alves Salgado

Cumprimentos e Saudações:
Presidente da AM
Membros da Mesa
Assistência e Confrades

Cumprimento e Agradecimento muito especial aos:
Autores...pelo honroso convite e prova de confiança.

Começo a minha intervenção com uma declaração de interesses

É legítima a vossa interrogação, porquê eu nesta apresentação de um livro-referência!!!!!!!

Hipótese: relação de consideração e estima de período longo com o Prof. António Telo e o camarada de “*alma mater*”, o Cte Augusto Salgado. Uma relação que, prometendo-vos, nada interferirá nesta ingrata e, ao mesmo tempo, gostosa tarefa;

Alertei ambos das minhas insuficiências para esta faina e espinhoso encargo (quase 400 páginas, mais concretamente 376 = 204 I Vol. + 172 II Vol.), mas que tentarei cumprir, com muito gosto e sentimento de honra. Ao não me escutarem, portanto, a partir de agora, a responsabilidade é deles;

Sinto-me, assim, afoito para tecer os meus comentários à obra que me calhou ou em que eu enalhei, como diz a propósito do país e dos portugueses, o nosso Cardeal Patriarca, D. Manuel Clemente

A minha intervenção correrá em cerca 25 minutos ... sem IVA, vou tentar!

1. Notas introdutórias

Permitam-me três notas introdutórias relacionadas com a temática deste Livro:

1ª = Têm surgido numerosos estudos sobre as “guerras que acabaram com a paz” (1914-18 e 1939-45), o que não admira se levamos em consideração que os factos são

sempre mais rápidos do que a sua compreensão, tal como a dislexia ou disfunção entre os modelos observados e observantes de uma mesma e transacta realidade.

2ª = Também a historiografia nacional tem vindo a proceder a um amplo levantamento de novas fontes, habilitantes de uma melhor compreensão acerca do conturbado período do regime da 1ª República e da seu pugnado envolvimento do país na I GM, e aqui aproveito para recordar a iniciativa da EN, ao realizar em 2016 um Congresso Internacional, sob o título “*A Marinha e a Grande Guerra – Política e Poder Naval*”, contribuindo, assim, para aquele louvável esforço de investigação, de uma problemática, aliás, ainda longe de estar esgotada.

(como bem o demonstram os dois autores desta mais recente obra – “*Grande Guerra no Atlântico português*”, depois de terem assinado outra, juntamente com Jorge Russo, sobre a mesma temática e intitulada “*Ações do U-35 no Algarve – 24 de Abril de 1917*”, dada ao prelo há pouco mais de 1 ano (precisamente em ABR2017).

3ª = Tem a ver com o reconhecimento da Pátria aos que por ela tanto se esforçaram ao longo da nossa História. E aqui acaba sempre por me vir à mente o célebre desabafo do sitiado e desguarnecido Padre António Vieira, aquando do cerco dos holandeses a S. Salvador da Baía. Lamentava-se ele: «[...] *“fazemos o que devemos, e a Pátria o que é costume [...] Deixai-nos, repudiái-nos, desfazei-nos, acabai-nos. Mas só digo e lembro Vossa Majestade, Senhor, que estes mesmos que agora desfavoreceis e lançais de vós, pode ser que os queirais algum dia, e que não os tenhais”*¹.

2. Função de Apresentador

Passaria agora a lembrar muito rapidamente a função do “apresentador” neste tipo de eventos, sendo regra uma espécie de ritual guionista, com comentários centrados (nos):

1º - Autores

2º - Temática de fundo

3º - Obra propriamente dita

Até por auto-defesa, procurarei ser fiel a esta prática metodológica.

1º - Autores

Dos autores, resumirei apenas que são bem conhecidos no nosso mundo académico, com forte pegada especialista na historiografia portuguesa.

¹ Ver Adriano Moreira in conferência “*Os Combatentes*”, levada a efeito na Sociedade de Geografia, em Lisboa, em 15MAR11, e onde o autor cita o Padre António Vieira e o seu Sermão “*Pelo bom rumo das Armas de Portugal*”, proferido no ano de 1640, na Igreja de Nossa Senhora da Ajuda da Cidade da Bahia, no Brasil, quando se encontrava ameaçada pelas armas holandesas.

a) Prof. António José Telo

Professor catedrático de História na Academia Militar, desde 1999, e autor de uma vasta obra no campo da História, Defesa e Relações Internacionais. Foi director do IDN entre 2008 e 2010 e, nessa altura, teve a honra de colaborar consigo e a Instituição.

b) Comandante Augusto Alves Salgado

Ingressou na Escola Naval duas décadas antes de mim que inveja (etária)! Está aí colocado como Coordenador do Departamento de Formação de Marinha, professor de Organização e na pós-graduação de História Marítima ministrada em conjunto pela EN/FL. Doutorado em História dos Descobrimentos pela FL, já com diversos trabalhos publicados, um dos quais e em parceria com Prof. António José Telo e Jorge Russo – as “*Acções do U-35 no Algarve, 24ABR1917*”, que tive o ensejo e prazer de apresentar, há pouco mais de um ano atrás, no CMN, o mesmo prazer que tive de trabalhar com o seu pai na Escola de Comunicações, em 1973-74, uma recordação em jeito de merecida homenagem.

2º - Temática (1ª República e participação portuguesa na Grande Guerra)

Passando ao tema, poder-se-á perguntar em que condições se encontrava Portugal quando foi apanhado por esse grande conflito internacional.

Num retrato “à la minute”, tratava-se de um país de grandes dimensões, por via do império colonial, com uma sociedade, essencialmente rural, económica e tecnologicamente atrasada, politicamente organizada num Estado estrategicamente frágil, de limitada autonomia e diminuída credibilidade no sistema de RI, quadro a que não será estranha a atribulada implantação de um regime republicano, confrontado com um ambiente europeu essencialmente monárquico, pouco favorável, portanto. Basta recordar que em 1910 a República Portuguesa ficou a ser, com a III República Francesa, uma das duas repúblicas modernas na Europa (já que a Confederação suíça tinha origem medieval).

Tentou-se implantar um regime baseado no princípio de um (em transcrição das “*Memórias*” de Raúl Brandão): “... *País para todos, mas o Estado para os republicanos*”² ou, segundo autores contemporâneos, “*Mais do que o carácter electivo dos cargos de direcção política do Estado, o que definiu a ideia de república, em Portugal depois de 1910, foi a reserva desses cargos e empregos públicos para os republicanos – e estes foram quase sempre, entre 1910 e 1926, os de um partido, o Partido Republicano Português (PRP)*”³.

Obviamente que este contexto e circunstancialismo haveriam de pesar no momento em que o governo teve de decidir sobre a forma de participação efectiva na guerra, sujeitando o instrumento militar a elevados graus de empenhamento, sacrifício e erosão,

² Raúl Brandão, *Memórias*, Vol. II, pp 19, 35, 39-41, 48

³ “História de Portugal”, de Rui Ramos, coordenador, Bernardo Vasconcelos e Sousa e Nuno Gonçalo Monteiro, 6ª edição, JUL2010, pp 577

demonstrados pelas nossas forças na sua expedição para o teatro de operações africano (1914) e, depois, europeu (CEP 1917).

É este quadro de dificuldades que o livro aborda em profundidade, com visão abrangente, preocupação analítica e da forma que procuraremos sintetizar no número seguinte.

Mas antes e como os autores nos sugestionam, seja-me permitido lembrar o duplo *leit motif* dos decisores políticos republicanos. Refiro-me:

- a) À “jóia da coroa” que as colónias vinham representando desde a Monarquia Constitucional e obrigando à “ocupação efectiva dos territórios africanos”, na sequência das adversas proclamações da Conferência de Berlim de 1884-85; (de onde resultaram acordos bilaterais entre potências coloniais com fronteiras comuns, realçando a corrida a África desses grandes poderes no último quartel do século XIX, sem esquecer a humilhação nacional do “Ultimatum”, vindo do nosso velho aliado inglês, cujo comportamento ziguezagueante em relação à nossa beligerância o livro “sub judice” bem fundamenta e retrata;)
- b) Estando a nível interno a crescer de tom a instabilidade social, as dificuldades económicas e financeiras e a decorrente contestação política, acentuou-se a necessidade de obter externamente a credibilização do regime e apoio dos aliados ocidentais, que se imaginou com a entrada de Portugal na guerra, sem tempo nem visão para preparar eficazmente uma participação tão exigente em capacidades, meios e pessoal. Como a anterior, esta é mais uma faceta das nossas vulnerabilidades que o livro expõe com substancial consistência (através de fontes primárias e secundárias, nacionais e externas) e justo sentido crítico (mediante provas apresentadas e factos descritos).

E aqui reside um louvável atributo do livro, ao centrar esse envolvimento na análise da estratégia prosseguida pela política nacional constrangida à projecção de força, reagindo às ameaças, desafios e impactos que o conflito nos colocava, a nível europeu, mas também mundial pela inclusão dos domínios coloniais na conflagração, agora ainda mais cobiçados pelos recursos naturais como matéria-prima reclamada pelo progresso industrial da época.

Essa corrida a África não deixou Portugal indiferente, e apesar do seu atraso endógeno, procurou integrar-se nesses fluxos económicos de procura de matérias-primas e mercados coloniais. Não admira, pois, que no início do século XX, o pensamento estratégico português privilegiasse um país de vocação exclusivamente marítima – atlântica e colonial – e sem especial interesse estratégico no continente europeu, formulação que perdurou até 1974.

Como não espantará que o Conselho da República portuguesa, reunido, extraordinariamente, para debater a política externa, tenha decidido em favor dos compromissos para com a Aliança Luso-Britânica, mesmo que à custa da entrada na guerra contra a

Alemanha, com o móbil político de, com esse envolvimento, preservar a soberania sobre as suas colónias ultramarinas. O custo dessa opção de deixar cair a sua inicial neutralidade, como no livro se desenvolve, foi o da subsequente declaração de guerra germânica, em 09MAR1916, ou seja, decorridos já 2 anos de conflito aberto, e o “benefício” que ao aliado inglês proporcionou a apreensão, em 23FEV1916, de 70 navios alemães e 2 austríacos, espalhados pelos territórios portugueses, com a respectiva carga e tripulação, incluindo a barca Max, aprisionada no porto da Horta, que veio a servir a MGP, entre 1927 e 1962, como NE “Sagres”.

Proporcionar alguma luz sobre o habitual modo de Portugal agir no mundo e a forma como, no caso, utilizou os seus instrumentos de poder, nomeadamente o militar e, em particular, a sua componente naval, são propósitos facilmente identificáveis neste bem conseguido trabalho.

Nesta altura, legitima-se a seguinte dúvida: se não existia interesse político e diplomático, nem tradição militar na participação portuguesa em teatros europeus, então, por que razão, para além da questão colonial, levaram Portugal a tornar-se beligerante e a pretender o seu envolvimento precisamente no teatro europeu?

Mais uma vez o livro ajuda a dissipar essas dúvidas, ao explicar com minúcia o que terá constituído o tripé da fundamentação belicista e que se recorda:

- a) dificuldade de reconhecimento político e diplomático da jovem República pelas outras potências europeias (formalmente só conseguido a partir de SET1911);
- b) a necessidade de afirmação de soberania nas colónias (ultimato de 1980 e os acordos secretos anglo-germânicos em 1898 e 1912, de partilha dessas possessões);
- c) a ameaça da Espanha na Península, que em larga medida nos atirou para o imaginado conforto da aliança com os ingleses;
- d) e, no plano interno, a instabilidade governativa e a própria legitimidade política do regime. Note-se que, nos primeiros 4 anos, a estabilidade média dos governos não ultrapassava o ano e meio, período que cairia para os 6 meses, entre 1914-1916, em resultado do xadrez político-partidário e respectivas clivagens.

O livro vai mais longe, ao explanar, com tão intrincado pano de fundo, o grau de dificuldade da opção “guerrista”, mas também se diga que, com essa estratégia interventiva, ao lado dos aliados e ao abrigo da Aliança inglesa, Portugal viria a conseguir, de uma penada só, uma tripla compensação: reforço da aliança luso-britânica; neutralização das pretensões alemãs e espanholas; e prossecução dos seus objectivos, tanto no plano colonial, como europeu;

Uma entrada na guerra de que resultou, infelizmente, um elevado número de mortos, danos e custos, mas conseguida através de uma arriscada e penosa decisão estratégica que, na sociedade, nas forças políticas e na opinião pública portuguesa só foi consensual em relação às colónias, considerando que estaria em causa o território português e a soberania nacional.

De facto, no que toca à decisão de destacar forças para o teatro europeu, essa opção abriu profundas e extensas brechas em toda a sociedade portuguesa, nomeadamente na própria instituição militar; no interior do regime (entre partidos republicanos moderados, não intervencionistas, e o partido mais radical do republicanismo, o intervencionista), na oposição (à direita do regime republicano, com os monárquicos divididos entre aliadófilos e germanófilos) e no plano social (com o movimento operário, o movimento socialista e o movimento anarquista, dividido entre guerristas e pacifistas);

Apesar de todas estas feridas, ainda se logrou o direito a um assento na conferência de Versalhes, ao lado dos vencedores, embora, como já foi sublinhado, sem que daí se obtivessem benefícios, a título de reparações de guerra, proporcionais aos sacrifícios a que foram submetidas as tropas portuguesas e que se resumiram a alguns, poucos, navios e locomotivas alemãs. Esta é uma visão que o livro nos ajuda a entender com mais argumentação e detalhe.

3º - Livro propriamente dito

Vamos então entrar propriamente no livro, que faz luz sobre a 1ª GM. Para além de Impérios Continentais (alemão, russo, otomano e austro-húngaro em metade do continente europeu) e Impérios Marítimos (Inglaterra e França), incluindo as respectivas possessões coloniais, também colocou em confronto dois princípios de organização estatal: o Estado Imperial, organizado segundo uma linha dinástica, e o Estado Nacional, organizado em torno de princípios liberais.

Nos meses a seguir à guerra foi defendido pelos alemães que tinham conseguido resistir. Do outro lado, a visão era simples: os impérios tinham começado a guerra, e tinham-na perdido. E, portanto, teriam de pagar o preço, exigências bem espelhadas na promessa de um deputado britânico da oposição de: “... *espremer a Alemanha como uma laranja, até ela guinchar*”, criticadas na altura por um demissionário John Maynard Keynes, então um jovem economista na delegação britânica, avisando premonitivamente que as dívidas impostas à Alemanha iriam gerar uma nova guerra em menos de uma geração.

E o que aconteceu aos impérios, para lá da sua desagregação é algo que por vezes esquecemos. Ainda hoje a Rússia e a Turquia vivem a sua nostalgia imperial. E não faltam nos antigos territórios os pontos de conflito que são heranças da Grande Guerra, da Síria à Palestina e Israel. Boa parte dos problemas actuais da Europa e do M-O, têm as suas raízes na guerra de há 100 anos.

A substituição do princípio imperial pelo princípio nacional foi especialmente difícil nos territórios onde as comunidades culturais e linguísticas estavam sobrepostas — bem patente um pouco por todo o lado no Leste e no Sudeste europeu. E quando a guerra acabou, restou uma mensagem clara: se não és uma nação, não és nada. A corrida que daí resultou foi muitas vezes mortífera, e nem todos os povos tiveram a mesma sorte.

As “*guerras que acabaram com a paz*” (1914-18 e 1939-45), têm sido objecto de muita investigação e estudo, o que não admira se levarmos em linha de conta que a rapidez dos factos demora a compreensão da sua realidade, nem sempre evidente. Eis uma razão acrescida para realçar este excelente trabalho de investigação que nos abre a visão do enquadramento da actuação da Marinha no contexto da I GM, em palco atlântico, que os autores confinam ao histórico triângulo estratégico nacional, desta feita transformado em quadrilátero pela inclusão do 3º arquipélago, Cabo Verde, à época ainda parcela territorial do nosso Império.

O Prof. Jorge Borges de Macedo costumava dizer que a apresentação de um livro, não é, nem analisá-lo, nem dele efectuar uma síntese, realizar uma recensão crítica, elaborar um relatório e muito menos enunciar o índice, tecendo comentários avulsos. Apresentá-lo é criar apetite para que os potenciais leitores desejem passar a efectivos e se predisponham a adquiri-lo, criando clima para que entendam o gosto pela sua leitura, convictos de que sairão enriquecidos.

Espero conseguir passar a mensagem, invocando a intencional vertente geopolítica com que os autores iniciam a digressão história que cuida em primeiro lugar dos poderes litigantes e correspondentes atributos de capacidades e forças.

A sua leitura é, desde o princípio e ainda estou a falar do 1º Volume, muito apelativa, quer pela fluidez narrativa, quer pela esclarecedora ilustração com gráficos e fotografias. Depois da caracterização da ambiência geopolítica e da identificação dos instrumentos de acção estratégica e dos sistemas de forças dos poderes em confronto, os autores passam ainda naquele volume para a realidade política e militar do quadro nacional, que o 2º Volume irá aprofundar, tendo sempre como principal alvo o protagonismo da Marinha e o seu papel nos palcos da governança e, naturalmente a Armada na aplicação da estratégia naval e consequente condução da actividade operacional das suas unidades.

Em ambos os volumes é notória a riqueza do manancial de informação, nacional e externa (nomeadamente fontes inglesas e francesas), deixando a descoberto todo o critério, empenho e eficácia interpretativa desse imenso trabalho de investigação, desfilados ao longo de quase 4 centenas de páginas.

Por tais razões será fácil intuir logo *a priori* a oportunidade e importância da obra na decifração do conflito e do papel nacional e instrumentos de força que o seu instável poder político não demorou a utilizar, propósito esse que faz todo o sentido e é bem revelador da coerência do projecto de viagem que os autores nos propõem e demarcam nos tais dois volumes.

Não tenho dúvida de que vai entusiasmar qualquer leitor e, por maioria de razão, os homens das gerações ainda vivas que se realizaram profissionalmente na Armada. Mas não apenas estes leitores específicos, também os que se interessam pela História, quer a mundial, quer a nacional e os seus pilares institucionais, porque o livro, como referido atrás, abre o palco não apenas à Política Externa, Defesa e FA's (Marinha muito em particular), mas preocupa-se também com a envolvente macro, ou seja o plano político,

estratégico e social que fustigou o regime destronador da Monarquia, bem como o cenário internacional em que, constrangidamente, se passou a mover.

Como o Livro nos elucida convincentemente, a velha aliança luso-britânica e o pesadelo (crescente desde a Conferência de Berlim) de perda das colónias, a tal “joia da coroa” dos regimes monárquico e republicano, empurraram Portugal para a participação na guerra, à época um país pluricontinental, mas rural, económica e tecnologicamente atrasado, de limitada autonomia e diminuída acreditação junto do sistema de RI.

De facto, o Livro abarca com detalhe o desenvolvimento prosseguido em função do esforço de guerra português que se desenrolaria por diversos e longínquos teatros: europeu (CEP em França, desde FEV1917); africano (Angola e Moçambique, desde 1914); e nos palcos marítimos do Atlântico, Índico e até no Pacífico, aqui com exclusivo papel para a componente naval, descrevendo com particular realce a defesa marítima dos nossos principais portos, incluindo o de S. Vicente, no Mindelo, Cabo Verde, a protecção das rotas do comércio internacional e a acção da componente naval do SFN, incluindo a projecção de força em Angola e Moçambique, tudo isto num esforço insano só recompensado pela preservação das possessões ultramarinas, ainda que à custa de um avultado número de vítimas, além do quase nulo favorecimento do país na hierarquia de poderes internacionais e da não inclusão das suas despesas militares nas reparações de guerra a receber da Alemanha.

São deveras interessante as referências às peripécias e episódios relatados em sede de articulação com os Aliados, essencialmente a Inglaterra, mas também a França, tudo isto tendo como palco principal o Atlântico, traduzido, no plano prático, com a necessidade de reforço de meios operacionais que solicitávamos ao exterior, em paralelo com os apoios financeiros para uma delapidada situação de contas públicas.

Uma caracterização do eixo Lisboa-Londres volta a ser destacada no início do volume mais dedicado ao quadro interno (Vol. 2, pág. 7), quando afirma que *“para a GB, o principal era o domínio dos mares, pelo que tudo o resto girava à sua volta. Para Portugal, o principal era o apoio da GB, como qualquer republicano sabia perfeitamente. São dimensões e formas de pensar diferentes”*, fim de citação.

É indubitável que o trabalho tem um propósito, nem sequer escondido, de enaltecer o papel da Marinha na realização dos desideratos estratégicos do país, sem escamotear aquilo que constitui o nível desmesurado de ambições, a disputa política interna que agravou a situação financeira e a derivada degradação da condição sócio-económica da população, para além de todo o conjunto de vulnerabilidades, deficiências funcionais, escassez de meios, jogos corporativos e atritos de “capelinhas”.

Não vou reproduzir as referências que o texto em apreço dedica à problemática dos famosos programas navais, pejorativamente apelidados “de papel” porque dele praticamente não passaram, sejam os da última década da Monarquia Constitucional, sejam os dos primeiros anos da República – como Pereira da Silva viria a reconhecer já mais tarde, em 1916 –, sem que tivessem invertido a situação de debilidade e deficiência da força

naval na defesa assertiva do país na dupla frente, metropolitana e colonial –, situação que só começaria a reverter a partir de 1915, contando à altura, com pouco mais do que a sua modesta força de 4 serôdios cruzadores, muito confinados ao Tejo, sem desvalorizar a sua contribuição para o regresso dos guerristas ao poder, após a revolução de Maio desse ano (Vol I, pág. 84).

A instabilidade política e a volumetria financeira desses planos coartaram as melhores intenções e esforços, com inevitável desânimo das guarnições e efectivos em geral.

A realidade da época revela-nos que as principais preocupações, como sublinham os autores, no tocante à MGP – defesa dos portos e a protecção das tropas expedicionárias (para as colónias e Flandres) – só com muito esforço e improvisação encontraram resposta nos meios disponíveis, mediante o recurso à prata da casa, verdadeiramente reforçada com a chegada dos submarinos e algumas aeronaves, na sua maioria quase no final das hostilidades.

Em regra e como bem ilustra a informação veiculada pelo livro, tratava-se de uma esquadra de baixo valor militar, com pequenas e vetustas unidades navais, naturalmente lentas e com artilharia desactualizada, ou seja, insuficientes em quantidade e capacidade para constituir a espinha dorsal de uma Marinha com pretensões. Ainda assim, este poder naval conseguiria, em 1914, no *ranking* geral, um lugar entre a 15ª e a 20ª posições, sendo a MGP considerada como uma das 15 Marinhas costeiras, numa altura em que existiam apenas 8 países com Marinhas oceânicas de respeitada capacidade, e que os autores agrupam num triplo patamar (Vol. 1, pág. 6): 1º - RN; 2º - ALE+EUA+FR; 3º - RUS+JAP+ITA+Austria-Hungria, sendo certo e ainda que tal posicionamento não deslustre, não nos esqueçamos do diferente poderio e desnível entre os dois estatutos navais.

Um das muitas novidades que o livro nos revela é o tratamento que faz do Atlântico Português, analisado em termos do seu relevo e importância para a guerra naval global. Efectivamente, trata-se de uma região marítima com particular significado em dois períodos significativos: começo e fim da guerra. Outra valia desta obra tem a ver com a boleia que nos oferece para um melhor entendimento dos resultados do binómio instrumental “diplomacia-poder militar”, na dupla perspectiva externa e nacional, circunscritas a um espaço temporal cuja gestação vem do desanuiamento pós-guerras napoleónicas para desembocar na crescente pulsão nacionalista e populista, autênticas acendalhas das convulsões que conduziriam à Grande Guerra.

As fases relevantes da evolução do conflito são devidamente dissecadas, em especial ao longo do 2º Volume, não resistindo a destacar o tratamento que os autores dão aquilo que se poderá designar de jogos de cintura, na parte final da obra, no quadro da relação triangular – Inglaterra, EUA e Portugal – a propósito da presença americana nos Açores, que a primeira aceita, dado o interesse de fazer regressar os seus *destroyers* à Europa e de contar com os segundos a projectarem poder para o velho continente, reconhecendo que

o preço a pagar é o de permitir a criação de bases avançadas americanas no Atlântico. A Inglaterra sabia-o, mas, evidentemente, não o disse a Portugal.

Pagou-se por isso, em especial naquele Arquipélago, conforme se denuncia no Vol. 2 (pág. 52): “... *quem obteve uma vantagem estratégica com a cedência dos Açores foi a GB e não Portugal, que só soube do que se estava a passar quando os EUA “agradeceram” a autorização para criar uma base nos Açores. Base, qual base? Foi a pergunta atrapalhada que Lisboa fez em Londres!*”, fim de citação. Se essa presença americana nos Açores tivesse sido aproveitada para alicerçar as relações com os EUA numa base de cooperação e amizade, o futuro de Portugal teria sido provavelmente mais favorável e o sofrimento no final da guerra muito menor. Existia abertura, boa vontade e muito dinheiro por parte de Washington, em contraponto ao temor, desconfiança e receio da parte portuguesa.

Outro campo investigado pelos autores associado à edificação dos sistemas de força em confronto, tem a ver com a tática destrutiva do comércio marítimo por via acção devastadora dos célebres submarinos alemães, com especial relevo para a campanha no Atlântico de 1916-18 e respostas aliadas ao nível da guerra anti-submarina e de minas (que os autores nos descrevem no Vol. 1, págs. 24-30), em paralelo com a prioritização dos teatros operacionais e áreas preferenciais de bloqueios navais, reflectindo a relação de forças entre os poderes centrais ou continentais e os aliados ou marítimos.

E para que não me acusem de parcialidade em favor dos autores, julgo que o leitor agradecerá alguma explicação complementar para a eventual contradição na quebra de eficácia da mortífera arma alemã, com o pico que a sua força submarina atingiu em JUL/AGO1918, mesmo levando em linha de conta o efeito rápido trazido pelo sistema de comboios e o eventual sucesso do novo tipo de *destroyers* na luta anti-submarina.

Quando os autores passam ao dossier português, nomeadamente no 2º capítulo “A Armada e a Guerra” (pág.49), fazem-no com uma passagem muito interessante, bem reveladora da fluidez e algum radicalismo no ambiente naval e, reflexamente, da instabilidade turbulenta da época. Cito:

“Alguns dos mais notáveis oficiais da Armada têm uma evolução muito significativa, apoiando antes da guerra o sector republicano mais radical, mas evoluindo posteriormente para posições diferentes.

O melhor exemplo é o Almirante Pereira da Silva, que participa, em Maio de 1915, no golpe radical encabeçado pelo Comandante Leote do Rego, mas, depois de 1919, como Ministro da Marinha de muitos governos, tudo faz para tirar força ao sector mais radical da Armada, promovendo nomeadamente o afastamento das principais unidades do centro de Lisboa, o que dará origem à passagem de unidades da Armada para a Margem Sul e para Vila Franca de Xira depois da guerra.” Fim de citação.

Como aludem os autores nas Conclusões, o grande dissabor é que Portugal acabaria saindo da guerra e de Versailles de mãos a abanar e desprestigiado perante os ingleses, que nunca deixaram de ver, com desagrado, o regime radical e ainda mais depois de ter sido restabelecido, após um curto intervalo.

De qualquer forma e sem qualquer intenção de menosprezar a heroica e sofrida façanha do Exército nas operações africanas e actuação do CEP autenticamente “despachado” para a Flandres, não menos importante foi a acção continuada da Marinha, parceira em África, escoltadora dos navios transportes de tropa para a Europa e empenhada operacionalmente nas tarefas de defesa marítima e lutas de minas, anti-submarina e anti-torpédica. Uma prestação que por ter sido mais discreta e menos onerosa, nunca assumiu o enaltecimento e projecção pública dedicados às martirizadas forças do Exército.

Preste a concluir a intervenção, diria que neste simples cruzeiro de revisitação da beligerante 1ª República que os autores nos oferecem, sobressai o rigor, a minúcia e a consistência da narrativa, sempre alicerçada em fontes fidedignas, seriedade e lucidez analítica, atributos que o leitor depressa descobrirá, com reconhecimento fácil de roçar o plano do isento e equilibrado repositório histórico, até porque se nota no meio da leitura o *apport* que, a utilização das referidas fontes externas, incutem na formulação e explanação dos pontos de vista desenvolvidos.

Em qualquer livro, haverá duas formas de serem utilizadas pelo leitor as Conclusões. Aproveitá-las para economizar na leitura ou constituírem um forte aperitivo para não dispensá-la. As deste Livro estão neste segundo caso. Dar-me-ão facilmente razão ao lê-las, porque depressa descobrem que elas conseguem bater nos pontos cruciais que o título e o texto global sugerem, empurrando-nos para um conhecimento mais sustentado dos contornos da intervenção dos poderes e dos instrumentos de força aplicados na luta entre as duas tríplices alianças, bem como das difíceis e apertadas curvas históricas de Portugal e do mundo ocidental, numa guerra onde quisemos ou precisámos de nos envolver.

Mesmo a terminar.

Finalmente e em jeito de desabafo, ainda no passado Sábado, talvez tenham reparado na crónica habitual de Miguel Monjardino, no “Expresso”, reproduzindo aqui a seguinte passagem:

“Portugal entretido com o Mundial de Futebol, o Rock in Rio e a saga do Sporting, continua a não ter reflexão prospectiva. Olhamos para o mundo com um misto de negligência e miopia. As únicas matérias de discussão política são de curto prazo. O resto é problema dos outros. Esta opção provocará, inevitavelmente, instabilidade na sociedade e economia nacionais. Tudo indica que terá de acontecer uma crise grave para alertar o país para a necessidade de pensar e preparar o futuro”, fim de citação.

Também li e não sei porquê, mas dei comigo transposto de novo para o conteúdo, reparos e alertas do magnífico livro que acabo de vos apresentar.

Muito grato pela vossa atenção e paciência e parabéns aos autores!!!!

OS LUSÍADAS: DA NARRATIVA À PERSPECTIVA DE UM MÉDICO DA ARMADA

Comunicação apresentada pelo Contra-almirante
José Filipe Moreira Braga, em 3 de julho

1. Introdução

Na Introdução, é salientada a riqueza temática de “Os Lusíadas”, passível de estudos do âmbito da Literatura, História, Geografia, Cartografia, Náutica, Marinharia, Astronomia, Meteorologia, Botânica, Psicologia, Medicina...

Sobre a Comunicação, são apresentados os seguintes pontos prévios: 1) Os comentários têm como ponto de partida o texto de “Os Lusíadas”; 2) a intemporalidade da Obra, permite, em muitos casos, que o sentido da citação se mantenha actual; 3) O olhar sobre o texto, integra uma experiência pessoal vivida como Médico da Armada; 4) Não é aplicado o acordo ortográfico vigente; 5) Na apresentação à Academia de Marinha, houve a intenção de fazer prevalecer a transmissão de mensagens por imagens, mais do que por palavras.

2. A Missão

A Missão foi estabelecida por mandato do Rei, com a finalidade de comerciar a “ardente especiaria” e a “luzente pedraria” no “aurífero levante”.

Embora marcada pelo predomínio mercantil, o projecto global da Expansão foi assumido pelo Infante D. Henrique na sua simbiose temporal e espiritual: a tripulação é portadora de uma cultura, entendida esta numa perspectiva do relacionamento interpessoal da equipagem, com os estranhos e com o transcendente, que se expressa num denominador comum, a Língua Portuguesa.

3. Os Navios

É sumariamente descrita uma Caravela Portuguesa do Século XV e mencionados os “leves lenhos” que são os quatro navios da Frota de Vasco da Gama (Nau S. Gabriel, Nau S. Rafael, Caravela Latina S. Miguel/Bérrio e a Nau de Mantimentos). Referidos nominalmente os respectivos Capitães e Pilotos.

A propósito, é feita também uma menção honrosa à Aporvela, que patrocinou a construção de três réplicas de Caravelas do Século XV e mantém o Programa “Os Jovens e o Mar”.

4. O Recrutamento de Pessoal

Focadas as suas duas características mais relevantes: para a viagem foi escolhida “gente experimentada” (particularmente entre os pescadores das Póvoas Marítimas) e “voluntária” para o efeito.

Referida também a clara diferença entre a “Gente marítima” e “a de Marte”, isto é, entre a marinhagem, que manobra os navios, e o combatente, interveniente directo na defesa e nas refregas. Este pessoal de combate, está na origem do “Corpo de Bombardeiros da nómina”, de 23 de Janeiro de 1515, que antecede a criação da Força Militar mais antiga constituída com carácter permanente em Portugal, fundado em 1621, com a designação de “Terço da Armada da Coroa de Portugal”, do qual o actual Corpo de Fuzileiros é descendente.

Um Escrivão, um Capelão, um Intérprete para língua árabe e um Dispenseiro, integram também a Frota.

Há referência à inexistência de “Físico” ou de “Surgião” embarcado na Frota.

A ausência de menção relativa a “Barbeiros Sangradores”, ou a algum outro tipo de cuidador informal, não invalida a sua presença a bordo, por duas ordens de motivos: primeiro, pelo cuidado posto no aprontamento da Frota; segundo, porque essa função poderia ser apenas um complemento da sua função principal a bordo.

O total da Frota era de 150 homens.

De mencionar ainda, que no Século XV, cada vez que se preparava uma Armada de maior envergadura, a Coroa requisitava das prisões o maior número possível de homens, que eram admitidos desde que se oferecessem como voluntários, que estivessem a cumprir penas por crimes que não fossem de homicídio e que pagassem um resgate para indemnizar os queixosos, para o caso de não regressarem.

E, ocasiões houve, em que também se organizaram rusgas para recrutamento forçado de pessoal.

5. A Largada de Lisboa

“Aparelhados os navios e as almas” para a viagem, são analisadas as reacções emocionais e os sintomas físicos que os acompanham a despedida.

Basicamente, são semelhantes às dos nossos dias de hoje, quer quando comparadas, por exemplo, com os textos da “Ode Marítima” de Fernando Pessoa, ou com o estudo sobre as emoções, na obra “Estranha Ordem das Coisas”, de António Damásio.

6. A vida a bordo

Neste capítulo são comentados os seguintes aspectos: 6.1. Fainas; 6.2. Higiene; 6.3. Amplitudes térmicas; 6.4. Vento; 6.5. Luz solar; 6.6. Alimentação; 6.7. Doentes; 6.8.

Acidentes; 6.9. Stress; 6.10. Indisciplina; 6.11. Descanso; 6.12. Assistência aos doentes; 6.13. Sofrimento.

Referido, no ponto 6.6. Alimentação, um estudo baseado na quantidade de alimentos, por homem e por dia, atribuídas aos 31 tripulantes de uma Caravela portuguesa do Século XV, para o período de um mês, de biscoito, carne, vinho, azeite, vinagre e pescada. Às porções homem/dia, que são possíveis de calcular para estes seis artigos, foi aplicada uma Tabela de Composição de Alimentos, quantificando, para cada um deles, o valor de proteínas, gorduras, minerais (Na, K, Ca, P, Fe), vitaminas (A, B1, B2, PP, C) e valor calórico total.

A principal conclusão deste estudo, foi a demonstração de carência acentuada de cálcio e vitaminas A, B1, B2, C.

A causa deste achado está na muito difícil ou impossível conservação de alimentos frescos a bordo, onde estão contidas as vitaminas. E, como tal, da manifestação de avitaminoses, frustres ou sintomáticas, entre os membros da tripulação. Poderiam predominar sintomas de carência de vitamina C (escorbuto ou mal de Luanda), de vitamina B1 (beri beri náutico ou mal das calmarias). Ou, fundamentalmente, estados carenciais mistos, complexos. Se os alimentos se estragassem ou faltassem, antes da manifestação de sintomas de avitaminoses/carenciais, predominava um quadro de fome e subnutrição.

Contudo, com o passar dos anos e a experiência acumulada com as navegações marítimas, houve uma evolução positiva na qualidade da alimentação a bordo.

Nomeadamente, com a divulgação da “Regra dos Mantimentos do Regimento do Capitão Mor D. Francisco de Almeida, de 5 de Março de 1505”, que apresenta um detalhe minucioso de Feitorias e Fortalezas em apoio das Armadas Portuguesas.

E também, mais tarde, em 1750, quando Baltazar Chaves, Físico-Mor da Índia com grande experiência naval, apresenta ao Vice Rei da Índia Marquês de Távora, aquele que, muito possivelmente, terá sido o nosso primeiro Programa de Saúde Naval: 1) Lotações compatíveis e água em abundância; 2) Exame médico antes do embarque; 3) Mantimentos e dietas racionalmente escolhidos; 4) Botica adequada e colchões em número suficiente; 5) Escalas, para permitir a renovação da aguada e medicamentos.

7. O Regresso

Na viagem de regresso a Lisboa é comentado: 7.1. O registo do seu início; 7.2. A saudade; 7.3. Os afectos; 7.4. Trânsito para Lisboa; 7.5. A evacuação de Paulo da Gama; 7.6. A escala em Angra (Açores).

O desejo de voltar e a saudade da “Pátria cara”, eram tamanhos e reais, tanto assim que ficou registado o ano, o mês, o dia da semana e a hora assinalada para o regresso (30 de Agosto de 1498 à quinta feira, horas de meio dia...).

A evacuação de Paulo da Gama, de S. Tiago de Cabo Verde para Angra, deve ser especialmente assinalada, por três razões. Primeira: reconhecimento do estado grave do

doente, necessitando hospitalização para tratamento (diagnóstico: desconhecido; hipótese diagnóstica: escorbuto). Segunda: escolha do meio de evacuação mais rápido disponível (fretada, para o efeito, uma caravela de comércio que estava em S. Tiago, navio de pequena tonelagem, bastante ligeiro, de velas latinas, cujo andamento aproximado era de 2,5 léguas por hora). Terceira: escolha do destino de evacuação para o Hospital mais próximo e mais diferenciado, em Angra, fundado em 15 de Abril de 1492, ao tempo do Capitão Donatário João Vaz Corte Real.

De salientar, que na assistência prestada neste Hospital, existia um procedimento estabelecido para atender a gente do mar, “que muitas vezes acontece, principalmente no verão, quando vêm as naus da Índia e navios da Guiné e as armadas trazerem muitos enfermos à caza do hospital, para chamar à campa tangida (isto é, ao toque de sino) o mordomo e o físico, que recolherá taes enfermos e lhes fará os remédios necessários com toda a charidade...“.

De realçar que os conceitos usados nesta evacuação ainda hoje são válidos nas Operações Navais: nomeadamente, a designação de “Navio mercante fretado como navio ambulância” (na terminologia especializada: “STUFT- Ship Taken Up From Trade as Ambulance Ship”).

Vasco da Gama acompanhou o seu irmão Paulo da Gama na evacuação. O doente viria a falecer cerca de uma semana após a hospitalização.

Entretanto, a chegada a Angra dos dois Navios restantes da Frota (a “S. Gabriel” e a “Bérrio), causou uma profunda impressão e causa de espanto: não só como ainda conseguiam flutuar, mas também como foi possível manobrá-los com tão pouca gente, pois a maioria estava incapaz por doença. E só se conseguiu retomar a viagem para Lisboa, depois dos navios serem reparados e a tripulação em falta reposta com residentes locais.

A constatação deste facto, foi determinante na demonstração da importância estratégica dos Açores na assistência à Navegação Marítima no Atlântico. E, naturalmente, esteve na origem da criação, em Angra, no primeiro quartel do Século XVI, da Provedoria das Armadas.

8. Chegada a Lisboa

A “Bérrio” chega a Lisboa em 10 de Julho de 1499 e a “S. Gabriel” a 29 de Agosto. Vasco da Gama chega ao Restelo em 9 de Setembro e após uma novena na Capela de Senhora de Belém, entra solenemente em Lisboa em 18 de Setembro, sendo recebido pelo Rei D. Manuel.

As consequências decorrentes da descoberta do caminho marítimo para a Índia, excedem o âmbito do presente artigo, excepto algumas considerações no âmbito da Medicina.

9. Consequências na Medicina

O betel, a canela da Índia, o cravo, as boninas, o aloés, a noz moscada, o sândalo, o benjoim, a mirra e o coco das Maldivas, referidos na edição de 1572 de “Os Lusíadas” de Luís de Camões, já são mencionados seis anos depois, no “Colóquio dos Simples” de Garcia de Orta, na sua edição de 1578. Aliás, estes dois autores conheciam-se mutuamente. Garcia de Orta era sábio e humilde: as suas obras, com grande clareza e rigor, abordavam temas que tanto eram compreendidos por especialistas como por leigos na matéria. Esta sua característica de expor, acessível, terá contribuído para que o “Colóquio dos Simples”, juntamente com o “Tratado das Drogas” de Cristóvão da Costa, fossem resumidos e vertidos em latim por Charles d’Écluse (Carlos Eclúcio), e divulgados na Europa a partir de 1593.

As especiarias vulgarizaram-se no Reino e na Europa. Este novo comércio permitiu um enriquecimento da alimentação e da Farmacopeia ocidental.

A importância da Botânica Médica perdurou durante muitos anos: a insulina foi descoberta 1936; a penicilina em 1941; a cortisona em 1949; o tratamento da tuberculose com a estreptomina e o ácido para-amino salicílico, em 1950; a clorpromazina para o tratamento da esquizofrenia, em 1952; a levodopa para o tratamento da doença de Parkinson, em 1961; e a terapêutica tripla do SIDA, em 1996.

Em 1842 é fundada a Escola Médica de Goa.

Em 1845, o Médico da Armada António Maria de Lancastre, dá início, na Escola Naval, ao Ensino de Higiene Naval e Colonial e de Patologia Exótica.

Em 1902, é criada a Escola de Medicina Tropical de Lisboa, onde o Médico da Armada José Magalhães é nomeado Professor da Cadeira de Patologia em 14 de Outubro de 1910.

Em 1956, é criado o Instituto de Medicina Tropical de Lisboa (hoje integrado na Universidade Nova), onde foi nomeado Professor de Parasitologia, o Médico da Armada João Fraga de Azevedo.

10. Notas finais

O tributo pago pela Viagem de Vasco da Gama foi muito pesado: dos cento e cinquenta homens que compunham a Frota, apenas cinquenta e cinco regressaram a Lisboa. Ou seja: a mortalidade foi de sessenta por cento.

Face a este número tão elevado, a questão que se nos põe é tentar compreender o que justificou esta viagem? Mas...

... a atracção do mar era irresistível: Portugal é uma ilha, rodeada por um lado pelo deserto, do outro pelo Oceano... e se bem cumpridas as rotas e aparelhados os navios, as viagens inesquecíveis – as festas a bordo, os autos, o sulco dos peixes, o perfume das rebentações, o lançar a âncora nas enseadas, o desembarque, o deambular pelos merca-

dos, pelas tabernas, pelas alcovas, isso enchia, justificava a vida... (A Escrita do Mar, Fernando Dacosta).

... que curta é uma vida para conhecer, conviver e amar, ...

... a minha vida não tem idade: tem tempo, e só por isso ainda é pequenina... (Eu Comovido a Oeste, Vitorino Nemésio).

... o mais depurado, o mais profundo e representativo de um Povo, está na obra dos seus escritores, isto é, na sua língua. Se não houvesse uma Língua portuguesa, não haveria uma Alma portuguesa... (João de Castro Osório).

...Língua portuguesa... que alicerça sobre um saber partilhado e uma interpretação sobre o essencial, para cada um enquanto indivíduo e para todos enquanto comunidade... (A Mística do Instante, J.T.Mendonça).

Termino, com um desafio: ler o poema de Miguel Torga, abaixo transcrito, e, ao relê-lo, onde consta “mim”, recitar “nós”:

Em Deus e em mim o império
Tem raízes
Que nenhum furacão pode arrancar
Em Deus e em mim que temos
Cicatrizes
Da mesma lança que nos fez lutar...

ENTRE A TERRA E O MAR: REPRESENTAÇÕES DO MUNDO NA BIBLIOTECA DO ANTIGO MOSTEIRO DOS JERÓNIMOS

Comunicação apresentada pela Professora Doutora
Fernanda Maria Guedes de Campos¹, em 10 de julho

Introdução

No decorrer da investigação que tenho vindo a desenvolver sobre diversas bibliotecas de conventos e mosteiros nos finais do Antigo Regime, deparei-me com um catálogo manuscrito da biblioteca do mosteiro de Santa Maria de Belém, mais conhecido por mosteiro dos Jerónimos, com data de 1819, o qual, na análise do aparato e no que revela do conteúdo me permitiu reconhecer quão importante e interessante foi o acervo bibliográfico desta instituição. De entre os vários núcleos temáticos que podemos reconhecer, o destaque vai, naturalmente, para as obras religiosas. Porém, chamou-me a atenção um conjunto expressivo de obras impressas entre os séculos XVI e XVIII que, de forma mais científica ou mais literária, punham em evidência o interesse que a comunidade dos Jerónimos foi atribuindo, no decorrer da sua longa existência, à representação do mundo.

Escolhi, pois, apresentar na conferência para a qual fui tão gentilmente convidada pela Academia de Marinha, essas obras que marcaram, na sua época, a transmissão do conhecimento e a imagem de outras terras e outras gentes, na certeza de que, para fins de estudo ou (porque não?) de deleite, estas foram leituras apreciadas no mosteiro e, certamente, permitiram aos monges uma mundividência enriquecedora.

Trata-se de um estudo empírico feito com base no levantamento das referências relevantes para o tema que constam do catálogo, as quais foram analisadas à luz da bibliografia disponível sobre o autor e a obra. O estudo divide-se em três partes: na primeira contextualiza-se a Ordem de S. Jerónimo e o mosteiro de Belém, na segunda circunstancia-se a biblioteca e na terceira apresentam-se as obras, por grandes géneros científicos e literários e, dentro de cada um, faz-se uma leitura interpretativa das escolhas dos Jerónimos para a sua biblioteca.

O objetivo é contribuir para o conhecimento dos livros, sobretudo estrangeiros, que circularam em Portugal e, ao mesmo tempo, com o exemplo da biblioteca dos Jerónimos, perceber a importância da bibliografia onde, de diversas formas, se representava o mundo, num percurso de saberes que atravessou vários séculos.

¹ Investigadora integrada do CHAM-Centro de Humanidades NOVA FCSH e UAç e investigadora convidada do CEHR-Centro de Estudos de História Religiosa UCP.

A Ordem de S. Jerónimo em Portugal e o Mosteiro de Santa Maria de Belém

Começamos, então, por algumas considerações acerca da Ordem de S. Jerónimo e dos mosteiros que fundou em Portugal, com destaque para o de Santa Maria de Belém². A Ordem foi fundada em Espanha, em 1373, como tentativa de institucionalizar e agregar comunidades eremíticas esparsas, as quais, de algum modo, invocavam como patrono S. Jerónimo. Adotou a Regra de Santo Agostinho e, apesar do seu pendor fortemente contemplativo e de ideais eremíticos, orientou-se, desde o início, para os estudos teológicos. Conheceu uma apreciável expansão em Espanha onde, nos finais do século XV, contava com 25 mosteiros, sendo a sua fundação mais emblemática o mosteiro de S. Lourenço do Escorial.

A Ordem passou para Portugal onde veio a fundar 13 instituições, 12 masculinas e 1 feminina³. O início, no ano de 1400, marca o primeiro mosteiro na Penha Longa, Sintra e um outro, perto de Alenquer⁴. Teve o patronato de D. Afonso V que, aliás, também instituiu a Província Portuguesa da Ordem, no ano de 1448, atribuindo aos mosteiros os mesmos privilégios dos seus homólogos espanhóis. Outras fundações se seguiram: o mosteiro de S. Marcos, nos arredores de Coimbra (1451), o de N.^a S.^a do Espinheiro, perto de Évora (1458) e, no final do século XV, o mosteiro de Santa Maria de Belém, junto a Lisboa (1496). A grande notoriedade desta Ordem é alcançada no reinado de D. Manuel I, o qual com esta fundação, em sítio ermo, nos arredores da capital, associa os Jerónimos à gesta expansionista, determinando-lhes duas missões de primordial importância: o apoio espiritual aos navegantes e o cuidado do novo panteão régio que viria a substituir o do convento da Batalha. O mosteiro foi sede da Província Portuguesa e nele se processava o Noviciado da Ordem.

Datam do século XVI os mosteiros de N.^a S.^a da Pena, em Sintra (1503), N.^a S.^a da Conceição e Misericórdia de Vale Benfeito (1513) que começou como mosteiro localizado nas Berlengas, tendo sido encerrado, passando a comunidade para a nova instala-

² Para um conhecimento mais aprofundado, veja-se: SÃO MIGUEL, Jacinto de – *Tratado Histórico das Ordens Monásticas de S. Jeronymo e S. Bento...* Lisboa: na Officina da Musica, 1739-1761, 3 vol. Deste autor que foi cronista da Ordem de S. Jerónimo, ficou também manuscrita uma obra sobre o mosteiro de Belém, posteriormente editada: *Mosteiro de Belém : relação da insigne e real casa de Santa Maria de Belém*. Lisboa: Academia Real das Sciencias, 1901. Entre os estudos mais recentes destaca-se: SANTOS, Cândido dos – *Os Jerónimos em Portugal: das origens aos fins do século XVII*. Porto: INIC: Centro de História da Universidade, 1980 e, do mesmo autor, *Os monges de S. Jerónimo em Portugal na época do Renascimento*. Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, 1984.

³ Para uma visão geral sobre a Ordem e seus mosteiros veja-se: CAMPOS, Fernanda Maria Guedes de – *A ordem das ordens religiosas: roteiro identitário de Portugal (séculos XII-XVIII)*. Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2017, p. 101-108.

⁴ Entre 1436 e 1467, os Jerónimos ocuparam um eremitério em Vale das Flores, Portalegre que pertencera desde 1375 aos “homens da pobre vida” ligados à comunidade de Serra de Ossa. Cf. FONTES, João Luís Inglês – *Da “pobre vida” à Congregação da Serra de Ossa: génese e institucionalização de uma experiência eremítica*. Tese de Doutoramento. Lisboa: FCSH-UNL, 2012. Anexo I, p. 591-593. Por um período breve, antes de 1514 e até 1516, instalaram-se no cabo de S. Vicente, em Sagres.

ção nos arredores de Óbidos, em 1548. Fora um projeto importante para a missão dos Jerónimos, mas as dificuldades de sobrevivência e os ataques dos corsários, impuseram a sua transferência. O papel que a Ordem começa a desempenhar quer no âmbito da reforma das ordens religiosas quer na vertente pedagógica reflete-se na criação, em 1528, do mosteiro/colégio de Santa Marinha da Costa, em Guimarães que fora casa de Cónegos Regrantes de Santo Agostinho, e em 1549, na fundação do colégio de S. Jerónimo em Coimbra. No ano seguinte é criado o mosteiro feminino do Bom Jesus, em Viana do Alentejo. Não é uma Ordem com grande expansão e a última fundação sem data certa, mas, provavelmente do século XVIII, foi um hospício em Margaride, perto do Porto, para apoio aos monges idosos, convalescentes ou em viagem. Ao tempo da extinção (1834) já existiam episódios de desavenças entre mosteiros de que resultou evidente perda de prestígio, acentuando a situação de declínio na maioria dos casos onde as comunidades eram já muito diminutas⁵.

A Biblioteca do Mosteiro dos Jerónimos e o destino dos seus livros

Em todos os estabelecimentos religiosos, masculinos e femininos e de qualquer Ordem, havia, por determinação das Regras e Estatutos, uma biblioteca também designada, muitas vezes, livraria. A função da biblioteca era garantir a presença de um conjunto de textos, primeiro em cópias manuscritas e depois em edições impressas, para apoio às missões dos membros das comunidades, nomeadamente a pastoral e a catequética, e para proporcionar uma permanente aquisição de conhecimentos. Naturalmente, nos critérios de escolha das obras o destaque ia para os textos religiosos, muitos dos quais escritos por frades e monges, porém, o contacto com os catálogos das bibliotecas elaborados nessas instituições, mostram a existência, sobretudo em conventos maiores, de livros de diversas temáticas. As bibliotecas crescem ao longo dos tempos, com aquisições próprias e com doações e legados, mas o princípio que norteia a sua existência e que já vinha de S. Bento, mantém-se igual: *Clastrum sine armario sive castrum sine armamentarium*, o que podemos traduzir como mosteiro sem biblioteca é como uma fortaleza sem armas.

Quanto à biblioteca do mosteiro dos Jerónimos, por força da importância da instituição e da missão teológica e pedagógica da sua comunidade, foi acumulando ao longo de séculos, manuscritos de valor incalculável, entre os quais avulta a famosa “Bíblia dos Jerónimos”, oferta do rei D. Manuel I e hoje na Torre do Tombo, bem como impressos raros ou simplesmente de utilidade para as funções dos monges. Em 1819, de acordo com o catálogo então elaborado, o acervo teria cerca de 4000 obras, de vários temas, onde a par dos textos religiosos encontramos outros de Literatura, Ciências puras e aplicadas, História, Belas Artes, Literatura e Jurisprudência, não esquecendo uma vasta cole-

⁵ Cf. CAMPOS, *ob. cit.*, p. 105.

ção de obras de referência como dicionários e enciclopédias, entre as quais a famosa *Encyclopédie*, de Diderot e d’Alembert.

Entre 20 de janeiro e 26 de fevereiro, antecedendo a extinção ordenada pelo Decreto de 28 de maio de 1834, inventariava-se e dava-se por encerrada, definitivamente, a biblioteca do mosteiro de Santa Maria de Belém. De seguida, a 17 de março, foi assinado um termo que entregava a biblioteca à Casa Pia do mesmo modo que já fora entregue a esta instituição o próprio edifício monástico após a saída dos monges. A situação contribuiu para a dispersão, destruição e saque da biblioteca pois os livros não foram devidamente guardados. Em 1836 ainda se procurou obstar aos prejuízos, decidindo que o espólio ficaria dividido entre a Casa Pia, a Biblioteca das Cortes (então criada, e que é hoje a Biblioteca da Assembleia da República) e a Torre do Tombo, mas só em 1840 se intentou trocar os livros que tinham sido dados à Casa Pia por outros que lhe eram mais adequados. Posteriormente, a Portaria de 6 de maio de 1844, dirigida à Biblioteca Nacional vem conceder-lhe a posse dos livros mais preciosos, o que terá acontecido, para os que ainda sobreviviam, e justifica a existência de incunábulo e manuscritos provenientes dos Jerónimos, nas coleções da Biblioteca Nacional de Portugal (BNP) bem como de livros do século XVI, enquanto de outras obras daquela proveniência são muito poucos os exemplares que subsistem. Pesquisando a base de dados da BNP, encontra-se quase uma centena de obras que vieram do mosteiro de Belém, nelas se incluindo as que foram da posse de frei Jacinto de S. Miguel, cronista da Ordem, atrás referido. Há livros dos Jerónimos na biblioteca da Assembleia da República, como seria exetável e residualmente, em outras bibliotecas patrimoniais do país. Os exemplares são sempre identificáveis pela marca de posse inscrita no rosto onde se lê, com algumas variações ortográficas e de língua (latim ou português) a menção “Da Comunidade de Belém”, só “Belem” ou “Bethlem” .

Pois bem, se não temos muitos livros (situação que, aliás, é vulgar também para outros acervos conventuais⁶) pelo menos, podemos evocar o espaço que a livraria ocupava no mosteiro e... existe o catálogo que regista as obras existentes em 1819. Intitula-se *Bibliothecae regalis et exempti Monasterii Sanctae Mariae de Bethlem ex Instituto S.P.N. Hieronymi Doctoris Maximi Catalogus secundum auctore cognomina* [...]. É um códice manuscrito *in-folio*, de 44 cm e com cerca de 750 folhas⁷. Está organizado por ordem alfabética dos apelidos dos autores (ou pelos títulos de obras anónimas) e, apesar da data, nele se encontram algumas adições posteriores de referências bibliográficas. Como se mencionou antes, serviu de base para a inventariação que teve lugar no início do ano de 1834. As folhas estão rubricadas, as referências têm à margem um “E” quando a obra

⁶ Veja-se a propósito do processo de extinção, inventariação e arrecadação dos livros dos conventos extintos: BARATA, Paulo J.S. – *Os livros e o Liberalismo: da biblioteca conventual à biblioteca pública*. Lisboa: Biblioteca Nacional, 2003.

⁷ Encontra-se na BNP e tem a cota COD. 8382. Faz parte da Biblioteca Nacional Digital com o endereço <http://purl.pt/27265>.

existia e um “F” quando estava em falta. A redação do catálogo é muito minuciosa, não tem rasuras (o que significa ter sido uma cópia limpa) e os elementos descritivos são completos, incluindo quase sempre no nome do autor, uma breve informação biográfica. A par da descrição e na coluna da direita, menciona-se a cota.

Para além destes aspetos formais o catálogo revela outros que o transformam num instrumento de busca muito fiável, e conquanto utilize práticas que também podemos encontrar em catálogos de outros estabelecimentos religiosos, ainda assim, verificamos, por comparação, que na biblioteca dos Jerónimos estão mais apurados a fim de potenciar várias formas de pesquisa nos acervos bibliográficos. Referimo-nos às agregações de obras, também por género literário ou assunto. Estão neste caso, por exemplo, Atlas, Crónicas, Dicionários, Enciclopédias, Concílios e Constituições, o mesmo sucedendo nalguns casos em que há várias obras do mesmo tema, como África ou China, com o propósito evidente de facilitar a consulta do catálogo.

A Representação do Mundo nas Leituras dos Jerónimos

Ao percorrer o catálogo, fica a fundada impressão de que, no respeitante às obras que, de alguma forma, descreviam e apresentavam o mundo, a biblioteca foi um exemplo da importância do livro e da leitura, não só como sustentáculo espiritual, mas também enquanto veículo privilegiado para a aquisição de conhecimentos culturais e científicos. Dos atlas aos tratados e dicionários de Geografia, dos relatos e crónicas dos descobrimentos à literatura de viagens, das monografias sobre países e regiões, as mais variadas e exóticas, às descrições de cidades, da Matemática à Astronomia, da Etnologia à Navegação, de tudo existe um pouco, acompanhando a própria evolução dos saberes, isto é, praticamente em cada matéria, como vamos ver, existem livros dos séculos XVI, XVII e XVIII. O saber não estagnou antes se atualizou.

Encontramos no catálogo as mais significativas obras de autores portugueses como João de Barros, Diogo do Couto, Afonso de Albuquerque, António Galvão e outros, que nos legaram a sua visão dos locais distantes onde a navegação levou os Portugueses, bem como outros autores, desta feita, ligados à vida religiosa, como os padres jesuítas Baltazar Teles, Manuel de Almeida e Manuel Godinho, os quais, embora descrevendo os novos mundos relatavam com mais detalhe os esforços da Companhia na evangelização.

Porém, como a biblioteca dos Jerónimos é particularmente rica em edições estrangeiras, desde os primórdios da imprensa, escolhi apresentar a visão do mundo que se foi constituindo a partir de obras impressas noutros países, sem prejuízo de incluir alguns autores portugueses pelo valor científico das suas obras. Ainda que não seja um núcleo muito grande, é um excelente exemplo de abrangência temática e, como já foi dito, um indicador da apetência continuada pela aquisição de novos saberes, muito para lá do que pareceria ser o cânone de uma biblioteca monástica.

Podemos distinguir duas grandes linhas de interesse, uma de âmbito mais teórico e com intenções claramente científicas, para um leitor erudito e outra, de perspectivas mais práticas onde se relatam experiências no contacto com outras culturas ou se descrevem locais, com intenção de atingir um público mais amplo e interessado. São obras colecionadas desde o século XVI, obedecendo sempre ao que de mais preponderante se ia publicando. Procurarei, dentro destas duas grandes linhas, encontrar um fio condutor que permita conhecer melhor as obras e os seus autores, por forma a permitir, por um lado, perceber a orientação colecionista desta biblioteca e, por outro lado, abrir caminho a investigações mais detalhadas sobre um ou outro aspeto que este conjunto bibliográfico possa vir a suscitar. Na bibliografia indicam-se as fontes utilizadas para ahistoriar as obras e os autores.

Os fundamentos científicos

Esta foi uma área temática presente desde os primórdios da biblioteca, vistas as datas de algumas edições. É o caso da “*Sphaerae mundi...*” de Johannes a Sacro Bosco (c. 1190-1256) da qual existiam no mosteiro três edições, uma de Veneza, 1501, e duas de Paris, 1504 e 1506. Foi obra essencial na Idade Média no tocante ao conhecimento da Astronomia e o seu famoso autor, professor na Universidade de Paris, matemático e astrónomo, partiu da visão de Ptolomeu e integrou o saber dos tratadistas árabes. O Tratado da Esfera tornou-se, aliás, a obra de referência na matéria durante vários séculos. Escrito em 1250, conheceu múltiplas cópias manuscritas e figurou entre os primeiros livros impressos, vindo a ser profusamente editado e atualizado depois, com os contributos de Kepler, Tycho Brahe ou Pedro Nunes. Destes três autores, dois estavam representados na biblioteca. De Johannes Kepler (1571-1630) existia a obra “*De cometis libelli tres... Astronomicus... Physicus... Astrologicus...*”, numa edição de Augsburg, 1619. Notável astrónomo e matemático deve, sobretudo, a sua celebridade à formulação das três leis fundamentais da mecânica celeste. Quanto ao grande matemático português que foi professor na Universidade de Coimbra e cosmógrafo-mor, dele existia a obra “*De craepusculis...*” na edição de Lisboa, 1542.

Defendendo a perspectiva geocêntrica do universo, o astrónomo, matemático, astrólogo e geógrafo italiano, Giovanni Antonio Magini (1555-1617) publicou as “*Tabulae novae juxta Tychonis rationes elaborata...*”, aqui numa edição de Bolonha, onde apresenta tábuas trigonométricas e utiliza, como no título se indica, os saberes de Tycho Brahe. Numa perspectiva diferente, apoiada nos saberes de Tycho mas também de Copérnico, temos a “*Institutio astronomica juxta hypothesis tam veterum quam Copernici et Tychonis...*” da autoria de Pierre Gassendi (1592-1655), matemático, físico e filósofo francês, publicada em Haia, 1656.

Os Jerónimos não descuraram os conhecimentos dos antigos astrónomos muçulmanos e tinham uma edição de Amsterdão, 1669, já com adições incorporadas, da “*Rudi-*

menta astronómica” de Alfraganus ou Ahmad ibn Muhammad ibn Kafir al Fargani, natural do Uzbequistão e falecido em 861.

Os estudos empíricos

Os desenvolvimentos científicos baseados na observação constituem um conjunto apreciável de escolhas nas leituras do mosteiro. Editado em Paris, 1693, existia o “Recueil d’observations faites en plusieurs voyages par ordre de Sa Magesté pour perfectionner l’Astronomie et la Geographie... Par messieurs de l’Academie Royale des Sciences”. De Pierre Louis Moreau de Maupertuis (1698-1759) a obra “La figure de la Terre... faites par ordre du roi au cercle polaire”, editada em Paris, 1738, integrava o acervo. Maupertuis foi um astrónomo, físico e filósofo francês, convidado por Frederico II, rei da Prússia para reorganizar e depois presidir à Academia de Ciências de Berlim. Num momento de discussão e controvérsia sobre a configuração da Terra, Maupertuis chefou uma missão geodésica ordenada pelo rei de França, Luís XV, à Lapónia a fim de medir o comprimento do arco do meridiano. Os resultados foram apresentados nesta obra.

A obra de Thomas Salmon (1679-1767) “A new geographical and historical grammar containing the true astronomical and geographical knowledge of the terra-queous globe...”, confirma este interesse colecionista. Os Jerónimos tinham um exemplar da 12ª edição de Londres, 1772. O autor era um historiador e geógrafo inglês que fez diversas viagens inclusive à volta do mundo e deixou muitas obras escritas sobre temas distintos tendo esta sido muito bem acolhida e conhecendo um significativo número de edições. Note-se ainda que se trata de obra em língua inglesa (e veremos outras adiante) cujo conhecimento estava pouco divulgado em Portugal, mas que, no mosteiro teria leitores.

Geografia e Cartografia

Em tratados mais teóricos e em representações do mundo, a Geografia e a Cartografia estavam presentes na biblioteca. Havia a famosa obra de Estrabão (c.64 aC-c. 24) “Geographicorum Libri XVII”, numa edição de Basileia, 1523, representando o mundo então conhecido, mas onde se revelam também as características próprias de cada região, numa perspetiva que criou escola para muitas obras que, posteriormente, foram escritas. Também Ptolomeu (100-160) estava presente através de Gerard Mercator (1512-1594) reputado geógrafo e cartógrafo cuja obra “Tabulae geographicae Cl. Ptolomaei ad mentem auctori restituta”, em edição de Paris, 1578, se tornou de grande importância na medida em que atualizava os antigos conhecimentos daquele autor. Inventou, como se sabe, um tipo de mapa para navegadores com uma representação que ficou conhecida mais tarde por projeções de Mercator.

A obra de Isaac Vossius (1618-1689) “Observationes ad Pomponium Melam De situ orbis”, na edição de Haia, 1658, comentava, como o título indica, a “Chorographia”

de Pompónio Mela (?-45) obra de referência que representava o mundo conhecido no século I. Foi muito estudada e comentada mesmo na Época Moderna e, neste caso, teve como autor um reputado erudito holandês, especialista em Geografia com grande domínio das línguas grega e árabe. Vossius viveu na Suécia onde foi bibliotecário da rainha Cristina e em Inglaterra onde lecionou.

Outras obras merecem destaque pela importância que tiveram no seu tempo. Cronologicamente, começamos por Dominicus Marius Niger, geógrafo italiano ativo nos finais do século XV, que publicou várias obras em Itália e noutros países. Existia a “Geographia”, que foi impressa em Basileia, 1557. De Michel Antoine Baudrand (1633-1700) temos a “Geographia ordine litterarum disposita”, em 2 volumes, numa edição de Paris, 1682. O autor era um geógrafo francês e compôs este dicionário de termos relativos à Geografia que foi traduzido e várias vezes dado à estampa, com atualizações de outros geógrafos. Já do século XVIII, existia um exemplar da obra de Edward Wells (1667-1727) “A treatise of ancient and present Geography together with a set of maps in folio”, da edição de Londres, 1726. Matemático, geógrafo e também teólogo, foi um autor prolífico que deixou muitas obras de temática variada sendo esta valorizada por conter mapas e ter sido várias vezes editada.

A Cartografia é uma área também documentada com várias obras de importância. Nos Atlas que pudemos identificar, existia o “Theatrum orbis terrarum” de Abraham Ortelius (1527-1598) numa edição de Antuérpia, 1574. Famoso cartógrafo e geógrafo flamengo, Ortelius é considerado o criador do primeiro Atlas moderno e foi nomeado geógrafo do rei Filipe II, em 1575. Era amigo de Mercator. Da escola holandesa temos ainda Johannes Janssonius, (1588-1664) com uma edição em espanhol da sua obra, no caso intitulada “Nuevo Atlas o Teatro de todo el Mondo”, impressa em Amsterdão cerca de 1653. Dos 4 volumes que compunham o Atlas, faltava o primeiro na biblioteca. Janssonius, tal como outros cartógrafos holandeses, tinha tipografia própria, atualizou os mapas dos seus antecessores, à luz dos descobrimentos e explorações entretanto sucedidos e editou em várias línguas. Outro cartógrafo holandês Hendrick Doncker, I (1626-1699) com oficina gráfica própria, centrou a sua obra nos atlas marítimos como o “De Zee Atlas of Water werelt...”, de Amsterdão, 1669, composto por 29 mapas. Com uma portada de grande aparato (tão frequente nos atlas desta época) e imagens coloridas, está escrito em neerlandês.

Nos atlas do século XVIII, existia, editado em Paris, 1723, o “L’Atlas curieux... ou le Monde représenté dans des cartes particulières du Ciel et de la Terre...” da autoria de Nicolas de Fer (1646-1720) cartógrafo francês que trabalhou para o Delfim e deixou vasta obra de apresentação muito cuidada e atualizada. O jesuíta alemão Heinrich Scherer (1628-1704) era cartógrafo e naturalista e distinguiu-se na produção de atlas que combinavam a descrição geográfica das diversas partes do mundo com ilustrações da fauna e flora bem como imagens de caráter etnográfico ilustrando usos e costumes. O “Atlas novus exhibens orbem terraqueum” que os Jerónimos tinham em edição de

Munique, 1730, também com imagens coloridas, foi obra muito apreciada. Compunha-se de 8 volumes e 7 partes: “Pars I Geographia naturalis...”, “Pars II Geographia Hierarchica...”, “Pars III Atlas Marianus...”, “Pars IV Geografia politica...”, 2 vol., “Pars V Geografia artificialis...”, “Pars VI Tabellae geographicae...”, “Pars VII Critica Quadripartita...”⁸.

Antes de passarmos às obras que combinavam descrições geográficas ou cartográficas com grandes partes de texto relativas ao local, habitantes, religiões e outros elementos de história natural ou etnográfica, encerramos a apresentação da Cartografia com duas obras que visavam ensinar a fazer documentos cartográficos. A mais antiga é de Willelm Blaeu (1571-1638) matemático holandês, aluno de Tycho Brahe, geógrafo e cartógrafo que produziu nas suas oficinas gráficas múltiplas cartas, mapas, atlas e globos. Na obra, teórica, “Institutio astronomica de usu globorum...” incorpora os conhecimentos necessários para saber fazer e usar globos terrestres e celestes⁹. Também o “Tratado do modo o mais fácil e o mais exacto de fazer as cartas geográficas” escrito por Manuel de Azevedo Fortes (1660-1749) e publicado em Lisboa, 1722, figurava na biblioteca dos Jerónimos. Engenheiro-mor do Reino, foi o grande divulgador das normas a utilizar em desenho técnico, tendo publicado obras acerca dos instrumentos e da metodologia a seguir nos levantamentos de campo. Este tratado inspira-se nas obras dos franceses Jacques Ozanam e, sobretudo, no “Methode de lever les cartes de terre et de mer” do padre jesuíta Claude François Milliet Dechalles.

Náutica

Ora se os Jerónimos tiveram como missão o apoio espiritual aos navegantes, certo é que não descuraram a aquisição de conhecimentos mais teóricos e também mais práticos, sobre a arte de navegar. Para além destas duas obras que referimos atrás e que ensinavam a fazer globos e cartas geográficas, a biblioteca guardava algumas que têm a ver com a teoria e prática da navegação e que apresentamos por ordem cronológica, dada a variedade dos conteúdos:

“Il consolato del mare: nel quale se comprendono tutti i statuti et ordine disposti da gli antichi per ogni caso di mercancia e de navigare...” editado em Veneza, 1599- Foi um reputado tratado de direito marítimo.

“Le grand routier, pilotage et ancrage de mer tant des parties de France, Bretagne, Angleterre que haultes Allemaignes. Derniere édition”, publicado em La Rochelle, 1613.

⁸ Os volumes não pertenciam todos à mesma edição.

⁹ No decurso do debate, após a conferência que proferi em 10 de julho, foi-me transmitido pelo Senhor Diretor do Museu de Marinha, Comandante Adriano Beça Gil, informação muito pertinente sobre a existência no Museu, de 2 globos da autoria de Willelm Blaeu que pertenciam à biblioteca dos Jerónimos. Não figuram neste catálogo da biblioteca que só regista livros e manuscritos. Farão parte do inventário geral de extinção (<http://digitalq.dgarq.gov.pt/details?id=4678231>) mas é um facto importante para o conhecimento do espólio, como complemento aos livros, e felizmente ainda existem. Ficam os meus agradecimentos ao Senhor Diretor pela amabilidade da informação.

Era da autoria de Pierre Garcie (1435-1520), navegador conhecido por Ferrando e foi obra que teve várias edições e traduções.

“Hydrographie contenant la theorie et la pratique de toutes les parties de la navigation”, do padre jesuíta Georges Fournier (1599-1652), numa edição de Paris, 1667. Geógrafo, astrónomo, hidrógrafo e matemático, o padre Fournier serviu como capelão militar na Marinha francesa tendo adquirido importantes conhecimentos sobre a arte de navegar. Também escreveu um tratado sobre fortificações e sobre Geometria, tendo este sido traduzido para inglês. Foi professor de René Descartes. A “Hydrographie” é considerada a principal história naval francesa, da primeira metade do século XVII.

“Arte de navegar: navegacion astronómica teórica y practica...” escrita pelo navegador Lazaro de Flores e publicada em Madrid, 1671.

“The mariners new calendar: containing the principles of arithmetic and practical geometry together with exact tables of the sun place.... Also the description and use of the sea quadrante...” escrito por Nathaniel Colson, muitas vezes reeditado até à atualidade, existia na biblioteca numa edição de Londres, 1685.

“Descripción geográfica y derrotero de la Region Austral Magallanica”, da autoria de Francisco de Seyxas y Lovera (1646-1705), impresso em Madrid, 1690.

“Description de l’isle de Sicile et de ses côtes maritimes avec les plans et toutes ses forteresses”, de Pierre del Callejo y Angulo, editada em Amsterdão, 1734, é uma obra sobre fortificações, com abundantes gravuras e mapas, que proporciona uma descrição física muito detalhada, da Sicília.

A biblioteca tinha ainda um exemplar do “Almanaque nautico y efemérides astronómicas para el año de 1793...”, editado em Madrid, 1792.

Descrições do mundo

É, sem dúvida, a matéria que, no domínio das representações da Terra e do Mar, mais obras tem na biblioteca. Também aqui encontramos obras de caráter científico e outras concebidas para leitura mais ligeira, contudo, sem deixarem de ser informativas acerca dos vários países e regiões do mundo.

Entre aquelas que se apoiam em material cartográfico, astronómico e/ou geográfico destacamos de Jacob Ziegler (1470-1549) a “Terrae Sanctae quam Palestinam nominant, Syria, Arabiae... descriptio...”, numa edição de Estrasburgo, 1536. O autor foi astrónomo, matemático, geógrafo e teólogo alemão, escreveu e publicou muitas obras, várias vezes editadas na sua época. Os Jerónimos tinham do cartógrafo e editor inglês Richard Blome (1635-1705) a obra “L’Amérique angloise ou Description des Isles et Terres du Roi d’Angleterre”, editada em Amsterdão, 1688. Compôs e imprimiu uma abundante produção de mapas tendo também escrito algumas obras descritivas onde a cartografia, conquanto com lugar preponderante, é acompanhada de texto, como neste caso. O êxito das obras está espelhado nas traduções e edições no estrangeiro.

A África encontra-se descrita em várias obras. Temos a “Description de l’Afrique”, escrita pelo holandês Olfert Dapper (1635-1689) publicada em Amsterdão, 1686. Deste autor, o catálogo regista a “Description exacte des îles de l’Archipel ... dont les principales sont Chypre, Rhodes, Candie, Samos...”, impressa na mesma cidade em 1703. Médico e geógrafo, Dapper escreveu várias obras de História e Geografia. As descrições, gravuras e mapas são fidedignos. Ambos os títulos são traduções do neerlandês e o primeiro, tem uma particularidade curiosa: apesar de o autor nunca ter ido a África, o relato foi, ao tempo (e ainda durante um século) a obra de referência no tocante àquele continente. Mais antiga, temos a célebre obra “Africae descriptio” de Leão Africano (1496?-1548) numa edição de Antuérpia, 1556¹⁰. O autor foi um “mourisco” de Espanha, nascido em Granada, diplomata e geógrafo. O seu livro foi considerado um tratado de autoridade acerca das regiões que descreveu, o Magreb e o vale do Nilo, e conheceu múltiplas edições. Serviu de referência à obra de Giovanni Battista Ramusio (1485-1557) “La descrittione dell’Africa et Paesi del Prete Joanni” de que a biblioteca possuía uma edição de Veneza, 1550, em 3 volumes. Ramusio foi um geógrafo italiano que se dedicou, sobretudo, a compilar textos e relatos de viagens com descrições geográficas, obtidos muitas vezes em primeira mão, dos próprios autores. Corresponde assim a um género muito cultivado porque permitia um conhecimento amplo do que se passava na exploração de novas terras e do qual vamos ver outros exemplos. A obra de Ramusio foi traduzida e profusamente editada.

O Egito está presente em duas obras. Do historiador turco Salih Gelil, os “Anales de Egipto en que se trata de las cosas mas principales que han sucedido desde el principio del mundo...”, numa edição de Madrid, 1678. Do abade Jean Baptiste Le Mascrier (1656-1738) a “Description de l’Egypte composée sur les Mémoires de M. de Maillet », impressa em Paris, 1735. O livro incorpora as informações deixadas por Benoît de Maillet (1656-1738) que foi cônsul de França no Cairo, e contém mapas.

Para além deste tipo de descrições memorialistas, no século XVIII são muito frequentes os relatos dos próprios exploradores. No tocante a África, a biblioteca dos Jerónimos tinha a obra “Travels into the inland parts of Africa”, de Francis Moore, numa edição de Londres, 1738. O autor trabalhou para a Royal African Company e viveu entre 1730 e 1735 na Gâmbia. O livro reflete a sua experiência e descreve com pormenor os territórios que percorreu. Escrito sob forma de diário, apresenta ainda as impressões de outros viajantes.

A América concitou igualmente as atenções dos Jerónimos e não apenas enquanto descrição geográfica e cartográfica, como antes vimos na obra de Richard Blome. Do século XVIII, há uma edição da “Histoire des découvertes et conquestes des Portugais dans le Nouveau Monde », Paris, 1734, em 4 volumes, com mapas e gravuras, escrita por Joseph François Lafitau (1681-1746), missionário jesuíta que se distinguiu como

¹⁰ O exemplar encontra-se na BNP e tem a cota RES. 5082 P.

etnologista e naturalista. A vertente científica está presente nas descrições que faz dos locais, dos povos e das suas características. A obra foi traduzida para português e editada em 1786. A biblioteca tinha deste autor a outra obra que lhe deu fama: “Moeurs des sauvages amériquains comparés aux moeurs des premiers temps”, de Paris, 1724. Trata-se de um trabalho sobre os Iroqueses do Canadá, onde com rigor científico, mas num estilo descritivo apresenta, em mais de 1000 páginas com muitas gravuras, um estudo etnológico detalhado sobre aqueles indígenas da América do Norte. É com Lafitau que nascem os estudos de antropologia comparativa.

A China está presente em várias obras. Assim, distinguimos duas do frade agostinho espanhol Juan Gonzalez de Mendoza (1545-1618) a “Historia de las cosas mas notables... del gran reyno de la China com un Itinerario del nuevo mundo”, edição de Antuérpia, 1596 e a “Histoire du grand royaume de la Chine”, tradução para francês, publicada em Rouen, 1614. O autor esteve na China como embaixador de Filipe II de Espanha. Esta obra foi muito editada e traduzida desde os finais do século XVI. Nela se utilizaram caracteres chineses pela primeira vez, tendo-se mantido como referência para o conhecimento da China, durante bastante tempo, devido à minúcia descritiva dos usos e costumes, bem como às gravuras. Na biblioteca existia, ainda, a obra do padre jesuíta Jean-Baptiste Du Halde (1674-1743) «Description géographique, historique, chronologique, politique et physique de l’empire de la Chine et de la Tartarie chinoise» editada em Paris, 1735. Consta de 4 volumes e tem mapas e gravuras. Ao contrário de Gonzalez de Mendoza, Du Halde nunca saiu de França, porém, recolheu variada informação produzida pelos padres da Companhia de Jesus, produzindo uma obra que foi referência durante muito tempo para aqueles que pretendiam conhecer a China nas suas várias facetas.

Sobre o Japão existia a obra do padre jesuíta Pierre François Xavier de Charlevoix (1682-1761) “Histoire du Japon”, editada em Paris, 1754. Apesar de relatar os progressos da religião católica naquele império descreve a história, os usos, costumes, a população e os locais importantes e de interesse no Japão. As descrições geográficas, pela sua precisão, permitiram, posteriormente, a feitura de mapas.

O conhecimento do Oriente, está, aliás, refletido em várias outras obras. O dominicano português João dos Santos (15—1622) escreveu a “Ethiopia oriental e varia historia de cousas notáveis do Oriente...” que foi publicada em Évora, no convento de S. Domingos por Manuel de Lyra, em 1609. Ainda que a sua permanência no Oriente tenha sido para atividades de missão, o autor faz neste livro uma descrição minuciosa do país, das gentes e seus costumes, das religiões praticadas, bem como das guerras em que a Etiópia esteve envolvida. A obra foi traduzida e editada em França. O Sião está representado na obra de Guy Tachard (1648-1712). Jesuíta e matemático, fez duas viagens ao Sião. Os Jerónimos tinham o relato da segunda, intitulado “Second voyage du Père Tachard et des Jesuites envoyés par le Roy au royaume de Siam” editado em Amster-

dão, 1689. O livro é muito descritivo, com gravuras, e incluiu também as observações astronómicas que estão na origem da viagem. Foi traduzido e editado em Inglaterra.

Se estas obras descreviam e fundamentavam a história, a etnologia, a botânica e a zoologia ou até a astronomia destas regiões distantes, a biblioteca continha também relatos de viagens de exploração. A gesta dos portugueses surge em algumas obras relevantes, de autores estrangeiros. Do padre jesuíta Giovanni Pietro Maffei (1533-1603) há um exemplar da “*Historiarum Indicarum*” na edição de Veneza, 1589 e na de Lion, 1789. O arco temporal revela bem que se trata de um texto que foi tendo leitura ao longo dos séculos e alguma atualização de conteúdos como era prática ao tempo. Maffei foi considerado um dos melhores escritores em latim tendo sido contratado pelo cardeal D. Henrique para escrever uma história geral dos descobrimentos portugueses. Esteve em Portugal entre 1579 e 1584 a recolher documentos para redigir a obra que viu a estampa pela primeira vez em 1588 com dedicatória ao rei Filipe II.

Como antes referimos, as compilações de relatos foram muito populares nos séculos XVI e XVII. Uma das obras que mais êxito alcançou foi a “*India Orientalis*” em três partes, que a biblioteca tinha na edição de Frankforte, 1598, 1599 e 1601. Contém relatos escritos por vários autores, desde Pigafetta e Duarte Lopes ao reino do Congo, continuando com as viagens de navegadores holandeses entre os quais Linschotten. O compilador foi o gravador, livreiro e editor Théodore de Bry (1528-1598). Os feitos dos holandeses surgem na obra do navegador e explorador Willem Lodewijcksz (15–1604) que escreveu sobre as Índias Orientais e sobre as Índias Ocidentais, respetivamente no 1º e 2º volumes da sua obra “*Histoire de la navigation aux Indes... par les Hollandois*”, em edição de Amsterdão, 1598 e 1601. São livros muito ilustrados, onde se representam aspetos diferentes das regiões e povos encontrados, e incluem mapas.

De Itália, a biblioteca possuía as “*Viaggi fatti da Vinetia alla Tana, in Persia, in India et in Constantinopoli...*”, numa cuidada edição de Veneza, 1545, saída dos prelos dos herdeiros do famoso editor Aldo Manuzio. Trata-se de uma compilação de vários relatos de viajantes venezianos, com descrições de cidades, lugares, sítios e costumes.

Os relatos das viagens à volta do mundo constituíram no século XVIII um género muito cultivado. Com carácter mais científico existia a « *Histoire du premier, second et troisieme voyages autour du monde... avec figures et une grande mappemonde* », que é a tradução francesa do original inglês escrito pelo capitão James Cook (1728-1779), numa edição de Paris, 1795-1796, em 3 volumes. Famoso explorador, navegador e cartógrafo inglês, Cook empreendeu três viagens de circum-navegação das quais deixou relatos pormenorizados que tiveram grande sucesso pela forma e conteúdo da descrição onde se referiam novas regiões, tudo acompanhado de gravuras e mapas de qualidade.

Outros relatos tinham um carácter mais literário para um público interessado em conhecer o mundo e os Jerónimos também os adquiriram, ainda que, nalguns casos, se descrevessem curiosidades e fantasias. Por exemplo, a obra escrita por Giovanni Botero (1540-1617) “*Le relationi universale*” constituía uma compilação de tudo o que à época

se conhecia do mundo, com mapas e ilustrações, com povos e lugares longínquos. Entre imagens e textos, procura-se alguma exactidão nas descrições. Considera-se, aliás, que está na origem dos estudos demográficos. Foi um grande sucesso editorial, tendo sido várias vezes traduzida. A biblioteca dos Jerónimos tinha três edições, o que demonstra interesse particular, todas de Veneza e dos anos de 1600, 1602 e 1608.

Noutra perspetiva temos a obra de Pedro de Ordoñez y Cevallos (c. 1557-1636) “*Historia y viagem del mundo... a las cinco partes de la Europa, Africa, Asia, America y Magallanica...*”, impressa em Madrid, 1691. O autor foi soldado e corsário, depois padre e, supostamente, teria passado 35 anos fora de Espanha em viagem. Parece, no entanto, que não terá saído da América espanhola ou das Filipinas, servindo-se de outras obras para compor as informações. A obra teve várias edições.

Já no século XVIII, o livro “*Giro del mondo*”, relato de uma viagem feita por Giovanni Francesco Gemelli Careri (1651-1725) à volta do mundo como o título indica, ficou famoso e conheceu muitas edições e traduções pois o autor, um aventureiro e viajante italiano, descreve a viagem, feita não por razões políticas, militares ou científicas mas por gosto, utilizando os transportes “públicos” ocasionais, e descrevendo o que viu, de uma forma muito agradável à leitura. A biblioteca tinha duas edições, uma de Nápoles, 1708 e outra de Veneza, 1719. A obra do abade Joseph Delaporte (1713-1779) “*Le voyageur françois ou la connaissance de l’Ancien et du Nouveau Monde*” é uma compilação de relatos de viagens, escrita em forma epistolar, muito ao gosto da época, e publicada em Paris, de 1768 a 1791, num total de 34 volumes, sendo os últimos de diferente autoria. A biblioteca dos Jerónimos não tinha a obra completa.

Para além destas publicações que se reportavam a países, regiões e continentes longínquos, a produção editorial entre os séculos XVI e XVIII cobriu também, de forma expressiva, as descrições de países, cidades ou regiões europeias, em múltiplas edições. No respeitante aos países, os Jerónimos tinham algumas edições interessantes. A obra de William Camden (1551-1623) “*Britannia sive florentissimorum regnorum Angliae, Scotiae, Hiberniae et Insularum... Chorographica descriptio*”, impressa em Londres, 1594, representa o primeiro levantamento corográfico da Inglaterra, Escócia, Irlanda e ilhas. O autor era historiador, topógrafo e genealogista e, nesta edição muito extensa e de grande aparato, inclui também informação histórica sobre o reino.

Descrevendo uma ilha certamente pouco conhecida à época, existia a obra de Niels Horrebow (1712-1760) “*Nouvelle description physique- historique, civile et politique de l’Islande...* », publicada em Paris, 1764, em 2 volumes. O autor era dinamarquês e viajara para a Islândia a mandado do rei, tendo elaborado uma descrição muito completa daquela terra distante, sobretudo no respeitante à história natural da ilha. A Itália e a Espanha, enquanto países e também pelas suas cidades, estavam bem representadas na biblioteca. A obra do dominicano Leandro Alberti (1479-1552) “*Descrittione di tutta Italia ... aggiuntavi la descrittione di tutte l’isole all’Italia appartenenti*” de que os Jerónimos tinham uma edição de Veneza, 1568, conheceu muitas edições. Historiador,

teólogo e filósofo italiano, o autor foi inquisidor em Bolonha e esta obra teria como origem a necessidade de se conhecer melhor os territórios que compunham a Itália e a sua exata localização. Do início do século XVII, encontram-se duas obras do mesmo autor, Cyprianus Eichovius, aliás pseudónimo usado por Matthias Quad (1557-1613), geógrafo e cartógrafo alemão. Intitulam-se “*Deliciae Hispaniae et Index viatorius*” e “*Deliciae Italiae et Index viatorius*” e foram publicadas em 1603 e 1604, respetivamente. De notar que “*Delícias*” se tornou uma forma vulgar de intitular roteiros para prospectivos viajantes, como estes, que dizem respeito a Espanha e a Itália. Integrada já no contexto do chamado “*Grand Tour*”, o catálogo refere a obra “*Remarks on several parts of Italy...*”, da autoria de Joseph Addison (1672-1719), poeta, dramaturgo, ensaísta e político inglês, numa edição de 1753.

A biblioteca possuía quatro obras descrevendo a cidade de Roma e as suas “coisas maravilhosas”, duas anónimas e outras de autores hoje quase desconhecidos, uma do século XVI, duas do XVII e uma do XVIII. No respeitante a Espanha, as obras que a biblioteca tinha, contemplam Toledo, com duas obras do século XVII, uma de Francisco de Pisa e outra de Pedro de Rojas, vocacionadas para uma descrição histórica, tal como o livro de Miguel de la Portilla y Esquivel, já do século XVIII, sobre a cidade de Compluto. Quanto à Nova Espanha (sobre a qual, aliás, referimos atrás algumas obras) são, sobretudo, crónicas de confrontos e narrativas de “conquistadores”. Ainda que não se relacionem, diretamente, com a tipologia de obras que temos vindo a apresentar não podemos deixar de destacar as obras de Garcilaso de la Vega, el Inca (1539-1616). Cronista e escritor peruano, filho de pai espanhol e mãe inca, é conhecido como o principal escritor do Novo Mundo. Consagrou-se à divulgação da história dos indígenas da América do Sul colonizada pelos espanhóis, em especial, do Peru. As suas obras foram muito apreciadas, editadas várias vezes e também traduzidas. Nos “*Commentarios reales que tratan de los origenes de los Incas*”, a sua obra mais importante, o Inca, como a si próprio se intitulava, recorreu a fontes diversas, incluindo orais, numa recolha informativa fundamental para documentar a história e a cultura dos Incas. Para além dessa, numa edição de Madrid, 1723, em 4 volumes, os Jerónimos tinham “*La Florida del Inca...*”, Madrid, 1723 e ainda a “*Historia general del Peru*”, Madrid, 1722 e o “*Ensayo chronologico para la Historia general de la Florida...*”, Madrid, 1723.

Deixámos para o fim a obra de Claude Jordan, (1659?-1718?) “*Voyages historiques de l’Europe*” que os Jerónimos tinham, em edição de Paris, 1692-1697, publicada em 6 volumes mas faltando na biblioteca os dois últimos. Não é pelo seu valor histórico ou bibliográfico pois pouco se sabe acerca do autor que foi, essencialmente, jornalista. O texto, apesar de ter conhecido várias edições e traduções, prefigura, na essência, um guia informativo para viajantes, como outros que mencionámos. Contém elementos detalhados, colhidos noutras obras, sobre a história e geografia dos países e regiões da Europa, com indicação dos usos e costumes, estradas e caminhos, etc. O vol. II é referente à Espanha e a Portugal. Ora na folha 302 do catálogo que nos serviu de fonte, encontramos a

referência a um manuscrito da autoria de frei Jacinto de S. Miguel, monge jerónimo já antes referido, onde se lê:

“Jornadas históricas da Europa contem a origem, a religião, costumes... traduzidas do Frances em Portuguez por Fr. Jacinto de S. Miguel. Impressas em Paris...3 vols in 4º Manuscripto”

Era, certamente, intenção deste distinto erudito, latinista e bibliófilo vir a editar a tradução que realizou. Todavia não logrou vê-la publicada por razões que desconhecemos. Se dúvidas houvesse sobre a importância que os Jerónimos atribuíram ao conhecimento do mundo (ainda que a grande maioria dos monges nunca tenha viajado...), fica a noção de que as descrições de outros países (e neste caso, envolvendo Portugal) não serviriam apenas para leitura de estudo ou de ócio, mas podiam ser fontes para outras escritas. Apesar de hoje se conhecerem relativamente poucas obras das muitas que preencheram a biblioteca, este manuscrito, felizmente, sobreviveu e encontra-se hoje na Biblioteca da Assembleia da República.

Bibliografia

ALVES, José da Felicidade - *O mosteiro dos Jerónimos*. Lisboa: Livros Horizonte, 1989-1993. 3 vol.

BARATA, Paulo J.S. – *Os livros e o Liberalismo: da biblioteca conventual à biblioteca pública*. Lisboa: Biblioteca Nacional, 2003.

CAMPOS, Fernanda Maria Guedes de – – *A ordem das ordens religiosas: roteiro identitário de Portugal (séculos XII-XVIII)*. Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2017

CERL – Consortium of European Research Libraries. Thesaurus. Acessível em.: <http://thesaurus.cerl.org>. Última Consulta.: 2018.09.10

—————HPB Database. Acessível em: <https://cerl.org>. Última Consulta: 2018.09.08.

DICCIONARIO BIOGRAFICO ESPAÑOL. Acessível em: <http://www.dbe.rah.es>. Última Consulta: 2018. 09.10.

DICTIONNAIRE DE BIOGRAPHIES FRANÇAISES. Acessível em: https://www.persee.fr/doc/bec_0373-6237_1911_num_72_1_448450. Última Consulta: 2018.08.30.

DEUTSCHE BIOGRAPHIE PORTAL. Acessível em.: <https://www.deutsche-biographie.de>. Última Consulta: 2018.09.04.

ENCYCLOPAEDIA BRITANNICA. Acessível em.: <https://www.britannica.com>. Última Consulta: 2018.08.05

EUROPEANA. Collections. Acessível em: <https://europeana.org>. Última Consulta: 2018.09.04.

FONTES, João Luís Inglês – *Da “pobre vida” à Congregação da Serra de Ossa: génese e institucionalização de uma experiência eremítica*. Tese de Doutoramento. Lisboa: FCSH-UNL, 2012.

MACHADO, Diogo Barbosa – *Bibliotheca Lusitana...* Coimbra: Atlântida, 1965. 4 vol.

MOSTEIRO DE SANTA MARIA DE BELÉM. Acessível em.: <http://patrimoniocultural.cm-lisboa.pt/lxconventos/ficha.aspx?t=i&id=635>. Última Consulta: 2018.05.30.

NETO, Maria João; Soares, Clara Moura – *O mosteiro dos Jerónimos: arte, memória e identidade*. Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2013.

PORTUGAL: dicionário histórico, corográfico, heráldico, biográfico... compilado por Esteves Pereira e Guilherme Rodrigues. Acessível em: <http://www.arqnet.pt/dicionario>. Última Consulta: 2018.08.29.

SANTOS, Cândido dos – *Os Jerónimos em Portugal: das origens aos fins do século XVII*. Porto: INIC: Centro de História da Universidade, 1980.

————— *Os monges de S. Jerónimo em Portugal na época do Renascimento*. Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, 1984.

SÃO MIGUEL, Jacinto de – *Mosteiro de Belém : relação da insigne e real casa de Santa Maria de Belém*. Lisboa: Academia Real das Ciências, 1901.

————— *Tratado Histórico das Ordens Monásticas de S. Jeronymo e S. Bento...* Lisboa: na Officina da Musica, 1739-1761. 3 vol.

PEDRO TEIXEIRA E A DEFINIÇÃO DA FRONTEIRA DA AMAZÓNIA, EM COMEMORAÇÃO DOS 380 ANOS DA VIAGEM DO NAVEGADOR PORTUGUÊS NO RIO AMAZONAS

Comunicação apresentada pela académica
Anete Costa Ferreira, em 18 de setembro

“Nada nas conquistas de Portugal é mais extraordinário do que a conquista da Amazónia” – Joaquim Nabuco, Direitos do Brasil, 1949.



No século XII, os portugueses navegavam com o auxílio da bússola que tinha a forma de um peixe, confeccionada em cortiça ou madeira revestida de uma fina lâmina de prata, de origem remota. Em 1549, Portugal envia para a Bahia mestres de embarcações, carpinteiros, calafetes e ferreiros que constroem novos tipos de embarcações, alterando a forma do trabalho marítimo medieval implantando métodos mais seguros, destacando-se as caravelas mais velozes para enfrentar ventos nas viagens transoceânicas.

O Rei D. Dinis, empreende grandes iniciativas para o desempenho da Marinha Portuguesa, tendo como exemplo de uma expedição portuguesa haver chegado às Canárias no reinado de D. Afonso IV. No ano de 1415, iniciam-se as organizações de expedições ao Atlântico. O Infante D. Pedro viajando pela Europa consegue um exemplar do

livro de Marco Polo, bem como um mapa veneziano e outras informações interessantes para os projectos dos Descobrimentos que estavam dando os primeiros passos. Em 1474, D. João II lidera a empresa dos Descobrimentos, abandonando os estudos de Paulo Toscanelli, e este oferece-os a Cristovão Colombo que em 1492, viaja sob o patrocínio dos Reis Católicos, e descobre a América, convicto de haver chegado à Ásia.

No regresso pára em Lisboa a fim de dar a boa nova ao Rei D. João II e este reivindica a posse, justificando que as referidas terras pertenciam a Portugal conforme o Tratado de Alcáçovas. Tais informações só chegam a Roma em 11 de Abril de 1493, e os Reis Católicos surpreendem-se com a Bula Inter Caetera. Após vários entendimentos acordam a 7 de Junho de 1494, assinar em Tordesilhas o novo Tratado com o meridiano demarcatório de 370 léguas a ocidente de Cabo Verde, possibilitando a futura existência do Brasil.

Os lusitanos não só ocuparam a zona portuguesa da América do Sul como a foram ampliando originando daí o Tratado de Madrid, assinado entre a Espanha e Portugal em 1750, que daria nova conotação à futura terra Brasilis.

Documentos secretos do Vaticano comprovam que a 12 de Fevereiro de 1343, a Expedição do Capitão da Real Armada Portuguesa, Sancho Brandão e El Rey D. Dinis, certificava ao Papa Clemente VI a boa nova das terras magníficas habitadas por homens nus, opulenta em árvores de tronco vermelho, nas ilhas do Ocidente, conforme publicação do jesuíta Manoel Fialho. Evidente está um Mapa da Região enviado ao Sumo Pontífice com a frase “Insula do Brasil ou de Brandom”, que segundo Pedro Álvares Cabral, era como o Brasil se tornara conhecido na antiguidade. Uma vintena de mapas mostram, em lugares diferentes, uma ilha chamada Hy Brazil ou ainda de São Brandão.

Navegadores diziam que a ilha tinha capacidade de se afastar quando as embarcações dela se tentavam aproximar, o que de certa forma justificava a razão pela qual a posição mudava nas diferentes apresentações cartográficas.

No imaginário geográfico medieval a Ilha Hy Brazil teria sido descoberta e colonizada por São Brandão, monge irlandês que no ano de 565 d.C com a idade de 105 anos, teria partido para o mar em busca de um local para se dedicar unicamente à meditação ao culto Divino.

Há vários documentos que provam a existência do Brasil desde 1375, quando um cartógrafo de Maiorca foi enviado ao Vaticano pelo Rei Carlos V, da França, para copiar e ampliar o mapa português original, de conformidade com anotações feitas entre 1343 e 1375. Encontra-se no Museu de Londres, também o Mapa Mundi, de Ranulf Nyggeder, de 1360, no qual está identificada a Ilha do Brasil em sua formação e localização semelhante a do mapa do rei francês.

Até 1502, realizam-se algumas viagens ibéricas à costa do Brasil, dentre elas a de Fevereiro de 1500, comandada por Vicente Yáñez Pinzón que teria alcançado a foz do Rio das Amazonas, dando-lhe o nome de “*Santa Maria del Mar Dulce*”. Antes, em 1499, Américo Vespúcio, entra no Cabo Norte atravessa a Linha do Equador e chega

ao Arquipélago do Marajó, na tentativa de encontrar o El Dorado. Por sua vez Duarte Pacheco Pereira que havia sido o negociador do Tratado de Tordesilhas, autor do *Esmeraldo de Situ Orbis*, em 1505, informa haver estado no Brasil, em 1498, quatro anos após a assinatura do referido Tratado, ao mesmo tempo afirmando que: " ... a terra achada e navegada é uma tão grande terra firme com grandes ilhas adjacentes a ela que se estende a setenta graus de largueza da linha equinocial, contra o polo ártico", confirmando as informações de outros navegantes.

Nessa perspectiva, Portugal, decide ampliar suas descobertas, e em 6 de Março de 1500, largaram do Tejo, mais precisamente de Belém, treze caravelas sob o comando de Pedro Álvares Cabral, cuja armada era composta de mil e quinhentos soldados, vários pilotos, escrivães, um físico, um cosmógrafo, três feitores e o influente Duarte Pacheco Pereira.

No dia 22 de Abril, Cabral avista um grande monte a que deu o nome de Monte Pascoal e à terra Vera Cruz. Tomou posse da terra em nome do Rei D. Manuel I, colocando ali a cruz de madeira já no dia 1 de Maio. Estava oficializado o encontro do Brasil. A armada demorou-se oito dias, mantendo relações de amizade com os indígenas e ao mesmo tempo colhendo informações de interesse para Portugal.

O Mestre João, foi o primeiro cartógrafo a descrever a viagem por meio de instrumentos, mostrando o local exato do Brasil. No dia 3 de Maio, a frota rumou para as Índias, tendo antes Cabral enviado para Portugal uma nau sob o comando de Gaspar de Lemos, portador da carta dando ciência da boa nova com os dizeres: " Em obediência à instrução de Vossa Alteza navegamos no Ocidente e tomamos posse, com Padrão, da terra de Vossa Alteza que os antigos chamavam de Brandão ou Brasil". Cabral seguiu para Calecut, após cumprir missão em terras brasileiras. Retornou a Lisboa em 23 de Junho de 1501.

A presença constante de estrangeiros na costa brasileira obrigou D. João II, a iniciar a colonização do Brasil. Nos idos de 1534, a Coroa decide dividir a colônia em Capitânicas Hereditárias, sendo as mesmas entregues a capitães-donatários que teriam como obrigação empreender o reconhecimento do território e especialmente dos rios por onde era transportado o pau-brasil, bem como fixarem os colonos para a defesa e exploração dos espaços, além da expulsão dos estrangeiros do litoral. Apenas duas prosperaram: Pernambuco e São Vicente.

Em 1549, D. João II decide criar um Governo-Geral do Brasil, com sede em Salvador, por considerar ser a Bahia o centro geográfico do Brasil. É iniciada a plantação da cana -de-açúcar no litoral, transformando-se o Brasil na mais rica colônia portuguesa, com importante participação no comércio do Atlântico. Referida cultura exigiu mão- de -obra abundante, fazendo com que Portugal enviasse escravos africanos para o Brasil, tendo referido ato sido importante na decisão da formação ética -social brasileira ao lado dos portugueses e dos ameríndios. Com essa influência dá-se a explosão demográfica e para controlar citado movimento geo-sócio-económico, operam-se viagens civis e mili-

tares, que partiram do litoral para o interior. A esses grupos deram o nome de Bandeiras, as quais se intensificaram na segunda metade do século XVI estendendo-se ao longo do século XVII. São Paulo, fundado em 1554, tornou-se o centro vital dessas bandeiras que definiram fronteiras garantindo a posse do território na América Portuguesa.

Fronteira é entendida como espaço de segurança garantindo a soberania e a integridade territorial num país, obedecendo através da legislação do Estado o controle do país vigiando as entradas e saídas do seu território. Referida demarcação pode ser via muro, linha, faixa ou rio, obedecendo sempre funções de controlar bens e fiscalizar os humanos, no limite territorial com dinâmicas distintas, conforme a política de cada país.

O Rio Amazonas pela sua dimensão confunde-se com a Bacia Amazônica, tendo aquele 7.062km² e esta 7.006 km². O maior rio do mundo que nasce nos Andes a uma altitude de 5.170 km², desagua 20% da água doce no Oceano Atlântico que banha Bolívia, Brasil, Colômbia, Equador, Guiana, Peru e Venezuela, estando classificada como uma bacia internacional ou fronteira.

A primeira fronteira internacional demarcada no Rio das Amazonas foi entre Portugal e Espanha, em 1494, tendo como Documento Legal o “*Tratado de Tordesilhas*”. Limite quase sempre desrespeitado com a invasão de franceses, ingleses e holandeses. No decorrer do século XVI foi criada a Guiana Francesa em Caiena. No ano de 1667, através do Tratado de Breda foi legalizado o Suriname para os holandeses e a Guiana que fora comprada em 1813, passou a chamar-se apenas Guiana Inglesa, em 1831. É considerada como a última fronteira internacional a demarcação entre o Acre (Amazônia Brasileira) e a Bolívia, legalizada no início do século XX, através do “*Tratado de Petrópolis*”, assinado em 17 de Novembro de 1903.

Portugal buscando assegurar o imenso espaço para a Coroa oficializa a viagem de reconhecimento em 1637 que partiu de Belém do Grão Pará para a conquista do Alto Amazonas, através da bandeira Fluvial de Pedro Teixeira, expedição que veio integrar a Amazônia ao mundo geográfico brasileiro, demarcando as fronteiras do Grande Rio das Amazonas, do Pará aos Andes, no Peru.

Pelos idos de 1612, os franceses tomam posse do Maranhão com a fundação da França Equinocial. No início de 1615, D. Felipe III é alertado sobre a proliferação de embarcações estrangeiras na foz do Grande Rio das Amazonas, e curiosamente o Conselho de Estado Espanhol, determina que os portugueses combatam tais invasores. Cientes dessa determinação os lusitanos partem para a defesa do espaço, certos para a conquista, defesa e exploração da região.

Inicialmente, o plano traçado foi a expulsão dos franceses, em 1615, das terras maranhenses, cuja batalha em Caxemduba deu vitória a Portugal. A seguir em 1616, sob o comando de Francisco Caldeira Castelo Branco, é fundada a cidade de Santa Maria de Belém do Grão Pará, porta de entrada da Amazônia, assegurando a ocupação do rio e seus afluentes. O descobridor depara-se com feitorias inglesas, francesas e holandesas, explorando as terras que lhes haviam sido doadas por Jaime I, da Inglaterra e Luís XIII,

da França, entre os anos de 1613 e 1627. Os gauleses bloquearam a entrada dos portugueses com a fundação de Caiena, em 1634, somente em 1645, é que Portugal conseguiu expulsar os estrangeiros do território amazónico.

As grandes dificuldades de comunicação entre a região e Portugal, obrigaram a tomada de decisão de D. Felipe, em 1621, de separar a Amazónia do Brasil, ficando o Grão Pará-Maranhão, subordinado a Lisboa, nascendo a América Portuguesa. Era de Portugal que Belém recebia as ordens e instruções, e a ela prestava contas.

Para explorar a região, os espanhóis sentiam-se desestimulados pela enorme população indígena e a exuberância da floresta cercada de rios. Os portugueses destemidos faziam amizades - nem sempre bem sucedidas -, buscando ampliar o espaço para Portugal.

Ávidos de conhecer e catequizar tribos no território amazónico, militares e religiosos viajavam pela região enfrentando todas as adversidades do imenso território. Nessa perspectiva deparamos com a chegada em Janeiro de 1637, no Forte de Gurupá, no Pará, dos religiosos Domingos de Brieda e André de Toledo, e mais seis soldados espanhóis, que ao se salvarem da ira dos Encabelados, naufragaram no Alto Amazonas. As autoridades paraenses decidiram encaminhá-los até ao Maranhão para serem ouvidos pelo governador Jácome Raimundo de Noronha. Este, após concluída a narrativa dos recém-chegados, perguntou-lhes o que desejavam fazer. Inicialmente explicaram que haviam partido com o Capitão João Palácio, caudilho espanhol no Peru para descer o Grande Rio, a fim de encontrar o El Dorado e a Casa do Sol. Houve o massacre dos índios Encabelados, e tendo conseguido salvarem-se, resolveram descer o Rio Amazonas. E que desejavam regressar como guia para o Peru. Na ocasião Noronha, decide criar uma jornada para levá-los de volta aos Andes, cujo comando daria a Pedro Teixeira, através da expedição considerada o maior feito de Portugal na Amazónia.

Noronha, havia sido empossado Governador e Capitão do Maranhão-Grão Pará a 9 de Outubro de 1636. Homem valente, corajoso e sedento de glória, viu que esse era o momento certo para o alargamento da soberania portuguesa à maior parte da Bacia Amazónica. Para concretizar o ambicioso empreendimento, escolheu Pedro Teixeira por ser soldado conhecedor da região, do rio e da selva amazónica, além do domínio da língua tupi. Teixeira foi nomeado Capitão-Mor e General de Estado com plenos poderes para realizar a perigosa viagem.

Jácome de Noronha, entrega a Pedro Teixeira o Regimento com as seguintes instruções:

- a) Reconhecer minuciosamente o rio até Quito;
- b) Verificar os melhores lugares em que o rio pudesse ser fortificado;
- c) Assegurar, pela boa conduta dos expedicionários e por meio de pequenos presentes, as relações de paz com os indígenas ribeirinhos;
- d) Fundar aquém dos Omáguas (situados entre o Napo e o Juruá), uma povoação que marcasse o limite no Amazonas, da soberania portuguesa;
- e) Carta de Prego para abrir no regresso, após ultrapassar os Omáguas.

Pedro Teixeira, organizou os preparativos para a afirmação da Bandeira Portuguesa na Amazônia. Nomeou homens experientes aos embates marítimos, como:

- Coronel Bento Rodrigues de Oliveira, 2º Comandante;
- Capitão Bento da Costa, Piloto - Mór;
- Capitão Pedro da Costa Favela, Cartógrafo;
- Capitão António de Azambuja – Mestre de Campo;
- Sargento- Mór Felipe de Matos Cotrim – Mestre;
- Capitães de Infantaria – Pedro Baião de Abreu, Inácio de Gusmão e Domingos Pires da Costa;
- Alferes – Fernão Mendes Gago, Bartholomeu Dias de Matos e António de Oliveira;
- Ajudante – Maurício de Heliarte;
- Sargentos – Diogo Rodrigues e Domingos Gonçalves;
- Almojarife – Manuel de Matos Oliveira;
- Escrivão – João Gomes de Andrade;
- Capelão – Agostinho das Chagas, Capuchinho;
- Assistente Religioso – Frei Domingos de Brieda, Guardiã do Convento de Santo António, Capucho;
- Guias Militares – Seis soldados espanhóis que meses antes haviam descido o Grande Rio das Amazonas.

Teixeira para compor a sua jornada, saiu de Belém a 5 de Fevereiro de 1637. Seguiu pelo Rio Pará, Baía de Guajará até Canapijó, passou para o Marajó até atingir a vila de Cameté. Nesse local adquiriu algumas canoas e em seguida rumou para Gurupá onde ultimou os preparativos da expedição. Consta que Teixeira gastou grande parte da sua fortuna nesse empreendimento.

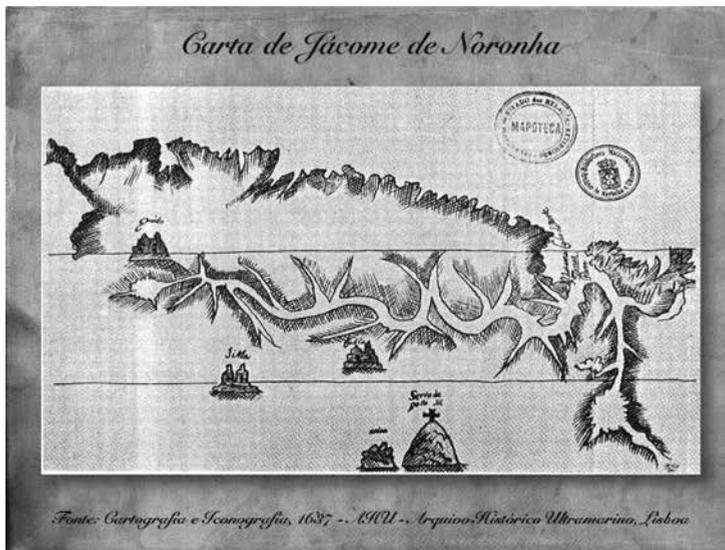
A expedição utilizou 70 canoas, sendo 45 de grandes dimensões, com 20 remeiros cada, 70 soldados portugueses e 1.200 índios entre guerreiros, remeiros e flecheiros, acompanhados de suas mulheres e filhos, perfazendo um total de 2000 seres humanos.

No dia 28 de Outubro de 1637, Teixeira partiu rio acima para a viagem que daria ao Brasil a mais extensa região - a Amazônia. A 3 de Dezembro avistou no alto Amazonas um arquipélago de grande dimensão que batisou de “Ilhas das Areias”, situado aquém do Rio Madeira, que bifurca com o Amazonas. Em Janeiro de 1638, descobre o Rio Negro onde mais tarde, a 1,5km se ergueria a cidade de Manaus. Há historiadores que o consideram descobridor do Rio Branco, uma vez que percorreu suas margens. Mais adiante Teixeira descobre uma ilha que dá o nome de “Santa Luzia”, justificando ser este o seu dia. No momento ofertou aos nativos anzóis, pentes, machados e outros brindes, deixando todos contentes. A 27 de Fevereiro Teixeira enfrenta o problema dos indígenas que se rebelaram por ser a viagem a remos e contra a correnteza. O comandante consegue contornar a situação, prosseguindo no seu intento.

No dia 3 de Julho, Pedro Teixeira, chega na actual fronteira do Peru – Equador, na confluência dos rios Napo e Aguarico, que teria este sido chamado de Rio do Ouro pelos

portugueses. Encontra-se com Bento de Oliveira, que o aguardava, e juntos seguem até ao Aguarico. A 15 de Agosto, chegam a Payamino, afluente do Napo. Caminharam ora a cavalo, ora de mula e muitas vezes a pé. Dia 14 de Outubro passam por Baeza deparando com uma povoação castelhana, junto à Aldeia de Pujas. Seguem com toda tropa para Quito, sendo recebidos com um ato religioso no Santuário de Nossa Senhora de Guápulo, em agradecimento ao êxito da viagem.

No dia 10 de Novembro de 1638, Pedro Teixeira é recepcionado em grande audiência pelo Governador peruano, ocasião em que faz a entrega solene da “Relação” e Bento da Costa oferta o “Roteiro” do percurso do Rio Amazonas, ao Conde de Chinchón, Vice Rei do Peru, D. Luiz Jeronimo de Cabrella e Bobadella. A carta ilustra muitos pontos desvendados no caminho do rio acima com notáveis conhecimentos da região nos aspectos etnográficos e geográficos. A viagem incomodou autoridades peruanas, tendo o Corregedor D. Juan Velasquez d’Acuña encarregou seu irmão Frei Cristobal d’Acuña e o Frei André de Artieda para seguirem na viagem de regresso ao lado de Pedro Teixeira, anotando o curso do grande rio, seus afluentes e os povos habitantes das suas margens.



Também, em Madrid o impacto da viagem foi grande ao ponto de ser proposto ao Conselho das Índias que punisse Jácome de Noronha por haver autorizado referida viagem à revelia da Espanha. Em 16 de Fevereiro de 1639, Teixeira iniciou o regresso, escolhendo o caminho mais curto via Archidoma, desceu as margens do Napo, prosseguindo a viagem. A 15 de Agosto atinge o Rio do Ouro ou antigo Aguarico, quando pratica o ato heróico de importante significado político e patriótico. Perante toda a tripulação à margem esquerda do referido rio, abriu a carta prego, que lhe fora entregue por Jácome de Noronha e exclama: “Tomo posse destas terras e sitios em nome de El Rey Felipe IV Nosso Senhor pela Coroa de Portugal, se houver quem a dita posse contradiga

ou tiver embargo, que lhe pôr, que ali está o Escrivão da dita jornada, e descobrimento, que lhes recebe, por quanto ali vinhão Religiosos da Companhia de Jesus por ordem da Real Audiência de Quito, e porque é terra remota e povoada de muitos índios, não houve por eles, nem por outrem, quem lhe contradissesse a dita posse”. Em seguida colocou o Padrão e fundou a povoação de Franciscana em memória dos franciscanos sacrificados pelos Los Encabelados. O Auto de Posse foi transcrito no dia 16 de Agosto de 1639, por João Gomes de Andrade, Escrivão da Jornada, e assinado por todos os demais presentes ao ato.

A escolha do local foi um ato especificamente geopolítico: o controlo do curso do Rio Amazonas que representou de imediato a posse para Portugal, de toda a extensão em cuja base assenta o título de soberania portuguesa na Amazónia lançado pelo navegador português Pedro Teixeira, considerado o maior feito da navegação fluvial que a História registra.



Em 12 de Dezembro de 1639, Pedro Teixeira, chega a Belém, onde é recepcionado por autoridades civis, militares e eclesiásticas, e o povo em geral que o aguardava com grandes manifestações. Em seguida partiu para São Luís do Maranhão, a fim de entregar ao Governador Bento Maciel Parente os comprovativos da viagem que comandou. Sucediã-se os rumores da Independência da Espanha. No dia 28 de Fevereiro de 1640, Teixeira é empossado Governador do Pará, cargo que desempenhou até 26 de Maio de 1641, quando passou as funções para Francisco Cordovil. Preparava-se para viajar até Portugal, mas a 6 de Junho de 1641, faleceu, tendo sido sepultado na Capela de Nossa Senhora das Graças, erguida no interior do Forte do Castelo em 1616. No século XVIII, seus restos mortais foram transferidos para a Catedral da Sé, onde se encontra sob o Altar-Mor. Teixeira legou à posteridade excelente folha de serviços prestados à Humanidade.

O Tratado de Tordesilhas traçou uma fronteira sem o prévio conhecimento do terreno seccionado de uma forma geopolítica às duas grandes vias de acesso ao Continente Sul Americano, concedendo a embocadura da Amazónia aos portugueses, o melhor para a navegação, permitindo que Portugal se apossasse da maior parte da Região.

As bacias fluviais do Prata e da Amazónia representam as portas de penetração com a distribuição das duas grandes bacias fluviais, o que estabeleceu uma fronteira natural entre os interesses de Portugal e Espanha, porque para o interior o importante era a rota por água.

Neste aspecto temos as três Bandeiras de maior alcance geopolítico: António Raposo Tavares que fez o primeiro circuito terrestre, explorando no Tape, Guáira e Itatin, a Bacia Platina, ligando a Amazónia no roteiro de volta. A Amazónia seria integrada geopoliticamente ao Brasil pela Bandeira Fluvial de Pedro Teixeira, e Pascoal Murin Cabral que instalou Cuyabá voltada à Amazónia, nas cabeceiras do Prata.

As zonas fronteiriças defendem o problema de compartilhar recursos naturais, uma vez que a Natureza não é regida pelas convenções políticas. Caso típico dos recursos hídricos de bacias hidrográficas fronteiriças, uma vez que a água flui de um a outro território não conhecendo linhas de fronteiras. Situação típica da Bacia Amazónica.

Espanhóis e portugueses construíram fortes ao longo dos rios para garantir o acesso ao espaço amazónico, pois precisavam manter o domínio do território contra adversários. Tanto que muitas vilas e pequenas cidades tiveram origem nos fortes. Porém, como estes não eram suficientes para impedir a invasão de estrangeiros, a Coroa Ibérica decidiu mandar Ordens Religiosas para catequizar ameríndios que possibilitavam o controle do território. Essa decisão foi válida para revogar o Tratado de Tordesilhas, em 1750, passando a vigorar o Tratado de Madrid, baseado no princípio do “*utis possidetis*”, delimitando o espaço que viria ser o Brasil.

O principal meio de transporte na Amazónia, ainda hoje é a navegação fluvial. A região possui 50 mil km² de rios navegáveis, sendo este o meio de menor impacto ambiental para a floresta, considerados comumente como as estradas naturais da Amazónia. Oito nações sul americanas integram o património amazónico de cooperação marítima para o desenvolvimento da sua integração, através do “*Pacto Amazónico*”, assinado em 1980, no Brasil.

São países que através do “Tratado de Cooperação Amazónico” têm como ponto comum a preservação da fauna e da flora, o controle ecológico da região, a utilização racional dos recursos hídricos, liberdade de navegação pelos rios internacionais e a preservação das riquezas etnológicas e arqueológicas, infra-estrutura de transportes e comunicações, bem como a promoção do turismo, o incremento do comércio fronteiriço e a promoção do desenvolvimento económico e social.

Os oito países integrantes da bacia amazónica fazem parte das quatro regiões naturais que formam o conjunto sul americano: Caribe, representa a Guiana, Suriname, Venezuela e Colômbia; a do Pacífico: Peru e Equador; Interiorizada: Bolívia; Atlântica:

Brasil. Todos têm suas nascentes, tanto no eixo principal como dos demais tributários da rede amazônica que se dividem entre diferentes países da área, cabendo exclusivamente ao Brasil a foz do complexo fluvial. Daí ter sido Belém se constituído no século XVII, um autêntico polo de defesa, por seu posicionamento defensivo, numa posição-chave da boca de entrada do rio Amazonas.

No ano de 1978, os países amazônicos visando a integração de infra estruturas, se anteciparam em cooperação com o objectivo de garantir a soberania dos seus países na região. Nessa perspectiva criaram o “*Tratado de Cooperação Amazônico*” para o desenvolvimento do meio ambiente cuja pretensão era o fortalecimento dessa cooperação. No ano de 2002, é criada a “Organização do Tratado de Cooperação Amazônico”, com recursos e pessoal técnico para desenvolver projectos visando o desenvolvimento da região. A partir do meado do século XIX torna-se obrigatória com a colocação de marcos demarcatórios fronteiriços fluvial e secos. É considerado como Primeiro Documento que tratou dos limites do Brasil Colônia, o “Tratado de Utrecht”, assinado em 1713, com a França, o qual após dois séculos (1900), propiciou ao Barão do Rio Branco defender a posição brasileira na questão do Amapá.

No Reinado de D. José I, em 1751, foram assinadas as Instruções sobre o Tratado de Madrid, quando são constituídas duas Comissões de Limites: uma para as fronteiras entre Uruguay no Oceano Atlântico e a boca do Jauru, no Paraguay; e outra para demarcar as fronteiras setentrionais, a partir do Rio Jaru, todas foram bem-sucedidas, com os Comissários Gomes Freire de Andrade por Portugal, e Marquês de Val de Lirios, pela Espanha.

Observa-se, que nos limites da Amazônia, Portugal inicialmente, não obteve o êxito desejado, porquanto Francisco Xavier de Mendonça Furtado, Comissário de Portugal, aguardou no Arrayal de Maryuá, de 1753 até 1759, o Comissário da Espanha, D. José de Iturriaga, que não compareceu para definir a fronteira entre os dois países europeus, como fora acordado entre as partes interessadas.

Porém, Mendonça Furtado encontrava em Lisboa, nas funções de Ministro da Marinha e dos Negócios Estrangeiros, quando a 15 de Janeiro de 1762, recebe cópia do Contrato assinado entre o governador do rio Negro e D. José Iturriaga, informando o cancelamento do “*Tratado de Limites*”, concedendo à Amazônia através do “*utti-possidetis*”, o reconhecimento da imensa Região para a Coroa Portuguesa.

Vale ressaltar a existência de polos fronteiriços ao longo da linha divisória amazônica, que são considerados pontos estratégicos. Êi-los:

- Guajará-Mirim, fronteira do Brasil com a Bolívia, às margens do rio Mamoré;
- Basiléa-Cobija, fronteira da Bolívia com o Estado do Acre;
- Assis Brasil –Ifiapari, fronteira do Brasil com o Peru, ligando o Rio Branco a Lima;
- Cruzeiro do Sul – Pucalpa, fronteira Oeste do Brasil com o Peru,
- Benjamim Constant-Tabatinga-Anaporis, constituída pela área das cidades de Tabatinga, no Brasil e Anaporis, na Colômbia;

- Santa Helena – Marco DV/8, fronteira Brasil e Venezuela;
- Normandie – Lethen, fronteira do Brasil com a Guiana;
- Tumucumaque, fronteira do Brasil com Suriname;
- Rio Guaporé, fronteira Brasil e a Guiana Francesa.

No século XX, são constituídas no Brasil três Comissões Demarcadoras de Limites, a partir de 1928, operando da seguinte forma: ao Norte, as fronteiras da Guiana, Suriname, Guiana Francesa e a Venezuela; a Oeste, Colômbia, Peru e Bolívia; e ao Sul, Paraguai, Uruguai e Argentina. No ano de 1939, referida Comissão, é reduzida para duas unidades, estabelecendo novo sistema demarcatório: Norte – a Guiana, Suriname, Guiana Francesa, Venezuela, Colômbia e Peru. Ao Sul – Bolívia, Paraguai, Argentina e Uruguai, permanecendo na actualidade referido sistema.

Estabelecidos os Acordos Demarcatórios das Fronteiras Internacionais, os países pan-amazónicos voltam suas atenções para as fronteiras internas, buscando ocupar e integrar sua parte ao território nacional, uma vez que não há regras específicas sobre o uso dos recursos hídricos fronteiriços da Bacia Amazónica. Os portugueses fizeram várias demarcações com a efectivação da posse das mesmas. A Primeira, aconteceu com a fundação de Belém às margens do rio Guamá, boca de entrada do Grande Rio das Amazonas, em Janeiro de 1616. A Segunda, em Agosto do mesmo ano, Pedro Teixeira viaja a pé de Belém até São Luís do Maranhão, efectivando a demarcação dos limites do espaço conhecido até a actualidade como *“Estrada Pedro Teixeira”*. A *Terceira* ocorreu por ocasião em que Pedro Teixeira, fazia uma viagem de reconhecimento da região, por via fluvial, em 1626, acompanhado de soldados portugueses, índios Tupinambá e do Frei Cristovão de São José, Capucho da Província de Santo António, quando encontra as Aldeias dos ameríndios Tapajós e Borari. Desse encontro nasceu excelentes laços de amizade bastante frutíferos no futuro, para ambas as partes. Ao despedir-se denominou o afluente de *“Rio Tapajós”*, em homenagem às tribos ali residentes. No século XX, fica estabelecida definitivamente a fronteira do Brasil com a Bolívia, através do *“Tratado de Petrópolis”*, assinado em 17 de Novembro de 1903 que integrou o Acre à Amazônia Brasileira. Podendo-se assim considerar esta como a *“Quarta Fronteira”* demarcada na Região Amazónica, uma vez que a demarcação feita por Pedro Teixeira em 1639, é a mater por haver demarcado toda a extensão da Amazônia, dos Andes ao Atlântico.

Pedro Teixeira, natural de Cantanhede, em 1608, chega no Recife, capital do Estado de Pernambuco, para colaborar com os portugueses na luta contra os holandeses que ali se encontravam. Em 1615, viaja para São Luís do Maranhão, a fim de participar na *“Batalha de Caxemduba”* para a expulsão dos franceses que lá haviam fundado a França Equinocial em 1612. No ano de 1616, juntamente com outros militares acompanha o Capitão Mór Francisco Caldeira Castelo Branco na fundação da cidade de Santa Maria de Belém do Grão Pará. Organizou o grupo que elaborou o Brasão da cidade recém-fundada. Participou em todos os combates para expulsão dos forasteiros que se encontravam no espaço amazónico. Descobriu os rios *“Tapajós”*, *“Negro”*,

“*Branco*”, “*Madeira*””, bem como as “*Ilhas das Areias*” e “*Santa Luzia*”. Finalmente em 1637/39, comandou a maior Expedição Fluvial aos Andes, fundou a Povoação de Franciscana às margens do rio do Ouro, antigo Aguarico e governou a América Portuguesa de 1640/1641.

A posse da foz do Rio Amazonas com a fundação de Belém do Pará e a expedição de Pedro Teixeira, representam o domínio do grande rio para Portugal, que deu ao Brasil a sua maior extensão territorial – a Amazónia.

Fontes

- Arquivo Histórico do Maranhão. Cameté, notícias históricas. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Rio de Janeiro, 1931.
- Arquivo Histórico Ultramarino. Maço 3, Manuscrito século XVII, Cx.- 1-D-4-C. Lisboa.
- Idem, ibidem, ACL-CU- 013, Cx. 1- D-8,9,10, 13, 15 e 36, Lisboa.
- Idem, ibidem, ACL, CU, 09, Cx. 1, Documentos 112, e 114, Lisboa.
- Idem, ibidem, Sector de Cartografia e Iconografia, 1637, Lisboa.
- Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Collecção dos Tratados de 1640, Tomos I e II, Lisboa.
- Arquivo Público Estadual de Pernambuco. Livro que dá razão do Estado do Brasil, 1612. Comemorações do Tricentenário de Restauração Pernambucana, Recife, 1955.
- Biblioteca da Ajuda. Miss. Livro 51-IX-28, Lisboa, 1639.
- Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra. Secção de Manuscritos, Cod. 582, fol. 150-153, Coimbra.
- Biblioteca Pública Municipal do Porto. Cod. 125, fol. 108, Porto, 1639.
- Brasiliana, Biblioteca Pedagógica Brasileira. Vol.242, Série 5ª, Rio de Janeiro, 1947.
- Fundação Alexandre de Gusmão. Pedro Teixeira, A Amazónia e o Tratado de Madrid. Ministério das Relações Exteriores, Brasília, 2016.
- Gabinete Arqueológico de Engenharia Militar. Roteiro do Maranhão para o Pará, século XVII, Rio de Janeiro, s/d.
- Instituto da Biblioteca Nacional e do Livro, Cod. 7627, Maranhão, 1640.
- Academia de História Militar Terrestre do Brasil. História Militar Terrestre da Amazónia, de 1616 a 2003. Cláudio Moura Barata, Porto Alegre, 2003.
- Acuña, Frei Cristobal de. Novo Descobrimiento do Grande Rio Amazonas e a Viagem de Pedro Teixeira Águas Arribas. Edição Brasileira, 1641.
- Idem, ibidem. Relación del Descubrimiento del Rio de las Amazonas, Imprensa del Reyno, Madrid, 1641.
- Idem, ibidem, Novo Descobrimiento do Rio Amazonas, Editora Oltaver, Montevideo, 1994.
- Amaral, Ribeiro do. A fundação de Belém do Pará: A Jornada de Francisco Caldeira Castelo Branco em 1616, 2ª edição, Senado Federal, Brasília, 2004.

- Annaes da Bibliotheca e Archivo Publico do Pará. As Fortificações da Amazónia, Tomo IV, Belém, 1905.
- Annaes da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro, Carta de Bento Maciel Parente a D. Felipe II. Rio de Janeiro, 1637.
- Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Vol. XXVI, f. 435-441, Rio de Janeiro, 1904.
- Anais Históricos do Maranhão, 3ª Edição, Vol. I, São Luís-Maranhão, 1905.
- Archivo General de Simancas, Secretaria Provincial, Livro 2691, f. 353, Madrid, 1636.
- Araújo, Renata Malcher. O Novo Descobrimento das cidades dos rios da Amazónia in Descida do Amazonas, Caminho de Pedro Teixeira, Programa Fim do Império, Âncora Editora, Lisboa, 2017.
- Bechker, Bertha. Amazónia: Geopolítica na virada do III Milénio. Garamond, Rio de Janeiro, 2007.
- Berredo, Bernardo Pereira. Anais Histórico do Maranhão, Sociedade de Geografia de Lisboa, Lisboa, 1749.
- Brandt. B. Dr. Geografia Cultural do Brasil. Boletim Geográfico, Rio de Janeiro, 1944.
- Carvajal, Frei Gaspar de. El Descubrimiento del Rio das Amazonas, Editora José Toríbio Medina, Sevilha, 1984.
- Carvalho, João Renor Ferreira. Memórias da História da Amazónia. Ética Editora, Imperatriz, Maranhão, 1998.
- Castro, Therezinha de. Brasil da Amazónia ao Prata, Colégio Pedro II, Rio de Janeiro, 1983.
- Cortesão, Jaime. Introdução à História das Bandeiras, vol. I, Livros Horizontes, Lisboa, 1975
- Idem, ibidem, O Significado da Expedição de Pedro Teixeira à Luz dos Novos Documentos, Rio de Janeiro, 1949.
- Descrição Chronographica do Estado do Pará, João Vasco Manuel de Braum, Governador da Praça de Macapá, 1789, in Revista Trimestral do Instituto Histórico, Geographico e Etnographico do Brasil, nº 36, Parte I, Rio de Janeiro, 1873.
- Dicionário da Amazónia, Editora Itatiaia Ltda., São Paulo, 1989.
- Dicionário Histórico e Geográfico da Província do Maranhão, César Augusto Marques, Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Vol. LI, Rio de Janeiro, 1887.
- Eça, Manuel de Sousa. Archivo General das Índias, Carta, Patronato 2, 9, 1/27, Madrid, 1615.
- Engel, Juvenal Milton. As Comissões Brasileiras Demarcadoras de Limites, Breve Notícia Histórica. <http://www.scdl.gov.br>. Acesso 26-02-2019.
- Espaço Amazónico: Sociedade e Meio Ambiente, Universidade Federal do Pará, Belém, 1997.
- Ferreira, Anete Costa. O Rio Amazonas Sua Navegabilidade e o Elemento Autóctone, Academia de Marinha, Lisboa, 1996.
- Idem, ibidem. A Expedição de Pedro Teixeira – A sua Importância para Portugal e o Futuro da Amazónia, Êsquilo Editores e Multimédia, Lisboa, 2000.
- Idem, ibidem. Fortes e Fortalezas na Defesa da Amazónia. Actas XV Colóquio de História Militar, Lisboa, 2005.

- Idem, ibidem, Pedro Teixeira e o Rio Amazonas, Memórias, volume XXXVIII, Academia de Marinha, Lisboa, 2007.
- Idem, ibidem. Pedro Teixeira – O Bandeirante da Amazônia, Revista Pará+, Belém, 2010
- Idem, ibidem. A Jornada de Pedro Teixeira in Grandes Inigmas da História de Portugal, Ésquilo Editores e Multimédia, Lisboa, 2011.
- Idem, ibidem. Pedro Teixeira, Uma Aventura Épica na Amazônia. Eranos, Editora e Multimédia, Lda., Lisboa, 2013.
- Idem, ibidem. Pedro Teixeira: Um Militar Português na Conquista da Amazônia (1616-1641), in Livro de Ouro da Câmara Municipal de Cantanhede, Imprensa da Universidade de Coimbra, 2015.
- Idem, ibidem, Imagens de Santa Maria de Belém do Grão Pará: Séculos XVII e XVIII, Procer, S.A, Lisboa, 2016.
- Ferreira, Sivar Hioeper. Nota sobre a Construção Naval no Brasil nos séculos XVII e XVIII. Academia Paulistana de História, s/d.
- Filho, Augusto Meira. Pedro Teixeira – O Desbravador da Amazônia, Contribuição Histórica ao Congresso Luso-Brasileiro do Rio de Janeiro, 1980.
- Gadelha, Regina Maria A. Fonseca. Conquista e ocupação da Amazônia: a Fronteira Norte do Brasil. Instituto de Estudos Avançados da Universidade de São Paulo, v. 16, nº 45, São Paulo, 2002.
- Golcochea, Zaniel I Nova. El Origen del Rio Amazonas: Sociedade Geográfica de Lima e PUCP, Lima, 2010.
- Guedes, Justo Max. Aspectos Náuticos da Expedição de Pedro Teixeira (1637-1639), Separata da Revista de História do Pará, Ano 6, nº 22 e 23, Belém, 1976.
- Loução, Paulo Alexandre. A Descoberta do Brasil, Ésquilo Edições e Multimédia, Lisboa, 2000.
- Martin, André. Fronteiras e Nações. Contexto, São Paulo, 1992.
- Nabuco, Joaquim. O Direito do Brasil, Instituto Progresso Editorial, São Paulo, 1949.
- Peres, Damião. História dos Descobrimentos Portugueses, Portucalense Editora, Porto, 1943.
- Reis, Arthur César Ferreira. Limites e Demarcações na Amazônia Brasileira, Secretaria de Estado de Cultura, Belém, 1943.
- Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Pará, Belém, 1915.
- Sant' Anna, Fernanda Mello. As Fronteiras Políticas da Bacia Amazônica e a Cooperação Para Utilização dos Recursos Hídricos Compartilhadas, XII Colóquio Internacional de Geocrítica, Bogotá, 2012.
- Santos, Paulo Rodrigues dos. Tupaiulândia, Gráfica e Editora Tiagão, Santarém, 1999.
- Simões, Boaventura C. - Pedro Teixeira: O Conquistador da Amazônia, Edição: Câmara Municipal de Cantanhede, 1993.
- Tocantins, Leandro. O Capitão Mór Pedro Teixeira, Precursor da Transamazônica, Centro de Estudos da Marinha, Arquivo Central da Marinha, Lisboa, 1973.
- Valente, José. Hoje na Vida do Pará, Jornal O Liberal, Belém, 6 de Maio de 2006.
- Vianna, Arthur. Os Exploradores da Amazônia, Monographias Pa

DESEMBARQUES NA ÍNDIA – CONSIDERAÇÕES SOBRE TEORIAS TÁCTICAS DE FRANCISCO RODRIGUES DA SILVEIRA

Comunicação apresentada pelo académico
Gonçalo Couceiro Feio, em 25 de setembro

O exercício de olhar para o chamado *Século de Ouro* da expansão e do império portugueses nem sempre é fácil. Por um lado, os factos, que jorram das fontes e que, sem juízo prévio nem filtro, mostram constantemente uma sequência alucinante de casos e episódios militares que, qual máquina imparável, lançou as bases e constantemente alimentou a presença portuguesa nas remotas partes do Oriente. Viagens, operações militares feitas de combates navais, bombardeamentos a posições em terra, desembarques, tomadas de fortalezas e batalhas terrestres, em simultâneo com uma efervescente actividade comercial e religiosa, e o estabelecimento de portugueses nas mais distantes e ignotas partes do mundo, são o rosto visível da construção de um império, a vários tempos e em diversas geografias, mas sempre em marcha, sempre numa corrida sem fim à vista. Por outro lado, o que a historiografia vai filtrando, o que as gerações de historiadores e investigadores vai extraindo da vertiginosa época.

Contemporâneas da acção, as vozes autorizadas de Gaspar Correia, João de Barros, Leonardo Nunes, Diogo do Couto, entre outros, ajudam-nos a ver para além da verdadeira tempestade de areia levantada por aqueles homens e mulheres. E é mercê da análise de quem estuda estes assuntos que se foi construindo uma ideia, paralela, que actua ainda na historiografia como uma espécie de espelho que reflecte exactamente o contrário: a ideia de uma *Lenda Negra*, de uma decadência que, como parte integrante de todo o processo expansionista, foi dando sinais de que algo estaria a correr menos bem em todo o processo. A historiografia do século XIX, sobretudo, onde relevam os nomes de Herculano, Oliveira Martins e, nas ideias, o de Antero, não se coibiram de verter tinta e mais tinta sobre este outro lado do império. Tão eficazes foram na apresentação das suas ideias que influenciaram muita historiografia até aos nossos dias e, sobretudo, um inexplicável e ignorante sentir colectivo de que não foi nem grande, nem relevante nem proveitoso o que os portugueses de Quinhentos fizeram.

O fascínio pela decadência, tão em voga no século XIX, e desde que a grande obra de Gibbons começou a chegar aos escaparates na sua tradução francesa, toldou o raciocínio de muitos pensadores.¹ Até aos dias de hoje.

¹ GIBBON, Edward, *The History of the Decline and Fall of the Roman Empire*. Obra monumental em seis volumes, o primeiro foi publicado em Londres em 1776. No ano seguinte, saía em Paris a primeira tradução francesa do primeiro volume pela mão de Leclerc de Sept-Chênes.

Propomo-nos, assim, e sem alimentar o coro dos funestos vates oitocentistas, tentar compreender uma voz que, nos finais daquele longo século XVI se ergueu. Trata-se de Francisco Rodrigues da Silveira que, no final de século, em 1599, escreveu a sua análise às causas da decadência do império português no Oriente, a qual publicará na sua sexta versão em 1623. A sua *Reformação da Milícia e Governo do Estado da Índia Oriental*, republicada parcialmente em 1877 por Costa Lobo sob o título de *Memórias de um Soldado da Índia* tem, para a parte que nos interessa, um conjunto de observações deveras relevantes e que aqui vamos analisar. Antes porém de passarmos à dissecação selectiva do referido escrito, olhemos para dois episódios militares, descritos pelos cronistas e devidamente enquadrados, para melhor compreender o alcance ou as intenções do nosso autor, ele próprio um veterano das guerras da Índia. Contêm estes episódios informações muito relevantes que mostram a forma de um procedimento em voga, no que concerne a operações de desembarque com cobertura de fogos, prática que os portugueses sobremaneira desenvolveram no Oriente.

Trata-se da tomada de Mangalore, 1568, e da conquista de Johor em 1587.

Mangalore

Estamos em 1565 e o equilíbrio geopolítico na Índia estava prestes a alterar-se completamente. O crescente poder islâmico no subcontinente indiano, acicatado pelo império mogol e a tentativa de Akbar, o Grande, de construir um estado religiosamente misto e tolerante, resultará na criação de uma aliança dos sultanatos do Decão que, sob a direcção política de Ali Adil Xá I, iniciará uma ofensiva militar nos finais de 1564 para sul contra Vijayanagar. Em Janeiro de 1565, 150.000 homens invadem Bisnaga, vencendo o império hindu na batalha de Talicota, a 26 do mesmo mês. A batalha significou o fim do império de Vijayanagar e a criação de uma nova realidade política na região.

D. Antão de Noronha era vice-rei da Índia quando a batalha de Talicota se deu. O subsequente aumento da pressão muçulmana na região que directamente significava o aumento da pressão turca sobre os interesses portugueses, levou o antigo governador de Ormuz e experiente militar a lançar em finais de 1567 uma operação militar de carácter ofensivo, inédita, a primeira nesta envergadura desde que os portugueses chegaram à Índia. Objectivo final, criar uma muito grande cintura de segurança em torno das cidades e fortalezas portuguesas em toda a costa do Malabar até ao Guzerate.

Objectivo imediato, a reconquista de Mangalore, cidade portuária liderada por uma soberana aliada dos sultanatos, de grande importância no comércio e segurança de Goa e onde já residiam alguns portugueses desde que em 1526 o vice-rei Lopo Vaz de Sampaio se instalara na cidade. A tomada de Mangalore, onde serão empenhados cerca de 3.500 portugueses, um número muito elevado para os padrões da época, dar-nos-á mais informação sobre os ensinamentos da guerra, a disciplina nas fileiras, os movimentos da infantaria, o desembarque, em suma, a forma como os portugueses faziam a

guerra. A operação apresenta um padrão muito conhecido dos portugueses, que muito a realizaram: desembarque de forças de infantaria, em diversos pontos, sempre com a cobertura de fogo naval, seja para protecção do efectivo seja para disrupção do dispositivo defensivo. Trata-se da manifestação de uma cultura poliorcética muito vincada entre os portugueses pois a tomada ou a defesa de fortalezas condicionou sobremaneira a cultura de guerra que os portugueses, de Marrocos, levam à Ásia e à América do sul, como prática comum porque necessária e onde predomina o equilíbrio entre o uso simultâneo de tropas profissionais e não profissionais. Seguiremos sobretudo o relato de Diogo do Couto que aos 26 anos tomou parte nas operações.

«Chegado o visorrey a Mangalor, e entrando dentro com toda a armada de remos e gales começou a pôr em ordem o modo que teria na desembarcação, e cometimento da cidade, e do lugar em que avia de fazer a fortaleza pera enfrear aquella rainha: e assentou que o seu cunhado D. António Pereyra com quinhentos homens, (porque o visorrey levava tres mil) desembarcase ao quarto d'alva pella banda do mar, e cometesse a cidade que por aquella parte não estava fortificada, e que os galeões surgissem daquela banda o mais perto da terra que podessem e batessem a cidade rijamente. [...]O visorrey assentou de fazer a desembarcação na lingoa de terra que faz sobre a barra; e ordenou a gente que eram tres mil homens em seis bandeiras de que fez capitães D. Francisco Mascarenhas capitão mor do Malavar, cuja dianteira era, por resão do cargo;»²

Desembarque por dois lados, pelo rio e pelo mar, sendo este coberto com fogo da artilharia embarcada. Organizou o efectivo em 6 companhias. Couto não especifica a composição destas, apenas quem as comanda. Veremos que deverão ter um número sensivelmente igual, cerca de 500 homens cada.

Inicia-se o desembarque e o levantamento da estância de Francisco Mascarenhas:

«Ordenada a desembarcação que avia de ser aos 4 de Janeiro de 68 pos-se Dom Francisco Mascarenhas em terra a tarde d'antes, e assentou sua estancia na face da parede dos imigos por onde o visorrey determinava entrar a cidade e assi desembarcarão outros capitães, e tomaram suas estancias na parte que lhe pareceo e mandou o visorrey recado a D. Antonio Pereyra que como lhe fizesse no quarto d'alva sinal com tantas bombardadas cometesse a terra como elle tambem avia de fazer; mas como nos falta aos Portugueses ordem militar, porque nunca a cursamos senão por assaltos repentinos o que mais depressa chegua, e a quem com menos ordem se recolhe; assi succedeo aqui porque / D. Francisco Mascarenhas na parte em que estava tinha sua tenda armada; e tanto que anoiteceo (que foi hũa das mais escuras noites que vi) dipois de cearem se poseram a jugar com muitas tochas e vellas acezas; os mouros que estavam nas estancias (que eram cavaleiros e determinados) vendo a nossa confiança e entendendo, que se podia fazer hum muito bom feito porque os nossos avião de estar cegos com a claridade das luminarias, sendo ja perto das dez horas sairão quinhentos escolhidos; e com muito

² CRUZ, Maria Augusta Lima, Diogo do Couto e a Década 8ª da Ásia, Vol. I, Lisboa, CNCDP, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1993, p. 236.

grande determinação cometeram a estancia do capitão mor que estaria pouco mais de cem paços das paredes. E tanto de sobresalto deram nos nossos que não tiveram tempo e tomar armas (porque estavam todos com o descuido e desordem portuguesa como se estiveram em suas casas), tão prestes e com tanta determinação que primeiro que tomassem as armas os escalavrarão bem. Os nossos à revolta lançarão mãos às espadas, e rodelas, que às mais armas não foi possível, e se posarão em defensão [...]».³

Couto, na sua conhecida franqueza, não esconde a falta que os portugueses têm em ordem militar, misturada com algum amadorismo, numa crítica indirecta ao capitão D. Francisco de Mascarenhas, por não ter previsto que o excesso de luz proveniente das tochas naturalmente encandearia os soldados. A propósito da falta de disciplina, o pormenor da expressão *porque nunca a cursamos senão por assaltos repentinos o que mais depressa chegua* diz muito sobre a sua impressão do que era o convívio de formas organizadas de combater com a desordem típica provocada pelos actos de bravura individual, apanágio do gosto de alguma fidalguia e sua hoste, a fazer lembrar ainda os princípios do século. A surtida dos mouros, *cavaleiros e determinados*, por oposição, é própria de homens mais experientes na guerra, profissionais, portanto. E, claro, não houve tempo para lançar mão às mais armas, porque estas eram de fogo e não estavam prontas a ser usadas.

A desordem, aliás, continuaria:

«Estava o visorrey com tenda em terra e ao reboiço acudirão a elle quasi todos os capitães, e ja o acharam fora da tenda armado; e elle despedio logo Dom Luís d'Almeyda, com que hia Mathias de Albuquerque, Dom Fernando de Monroy, D. Pedro de Castro e outros capitães pera acudirerem à revolta. E o primeiro que chegou a ella foi D. Luis d'Almeyda com 60 homens e pelo caminho foram encontrando a gente que hia fogindo, daquela parte em que Dom Francisco Mascarenhas andava às lans com os mouros e de seiscentos soldados que tinha lhe ficaram muito poucos e não foi o ferro, e a multidão dos imigos o que fez tanto danno, senão a pouca disciplina dos nossos, e a grande serração e escuridão da noite que não deixava ver aos homens com que avião de pelejar, nem avia quem se entendesse, porque tudo eram gritos, confusão, espingardadas de todas as partes; porque assi como hião desembarcando os soldados, assi hião desparando as espingardas sem saberem pera onde atiravão e pode ser que ellas matassem os mais dos nossos que morrerão».⁴

A descrição de Couto deste momento das operações impressiona pelo seu carácter realista mostrando uma total incapacidade de reacção e de organizar as forças que, inclusivamente, eram em número superior, não estando por isso em perigo de sobrevivência. Há uma falha na cadeia de comando nos seus escalões mais baixos, do capitão para o soldado traduzida simultaneamente na ausência de ordens coerentes e na emissão de ordens contraditórias. Os desembarques, manifestamente precipitados e desnecessários,

³ *Idem*, pp. 236-7.

⁴ *Idem*, p. 239.

decorrem de uma total falta de percepção do que se estava a passar, foram desordenados e, pelo que vemos, perigosíssimos para as forças que já se encontravam em terra. Diogo do Couto entra então pela primeira vez na acção:

«Fernão telez com quem eu hia embarcado saltou em terra com sincoenta soldados que com elle hiamos, e chegando ao visorrey lhe perguntou o que queria que fizesse ao que lhe respondeo que se não apartasse daly que estava com pouca gente. A este tempo chegou hum homem / bem honrado que não nomeo por sua honra e disse ao visorrey que se embarcasse porque tudo era perdido, e que os mouros vinhão de tropel vitoriosos. O visorrey lhe respondeo. «Primeiro os mouros passarão pella ponta desta alabarda», abaixando hũa que tinha na mão».⁵

Retomada alguma ordem, mandou D. Antão Noronha marchar contra o inimigo pelo que se supõe ter sido em *ordenança* e ao som de trombetas. Expulsos os mouros e criado um perímetro de segurança menos vulnerável, no dia seguinte, 5 de Janeiro, e para preparar o assalto à cidade e fortaleza, reúne conselho o vice-rei, na já habitual prática dos comandantes militares portugueses. A prática do conselho é comum como acto que precede todas as operações militares dignas de registo. É uma tradição muito enraizada nas forças militares portuguesas da época.

Decide-se o assalto para o Dia de Reis, tratando o vice-rei de repartir o efectivo por subunidades. Todos os que ainda estavam embarcados deveriam integrar as companhias. Todos excepto, provavelmente, os bombardeiros, pois estes iriam fazer fogo de cobertura, um pouco sobre toda a cidade para criarem um factor de diversão, dificultando o movimento. Couto não especifica se os marinheiros não necessários à manobragem dos navios naquele momento enquadraram as companhias de infantaria, embora nos pareça que num tal momento, todos os homens contassem. A entrada na cidade foi relativamente fácil pois apesar de serem em número superior, os defensores não conseguiram uma boa coordenação das suas forças, até porque o ataque dos portugueses foi por vários lados e sempre a coberto da artilharia dos navios.

Transposta a porta as quatro companhias seguem cada uma por seu lado, encurralando os defensores até uma praça, onde os arcabuzeiros portugueses imediatamente fazem o seu caracol, a *roda viva*, ou seja, a manobra que consiste num movimento da frente para trás das fileiras de espingardeiros (mais tarde arcabuzeiros) para aproveitar a pausa após cada descarga de fogo, durante a qual tornavam a “cevar” as armas retomando a sua posição na formatura, permitindo assim que a unidade mantivesse uma constante cadência de tiro, prosseguindo depois o combate corpo-a-corpo, primeiro com piques e depois com espada. Pormenor relevante é o de os soldados terem posto fogo às casas da rainha e a outras. Acontecimento raro na forma de guerrear dos portugueses, a destruição propositada pelo fogo de estruturas edificadas quando da tomada de uma cidade ou aglomerado urbano cumpre mais uma função política e de *acção psicológica*, como hoje

⁵ *Idem*, p. 239.

diríamos, que estrito objectivo militar. Os homens de D. João Pereira fazem-no porque têm obviamente cobertura hierárquica para o fazer.

O relato de Couto nesta operação termina com mais um episódio desastroso para as armas portuguesas:

«E sendo ja mais de meo dia que os imigos desaparecerão mandou o visorrey recolher toda a gente pera fora. E neste recolhimento ficou Dom João Pereyra na retaguarda: e fazendo a volta pera hũa rua larga aonde vinhão sair outras estreitas depois de passar por todas apareceu hum magote de mouros que pelas costas dos nossos derão algũas cargas de arcabuzaria que não foram de muito dano. Á voz que se levantou de «Mouros» voltou Dom João Pereyra atras, e a sua soldadesca, em que entravão muitos bizonhos e ouvindo aquelle alvoroço não fazião mais que virar e desparar a montão a espingardaria e foi desta desventura tal que cayo de hũa espingardada Dom Diogo Lobo o Grande estando eu bem perto delle, da qual logo morreo[...]».⁶

O que este passo bem ilustra é o carácter pouco profissional de alguns soldados, certamente muito pouco habituados à guerra. Desordenados, indisciplinados e sobretudo com medo, estes soldados são exemplo da enorme mistura, decerto por necessidade, de soldados que militavam ao serviço da Coroa. Mostram, também, pouco treino e enquadramento. Talvez por isso tenham sido postos sob o comando de D. João Pereira, militar experiente mas que mesmo assim não conseguiu evitar uma reacção típica de quem não sabe o que está a fazer.

Johor (Kota Johor Lama)

Em 1587 o sultanato de Johor, Malásia, representava uma ameaça para os portugueses. Dispunha o sultão de diversos navios de guerra que perturbavam frequentemente o comércio com os portugueses na região. D. António de Noronha, capitão-mor do mar de Malaca, decide iniciar uma campanha contra o sultanato sob a forma de um bloqueio ao porto da cidade. A 21 de Julho deram-se os primeiros recontros entre navios das armadas portuguesa e do sultanato. D. Paulo de Lima Pereira apenas chegou ao teatro das operações no final de Julho, com três galeões. De Malaca, já informado do que se passava, navegou para Johor onde chegou a 6 de Agosto. Inicia imediatamente o bombardeamento da cidade com os navios de alto bordo. No dia 14 mandou desembarcar a sul da cidade, mandou erguer um altar e, à vista dos sitiados (mas fora do alcance das armas) mandou celebrar missa. Recolhidos aos navios, iniciaram-se os preparativos finais para a operação. Na madrugada seguinte, antes do nascer do sol,

[...]o Capitão mór se mudou aos navios de remo com toda a gente da Armada, e foy cometer terra, deixando toda a Armada encarregada a Luis Martins Pereira, que se passou a huma galé, e elle com todo o poder cometeu a terra ao som de muitas trombe-

⁶ *Idem*, p. 248.

tas, tambores e pífaros, levando ordenado tres batalhas de toda a gente, de que não quis fazer alardo, por se não saber quam pouca era; e todavia não passavaõ de quinhentos Portuguezes.⁷

D. Paulo ordenou o desembarque em três vagas. A primeira era comandada por D. António de Noronha, onde iam as tropas indígenas, de Malaca, alguns fidalgos «e outros Fidalgos mancebos, que hiaõ aventureiros, e desejavaõ de ganhar honra»⁸ ou seja, jovens fidalgos sem enquadramento nas tropas pagas que queriam mostrar os seus dotes militares na esperança de eventualmente virem a ser enquadrados em missões nos lugares de comando. Na ausência de um sistema organizado de carreira militar, os fidalgos, maioritariamente os filhos segundos, insinuavam-se assim, construindo a sua própria carreira. A segunda vaga ou *batalha* era comandada por Mateus Pereira Sampaio e a terceira pelo próprio capitão-mor. D. João Pereira, da companhia de D. António é o primeiro a desembarcar com os seus homens. Tem pela frente um grosso contingente de inimigos com quem inicia imediatamente uma escaramuça. Depois de um primeiro combate que levou ainda mais para sul os contendentes, para um palmar, as restantes forças desembarcam e dirigem-se para os muros da cidade onde iniciam as operações de cerco e tentativa de penetração no perímetro. Apesar de os portugueses terem artilharia de campanha não a utilizaram por dificuldades no seu desembarque e pela rapidez das movimentações na praia.

O assalto à cidade foi violento e difícil. D. Paulo mandou distribuir ferramentas individuais em grande número (machados, alviões, enxadas) pelo que muitos eram os soldados capazes de, com elas, forçar uma porta, improvisar rapidamente uma estaca ou uma escada para escalar as defesas da cidade. A fortaleza tinha pontos fracos que não eram construídos em pedra mas em adobe e sobretudo em madeira – umas pranchas enterradas na vertical. Enquanto alguns soldados tentavam forçar a entrada, fileiras de arcabuzeiros disparavam para o topo das defesas dando assim cobertura aos seus companheiros. Vencida a resistência, os portugueses entram na cidade, divididos nos mesmos quatro grupos que desembarcaram, subdividido que fora o de D. António de Noronha. O combate, rua a rua e praticamente corpo a corpo foi particularmente violento. A artilharia dos navios fustigava continuamente a cidade o que mostra a boa coordenação entre as forças de terra e de mar. Tomado um dos baluartes, o do Cotobato, usam os portugueses a artilharia capturada para fazer fogo sobre o palácio real e sobre a esplanada fronteira onde começavam a concentrar-se os inimigos que para ali iam sendo empurrados. Vendo a derrota iminente «e havendo-se aquelles Reys por perdidos, puzeraõ-se em elefantes com suas mulheres, filhos e couzas mais estimadas, que de passagem puderaõ tomar,

⁷ COUTO, Diogo do, *Vida de D. Paulo de Lima Pereira*, Lisboa, na Oficina de Jozé Filippe, 1765, p. 230.. Existe outra edição: *Vida de D. Paulo de Lima Pereira*, Lisboa, Bibliotheca de Classicos Portuguezes, Vol. XXXV, 1903. Preferimos seguir a primeira.

⁸ *Idem, ibidem.*

e foraõ-se recolhendo por huma parte do certaõ.»⁹ D. Paulo dá ordem para saquear e incendiar a cidade. O fogo atingiu proporções tais que teve de mandar que todo o efectivo retirasse para fora dos muros.

Para além do saque de ouro, prata e objectos diversos com que os soldados se locupletaram, a captura de material de guerra apresentou números muito elevados. Couto fala em mais de 1 000 peças de bronze e mais de 1 500 espingardas. As embarcações, de todos os tipos, chegaram ao impressionante número de 2 000. D. Paulo mandou os feridos para Malaca e, seguidamente, embarcou com toda a força na mesma direcção. No início de Outubro surgiu diante da cidade, sendo visitado pelo bispo que lhe pediu que aguardasse uns dias porque as gentes de Malaca queriam recebê-lo em triunfo, precisando por isso de alguns dias de preparativos. Assim, a 5 de Outubro, e dando seguimento a uma antiquíssima tradição guerreira que os portugueses sempre repetiram no Oriente, D. Paulo desembarca ao som de trombetas e de salvas de artilharia dos navios e da guarnição da cidade. Ajoelha perante um crucifixo posto num altar improvisado, é saudado pelo bispo e pelos vereadores, e, com a bandeira de Cristo à frente e a dos inimigos a arrastar pelo chão, segue em procissão debaixo de um pálio, «com a Coroa na cabeça, a qual os Romanos chamavaõ Civica ou Mural que se dava a qualquer Capitaõ que livrava ou descercava alguma Cidade»¹⁰, à frente dos esquadrões formados com a precedência que tiveram em combate. Dirige-se à principal igreja da cidade, acompanhado de todo o clero e vereadores, onde se realiza a missa de acção de graças. Todo o ritual é altamente encenado e presenciado por inúmeros populares, num acto público de demonstração de poder, do poder da Coroa ali simbolizado e, simultaneamente, de humildade e devoção.

Apresentadas resumidamente, estas duas operações apresentam diferentes níveis de capacidade organizativa e aproveitamento do fogo e do movimento enquanto EEC. Olhemos agora para algumas considerações de Rodrigues da Silveira. Não se refere o nosso autor especificamente a nenhuma operação ou episódio, o que não estranhamos, pois não era costume fazer-se uso da crítica directa nestas circunstâncias. O tom generalizado do texto, aliás, revela essa mesma preocupação.

Na sua *Reformação da Milícia e Governo do Estado da Índia Oriental*, [(Transcrição, Notas e Índice de Benjamin N. Teensma), Lisboa, Fundação Oriente, 1996.] Silveira apresenta um conjunto de ideias para melhorar os desembarques de forças em terra. Já que se tratava de uma prática comum, Silveira quer dar o que entende ser o seu contributo. E fá-lo por duas razões: primeiro porque quer cair nas boas graças do monarca e mostrar o seu valor, num acto muito comum na cultura palacana da época; depois, porque sabe que a realidade é muito distinta da teoria. Ou pelo menos, julga que sabe.

Começa por produzir umas considerações de política geral, daquilo que hoje designaríamos como da ordem da estratégia. Basicamente, a ideia de Silveira é a de que o erro

⁹ *Idem*, p. 270.

¹⁰ *Idem*, pp. 287-8.

da presença dos portugueses na Índia é antigo. Se os portugueses queriam fazer comércio no Oriente deveriam ter-se cingido ao comércio, sem assentarem fortalezas, sem se estabelecerem. Deveriam ter feito como os venezianos.¹¹

«A segunda causa das três que sustentam esta desordem e ignorância hé não ter Portugal ao tempo que a Índia se descubrio alguma experiência d'aquella insuperável ordenança com que outras nações da Europa se apresentam armadas contra os inimigos em campanha; o que não será necessário autorizar-se com exemplos, sendo cousa tão clara e notória que ainda em nossos tempos, avendo este Reyno procurado algumas guerras mal consideradas, as prosequio com tão pouca notícia de militar disciplina como poderão os moradores da Ethiópia, por lhe ser tão incógnita aquella arte com que em Itália, Flandes, França, Alemanha e África alcançaram os Espanhóes tão maravilhosas victórias como se aquelle reyno não fora hum dos da Espanha, mas estivera situado em a Scythia ou em outra parte mais remota.»¹²

Silveira omite deliberadamente operações militares como a tomada de Benasterim, 1512, o segundo descerco de Diu, 1546, Mangalore e Johor que já vimos, apenas para dar estes exemplos, em que os portugueses fizeram, precisamente, a síntese da arte da guerra europeia aplicando-a ao contexto militar do oriente.

Exceptuando o encómio ao poder militar espanhol que, aliás, perpassa a sua obra, não deixa de ser significativa esta referência à ausência de uma cultura de guerra que se manifestasse através da disciplina e organização, como se os portugueses não tivessem sequer tido contacto com o que os espanhóis fizeram pela Europa e África ao longo do século, ou como se o tivessem ignorado. Silveira sabe que parte daquela tipologia de guerra foi incorporada na cultura militar dos portugueses mas o que critica, com manifesto exagero, é não se ter seguido o modelo espanhol.

E continua, cada vez mais descendo ao pormenor o que nos é útil para melhor compreendermos o que se passava no terreno. Por exemplo, quando era necessário embarcar soldados para uma armada sair de Goa em expedição, eram os capitães (entretanto escolhidos) que andavam, segundo Silveira, a juntar os soldados que pela região andavam. Aliás, quando chegavam à Índia, os soldados embarcados em Lisboa não tinham instalações militares onde sequer pernoitar. Ou ingressavam na guarnição de uma

¹¹ «A causa remota e estrutural da crise do Estado da Índia encontra-se, segundo a *Reformação*, neste modelo de litorais fortalezas-feitorias e na correspondente dispersão, quase pulverização, por múltiplos e diferentes espaços em que se «[...] contentão com aquelles pombais que nas áreas do mar governão[...]». In SILVEIRA, Francisco Rodrigues (1996) *Reformação da Milícia e Governo do Estado da Índia Oriental*, (Transcrição, Notas e Índice de Benjamin N. Teensma), Lisboa, Fundação Oriente, 1996, pp. XXXVI-VII. «[...] toda a existência do Estado da Índia Oriental depende de uma força militar efectiva. Mas, observa, tem-se permitido que esta força decaia. A raiz do problema é a *cubiça insaciável* do vice-rei e classes dirigentes, que subtraem os dinheiros necessários à prevenção. [...] A *Reformação* de Silveira, relacionando imediatamente toda a sobrevivência do Estado com a sua função militar – mostrando que a saúde do Estado é uma criação artificial da força naval portuguesa – soa como nota muito mais marcante do que *O Soldado Prático* de Couto.», p. XXXIX.

¹² *Idem*, p. 11.

fortaleza ou, se a mesma estivesse já completa, vagueavam pelas cidades ou territórios vizinhos, tratando da sua vida, sendo reunidos apenas para operações militares.

Rodrigues da Silveira é igualmente crítico da forma como os portugueses faziam a guerra, da sua quase ausência de noção de disciplina, responsável pela redução de eficácia. Regressa o registo do modelo romano a imitar: «Assi que não há dúvida em que sempre seremos contra nós emquanto não procurarmos abraçar constantemente a disciplina militar na forma que os antigos Romanos e os Gregos o fizeram, e hoje fazem todas as nações da Europa, entre os quaes nós próprios temos mui honrado lugar enquanto militamos de mistura com ellas; pois como se pode compadecer que, sendo os Portugueses soldados em Itália, Frandes e noutras partes fora de seu natural, tenham e respeitem a disciplina militar por cousa soberana e por huma arte e sciência a que nenhuma outra humana se iguala, e que pera deffensão da pátria, da honra e da vida própria não queiram em sua terra per nenhum caso ajudar-se della?»¹³

Silveira é arrasador no tom crítico aos seus contemporâneos. A incapacidade portuguesa para a disciplina é objecto de comentário e glosa a longo das suas páginas. E é essa indisciplina e desorganização a causa da mortandade, «porque a verdade hé morreremos bestialmente por mão dos inimigos, assi nas guerras marítimas como terrestres, por carecermos de ordem e disciplina».¹⁴ E dá exemplos de como, embarcados, devem os soldados organizar-se para aumento da protecção, da eficácia, e da redução das baixas:

«Pregunte-se ao mais experimentado capitão de nossa Índia a ordem que se deva ter em huma nao ou galeão de armada em que vão embarcados trezentos soldados, estando à vista do inimigo. Dirá que se devem repartir cento no castello de proa com seu capitão que os governe; outro | cento de popa da mesma maneira; e outros pello corpo do galeão ou nao, dando-se cargo a alguns que ajudem a manejar a artilharia, e deste modo cerrar os olhos e indereitar com os inimigos. E se lhe disserem ser este hum desordenado apercebimento pelo muito dano que antes de se chegar a tiro de mosquete se poderia receber da artilharia contrária, que, como os soldados estejam assi descubertos e apinhados, seria bastante hum pelouro matar dez e doze juntos de cada vez, e qualquer rachão de táboa poderia desmembrar outros tantos, e que oferecerem-se os homens na barreira aos pelouros das bombardas sem necessidade, não hé cousa que traga consigo honra nem se pode chamar valentia, antes temeridade bárbara e indigna de gente de valor. Por onde muito mais conforme à boa razão seria o que se usa e pratica entre os que professam a militar disciplina, que hé repartirem-se estes soldados em quinze ou vinte esquadras logo ao princípio da viagem, pera que cada hum reconheça a cabeça a quem deve seguir, e a tempo da ocasião, antes d'a artilharia laborar, se meterem debaixo da cuberta alastrados

¹³ SILVEIRA, Francisco Rodrigues, *Reformação da Milícia*, etc., ob. cit., p. 252.

¹⁴ *Idem, Ibidem*. Morrer bestialmente em frontal oposição ao disposto na *Ars Moriendi*, obra que conheceu enorme divulgação e popularidade na Europa nos séculos XV e XVI e que apresentava as boas formas de morrer, segundo o preceito cristão. Em Espanha conhecem-se edições de 1480, 1489, 1493 e 1497. Em Portugal há uma edição em Coimbra de 1685, do P. Júlio César Recupito.

com suas armas a ponto, e a seu tempo irem saindo esquadra por esquadra pera assistir no lugar que lhes fôr limitado, sem haver mais emcima que os que bastem pera defender e assegurar o galeão; e assi como forem baixando os feridos, yrem subindo os sãos pera ocuparem o lugar que deixarem vazio; isto com muita ordem | sem haver descomposições alguma, nem os gritos e gasnate que em nossas brigas se usa, nem se darem incontrões huns a outros, senão todos com mui serena cara e intrépido sembrante, acodindo ao mais necessário, que assi o fazem nas batalhas os soldados práticos e experimentados nellas.»¹⁵

Alguns destes conselhos, no entanto, não são assim tão originais. D. João de Castro, quando dos preparativos para o segundo descerco de Diu, 1546, constituiu unidades já repartidas segundo uma dada disposição, que deverão ter sido embarcadas na respectiva ordem.

A imagem da informalidade e irregularidade do enquadramento levanta igualmente o problema do verdadeiro nível de profissionalização destes homens. É que, apesar de serem pagos, não quer dizer que fossem profissionais treinados e sabedores do seu ofício mas sim, e apenas, que eram pagos para a guerra. O registo desta informalidade e verdadeira desagregação de qualquer forma de organização e disciplina continua nas palavras do autor:

«[...]e se embarcam todos cada hum com as armas que pode ou quer levar: o que tem vestido e camisas bastantes pera oyto meses, que de ordinário se anda na armada, compra com os dez serafins de sua paga huma espingarda, e o que não tem vestido e camisas compra aquelle até onde pode abranger o dinheiro, e leva huma espada e rodela. Outros levam cada hum sua alabarda, e alguns pretendem andar nas gallés e navios bem ataviados, e sair em os portos ou terras de paz muy vestidos e gallantes, ainda que não tenham com que pelejar ao tempo de menear as armas. Outros há que ainda que possam levar espingarda, por fidalguia e doçura querem antes uma rodela dourada e huma espada curta de bom corte, com sua guarnição prateada. Com esta soldadesca assi apercebida e armada à eleição de cada hum saem as armadas de Goa, indo cada navio avolumado de caixas, canastras, | jarras, barris, e cheos de moços e negros, como se eles não fossem os próprios que vão pera tomar os de Malavares a remo e vella, mas somente levassem a vidualha.»¹⁶

O retrato de Silveira é o de uma realidade em que aparentemente os ensinamentos do passado e os bons resultados atingidos tinham sido todos esquecidos, como se não houvera sedimentação de conhecimentos, pelo menos junto desta geração de que fala, a maioria certamente nascida sobretudo nos decénios de 1550 e 1560. Todavia, não o esqueçamos, já D. João de Castro tinha noção das limitações do sistema exactamente como estava montado. Numa carta a D. João de Mascarenhas, quando do segundo cerco de Diu, o Vice-rei enumera um interessante conjunto de conselhos que se ocupam,

¹⁵ *Idem*, p. 253.

¹⁶ *Idem*, p. 27.

sobretudo, da guerra de cerco, sobre como manter a segurança de uma praça, num claro reflexo do crescimento da guerra de cerco na Europa, da poliorcética, e a que chama, na carta, «Lembranças que faço a Vossa Merçe as quoaes se pratuão o dia doje em Italya, Espanha, Framça que são as partes do mumdo homde ha arte da guerra estaa mais apurada»¹⁷ o mesmo é dizer que D. João de Castro reconhecia ser a forma como os portugueses faziam a guerra se não menos evoluída, pelo menos diferente.

O que nos parece certo é que nem todas as áreas de actuação militar dos portugueses se encontravam no mesmo estado de decadência ou, pelo menos, locais havia onde a Coroa se empenhava mais em garantir a presença de efectivos mais organizados e profissionalizados. Nem que fosse através do concurso de mercenários. Bastar-nos-á recordar extraordinária campanha da Abissínia, 1541-1542 onde D. Estêvão da Gama comandou uma força de portugueses altamente profissionalizados, dotados de uma extraordinária flexibilidade militar e adaptação às contingências da dura campanha, ou, ainda, as operações que precederam o segundo descerco de Diu em que D. João de Castro enquanto a cidade era sitiada, treinava em Goa um numeroso efectivo, simulando com construções efémeras as muralhas de Diu, incutindo nos homens uma pré-visualização do que viria a ser o campo de batalha.

Não deixa de ser extraordinário, independentemente das razões que fizeram Silveira verter tamanha diatribe contra os seus compatriotas, pensarmos que, numas linhas, o veterano da Índia põe em causa quase cem anos de prática militar que, de uma forma ou outra, apresentara resultados. Difícil avaliar se os portugueses fossem mais disciplinados, como quer o autor, diferente seria a presença militar e política no Oriente. Parece inegável, porém, que Silveira encontra motivos mais que suficientes para, em função da sua experiência, criticar a prática e sugerir alternativas. É como se, paralelamente a uma cultura militar paradigmática, uma quase utopia, de disciplina, de imitação dos modelos de organização e prática romana ou europeia – leia-se espanhola, corresse ao longo do século uma outra realidade, a da prática portuguesa da guerra, de modelos sobrepostos, de uma tipologia guerreira muito própria, onde a indisciplina e critérios muito leves de organização imperaram. Silveira omite deliberadamente a já secular eficácia militar portuguesa porque, de facto, os portugueses apesar de morrerem *bestialmente por mão dos inimigos* foram eficazes no estabelecimento e manutenção de um império militar ao serviço de um império político e comercial.

O testemunho de Silveira tem imenso valor como fonte histórica mas os seus silêncios e omissões deliberadas, ferem a sua credibilidade e impõem cuidados adicionais à sua leitura.

¹⁷ NUNES, Leonardo, *História Quinhentista do Segundo Cêrco de Diu*, etc., op. cit. p. 127.

SESSÃO SOLENE DE HOMENAGEM AO CAPITÃO-DE-MAR-E-GUERRA ANTÓNIO LUCIANO ESTÁCIO DOS REIS

Palavras do Presidente da Academia de Marinha, Almirante
Francisco Vidal Abreu, no Museu de Marinha, em 27 de setembro

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

Em nome da Academia de Marinha e da Comissão Cultural de Marinha saudamos V^a Ex^a pela disponibilidade que desde o início logo manifestou em estar presente e presidir a esta sessão conjunta de homenagem ao Comandante António Luciano Estácio dos Reis na data em que faria 95 anos, marca sempre notável de que muito poucos se podem orgulhar, mas que o destino não permitiu que, apenas por escassos meses, viesse a atingir.

Cumprimento os Senhores académicos e os Senhores convidados, mas permitam-me um cumprimento muito especial à irmã do homenageado, a Senhora Dr^a Paula Reis, notável exemplo de apoio e dedicação ao nosso Comandante.

A personalidade tão rica e completa do Comandante obrigava a que várias facetas da sua vida não deixassem de ser abordadas nesta homenagem a um tão distinto e completo académico. E assim foi feito.

Convidámos o Comandante Carlos Valentim, que com ele conviveu durante a sua longa passagem pelo Museu de Marinha e Biblioteca Central, o Comandante Semedo de Matos, que abordará a sua faceta impar de investigador e, finalmente, o Professor Nuno Crato, que nos virá falar do homem de quem foi amigo e admirador.

Porque teremos três intervenções, não me irei alongar. Apenas trarei algumas notas de cariz mais pessoal e ligadas à Academia de Marinha.

Era um dos apenas nove membros honorários da Academia, a nata dos melhores. Conversador nato, de trato afável, evidenciando o seu humanismo e pragmatismo, estava sempre disponível para recordar e partilhar experiências vividas, salientando situações por que passara, resultantes de coincidências de factos, a “serendipidade”, como gostava de lembrar, e que alteraram o curso da sua vida de marinheiro.

Notável a sua dedicação aos instrumentos náuticos, matéria em que se revelou erudito e que, nos astrolábios, encontrou o seu maior sucesso, em resultado de um apelo público lançado com o propósito de encontrar astrolábios marítimos antigos. Neste e noutros domínios, efectuou cerca de 15 comunicações à Academia, marca esta por poucos ultrapassada.

Para que se fique com uma noção do seu eclectismo, referirei muito brevemente alguns dos títulos das conferências que apresentou à Academia entre 1987 e 2012: “Homenagem ao Professor Dr. Luís de Albuquerque”; “Concerto para dois Globos”; “Uma Oficina de Instrumentos Matemáticos e Náuticos (1800-65)”; “O Primeiro Navio Português que atravessou o Canal de Suez”; “Os métodos e instrumentos de navegação usados nos séculos XV e XVI”; “O problema da determinação da longitude no tratado de Tordesilhas”; “O único exemplar vivo do nónio de Pedro Nunes?”; “Eric Taberly – Um marinheiro de excepção”; “A introdução do sistema métrico decimal em Portugal”; “Quatro dos pilares da expansão portuguesa”; “Navio Almirante ao fundo!”; “O Almirante Marquês de Nisa na Rússia: os últimos meses da sua vida”; “Max Justo Guedes, o homem e o marinheiro”.

A sua paixão pela náutica fez com que, naturalmente, tivesse sido intensa a sua ligação ao Museu de Marinha, onde teve papel relevante na criação do núcleo dos instrumentos náuticos, que integra réplicas de instrumentos antigos, a maior colecção de astrolábios, dois magníficos globos do séc. XVII, um terrestre e outro celeste, em cujo processo de obtenção e de restauro a sua acção foi determinante, e ainda uma réplica do quadrante, com nónio, de Pedro Nunes, cuja concretização também a ele se deve.

Quando a falta de vista já não lhe permitia ler e estudar, o seu grande prazer, continuou a vir às sessões da Academia que mais lhe interessavam. Telefonava a saber se seria possível uma boleia. E fazia-o sempre pedindo desculpas sem fim. A última coisa que queria era incomodar. E quando, no fim das sessões, a caminho da casa de sua irmã, com quem vivia, eu desfrutava da sua companhia, voltava a agradecer vezes sem conta e a pedir novamente desculpa por estar a incomodar.

Era um prazer escutá-lo e com ele conversar. E eu aproveitava ao máximo estes minutos. Aprendia sempre. Era um exemplo ímpar, pois tinha a humildade que só os grandes conseguem ter.

Já perto do fim, a sua Marinha ainda foi a tempo de lhe dar mais uma alegria, proporcionando-lhe assistir à inauguração de uma réplica do velho “balão do Arsenal”, projecto por que se bateu ao longo de décadas. Mais uma vitória das suas ideias que, mercidamente, irá para o seu currículo.

HOMENAGEM AO CAPITÃO-DE-MAR-E-GUERRA
ANTÓNIO LUCIANO ESTÁCIO DOS REIS

À PROCURA DA ARCA PERDIDA
O COMANDANTE ANTÓNIO LUCIANO ESTÁCIO DOS REIS
(1923-2018)

Comunicação apresentada pelo académico Carlos Manuel Baptista Valentim, no Museu de Marinha, em 27 de setembro

Introdução

A par da sua componente operacional a Marinha de Guerra Portuguesa possui uma diversificada e rica área cultural, que se foi materializando em órgãos de natureza cultural¹, que contam com valiosos acervos à sua guarda. Fruto de uma História, que se cruza com a própria identidade portuguesa, a Marinha tem, justamente, uma componente cultural que constitui *per se* uma dimensão estratégica, que contribui para o desenvolvimento científico e cultural de toda a sua estrutura organizacional. Estas instituições impõem-se como centrais na organização deste Ramo das Forças Armadas, na medida em que fomentam e divulgam tradições navais e marítimas, veiculando para o exterior a imagem da própria Marinha Portuguesa, enquanto solidificam a coesão interna. Na verdade, estes espaços culturais, que se encontram imbuídos de uma cultura militar, estão na primeira linha de abertura da Marinha à sociedade. Milhares de pessoas visitam as suas instalações, estreitando laços com um património que é fruto de uma ligação de séculos da comunidade portuguesa ao mar.

A cultura, em sentido amplo, assumindo aqui o cariz de cultivo/cultivar, semear, fazer medrar os espíritos tem, neste âmbito, um papel de charneira a desempenhar, no esclarecimento, na educação, no ensino, na formação científica e cívica. Na história recente da promulgação das leis orgânicas da Marinha valerá bem ater-nos ao texto que inicia o decreto regulamentar n.º 35/94 de 1 de setembro de 1994, que estabeleceu as competências e definiu a organização dos órgãos de natureza cultural da Marinha de Guerra Portuguesa. O parágrafo introdutório, do citado diploma, detém-se na importância da cultura marítima e coloca em relevo o valor atribuído ao património cultural pela Marinha.

“O mar tem sido ao longo dos tempos um dos principais factores estruturantes da nossa história, fonte e suporte da independência pátria e elemento informador da identidade nacional.

¹ Os primeiros órgãos de natureza cultural da Marinha nasceram associados ao ensino naval, por isso mesmo se situaram junto da Escola Naval.

Daí que a Marinha tenha cultivado, desde sempre, as multifacetadas ligações de Portugal ao mar, tendo tido entre os seus oficiais alguns dos mais notáveis investigadores da náutica, da história da Marinha e Ultramar e dos descobrimentos portugueses.

Essa persistente e empenhada actividade de investigação e recolha de património gerou no seio da Marinha sólidas instituições culturais, algumas já centenárias e de interesse nacional. Nessas instituições, a Marinha mantém viva a memória do seu passado histórico e cultiva esse rico tecido de tradições e de valores culturais, que, sendo fonte de inspiração e motivo de legítimo orgulho dos seus membros, constitui estímulo ao fortalecimento das vontades, incentivo ao espírito de corpo e alimento do amor da Pátria.”

Tal como as instituições de natureza cultural, citadas neste documento, os oficiais da Marinha têm vindo a ter um protagonismo invulgar nas áreas culturais e científicas do país e em certos casos a nível internacional. O contributo para as letras e ciências desses oficiais é significativo e tem sido alvo de estudos e abordagens². A sistematização dos autores (oficiais da Marinha) e das suas múltiplas atividades culturais e científicas onde marcaram presença, é tarefa que não está completamente concluída. Trata-se de uma análise que terá de ser inserida numa longa duração, que se inicia em meados do século XVIII e que se estende pela centúria e meia seguinte, pontuada de projetos culturais, produções escritas em diferentes áreas e ciências e a fundação de instituições académicas e científicas.

O Comandante Estácio dos Reis insere-se nesta tendência, que nasce e cresce no seio da Marinha Portuguesa, que teve influência nos interesses do público letrado e erudito português, por exemplo, no aprofundamento dos estudos e história dos descobrimentos e da colonização portuguesa, das viagens marítimas, da náutica, cartografia e arqueologia naval³.

Em relação a António Estácio dos Reis, importa colocar algumas questões, que certamente contribuirão para esclarecer certos aspetos do seu percurso militar e científico. Como é que um oficial da Marinha surge com um papel destacado na cultura e na ciência, após uma longa carreira militar? Como se pode abordar a sua biografia? Que razão, que factos levaram Estácio dos Reis a interessar-se pela investigação?

Na vida do Comandante Estácio dos Reis, a busca incessante do saber e a interrogação da realidade, teve como resultado a produção de uma sólida obra cultural e científica. Estácio dos Reis mantinha a expectativa de que inesperadamente, numa qualquer “arca perdida” pudesse encontrar as repostas que procurava. Acreditava, pois, na *serendipidade*, ou seja, no acaso feliz. Do seu ponto de vista, a “*Serendipidade – vou repetir – é algo que se encontra, que seja agradável, mas que não se procure.*”⁴ Esta era a sua conceção de *Seren-*

² Veja-se Sérgio Campos Matos; Luís Santos Aguiar, “A marinha e a cultura histórica em Portugal: entre tradição e modernidade (séculos XIX e XX)” Revista de História das Ideias, Vol. 29, 2008, pp. 431-468, disponível em linha: URI:<http://hdl.handle.net/10316.2/41575> (consulta a 30-03-2019).

³ Idem, *Ibidem*, p. 431 e ss.

⁴ António Estácio dos Reis, *Navio Almirante Ao Funde!* Lisboa, Academia de Marinha, 2006, p. p. 1.

dípidade, conceito que se vai impondo na sua vida, sobretudo depois de vir de França e quando consolida o seu percurso na museologia e na investigação, primeiro no Museu de Marinha, em seguida como vogal da Comissão Portuguesa de História Militar e da Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses e por fim como membro da Academia de Marinha.

Com efeito, os “acazos” que encontrou ao longo da sua vida foram fruto da perseverança, da incessante indagação e da sua sensibilidade. Poderá afirmar-se que a sua vida é marcada por duas longas etapas. A primeira dominada por uma notável carreira militar, que se estende até ao ano de 1979, seguindo-se outra, a partir de 1980, um período extraordinário, dominado pela investigação, pelos trabalhos académicos, pela Ciência, com projeção nacional e internacional.

Se a carreira militar do Comandante Estácio dos Reis é dominada pela busca da perfeição, no seio de uma vertente operacional na qual se contam muitos louvores e condecorações, não é menos certo que a sua atividade como investigador e académico é dominada por uma intensa produção intelectual de reconhecido alcance científico. Os instrumentos matemáticos, com destaque para os náuticos, estiveram no centro dos seus estudos. Porém, as escalas, os aparelhos de medição do tempo, os relógios, os cronómetros, eram outros interesses do Comandante, que sonhou ser possível um dia encontrar a velha arca onde Pedro Nunes teria guardado muitos dos seus notáveis trabalhos matemáticos e instrumentos científicos.

À Procura da Arca Perdida foi o título que Estácio dos Reis escolheu para o seu livro de memórias, onde descreve as vivências, os factos e os acontecimentos de uma longa vida, “*sem se afastar de lealdades colectivas do passado, relata-nos acontecimentos que testemunhou e experiências que viveu*”⁵, onde soube aliar a inteligência à generosidade e ao humor, presentes numa incontida vontade de descobrir.

Uma Escolha Profissional

Filho de Luciano José Reis e de Hilda Amélia Estácio dos Reis, a sua instrução primária decorreu num colégio situado na Rua dos Remédios à Lapa, nº 48.

Efetuiu os estudos secundários no Liceu Pedro Nunes, em Lisboa. Luiz Francisco Rebello, dramaturgo, Nobre da Costa, antigo Primeiro-Ministro, António Quadros, escritor e filósofo, Augusto Mascarenhas Barreto, investigador e romancista, foram alguns dos seus colegas. O pingue-pongue, o bilhar e o ténis eram os seus desportos de eleição.

Desde muito cedo Estácio dos Reis sentiu uma grande atração pelo mar e pela Marinha. Entre os que mais o influenciaram na escolha da carreira naval, encontrava-se o seu tio-avô e padrinho, António Nunes, oficial da Armada, engenheiro da classe de Máquinas, e o seu pai, chefe das oficinas da Companhia Portuguesa de Pesca, que

⁵ João Abel da Fonseca “À Procura de um Tempo perdido”, Lançamento do Livro À Procura da Arca Perdida de António Estácio dos Reis, Lisboa, Academia de Marinha, 2013, p. 7.

cumprira o serviço militar na Marinha. O interesse pelo estudo dos engenhos a vapor foi despoletado, de facto, pelo ofício do pai, que fora durante largos anos o responsável pelas oficinas daquela Companhia. Aos domingos, enquanto o pessoal das oficinas aprontava as máquinas propulsoras dos pesqueiros, Estácio dos Reis atravessava o Tejo, para a outra margem, no rebocador *Milhafre*, até às oficinas da Companhia.

Após efetuar os estudos preparatórios na Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa, Estácio dos Reis ingressou na Escola Naval em 1943, passando a integrar o curso “D. João de Castro”.

O grande motivo de atração do primeiro ano da Escola Naval era a viagem no navio-escola *Sagres*. Tratava-se ainda do primeiro navio com esse nome, que navegou até 1961. Atualmente é um navio-museu em Hamburgo, rebatizado Rickmer Rickmers.

*“A Sagres teve para mim, sem dúvida, o fascínio de ser a primeira unidade naval em que embarquei [...]. De facto, aquela barca, com os seus altos mastros – nós dizemos: com muita guinda – as suas vergas disparadas sobre o mar, oferecia uma terceira dimensão aos jovens que éramos. Subíamos ao céu e dominávamos o oceano como nenhuns outros mortais.”*⁶

Na Escola Naval, é curioso o facto de ter sido castigado enquanto aluno-cadete por ter forçado a secretária do professor da décima cadeira, que estava fechada, tendo confesado prontamente, quando foi inquirido, que pretendia tirar a chave de um modelo de máquina para observar o seu funcionamento⁷. Encontra-se patente neste ato, a vontade de saber e o interesse pelas máquinas a vapor.

Postos, Viagens, Comandos

Estácio dos Reis foi promovido a guarda-marinha em 1946 e nesse posto ocupou o cargo de imediato da lancha de fiscalização *Corvina*.

*“Corria o ano de 1947 e, justamente a 16 de janeiro, uma data que não posso esquecer, assisti a um trágico acidente marítimo. [...] uma pequena embarcação que, desrespeitando as ordens da capitania, forçou a entrada. [...] de todos esses marinheiros, apenas um conseguiu atingir as areias do Cabedelo. Este episódio foi, para mim, a primeira grande lição da minha nova vida.”*⁸

A travessia dos canais do Suez e do Panamá, nos anos de 1947-1948, foram duas das viagens que efetuou a bordo do navio-tanque *Sam Brás* que o marcariam: *“O aliciante dessas viagens no petroleiro não consistia em visitar novas gentes, evidentemente, mas sim em andar no mar e poder escalar aqueles portos francos [...]”*⁹

⁶ António Estácio dos Reis, *À Procura da Arca Perdida*, Lisboa, Edição do Autor, 2013, p.41.

⁷ Veja-se Livro do Curso *D. João de Castro* 1943, Arquivo da Escola Naval.

⁸ António Estácio dos Reis, *Revista da Armada*, maio de 2012, p. 26.

⁹ Idem, *À Procura da Arca Perdida*, p. 45.

Estácio dos Reis contrai matrimónio em 1951 com Maria Ester Landeiro, filha de Fausto Landeiro, um médico que se havia dedicado ao estudo do sezonismo. Maria Ester, companheira de uma vida, haveria de ter um lugar determinante na produção e constituição da sua obra científica.

Será, entretanto, convidado para ajudante-de-campo do governador de Macau, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Joaquim Marques Esparteiro. A governação de Macau é dominada, nesta época (1951-54), pela questão da delimitação das fronteiras com a China Continental, registando-se progressos assinaláveis nas obras públicas e no quotidiano da cidade.

Da sua comissão de serviço na Ásia, onde privou com Charles Boxer, militar e historiador, Estácio dos Reis reconheceria que: “*Ter estado nesse longínquo território português foi uma experiência inolvidável.*”¹⁰ Tornava-se notório que o jovem oficial ganhava experiência nos contactos internacionais, e que a sua carreira assumia um percurso que o conduziria em termos operacionais aos mais altos cargos da Marinha Portuguesa.

Regressa à Europa, após dois anos de serviço em Macau. Embarca no contratorpedeiro *Douro* e acompanha a visita presidencial, em 1954, à costa ocidental de África. Em seguida depara-se com um dos acasos felizes da sua vida. Um oficial da Marinha desiste de frequentar um curso nos Estados Unidos da América, tendo sido nomeado em seu lugar, ainda em 1954. Aqui permanecerá 10 semanas e obtém o diploma do *Course of instruction in Mine Countermeasures* na *Mine Warfare School* de Yorktown, na Virgínia.

A meio da década de cinquenta do século XX a Marinha Portuguesa constitui uma flotilha de draga-minas. São unidades providas de casco em madeira, mas o seu considerável número (14) e os elevados padrões operacionais das guarnições assinalam uma época extraordinária, marcada pelo lema “*homens de ferro em navios de madeira*”.

“*Fiz tudo o que se podia fazer nos draga-minas.*”¹¹ Como imediato, trouxe dos Estados Unidos, em 1955, os draga-minas *Lajes* e *Graciosa*, comandou nos anos seguintes o *Santa Cruz* (1958), o *Horta* (1958), o agrupamento de draga-minas da classe “Ponta Delgada” (1963) e exerceu o cargo de Chefe de Estado-Maior da Flotilha de draga-minas (1964). Dois pequenos manuais de instrução relativos à prática da rocegas de minas, com desenhos elucidativos, foram os seus primeiros escritos.

Deverão salientar-se algumas medidas e ações que António Estácio dos Reis propunha nos seus relatórios, que revelam o seu empenho, a entrega ao estudo dos vários assuntos técnicos relacionados com os navios onde se encontrava e a persistência na resolução das mais variadas situações relacionadas com a vida operacional¹². Uma das suas propostas é a da criação de um serviço de limitação de avarias na Base Naval de Lisboa. Desta forma, a esquadra não ficaria dependente do serviço de bombeiros o exterior, com

¹⁰ António Estácio, dos Reis, *À Procura da Arca Perdida*, p.87.

¹¹ Idem, *Ibidem*, p.116.

¹² Veja-se por exemplo, *Draga-Minas Horta. Relatório o do Comandante*, Biblioteca Central de Marinha-Arquivo Histórico, Núcleo 310, N.º 85.

tudo o que isso implicava de maior complexidade ao nível da coordenação de meios e de maior tempo de espera. Como comandante do draga-minas *Horta*, em 1959, alertava para a conveniência da existência de uma rede de rádio ajuda (DECCA ou equivalente) não só para os fins normais de utilização, mas também para dar aos comandantes das unidades de draga-minas o treino da sua utilização em operações de rocega. Estácio dos Reis alertava ainda para a “instabilidade de pessoal” no que dizia respeito às deficiências no preenchimento da lotação dos draga-minas operacionais, com destaque para o pessoal eletricista, que era manifestamente insuficiente para a manutenção de material, o que se revelava inconveniente para a prossecução dos serviços a bordo.

Em 1959 Estácio dos Reis é destacado para o porto de Chinde, em Moçambique. Além de capitão do porto, exercia as funções de comandante da lancha *Tete*, que efetuava a fiscalização no rio Zambeze.

Como capitão do porto de Quelimane que participa a 7 de julho de 1961 nas operações de salvamento do navio mercante *Save*, que nas suas próprias palavras foi “*um dos maiores sinistros marítimos acontecidos em Portugal nos últimos séculos*”¹³, com 536 mortos e 221 desaparecidos.

Em 1964 Estácio dos Reis é colocado na 4ª Divisão do Estado Maior da Armada e nomeado, em simultâneo, capitão-de-bandeira do paquete *Vera Cruz*.

Promovido a Capitão-de-fragata a 22 de novembro de 1968, vai prestar serviço na Missão Militar Portuguesa da Nato em Bruxelas, aí permanecendo quatro anos.

No ano de 1972 volta a África para chefiar o Estado Maior do Comando Naval de Moçambique, participando em diversos estudos, relevando-se os aspetos navais da barragem de Cabora Bassa.

De regresso a Lisboa, passa a chefiar a 1ª Divisão do Estado Maior da Armada, após a Revolução de 25 de abril de 1974. É promovido nesse ano, a 2 de setembro, ao posto de Capitão-de-Mar-e-Guerra.

Os Últimos Anos de uma Carreira Naval Notável

Em 1976 Estácio dos Reis é escolhido para comandar a Força Naval Permanente Portuguesa. Quando desembarca é nomeado Juiz efetivo no Tribunal Militar da Marinha. No ano seguinte é designado para o cargo de Adido Naval na Embaixada de Portugal em Paris.

“*Paris foi realmente para mim um acaso feliz que alterou por completo a minha existência na Terra.*”¹⁴ De facto, em face da impossibilidade de ser promovido a oficial-general (posto de contra-almirante), António Estácio dos Reis é proposto para ocupar um posto de capitão-de-mar-e-guerra no estrangeiro. Um conjunto de aspetos e factos coincidentes associavam-se, para que Estácio dos Reis fosse para Paris, como Adido Naval da Embai-

¹³ Idem, *À Procura da Arca Perdida*, p. 137.

¹⁴ Idem, *Ibidem*, p. 163.

xada Portuguesa¹⁵. Essa comissão de serviço, entre 1977 e 1980, veio a ter um impacto extraordinário na sua vida. Aí encontram-se as razões que o levarão a abraçar a investigação de temas de história marítima e a interessar-se pela museologia.

Na capital francesa contactou com as últimas novidades da ciência e da cultura europeia e mundial. Visita com frequência museus, a par de instituições culturais e científicas. Através da Embaixada portuguesa Estácio dos Reis cruza-se com algumas personalidades da cultura portuguesa e europeia. Contacta, em cerimónias e sessões solenes, com Vieira da Silva e Árpád Szenes, Amália Rodrigues, Cármen Dolores, Maluda, Cargaleiro, entre outros.

Um dos mais importantes contactos, estabelecido por Estácio dos Reis nesses anos, é com François Bellec, oficial da Marinha francesa e diretor do Museu Naval de Paris, com quem estabelece uma sólida amizade. Estácio dos Reis ganhará uma outra perceção da importância da museologia, dos instrumentos náuticos, nomeadamente do astrolábio e da necessidade de valorizar o património náutico e científico.

Em setembro de 1979, quando ainda se encontrava em Paris, solicita a passagem à Reserva.

Teixeira da Mota e Estácio dos Reis

O papel cultural e científico dos oficiais da Marinha Portuguesa, nos dois últimos séculos, não deixa de surpreender pelo valor da produção intelectual dos seus estudos e pela sua intervenção na vida cultural portuguesa. A sistematização do seu contributo para as várias ciências, não é uma tarefa fácil de levar a cabo, sobretudo porque é extensa a sua produção científica. Não é viável neste espaço enumerar todos esses autores, porque decerto me escapariam vários. A mero título de exemplo cite-se Carlos Viegas Gago Coutinho, que viveu entre 1869 e 1959, e Avelino Teixeira da Mota, que nasceu em 1920 e faleceu em 1982. Do primeiro, a memória social retém sobretudo, o seu heroísmo, em companhia do Comandante Sacadura Cabral, na primeira travessia aérea do Atlântico Sul. Contudo, Gago Coutinho foi, acima de tudo, um cientista, com um grande gosto pela geografia de campo, pois à sua persistência se devem a maioria das triangulações e dos trabalhos geodésicos de delimitação das fronteiras da quase totalidade dos territórios que vieram a constituir o Terceiro Império Português; menos conhecidos são os seus estudos de Telegrafia sem Fios, balística ou arquitetura naval. Teixeira da Mota acalentou a esperança, até à sua morte, de editar a obra completa de Gago Coutinho. Acabaria por completar somente dois volumes. O almirante Teixeira da Mota, o segundo presidente da Academia de Marinha, estudou profundamente a costa ocidental de África, com destaque

¹⁵ O acaso, nesta comissão de serviço, é salientado por Luís Semedo de Matos, “Elogio Público do Académico António Luciano Estácio dos Reis” in *Memórias da Academia de Marinha 2013*, Vol. XLIII, Revisão de Luís Couto Soares e José dos Santos Maia, Lisboa, Academia de Marinha, 2015, pp. 76-81, p.80.

para os rios da Guiné. Foi um cartógrafo, e em larga medida um geógrafo e um historiador da cartografia, da náutica e das sociedades africanas. Foi no Museu de Marinha que se deu o encontro entre o ainda Comandante Teixeira da Mota e o Comandante António Estácio dos Reis. Ambos faziam parte da Comissão Técnica Consultiva do Museu de Marinha. Refere, o Comandante Estácio dos Reis nas suas memórias: “*Todavia, o grande prazer que tive em conhecer e privar com o Avelino, não durou mais do que um ano e meio, pois uma grave doença o arrebatou rapidamente ao mundo dos vivos.*”

É curioso verificar que o relacionamento entre esses dois oficiais da Marinha, durante cerca de um ano meio, sela de certa forma uma passagem inusitada de testemunho. Estácio dos Reis seguirá naturalmente alguns filões dos estudos que Teixeira da Mota deixara em aberto, desde logo a história da náutica nos séculos XV a XVII, ou que simplesmente enunciara, em lugar de destaque, a Sociedade Real Marítima e a Ciência no Século XVIII. O Comandante António Estácio Reis não deixará de referir em vários locais o incentivo que recebera do almirante Teixeira da Mota para iniciar os seus estudos. Chega, inclusive, a dedicar-lhe o primeiro livro que publicou “O Dique da Ribeira das Naus”, escrevendo: “*Ao vice-almirante Avelino Teixeira da Mota, excepcional mestre e amigo, que tanto admiro, e que foi o principal responsável deste meu encontro com a investigação, dedico este trabalho, cujo único mérito é ser o primeiro que apresentei à Academia de Marinha, de que aquele distinto oficial foi prestigioso presidente.*”

Um dos factos mais curiosos neste encontro é que António Estácio dos Reis, em serviço no Museu de Marinha, após a morte de Teixeira da Mota, em 1982, foi o principal responsável pela vinda do espólio deste académico para a Marinha, prestando dessa forma um serviço à Ciência e aos investigadores que viriam mais tarde, e à própria memória da Marinha e do país.

António Estácio dos Reis no Museu de Marinha

Quando termina sua comissão de serviço em Paris, como adido naval junto da Embaixada portuguesa, António Estácio dos Reis apresenta-se no Museu de Marinha, a 19 de setembro de 1980. Passara a Reserva no ano anterior, ainda na Cidade-Luz, no posto de Capitão-de-Mar-Guerra. Recebera um primeiro convite para integrar o Museu de Marinha, do seu diretor, o contra-almirante Emmanuel Ricou. Porém, este acaba por falecer inesperadamente. O Comandante Estácio dos Reis vai iniciar uma nova fase da sua vida, com entusiasmo e muito interesse como investigador, autor, historiador, divulgador de Ciência. Ocupa o cargo de adjunto do diretor do Museu de Marinha. Tem 57 anos de idade e 34 anos serviço. Será Diretor Interino do Museu de Marinha, entre os três meses finais de 1980 e o início do ano seguinte.

O Museu de Marinha, tal como a sociedade portuguesa, em meados dos anos oitenta, encontra-se numa fase de transição. O núcleo da exposição permanente é constituído no essencial pelas peças e coleções que haviam transitado do Palácio das Laranjeiras

em 1962. As peças que iam sendo incorporadas eram adquiridas por compra ou por doações efetuadas, principalmente, por oficiais da Marinha. A coleção de cartografia, dispondo de poucos espécimes, mas raros, ganhara importância no computo geral do acervo. Acrescentaram-se em finais dos anos sessenta, e no início dos anos setenta, com uma nova remodelação das salas do Museu de Marinha, e a ocupação do piso superior, quadros de Roger Chapelet, pinturas monumentais de Elisa Felismino e algumas réplicas de Alberto Cutileiro. A meio da década de setenta, com a Revolução de 25 de abril de 1974 e o fim do ciclo imperial, ficava para trás a ideia de um Museu dos Descobrimentos e Conquistas, evoluindo-se para uma conceção museológica que privilegiava o relacionamento de Portugal com o mar e o papel que a Marinha Portuguesa tivera na consolidação da vertente da maritimidade na identidade portuguesa.

Registe-se que entre 1970 e 1980 prestam serviço no Museu de Marinha, em funções de direção, alguns dos oficiais que se haviam cruzado com o Comandante Estácio dos Reis na flotilha de draga-minas. Nomeadamente, o Comandante Amadeu de Carvalho Andrade, diretor do Museu de Marinha em 1974-1975, e que fora seu comandante no draga-minas *Graciosa*; o Comandante Pereira Cardoso, com quem embarcara, e que será subdiretor do Museu de Marinha entre finais da década de setenta e o meio da década seguinte, coexistindo assim com a comissão de serviço do Comandante Estácio dos Reis; e por fim o contra-almirante Ricou, com quem travara conhecimentos como comandante da flotilha de draga-minas, e que foi o primeiro a endereçar um convite a Estácio dos Reis para que viesse prestar serviço para o Museu de Marinha.

Quando foi colocado no Museu de Marinha, Estácio dos Reis constatou que no vasto acervo do Museu não havia um único astrolábio. Questionava-se: como seria possível, num museu que dedicava parte da sua narrativa às viagens marítimas dos séculos XV e XVI não haver instrumentos de navegação? Tentando colmatar esta lacuna, A. Estácio dos Reis tem uma ideia: solicitar à Rádio Televisão Portuguesa que concedesse dez minutos, após o noticiário das 20 h, para divulgar aos espetadores o que era um astrolábio, como funcionava e para que servia, lamentando o facto de Portugal não possuir um único espécime dos que andaram a bordo nos séculos XV e XVI. Nos anos imediatamente seguintes foi incorporada uma coleção de astrolábios que é a maior do mundo, em permanência numa exposição, constituída por 9 peças. Ao Comandante Estácio dos Reis se ficaram a dever a entrada destas peças no Museu de Marinha, que vieram reforçar a sua identidade enquanto museu marítimo. Cite-se, pelo seu nome, os astrolábios que deram entrada, entre 1982 e 1989: o *Ericeira*, o *Sacramento B*, os *Atocha III e IV*, adquiridos em leilão da Christie's, pelo próprio Estácio dos Reis. Registe-se ainda a réplica do astrolábio *Dundee* produzido pela firma *Leitão & Irmão joalheiros*, e oferecido à Marinha pela Fundação Calouste Gulbenkian.

Entre as primeiras propostas do Comandante Estácio dos Reis, no Museu de Marinha, consta, igualmente, a edição de postais de algumas fotografias da coleção Seixas.

Aponta no seu diário, que escreve enquanto presta serviço no Museu de Marinha: “*Estas belas fotografias não podem ficar só para nós.*”¹⁶

Nos meses seguintes António Estácio dos Reis irá organizar várias exposições e efetuar os primeiros estudos com base nas peças que Museu vai incorporando. A primeira exposição em que trabalha é *Portugal–Noruega – duas nações viradas para o mar*. Inaugurada em abril de 1981. Após conhecer Carlos Lopes Cardoso, a 2 de fevereiro de 1981, investigador que procedia a um inventário dos ex-votos existentes em Portugal, propõe, no âmbito da realização da XVII Exposição de Arte, Ciência e Cultura, a realização de uma exposição sobre este tema no Museu de Marinha. A exposição é um grande sucesso, tal como o seu catálogo.

Estácio dos Reis contava-se entre os entusiastas da recuperação da fragata *D.Fernando II e Glória*. Este é um período (1980-1986) importante para as incorporações de peças no Museu de Marinha, através de doações e aquisições. Chegam os primeiros astrolábios; adquirem-se oito canhões e um astrolábio provenientes das escavações na nau *Santiago*; por troca com um quadro de D. Maria II, são rececionados da Casa Pia dois globos, um celeste e outro terrestre; o palhabote *Sírius* é exposto no Pavilhão das Galeotas; são oferecidos, provenientes de companhias de navegação, o Tríptico “A Ribeira das Naus” de Júlio Pomar, um painel de cerâmica de Raul Lino, um painel de esmalte “A lenda dos Marinós”; é doado um modelo de uma embarcação de Omã; adquire-se um quadro de Roger Chapelet.

Através da série monografias, são editadas obras do almirante Teixeira da Mota, do Mestre Luís Marques, do Comandante Pereira Cardoso, e o livro *Sagres – a Escola e o Navio*.

No Museu de Marinha, o entusiasmo de António Estácio dos Reis era bem visível através da sua intensa atividade. Pretende introduzir novos núcleos expositivos dedicados à Medicina e à Farmácia, à TSF, às máquinas, aos faróis, quer reunir novas coleções, em lugar de destaque os instrumentos matemáticos/náuticos, angariar apoios para alterar a exposição permanente; com o seu gosto pela navegação de recreio efetua diligências para incorporar vários tipos de embarcações no Pavilhão das Galeotas, peças de navios desarmados e figuras de proa para se expor na exposição permanente. Os seus contactos, junto da Escola Naval, dos Grupos de Escolas da Armada, do Instituto Hidrográfico, do Arsenal do Alfeite, intensificaram-se entre 1982 e 1986, procurando que essas unidades depositassem no Museu de Marinha peças, com valor histórico, mas sem uso operacional.

Será justo referir a equipa que teve com Estácio dos Reis, por estes anos, um papel influente nas atividades do Museu de Marinha. Os comandantes Sousa Machado, Pereira Cardoso, Ferdinando Simões, Mestre Luís Marques, que ainda trabalhara para Henrique Maufroy de Seixas, e o Almirante Leal Vilarinho. Na Comissão técnica consultiva,

¹⁶ António Estácio dos Reis, *Diário do Museu de Marinha 1980-1986*.

saliente-se inicialmente o comandante Teixeira da Mota, os arquitetos Lixa Filgueiras e Quirino da Fonseca, e o coronel Valdez dos Santos.

A ação do Comandante Estácio dos Reis no Museu Marinha, quer no surgimento de novas coleções, na conservação e restauro de peças de um vasto acervo, e de um programa educativo que elegesse o Museu, com 200.00 visitantes por ano, como centro de saber, foi importante, e até decisiva, numa fase de transição política e cultural e do surgimento de novas abordagens museológicas, em que o secular paradigma ultramarino esgotava-se nas suas formas de explicação tradicional da história dos descobrimentos e da expansão portuguesa. O novo modelo interpretativo, tal o Comandante Estácio dos Reis nos exemplifica, partia das peças que o Museu de Marinha integrava no seu acervo, do seu estudo e interpretação, e passava pela importância a atribuir ao desenvolvimento da ciência e da técnica, valorizando os instrumentos científicos, na busca de uma explicação sobre a importância do mar para Portugal.

Os contactos internacionais e o trabalho de António Estácio dos Reis quanto à recuperação e restauro dos globos que o Museu de Marinha incorporara, veio a ter uma importante influência no campo da museologia em Portugal, nomeadamente na criação de uma vertente de conservação e restauro para essas peças no Instituto Português de Conservação e Restauro¹⁷. O projeto de investigação e a intervenção de conservação e restauro sobre dois globos, um terrestre e outro celeste da Sociedade de Geografia de Lisboa (os globos Coronelli), constituiu um estudo pioneiro levado a cabo em Portugal sobre peças desta natureza, que envolveu um equipa multidisciplinar, de especialistas em áreas como o papel, o mobiliário, pintura e metal¹⁸. Estácio dos Reis colaborou com a equipa que restaurou esses globos; os seus estudos tinham sido pioneiros em Portugal, no campo da inventariação, restauro, conservação e exposição de globos.

A Dinâmica Cultural na Marinha: papel de Estácio dos Reis

Área cultural na Marinha experimenta um período de transformação, nos anos em que Estácio dos Reis se encontra em serviço no Museu de Marinha. A Comissão de Ação Cultural, que cederá o lugar à Comissão Cultural de Marinha em 1983, promove a realização de eventos culturais, a preservação do património cultural naval e uma linha editorial de obras de temática marítima.

A Biblioteca Central da Marinha inicia a sua transferência para as novas instalações no Mosteiro dos Jerónimos, no início de 1980. A Revista da Armada consolida as suas edições, com um contributo decisivo do Contra-Almirante Malheiro do Vale, seu diretor,

¹⁷ O levantamento sistemático dos globos existentes em Portugal, por parte de António Estácio dos Reis, veio a ter um impacto significativo em determinadas áreas técnicas ligadas à museologia. De facto, esse trabalho de levantamento, esteve na base da criação de uma oficina no Instituto Português de Conservação e Restauro.

¹⁸ Veja-se Isabel Seruya “os Globos Coronelli da Sociedade de Geografia de Lisboa” in Globos Coronelli, Instituto Português de Conservação e Restauro, Lisboa, 2004.

mas também com a publicação assídua de autores como o Comandante Agostinho de Sousa Mendes, que passa a fazer parte do corpo editorial da Revista, do Comandante Henrique Alexandre da Fonseca e do Comandante Estácio dos Reis. Por seu turno, a Academia de Marinha que realizava inicialmente as suas sessões no Museu de Marinha, transfere-se em 1986 para as Instalações Centrais da Marinha, e tem uma influência crescente junto de outras academias, de universidades e de centros de investigação. O Instituto Hidrográfico surge como o centro impressor por excelência das obras de natureza cultural e científica que as instituições culturais da Marinha pretendem publicar.

Seria redutor considerar exclusivamente o papel que o Comandante Estácio dos Reis teve no Museu de Marinha. De facto, este oficial da Marinha efetua uma articulação entre as várias instituições culturais da Marinha, contribuindo para uma integração efetiva dos seus acervos, das suas estruturas e das suas dinâmicas. Através da Comandante Estácio dos Reis, da sua obra e das suas atividades, entende-se de uma forma mais abrangente as transformações no campo cultural da Marinha no início da década de oitenta do século passado. Na Revista da Armada revela-se um autor prolixo; colabora na divulgação da Biblioteca Central de Marinha, do Arquivo Histórico, do Planetário e do Aquário *Vasco da Gama*. A partir de 1984, ao ser eleito Membro da Academia de Marinha, participa em diversos eventos nacionais e internacionais. Pela qualidade do seu trabalho e pelo reconhecimento do seu trabalho, é o académico escolhido, pela Academia de Marinha, para integrar a Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses em finais de 1986, cargo que ocupa até à desativação dessa Comissão em 2002.

Medir Estrelas

*“A Figura mais destacada da Náutica dos Descobrimentos é, sem sombra de dúvida, o astrolábio náutico. Este instrumento, que guiou os nossos marinheiros pelos Oceanos descobertos [...]”*¹⁹

O estudo dos instrumentos matemáticos e científicos, com destaque para os instrumentos náuticos, constitui a grande originalidade da vasta obra de Estácio dos Reis.

O ciclo de comemorações sobre os Descobrimentos Portugueses (1986-2002) consistiu de um vasto programa de edições, congressos, encontros científicos, cujo símbolo por excelência foi o astrolábio. Foi Eduardo Serra Brandão, que presidia à Comissão Nacional para as Comemorações dos Quinhentos Anos dos Descobrimentos Portugueses, que propôs Estácio dos Reis para integrar a Comissão Nacional em representação da Academia de Marinha. Logo em 1987, por delegação do Presidente, foi o organizador executivo das cerimónias das Comemorações dos Quinhentos Anos dos Descobrimentos Portugueses, que constava de um amplo programa de atividades²⁰.

¹⁹ António Estácio dos Reis, *Astrolábios Náuticos*, Lisboa, Edições Inapa, 2002, p.7.

²⁰ Eduardo Serra Brandão, Nota de Homenagem, *António Estácio dos Reis. Marinheiro por Vocaçào e Historiador com Devoção. Estudos de Homenagem*, Coordenação de Jorge Semedo de Matos, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2012, pp. 15-16.

Durante o programa das comemorações dos Descobrimentos Portugueses o Comandante Estácio dos Reis publicou diversos estudos sobre a ciência náutica e promoveu a divulgação da importância dos instrumentos de navegação.

Serendipidade e Ciência

À argúcia e à observação minuciosa do Comandante António Estácio dos Reis se ficou a dever a descoberta de um nónio, inserido num quadrante, construído de acordo com os princípios definidos no século XVI pelo matemático Pedro Nunes (1502-1578), expostos na sua obra *De Crepusculis* (1542).

O nónio era um instrumento de dupla escala que permitia aumentar o rigor das medidas angulares na observação dos astros. Este instrumento surgia em gravuras de livros de Astronomia, de autores como Tycho Brahe (1546-1601) ou Johannes Kepler (1571-1630). Em 1990, Estácio dos Reis, ao visitar uma exposição no Planetário Hayden, em Nova Iorque, observou uma réplica de um quadrante com o nónio de Pedro Nunes, mas no qual a legenda não era atribuída ao cosmógrafo português. Ao contactar o Museu de História da Ciência de Florença acabou por identificar o único exemplar original do nónio conhecido até ao presente, fabricado por James Kynuyn em 1595.

Registaram-se uma série de acasos felizes, que propiciaram esta descoberta. Segundo António Estácio dos Reis tratava-se da serendipidade: esta palavra surgiu pela primeira vez em 1754, tendo sido utilizada por um escritor inglês, Sir Horace Walpole, termo que expressava as descobertas inesperadas.

“Acreditando ou não no acaso, ninguém pode ficar indiferente a muitas situações que nos acontecem e que não sabemos explicar.” (À Procura da Arca Perdida, p. 387)

Como ilustra a História da Ciência, de facto, em muitas descobertas científicas o acaso tem desempenhado um papel fundamental.

O Comandante Estácio dos Reis produziu uma obra importante no campo da História da Ciência. Integrou a Comissão de Edição das Obras Completas de Pedro Nunes, foi Membro da Scientific Instrument Society, de Londres e da Coronelli Society, de Viena de Áustria, e distinguiu-se como divulgador de Ciência a nível internacional. Procedeu à identificação dos fabricantes e oficinas de instrumentos científicos e matemáticos, sobretudo dos séculos XVIII e XIX.

Um dos seus interesses mais salientes de Estácio dos Reis foi a introdução da máquina a vapor em Portugal. Considerava: “A adopção da máquina a vapor introduziu nos navios uma grande mudança que, aliás, se pressentia havia algum tempo.”²¹ E assinalou em várias das suas obras que a “força do vapor entrou em Portugal pelo Brasil.”²² Tratava-se,

²¹ A. Estácio, dos Reis, *Os Navios d’Ocidente*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha/Gradiva, 2001, p. 7.

²² Idem, *ibidem*, p.9.

pois, de estudar do ponto de vista técnico e científico a máquina a vapor nas suas várias aplicações e usos, quer na indústria quer na navegação.

Os seus textos sobre a Ciência nos séculos XVIII e XIX, nomeadamente sobre o dique da Ribeira das naus, a Sociedade Real Marítima, a máquina a vapor, o Observatório Real da Marinha, contribuíram para a renovação da historiografia da Ciência em Portugal.

Em 2009, ao publicar um dos seus livros, referiu que tinha alguns propósitos ao escrever o trabalho²³. Um dos seus últimos objetivos consistia, precisamente, em sugerir a construção de uma réplica viva do antigo balão do Arsenal, que diariamente anunciase as 13 horas, como lembrança do Observatório Real da Marinha, entre 1858 e 1915, marcava todos os dias o sinal horário naquela hora, para que os navios acertassem os seus cronómetros. E onde colocar o memorial? Estácio dos Reis, respondia: no canto nordeste do telhado do edifício da Agência Europeia de Segurança Marítima, a poucos metros da última morada do Observatório, o que seria bastante sugestivo, na medida em que faria uma ligação entre o balão e a citada entidade marítima internacional. A sua sugestão foi seguida, e pouco tempo antes da sua morte, a 5 de fevereiro de 2018, é reinstalado o "Balão do Arsenal".

O contributo do Comandante António Estácio dos Reis para a preservação da memória nacional associada ao mar, a par da promoção do património cultural e científico da Marinha Portuguesa, surge como uma marca indelével do seu legado.

Considerações finais

O Comandante António Estácio dos Reis foi um investigador e um académico de projeção nacional e internacional. O seu significativo contributo para descobertas importantes do património científico português torna o seu legado um dos mais importantes para a cultura marítima e, de uma forma geral, para a Marinha Portuguesa e para Portugal.

²³ António Estácio dos Reis, *Observatório Real da Marinha*, impr. Lisboa, CTT Correios de Portugal, 2008, p. 025.

Anexos

• CARREIRA MILITAR

- Cadete 6 de setembro de 1943
- Guarda-Marinha 1 de março de 1946
- 2º tenente 1 de março de 1947
- 1º tenente 31 de março de 1954
- Capitão tenente 14 de dezembro de 1960
- Capitão-de-fragata 22 de novembro de 1968
- Capitão-de-mar-e-guerra 2 de setembro de 1974
- Em de Setembro de 1979 passou à da Reserva da Armada e em 31 de dezembro de 1991 atingiu a situação de Reforma.

• CURSOS

- 1943/46 Escola Naval
- 1949 Curso de aperfeiçoamento em Eletricidade Torpedos e Minas
- 1954 Course of instruction in Mine Countermeasures, at Mine Warfare School, Yorktown, Virginia, EUA
- 1955 Curso de defesa contraminas
- 1959 Curso de Controle Naval de Navegação
- 1960 Curso Geral Naval de Guerra

• CARGOS OPERACIONAIS

- 1956 Comandante do draga-minas Santa Cruz
- 1958 Comandante do draga-minas Horta
- 1959 Comandante do draga-minas Lages
- 1963 Comandante do agrupamento de draga-minas da classe Ponta Delgada
- 1964 Chefe do Estado Maior da Flotilha de draga-minas
- 1972/74 Chefe do Estado Maior do Comando Naval de Moçambique
- 1976 Comandante da Força Naval Permanente

- **OUTROS CARGOS**

- 1959 Capitão do Porto do Chinde
- 1960/63 Capitão do Porto de Quelimane
- 1964/68 Estado Maior da Armada/4ª Divisão
- 1968/72 Missão Militar Nato em Bruxelas
- 1974 Chefe da 1ª Divisão do Estado Maior da Armada
- 1976 Juiz efetivo do Tribunal Militar da Marinha
- 1977/80 Adido Naval junto da Embaixada de Portugal em Paris
- 1980/86 Assessor da Direção do Museu de Marinha
- 1986 Biblioteca Central da Marinha

- **INSTITUIÇÕES E COMISSÕES**

- Comissão Cultural da XVII Exposição Europeia de Arte, Ciência e Cultura, 1982-3
- Academia de Marinha
- Apportación de la Civilización Árabe a la Cultura Latino-Americana a través de la Península Iberia (ACALAPI)
- Comissão Tripartida do Instituto Português do Património Cultural
- Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses
- Consultor Técnico da Comissão Executiva para a Recuperação da Fragata D. Fernando
- Comissão Científica da Jornadas do Mar, Escola Naval
- Comissariado de Portugal para a Exposição Universal de Sevilha, 1992
- Scientific Instrument Society, Londres
- Coronelli Society (Globos antigos), Viena de Áustria
- Grupo de Amigos de Relógios de Sol (extinto)
- Círculo de Cultura Científica
- Exposição Mundial de Lisboa, 1998, Consultor Científico do Pavilhão “O Conhecimento dos Mares”
- Comissão Científica da edição das Obras de Pedro Nunes,
- Apoio no Projeto de recuperação de 2 globos Coronelli, do Instituto Português de Conservação e Restauro

- **CONDECORAÇÕES**

- Medalha de Oficial da Ordem Militar de Avis (1960)
- Medalha Naval Comemorativa do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique – Prata (1960)
- Medalha de Prata do Instituto de Socorros a Náufragos (1962)
- Medalha de Mérito Militar de 2ª Classe (1968)
- Medalha Militar de Prata de Serviços Distintos (1968)
- Medalha Militar de Prata da Classe de Comportamento Exemplar (1972)
- Medalha Comemorativa das expedições das forças Armadas Portuguesas com a legenda “Moçambique 1960/61/62/63” (1964)
- Medalha Militar de Prata de Serviços Distintos (1972)
- Medalha Militar de Ouro da Classe de Comportamento exemplar (1974)
- Medalha Comemorativa das Campanhas das Forças Armadas Portuguesas com a passadeira “Moçambique 1972/74” (1974)
- Medalha Militar de Prata de Serviços Distintos com Palma (1977)
- Medalha Militar de Prata de Serviços Distintos (1977)
- Grau de Grande Oficial da Ordem Militar de Avis (1980)
- Grau de Comendador da Ordem Nacional de Mérito, França (1982)
- Medalha da Ordem de Mérito Tamandaré, Brasil (1986)
- Medalha de Mérito Militar de 1ª Classe (1991)
- Medalha de Mérito Naval, Brasil (1991)
- Medalha Militar de Ouro de Serviços Distintos (1992)
- Comendador da Ordem Militar de Santiago da Espada (2002)
- Medalha Naval de Vasco da Gama, 2012

- **OUTRAS DISTINÇÕES E PRÉMIOS**

- Serviço de Documentação Geral da Marinha do Brasil:
- Medalha de Colaborador Emérito (1983)
- Medalha de Colaborador Emérito (1984)
- Academia de Marinha
- Prémio Almirante Sarmiento Rodrigues (1989)
- Revista da Armada:

- Prémio Almirante Pereira Crespo, pela melhor colaboração relativa ao ano 1984/85,
- Prémio Joaquim Costa, melhor artigo do ano de 1990
- Prémio Almirante Pereira Crespo, pela melhor colaboração durante o ano 1996
- **O Astrolábio Náutico Português**

O Astrolábio Náutico Português

Como funcionava

O astrolábio náutico português resulta da adaptação e simplificação do astrolábio planisférico, o qual era usado pelos astrónomos desde a Antiguidade Clássica. Este instrumento náutico foi utilizado na determinação da altura do Sol e das estrelas. Para além de servir para observar os astros, também era utilizado para saber a posição, num determinado momento, da posição das estrelas no céu ou a hora local com base na altura do Sol. O astrolábio náutico é constituído por um círculo graduado de 0° a 90°, designado de rodela, dispoindo no seu centro de uma medeclina ou alidade, peça móvel com duas pínulas (pequenas placas) com orifícios nas partes centrais. Em relação ao Sol, o piloto suspendia o astrolábio pelo anel à altura da cintura e movia a medeclina por forma a que a luz solar atravessasse os orifícios das duas pínulas. O valor da altura do Sol era dado diretamente pela posição da alidade(medeclina) sobre a escala graduada. Tratava-se da medição do ângulo entre a vertical do observador(zénite*) e a posição do Sol ao meio dia solar (altura diária máxima do Sol), comparando-se em seguida com a declinação do *astro-rei* na esfera, que se conhecia para cada dia do ano pelos almanaques. Este processo, com alguns cálculos adicionais, permitia obter a latitude do lugar e, deste modo, o conhecimento mais preciso da posição do navio no mar, contribuindo para a segurança da sua navegação. Esta operação ficou conhecida por “pesar o Sol”. Para obter diretamente a distância zenital do Sol, e evitando-se uma operação matemática, os portugueses graduaram os seus astrolábios de 90° a 0°, da horizontal para a vertical.

De noite poderia ajustar-se a medeclina, e por olho rodava-se até o astro ser observado através dos dois orifícios das pínulas.

Os astrolábios náuticos eram construídos em madeira, geralmente de grandes dimensões, ou em latão.

Segundo alguns autores, o desenvolvimento do astrolábio náutico português no final do século XV foi tão importante para a navegação marítima como o do GPS no final século XX. De facto, em grande medida, nas navegações oceânicas que se sucederam nos séculos XV e XVI, só foi possível navegar em segurança e localizar as terras desconhecidas, bem como cartografar e rotear com bons resultados, recorrendo aos instrumentos de navegação, nomeadamente o astrolábio náutico.

***Zénite:** linha imaginária partindo de quem observa e aponta para a parte mais alta da cúpula celeste. Trata-se do ponto em que a sua vertical encontra a esfera celeste.

HOMENAGEM AO CAPITÃO-DE-MAR-E-GUERRA
ANTÓNIO LUCIANO ESTÁCIO DOS REIS
**O COMANDANTE ESTÁCIO DOS REIS NA
HISTORIOGRAFIA MARÍTIMA**

Comunicação apresentada pelo académico Jorge
Semedo de Matos, no Museu de Marinha, em 27 de setembro

Ex.mo Sr Almirante, Chefe do Estado-Maior da Armada
Ex.mo Sr. Almirante, Presidente da Academia de Marinha
Ex.mo Sr. Vice-Almirante Presidente da Comissão Cultural de Marinha
Ex.ma Sra D^a Paula Reis, irmã do Sr. Comandante Estácio dos Reis
Ex.mos Srs Almirantes, Digníssimos convidados amigos do nosso homenageado
Minhas Senhoras e meus Senhores

Completam-se hoje seis anos exactos sobre uma cerimónia que teve lugar neste mesmo lugar, com uma homenagem ao comandante Estácio dos Reis, no seu octogésimo nono aniversário. Recebeu nesse dia a medalha Naval Vasco da Gama, conferida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, e foi lançado um livro que constituiu o tributo à sua figura e à sua obra científica – *António Estácio dos Reis, marinheiro por vocação e historiador com devoção*. Tive papel, de algum modo, activo na preparação dessa obra – que contou com a participação de muitos dos presentes – e dei-me conta nesse tempo da dimensão imensa do que foi a sua obra historiográfica, com mais de uma dezena de livros publicados e centenas de artigos. Alguns deles com projecção na Europa e nos Estados Unidos.

Não vou conseguir fazer um balanço rigoroso daquilo que o título da minha apresentação sugere, nem alguma vez esse balanço poderia encerrar-se no tempo de uma pequena apresentação como esta. Vou antes tentar delinear um percurso, em gestos largos – um pouco à *vol d’oiseau* – para que se entenda a dimensão de uma obra e a relação que ela tem com o seu autor, com as suas qualidades e com a maneira como encarou a vida, o estudo e a investigação, tendo a Marinha como pano de fundo.

E realço a ideia da Marinha, enquanto pano de fundo, porque a experiência e o saber de marinheiro dominaram todos os seus estudos e investigações. Não poderia, aliás, ser de outra forma, porque teve uma carreira militar e operacional tão intensa e dedicada, como a que veio a assumir depois enquanto estudioso e historiador.

Segundo ele próprio nos conta, esta mudança de um bordo a outro deu-se quando era Adido Naval junto da Embaixada Portuguesa em Paris – entre 1977 e 1980 – onde conheceu François Bellec, à data, director do Museu Naval de Paris. E foi este oficial da

Marinha Francesa que lhe reacendeu a chama do estudo da História em geral, da História da Náutica e, sobretudo, dos instrumentos náuticos antigos, que, naturalmente, estavam no centro do desenvolvimento da Ciência Náutica à época da Expansão Marítima dos séculos XV e XVI.

Como ele contava, foi um acaso.

Estácio dos Reis tinha uma relação mágica com a ideia de acaso, ao qual atribuía a maioria dos sucessos da sua vida. O reflexo de uma postura de modéstia, a que não é estranha a cultura própria da Marinha daquele tempo. Fosse qual fosse a dimensão do seu trabalho e do impacto com ele obtido, entendia que era uma obra do acaso, que o apanhara nas condições de se aperceber de algo que, até então, nunca ninguém tinha visto ou compreendido.

Como dizia, os seus estudos de História nasceram nas conversas com Bellec e um dos temas foi o dos astrolábios náuticos. A ambos surpreendia o facto de Portugal não ter nos seus museus nenhum exemplar desse instrumento, que foi a base da navegação oceânica, nos séculos XVI e XVII.

Regressou de Paris com este paradoxo a atormentá-lo, encontrando em Lisboa as condições para se ocupar de uma nova missão. Na altura passou à situação de Reserva, mas ficou a prestar serviço no Museu de Marinha, quando já se agitavam os ares para a realização da *XVIIª Exposição Europeia de Arte Ciência e Cultura*, cujo logótipo era, precisamente, um astrolábio.

O certame teve um núcleo expositivo nos Jerónimos e dele ficou responsável o então comandante Teixeira da Mota. Como sabemos, o ilustre oficial e historiador, faleceu em 1972, deixando a continuação do seu trabalho a Luís Albuquerque, mas teve ocasião de trabalhar amiúde com Estácio dos Reis, nesse projecto da XVIIª Exposição. Dizia ele que, apesar de se conhecerem de longa data, foi neste contacto intenso, que o gosto pelo estudo se transformou numa verdadeira paixão pela História Marítima Portuguesa. Uma paixão virada sobretudo para a Náutica e para os instrumentos de navegação, com o astrolábio no centro das suas atenções.

Estácio dos Reis deixou-nos mais do que uma obra sobre astrolábios e, em várias delas nos relata como, um dia, pediu uns minutos de acesso à televisão, para falar desse instrumento. A sua ideia era mostrá-lo ao público, explicando o que era e perguntando às pessoas se não teriam um objecto daqueles, perdido numa arrecadação velha, num sótão, numa velha “arca perdida”, sem que se tivessem dado conta da sua importância histórica.

Pouco tempo depois teve o contacto do Sr. Sardinha Alves, da Ericeira, a dizer-lhe que tinha uma coisa dessas, que não sabia o que era. Digamos que o paradoxo da não existência de astrolábios em Portugal, estava quebrado, assim como fora acertada a sua intuição de que eles iriam aparecer, desde que as pessoas soubessem o que era.

Entretanto, em 1983, teve lugar em Lagos e Sagres a IV Reunião Internacional de História da Náutica e da Hidrografia, numa iniciativa que reunia os mais distintos historiadores da Náutica de todo o mundo. Estácio dos Reis faria a sua estreia neste tipo

de eventos, com uma comunicação intitulada “Duas notas sobre Astrolábios”. Mas, esta mesma reunião contava com a presença de Alan Stimson, com o trabalho “The Mariner’s Astrolabe. A survey of 48 surviving examples”.

Quarenta e oito astrolábios estavam referenciados nesta comunicação, apesar de que alguns deles estavam insuficientemente identificados e descritos. Note-se, que na versão publicada em actas, a lista foi acrescentada com mais dois instrumentos, entre os quais o “nosso” Ericeira. Stimson continuou o seu trabalho – de que aquela comunicação era apenas um ante-projecto – e, em 1988, publicou o seu livro *The Mariner’s Astrolabe: a survey of known, surviving sea astrolabes*, onde já referencia cerca de 65 instrumentos encontrados. Alguns deles já tinham sido identificados e descritos por António Estácio dos Reis que, com uma generosidade académica sem par, lhe ia enviando todas as referências, sabendo da importância do trabalho que Stimson estava a realizar.

O conhecimento deste indispensável instrumento náutico, das suas características detalhadas, do seu funcionamento e das variantes que assumiu, foram o centro dos seus estudos até à publicação, em 2002, da obra *Astrolábios Náuticos em Portugal* – inclusive a forma e a razão de ser graduado “à portuguesa”, com a escala invertida. Trata-se de um trabalho que continua a ser uma referência historiográfica de enorme importância, temperada pela escrita fluida e elegante do comandante Estácio dos Reis, não lhe faltando a descrição de alguns dos episódios da sua aquisição para Portugal.

Foi durante uma das deslocações aos Estados Unidos, por causa de um (provável) astrolábio náutico encontrado (salvo erro nas Caraíbas), que visitou em Nova Iorque o Hayden Planetarium, onde estava uma exposição de réplicas de instrumentos promovida pela IBM. Uma dessas réplicas – ou cópias – estava referenciada como sendo *Galileo’s Proportional Compass* (Compasso proporcional, ou de proporções, de Galileo). Esta classificação não fazia qualquer sentido, e Estácio dos Reis verificou logo que se tratava de um quadrante com um nóio, construído nos moldes em que o imaginara e desenhara Pedro Nunes.

O instrumento original estava no Museu de História da Ciência de Florença, com o qual Estácio dos Reis veio a comunicar, informando do erro da classificação que lhe tinha sido atribuída. Foi o acaso – explica Estácio dos Reis –, o acaso que o fez olhar para um instrumento e reconhecer imediatamente o que, antes, ninguém tinha reconhecido.

Foi depois a Florença para estudar melhor o instrumento e descobriu muito mais coisas: era efectivamente um quadrante, a que faltava a alidade, fabricado em Londres por James Kynnuyn, em 1595; e tinha ido parar a Itália levado por Robert Dudley, duque de Northumberland, geógrafo, navegador e aventureiro, que fora parar a Itália num circunstancialismo curiosíssimo, que o Comandante Estácio explica em detalhe, num trabalho que publicou, em 1995, com o título *O único exemplar vivo do nóio de Pedro Nunes*.

Efectivamente é o único instrumento que conhecemos, onde está um nóio, tal e qual o desenhou Pedro Nunes, no seu *De arte atque ratione navigandi*.

Na altura, foi feita uma cópia do exemplar de Florença, mas completando-o com as faltas que tinha, de acordo com as instruções que ainda existiam junto do instrumento. É a cópia que podemos ver no nosso Museu da Marinha, da autoria de Leitão & Irmão, joalheiros.

São os acasos a que se refere, que sabemos bem só estarem ao alcance de quem dispõe do conhecimento próprio para distinguir o brilho do saber, no meio de toda a bruma que o encobre.

Se em 1980, quando regressou de Paris, eram conhecidos no mundo cerca de 40 astrolábios. Mas a sua convicção de que muitas outras centenas ou milhares repousavam no fundo das águas dos oceanos e a sua persistência, concorreram de forma decisiva para que hoje, esse número se conte por 105. Onde já estão os três astrolábios portugueses da Namíbia e o mais que provável astrolábio de Omã, que me parece ser o mais antigo de todos os outros.

Nessa mesma data, não havia exposto em Portugal nenhum astrolábio náutico, que tivesse andado no mar; e hoje podemos contar na exposição do Museu de Marinha com nove astrolábios de origem portuguesa. O que é, certamente, a maior colecção exposta num só local.

A busca e o estudo dos astrolábios marcam de forma indelével a sua carreira como historiador, mas o leque alargou-se a todo o tipo de instrumentos científicos, nomeadamente aqueles que estão ligados à navegação, desde os séculos XV e XVI até ao século XIX.

O trabalho que publicou ainda em 1997, com o título *Medir Estrelas* (em edição bilingue, português e inglês, com revisão de Stimson), abrange todos os equipamentos usados na condução dos navios, em função das diferentes épocas e capacidades. Os prumos sondadores, agulhas magnéticas, astrolábios, quadrantes, compassos, odómetros, relógios de sol, relógios mecânicos de Harrison, etc. Explicando para que serviram, quais as capacidades que cada um e a forma como a navegação oceânica se faz com a utilização adequada de todos eles.

Apaixonado pelo que foi o desenvolvimento da ciência e a forma como se projectou em Portugal, devemos-lhe um importante estudo sobre a inovação que foi a máquina a vapor, como cá chegou e quais as suas primeiras utilizações. *Gaspar José Marques e a máquina a vapor: sua introdução em Portugal e no Brasil*, publicado em 2006 e lançado na Escola Naval, com uma interessantíssima demonstração de funcionamento de uma máquina a vapor, feita por António Maria Martins, *ci.* 1850.

Esta obra excede largamente a temática que nos pode sugerir o título, porque Gaspar José Marques foi um artífice de instrumentos científicos e náuticos, formado em Inglaterra, e o relato entra pela sua vida e os seus trabalhos, revelando-nos, de algum modo, como era vista a inovação tecnológica no Portugal da primeira metade do século XIX.

Mas porque o seu interesse foi sempre mais virado para a náutica e os seus problemas, devo dar relevo ainda o seu trabalho sobre o *Observatório Real da Marinha*. A forma

como foi criado e a sua função primordial de elaborar tabelas e – aspecto importante – emitir um sinal horário aos navios fundeados no rio Tejo.

Estácio explica-nos a importância desta novidade na era dos cronómetros, que solucionaram o problema da longitude na navegação oceânica. Falou-nos do balão do sinal horário, existente no topo sul da Escola Naval, encostado ao Arsenal, e disse-nos que esta sua obra tinha um objectivo tão relevante quanto o seu próprio conteúdo científico: interessar o comando da Marinha – da nossa Marinha – para que restaurasse o «Balão do Arsenal», outrora associado ao observatório.

O balão e o sinal horário, voltaria a ser uma curiosidade na baixa lisboeta, a realçar a ligação que a nossa Marinha tem com a cidade e o rio. O novo «Balão do Arsenal» foi inaugurado cerca de uma semana antes da sua morte, mas ainda lhe foi possível assistir comovido, através de um sistema de internet e televisão, à cerimónia de inauguração e ao seu funcionamento.

Como disse atrás, não é possível fazer aqui um balanço rigoroso da sua contribuição para a História da Náutica e da Ciência. Optei por realçar as temáticas que mais o prenderam e a relevância que algumas delas assumiram. O tal *vol d'oiseau* que observa apenas alguns pontos notáveis, a emergir da floresta densa de outros trabalhos. Foram centenas os artigos e os capítulos de livros, as participações em congressos e colóquios, em Portugal e no estrangeiro, as suas participações em associações científicas, a colaboração em eventos, etc. etc.

Fui grande amigo do comandante Estácio dos Reis e tive dele as mais emotivas provas de que essa amizade era recíproca. Uma amizade que não foi propriamente gerada na vida da Marinha, dada a diferença de idades que nos separavam, mas sim nestas andanças da História e, sobretudo, da História da Náutica. Não deixarei de referir que o mais importante trabalho que com ele fiz foi a colaboração que tivemos na Comissão Científica para a edição das Obras Completas de Pedro Nunes.

Foram 12 anos de reuniões mensais, cujo fruto é um trabalho de fôlego de que estão editados 6 volumes, aguardando outros dois os últimos preparos. Foi uma das tarefas mais relevantes da minha vida académica e ficará para sempre marcada pela companhia de António Estácio dos Reis: do seu conhecimento, da sua simpatia, do seu bom humor, da sua graça, da sua elegância e bom gosto.

Qualidades que podem ser por todos testemunhadas na leitura da sua última obra – as suas memórias – a que deu um título que espelha a forma como encarou o conhecimento – À Procura da arca perdida – o saber à espera de ser desvendado e dado a conhecer ao mundo.

EM PORTUGUÊS: MESTRE JOÃO VERAZANO, UM NAVEGADOR FLORENTINO AO SERVIÇO DE PORTUGAL (1525)

Comunicação apresentada pela académica
Margarida Garcez Ventura, em 2 de outubro

Conheci João Verazano – assim escrito – em 1972, quando trabalhava na dissertação de licenciatura sobre João da Silveira¹, o primeiro embaixador de D. João III em França. E conheci-o da melhor forma possível para um jovem historiador: sem nunca ter ouvido falar nele antes. Quero com isto dizer que foi um encontro sem *preconceitos*, isto é, sem intervenção de qualquer estudo que perturbasse a *leitura ingénua* que Borges de Macedo, meu orientador, fomentava junto dos seus discípulos. Entre a documentação que dava conta dos ventos cruzados que assolavam a embaixada, iam surgindo esparsas notícias sobre aquele navegador florentino. Todavia, mais do que um encontro, foi um desencontro, pois a minha investigação desenvolveu-se por outros temas que tornaram marginal o *caso Verazano*, o qual era - diga-se, desde já - descobrir as Índias do Cataio através de uma passagem pelo Nordeste da Europa. Em plenas comemorações de Fernão de Magalhães, faz sentido assinalar o projecto de chegar às Molucas por rota alternativa à daquele navegador.

Francisco d'Andrada², referindo-se às notícias que chegaram a Portugal logo no início do reinado de D. João III (Dezembro de 1521) escreve: «foy el Rey avisado [...] que hum João varezano Florentino de nação se offerecera a elRey Francisco para descobrir no Oriente outros reynos que os Portugueses não tinham descobertos, e que nos portos de Normandia se fazião prestes armadas para [...] irem pouoar a terra de Santa Cruz».

Frei Luís de Sousa³ afirma: «foi el-rei avisado de França que andava naquela corte [de França] um João Varezano, de nação florentino, requerendo navios e companhia para um novo descobrimento que se oferecia fazer nas partes da Índia, com promessas de muita riqueza, e em partes onde os portugueses não tinham chegado [...]. Juntou-se saber que nos portos de Normandia se aprestavam armadas de franceses, com voz publica de quererem passar às terras novas do Brasil e fundar povoações.»

¹ *João da Silveira - Diplomata Português do século XVI*, ex. policopiado, 2 Vols., Faculdade de Letras de Lisboa, 1974. O trabalho foi publ., com redução do apêndice documental, em edição comercial: *João da Silveira - Diplomata Português do século XVI*, prefácio de Jorge Borges de Macedo, Lisboa, Gabinete Português de Estudos Humanísticos, 1984. A ed. citada é esta última, salvo indicação em contrário.

² Francisco d'Andrada, *Chronica do muyto alto e muyto poderoso rey destes reynos de Portugal Dom João o III desde nome*, Coimbra, Na Real Officina da Universidade, 1786, P. I, Cap. XIII, pp. 41-42.

³ Frei Luís de Sousa, *Anais de D. João III*, prefácio e notas de Rodrigo Lapa, 2 Vols., Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1938, T. I, P. I, Cap. IX, p. 55.

Já no final da sua missão, o embaixador João da Silveira reconhecerá a complexa reordenação de jurisdições, no grande mar oceano e na sequência do Tratado de Tordesilhas, entre os reinos da cristandade. Na equação estavam Portugal de D. João III e Espanha de Carlos V – detentores do direito de *partilhar o mundo* – a Inglaterra, ainda em surdina, e a França de Francisco I, que agora nos importa.

Dos portos da Normandia saiam numerosos navios com o apoio explícito do almirante de França e dos poderes regionais, e com o aval dissimulado de Francisco I. Essas frotas cruzavam os mares sem atender às normas de Tordesilhas, praticando corso e tomadas sobre as naus da carreira da Índia carregadas de especiarias e preparando-se para colonizar o Brasil. Mas Verazano prometia mais a Francisco I: prometia chegar às Ilhas Molucas através de uma rota pelo nordeste da Europa. Afrontava, deste modo, a zona de exclusividade de Portugal, mas também, e nos mesmos anos, prometia traçar uma rota alternativa à de Magalhães, patrocinada por Carlos V.

Falámos de cristandade. Tal conceito – significando um entrosamento de reinos que partilhavam da mesma filiação religiosa, sustentáculo de interesses coerentes no âmbito da geopolítica - impõe muitas interrogações. Assim é, mesmo na Idade Média: questões teológicas rapidamente cristalizavam em revoltas de cariz socio-político (albigenses, lollardos, hussitas...); o Cisma do Ocidente espelhou a oposição entre a França e a Inglaterra, arrastando as respectivas áreas de influência. A Europa dividida, mesmo diante do inimigo comum – o islão - é a realidade. Bastará lembrar a experiência da expedição e da pós derrota de Tãnger⁴ ou a indisponibilidade para um exército comum depois da tomada de Constantinopla.

É certo que na Idade Média o poder temporal do papa suscitou algumas dúvidas, mas sempre em áreas teológica e sociologicamente marginais. Todavia, no final da Idade Média as objecções foram subindo de tom e abrangendo mais protagonistas, sobretudo no que dizia respeito à posse de terras descobertas⁵.

Como é sabido, quinze meses após o regresso de Colombo ao estuário do Tejo (a 4 de Março de 1493) e do litígio entre D. João II com os Reis Católicos acerca da posse das terras achadas *en la parte de las Indias*, chegava-se, após acesas conversações, a dois acordos assinados em Tordesilhas a 7 Junho de 1494: a chamada *partición oceánica* e as clausulas relativas a África. É a primeira que nos importa: dividiu o oceano, por meio de um meridiano a 370 léguas a oeste das ilhas de Cabo Verde, de modo que os descobrimentos que se fizessem a ocidente da mesma linha ficariam reservados à coroa castelhana, e a Portugal os realizados a oriente dessa mesma linha.

⁴ Margarida Garcez Ventura / José Varandas, “Notas sobre diplomacia e criptodiplomacia após a derrota de Tãnger (1437-1472), in *Actas do XII Encontro Luso-Brasileiro de História Medieval*, Lisboa, Academia Portuguesa da História, no prelo.

⁵ O aval jurídico da viagem de Colombo, conferido por cinco breves de Alexandre VI (as bulas alexandrinas, datadas entre os começos de Maio e os meados de Setembro de 1493) pode ser considerado como o último grande acto de soberania universal do pontificado romano.

Esqueçamos de momento a problemática do rigor da demarcação, impossível de obter na época. O que interessa é lembrar que, para todos os efeitos de direito internacional, o mundo conhecido e a conhecer foi dividido entre Portugal e Castela. Mas tal não constituiu obstáculo à concorrência de outras nações.

Voltemos à coesão ou não coesão da cristandade. A ruptura de Lutero com o papa, como início visível em 1521, não provoca somente uma Igreja em ruptura com a anterior⁶; vai dividir consciências e, para o que nos interessa, vai potencializar as divisões na Europa até ao panorama traçado por Camões⁷.

Europa dividida, com consequências na disputa dos mares, rotas e ilhas. E se isso é óbvio em todos os reinos europeus com ambições marítimas, excluídos da divisão do mundo estabelecida em Tordesilhas, convém referir que mesmo entre Portugal e Espanha a *linha de Tordesilhas* esteve sujeita a sucessivas interrogações e mudanças de localização, mostrando bem quão instável e propiciador de conflitos era tal acordo. Os próprios signatários não respeitam o estipulado em todas as suas cláusulas.

Vejamos como procedem os castelhanos⁸. Desde que o ocidente se dá conta da importância de Malaca na produção de cravo e de noz moscada – mais caras do que a pimenta – que esta lhes pertencia. Mas, se a demarcação a favor de Portugal não oferecia, aqui, grandes dúvidas, nas Molucas a situação não estava clarificada, nem poderia estar, tendo em conta que faltavam os instrumentos matemáticos que permitissem a medição rigorosa da longitude. Castela mantinha acesa a contestação, mas D. Manuel irá fomentar o efectivo controle do arquipélago, conseguido após a conquista de Malaca por Afonso de Albuquerque, em 1511.

Foi a decisão de Carlos V apoiar a viagem de Magalhães que alarmou o rei de Portugal. O navegador parte em Agosto de 1511 e logo no ano seguinte D. Manuel manda reforçar a sua fortaleza de Ternate.

Magalhães atravessou o Pacífico e atingiu o Bornéu, a dois passos de Malaca. Envolvido nas querelas internas de régulos nativos na ilha de Cebu (Filipinas), é morto a 27 Abril de 1521; Sebastião d'El Cano voltará à Europa pela rota do Cabo.

O que importa é perceber que, na sequência da viagem de Magalhães, os castelhanos ficaram bem estabelecidos em Tidore, outra ilha do arquipélago e bem perto de Ternate. Nas Ilhas Molucas a situação era tão tensa entre portugueses e castelhanos que, dizia-se, se guerreavam como se ambos não professassem a mesma fé.

Logo em Abril de 1524 Carlos V e D. João III promoveram um encontro que incluía matemáticos e astrónomos para resolverem o diferendo da demarcação. O Tratado de Saragoça (22 Abril de 1529) entre Portugal e Espanha⁹ é um entre muitos acordos

⁶ Olivier Millet, “L’Idée de Renaissance à la Renaissance”, in Nair Castro Soares / Cláudia Teixeira, *Legado clássico no renascimento e sua recepção: contributo para a renovação do espaço cultural europeu*, Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra, 2017, pp. 43-58, p. 54.

⁷ *Os Lusíadas*, VII, 4-10.

⁸ Luís Filipe F. R. Thomaz, *De Ceuta a Timor*, Lisboa, DIFEL, 1994, pp. 186-187

⁹ Ana Isabel Buescu, *D. João III*, Lisboa, Temas e Debates, 2008, p. 155.

com implicações no grave conflito sobre a posse das Molucas através de uma solução, não fundamentada cientificamente, mas política.

Quanto a Portugal, não só irá fortalecer a presença militar nas Molucas, como irá acreditar e aceitar a proposta de Verazano: uma nova rota para o oriente, navegando por áreas sob jurisdição de Espanha.

Por outro lado, também Inglaterra e França contestam a repartição do mundo. No tempo que agora nos ocupa, a Inglaterra tentará que Verazano efectue, em seu proveito, essa nova rota pelo norte da Europa. Mas será a França a contestar o Tratado através da força e dos factos: tomadias sobre frotas portuguesas, cartas de marca, viagens pelas rotas reservadas até à Índia, costas da Guiné e Brasil e... o *projecto Verazano*.

Tudo isto sucede num período de cerca de cinco anos (de 1521 a 1527), numa cronologia coincidente ou sequencial à viagem de Magalhães.

Finalmente, recordemos quão complexo era o jogo de forças entre o Portugal de D. João III, a Espanha de Carlos V e a França de Francisco I, estando estes últimos em guerra aberta. Muito resumidamente, podemos dizer que nos começos do reinado de D. João III Portugal prosseguia uma política de neutralidade, o que quer que isto signifique, sendo certo que apoiava ora Carlos V ora Francisco I, ora um claramente e outro veladamente¹⁰. Assim foi, pelo menos até 1526, quando D. João III opta pela aliança com Carlos V.

D. João III prosseguia uma política feita de assumidas hesitações, tentando discernir, no dia a dia das informações dose embaixadores, mercadores, ou outros, o que seria mais vantajoso para Portugal, em particular na salvaguarda concreta da exclusividade e segurança das rotas das especiarias e da implantação efectiva nas costas da Guiné e do Brasil. Um complexo jogo num Portugal politicamente diverso (rei, mas também familiares, conselheiros, mercadores e humanistas) com os não menos díspares interesses e intenções do império de Carlos V e do reino de França. A política seguida punha todos os agentes em desespero, em particular o embaixador em França, que se queixava: os bons resultados obtidos por outros junto de Inglaterra, ou da Flandres, ou do papa, redundavam em sofrimento para ele.

Forçar a alteração do direito através dos factos, era essa a política de Francisco I. Na verdade, o *caso Verazano* caminha em paralelo, como atrás foi dito, com inúmeros actos de corso sobre as naus portuguesas da carreira da Índia e com incursões na costa do Brasil, com recurso à força das armas e à prática de retaliações e de tortura contra as tripulações portuguesas, totalmente à revelia de qualquer ética da guerra.

Em França, com epicentro nos portos da Normandia, funcionava uma estratégia cujo objectivo seria alterar a geopolítica imposta por Tordesilhas da forma mais vantajosa para as finanças de Francisco I, do almirante de França ou dos grandes mercadores e armadores cujos nomes bem conhecemos; digamos que as especiarias – e as Molucas eram as ilhas das Especiarias - moviam o mundo.

¹⁰ Vd. Jorge Borges de Macedo, “Comentário em forma de Prólogo”, in Margarida Garcez Ventura, *João da Silveira...*

As fontes mais abundantes para este tema são a correspondência dos embaixadores, que nos permitem entrever inúmeros factos e protagonistas para além das mais imediatas notícias. A montante e em paralelo com as informações de João da Silveira, vemos uma multidão de *agentes* que vão sustentar a embaixada junto de Francisco I: conhecemos alguns mercadores portugueses nos portos da Normandia que se relacionam com o embaixador e – quiçá ainda mais – com Diogo de Gouveia, o célebre humanista do Collège de France¹¹, completando uma rede de informações, de espionagem, de diplomacia paralela ou de criptodiplomacia que envolve os almirantes de França e mesmo o bispo de Paris. Conhecemos também as diligências de Rui Fernandes de Almada (ao tempo feitor na Flandres), com as suas redes de contactos e de influências Rede movida a dinheiro (a que voltaremos adiante), como se percebe pelas queixas que chegaram até nós: de Gouveia sobre a falta de meios financeiros para comprar as *boas vontades* de muitos, em particular de Verazano, e de João da Silveira, que afirma despende o seu próprio património.

*

Voltando a Fernão de Magalhães (e a Sebastião d' El Cano), insistimos na constatação de que cronologia da primeira viagem de circum /// navegação (1519-1522) coincide com as primeiras movimentações conhecidas do florentino João Verazano, sendo que ambos os projectos afectavam as disposições acordadas em Tordesilhas, nomeadamente no que respeita à demarcação das Molucas¹².

Na época da embaixada de Silveira e da entrada de Verazano em cena, consta que Francisco I contestara eloquentemente o Tratado de Tordesilhas, dizendo que gostaria de ver a cláusula do testamento de Adão que o excluía da partilha do mundo. Borges de Macedo¹³ explica a *boutade* com a limitada familiaridade do rei continental, que era Francisco I, com os problemas jurídicos do mar. Nós permitimo-nos acrescentar algo mais, pois desconfiamos sempre de *heresia política* quando se invoca «Adão» em contexto político, recuando ao princípio do mundo, quando (dizia-se) não havia poder de coação, nem reis nem papas... Seja ou não autêntica a frase, não parece haver dúvidas quanto à hostilidade do rei francês em relação ao Tratado de Tordesilhas e ao sistema a que deu origem¹⁴.

¹¹ Vd. Joaquim de Vasconcellos, *Albert Dürer e a sua influência na Península*, 2ª ed, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1929.

¹² É posterior a1536 o grande debate sobre a justificação jurídica da soberania portuguesa sobre rotas e sobre acesso à posse das terras descobertas, assim como a questão da demarcação das Molucas. Vd. Maria do Rosário Themudo Barata, *Rui Fernandes de Almada: Diplomata português do Século XVI*, Lisboa, Instituto de Alta Cultura, 1971, pp. 131s.

¹³ Jorge Borges de Macedo, “O testamento de Adão e as realizações atlânticas nos séculos 15 e 16”, in *O Testamento de Adão*, Coord. Francisco Faria Paulino, Estudos Introdutórios de Jorge Borges de Macedo, José Manuel Garcia, Manuela Mendonça, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1956, pp. 19-29, p. 19.

¹⁴ Luís Miguel Enciso Recio, “O Tratado de Tordesilhas através das suas fontes”, in *O Testamento de Adão...*, p. 17.

As notícias sobre Verazano, na sua relação com Portugal, chegam-nos numa cronologia que passamos a comentar.

Lembremos que Francisco d' Andrada e Frei Luís de Sousa atestam que, logo no início do reinado de D. João III, mercadores portugueses estantes em Paris o avisam de projectos de navegação que atacavam as clausulas de Tordesilhas referentes a Portugal; informavam que se preparavam novos ataques bretões aos navios portugueses, ainda que Francisco I o tivesse dissimulado e que nos portos da Normandia se aprestavam armadas para colonizar o Brasil; e avisam-no de que um tal João Verazano, florentino, prometendo grandes riquezas, se oferecera a Francisco I para descobrir as Índias através de uma passagem pelo Nordeste da Europa¹⁵.

João da Silveira, acompanhado por treze homens, entre os quais um letrado, um escrivão e alguém que sabia francês e latim, parte para França em meados de Fevereiro de 1522. Leva nessa embaixada (ou missão), um *Regimento* datado de 5 desse mês, da autoria do celebre secretário de D. João III, António Carneiro, contendo pelo menos duas *Instruções*, a que se junta uma *Lembrança* de 18¹⁶.

Conhecemos somente as pormenorizadas *Instruções* acerca das tomadias das naus portuguesas, mas podemos afirmar, pelas notícias dos supracitados cronistas, que existia outra, relativa à Índia e ao Brasil, por certo com mais informações sobre o projecto de Verazano no contexto da discussão sobre direito acerca do monopólio português nas áreas consignadas em Tordesilhas.

Sabemos que a concretização da viagem de Verazano ao serviço de Francisco I estava dependente dos compromissos que o rei de França lograva ou não com os poderes locais, leia-se com os ducados da Normandia e da Bretanha, zonas marítimas onde a grande nobreza e poderosos armadores mediam forças com o poder central-régio.

Podemos também afirmar que as acções de corso de normandos e bretões jogavam com a indecisão das alianças entre França, Portugal e o Imperador Carlos V. A correspondência dos embaixadores junto de D. João III mostra bem que a *tendência* de D. João III pró Carlos V condicionaria a decisão de Francisco I sobre o projecto Verazano. Como sempre em cada momento histórico, provavelmente mais visível no microcosmos das relações diplomáticas, as alternativas desdobram-se e convertem-se em tendências, numa quase teoria do caos.

Em Setembro de 1522 o almirante de França concede a Jean Terrien, burguês de Dieppe, uma carta de marca destinada a ter validade nos mares portugueses, mas que, na realidade, acaba por intervir com naus do imperador no alto mar ou junto à costa portuguesa, criando assim um grave conflito que teria de merecer a intervenção de D. João III¹⁷. Neste contexto, entre os finais de 1522 e os começos de 1523, Francisco I prolongava o

¹⁵ Michel Mollat, *Le commerce maritime Normand à la fin du Moyen Âge – Étude d'histoire économique et sociale*, Paris, Librairie Plon, 1952, p. 253.

¹⁶ Margarida Garcez Ventura, *João da Silveira...*, pp. 36-37.

¹⁷ Margarida Garcez Ventura, *João da Silveira...*, pp. 39s.

impasse na resposta a vários pedidos de João da Silveira, entre os quais a suspensão da viagem de Verazano.

Em Março de 1523, tendo em conta as notícias que lhe chegaram via Ruão, o embaixador português comunica que Francisco I mandara embargar as naus de Verazano, mas sem que lhe tivesse comunicado tal decisão: não se queria comprometer, até ver como iriam evoluir as relações entre D. João III e Carlos V¹⁸:

«Depois que escrevi a Vos'Alteza a xbj dias de Março [...] soube aqui que el Rey tinha mandado embargar as naos de Verazano per parte de Ruão que mo afirmarão. Parece que depouys que lhe faley a derradeira vez, posto que fycou agastado por lhe parecer o requerimento deste negoceeo desarrazoado, quer tornou a cuydar niso e a mudar o conselho. E vyndo-lhe neste tempo nova de Vos'Alteza estar mal avindo com o Emperador, acabou de se determinar ao dito embargo das naos de Verazano, o que fez sem me dar conta, e isto por se não obrigar ate ver em que pararião as cousas d'antre Vos'Alteza e o Emperador e a repostas das cosas d'Onorato, da qual, se se contentassem, por muy certo hey que a dita ida do Verazano não averia efeito, ainda que nenhuma cousa se deve d'afirmar pera sempre.

Eu por agora não estou em falar nada disso e deyxos fazer per si algumas rrazões e porque pode ser que queyraõ obrigar a mays graças. Sendo asi feyto o qual ardyll, lhe eu declararia falando agora niso. E mays creo que me negarião o dito embargo. O que farey sera trabalhar por saber a maneira dele e a esperança que o Verazano tem de sua partida. E se comprir avisar Vos'Alteza d'alguma cousa mays deste negocio pera proveyto dele fa-lo-hey logo por onde poder.»

Em meados de 1523 o projecto de Verazano continua suspenso, não só aguardando ventos favoráveis, mas devido a desentendimentos com armadores e tripulação. Em Ruão, Diogo de Gouveia continuava atento e interveniente enviando contínuas informações para Portugal.

A 25 de Abril, João da Silveira escreve a D. João III¹⁹:

«[...] **Mestre João Verazano, que vai descobrir o Catayo, não he partido ate a feytura desta carta**, segundo a nova que tenho, asi por não ter tempo como por outras duvedas que me disseram que avia antr'ele e a gente que leva. E se he da maneira que nes'outras cartas escrevo a Vos'Alteza que presumo **não no foy certo nem o leyxo ainda de presumir em quanto não partir. O Doutor Mestre Diogo de Gouveia vae agora a Ruão** onde saberá tudo o mais certo que se disto pode saber, e lhe escrevera largamente segundo lhe encomendey.»

¹⁸ Carta de João da Silveira para D. João III, Poissy, 22 /3/1523, T. T., *Gav.* XV, mç. 19, doc. 41, publ. Margarida Garcez Ventura, *João da Silveira...*, Doc. XV. O sublinhado é nosso. Honorato de Cais era o embaixador de Francisco I em Portugal.

¹⁹ Carta de João da Silveira para D. João III, Poissy, 25 /4/1523, T. T., *C. Cron.*, Parte I, mç. 29, doc. 54, publ. Margarida Garcez Ventura, *João da Silveira...*, Doc. XVI. O sublinhado é nosso.

Mas as relações entre França e Portugal vão agravar-se, e a intensificação dos ataques de corsários às armadas portuguesas é disso inequívoco sinal²⁰. Em paralelo, sucede então o que João da Silveira considerava (quase) impossível: em Junho de 1523 Verazano inicia a viagem rumo ao Cataio. Levava quatro navios, sendo a viagem financiada por conhecidos banqueiros florentinos e, muito provavelmente, incluía marinheiros portugueses.

A frota tentou a passagem por nordeste, mas uma tempestade nos mares boreais fê-lo regressar à Bretanha, só com dois navios; logo voltou a partir com um só navio, *La Dauphine*. Depois de passar pelo arquipélago da Madeira, em Janeiro 1424, *La Dauphine* rumou a nordeste. Não conseguindo ultrapassar o paralelo 50 (ao nível do norte de França), regressa a Dieppe no verão de 1524.

Verazano escreve então a Francisco I dando-lhe conta o fracasso da viagem, mas comprometendo-se com nova expedição. De facto, ainda nesse ano consegue novos financiadores, que sabemos serem grandes mercadores e financeiros genoveses e florentinos. Consegue armar quatro navios sob o comando de João Barassone.

Todavia, duas circunstâncias levaram à suspensão do projecto. Em primeiro lugar, a hipótese de guerra com a Inglaterra, tornando imperativa a requisição de todos os meios navais para defenderem o Pas de Calais. Mas a mais gravosa foi o desaire das guerras de Itália nas quais Francisco I se confrontava com Carlos V. Após a derrota de Pavia, a 24 de Fevereiro de 1525, o rei de França é feito prisioneiro, sendo libertado somente após a assinatura do Tratado de Madrid, a 14 de Janeiro de 1526.

Apesar da questão das Molucas continuar em aberto, é este o tempo de definição da política externa joanina no sentido da aliança com Carlos V, através de demoradas diligências diplomáticas iniciadas em Janeiro de 1524 e que culminam no casamento do rei de Portugal com D. Catarina, irmã do imperador²¹. Os franceses não se conformam: acentuam-se as capturas de navios portugueses e João da Silveira passa de embaixador a quase refém, sendo que D. João III deseja o seu regresso a Portugal, que (cremos) nunca se efectuará.

Entre o regresso de Verazano a Dieppe no verão de 1524 e a assinatura do Tratado de Madrid (Janeiro de 1526) foi o tempo favorável para que Verazano fosse aliciado para o serviço de Portugal.

Em paralelo com a cronologia das viagens de Verazano – as efectuadas e as goradas – é interessante verificar que o ano de 1524 foi o mais oneroso de toda a embaixada de Silveira²², com despesas pagas através de mercadores-banqueiros estantes em Portugal²³. Assim, por todo este ano e começos de 1525, vemos Diogo de Gouveia (financiado pelo embaixador e não só) em intensos esforços nos portos da Normandia, em particular a

²⁰ Margarida Garcez Ventura, *João da Silveira...*, pp. 50-51 e nota 203.

²¹ Margarida Garcez Ventura, *João da Silveira...*, p. 56, n. 215.

²² *Ibidem*, p. 58 e Doc. 32.

²³ Virgínia Rau, “Os Mercadores-banqueiros estrangeiros em Portugal no tempo de D. João III (1521-1557)”, in *Estudos de História Económica*, Lisboa, 1961, pp. 35-62.

Ruão²⁴, cidade que funciona como centro das conversações com Verazano, tendo como eixo o representante de Portugal na Flandres, Rui Fernandes de Almada²⁵.

Por fim, em Maio de 1425, Verazano vem a caminho de Portugal²⁶. Em carta *discreta* ao secretário de D. João III (nunca o nome do navegador é mencionado) Diogo de Gouveia congratula-se, dando conta das diligências que efectuara desde que ele chegara da viagem (*La Dauphine* chegara em 1524). A carta é eloquente e esclarecedora, não só do trabalho por ele efectuado e do seu dramático custo financeiro, mas do que ele espera de Verazano e mesmo do receio que tudo tenha sido em vão:

«[...] Ho portador desta he tal pessoa como a experiencia mostra e Nosso Senhor sabe, que há muitos dias que eu quizera que elle fosse nesses Reinos porque de sua arte e condiçam nom há outro igual a elle por duas cousas ter em muita perfeiçam, scilicet, a theorica e a pratica. A theorica quanto a cosmografia e geometria, e da pratica tanto como homem que navega sobello mar. Eu trabalhei nisso, scilicet, em elle la ir como elle poderá dizer. E sua gloria nom he outra senam descobrir. Eu sprevi já ho anno pasado a el Rey Nosso Senhor quando elle veo de seu descobrimento, que me parecia que deviam de trabalhar pera ho acarretar la. Agora succederam as cousas de maneira que fiz tantas alcoviterias que ouve de se mover. E por eu nom ter de meu, há muitos dias que elle nom he la, que se oje a hum anno eu tivera com que certo, eu o fizera. Mas louvado seja Nosso Senhor que quis inspirar nelle que ouvesse de aceptar o que tanto o Senhor Embaixador como eu desesperávamos. Pollo qual peeço a Vossa Mercee que diga a Sua Alteza que em nenhum modo o nom deixe vir, porque elle he homem que com muito menos que que ele merece se contentara, que toda sua felicidade nom he senam aver 2 ou 3 navios com a nossa gente, que elle mui bem conhece, pera que possa descobrir. O mais elle o dira a Vossa Mercee, ao qual eu muito lho encomendo por me parecer que he um soo homem que cumpre pera esses mares.

O Embaixador me disse oje neste dia que elle tinha muito dinheiro, e que se Sua Alteza lhe mandasse que me pagasse o que me he devido, elle folgara muito de ho fazer. Em grande mercee rreceberei se, Senhor, mo fizesse qua despachar porque seria dar-me a vida e tirar-me do fundo d'agoa onde jaço.»

Como dissemos, Gouveia nunca menciona o nome do navegador, quiçá temendo que a ele e a carta caíssem nas (muitas) mãos erradas... Todavia, esse secretismo dá força à nossa convicção de que se trata de João Verazano, no que somos bem acompanhados por historiadores como Charles de la Roncière e Michel Mollat. Leiam-se atentamente os elogios de Gouveia ao portador da carta: suas competências de cosmografia, geometria e navegação pelo grande mar oceano... E leia-se como o humanista se alegra com o resul-

²⁴ Vd. vária correspondência publicada no 2º Vol. da nossa dissertação de licenciatura *João da Silveira...* (ex. policopiado).

²⁵ Maria do Rosário Themudo Barata, *Rui Fernandes...*, p. 125, n. 3.

²⁶ Carta de Diogo de Gouveia para o secretário António Carneiro, Lião, 8/5/1525, T. T., *C. Cron.*, P. I, mç. 32, doc. 38, publ Margarida Garcez Ventura, *João da Silveira...*, ex. policopiado, Vol. II, Doc. XXXII.

tado do seu trabalho de *alcoviteira*... E depois, pede, recomenda, exorta a que lhe deem algum dinheiro – menos do que merece – e dois ou três navios com «gente» portuguesa que ele tão bem conhece.

Verazano chegou a Portugal em Maio de 1525 e talvez tenha aqui permanecido até Setembro desse ano. Nada sabemos sobre o que se passou, nomeadamente de prováveis encontros com a plêiade de astrónomos e cosmógrafos²⁷.

Entretanto, a libertação de Francisco I (Janeiro de 1526) e a paz com a Inglaterra (Março desse ano) vinham possibilitar a retoma do projecto de Verazano ao serviço da França²⁸. Prepara-se em Ruão outra poderosa frota patrocinada pelo almirante de França Filipe Chabot, com meios imensos disponibilizados por uma sociedade em comandita. A viagem de Verazano foi considerada “para o bem, proveito e utilidade da *res publica* de reino de França”, tendo como objectivo ir às especiarias à Índia, pela rota do Cabo. Diogo de Gouveia dá a notícia ao rei de Portugal²⁹:

«[...] Mestre Joham Verezano que era Capitam dos 3 navios que hiam pera a India he tornado, e o irmão com elle. E a causa he que os marinheiros quando se virom em huma tormenta junto com o Cabo, o fizerom volver a elle e ao navio do irmão; e o outro 3º navio diz que passou, nom souberom mais delle. Estes vierom-se a costa do Brasil e hahi carregaram. O navio do irmão ficou a carga no Brasil. Ainda ate oje nom he vindo. Na costa do Brasil tomarom estes huma caravela de que tomarom 3 homens e os trouxerom presos, e tomarom artelharia da dita caravela [...]».

A nova viagem de Verazano resultou em novo desaire: já em Setembro tinha regressado, sem qualquer avanço na navegação para Oriente. Não é nosso propósito seguir o seu percurso, aliás a chegar ao seu termo, pois na derradeira viagem, às Antilhas, em 1528, morre às mãos dos indígenas.

Finalmente, podemos dizer que, para além das circunstâncias internacionais, temos de ter em conta com o perfil psicológico - ou a *escola* diplomática - de D. João III, na qual a indecisão foi a tónica por este anos. Lope Hurtado de Mendonça, embaixador de Carlos V em Portugal, queixa-se disso e das inúmeras consultas ao Conselho, p. 29 n 98 ///e explica o modo de pensar do rei português: dizia que o tempo e as coisas costumam mudar, e ainda que num determinado momento parecesse ser boa uma determinada decisão, mais tarde poderia não o ser / Tese – p. 29, n. 96

E ainda e sempre a falta de meios financeiros, cada vez mais ameaçados, afinal, pela captura que os franceses faziam sobre naus carregadas de especiarias. Apesar de algum auxílio mútuo entre as representações em França e na Flandres, e das elevadas somas entregues a João da Silveira, o dinheiro era escasso. Percebemos porquê: o próprio embai-

²⁷ Revelados, entre outros, por Joaquim Bensaúde: Joachim Bensaude, *L'astronomie nautique au Portugal à l'époque des grandes découvertes*, Berna, Max Drechsel, 1912.

²⁸ Margarida Garcez Ventura, *João da Silveira*..., p. 67.

²⁹ Carta de Diogo de Gouveia para D. João III, Paris, 18/9/1527. T. T., *Corpo Cron.* P. I, mc.37, doc. 95, publ. Margarida Garcez Ventura, *João da Silveira*..., ex. policopiado, Vol. II, Doc. XLV.



137 JOHANNES STRADANUS, *Magellan's Discovery of the Straits*, engraving, 16th century

xador diz que gasta o dinheiro que lhe é entregue e ainda a sua própria fazenda em coisas bem mais importantes que o dinheiro em si, e bem mais «ocultas»³⁰ do que se pode crer. Não é difícil imaginar o que poderia mover os sucessivos almirantes e chanceleres de França, assim como Verazano, pois basta conhecer a avultada soma de dinheiro adscrita à sociedade em comandita que se constitui logo após seu regresso a França, vindo de Portugal.

Talvez que a responsabilidade do fracasso de Verazano ao serviço de Portugal e de tudo o resto... foi das circunstâncias. Como dizia Silveira, ele não teve culpa, nem ninguém, «senam as cousas o derão asy»³¹.

Em modo de conclusão, algumas considerações sobre a viagem de Verazano a Portugal, ao serviço de D. João III... ou sobre o fracasso de tal objectivo. Nós bem sabemos que não surtiram efeito todas as diligências tendo em vista a descoberta de uma nova rota para as Molucas, nem ao serviço da França nem ao serviço de Portugal. Contudo, na época, essa alternativa existia.

³⁰ Carta de João da Silveira para D. João III, Poissy, 29/2/1528, T. T., *C. Cron.*, P. I, mc. 39, doc. 60, publ. Margarida Garcez Ventura, João da Silveira..., Doc. XXIV

³¹ *Idem, Ibidem.*

É certo que a nós, historiadores, estão vedadas as elucubrações sobre a *História que podia ter sido e que não foi*³². Mas também é certo que as *alternativas vencedoras* não podem anular o inquérito sobre as outras. Inquérito metodologicamente profícuo, a que poderemos dar o nome de “história contrafactual”. Usado com prudência, este exercício, no limiar do permitido, serve para demonstrar que o inevitável não existe e que ontem, como hoje, a história política é o território do imponderável e do acaso.

Resta-nos visualizar uma imagem da cobiçada viagem de Magalhães³³ e colocar as frustradas expedições de Verazano no cômputo do que, desse tempo, permanece³⁴.

[A Autora escreve de acordo com a antiga ortografia]

³² Parafraseando o poema *Pneumotórax*, de Manuel Bandeira, citado nas aulas de Teoria da História de Borges de Macedo (1967/68).

³³ Agradecemos ao nosso colega e amigo Vítor Serrão a cedência desta imagem.

³⁴ Cfr. Claude-Gilbert Dubois, *Le Bel Aujourd'hui de la Renaissance. Que reste-t-il du XVIe siècle ?*, Paris, Seuil, 2001.

HOMENAGEM A MIGUEL REAL PELA UNIVERSIDADE DA BEIRA INTERIOR

Palavras do Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 7 de outubro

Excelentíssimos Senhores

Honrado pelo convite para integrar a Comissão de Honra que vem homenagear Miguel Real e na impossibilidade de estar presente, pede-me o Presidente da Academia de Marinha, Almirante Francisco Vidal Abreu, para vos ler, em seu nome, as seguintes palavras.

A Academia de Marinha vem saudar Miguel Real, autor de uma vasta obra na cultura Portuguesa em áreas tão vastas como História da Cultura, Literatura, Filosofia da Política, Mentalidades e Língua.

Autor premiado, as suas obras surgem normalmente sob a forma de ensaio, ficção e drama. É colaborador permanente do “Jornal de Letras”.

Investigador, tem vindo a contribuir para o conhecimento aprofundado de Portugal e do modo de estar e de ser do português, desde os séculos XV e XVI até à actualidade.

Os seus ensaios tentam expressar, de uma forma clara, a demarcação da cultura portuguesa face às restantes culturas europeias, nomeadamente no contexto histórico, social, cultural, relacional e político.

Aborda a identidade nacional e o homem português.

Insiste em que a cultura portuguesa possui hoje dois grandes valores que perfazem a sua identidade:

- No passado, a epopeia dos Descobrimentos e da Expansão. Independentemente do que hoje pensamos sobre os séculos XV e XVI, eles constituíram marcos na história mundial.

- No que diz respeito ao presente, a cultura portuguesa é absolutamente dominada pelo uso da língua portuguesa. É ela o grande traço de união entre povos espalhados pelo mundo, perfazendo mais de 200 milhões de falantes.

A Academia de Marinha tem por missão promover e desenvolver os estudos e divulgar os conhecimentos relacionados com a história, as ciências, as letras e as artes e tudo o mais que diga respeito ao mar e às actividades marítimas.

E é neste sentido que espera Miguel Real possa continuar a contribuir com os seus amplos conhecimentos para o aprofundamento da cultura portuguesa, muito especialmente em tudo o que esteja relacionado com o mar, área específica em que a colaboração com a Academia seria não só enquadrável, mas claramente desejável.

ABERTURA DO COLÓQUIO

**RASTOS DOMINICANOS DE PORTUGAL PARA O MUNDO
600 ANOS DA PROVÍNCIA PORTUGUESA**

Palavras do Presidente da Academia de Marinha, Almirante
Francisco Vidal Abreu, no Palácio Fronteira, em 9 de outubro

Senhores académicos, senhores investigadores, senhores convidados

Serei breve nas minhas palavras, mas não posso deixar de agradecer a Frei José Manuel Correia Fernandes o convite que fez à Academia de Marinha para ser instituição parceira da realização deste colóquio.

É uma honra para a Academia de Marinha estar presente com tal estatuto face à importância e dimensão deste colóquio, bem como à elevada qualidade dos membros que integram a sua Comissão Científica, bem como a sua comissão organizadora.

Uma palavra também para a Senhora Professora Cristina Costa Gomes, membro efectivo da Academia de Marinha e que, como habitualmente, foi incedível como elemento ponte entre a sua Academia e a organização do Colóquio.

Confesso que quando surgiu o convite me interroguei sobre qual a razão deste convite para associar a Academia de Marinha a um Colóquio sobre os Dominicanos. Procurei, e mandei procurar ligações desta ordem religiosa ao mar e às marinhas. E a explicação que encontrei satisfiz-me face enorme envolvimento desta Ordem na fase das descobertas e da expansão e ao embarque de vários dos seus membros nas longas viagens marítimas no importante esforço de missionalização global, parte da razão dessa grande epopeia.

Os Dominicanos acompanham a tomada de Ceuta em 1915. Portugal como província independente surge, curiosamente em 1418, ano da primeira descoberta – a da ilha de Porto Santo. A sua acção evangelizadora passa sucessivamente pela Índia, Timor e Celebes, mais tarde em África, chegando ao Brasil apenas no Século XIX.

Muitos se destacaram nesta acção, mas o reconhecimento do papel desenvolvido por Frei Gonçalo de Carvalho no combate ao infiel, na Índia e mais tarde no Congo levou a que fosse um dos evangelizadores a figurar no Padrão dos Descobrimentos entre os 32 protagonistas (navegadores, cartógrafos, guerreiros, colonizadores, cronistas, artistas e figuras régias) que acompanham o Infante como símbolos da sua gesta ultramarina.

Estou certo que ao ouvir os distintos oradores, ficarei a saber muito mais sobre a ligação dos Dominicanos ao mar.

Frei José Manuel Fernandes, um muito obrigado pelo seu convite. Não o esquecerei. A todos desejo uma boa jornada de trabalho.

CERIMÓNIA FÚNEBRE DO EMBAIXADOR JOÃO DE DEUS RAMOS

Palavras do Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 18 de outubro

Senhor Embaixador João de Deus Ramos

Como eu gostaria de não estar aqui neste momento a despedir-me de um amigo que eu tanto admirava e que nos deixa, tão novo ainda e tão inesperadamente.

O Senhor Embaixador era um amigo da Marinha e da Academia de Marinha.

Recordo-me bem quando, em finais de 2015, decidi concorrer a Presidente da Academia. Tinha, naturalmente, que constituir uma lista com dois Vice-presidentes, um Secretário-geral e dois Secretários das Classes.

Quando pensava em quem iria convidar para a Vice-presidência da Classe de História Marítima, pessoas amigas não hesitaram em me indicar o nome do Senhor Embaixador. E explicavam – é um caso singular de autodidactismo que tem o respeito dos investigadores de carreira, teve um percurso relevante na Academia Portuguesa da História, é um profundo conhecedor da história do Oriente pela qual é um apaixonado, tem obra escrita e sempre foi um moderado e um moderador.

Todos o respeitam.

E foi assim, perante este quadro tão positivo que lhe fiz o convite. Recordo bem, ao almoçarmos na cafetaria do Museu de Marinha (local por ele escolhido, por ser central, de fácil acesso e por ter refeições simples), o entusiasmo com que acolheu o convite. E a partir daí tive sempre uma colaboração extraordinária que só hoje termina.

Pude confirmar e apreciar todos os elogios feitos por aqueles que recomendaram o seu nome. Mas posso acrescentar outras características de que me pude aperceber – o seu carácter ímpoluto, o desprezo que tinha pelas tricas, pela intriga, pelas maldadezinhas tão presentes no comportamento humano; o rigor com que analisava todos os documentos, o equilíbrio das suas propostas, a pronta disponibilidade para ajudar; e todos os seus contributos traziam, de uma forma indisfarçável, a marca do diplomata que foi e continuava a ser.

Era um homem de paz.

Por vezes, acontecia os temas das sessões da Academia, por demasiados específicos, fugirem totalmente à minha área de estudo e conhecimento. A assembleia estava silenciosa e não apareciam questões a colocar ao orador. Começava a ser constrangedor. E então eu pedia-lhe – Senhor Embaixador, eu sei que também não é da sua área, mas invente uma pergunta. E era notável a sua capacidade para elaborar uma questão, que de

forma inteligente fazia ligar ao tema da sessão, que enquadrava e por fim surgia com toda a clareza. E levava o orador a falar mais uns longos minutos. Era de novo o embaixador, o historiador e a sua longuíssima cultura a revelarem-se em pleno.

O prestígio e a consideração de que gozava junto da Fundação Oriente agilizaram e permitiram a instituição de mais um prémio a atribuir pela Academia de Marinha a estudos orientais, de dois em dois anos, patrocinado por aquela Fundação.

Disse há pouco que era um homem de paz. Sem dúvida que o era pela sua natureza. Mas, ao ter oportunidade, nestes últimos tempos, de conhecer melhor a sua esposa e companheira, não tenho dúvidas em afirmar que desta sua sólida ligação familiar só recebeu estímulo, amparo e reforço para a paz em que gostava de viver.

À Senhora Dona Maria Antónia, sua esposa, aos filhos de ambos e à restante família, a Academia de Marinha apresenta sentidas condolências. Nós também estamos de luto pelo amigo, pelo colaborador e por um dos nossos mais estimados membros.

Que descanse em paz. Que continue em paz.

SESSÃO SOLENE 8º CICLO DE CONFERÊNCIAS LUSO-ITALIANAS

Palavras do Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 23 de outubro

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

Esta é a primeira vez que uma sessão do ciclo de conferências Luso-Italianas decorre em ambiente de sessão solene. Mas há razão para tal suceder. Saúdo Vossa Excelência pela sua presença e disponibilidade manifestada, em mais uma clara manifestação do interesse com que segue e apoia as actividades da Academia de Marinha.

Saúdo, naturalmente, o Senhor Dom Manuel Linda, Excelência Reverendíssima, os Senhores académicos e os Senhores convidados presentes.

Este ano decorre o 8º ciclo destas conferências, embora seja apenas o 4º em que a Academia de Marinha participa. Trata-se de uma louvável iniciativa da Senhora Professora Nunziatella Alexandrini, investigadora integrada do Centro de Humanidades do CHAM da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova e membro associado da classe de História Marítima da Academia de Marinha, em que há que reconhecer, desempenha um inquestionável papel dinamizador da investigação neste domínio das relações luso-italianas.

Ano a ano é sempre escolhido um tema âncora, sendo as instituições que participam no ciclo de conferências convidadas a desenvolver matérias que nele se integrem. Nos últimos três anos os temas escolhidos pelos representantes desta Academia foram: “*A carreira da Índia nos arquivos italianos*”; “*Escrita e Poder: relações entre Portugal e a Santa Sé no tempo de D. João V. - A Batalha de Matapão*” e “*As relações entre os portos portugueses e as cidades italianas nos séculos XV e XVI – O Mediterrâneo na construção atlântica*”, tendo ficado a cargo dos nossos académicos Francesco Guidi-Bruscoli, Maria de Fátima Reis e Amândio Jorge Morais Barros, respectivamente.

Para o corrente ano o tema central escolhido foi: “*No âmbito das comemorações dos 500 anos da fundação da Igreja de Nossa Senhora do Loreto de Lisboa*”. Sem dúvida um tema que poderia ser abordado por um leigo estudioso da matéria. Mas a palavra igreja levou-nos a pensar que esta seria uma oportunidade de trazer até nós o Senhor Dom Manuel Linda, bispo das Forças Armadas e de Segurança antes que rumasse a outras paragens.

O Senhor Dom Manuel aceitou o convite com algumas reticências pois não era tema a que se tivesse alguma vez dedicado, tendo questionado se faria sentido orientar

a sua exposição para as áreas que mais domina, proposta que foi de imediato aceite. Era importante trazer à Academia este homem de cultura que iria certamente enriquecer os nossos conhecimentos sobre este tema. Daí o título da sua intervenção: *“A propósito do Loreto: reflexão livre sobre a globalização, culto e cultura”*.

Mas ainda há mais para contar. Quando tudo já estava assente, surge a designação do Senhor Dom Manuel Linda para Bispo do Porto. E aqui, confesso o meu pecado. Temi pela realização desta conferência. Mas passado pouco tempo tive a resposta que queria ouvir - Senhor Almirante, com sacrifício adicional, mas honrarei o meu compromisso. Confissão feita, pecado perdoado.

Senhor Dom Manuel, o meu muito sincero agradecimento em nome da Academia de Marinha.

Porque estamos numa Academia referirei apenas algumas notas do seu curriculum académico: licenciou-se em Humanidades pela Faculdade de Filosofia de Braga da Universidade Católica (1987), em Teologia pela Faculdade de Teologia do Porto, também da Católica (1988), obteve a Licenciatura canónica em Teologia pela Pontifícia Universidade Lateranense em Roma (1991) e o doutoramento em Teologia pela Universidade Pontifícia Comillas em Madrid (1998). Leccionou em diversas escolas e faculdades, orientando teses de licenciatura e mestrado.

É membro fundador do Centro de Estudos do Pensamento Português (Núcleo do Porto da Faculdade de Teologia da Universidade Católica Portuguesa).

Para terminar uma intervenção que já vai longa, permitam-me que recorde uma frase que o Senhor Dom Manuel proferiu em 13 de Abril deste ano durante a homilia na Igreja de Santa Maria de Belém e que fixei. E cito: *“Quando cheguei, encontrei pessoas boas. Quando partir, deixo pessoas Santas”*. Peço-lhe, Senhor Dom Manuel, que não arisque dizer o mesmo perante esta assembleia.

Mas eu permito-me dizer que, se antes de o ouvirmos já era grande a consideração pela sua pessoa, quando o senhor Dom Manuel Linda terminar a sua conferência, sairá reforçada a admiração e respeito que todos os presentes por si terão como homem de bem e de cultura.

Muito obrigado.

SESSÃO SOLENE
8º CICLO DE CONFERÊNCIAS LUSO-ITALIANAS

CULTO E CULTURA
VARIAÇÕES LIVRES SOBRE UM TEMA QUE CONTINUA ATUAL

Comunicação apresentada por
D. Manuel Linda, em 23 de outubro

Há quinhentos anos que a igreja do Loreto está de portas abertas para a comunidade italiana de Lisboa, para os fiéis da capital e mesmo para os turistas e apreciadores da arte. Portas abertas significam possibilidade de entrada, abeiramento ao contacto com o Sobrenatural. Mas, evidentemente, pelas portas também se sai para um mundo que, sendo autónomo e profano, pisa o mesmo solo e coabita o mesmo espaço urbano. Isto é, a portas abertas põem em contacto dois mundos que dão e recebem, que se amam ou desprezam, mas que, rigorosamente, nunca são indiferentes entre si e quase sempre se influenciam.

Um templo é sempre expressão da grande Igreja, aqui entendida como confissão religiosa. Deste modo, constitui-se sempre como metáfora do duplo movimento inerente à fé cristã: familiaridade com o «mundo do Alto» e gestação de uma específica forma de convivência na cidade dos homens, de uma maneira própria de entender a vida, os seus desafios, os seus horizontes de significação e as suas metas. Enfim, uma igreja relaciona-se sempre indelevelmente com a cultura percebida como mentalidade dinâmica e que deve tender sempre ao humanamente mais gratificante.

Neste texto, de hermenêutica muito livre e sem pretensão de cientificidade académica, percorrerei duas vias complementares: insistirei na temática do culto enquanto estritamente ligado a uma especial manifestação de vida coletiva ou mundividência global, a que chamamos cultura, e referirei uns poucos âmbitos que constituem outras tantas áreas a descoberto, para cuja humanização a perspectiva da fé poderá conceder alguma ajuda e nas quais se pode revelar a fecundidade de uma cultura aberta ao culto e vice-versa.

O diálogo entre a fé e a cultura

1. Tomo a noção de cultura no sentido sociológico, hoje o mais habitual: não tanto a qualidade e a quantidade dos bens inventariáveis produzidos, mas sim a modulação ou expressão de formas de vida, de mentalidade mais ou menos assumida coletivamente, de uma «alma» que identifica o grande grupo. E recorro a palavras do Bispos Latino-ameri-

canos: “[A cultura é algo que tem a ver com] *a totalidade da vida de um povo: o conjunto de valores que o animam e dos «des-valores» que o debilitam e que, pelo facto de serem compartilhados, comungados por todos os seus membros, os reúne numa mesma «consciência coletiva»*”¹.

Consciência ou inconsciência, porquanto esta atual conceção de cultura, ao contrário da antiga, mais erudita, repousa num sujeito coletivo –a totalidade dos membros de um povo– que a recebe por osmose e não pelo esforço individual de a adquirir. O que quer dizer que este género de receção possui muito de «inconsciência», já que, pelo simples facto de se «con-viver» ou viver junto, se assimilam umas determinadas pautas de conduta, uns hábitos e costumes que, como entram na categoria do «habitual», quase sempre se dão como «normais» e eticamente como boas ou indiferentes. Por isso, este fenómeno de psicologia coletiva quase nunca é avaliado qualitativamente pelo grupo: são os estranhos, os «de fora», quem mais possibilidades têm de o julgar. Por exemplo: todos nós, os de longe, achamos a infibulação, «reclamada» pela cultura da África central, uma terrível, estúpida e injustificada mutilação feminina. Mas os de lá retêm isso como bom e elevado.

Não admira esta contradição de avaliações perante o mesmo dado. Joga-se aqui o efeito «montanha russa»: quem vai nela não pode desviar a direção ou sequer parar para refletir, pois somente experimenta as sensações que o sistema impõe. Da mesma forma, quem está mergulhado no sistema cultural sofre-lhe os efeitos e a velocidade, com pouco ou nenhum poder de reação.

2. É aqui que «culto» e cultura se podem encontrar e potenciar. Para vantagem mútua. A religião é portadora não só de uma ideia da divindade, à qual os seguidores devem corresponder, mas também de uma conceção da pessoa, sua dignidade, seu valor, suas responsabilidades e seu destino. Pessoa sem dicotomias nem dualismos: um ser simultaneamente individual e social, corpóreo e transcendental.

Sabemos que estes âmbitos, historicamente, não são de fácil conciliação. Pense-se, por exemplo, no individualismo liberal e no coletivismo marxista, ambos elevados a sistemas ideológicos com expressão político-social, pelos quais se morreu e se matou. Ou nos que desprezam o corpo por causa de uma espiritualidade desencarnada ou vivem um total materialismo como se fossem portadores de uma simples animalidade. Por conseguinte, tem de entrar em cena um conjunto de referências, habitualmente designadas por valores, que, a partir de dentro, da consciência, e não somente pela força opressiva da normativa externa, gerem estilos de vida que facilitem a convivência e cheguem mesmo a originar aspirações de metas com um tal timbre humano que constituam verdadeiras e sadias utopias. Tem de entrar uma ética.

¹ III CONFERENCIA GENERAL DEL EPISCOPADO LATINO-AMERICANO, *Puebla. La evangelización en el presente y en el futuro de América Latina* [nº 387]. Madrid: BAC, 1979, 172.

Evidentemente, a religião não é a única fonte destes valores. Mas as suas propostas possuem significativas vantagens: são historicamente comprovadas, colocam-se à base do que denominamos «os direitos inerentes a cada pessoa» e implantam uma sociedade plenamente adulta, edificada à base dessa extraordinária sã utopia moderna da «liberdade, igualdade e fraternidade». Os valores que propõe contribuem para a humanização do ser, viver e «con-viver» da pessoa. Fundamentalmente em três âmbitos: na capacidade de discernimento sobre a bondade ou maldade das ações; no amor à justiça e à equidade legal, social e mesmo económica; na tenacidade de nunca desanimar na prossecução dos ideais, mesmo que alguns os não busquem, e na fidelidade a este projeto ético.

3. Quando religião e cultura se aproximam, uma pede elementos emprestados à outra e como que os assimila, a ponte de ambas tenderem a uma específica simbiose, embora nunca total. O exemplo clássico é o do encontro do cristianismo nascente com o humanismo da cultura grega: aquele recebeu desta o grande suporte conceptual para a sua expressão e a segunda atingiu a sua plenitude e difundiu-se devido à transcendência do primeiro. A religião e a ética, de facto, com humildade, propõem-se ajudar a autocompreensão do homem e evitar a sua fragmentação, tão típica da análise meramente científica. E pretendem, também, favorecer uma cultura do compromisso com as sempre frágeis estruturas sociais, para além da gestão responsável do mundo material, bem imprescindível a transmitir às futuras gerações.

Por conseguinte, nas situações de afastamento entre a cultura e a religião/ética, perdem ambos os elementos do binómio e desperdiça, fundamentalmente, a pessoa: esta corre o sério risco de se centrar em si, compensar a angústia existencial com o disfrute acriterioso do mundo, tornar-se associal ou mesmo antissocial e ceder ao sem-sentido e ao sem-metas e sem-horizonte. Neste caso, a pessoa careceria do que parece constituir a expressão do verdadeiramente humano: uma responsabilidade para com o que está abaixo dela (natureza); um timbre de fraternidade para com quem está com ela no mundo (todos os outros); uns laços de filiação relativamente a Quem está acima dela (Deus).

Claro que, se a fé e ética se afastassem da cultura, também elas perderiam o seu sentido humano e humanizador, ver-se-iam privadas dos meios de expressão do seu pensamento e corriam mesmo o perigo de se tornarem exclusivistas e tiranas, gerando, assim, os abomináveis fenómenos da intolerância, da agressão ideológica e da teocracia.

Esta dupla interferência ou fermentação mútua da fé e da cultura gera dois fenómenos distintos, mas igualmente sadios se realizados na perspectiva da humanização: a inculturação da fé, no caso da permuta dos elementos positivos; e a evangelização da cultura, como tarefa de fazer com que esta corresponda mais e melhor à verdade da pessoa e à sua dignidade constituinte.

Algumas áreas sensíveis

4. A «ideologia de género» ou «gender». Todas as ideologias arrancam de partículas de verdade que elevam à categoria de verdade total e organizam um sistema lógico de ideias que antepõem à realidade. Assim acontecer com esta moderna ideologia que, dando-se conta do tradicional estatuto de subjugação da mulher e de alguma «repressão» sexual, advoga um modelo de sexualidade que recusa qualquer diferenciação e propõe uma noção de família alternativo à tradicional, numa cerrada oposição à antropologia judaico-cristã e mesmo à das culturas tradicionais não ocidentais.

Algumas das suas raízes fundam-se no marxismo. Concretamente Engels, com a sua obra *“A origem da família”*, falava nessa «estrutura de opressão» que seria a mulher e os filhos como propriedade privada do marido/pai. No «Maio de 68», Marcuse recuperou esta ideia que se entrelaçou com a noção de libertarismo: “É proibido proibir”. Recusando os «papeis» sociais habitualmente atribuídos a cada um dos sexos, Simone de Beauvoir proclamava: *“Ninguém nasce mulher: faz-se!”*. Depois, a «revolução sexual» e o cinema fizeram o resto: a sua difusão. O gender é, por conseguinte, o resultado de décadas e décadas de transformação ideológica e cultural.

As principais afirmações são: o sexo biológico é puramente cultural; a família tradicional é um peso e não uma libertação; conseqüentemente, só há liberdade quando se puder escolher o sexo pessoal e o género de família; o denominado direito à «saúde sexual e reprodutiva» inclui a modificação anatômica do sexo e todas as ajudas médicas para a conceção ou a libertação do «peso dos filhos»; negado o sexo biológico, adquire-se *“a verdadeira liberdade sem restrições”*; logicamente, advoga-se a liberdade de escolha, momentânea e reversível, dos cinco géneros de exercício da sexualidade, isto é, gay, lésbico, bissexual, transexual e heterossexual. A partir da legislação e atuação governamental, da comunicação social e, fundamentalmente, do ensino/educação, intenta-se, não só, a criação de um ser «sem identidade», mas também a dupla «libertação» pessoal e social que contradiga o pressuposto de que «o homem está aprisionado no sexo», isto é, nos papeis que a sociedade lhe atribui. Quer dizer: o desconstrutivismo social é inerente à ideologia de género. Incluindo a revolução.

A ética de natureza religiosa vê o *gender* como muito problemático e até perigoso, pois representa uma autêntica revolução antropológica: nega as evidências; recusa a moral objetiva; rejeita o significado do corpo; dissocia a procriação da sexualidade; recusa a colaboração entre o masculino e o feminino; declina a complementaridade homem/mulher; vê a maternidade como um peso; desperdiça o papel insubstituível do pai, etc. E, pelos estudos disponíveis, parece que acentua tendências suicidas, cria problemas de identidade, favorece a depressão, aumenta o número de abusos sexuais e de violência no namoro, amplia os casos de ansia e hiperatividade e alarga o insucesso escolar.

Por isso, a proposta do diálogo com este género de cultura, sempre em aumento, passará por valorizar aspetos tais como: distinção entre o que é meramente ideológico (e

que será de rejeitar) e a situação real das pessoas que sofrem a disfunção entre o sexo biológico e o psicológico (que é de aceitar e integrar); o direito dos pais à escolha do género de educação dos filhos; a proposta do valor entusiasmante da vida, do amor humano, do matrimónio e da família como grandes coordenadas que, historicamente, têm gerado felicidade; em casos extremos, favorecer uma cultura de objeção de consciência.

5. O «transhumanismo». Desde sempre, o homem tentou melhorar a sua qualidade de vida, aumentar a sua felicidade no arco da sua existência, diminuir a dor e proterlar a morte. Até aqui, tudo normal, tudo bom. O problema começa quando isto se torna «obsessão» e, de forma cientificamente programada, se intenta a alteração da própria natureza humana, num esforço conjugado entre a racionalidade, a ciência, a técnica e as imensas possibilidades da informática, mormente da dita «inteligência artificial». Seria a passagem da pessoa, tal como a conhecemos hoje, a um outro género de espécie humana, na qual se abolisse o processo de envelhecimento, se alongasse indefinidamente a vida, se aumentassem as capacidades físicas, intelectuais e psicológicas e se «programassem» seres para o exercício de determinados âmbitos da vida social, quais fossem, por exemplo, os trabalhos duros, o desporto de alta competição, filhos belos e fortes, etc.²

A problemática do transhumanismo reside nos pressupostos e nos objetivos. Os seus proponentes, quase sempre jovens cientistas e intelectuais revolucionários, acreditam piamente nas tecnologias emergentes como capacitadas para a «redenção» do ser humano: a salvação não estaria em qualquer ente divino, mas sim na capacidade intelectual da pessoa de pensar e criar máquinas. As ciências a privilegiar seriam a biologia (engenharia genética), a informática (inteligência artificial), nanotecnologia (neurofarmácia e eventuais próteses artificiais) e a as ciências cognitivas. Como era previsível, os ideólogos deste movimento declaram-se agnósticos ou ateus, transmutam o sentido das realidades humanas a ponto de considerarem a alma como simples «hardware» da pessoa e, conseqüentemente, parece não crerem na «responsabilidade ética». Por isso, para eles, embora subordinado a uma ligeira regra de bom senso, será bom tudo o que é cientificamente possível. A nível dos objetivos, o transhumanismo não intentaria tanto o superamento ou aperfeiçoamento das possibilidades individuais de cada um de nós, mas a criação de uma nova espécie surgida numa época pós-darwiniana. Um ser novo obtido mediante a extinção da pessoa, tal como a conhecemos hoje.

Obviamente, esta conceção não é pacífica no mundo do pensamento e, muito menos, na mundividência cristã que vê a pessoa como única “*imagem e semelhança*” de Deus ou «único divino sobre a terra». Nela ressoam laivos do marxismo e do seu construtivismo do «homem novo». Mas a grande crítica que se lhe pode fazer é que os transhumanista esquecem o progresso social em nome do tecnológico e ignoram que o «melhoramento» humano se dá quando a pessoa se humaniza e não quando a tecnologia

² Cfr. AA. VV., *Il Trasumanismo. Cronaca di una rivoluzione annunciata*. Milano: Lampi di Stampa, 2008.

se sobrepõe à pessoa. Não se conhecem os influxos que estas técnicas possam ter sobre a liberdade e a consciência, pelo que alguns falam da efetiva «extinção» da pessoa³. Para além dos eventuais riscos de desastre, uma certa dose de sensatez leva a desconfiar das possibilidades eugenistas, dos aproveitamentos políticos e da hipotética programação de uma humanidade sujeita à tirania do decisor que, por sinal, seria a máquina.

6. A diversidade enquanto categoria mental. Nos nossos dias, topamos com um fenómeno polissémico, por vezes contraditório e largamente assumido por muitos: o entrosamento entre um forte individualismo e a resistência ao fenómeno da globalização em nome do valor «diversidade». Esta diversidade adquire, frequentemente, um cunho contestatário e até revolucionário. Não tanto a diversidade étnica, quanto a cultivada e difundida entre especiais grupos de pertença, com forte predominância dos juvenis. Por isso, uma diversidade mais etária que territorial. Mas que tende a chegar a outras idades em função de múltiplos fatores aos quais não é estranho a «boa fama» de que hoje goza a juventude. É, simultaneamente, causa e efeito de contextos tais como os seguintes.

A história como dinamismo. Antigamente, predominava uma visão cíclica, uma espécie de «eterno retorno» que permitia aos mais velhos alertar os novos para os perigos a evitar e para o bem a perseguir. Esta racionalidade «cosmológica» aproveitava-se do «saber» das grandes instituições, mormente da Igreja e da sua experiência acumulada, para justificar as orientações e fornecer a explicação dos fenómenos. Por isso, os antigos tinham resposta para os novos. Porém, a razão deixou de ser religiosa para ser diferenciada: tanto se indaga o sentido da vida na ciência e na técnica como no ioga ou no espiritismo. Hoje, procura-se resposta em múltiplos contextos que poderíamos designar por «dadores de sentido», mas que, na prática, apenas exprimem a dispersão que sobrepassa o próprio pluralismo. E o que se ganhou em dinamismo, perdeu-se em fragmentação.

Vivência psíquica da autonomia pessoal. No passado, predominava a dimensão comunitária: o processo de educação consistia, fundamentalmente, em fazer com que o indivíduo assumisse a mentalidade, os hábitos e os costumes do grande grupo em que nasceu. Mas hoje privilegia-se o «eu», o individual, o volitivo, o sentimental. Daí a afirmação do valor «diferença», mormente a nível da sexualidade, mas não só: o “orgulho” gay, casamento homossexual, práticas de risco e desportos radicais, as comidas «vegan», etc. As grandes instituições –Igreja, família, escola, política, etc.- deixaram de ser «narradoras» e o sentido passou a ser um autorreferencial que cada um constrói para si mesmo. Obviamente, questiona-se toda a ética e as razões pelas quais se «deve» fazer ou evitar qualquer ação: é o fim dos fins.

O tempo como «presentismo». Tradicionalmente, o tempo mental de referência era o futuro: estudava-se para vir a ter um bom emprego; poupava-se para comprar um automóvel; namorava-se para constituir uma família sólida. Na atualidade, o que mais

³ Cfr. MIGUEL CASAS, *El fin del Homo sapiens: La naturaleza y el transhumanismo*. Madrid: Ápeiron, 2017.

importa é o presente: prolongar indefinidamente o momento que passa. Mas esta atitude mental gera insegurança e até a alienação: desinveste-se no futuro e não se lançam âncoras ou amarras que garantam solidez à existência nos momentos de tempestade. Por isso, não admira que, entre nós, quase sete em cada dez matrimónios acabem em divórcio.

7. O futuro. Deparamo-nos hoje com a primeira geração, à escala global, portadora da mais alta escolarização e quantitativamente muito alargada. Isso deve-se, sobretudo, aos pais, que, com sacrifício, poupança e perspetiva de futuro, acalentaram um sonho que quase nunca puderam realizar e projetaram nos filhos: que estes estudassem. O conhecimento –fundamentalmente o das línguas- e a criação de condições externas –viagens low coast, incentivo à mobilidade como o Programa Erasmus, a existência de alojamento juvenil, etc.- está a permitir a esta geração a viagem, o disfrute, o consumo, a observação e o acesso à cultura. Por vezes, a partir de idades precocemente inimagináveis. Trata-se, pois, de uma geração altamente escolarizada, conhecedora do mundo e das diferenças e motivada para organizar a vida fora do ambiente em que nasceu.

Porém, a educação e os seus efeitos também mudaram: antigamente assegurava libertação, por exemplo, mediante a subida na escala social; hoje, apresenta-se como mero valor instrumental, isto é, para acesso a um mercado de trabalho precário e mal retribuído. Por isso, a atual geração também apresenta notórias fragilidades: não conhece o sacrifício e, como tal, não sabe como reagir quando a privação lhe bate à porta; gasta tudo, sem a preocupação com o amanhã; vai ter de viver para ela própria, pois as estruturas de apoio do estado social –segurança social, serviço nacional de saúde, etc.- podem não subsistir no futuro; não tem relevância social, até porque não tem trabalho, etc. Mas a grande fragilidade é a ausência de uma personalidade formada nos valores éticos, capacitada para fazer escolhas sensatas nos âmbitos familiar, social, relacional, religioso e cultural. Quando essa formação falta, a pessoa pode ter sucesso em determinados campos, mas quase sempre inverte as prioridades da vida e, mais tarde ou mais cedo, acaba por esbarrar com o fracasso, mormente no campo familiar.

Dando-se conta disto, há famílias que estão a trabalhar a educação em chave mais global. Até porque a Universidade apenas cuida a dimensão instrumental e não a humanística e a ética. Particularmente a partir de 2008, algumas famílias deram-se conta de que a crise não era somente económica nem era suficiente preparar os filhos para o mercado de trabalho. Como tal, privilegiaram uma educação mais global e integral, que vai desde a Escola à música, do desporto à catequese, do ballet à participação em movimentos juvenis, mormente eclesiais. Nestes sectores, quase sempre da classe alta e média alta, parece ter voltado a noção da educação como aquisição global de atitudes e conseqüente formação da personalidade. Entretanto, e porque estes jovens, teoricamente, estarão mais apetrechados para enfrentarem os desafios da vida, também parece ter voltado a consolidação das classes, elevando-se ainda mais a dita «classe alta».

8. O desenvolvimento integral. Desde Aristóteles e integrando o contributo de Hegel, o desenvolvimento era visto como elevação, até ao grau possível, das capacidades de cada um e em função do bem de todos: desenvolvimento equivalia a ser mais para melhorar mais. Era, essencialmente, um dado humano e ético. Modernamente, porém, o desenvolvimento passou a ser visto como um processo instrumental pelo qual se incorpora a natureza ao serviço do ser humano. Tornou-se um processo holístico e circular de procura, produção, correção dos resultados, nova procura, etc. E entrou a noção de «eficiência», e com ela a de «poder», a cuja luz se avalia.

Este desenvolvimento eficientista e «produtivista» usa e abusa da natureza, instaura a crise ecológica, sobrealimenta os que têm capacidades de transformar, só permite o consumo a quem tem poder de aquisição e, ao fazer coincidir o uso com a ideia de felicidade, instaura a alienação no económico. Para mais, concebe o desenvolvimento à escala global como replicação deste esquema: os “países desenvolvidos” seriam precisamente os que seguem este círculo da criação das necessidades (muitas vezes, artificiais), produção, consumo, novas necessidades, mais produção, mais consumo, etc.

Uma das tarefas de futuro será conceber o progresso como integral, e não apenas económico. Tem, por isso, de incluir a totalidade das dimensões da pessoa: saúde, família, relação, amor, cultura, aspirações, religião, espiritualidade, etc. E a pessoa compreendida nas duas principais vertentes que a constituem: enquanto ser individual, único e irrepetível, e no seu contexto social, pois é neste que a pessoa existe. Ou, como dizia Paulo VI, “o desenvolvimento não se reduz a um simples crescimento económico. Para ser autêntico, deve ser integral, quer dizer, promover todos os homens e o homem todo”⁴.

Não é humano um progresso que não coloque a pessoa no centro do seu processo. Muito mais quando «descarta» enormes multidões de subdesenvolvidos e que gera uma injustiça global ao alargar o fosso entre os muito ricos e os que vivem abaixo do limiar da pobreza. Por isso, reclama-se um outro modelo de desenvolvimento que passe por esta tríade: que a solidariedade se sobreponha à ganância; que se harmonize melhor a relação entre o «cada um» e a sociedade global; que todo o mundo se constitua como autor do seu próprio desenvolvimento integral.

Conclusão

A relação entre o culto, entendido como gerador de uma específica ética ou forma de convivência inter-humana, e a cultura, enquanto expressão habitual da alma coletiva de uma grande comunidade, foi sempre mais ou menos marcada por uma certa tensão. E é bom que assim seja. De outra forma, não há distância crítica para um salutar discernimento ou para que uma parte possa apontar as lacunas da outra. Demasiada proximidade quase sempre se traduz em forte abaixamento destas duas realidades omnipresentes

⁴ PAULO VI, *Carta Encíclica Populorum progressio* (26/03/1967), nº 14.

e que reclamam equilíbrio. Aconteceu assim, por exemplo, com o colonialismo e com a escravatura. É que só há elevação da cultura quando esta atinge a dimensão do pleno e absoluto respeito pelo homem, seu criador e seu consumidor.

Não admira, portanto, que a ética foque a sua luz em alguns refulhos que carecem de iluminação para neles se descobrir as manchas e o pó acumulado. Essas impurezas da cultura ocidental dominante, no nosso tempo, creio que se podem sintetizar em três grandes âmbitos⁵: no anti-humanismo teórico, isto é, no contínuo reducionismo do homem de sujeito em objeto, de pessoa a animal e da mente ao cérebro; no nihilismo pessimista, enquanto falta de esperança, descrédito no futuro, deficit de confiança nos outros e na realidade, fastio, desencanto e recusa de todo o compromisso construtivo, mesmo ao nível da sócio-política; demonismo técnico, isto é, a índole potencialmente destrutiva de muitas ciências, mormente a nível da manipulação genética, do uso acriterioso da inteligência artificial, da modulação funcional do cérebro e do controlo psicológico das grandes massas.

O culto, neste caso a mundividência cristã, não pretende mais «cristianizar a cultura»: não existe uma cultura cristã como não existem uma ciência cristã, uma técnica cristã, etc. A cultura goza de justa autonomia e, como se acenou acima, é sempre recomendável uma sadia tensão. Não obstante, a fé pode e tem de dar um contributo válido para a afirmação de algumas coordenadas básicas da cultura, espécie de *carris* por onde esta deve mover-se para exprimir e favorecer a dignidade humana. Entre essas, seriam de acentuar⁶: o valor absoluto da pessoa como algo inegociável; a recuperação da história como espaço da liberdade criativa do homem e jamais como reino do determinismo; o primado do ser sobre o ter, mas sem qualquer dualismo; a sobreposição da generosidade do amor à inteligência fria, por mais arguta que esta se apresente; a recusa do revolucionarismo simplista que pretende apagar toda a tradição e conseqüente recuperação das raízes histórico-culturais; abertura à transcendência, condição para que a cultura não asfixie e acabe por cair por implosão.

A fé cristã é portadora de uma série de valores e convicções que muito pode ajudar a cultura a corresponder mais aos anseios do homem e da sociedade dos nossos dias. A ética cristã é humanizadora, detentora de uma fina sensibilidade antropológica e perfeitamente consonante com os direitos humanos, esse “*marco miliar sinalizador do largo e difícil caminho do género humano*”⁷. Não pretende hegemonias nem monopólios: deseja ajudar o homem a ser mais homem e a cultura a corresponder a esse desígnio.

⁵ Cf. J. L. RUIZ DE LA PEÑA, *Una fe que crea cultura*. Madrid: Caparrós Editores, 1997, 53-60.

⁶ Cf. ID, *o.c.*, 62-64.

⁷ JOÃO PAULO II: *Discurso na XXXIV assembleia geral das Nações Unidas [Nova Iorque, 2 de Outubro de 1979]*, em http://w2.vatican.va/content/john-paul-ii/pt/speeches/1979/october/documents/hf_jp-ii_spe_19791002_general-assembly-onu.html.

IX JORNADAS NACIONAIS DE HISTÓRIA E FILATELIA "O MAR NAS PEÇAS FILATÉLICAS"

Palavras do Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 25 de outubro

Senhores Académicos, senhores Convidados

Sejam todos bem-vindos à Academia de Marinha onde irão decorrer as IX Jornadas Nacionais de História e Filatelia, em cuja sessão de abertura nos encontramos.

Saúdo muito especialmente a Senhora Professora Isabel Freitas Valente, o Senhor Professor João Rui Pita, ambos investigadores do Centro de Estudos Interdisciplinares do Século XX da Universidade de Coimbra, bem como o Senhor Pedro Vaz Pereira, jornalista filatélico e Filatelista Eminente, que desde 1987 é Presidente da Federação Portuguesa de Filatelia, nossos parceiros e os grandes responsáveis desta iniciativa.

Mas comecemos pelo princípio. No início deste ano a Senhora Professora Isabel Valente e o Sr. Pedro Vaz Pereira pediram para ser por mim recebidos. O encontro acabou por acontecer em 02 de Março. Apenas sabia que se tratava de uma iniciativa ligada aos selos. Mas tudo me foi explicado com toda a calma. O que eram as Jornadas Nacionais de História e Filatelia, de que já se tinham realizado oito sessões. Foram-me ainda entregues dois DVDs sobre as jornadas anteriores, de 2012 e 2015, apenas a título exemplificativo já que, na altura confessei, desconhecia totalmente a existência destas iniciativas.

Foi-me explicado que o tema deste ano seria “O Mar nas Peças Filatélicas” e daí o convite à Academia de Marinha para se associar e aceitar que as jornadas aqui decorressem, o que fazia todo o sentido. A ideia é sempre a mesma. Através das belíssimas imagens dos nossos selos, sempre de rica iconografia, face ao tema escolhido, convidar reconhecidos historiadores e desenvolver subtemas específicos, relembrando a história e engrandecendo-nos culturalmente.

A academia era convidada a contribuir com três ou quatro especialistas. E a conversa continuou. Como gosto de ouvir mais do que falar e tudo para mim era novidade, devo ter demorado mais que o esperado a responder que aceitava este honroso convite e então a professora Isabel Valente decidiu jogar o joker.

Senhor Almirante, para a conferência de abertura iremos convidar o Senhor Professor Adriano Moreira e tenho a certeza que irá aceitar.

Bem, não é preciso dizer mais nada. A resposta foi um entusiástico SIM para o que bastaria associar ao meu gosto de acolher sessões conjuntas, a credibilidade e experiência dos dois coordenadores, investigadores da Universidade de Coimbra, e da Federação Portuguesa de Filatelia.

De então para cá estas jornadas foram sendo trabalhadas até se chegar a este figurino final bem retratado no caderno de programação e resumos que possuem e que para além das conferências de abertura e de encerramento se divide em três subtemas envolvendo sete oradores, dos quais três representam a Academia. Um conjunto de quadros e vitrinas animam ainda estas jornadas e embelezam a nossa galeria.

Não posso esquecer a presença, sempre simpática, do Dr. Rui Moreira em representação dos CTT, para o lançamento de um carimbo comemorativo alusivo à efeméride.

Vou terminar, convicto que serão umas jornadas de sucesso e que não se arrependirão todos os que aqui decidiram vir partilhar o dia connosco.

Parabéns à comissão organizadora constituída pela Senhora Professora Isabel Valente, o Senhor Comandante Herlander Zambujo e o Senhor Pedro Vaz Pereira. É a eles que se deve toda esta estrutura.

Uma boa Jornada.

IX JORNADAS NACIONAIS DE HISTÓRIA E FILATELIA
"O MAR NAS PEÇAS FILATÉLICAS"

PORTUGAL NA SUA RELAÇÃO COM O MAR

Comunicação apresentada pelo académico
Herlander Valente Zambujo, em 25 de outubro

Resumo

Podemos afirmar que o Mar, como área de vocação geocultural, geoeconómica, geopolítica e geoestratégica do País, pode e deve transformar-se, como no passado, no elemento central da vida nacional, elo de ligação entre a Europa e os outros continentes, como placa giratória para o reencontro da cultura portuguesa no mundo, e que permita alterar a apagada periferia europeia para onde Portugal tem vindo a caminhar, vincando os seus tradicionais traços de identidade nacional e a sua vocação marítima e, acima de tudo, potenciando positivamente a sua herança histórica e cultural e um relacionamento privilegiado com a Comunidade de Países de Língua Portuguesa, em que a língua de Camões e o Mar surgem como fatores de ligação e de união.

Introdução

Os Correios portugueses sempre tiveram, na sua multicentenária atividade, uma ligação estreita com a história de Portugal na sua relação com o Mar. Assim, através das suas emissões filatélicas, monocromáticas e policromáticas, têm divulgado pelo mundo efemérides de grande significado histórico, contribuindo desse modo para o melhor conhecimento do nosso país.



*Emissão comemorativa do 5º Centenário dos Descobrimentos – 1989
Desenhos de Carlos Alberto Santos*

Os selos, nesta sua particular temática marítima, constituem testemunhos indeléveis do nosso viver coletivo e da nossa história e, pela sua rara beleza, são o fascínio dos colecionadores.

Portugal na sua Relação com o Mar

A história comprova que a viabilidade *geopolítica e geoeconómica* do nosso País, elemento básico da sua individualidade, foi desenvolvida essencialmente com base nas relações comerciais marítimas¹, com uma população fixada, desde o século XII, na sua quase totalidade, ao longo das faixas marítimo-fluviais.



Emissão comemorativa do 4º Centenário do Descobrimento do Caminho Marítimo para a Índia por Vasco da Gama – 1898 - Timor

Portugal nasce num espaço de encontro entre a Europa e África, o Atlântico e o Mediterrâneo e entre as civilizações cristã, islâmica e judaica, onde o mar sempre representou, desde o berço da nossa nacionalidade, um fator de desenvolvimento económico, de coesão e de identidade da Nação Portuguesa.

Os fatores de natureza geopolítica, relacionados com a especificidade da posição geográfica de Portugal, no extremo Sudoeste da Europa, vieram a revelar-se de extrema importância para o pioneirismo português nas atividades de além-mar.

¹ Academia de Marinha, simpósio “O mar no futuro de Portugal”, síntese e conclusões, Lisboa 2003, pag.2.



Um dos selos da emissão comemorativa dos centenários da Fundação e Restauração de Portugal – Desenho de Alberto de Sousa - 1940

Foi pelo mar que D. Afonso Henriques, em 1147, com a ajuda dos cruzados normandos, conquista Lisboa e curiosamente, é já nesse século que D. Fuas Roupinho, em Julho de 1180, junto ao Cabo Espichel, alcança contra os Mouros, a primeira vitória naval dos portugueses.

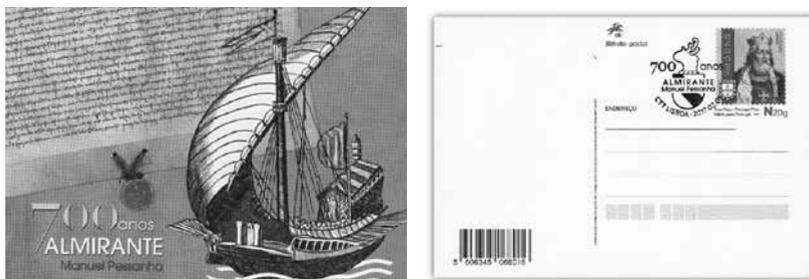


D. Fuas Roupinho, em Julho de 1180 junto ao Cabo Espichel, alcança, contra os Mouros, a 1ª vitória naval dos portugueses.

Podemos afirmar que, precursoramente, os portugueses empregam o poder naval para proteger as costas do recém-nascido Portugal e para afastar delas os Mouros que empurrariam até ao Norte de África. Assistimos ao princípio de uma notável, peculiar

e historicamente inovadora forma de olhar o mar que o futuro demonstraria ser uma constante, durante muitos séculos, da nação portuguesa.

Assim, a partir dos inícios do século XIV, Portugal reforça a sua condição marítima e é nessa linha que, em 1317, D. Dinis contrata o genovês Manuel Pessanha como almirante-mor.



O inteiro postal e o carimbo comemorativo de 1 de fevereiro de 2017

A 1 de fevereiro de 2017, no Auditório do Arquivo Nacional da Torre do Tombo, teve lugar uma sessão cultural conjunta - Academia de Marinha; Academia Portuguesa da História; Academia das Ciências de Lisboa e o Arquivo Nacional da Torre do Tombo - comemorativa dos 700 anos do contrato celebrado, a 1 de fevereiro de 1317, entre D. Dinis e Manuel Pessanha, data que marca, indelevelmente, o nascimento da Marinha Portuguesa, enquanto estrutura organizada e permanente. Importa salientar que o documento foi decisivo para o almirante Manuel Pessanha liderar o processo que tornou o país numa potência naval relevante, essencial à preparação do primeiro ciclo dos descobrimentos marítimos nacionais.

Em 1338, D. Afonso IV concede privilégios aos mercadores de Florença que se estabeleçam em Portugal. A conquista de Ceuta, em 21 de Agosto de 1415, marca, de forma decisiva, o início da expansão marítima portuguesa.



*Emissão comemorativa do 5º centenário da morte do Infante D. Henrique – 1960
Desenho de J. Pedro Roque*

Das muitas figuras de génio em que a nossa gesta marítima foi fértil, têm hoje especial significado relembrar a do Infante D. Henrique, uma das personalidades mais místicas e lendárias da nossa história e tão bem retratada em inúmeras emissões filatélicas.



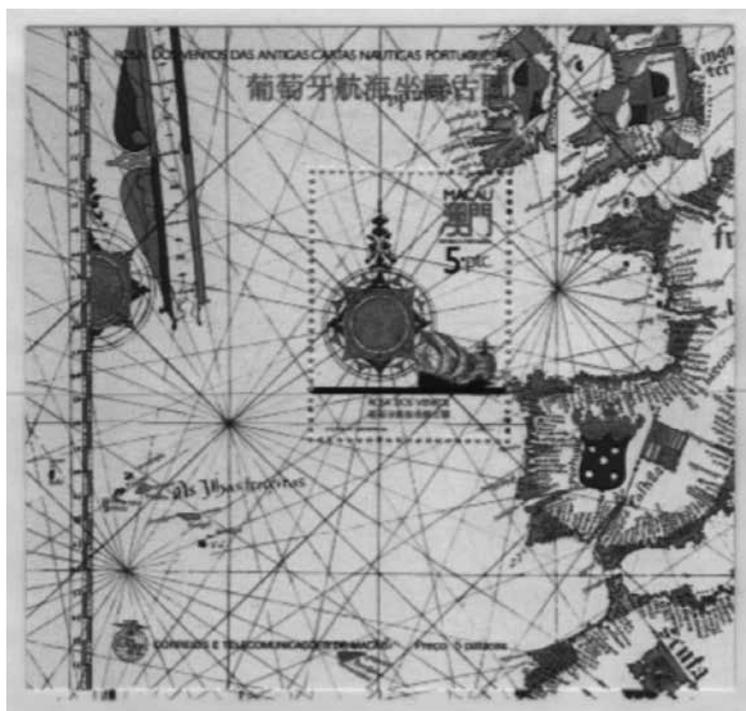
O Infante D. Henrique, devido à sua inteligência aguda e coragem, foi não só capaz de executar os feitos mais espantosos e inauditos, como os de suplantar e transpor a barreira física do mar, mas também os de ultrapassar e vencer, as do próprio medo. Medo do desconhecido, ou, mais exatamente, das visões imaginárias e fantasmagóricas geradas pelo obscurantismo da Idade Média, simbolizadas pela figura avassaladora do terrível e medonho gigante Adamastor e tornadas críveis e aceitáveis por figuras negativamente marcantes e predominantes dessa época. E fê-lo de uma forma sem precedentes, organizada, sistemática, metódica e persistente, sabendo o que queria e procurando, contra ventos, marés e derrotismos ignorantes, alcançar os objetivos traçados.

As ações do Infante D. Henrique, a sua visão, capacidade de iniciativa e liderança, foram determinantes e decisivas para o impulso inicial do vasto e complexo processo dos Descobrimentos.



1960 – V Centenário da Morte do Infante D. Henrique

Estas ações, tendo o mar como elemento central da vida nacional, que tiveram o seu apogeu no século XVI, transformar-se-iam numa visão criadora de uma epopeia de séculos, geratriz da imagem de um povo que ganhou a admiração mundial como “*inventor da descoberta organizada*” na expressão do Prof. Daniel Boorstin, e que, como iniciador da globalização transoceânica, provocou uma profunda mutação da História Universal.





Tudo isto só foi possível devido ao pioneirismo, liderança, domínio e convergência em Portugal do estudo e do desenvolvimento das ciências da navegação e das inovações tecnológicas de ponta da época.



Foram estas; a navegação astronómica, a cartografia náutica e a construção naval que, por sua vez, vieram permitir avanços científicos nos mais variados domínios, com destaque para a Medicina e a Botânica, dando assim uma nova dimensão à história da civilização.



Quatro selos da *emissão comemorativa do 5º centenário dos Descobrimentos*
Viagem de Bartolomeu Dias em 1487 e 1488

A expansão marítima portuguesa atinge um dos seus pontos altos com as viagens de Diogo Cão, em 1482-1483, na costa ocidental africana, atingindo o cabo Lobo, e as de Bartolomeu Dias, em 1487 - 1488, que culminou na travessia do cabo da Boa Esperança.



Emissão comemorativa do 5º centenário dos Descobrimentos
Viagem de Pêro da Covilhã em 1488

Por outro lado, é de realçar também que Pêro da Covilhã, em 1488, chega à Abissínia, o lendário reino do “Preste João das Índias”, daí enviando ao Rei de Portugal, D. João II, o relato das suas observações. Na Abissínia se fixou e ali, depois de 1520, veio a falecer.

A viagem de Pero da Covilhã, realizada por terra e por mar, correspondeu a uma fase de execução da política de obtenção de informações que a coroa portuguesa incrementou, sobretudo a partir do reinado de D. João II, com vista a planificar as viagens e as descobertas que haveriam de culminar com as viagens, em 1498, de Vasco da Gama à Índia e, em 1500, com a de Pedro Álvares Cabral ao Brasil.



Selos – Emissão comemorativa do 5º centenário do nascimento de Pedro Álvares Cabral
1968- Desenhos de João de Moura

Podemos considerar que estas viagens corresponderam ao limiar da Idade Moderna, por terem lançado os fundamentos de uma nova era, como concluiu Toynbee no seu famoso livro “*A Study of History*”, ao datar, com a chegada de Vasco da Gama à Índia, o início da Era Gâmica.

Em 1989, para assinalar a presença portuguesa no oriente, os Correios e Telecomunicações de Macau emitiram um conjunto de seis belíssimos selos.



Neste bloco de seis selos de Macau de 1989 representativos da presença Portuguesa no Oriente, podemos observar os selos de Macau, de Malaca e da Tailândia, da Índia do Japão e da China.



Emissão comemorativa do V centenário da chegada de Vasco da Gama à Índia, 1998 Macau

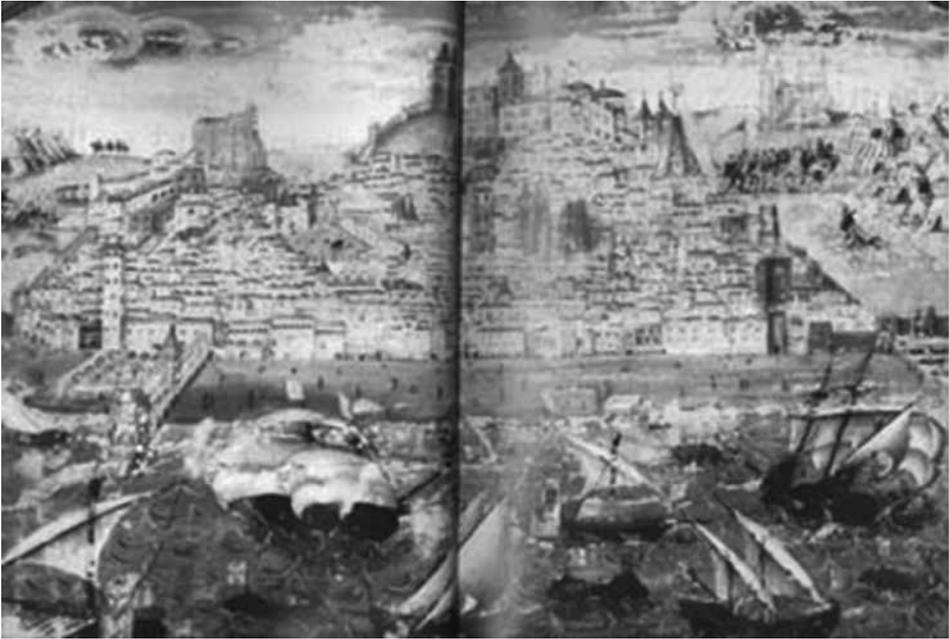
Em 1998, Macau procedeu à emissão de três selos comemorativos do V Centenário da Chegada de Vasco da Gama à Índia, e dos respetivos envelopes do 1º dia, de rara beleza, como pode ser observado.



*Envelope com os três selos e com a obliteração do 1º dia
20 de maio de 1999*

A Capitania dos Portos de Macau deu maior relevo a esta emissão, pois inseriu os três selos num envelope com vários desenhos das suas instalações, iniciativa esta integrada nas comemorações do Dia da Capitania, realizadas a 20 de maio de 1999.

A Cidade de Lisboa no Século XVI



Nos inícios do século XVI, após a descoberta do caminho marítimo para a Índia, Lisboa tornou-se o empório dos mares, dinamizando pela primeira vez na História da Humanidade uma atividade mercantil à escala mundial, ligando a Europa aos vários continentes, que se começavam a conhecer cada vez melhor, e que por ela seriam desde então profundamente influenciados.

Em 1552, João Brandão (de Buarcos) afirmava que o porto de Lisboa era sito *«o melhor em toda a costa do mar descoberto e que a ele acodem e entram em cada ano mil e quinhentas naus e caravelas de todas as partes da cristandade, e isto um ano por outro»*. A *«princesa do mar Oceano»* era uma bela cidade cosmopolita que contava em 1527 cerca de 60 mil habitantes e nos finais do século XVI atingia os 100 mil. Era a maior cidade da Península Ibérica, em rivalidade com Sevilha, e uma das mais importantes da Europa. Francisco de Holanda, em 1571, observava mesmo que *«Lisboa tem a presunção da maior e mais nobre cidade do mundo»*².

A partir das articulações transoceânicas criaram-se as bases para o encontro de povos, de civilizações e de culturas, a uma escala planetária que é, ainda hoje, a dimensão perene dos descobrimentos.

² Portugal e os Descobrimentos – Comissariado de Portugal para a Exposição Universal de Sevilha – 1992, Printer Portuguesa, pag. 25.

O Clube Militar Naval

É importante salientar que a Marinha Portuguesa, nesta relação de Portugal com o Mar, tem tido, desde os primórdios da nossa nacionalidade, um papel relevante. Não é por acaso que o Ministro do Ultramar, conforme portaria publicada no «Diário do Governo» em 30 de dezembro de 1967, mandou emitir e pôr em circulação em todas as Províncias Ultramarinas 15 milhões de selos postais comemorativos do primeiro centenário do Clube Militar Naval, reproduzindo figuras destacadas da Marinha, Unidades da Armada e outros motivos relacionados com as atividades de oficiais, bem como o emblema do Clube, desenhados por Alberto Cutileiro e impressos a 10 cores, na Lito-grafia Nacional.



*Um dos selos da emissão de catorze selos para todas as Províncias Ultramarinas comemorativa do 1º Centenário do Clube Militar Naval - 1967 – Cabo Verde
Desenhos de António Cutileiro*

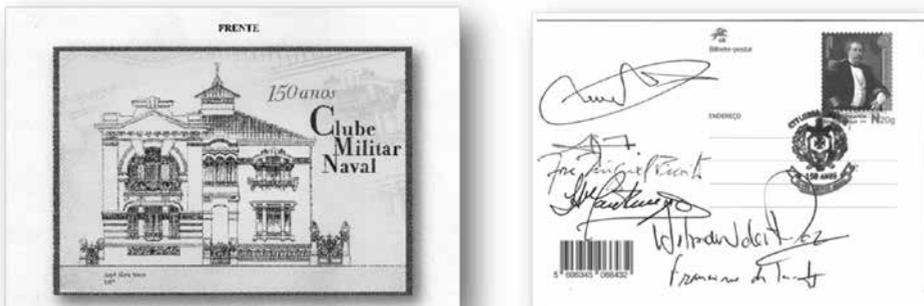
Podemos observar aqui a reprodução de um desses selos, o de Cabo Verde, com a figura do 1º Ten Carvalho Araújo, o desenho do Caça Minas *Augusto Castilho* e o Símbolo do CMN.

Este selo está repleto de simbolismo pois faz-nos recordar o ato de bravura heroico praticado há 100, em 1918, por parte do 1º Ten Carvalho Araújo que comandava o Caça Minas *Augusto Castilho*, o qual estava encarregado de escoltar até aos Açores o vapor *S. Miguel*, que transportava passageiros e carga. Um submarino alemão tentou destruir o navio e em consequência da luta morreram o comandante e parte da sua guarnição, mas o São Miguel e os seus passageiros salvaram-se todos e chegaram a bom porto.



*Envelope com o carimbo comemorativo do 1º Centenário do Clube Militar Naval - 1966
S. Tomé e Príncipe*

O mesmo Ministério mandou também confeccionar carimbos do «Primeiro Dia de Circulação» para todas as Províncias.



Inteiro Postal com o selo e carimbo comemorativo dos 150 anos do Clube Militar Naval 15 de novembro de 2016

Há dois anos, em 15 de novembro de 2016, nas comemorações dos 150 anos do Clube Militar Naval foi executado um inteiro postal com o desenho da atual sede, projeto do Arquiteto Norte Júnior de 1917, e um selo do Rei D. Luís I, onde foi oposto o carimbo do 1º dia, em cerimónia presidida por sua excelência o Presidente da República, Professor Doutor Marcelo Rebelo de Sousa, na sede do Clube.

O Fim do Império

Com a revolução do 25 de Abril de 1974 e o consequente fim do Império, o projecto nacional afastou-se do Mar. Com o processo de descolonização, desapareceu uma estrutura central da Nação e o país retraiu-se, perdeu Poder³, tanto Capacidade como Vontade, e teve de redefinir o seu posicionamento geoestratégico.

Esta situação exigiu de Portugal, na tentativa de evitar o seu isolamento geopolítico, uma resposta estratégica, que se consubstanciaria na formalização, em 28 de Março de 1977, do seu pedido de adesão à Comunidade Económica Europeia (CEE), decisão essa que se mostrava compatível com outros aspetos fundamentais da política externa portuguesa, como a aliança e cooperação atlânticas e o desejado aprofundamento das relações com África e com a América Latina.

No entanto, a grande rutura com a história pode considerar-se que se deu no dia 1 de Janeiro de 1986, com a entrada em vigor dos acordos de adesão de Portugal e da Espanha à então Comunidade Económica Europeia, hoje União Europeia, que vieram alterar e modificar todo o nosso quadro de referência tradicional.

A partir daí, Portugal ficou sujeito a uma poderosa força centrípeta, de natureza geopolítica, geoeconómica e até geocultural, que o deslumbrou, não só pelo sentimento de segurança que lhe dava, mas também pela antevisão da obtenção de significativas ajudas financeiras ao desenvolvimento sócio-económico de que necessitava e que antevia poder vir a usufruir. A União Europeia passou assim, desde aí, a constituir para Portugal o seu principal vetor geoestratégico.

Todavia, neste novo contexto, Portugal alheou-se completamente do mar, negando a sua intrínseca natureza marítima com mais de cinco séculos de história, para se entregar a uma postura continental centralista, plenamente confiante que com o estatuto de Estado soberano, a sua segurança e o seu desenvolvimento seriam assegurados pela parceria europeia, em completa inobservância das realidades geoculturais, geoeconómicas, geopolíticas e geoestratégicas que só ao mar dizem respeito.

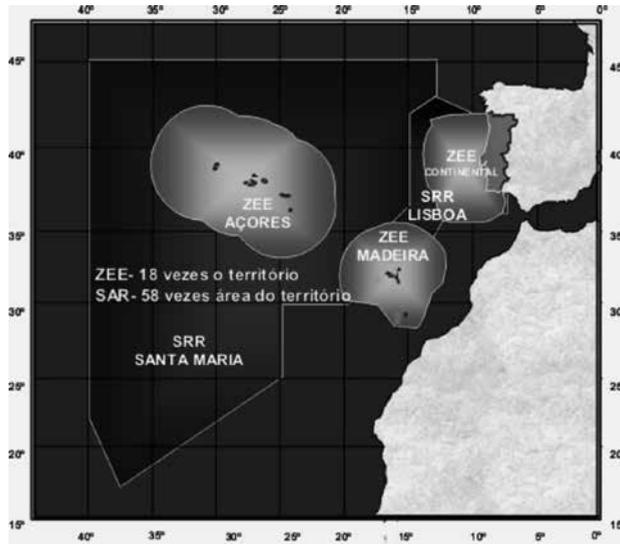
Periféricamente afastado do centro da Europa cujo centro, devido ao progressivo alargamento da União Europeia, se moveu para leste, Portugal precisa estrategicamente de evitar que esse afastamento geográfico se traduza também numa periferização consistente tanto a nível político, cultural como económico.

Para o conseguir é imprescindível que apresente relevância no quadro europeu, isto é, Portugal precisa de desenvolver capacidades e encontrar mais-valias que sejam úteis e, até essenciais, à União Europeia, como forma de a ela se aproximar e assim aliviar a pressão estratégica acumulada que sobre si recai.

³ Poder é igual ao produto da Capacidade (economia, disponibilidades militares, tecnologias disponíveis etc.) pela Vontade (resulta quase exclusivamente da Cultura; a tradição, a história, a ética, a arte e a maneira de sonhar e projectar o futuro).

Neste sentido, o fator geográfico, o mais permanente dos fatores do poder nacional, continua a ser decisivo e determinante para o futuro de Portugal.

O espaço estratégico onde o País se sente envolvido, situado numa estreita faixa continental, no extremo Sudoeste da Europa, e prolongando-se profundamente no Atlântico por dois arquipélagos, tem por isso o seu centro de gravidade no Oceano Atlântico.



Neste espaço do Atlântico, do chamado Mar Português, se inclui uma vasta Zona Económica Exclusiva (ZEE), com 1,7 milhões de quilómetros quadrados, a maior da União Europeia correspondendo a cerca de dois terços do seu Mar e sem dúvida uma das maiores do Mundo.

Assim, o enquadramento geopolítico de referência de Portugal, tendo o Oceano Atlântico como espaço estratégico de vocação, poderá contrabalançar o nosso reduzido peso geoeconómico e geopolítico, se o soubermos potenciar e moldar à feição dos tempos com o ativo permanente que é constituído pelos valores da cultura e da língua portuguesa.

Referimo-nos à herança histórica e cultural de um relacionamento privilegiado entre quatro continentes, através de Portugal, alicerçado pelo uso de uma cultura e um idioma comum⁴.

⁴ O português é hoje o quinto idioma mais falado do mundo, logo a seguir ao chinês, ao inglês, ao russo e ao espanhol, e de enorme comunicabilidade com o castelhano, que será sem dúvida o segundo grande idioma do século XXI à escala planetária.



*Emissão comemorativa do IV centenário da estadia de Luís de Camões em Moçambique – 1969
Desenho de José de Moura*

É importante salientar que Portugal tem fronteiras de cultura, a lusofonia, que se projetam pelos quatro cantos do mundo, fronteiras essas que incluem, entre outros, a Comunidade dos Países de Língua Portuguesa⁵ (CPLP) (mais de 200 milhões de pessoas) e as Associações de Portugueses (cerca de cinco milhões de pessoas), que protagonizam mesmo um dos elos mais significativos da afirmação e preservação da presença cultural portuguesa no Mundo.



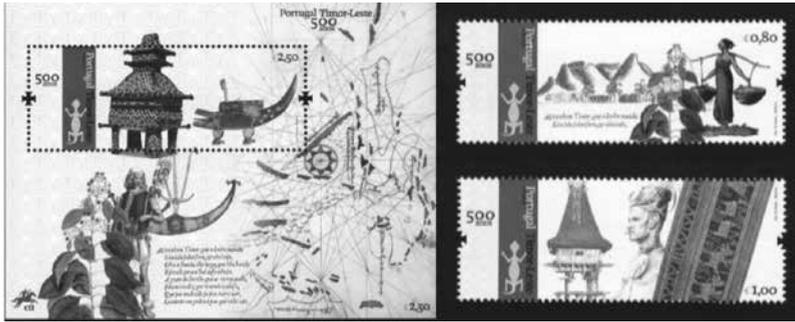
*Emissão comemorativa do IV centenário da estadia de Luís de Camões em Moçambique, 1969
Desenho de José de Moura*

⁵ A IV Cimeira de Chefes de Estado e de Governo da CPLP (Brasília, 31 de Julho e 1 de Agosto de 2002), ficou enriquecida e muito alargada sob o ponto de vista geográfico, ao ser retificada a adesão de Timor (a CPLP passou então de 7 para 8 países).

Constitui este acervo, uma rede à escala global, que deverá ser considerado elemento fundamental da nossa política externa, cujas relações transatlânticas podemos e devemos reforçar construindo assim uma resposta estratégica credível e viável às exigências do futuro.

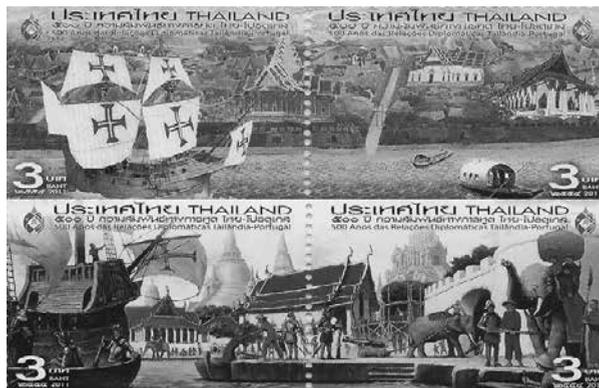
É importante salientar que ao se evocar percursos comuns, a memória histórica estimula o diálogo pluridimensional e galvaniza a ação.

O mar apresenta-se assim como o elemento central de ligação e de união entre os vários países da CPLP, cujo aproveitamento pode vir a proporcionar-lhes relevância e valor no sistema internacional.



Emissão comemorativa do 5º centenário da chegada dos portugueses a Timor – 2015 e obliteração do 1º dia, na Academia de Marinha, em 31 de maio de 2016

Saiba Portugal aproveitar as oportunidades que se deparam no campo da cooperação com os países da CPLP, fortalecendo os laços históricos e criando sinergias para a afirmação do espaço da lusofonia no mundo global, valorizando a força da imagem de marca, a vocação marítima da CPLP, enquanto fator multiplicador de poder, influenciador de decisão política e da ação diplomática, e promotor do desenvolvimento económico.



Os quatro selos comemorativos dos 500 anos das Relações Diplomáticas Tailândia Portugal 2011

Num mundo em globalização, é neste novo quadro geopolítico e geoestratégico, caracterizado por uma maior interdependência e interpenetração das relações entre os estados, que faz sentido repensar a questão do interesse nacional, a partir de modelos abertos, desterritorializados, complexos, multidirecionais e em rede, os quais podem favorecer as pequenas potências e as potências geograficamente periféricas como Portugal.



O choque da globalização sobre as economias e a inevitável reestruturação do Sistema de Relações Internacionais, a extrema agudização da competição global com a inexorável exigência de reestruturação de empresas e sectores, e o impacto específico das tecnologias de informação e de comunicação sobre a composição de “*espaços linguísticos*” à escala planetária são desafios que exigem a aplicação de novas e diferentes estratégias.

Por outro lado, também poderá ser com o forte contributo da nossa histórica vocação marítima⁶, que seremos capazes de manter a nossa identidade, em tempo de aceleração do processo de globalização, com a integração progressiva dos espaços à escala mundial e o conseqüente esbatimento das fronteiras tradicionais, processo para o qual fortemente contribuímos, desde há mais de quinhentos anos, com a Epopeia Marítima dos Descobrimentos.



Quatro selos sobre o património Português em Macau
Largo do Leal Senado 1995

⁶ A comunicação social, no seu conjunto, tem um papel importantíssimo no despertar de vocações e na mobilização de uma opinião pública apática relativamente ao Mar, tanto quanto ao seu conhecimento como quanto àquilo que ameaça o seu uso no interesse de Portugal.

Bem patente da presença portuguesa no Oriente são os selos de Macau emitidos durante vários anos sobre o seu património edificado. Podemos observar no primeiro slide quatro selos de uma pintura do Largo do Leal Senado que foi aproveitado como cartão de natal.



Envelopes postais com selos de pinturas de vistas de Macau visto por Carlos Estorninho

Nos restantes dois slides pinturas das vistas de Macau onde pode ser observado num dos selos o Quartel dos Mouros, sede da Capitania dos Portos de Macau.



Ainda hoje, mesmo depois da transição do território para a República Popular da China, continuam a figurar nas emissões filatélicas, como o de 2001, sobre os Mercados, aqui reproduzidos.

O Instituto Hidrográfico e a Direção de Faróis

Antes de terminar, não poderia deixar de falar sobre dois organismos da Marinha Portuguesa, que têm uma ligação muito estreita com as atividades marítimas e com a história de Portugal, que são o Instituto Hidrográfico e a Direção de Faróis, tão bem representadas e retratadas em emissões filatélicas.



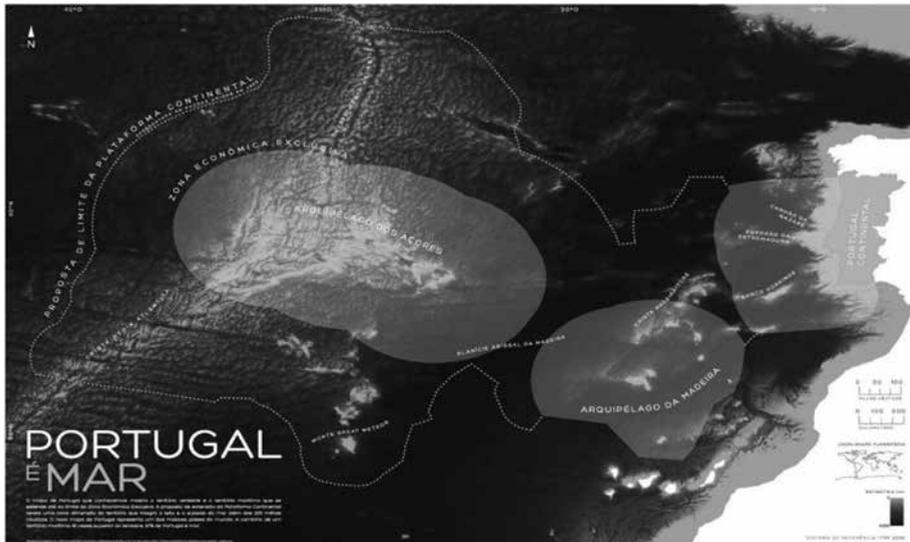
Quatro selos da emissão comemorativa do 5º centenário da morte do Infante D. Henrique, 1960, desenho de J. Pedro Roque

O Instituto Hidrográfico foi criado em 22 de setembro de 1960, durante o período das Comemorações Henriquinas, como se de uma homenagem se tratasse e pode ser considerado como o herdeiro das melhores tradições portuguesas nos domínios da Hidrografia e da Cartografia Náutica, cujas origens remontam aos Descobrimentos.



Fotografia do antigo Convento das Trinas do Mocambo

O Instituto Hidrográfico foi instalado, logo de início da sua atividade, numa ala do edifício do Ministério da Marinha, Rua do Arsenal, ocupando em parte as antigas instalações da Direcção de Hidrografia e Navegação, sua antecessora direta, e ali se manteria até que um incêndio⁷, que no local lavrou numa terça-feira de Carnaval, no ano de 1969⁸, levaria à sua deslocação para a Rua das Trinas, antigo Convento das Trinas do Mocambo, onde atualmente se encontra.

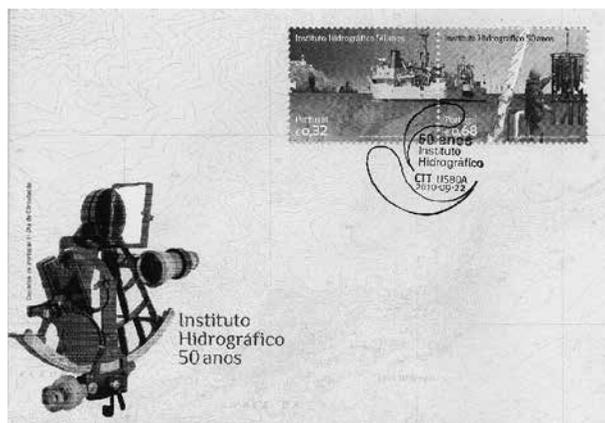


Proposta de limites da Plataforma Continental

Tal como outrora os navegadores ousaram desafiar o Mar Tenebroso e, parafraseando o poeta Luís de Camões, “passar além da Taprobana”, o Instituto Hidrográfico teve recentemente uma das suas mais importantes e marcantes missões deste início de século, que foi o seu envolvimento nos trabalhos do projeto para a proposta de Extensão da Plataforma Continental para além das 200 milhas, no quadro da convenção das Nações Unidas, sobre o direito do Mar.

⁷ Em 18 de Fevereiro de 1969 e, em menos de duas horas, um violento incêndio destruiu completamente algumas das principais dependências do IH. Decorridos dois dias o titular da pasta das Finanças pôs à disposição da Marinha alguns edifícios do seu património, para ser escolhido o mais adequado para instalar o IH, enquanto não fosse viável construir um edifício próprio. A escolha recaiu sobre o edifício da Rua das Trinas, atual sede do IH.

⁸ Este incêndio causou graves perdas materiais, tendo-se contudo ainda salvo parte do património, incluindo o arquivo de cartas históricas, as matrizes das cartas hidrográficas e diversa documentação de hidrografia, navegação, oceanografia, a secretaria central, a biblioteca e parte dos laboratórios e instalações de oceanografia.



Envelope e obliteração do 1º dia - 22 de setembro de 2010

O Instituto Hidrográfico comemorou, em 2010, os seus cinquenta anos de existência, tendo para o efeito os CTT procedido à emissão de dois belíssimos selos comemorativos, que reúnem na sua composição diversos elementos gráficos alusivos à sua atividade.



Dois selos da emissão comemorativa dos 50 anos do Instituto Hidrográfico, 2010

Podemos observar em grande plano um navio hidrográfico, o D. Carlos I. Este navio está dotado de um conjunto de equipamentos e sistemas destinados a atividades de investigação e desenvolvimento, nos domínios da hidrologia dinâmica costeira e oceânica, dos ecossistemas, da acústica submarina e dos processos de transporte e sedimentação na margem continental. Destes sistemas e equipamentos destaca-se o Sistema Sondador Multifeixe (SMF), que permite a realização de levantamentos hidrográficos, de elevada definição, até 12.000 metros de profundidade.

Outro desses elementos gráficos de um dos selos é o farol de S. Vicente, que nos liga de imediato à Direção de Faróis, outro organismo da Marinha Portuguesa, que tem, como uma das suas missões, a gestão dos faróis e das ajudas à navegação em Portugal.

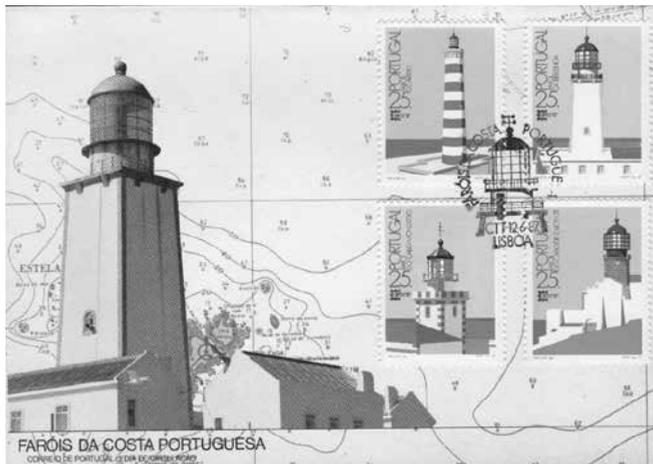
Portugal tem os seus Faróis instalados em zonas limite, solitárias e mais ou menos inóspitas do Continente e Ilhas, e teve o seu primeiro farol, por volta de 1520, situado no cabo de S. Vicente, nessa altura mantido por frades do Convento de S. Francisco.



Um dos selos, o farol da Guia, da emissão alusiva aos azulejos de Macau

Em Macau, o farol de Nossa Senhora da Guia, começou a funcionar em 1865, e foi o primeiro a ser construído na China, pelos Portugueses.

Os faróis sempre foram um local de fascínio para as populações, quer pela ideia mística do seu isolamento, quer pelo riquíssimo património arquitetónico e científico que lhe está associado.



*Envelope com os quatro selos e obliteração do 1º dia
12 de junho de 1987*

Em 1987, no plano de emissões filatélicas dos Correios e Telecomunicações de Portugal desse ano, foi incluído uma série de quatro selos sobre os Faróis da Costa Portuguesa.

O interesse deste tema para os CTT, vai além do sentido filatélico e inclui-se na História das Comunicações em Portugal, já que durante 23 anos (1869 – 1992) o Serviço de Faróis esteve organicamente ligado ao Serviço de Telégrafo e, em 4 de agosto de 1892, passou para o Ministério dos Negócios da Marinha e Ultramar.



A Direção de Faróis conta com 30 faróis no Continente, 16 nos Açores e 7 na Madeira, constituindo um património inestimável iniciado por volta do século XVI.

A Direção de Faróis conta com 30 faróis no Continente, 16 nos Açores e 7 na Madeira, constituindo um património de inestimável e incalculável valor iniciado por volta do século XV.



Emissão de um conjunto de doze selos de faróis, dez de Portugal Continental, um da Madeira e outro dos Açores

Sobre esta mesma temática, os CTT, editaram em 2008 um livro com o título «Faróis de Portugal», cujo autor foi o Capitão-de-mar-e-guerra Teixeira de Aguiar, e procederam à emissão de um conjunto de doze selos de rara beleza, que aqui apresento, dez de Portugal Continental, um da Madeira e o outro dos Açores.

Conclusão

Por tudo o que foi dito, podemos afirmar que o Mar, como área de vocação do nosso país, pode e deve transformar-se, como no passado, no elemento central da vida nacional. Assim, Portugal o saiba aproveitar.

Bibliografia

ARANHA, Gonçalves, «Cooperação Técnico-Militar, uma das vertentes externas da política da Defesa Nacional», *Nação e Defesa*, nº72, IDN, Outubro – Dezembro 1994.

BARELKA, Captain USAF Alex J., *An evolution of information technology (IT) outsourcing determinants within, The Department of Defense (DOD), Ohio, Air Force Institute of Technology*, 2001.

BARROSO, Durão, «O interesse Nacional e a Globalização», *Intervenção no colóquio no Instituto de Defesa Nacional*, Out. de 1998.

BARROSO, Durão, «Cimeira Mundial sobre o Desenvolvimento Sustentável», *Intervenção em Joanesburgo*, Set.2002.

BAYLIS, John, and Steve Smith, *The Globalization of World Politics*, Oxford University Press, 1997.

BLOUET, Brian. *Globalization and Geopolitics*, R. Books, London, 2001.

CAJARABILLE, Calm Vitor M. L., *Papel das Marinhas no âmbito da Política Externa dos Estados*, Edições Culturais de Marinha, 2002.

COMISSARIADO de Portugal para a Exposição Universal de Sevilha, *Portugal e os Descobrimentos*, 1992, Printer Portuguesa, p.25.

CORTESÃO, Jaime, *Os Factores Democráticos na Formação de Portugal*, Lisboa, Livros Horizonte, 3.^a Edição, 1978.

COSTA ADELINO RODRIGUES DA, *A MARINHA PORTUGUESA EM MACAU – uma relação muito singular*, Capitanía dos Portos de Macau – Macau, 1999

COSTA, Carlos N. L. da , «O Poder Naval. Missões e Meios», *Cadernos Navais*, nº7, Edições culturais da Marinha, Outubro-Dezembro 2003.

COSTA, Carlos N. L. da, «Investigação do Mar, Perspectivas», *Anais do Clube Militar Naval*, Jan-Mar 2003, p.39-64.

CPLP, *Análise Geopolítica para apoio a uma Estratégia de Portugal no quadro da*, www.caecplp.org.

CUNHA, Pitta e «A Estratégia Naval Portuguesa», *Intervenção Ciclo de Conferências*, Instituto Superior Naval de Guerra, Janeiro 2004.

DAE, Comando do, «Exercício Felino 2002 – Portugal ao encontro da paz», *Revista da Armada*, Março 2003, p.p. 23-24.

- DEFESA NACIONAL, Ministério da, «A Cooperação Técnico-Militar com os Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa», Relatório de Actividades, Direcção Geral de Política de Defesa Nacional, 1999.
- FLANAGAN, Stephen J. *Globalization and National Security*, National Defense University Press, Washington, D.C., 2001.
- FROST, Ellen L., *Globalization and National Security*, DC National Defense University Press, Washington, D.C., 2000.
- GALA, Briososa e, «A situação nos PALOP e as perspectivas de evolução das relações com Portugal», *Nação e Defesa*, n.º 71, Lisboa, Julho-Setembro 1994, p. p. 81-98.
- GOVERNO, Programa do XV Governo Constitucional, www.gov.pt.
- HARVEY, David, *The Condition of Postmodernity*, Blackwell, Oxford, 1989.
- HUNTINGTON, Samuel P., *The Clash of Civilization and the Remaking of World Order*, Touchstone Books, New York, 1997.
- MAIO, MAJ. Hermínio T., «Portugal e a Lusofonia», Boletim do IAEM, n.º 43, Lisboa, 21 Novembro 1997, p.p. 15-44.
- MARCHUETA, Maria R. e Jorge F., *A Comunidade dos Países de Língua Oficial Portuguesa – Fundamentos Político-Diplomáticos*, Instituto Português da Conjuntura Estratégica, Centro de Estudos Orientais da Fundação Oriente, 2001.
- MARINHA, Academia, *O mar no futuro de Portugal*, síntese e conclusões, Lisboa 2003, p.2.
- Marinha, Revista da Armada n.º357, Setembro/Outubro 2002.
- MATIAS, ALM (R) Nuno G. V. «A Estratégia Naval Portuguesa», Intervenção Ciclo de Conferências, Instituto Superior Naval de Guerra, Janeiro 2004.
- MILITARES, Instituto de Altos Estudos, Seminário *A Comunidade dos Países de Língua Portuguesa*, Edições Atena, Lda e Instituto de Altos Estudos Militares, Novembro de 1999.
- MINISTROS, Conselho de, *A Cooperação Portuguesa no Limiar do Século XXI*, RCM n.º 43/99, DR 115, Maio 1999).
- MINISTROS, Conselho de, *Conceito Estratégico de Defesa Nacional*, RCM 6/2003 (DR 16, Janeiro 2003).
- MONJARDINO, Carlos A. V., «A Comunidade dos Países de Língua Portuguesa», *Boletim da Academia Internacional da Cultura Portuguesa*, n.º29, Lisboa, 2002, p.p. 51-55.
- MONTEIRO, António, «A Comunidade dos Países de língua Portuguesa», *Nação e Defesa*, n.º 77, Lisboa, Janeiro-Março 1996, p.p.47-62.
- MONTEIRO, Ramiro L., *A África na Política de Cooperação Europeia*, Instituto Superior da Ciências Sociais e Políticas, Universidade Técnica de Lisboa, 2001.
- MOREIRA, Adriano, *Teoria das Relações Internacionais*, Almedina, Coimbra, 1999.
- MOREIRA, Adriano, «O mar no futuro de Portugal», *Suplemento do Expresso*, n.º1615, Lisboa 2003, p.2.
- Nunes, CMG EMA Luís Silva de, *O Conflito Armado*, Lisboa, Discussão Dirigida, CSNG 1999/2000, ISNG, 2000.

- PALÁCIO, Loyola de «Dia Mundial do Mar 2003», Discurso, Lisboa 2003.
- RAMOS, CMG Arthur P., «O Mar como elemento estruturante da Comunidade de Países de Língua Portuguesa», Anais do ISNG, N°11, Lisboa, Outubro 1998, p.p. 143-160.
- RHINESMITH, Stephen H, *Globalização o Guia do Gestor*, Lisboa, Difusão Cultural – Sociedade Editorial e Livreira, Lda, 1996.
- RIBEIRO, Gen. António G., *A História e o Presente. Novas Perspectivas do Desenvolvimento da Cooperação Técnico-militar (CTM) com os PALOP*, Lisboa, Documento da DGPDN, Março 1998.
- RIBEIRO, Gen. António G., «Cooperação Técnico-Militar com os PALOP», Revista Militar, nº2369/2370, Junho/Julho 1999, p.p. 1081-1098.
- RIBEIRO, CFR António Silva, Repensar o serviço militar, Público, Novembro 2002.
- ROJEIRO, Nuno «A Estratégia Naval Portuguesa», Intervenção Ciclo de Conferências, Instituto Superior Naval de Guerra, Janeiro 2004.
- RODRIGUES, VALM (R) Alexandre R., *Nos meandros da política de defesa*, Editorial Notícias, Lisboa, Outubro 2002.
- SACCHETTI, VALM (R) António E., *Segurança e Defesa (1996-2000)*, Edições Culturais de Marinha, 2000, Novembro 2000.
- SACHETTI, VALM (R) António Emílio, Política de Defesa e Forças Armadas, Diário de Notícias, Março 2002.
- SaeR – Sociedade de Avaliação de Empresas e Risco, Lda, *Geopolítica & Prospectiva – Relatório sobre os fundamentos da decisão estratégica em Portugal*, SaeR, 2002.
- SAMPAIO, Jorge, Discursos, *Portugueses Volume I*, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, Lisboa, Dezembro 1997.
- SANTOS, Vitor M., «Perspectivas para a cooperação militar portuguesa com os países africanos em desenvolvimento», (1ª parte), Nação e Defesa, nº82, 1997, IAEDN, p.p. 127,128.
- SANTOS, Vitor M., «Perspectivas para a cooperação militar portuguesa com os países africanos em desenvolvimento», (2ª parte), Nação e Defesa nº82, 1997, IAEDN, p.p. 70 – 96.
- DEFESA; Ministério da, «Relações Externas de Defesa da Natureza Bilateral», Súmula, nº70, MDN/DGPDN, Maio 2001.
- TANGREDI, Sam J., «Globalization and Maritime Power», National Defence University, Washington, D.C., 2002.
- VÁRIOS – Teixeira de Aguiar, Reis Arenga, Silva Ribeiro, Santos Serafim, Albuquerque e Silva e Melo e Sousa, *A Marinha na Investigação do Mar – 1800-1999*, Instituto Hidrográfico, Lisboa, 2001.
- VIEIRA, GEN. Guilherme S. B., «A Cooperação Humanitária no âmbito da CPLP: subsídios para uma reflexão urgente», Revista Militar, N°5, Lisboa, Maio 1998, p.p. 363-376.

IX JORNADAS NACIONAIS DE HISTÓRIA E FILATELIA
"O MAR NAS PEÇAS FILATÉLICAS"
CUIDADOS A BORDO DOS NAVIOS (SÉCULOS XV-XVIII)

Comunicação apresentada pelo académico
José Filipe Moreira Braga, em 25 de outubro

1. Preambulo

“A verdadeira viagem de descoberta não consiste em buscar novas paisagens, mas em adquirir um novo olhar” (M.Proust).

Nesta óptica, revisitando a parábola do Bom Samaritano (Evangelho de S. Lucas 10, 29-37), é possível identificar a sequência completa do processo assistencial: é explícita a menção a um ferido/doente (prostrado no chão), a um cuidador (que viu e se aproximou, não por curiosidade, mas com o desejo de socorrer), a um tratamento (das feridas), com material/equipamento (azeite e vinho), a uma evacuação (num jumento), a uma hospitalização (na estalagem) e a um acompanhamento/follow-up do assistido (ajustou a despesa no regresso).

Por contraponto, o relato refere ainda o que não é aceitável: passar ao largo, sem socorrer quem precisa de cuidados.

De referir, que S. Lucas, médico de profissão, foi o único Evangelista a mencionar esta parábola nas Escrituras, mencionada, porque, tanto a sequência assistencial referida, como a inaceitabilidade de abandono da prestação de socorro, são regra geral a bordo. E os cuidados, mesmo que rudimentares, são imprescindíveis e devem ser planeados para todos os embarques.

Esta sequência assistencial, e a dor de quem sofre, continuam hoje presentes: o Professor João Lobo Antunes, alertava, para o distanciamento, entre o progresso vertiginoso da Medicina e o acompanhamento do sofrimento dos doentes.

2. Os cuidadores

Os cuidadores a bordo tanto podem ser os tripulantes (Capitães, Pilotos e Marinheiros), como o boticário, o clérigo, o “barbeiro sangrador”, o “surgião” ou o “físico”. Academicamente, podem agrupar-se em três níveis: o (1) *vir bónus sanandi*, ou o desejo que todos têm de socorrer, que é a disposição habitual a bordo; o (2) *vir laicus bónus sanandi*, que se aplica aos que não têm por função principal a bordo a prestação de cuidados, mas possuem conhecimentos básicos práticos, reconhecidos formal ou informalmente, e prestam assistência quando necessário; e o (3) *vir peritus bónus sanandi*,

reportando-se aos que têm uma formação específica assistencial, cuja função a bordo é precisamente essa.

Um considerável número de tripulantes, era proveniente dos centros piscatórios das póvoas marinhas, fontes de recrutamento humano para as guarnições dos navios. Mas cedo foi também sentida a necessidade da presença, a bordo, de homens de armas, para o manejo da artilharia e fuzilaria, que estão directamente relacionados com a criação do Corpo de Bombardeiros da Nómima, datada de 23 de Janeiro de 1515. Contudo, quando o número de homens era insuficiente para completar as guarnições dos navios, casos houve em que foi preciso recorrer às prisões e recrutar voluntários condenados por crimes, que não de homicídio. Também há notícias de recrutamento forçado, realizado por rusgas.

Os boticários, habitualmente em trânsito, também cuidavam dos doentes. Como, por exemplo, Henrique Dias, que no relato que faz da sua viagem na Nau S. Paulo, onde seguia para servir El-Rei à Índia no Hospital e Misericórdia de Goa... “vê-se obrigado a fazer de médico... com sangrias, cristéis, linimentos, esfregações, gargarejos, xaropadas e purgados...” (Contrato de Ajuntamento do Esprital del Rey com a Misericórdia – José Ferreira Martins, vol. II, pp. 294-298).

Os clérigos embarcavam não só na perspectiva de evangelização de novas terras, mas também para a administração dos Sacramentos, às tripulações. Acresce que, uma das sete Obras Corporais de Misericórdia, é assistir os enfermos. Santo Agostinho, definiu a Misericórdia como “um sentimento que nasce do coração e que tem por objecto as misérias alheias, corporais ou espirituais, de tal modo que nos doem e entristecem como se fossem próprias, levando-nos a empregar na medida do possível os meios oportunos para tentar aliviá-las”. E o Papa Calixto III, através da Bula Praeclarae Devotionis, de 2 de Abril de 1456, reconhecendo as vantagens da obra religiosa do Infante D. Henrique e a necessidade de clérigos a bordo, ordena aos Bispos de Silves, de Ceuta e ao Abade Beneditino de Pombeiro, que guardassem quinze eclesiásticos (voluntários) para pessoas a nomear pelo Infante... (A Evangelização..., Geraldo Coelho Dias, Separata do I.H.I.T. Vol. LII, p.251).

Os “barbeiros sangradores” tanto podiam pertencer à guarnição dos navios, como “vir laicus bónus sanandi”, ou simplesmente, em trânsito a bordo.

Os “Físicos” e “Surgioões”, no Reino, ao tempo de D. João I, eram, em número, muito escassos. Em 1355, a frequência da única Cadeira do Curso (a “Cadeira de Prima”, de duração variável, conforme a decisão do Lente), seguida de exame perante o Físico-Mor, habilitava ao exercício da Medicina. A partir de 1493, ao tempo de El Rei D. Manuel I, o Curso é acrescentado com a “Cadeira de Véspera”. No Século XVII, poucos eram os médicos que aceitavam embarcar. Por exemplo, na expedição de socorro a Sofala em 1677, vários Físicos foram convidados, mas apenas Ambrósio Moniz da Ponte terá aceitado. Numa alegação de serviços prestados, diz que “... curou muita gente

do mal de Luanda (escorbuto), não apenas na Nau onde seguia, mas também nas outras da mesma Armada, tendo de passar no alto mar de Nau para Nau, com grande risco pessoal, sempre que para isso era requisitado pelos seus Capitães...”. (História da Medicina Portuguesa durante a Expansão, Germano de Sousa, pp. 113-114). A falta de Físicos (e Boticários) a bordo, justificou que o Papa Inocêncio VIII, na sua Bula *Orthodoxae Fidei* de 18 de Fevereiro de 1486, os incluisse entre os beneficiários das indulgências dadas a quem participasse na empresa de África.

3. A vida a bordo e as doenças

Passando em revista as condições de vida a bordo, mais facilmente se compreendem as situações daí decorrentes, potencialmente necessitadas de assistência.

As fainas (como largar e colher velas; suspender e largar o ferro; caçar e largar cabos; arriar e içar o batel; remar; fainas de aguada, lenha e frescos, com a inerente estiva a bordo; movimentação de artilharia grossa; marinhar pelas enxárcias; vigia na gávea; governar o leme; baldeação), configuram um trabalho pesado com esforço físico de cadência descontínua, que, além de demandarem uma alimentação adequada, são susceptíveis de risco de acidentes, com lesões osteoarticulares, dos músculos, dos tendões e de quedas.

A higiene a bordo era muito precária. O racionamento da água (para beber, cozinhar e lavar o corpo e o vestuário), propiciava o eclodir de doenças transmissíveis: a micção e a defecação, em baldes, com despejo para o mar por sotavento; o alojamento, sem catres individuais, num espaço desabrigado, limitado e promíscuo. Ao tempo das Naus da Carreira da Índia, o embarque regular de passageiros (com o inerente aumento de concentração de pessoas num espaço exíguo) e de animais vivos (para minorar as carências alimentares durante a viagem), perpetuaram o risco de epidemias a bordo.

O frio, a bordo, inerente às baixas temperaturas nocturnas do Atlântico Sul, à inexistência de vestuário de protecção e ao deficiente alojamento, tem como consequências possíveis as doenças do aparelho respiratório (Prioris), o eritema pérmio, as dores osteomioarticulares e a hipotermia.

O calor/sobrecarga térmica, inerente às zonas tropicais, aos períodos de calma, ao racionamento da água doce, à exposição directa ao sol sem protecção e ao esforço físico das fainas, estão na origem da sede, sudorese intensa, desidratação e astenia. Este quadro clínico, pode evoluir para um colapso/esgotamento pelo calor, ou para a insolação e morte.

O vento é o propulsor dos navios. A sua observação constante é essencial na faina das velas e no governo do leme, para manter o rumo e o andamento. Mas, também ocasiona arrefecimento corporal/hipotermia, dores osteomioarticulares, nevralgias, secura da pele e mucosas, irritação conjuntival, fotofobia e epífora, ansiedade, maior dificuldade nas fainas e aumento de risco de acidentes; se ausente por um período de tempo considerável, prolonga o tempo de estadia no mar, a ponto de agravar a falta de alimentos, com

quadros complexos de carência (de elementos essenciais), frustres ou sintomáticos, em que se enquadram o “mal das calmarias”(ou beri-beri náutico, por carência de vitamina B1) e o “mal de Luanda” (ou escorbuto, por depleção de vitamina C no organismo).

A exposição à luz solar, condiciona a síntese de pigmentos cutâneos/bronzeado habitual nos marítimos, que actua como filtro protector natural. E, além de outras doenças cutâneas, pode causar a queimadura solar e a queratoconjuntivite actínica.

A alimentação, a bordo, era muito condicionada por variados motivos: pela dificuldade de conservação dos géneros, particularmente de frescos, dadas as consideráveis amplitudes térmicas e a humidade a que estavam sujeitos nos paióis; imprevisibilidade da duração das estadias no mar; desconhecimento e incerteza quanto a eventuais possíveis locais de reabastecimento em terra; e a incerteza do tempo de travessia até aos locais já referenciados. Assim, a ingestão de alimentos, mais ou menos deteriorados, a subnutrição e a fome, eram habituais. E, se esta situação se prolongasse, eclodiam os quadros de carência anteriormente referidos, não poucas vezes fatais. Não existia propriamente, a bordo, um espaço exclusivo para a preparação dos alimentos; recorria-se a um fogão, no convés, alimentado com o carvão de pedra que era acondicionado em barricas, nos paióis. Por estes diferentes condicionalismos, as arribadas dos navios eram essenciais, para o reabastecimento de água, frescos e lenha.

Ainda no âmbito da alimentação, conhecendo a quantidade de mantimentos (biscoito; carne; vinho; azeite; vinagre; pescada) atribuídos a uma tripulação de 31 homens para o período de um mês, apresentadas num rol por Job Queymado (Vasconcellos e Menezes, -Armadas Portuguesas – Alimentação e Abastecimento, p.25), é possível calcular, para cada um dos seis artigos mencionados, as porções homem/dia. Às quantidades homem/dia (destes alimentos), aplicámos uma Tabela de Composição de Alimentos, quantificando, para cada um deles, o teor de proteínas, gorduras, minerais (Na, K, Ca, P, Fe), vitaminas (A, B1, B2, PP, C) e o valor calórico total. Para não alongar a exposição em demasia, diria que uma das conclusões mais relevantes do estudo, foi a confirmação da carência acentuada de vitaminas. O que está de acordo, por um lado, com a falta de alimentos frescos, perecíveis e de impossível conservação a bordo; e por outro, com a inevitabilidade do aparecimento de doenças (avitaminoses), umas frustres, outras claramente sintomáticas, anteriormente referidas (escorbuto ou mal de Luanda e o mal das calmarias ou beri-beri náutico).

As três contramedidas correntes para minorar as consequências das carências alimentares a bordo, compreendiam as arribadas (anteriormente mencionadas); os “gasalhados”, ou pertenças individuais alimentares (dos tripulantes que as possuíam); e o recurso à pesca no alto mar, com linha, anzóis e isco, previamente preparados e embarcados para este efeito.

Os acidentes com as tripulações estão bem referenciados por Camões, nos “Lusíadas”, por exemplo no caso do desembarque ocorrido em 12-11-1497:

... Da espessa nuvem setas e pedradas
 Chovem sobre nós outros sem medida;
 E não fora ao vento em vão deitados,
 Que esta perna trouxe eu dali ferida... (C. V,33)

... Fermosas são algumas e outras feias
 Segundo a qualidade for das chagas,
 Que o veneno espalhado pelas veias,
 Curam-no às vezes ásperas triagas...
 Isto acontece às vezes, quando as setas
 Acertam de levar armas secretas... (C. IX,33)

A mencionada Triaga, ou “Theriaca”, muito provavelmente existente a bordo, era uma panaceia, administrada por via oral ou como tópico, conhecida desde o Século II A.C., descrita pelo médico e poeta grego Nicander de Colophon, usada em casos de ingestão de venenos, ou de mordedura de ofídios e picadas de aranhas ou escorpiões. No caso vertente, com as setas “envenenadas”.

As quedas, ocasionadas pelo balanço dos navios, também estão na origem de acidentes, potencialmente causadores de traumatismos, com contusões simples ou acompanhadas de feridas ou de fracturas, ósseas ou de órgãos internos:

... Os balanços que os mares temerosos
 Deram a nau, num bordo os derribaram... (C. VI,73)

O sofrimento a bordo está também referenciado nos “Lusíadas”: seja por risco de naufrágio por encalhe (C. II,28); pelo desespero provocado por longos períodos de calmaria, sem andamento dos navios (C.X,30); ou pela agitação do mar (C.X,147). E o medo, a sensação de desamparo, o horror aos acontecimentos mais dolorosos acontecidos a bordo, com pensamentos perturbadores persistentes “que mal se perdem do pensamento” (C.II, 67), revelam claramente sintomas de stress traumático.

No caso dos óbitos, após as orações para encomendar a alma do defunto, o corpo era lançado ao mar; um escrivão tomava nota de assentamento (onde constava a identificação, a data da ocorrência e o local aproximado do desenlace “... a tantos dias de...”); se houvesse conhecimento, a bordo, da existência de familiares do falecido, os seus bens eram guardados para serem devolvidos; caso contrário, era nomeado um pregoeiro para os leiloar.

A saudade, expressa como “o prazer de chegar à pátria cara, a seus penates, caros e parentes” (C.IX,17), ficou bem retratada e registada (ano, mês, dia da semana, hora e local), tal o desejo de regresso: “... a torna viagem inicia-se a 30 de Agosto de 1498, quinta feira, horas de meio dia... abaixo de Calecute obra de uma légua” (Diário da

Viagem de Vasco da Gama, Parte I, Texto Actualizado, Capítulo VI – Livraria Civilização Editora Porto, 1945).

O descanso, a bordo, é um factor importante na recuperação e recobro das tripulações. Os quartos ou as bordadas, a navegar; o convívio, a observação da natureza e as escalas nos portos, são exemplos de sempre. Entre outras situações, que também permitiam algum relaxamento ou distração, estavam a pesca à linha no alto mar, a participação em actos litúrgicos, a música e o canto, a representação de Autos e os jogos de azar.

4. As Terapêuticas

As prescrições de então compreendiam o repouso; as dietas; terapias com plantas medicinais (com raízes, caules, folhas, flores e frutos); emplastos; gargarejos; purgas; clisteres; sangrias; cauterizações; incisões para drenagem; cauterizações; xaropes...

5. As Boticas

A título de exemplo, a botica de Fernão de Magalhães na viagem de circum-navegação, era composta por 65 mezinhas diferentes, entre águas, unguentos, azeites, xaropes e pós, quase todos compostos à base de ervas medicinais, com funções laxativas ou lenitivas, mas que, pelos critérios médicos actuais, eram, na sua maioria, de utilização muito discutível... (Germano de Sousa, História da Medicina Portuguesa durante a Expansão, p.114).

6. A evacuação de doentes

À medida que as rotas marítimas se iam tornando mais conhecidas dos nossos pilotos, também os portos de escala (ver mapas), se tornaram, nalguns casos, verdadeiros entrepostos polivalentes, onde, além do reabastecimento dos navios e das trocas comerciais, também há notícias de ocorrências de desembarque de doentes para tratamento.

Mas o exemplo paradigmático de evacuação de um doente embarcado, é o caso de Paulo da Gama, ocorrido em S. Vicente de Cabo Verde, na torna viagem do descobrimento do caminho marítimo para a Índia. Esta decisão, tomada por iniciativa de seu irmão, Vasco da Gama, tem três aspectos que merecem ser comentados:

Primeiro, o reconhecimento do estado grave do doente; desconhece-se o diagnóstico e nem sequer são mencionados os sintomas da doença; o que não é de estranhar, por duas ordens de motivos: por um lado, não estava presente qualquer “vir peritus” a bordo; por outro, não era habitual, à época, atestar a causa da morte dos doentes (só em 1843, o Conselho de Saúde Pública do Reino viria a impôr aos médicos a emissão de certidões de óbito). Contudo, voltando ao caso vertente, o escorbuto é a primeira hipótese diagnóstica.

Segundo, a escolha do meio de evacuação mais rápido disponível. Para este efeito, foi fretada uma caravela latina portuguesa, que se encontrava a comerciar em S. Vicente de Cabo Verde, navio que chega a percorrer “duas léguas e meia por hora”.

Terceiro, a escolha, como destino de evacuação, do hospital da Misericórdia de Angra, nos Açores, que era o mais próximo e “diferenciado”, usando uma terminologia actual, onde Paulo da Gama viria a falecer alguns dias depois de ter sido internado. Fundado em 15 de Março de 1492, este hospital resultou de uma parceria feliz entre a Ordem Franciscana e Irmandades de Leigos, da Misericórdia e do Espírito Santo. De salientar, na assistência que prestava, este hospital tinha um plano de contingência para assistir a gente do mar, “...porque muitas vezes acontece, e principalm.te noverão, quando vem as nãos da Índia, e navios dagueine, e armadas trazerem m.tos enfermos à caza do hospital, que tem muita necessidade de ser curados,... em tal caso o mordomo e o físico recolhera os taes enfermos, e lhes fará os remédios neçessarios com toda a charidade...” (Notas Históricas – O Hospital de Angra nos Séc. XV e XVI – Compromisso – Estatutos. Angra do Heroísmo -1970- S.ta Casa da Misericórdia, fl. 416 V).

7. Notas finais

A narrativa abordada nos pontos precedentes, permite de algum modo compreender os motivos da elevada mortalidade nos navegadores, inerente às condições presentes nas viagens marítimas dos séculos XV – XVIII. Por exemplo, “... dos cento e meio homens que compunham a frota (da 1ª viagem de Vasco da Gama), sendo 60 por cada nau e 30 para a caravela, as informações concordam em que só 55 regressaram a Lisboa...” (Diário da Viagem ..., Parte II, Apreciação e Crítica Náutica, Almirante Gago Coutinho, p. 110). Ou seja: uma mortalidade de 60%.

Mas houve uma evolução positiva, com a passagem do tempo e experiência acumulada, não só na arte de navegar, mas também, com a divulgação de publicações, como a Regra dos Mantimentos do Regimento do Capitão-Mor D. Francisco de Almeida, de 5 de Março de 1505, que apresenta um detalhe minucioso de Feitorias e Fortalezas em apoio das Armadas. E, por exemplo também, com a apresentação, em 1750, de um 1º Programa de Saúde da Marinha Portuguesa, da autoria de Baltasar Chaves, Físico-Mor ao tempo do Vice-Rei da Índia Marquês de Távora, com 5 directrizes: 1) Navios com lotações compatíveis e água em abundância; 2) Exames médicos antes do embarque; 3) Mantimentos e dietas racionalmente escolhidos; 4) Botica adequada e colchões em número suficiente; 5) Escalas, para permitir a renovação da aguada e medicamentos.

Mas... os tempos da navegação à vela chegavam ao seu termo. Desponta a Revolução Industrial e o início da propulsão mecânica dos navios, que se foi generalizando ao longo do século XIX. Os tempos de estadia no mar reduziram-se, tornando-se mais previsíveis. Melhoraram significativamente as condições de vida a bordo. Em ambos casos, com um impacto favorável sobre a saúde do pessoal navegante.

Mas cada época trás os seus desafios. Novos riscos viriam a surgir com a era da motorização: como a exposição dos maquinistas ao empoeiramento, na faina do carvão, à sobrecarga térmica, ao ruído e às vibrações ...

IX JORNADAS NACIONAIS DE HISTÓRIA E FILATELIA
"O MAR NAS PEÇAS FILATÉLICAS"

**INSTRUMENTOS NÁUTICOS DA
ÉPOCA DOS DESCOBRIMENTOS**

Comunicação apresentada pelo académico
José Manuel Malhão Pereira, em 25 de outubro

Introdução

Permitam-me que transcreva, do excelente texto de apresentação destas *Jornadas Nacionais de História e Filatelia*:

A filatelia e, em particular, os selos postais, constituem um veículo de divulgação de cultura. Os selos de Portugal podem ser considerados como “embaixadores” da cultura portuguesa. Os selos são um meio de comunicação de diferentes tipos de valores. Os selos portugueses, tal como acontece noutros países, retratam bem os diferentes momentos da história de Portugal. São elementos iconograficamente muito ricos que, em poucos centímetros quadrados, fornecem ao leitor um retrato pormenorizado de diferentes acontecimentos e períodos da história.

Na realidade, sendo os selos um dos símbolos mais marcantes do tradicional veículo de comunicação entre os povos, a sua associação a outro veículo de comunicação, o navio, e consequentemente à expansão marítima, é perfeitamente adequada.

E adequado é, que a iniciativa destes trabalhos tenha partido do *Grupo de Investigação Europeísmo Atlânticidade e Mundialização* e do *Grupo de História e Sociologia da Ciência e da Tecnologia do Centro de Estudos Interdisciplinares do Século XX da Universidade de Coimbra*, dado que, foi pelo domínio do Atlântico, pelo conhecimento da circulação dos seus ventos e correntes, que se iniciou a Mundialização e se puseram em contacto todos os povos do mundo, não só os que já habitavam territórios, como os que ocuparam ilhas e outros locais remotos até à época desabitados.

A mensagem escrita seguiu essa expansão e estamos hoje a, digamos, homenagear um dos seus elementos mais importantes.

Os *CTT, Correios de Portugal*, na sua coleção *Descobrir*, publicaram um valioso trabalho de António Estácio dos Reis, intitulado *Medir Estrelas*, com o objetivo de, “através de um consagrado especialista na matéria e da imagem das ilustrações e dos selos, tornar mais e melhor conhecida a importante contribuição portuguesa para a evolução da arte (ou ciência) de navegar que há perto de 600 anos ligou os continentes.”¹.

¹ Ver António Estácio dos Reis, *Medir Estrelas*, Lisboa, CTT Correios de Portugal, 1997, p. 7.

Paralelamente, emitiram uma série de selos dedicados aos *Instrumentos Náuticos dos Descobrimentos*, baseados no texto e no conselho de Estácio dos Reis. A imagem inserta na página seguinte, mostra os selos emitidos.

O trabalho que nos propomos apresentar, e dado o pouco tempo disponível, terá um carácter essencialmente didático, e consistirá numa brevíssima descrição das técnicas náuticas desenvolvidas em fins do século XV e inícios do XVI, dos instrumentos utilizados e do seu princípio de funcionamento, não só dos que foram emitidos em selos, mas também dos que poderão ser emitidos no futuro.

Será também, na conclusão, dada uma sugestão aos CTT.

Para uma melhor compreensão do assunto, apresentamos imagens de réplicas dos instrumentos contidos nos selos, e também de outros instrumentos usados pelos nossos navegadores, a que não se tem dado a atenção que, na nossa opinião, merecem. Já deverão ter tido oportunidade de observar todas essas réplicas nas vitrinas da galeria.

Apresentamos também imagens comentadas das experiências com os diversos instrumentos, que fizemos a bordo de veleiros, nomeadamente da *Sagres*, do nosso *Madrugada* e do *Crioula*, que serão mais um meio de melhor esclarecer o seu uso e rigor.

Gostaria ainda de acentuar, que além dos trabalhos de Estácio dos Reis e de outros historiadores da náutica, a Academia de Marinha, nas suas *Memórias* e noutras publicações, assim como nos volumes adequados da série *História da Marinha Portuguesa*, tem todos estes assuntos devidamente estudados. (ver Anexo I)²

Tendo sido encarregado, para a redacção destes volumes, do estudo dos métodos e instrumentos de navegação e da roteirística, fizemos uma compilação dessa nossa participação, que está em grande formato e a cores, e que permite mais fácil consulta. Ver imagens da capa e contracapa no referido Anexo.³

Vejamos então os instrumentos, mas primeiro recapitulemos o princípio básico da navegação de alto-mar, praticada a partir de meados do século XV, no Atlântico.



² As capas das publicações apresentadas no Anexo I, são suficiente informação bibliográfica dos quatro volumes da *História da Marinha*.

³ Esta Compilação está aguardando publicação.

Princípio básico da navegação de alto-mar

A partir da altura em que foi dobrado o Cabo Bojador, o regresso dos portos de África (ver Fig. 1), passou a fazer-se utilizando a técnica da *volta pelo largo*. De facto, dado que a partir do Bojador para sul e ao longo da costa o vento é sempre entre norte e nordeste, não permitindo o regresso, foi necessário ganhar norte, com amuras a estibordo, até atingir os ventos dos quadrantes de oeste encontrados nas imediações do Açores.



Fig. 1. A *volta pelo largo*, na carta de Pedro Reinel de 1504, onde se vê nitidamente a escala das latitudes.

Para concretizar uma viagem desta extensão, que correspondia a percorrer de entre 2000 a 4000 milhas sem ver terra, foi necessário, pelo menos, determinar a latitude onde o navio se encontrava, o que permitiria, sabendo de antemão a posição relativa das costas e ilhas, inscrita numa tosca carta bastante errada, atingir o paralelo do destino e demanda-lo, corrigindo o rumo com observações sucessivas dessa mesma latitude.⁴

Para determinar esta coordenada, recorreram os técnicos em terra e os marinheiros portugueses, à cultura greco-árabe-judaica existente na Península Ibérica, e adaptaram para o uso no mar e numa plataforma instável, os princípios e instrumentos já usados em terra.

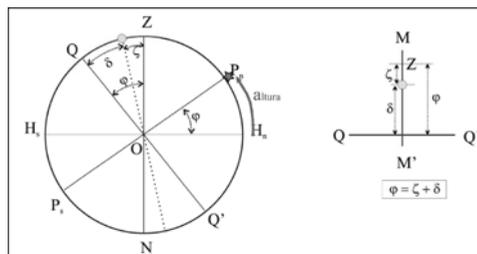


Fig. 2. Princípio de determinação da latitude pela passagem meridiana de um astro (o Sol, ou uma estrela)

⁴ Sobre a evolução da navegação de alto-mar no Atlântico, ver, entre outros trabalhos, José Manuel Malhão Pereira, “Condicionalismo Físico e Evolução da Navegação no Atlântico”, in, José Manuel Garcia, et al., *A Viagem de Vasco da Gama à Índia, 1497-1499*, Lisboa, Academia de Marinha, 199, pp. 11-38.

Não irei detalhar o princípio de determinação da latitude usado na altura, mas acentuo apenas, (4) que na imagem da esquerda (fig. 2), está representada num plano a esfera celeste, correspondente a um lugar do hemisfério Norte. A latitude do lugar, é por definição, o ângulo entre o Pólo elevado, ou seja, o Pólo visível e o horizonte, que na figura é o ângulo $Pn\hat{O}Hn$. Será o mesmo que dizer que a latitude é a altura do Pólo sobre o horizonte.⁵

Se no Pólo celeste tivéssemos uma estrela, a sua altura angular sobre o horizonte correspondia à latitude do lugar. A Estrela Polar, está muito próxima do Pólo, pelo que foi o astro usado no hemisfério Norte para determinar a latitude, mediante determinadas regras. A partir da altura em que se começou a entrar no hemisfério sul, em que a estrela Polar deixou de ser visível, foi o Sol o astro observado quando passa no meridiano do lugar, ou seja, quando a sua altura é máxima.

Os instrumentos eram então necessários para, numa plataforma instável, um navio, determinar um ângulo entre o horizonte e um astro. Mas a referência poderia também ser a vertical do lugar, que é perpendicular ao horizonte.

Contudo, a técnica básica da navegação é a da estima, em que a direção ou rumo do navio, e o tempo e a distância são os elementos essenciais. Navegação essa que era conduzida na carta náutica, rumada, que os portugueses adaptaram da usada no Mediterrâneo.



Fig. 3. Primeira carta de marear assinada, a de Pedro Reinel de 1485.

(5) Na imagem do selo de outra série que apresentamos, vê-se a representação gráfica da primeira carta rumada e assinada, a de Pedro Reinel, de 1485, cuja imagem se vê à direita.

⁵ Ver, José Manuel Malhão Pereira, “Métodos e Instrumentos de Navegação”, in Francisco Contento Domingues, et al., *Navios, Marinheiros e Arte de Navegar, 1500-1668*, Parte III, *Arte de Navegar*, pp. 297-439. Todos os assuntos tratados permitem interpretar os métodos e instrumentos de navegação que estamos a estudar.

A direção era dada pela agulha magnética ou agulha de marear (ainda usada a bordo dos navios), representada no selo de 120 escudos. (6) Foi este o instrumento mais importante, que permitia seguir um rumo de um porto a outro, que previamente se conhecia, depois de analisar as linhas de rumo indicadas na carta. Veja-se à direita, uma réplica de agulha de marear.



Fig. 4. A agulha magnética.

O tempo era conservado a bordo, deste os tempos mais remotos, pela ampulheta, havendo-as de vária duração. (7) Para se regular a vida a bordo, era usada uma ampulheta de meia hora, da qual estava encarregado um membro da guarnição, que se revezava nesta função.

Esta ação regulava os quartos ou períodos de vigia de quatro horas, e permitia também medir o intervalo de tempo que decorria entre o meio dia, ou seja, a passagem do sol meridiano, até ao meio dia seguinte, pelo que os grumetes encarregados da ampulheta a deveriam virar rigorosamente 48 vezes, e por vezes variavam essa ação de acordo com a consideração que tinham, ou não tinham, por quem estava de quarto!

Note-se na imagem, o piloto com o astrolábio, que estará observando o sol, até o mesmo atingir a altura máxima, ou o meio dia solar. Mas como vimos acima, a partir da altura em que se engolfaram no mar, os marinheiros portugueses necessitaram de determinar a latitude, tendo inicialmente usado o quadrante (para observar a estrela polar), (8) representado neste selo de setenta escudos, e que mede um ângulo, tendo como referência a vertical do lugar, materializado por um peso suspenso do seu centro.

Analisando a imagem da direita, facilmente se compreenderá o método de observar a altura de uma estrela, fazendo pontaria com as pínulas.

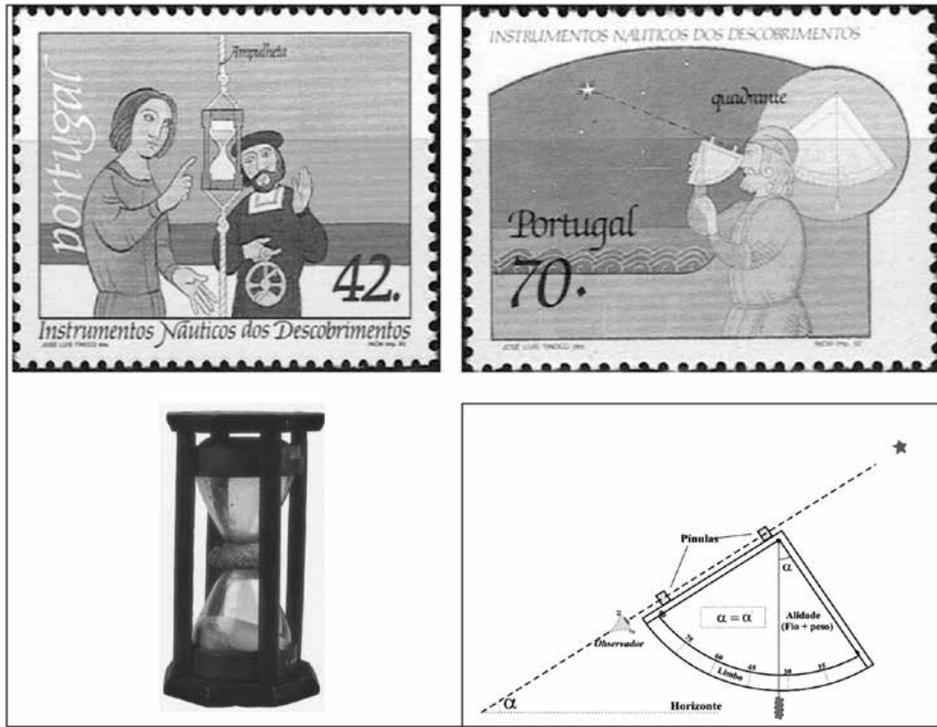


Fig. 5. Ampulheta, à esquerda e princípio de funcionamento do quadrante.

Das experiências que fizemos a bordo, (veja-se na imagem inserta a atitude do observador, com o astrolábio, observando de nopite) publicadas no nº 7 da *Revista Mare Liberum*, concluímos que “O processo de observação de noite [com o quadrante] é semelhante ao utilizado com o astrolábio, levantando-se o instrumento à altura dos olhos. Nunca se conseguiu também enfiar a Estrela Polar com os orifícios, fazendo-se a pontaria pelas arestas das pínulas, tal como com o astrolábio. A utilização de iluminação artificial para ver a graduação, tomou-se de igual modo necessária.”. Concluímos também, que o erro a 50% é de cerca 15’ para de dia e 17’ para de noite. Notemos que cada minuto corresponde a uma milha.⁶



⁶ Ver José Manuel Malhão Pereira, “Experiências com Instrumentos de Navegação da Época dos Descobrimentos”, in *Mare Liberum*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Instrumentos Portugueses, nº 7, Março, 1994, pp. 165-192.

Neste selo de outra série (fig. 6), (10) está representado o astrolábio planisférico de invenção grega, e à direita uma imagem do mesmo tipo de astrolábio, contida nos *Libros del Saber de Astronomia de Afonso X, o Sábio*.⁷



Fig. 6. O astrolábio planisférico e o astrolábio náutico. Observação a bordo da Sagres com o astrolábio náutico.

Ainda nesta imagem, veja-se à direita um observador a medir a altura do Sol com o astrolábio náutico, que corresponde à adaptação para uso no mar, do astrolábio planisférico. Note-se a atitude do observador e a projeção no convés da sombra do instrumento, que revela que o mesmo está alinhado com o vertical do astro, e ainda a figura inserta que mostra o alinhamento dos raios do Sol, que para se efetuar a medição do ângulo, devem alinhar-se com as duas pínulas do instrumento.

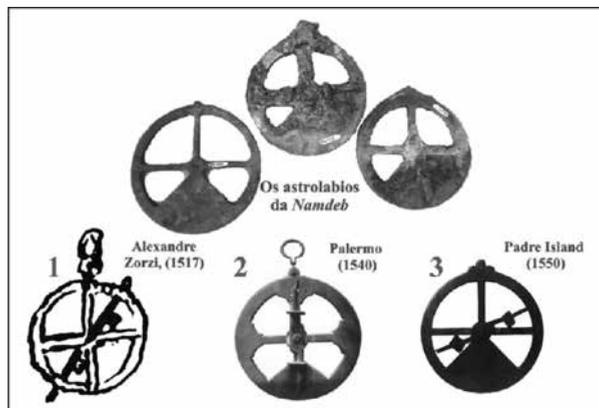


Fig. 8. Astrolábio do Bom Jesus (1533). In José Manuel Malhão Pereira, *Navios, Marinheiros e Arte de Navegar, 1669-1823*, p. 363.

⁷ Fotografia obtida em *Libros del Saber de Astronomia del Rey D. Afonso X de Castilla*, cop., anot., com. por Manuel Rico y Sinobas, Madrid, Tipografía de Eusebio Aguado, 1864, tomo 3, Libro 1, p. 306. Esta gravura foi também transcrita por Luciano da Silva ("O Quadrante", in *Obras Completas*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1943, 3 vols., vol. II, p. 270, fig. 23.

Nas imagens que se apresentam no Anexo II, e onde está incluído outro selo representando o astrolábio náutico, mostra-se a atitude do observador, operando a bordo do *Creoula* e da *Sagres*. Atente-se no uso do quadrante para observar o Sol. (14) O erro a 50% do astrolábio é de cerca de 12 minutos.⁸

Não posso deixar de chamar a atenção, para o facto de que muito provavelmente os astrolábios náuticos portugueses mais antigos, são os que se encontram num armazém da Namdeb (de Beers), na Namíbia, encontrados em 2008 e ainda não estudados e que serão de 1533. Estão as fotografias desses três instrumentos na figura 8, que é correspondente à figura 4 de um estudo náutico da viagem do *Bom Jesus*, navio da Carreira da Índia, da armada de 1533, que se admite ser o que naufragou naquela costa do sudoeste africano.⁹



Fig. O kamal e o seu princípio geométrico.

O *kamal*, instrumento empregado no Índico para observar estrelas, e que durante a viagem de Vasco da Gama chegou ao conhecimento dos portugueses, foi também usado pelos marinheiros de 500, mas com resultados negativos, como referido por Mestre João na sua carta de 1500. O seu princípio geométrico, que como veremos é idêntico ao da balestilha, é esquematizado à direita da imagem. O seu princípio de funcionamento, baseia-se na medição empírica com os dedos da mão, tal como se mostra na figura inserta, e as experiências levadas a cabo no nosso veleiro *Madrugada*. Note-se que este instrumento media ângulos até cerca de 23°,



⁸ Cf. *op. cit.*, pp 176, 184-190.

⁹ Sobre o naufrágio da Namíbia, que será um dos mais valiosos achados arqueológicos da época dos descobrimentos marítimos, fizemos um estudo, no aspeto náutico, não só dos artefactos recuperados do navio, como também das condições em que se deu o encalhe, admitindo que o navio é o *Bom Jesus*, da Armada de 1533. Ver José Manuel Malhão Pereira, "Portuguese Wreck in Namíbia. Some Nautical Comments", in José Manuel Malhão Pereira, *Estudos de História da Náutica e das Navegações de Alto-Mar*, 2 vols., Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2013, vol. 2, pp. 249-263. Os três astrolábios lá achados e referidos acima, estão estudados a pp. 258-261.

visto que essa é a máxima altura da estrela polar observada nas áreas do Índico norte onde era usado.¹⁰

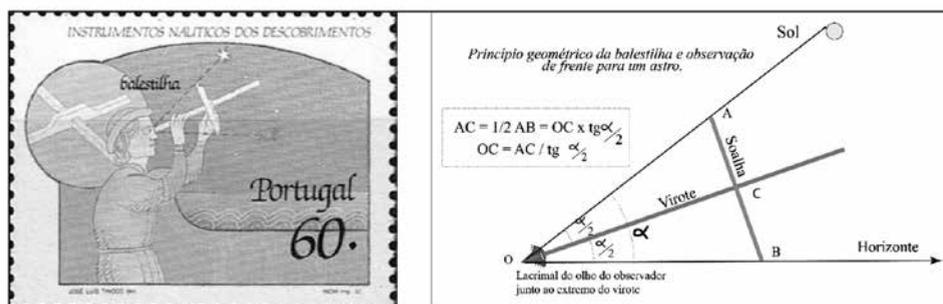


Fig. 10. Observando com a balestilha e o seu princípio geométrico.

A *balestilha*, adaptação para uso no mar de instrumento usado em terra, baseia-se em princípio idêntico ao do *Kamal*, só que poderá medir ângulos maiores. Veja-se na figura, o selo de 60 escudos representando uma observação de uma estrela com a balestilha, e à direita, o seu princípio geométrico.

A observação do Sol de frente com a balestilha, tem, como é evidente, o problema do encandeamento. Por isso, tentava-se encobrir o astro rei com a parte superior da soalha, como se vê na figura, fazendo tangenciar o seu limbo superior, e depois subtraíam-se os 15 minutos correspondentes ao semidiâmetro (veremos em seguida como se rodeou o problema).

E além disso, é muito difícil de mirar simultaneamente o horizonte e o astro. De noite, para observar estrelas, também o horizonte é pouco visível.

Veja-se, na imagem inserta, a atitude do observador durante as observações noturnas de estrelas.



O selo que se apresenta a seguir, ilustra o quadrante de dois arcos ou quadrante inglês, que é referido nos nossos manuais de náutica dos séculos XVII e XVIII, mas do qual há pouca notícia de uso a bordo. Concluímos nos nossos estudos para a História da Marinha, já anteriormente referidos, que terá sido muito mais empregue a bordo a balestilha portuguesa, utilizando o método de observação de revés ou de costas ao sol.

O princípio de funcionamento da balestilha de costas ao Sol é o que se ilustra na imagem do canto inferior direito da figura 11, onde também se esquematiza o seu princípio geométrico. Poder-se-á verificar, que o princípio básico da observação é semelhante ao do quadrante inglês.

¹⁰ Ver, sobre as técnicas náuticas do Índico e mares do Sueste Asiático ver José Manuel Malhão Pereira, *Estudos ..., op. cit.* vol. 1, pp. 7-79.

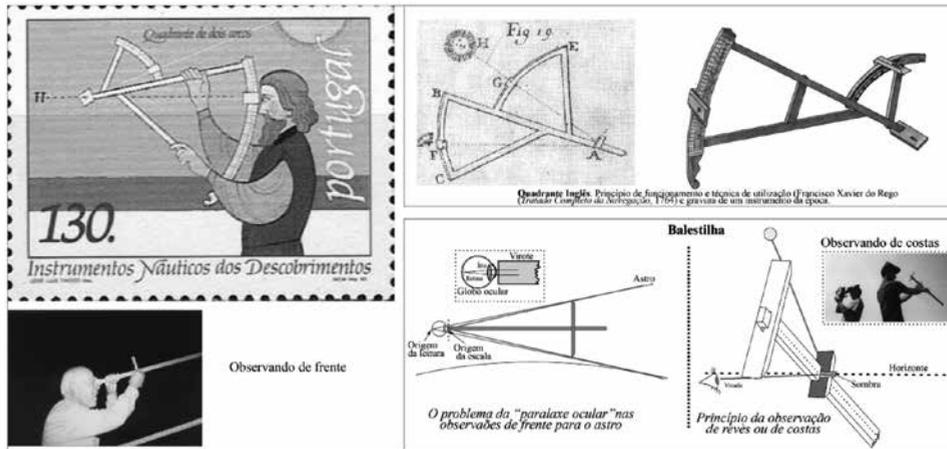


Fig. 11. O quadrante de dois arcos, ou quadrante inglês e a balestilha.

Finalmente, o último selo da série que estamos a analisar, ilustra o *Nocturlábio*, instrumento que permitia determinar as horas da noite por observação do movimento da Ursa Menor ao redor do Pólo celeste norte. Era, portanto, só utilizável no Hemisfério Norte e media hora sideral e não hora solar.

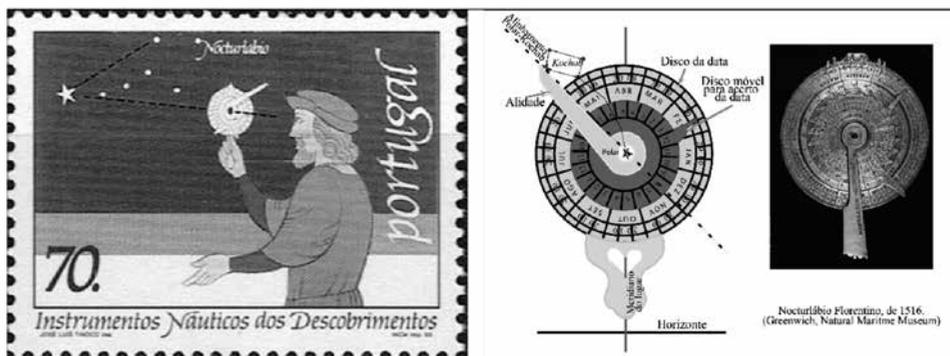


Fig. 12. Selo com nocturlábio e diagrama esquemático de um nocturlábio com um disco móvel de data. À direita, nocturlábio com dois discos móveis, para usar com o alinhamento Polar-Kochab ou com o alinhamento Polar-Guardas da Ursa Maior.

Como já afirmámos no início, todos estas matérias estão incluídas nos volumes da *História da Marinha* e condensados na compilação que fiz da minha participação desta obra. Notemos agora, que um dos objetivos deste meu apontamento, é o de sugerir, para uma eventual série de selos com o tema *Expansão Marítima*, a inclusão de mais alguns importantes instrumentos, que foram usados pelos marinheiros portugueses, ou pelo menos sugeridos pelos autores coevos da náutica, e que terão sido utilizados na época, mas dos quais não há exemplares vivos.

Vou então enumerá-los e fazer um breve comentário, sempre acompanhado das indispensáveis ilustrações, e admitindo que V.^{as} Exc.^{as} os observaram nas vitrinas instaladas na galeria.¹¹

O primeiro será o *instrumento de sombras* de Pedro Nunes, que foi usado por D. João de Castro nas suas experiências de determinação da variação da agulha, ou seja, da diferença entre a direção magnética e a verdadeira.



Fig. 13. Réplica do Instrumentos de sombras de Pedro Nunes.

Baseia-se na determinação do azimute do Sol em alturas iguais, utilizando para isso um engenhoso disco graduado, montado numa caixa com suspensão que mais tarde se chamou de Cardan, e fazendo as adequadas operações. Experimentámo-lo no mar e em terra com resultados muito satisfatórios, visto que a sombra do estilete é pouco afetada pelo balanço do navio.

Outro instrumento será a *agulha de marcar portuguesa* (ver imagem inserta), sugerida pelo menos na segunda década de 1600, por Aleixo da Mota, e que tem como função a determinação da amplitude do Sol ao nascer e pôr. Essa amplitude, é o ângulo, medido com a agulha de marcar, que faz o Sol com os pontos cardeais oeste ou leste dessa agulha, quando nasce ou se põe, que comparado com o ângulo que essa direção deveria ter, dada por uma tabela, permitiria saber a variação da agulha, necessária para conduzir a navegação. Referenciamos 15 agulhas, em museus nacionais e estrangeiros. Ver o Anexo III.



¹¹ Todos estes instrumentos estão amplamente estudados em José Manuel Malhão Pereira, “Métodos e Instrumentos de Navegação” in *Navios Marinheiros e Arte de Navegar, op. cit.*, pp. 363-439.

Para efetuar as necessárias operações de determinação da variação da agulha pelo processo de amplitudes, que para os pouco instruídos pilotos se tornavam bastante difíceis, João Baptista Lavanha sugeriu o uso de um *instrumento de duas lâminas*, que permitia mecanicamente efetuar essas confusas operações, e cujo princípio está estudado na imagem Fig. 14. Fizemos uma réplica que se poderá observar no Anexo IV, que, como referimos acima, contém uma fotografia da vitrine com os instrumentos.

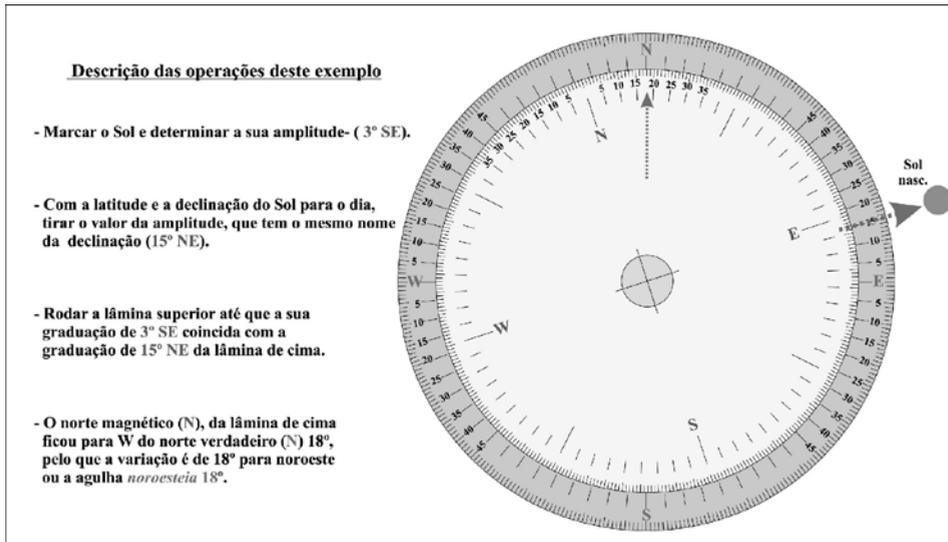
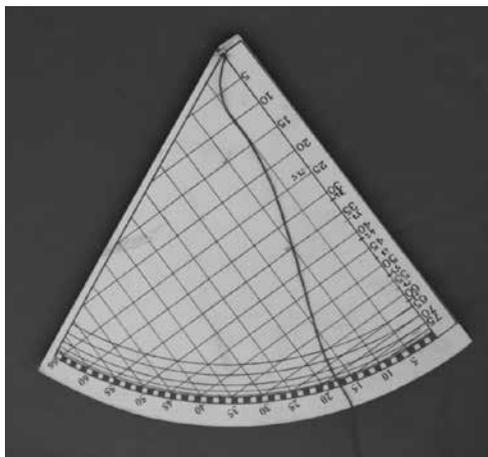


Fig. 14. Uma interpretação do instrumento de duas lâminas de João Baptista Lavanha. Exemplo de aplicação.

E para determinar mecanicamente as amplitudes, dispensando uma tabela, Pedro Nunes sugeriu o instrumento que se mostra na imagem inserta.

O *anel náutico*, destinado a observar a altura do Sol, foi sugerido por Pedro Nunes em 1566, e baseia-se no artigo 20, do livro III dos *Elementos* de Euclides, pelo que a graduação é mais sensível porque o ângulo é medido sobre o círculo e não a partir do centro. Os autores da náutica futuros sempre o referiram nas suas obras. As experiências que efetuámos deram muito bons resultados.



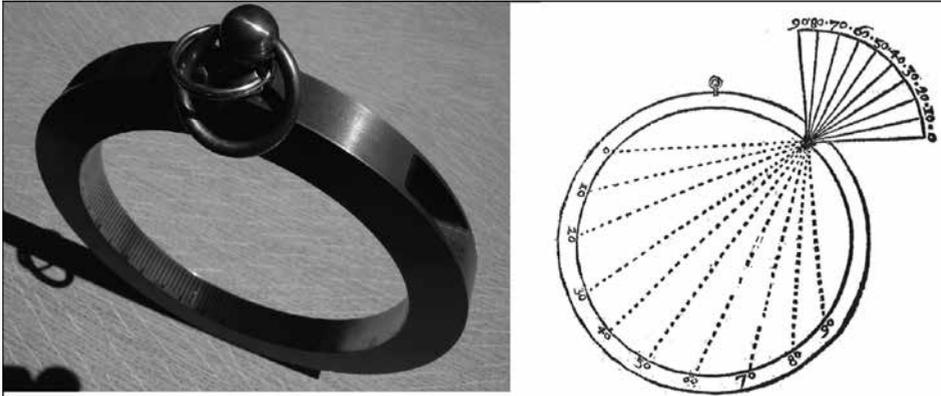


Fig. 15. Anel náutico e seu princípio geométrico.

Outro instrumento importante, é o *quadrante de medicina angular* (ou quadrante pendurado), cujo princípio se pode também materializar num astrolábio, elaborando para o efeito uma graduação (baseado também no acima referido teorema de Euclides), que parta da circunferência do instrumento, e uma mediclina com a forma da que se idealizou para o quadrante como as imagens (fig. 16) e as réplicas expostas na galeria mostram.

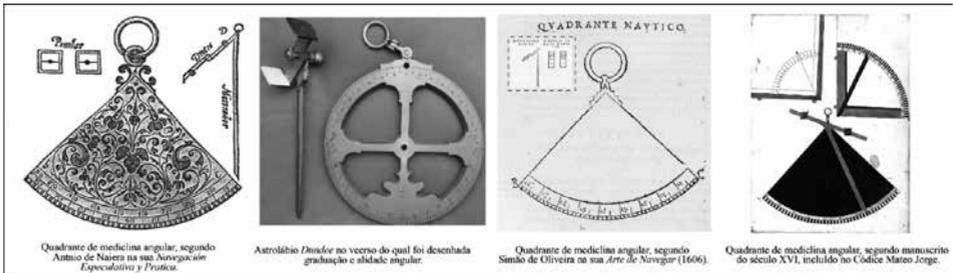


Fig. 16. Diversas soluções de aplicação do princípio do quadrante de medicina angular ou quadrante pendurado.

Este instrumento tem, para um astrolábio da mesma dimensão a vantagem de cada grau ser representado por um espaço duplo. Muito mais haveria a dizer sobre as técnicas empregues pelos nossos marinheiros e depois pelos nossos companheiros ibéricos.

Gostaria finalmente, de acentuar mais uma vez, o valor que tem, para o melhor conhecimento da nossa expansão marítima, a publicação de séries filatélicas com esse tema. De facto, parece que, atualmente há a tendência para pôr tudo em causa, e para se analisar a história com os olhos do presente. Além disso, especialmente no mundo anglo-saxónico e francófono, considera-se que a expansão marítima começou por inícios do século XVII, não se reconhecendo que a expansão europeia se iniciou por meados do

século XV, e que aos povos ibéricos se deve a descoberta de novos mares, novas terras desabitadas, pondo-se em contacto todos os povos do mundo. Para melhor se compreender esta ideia, vejam-se, na figura 17, com contorno a vermelho, os mares conhecidos e navegados pelos diversos povos até cerca de 1415, início da expansão portuguesa.

Comparem-se agora essas mesmas áreas, com as correspondentes à mancha azul, que correspondem ao resultado da expansão ibérica, até 1565, data em que se iniciou a carreira de Índias de Espanha, ou *Carreira de Manila*. Poderemos dizer, que aos Franceses, Ingleses e Holandeses bastou seguirem os passos já navegados e cartografados pelos ibéricos.

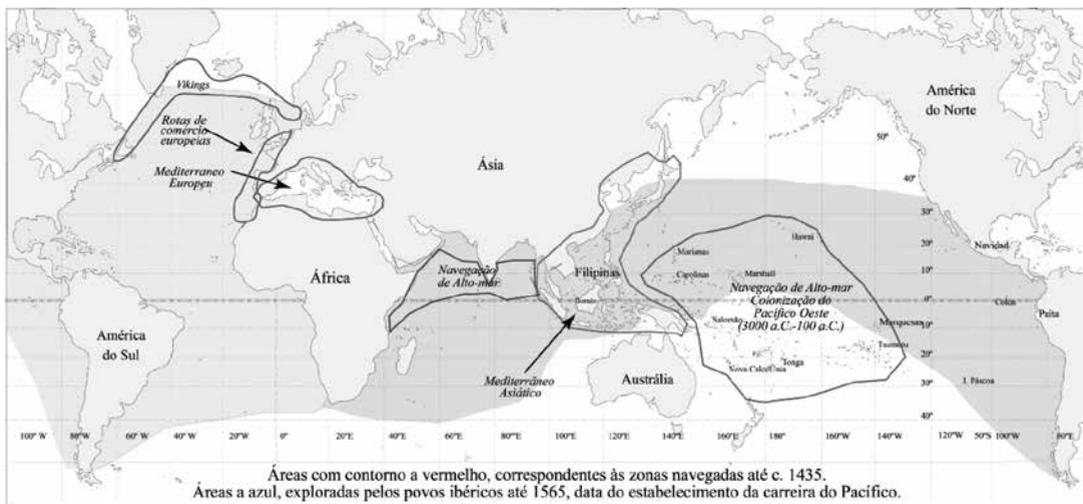


Fig. 17. Comparação das áreas navegadas pelos povos Ibéricos com os outros povos marítimos.

E além disso, muitos dos nossos parceiros europeus pretendem que modifiquemos os nossos programas escolares, de acordo com as suas ideias políticas.

Contudo, não se coíbem, de administrar vastos territórios ultramarinos, bem ilustrados pelas duas imagens que seguem (figs. 18 e 19).

Será este nosso breve trabalho, não só uma homenagem pessoal aos CTT e ao Comandante Estácio dos Reis, como uma também a explicação da utilidade dos diversos instrumentos para as navegações iniciadas pelos portugueses, do seu princípio de funcionamento e ainda do modo de utilização.

Penso que isso será útil para eventualmente se pensar outra série filatélica com este importante tema.

Liste [modifier | modifier le code]

Nom	Code INSEE	Statut	Chef-lieu	Superficie (en km²)	Population ^{4,5,6,7,8}	Subdivisions	Fuseau horaire	Statut européen
Guadeloupe	971	Département et région d'outre-mer	Basse-Terre	1 629	397 980	Arrondissements, cantons, communes	UTC-4	Région ultrapériphérique
Martinique	972	Département et région d'outre-mer	Fort-de-France	1 128	380 677	Arrondissements, communes	UTC-4	Région ultrapériphérique
Guyane	973	Département et région d'outre-mer	Cayenne	86 504	259 865	Arrondissements, communes	UTC-3	Région ultrapériphérique
La Réunion	974	Département et région d'outre-mer	Saint-Denis	2 512	850 727	Arrondissements, cantons, communes	UTC+4	Région ultrapériphérique
Mayotte	976	Département et région d'outre-mer	Mamoudzou	376	256 518	Cantons, communes	UTC+3	Région ultrapériphérique
Saint-Pierre-et-Miquelon	975	Collectivité d'outre-mer	Saint-Pierre	242	6 021	Communes	UTC-3	Pays et territoire d'outre-mer
Saint-Barthélemy	977	Collectivité d'outre-mer	Gustavia	25	9 625		UTC-4	Pays et territoire d'outre-mer
Saint-Martin	978	Collectivité d'outre-mer	Marigot	53	35 684		UTC-4	Région ultrapériphérique
Wallis-et-Futuna	986	Collectivité d'outre-mer	Mata-Utu	140	12 197	Circonscriptions (royaumes coutumiers)	UTC+12	Pays et territoire d'outre-mer
Polynésie française	987	Collectivité d'outre-mer	Papeete	4 200	275 918	Circonscriptions, communes	UTC-10, -9:30, -9	Pays et territoire d'outre-mer
Nouvelle-Calédonie	988	Collectivité <i> sui generis </i>	Nouméa	18 575	268 767	Provinces, communes	UTC+11	Pays et territoire d'outre-mer
Terres australes et antarctiques françaises	984	Territoire d'outre-mer (habitation non permanente)	Administré depuis Saint-Pierre	439 672	196	Districts	UTC+3, +4, +5, +10	Pays et territoire d'outre-mer
Clipperton	989	Sous l'autorité directe du gouvernement		7	0		UTC-8	Territoire spécial

Fig. 18. Territórios ultramarinos Franceses.

Flag	Arms	Name	Location	Motto	Area	Population	Capital
		Akrotiri and Dhekelia	Cyprus, Mediterranean Sea		255 km ² (98 sq mi) ^[2]	7,700 (Cyriots, estimate) 8,000 non-permanent (UK military personnel and their families, estimate)	Episkopi Cantonment
		Anguilla	Caribbean, North Atlantic Ocean	"Strength and Endurance"	91 km ² (35.1 sq mi) ^[6]	13,500 (2006 estimate) ^[7]	The Valley
		Bermuda	North Atlantic Ocean between the Azores, the Caribbean, Cape Sable Island and Canada	"Quo fata ferunt" (Latin: "Whither the Fates carry [me]")	54 km ² (20.8 sq mi) ^[8]	64,000 (2007 estimate) ^[9]	Hamilton
		British Antarctic Territory	Antarctica	"Research and discovery"	1,708,400 km ² (660,000 sq mi) ^[6]	0 50 non-permanent in winter, over 400 in summer (research personnel) ^[10]	Rothera (main base)
		British Indian Ocean Territory	Indian Ocean	"In tutela nostra Limuria" (Latin: "Limuria is in our charge")	46 km ² (18 sq mi) ^[11]	0 3,000 non-permanent (UK and US military and staff personnel, estimate) ^[12]	Diego Garcia (base)
		British Virgin Islands	Caribbean, North Atlantic Ocean	"Vigilant" (Latin: "Be watchful")	153 km ² (59 sq mi) ^[13]	27,000 (2005 estimate) ^[13]	Road Town
		Cayman Islands	Caribbean	"No hath founded it upon the seas"	264 km ² (101.9 sq mi) ^[14]	66,000 (2013 estimate) ^[14]	George Town
		Falkland Islands	South Atlantic Ocean	"Desire the right"	12,173 km ² (4,700 sq mi) ^[6]	2,965 (2006 census) ^[15] 1,350 non-permanent (UK military personnel; 2012 estimate)	Stanley
		Gibraltar	Iberian Peninsula, Continental Europe	"Nulli expugnabiles hostes" (Latin: "No enemy shall expel us")	6.5 km ² (2.5 sq mi) ^[16]	39,800 (2005 estimate) ^[17] 1,250 non-permanent (UK military personnel; 2012 estimate)	Gibraltar
		Montserrat	Caribbean, North Atlantic Ocean	"A people of excellence, moulded by nature, nurtured by God"	101 km ² (39 sq mi) ^[16]	4,665 (2006 estimate) ^[18]	Plymouth (abandoned due to volcano—de facto capital is Brades)
		Pitcairn, Henderson, Ducie and Oeno Islands	Pacific Ocean		47 km ² (18 sq mi) ^[19]	49 (2014 estimate) ^[20] 6 non-permanent (2014 estimate) ^[21]	Adamstown
		Saint Helena, Ascension and Tristan da Cunha, including Saint Helena	South Atlantic Ocean	"Loyal and Unshakable" (Saint Helena)	420 km ² (162 sq mi)	4,255 (Saint Helena, 2008 census) ^[22] 880 (Ascension; estimate) ^[23] 1,000 non-permanent (Ascension; UK military personnel, estimate) ^[23]	Jamestown
		Tristan da Cunha		"Our faith is our strength" (Tristan da Cunha)		305 (Tristan da Cunha, estimate) ^[23] 9 non-permanent (Tristan da Cunha, weather personnel)	
		South Georgia and the South Sandwich Islands	South Atlantic Ocean	"Leo terram propriam protegat" (Latin: "Let the lion protect his own land")	4,368 km ² (1,570 sq mi) ^[24]	0 99 non-permanent (officials and research personnel) ^[25]	King Edward Point
		Turks and Caicos Islands	Lucayan Archipelago, North Atlantic Ocean		430 km ² (166 sq mi) ^[26]	32,000 (2006 census) ^[26]	Cockburn Town
		Overall			1,727,870 km²	e. 268,000	

Fig. 19. Territórios ultramarinos do Reino Unido.

Anexo II



A bordo do *Creoula* em 2008



A bordo do *Creoula* em 2008



Agulhas de marcar portuguesas, conhecidas até Maio 2010



José da Costa Miranda, 1711.
Whipple Museum of History of Science, Cambridge.



Manoel Ferreira, 1744.
Musée de la Marine, Paris.



Joaquim de Sousa Picão, 1744.
Museu do Farol da Boízia.



Manoel Ferreira Portugal, 1755.
Museu de Marinha, Lisboa.



Dionísio Teixeira, 1760, Lisboa.
Fragata brasileira Niterói.



Museu Marítimo de Ilhavo.



Manoel Ferreira, 1771.
Museu Hamburgo.



Lourenço Luiz, Porto.
Museu Marítimo da S^a Casa da Misericórdia, Ericeira.



Museu da Ciência, Lisboa.



José Teixeira, 1773, Pernambuco.
Museu de Marinha, Lisboa.



New Bedford Whaling Museum



Museu Nacional, Rio de Janeiro.



Rostock Museum, 1780, Alemanha.



Manoel Ferreira, 1780.
Maritime Museum, Greenwich.



Simão António da Roza Pinheiro, 1783, Rio de Janeiro, *Internationales Schiffahrtsmuseum, Hamburg*

J. M. M. P.

WINSTON CHURCHILL E A CULTURA POLÍTICA MARÍTIMA DOS POVOS DE LÍNGUA INGLESA

Comunicação apresentada pelo académico
João Carlos Espada, em 30 de outubro

Resumo

Esta comunicação começará por recordar uma conversação do autor, então um jovem estudante, com Karl Popper em 1988. Popper argumentou nessa ocasião que existe um “Mistério Britânico” entre os povos de língua inglesa: o seu profundo apego à liberdade, associado a um profundo sentido de dever. Acrescentou que este “Mistério Britânico” foi representado no século XX por Winston Churchill.

Esta comunicação argumentará que Winston Churchill foi um representante de uma velha tradição que remonta à Magna Carta de 1215. No centro desta tradição está a protecção da liberdade para usufruir de modos de vida descentralizados e pacíficos — bem como a correspondente alergia a revoluções e a esquemas de perfeição centralmente desenhados.

Senhor Presidente da Academia de Marinha, Almirante Vidal Abreu;

Senhor Vice-Presidente da Classe de Artes, Letras e Ciências,
Almirante Roque Martins;

Senhor Secretário-Geral da Academia de Marinha,

Comandante Valente Zambujo;

Estimados Confrades, Caros Amigos,

Minhas Senhoras e Meus Senhores,

Queria começar por agradecer enfaticamente o muito honroso convite do nosso Presidente, Senhor Almirante Francisco Vidal Abreu, para apresentar uma breve comunicação na sessão semanal da nossa Academia. E queria agradecer também a sua amável sugestão de que o tema desta apresentação pudesse ser Winston Churchill.

Sou de facto, há muitos anos, admirador de Winston Churchill e tenho tido o gosto de estudar a sua obra. Mas, mais relevante do que este aspecto pessoal, Churchill era um admirador e defensor da aliança luso-britânica, que remonta ao Tratado de Windsor de 1386 — a mais antiga e sobrevivente aliança do mundo ocidental. Acresce que Churchill foi sempre um empenhado admirador das tradições marítimas que unem os nossos dois países. Como sabemos, ele foi por duas vezes First Lord of the Admiralty — primeiro entre 1911 e 1915, depois entre Setembro de 1939, (quando o Reino

Unido declarou guerra à Alemanha na sequência da invasão da Polónia), e Maio de 1940, quando Churchill foi nomeado Primeiro-Ministro. Nas cartas que trocou com o Presidente Roosevelt, (ele próprio um admirador da Marinha, tendo sido Assistant Secretary of the Navy), Churchill assinava muitas vezes simplesmente como “Naval Person”. E várias vezes repetiu que, se o Reino Unido tivesse alguma vez de escolher entre “o mar e o continente”, escolheria sempre “o mar aberto da liberdade”.

Gostaria ainda de mencionar brevemente o episódio que desencadeou, há cerca de trinta anos, o meu interesse por Winston Churchill. Eu tinha certamente sido educado num ambiente familiar de simpatia e admiração pela nossa aliada Inglaterra, um sentimento partilhado por meus pais e por meus avós, (ainda que com sensibilidades políticas particulares ligeiramente diferentes). Apesar disso, foi com grande surpresa que encontrei uma vasta colecção de livros de e sobre Winston Churchill na minha primeira visita a casa de Sir Karl Popper, em Kenley, a sul de Londres, na Primavera de 1988.

Quando lhe perguntei ‘Por que tem tantos livros sobre Churchill? Julgava que ele tinha sido basicamente um político...’, Popper olhou-me intensamente, mandou-me sentar e disse que tinha algumas coisas muito sérias para me ensinar. A seguir, deu-me literalmente uma longa lição magistral — falou mais de uma hora, lembro-me muito bem — sobre Churchill e a tradição da liberdade dos povos de língua inglesa, o “Mistério Inglês”, como lhe chamou. E disse que esse mistério estava certamente associado ao ideal do ‘gentleman’ — “alguém que não se leva demasiado a sério, mas está disposto a levar muito a sério os seus deveres, sobretudo quando a maior parte dos que o rodeiam falam apenas dos seus direitos”.

Foi na sequência desta longa lição, que Popper depois insistiu que eu devia ir fazer o meu doutoramento em Inglaterra, ou, como segunda opção, na América, e que isso seria indispensável para poder tentar compreender o “Mistério Inglês”. E foi na sequência desse longo dia passado em casa de Popper que acabei por ir doutorar-me em Oxford sob orientação de Lord Ralf Dahrendorf — outro inglês por adopção, que tinha sido aluno de Popper na LSE, da qual depois fora Director.

Mas não quero maçar-vos com recordações pessoais. Gostaria de abordar o tema de Churchill e a cultura política marítima dos povos de língua inglesa a partir de três das perguntas que Karl Popper me dirigiu nessa inspiradora conversa que ocorreu há 30 anos:

(1) como explicar a intransigente oposição de Churchill ao comunismo e ao nacional-socialismo, desde o início de ambos e sem qualquer hesitação? (2) como explicar a sua recusa solitária de qualquer negociação com Hitler, mesmo quando, em 1940, a superioridade militar nazi era evidente e triunfante no continente europeu? (3) como explicar a sua, de novo solitária, denúncia da “cortina de ferro”, em 1946, quando a Inglaterra e a Europa estavam exaustas pela guerra?

Recordo-me que Karl Popper sugeriu existir um início de resposta comum às três perguntas. Churchill tinha uma orgulhosa confiança na tradição da liberdade europeia e ocidental. Ele via essa tradição sem complexos de culpa — complexos coloniais, ou

imperiais, ou capitalistas, ou aristocráticos, ou o que quer que fosse. Era uma tradição que tinha dado, e continuava a dar, um contributo claramente positivo, civilizador, à humanidade. Tinha cometido erros e abusos, sem dúvida, como qualquer empreendimento humano, sempre falível e imperfeito. Mas era uma boa causa, na qual ele sempre se sentiu confortável e da qual se sentia grato herdeiro.

No interior desta tradição, Churchill tinha um afecto especial pela tradição política marítima dos povos de língua inglesa. Mas sempre insistiu que esta tradição dos povos de língua inglesa era parte da tradição europeia e ocidental, comungando das mesmas raízes greco-romana, judaica e cristã. Não era uma outra tradição.

É certo que tinha características especiais. Uma das mais importantes residia na sua alergia a revoluções e à linguagem da inovação revolucionária.

A mais recente revolução inglesa ocorrera em 1688 e tinha sido feita em nome da restauração das antigas liberdades da Magna Carta, de 1215. Fora uma revolução relutante, moderada, promovida por um bloco central de monárquicos moderados (Tories) e republicanos moderados (Whigs), cujos objectivos expressos eram evitar uma nova guerra civil em Inglaterra e tornar desnecessária qualquer nova revolução. Estes moderados viam a restauração das antigas liberdades da Magna Carta — um governo limitado pela lei que presta contas ao Parlamento — como forma de domesticar, amaciar, civilizar (mas não utopicamente abolir ou asfixiar) os conflitos radicais.

Enquanto admirador e estudioso desta tradição, Churchill só podia reagir com horror, desde o início, aos fundamentalismos revolucionários de Lenine e Staline, Hitler e Mussolini. O facto de ambos falarem em nome da ruptura revolucionária com o passado e em nome das massas trabalhadoras e dos pobres não comoveu Churchill por um só segundo. Essa era a linguagem que sempre causara repugnância ao seu credo político reformista, ordeiro, conservador, liberal e com forte sensibilidade social.

Foi com base nesta sólida formação política britânica, europeia e ocidental que Churchill conseguiu mobilizar — a partir de Maio de 1940, quando foi nomeado Primeiro-Ministro — o espírito patriótico britânico para acorrer em auxílio da liberdade ocidental e europeia que tinha sido atacada após o sinistro pacto nazi-soviético de Agosto de 1939 — que conduziu à infame partilha da Polónia em Setembro desse mesmo ano.

Esta força de vontade e a capacidade de resistência de Churchill tinham já ficado patentes na década de 1930 -- “the wilderness years”, como ficaram conhecidos. Isolado no seio do seu próprio partido Conservador – ao qual regressara em 1924, vinte anos depois de o ter trocado pelos Liberais, em 1904 – Churchill recusou ao longo de toda a década de 1930 subscrever as teses dominantes favoráveis ao apaziguamento com a Alemanha em acelerado processo de rearmamento. Essa persistente oposição ao consenso dominante da época – o que hoje chamaríamos o pensamento politicamente correcto da altura – custou-lhe um tremendo isolamento político e pessoal. Mas Churchill não cedeu. Durante dez anos, repetiu os alertas contra o rearmamento da Alemanha, condenou a paralisia da Sociedade das Nações, denunciou a maré anti-democrática que, à

esquerda e à direita, crescia na Europa. A partir da sua casa de campo em Chartwell, onde escrevia e reunia um pequeno círculo de teimosos dissidentes, Churchill construiu pacientemente um autêntico “governo sombra”. Recolhia informações sobre a evolução da Europa, acompanhava o crescimento das forças militares alemãs, estudava a evolução das tecnologias militares. Esses dez anos de resistência solitária tinham-no preparado como a nenhum outro para liderar a resistência inglesa, quando tudo parecia perdido. E foi um programa de resistência que anunciou nas palavras memoráveis do seu primeiro discurso como Primeiro-Ministro na Câmara dos Comuns, a 13 de Maio de 1940, quando ainda estava a formar o seu Governo:

“Nada tenho a oferecer senão sangue, esforço, lágrimas e suor. Temos perante nós uma ameaça da mais grave natureza. Temos perante nós muitos, muitos longos meses de combate e sofrimento. Perguntam-me, qual é a nossa política? Eu direi que é a de fazer a guerra, por mar, terra e ar, com todo o nosso poder e com toda a força que Deus nos deu; fazer a guerra contra uma monstruosa tirania, nunca ultrapassada no lamentável catálogo do crime humano. Esta é a nossa política... Perguntam-me, qual é o nosso objectivo? Posso responder numa palavra: é a vitória. Vitória a todo o custo, vitória apesar de todo o terror, vitória por mais longa e árduo que o caminho possa ser; porque sem vitória, não há sobrevivência.”¹

Menos de um mês depois, a 4 de Junho, Churchill voltaria ao Parlamento, um dia após a evacuação com êxito de Dunkirk de 224,318 soldados ingleses e 112,172 soldados franceses. Churchill considerou Dunkirk um milagre, confessando nunca ter esperado conseguir evacuar mais de 20 ou 30 mil soldados. Mas alertou para que “devemos ser muito cautelosos em não atribuir a esta operação os atributos de uma vitória. As guerras não se ganham com evacuações.” E foi neste contexto que ele proferiu o célebre discurso no Parlamento:

“Apesar de largas partes da Europa e muitos velhos e famosos Estados terem caído ou poderem cair nas garras da Gestapo e de todo o odioso aparato do poder Nazi, nós não vacilaremos.

Iremos até ao fim. Combateremos em França, combateremos nos mares e nos oceanos, combateremos no ar com crescente confiança e crescente força, defenderemos a nossa ilha, qualquer que seja o seu custo.

Lutaremos nas praias, lutaremos nos campos de aterragem, lutaremos nos campos e nas ruas, lutaremos nas montanhas; nunca nos renderemos.

E se, o que não acredito por um momento que seja, esta ilha ou uma larga parte dela fosse subjugada e condenada à fome, então o nosso Império para além dos mares, armado e guardado pela Armada Britânica, continuaria a luta até que, quando Deus

¹ Discurso no Parlamento de 13 de Maio de 1940, citado por Martin Gilbert, *Winston Churchill's War Leadership*, (New York: Vintage Books, 2004), pp. 38-9.

quisesse, o Novo Mundo, com todo o seu poder e força, avançasse para salvar e libertar o Velho.”²

“Cortina de Ferro”

No fim da guerra, Churchill voltaria a dar provas desta força de vontade e capacidade de resistência. Tendo vencido a guerra para logo a seguir perder as eleições, o velho combatente não desistiu. Em 1946, no célebre discurso de Fulton, no Missouri, ladeado pelo Presidente Truman, Churchill fez a primeira denúncia pública da tirania bolchevique que se abatia sobre a Europa central e de Leste:

“De Stettin no Báltico a Trieste no Adriático, uma cortina de ferro está a descer através do Continente. Por detrás dessa linha ficam todas as capitais dos antigos Estados da Europa central e oriental. Varsóvia, Berlim, Praga, Viena, Budapeste, Belgrado, Bucareste e Sofia, todas estas famosas cidades e a população em seu redor estão no que devemos chamar a esfera soviética, e todas estão sujeitas, de uma forma ou de outra, não apenas à influência soviética mas a um muito elevado e, nalguns casos, crescente controlo de Moscovo.

[...] Quaisquer que sejam as conclusões a retirar destes factos – e de factos se trata – esta não é certamente a Europa Libertada que nós lutámos por construir. Nem ela contém os ingredientes essenciais de uma paz permanente”.³

Churchill iria então, mais uma vez, desafiar o consenso politicamente correcto que emergia nos pós-guerra. Este consenso, promovido habilmente pelas forças comunistas e pela ala esquerda dos socialistas, contava com a paralisia comprometida de grande parte das forças centristas e conservadoras. Estas estavam embaraçadas pela propaganda esquerdista que re-escrevia a história da II Guerra, apresentando-a como uma guerra contra as forças conservadoras, a chamada “direita”, alegadamente representadas pelo nazismo alemão e pelo fascismo italiano. De acordo com essa narrativa imaginária, a União Soviética de Staline teria sido a grande opositora de Hitler. O socialismo seria o destino inexorável do progresso histórico. E a eliminação definitiva das raízes do belicismo nazi-fascista exigiria a destruição do capitalismo e a construção do socialismo.

Obviamente, esta mistificação só podia merecer o desprezo de Churchill. Orgulhoso conservador e liberal, Churchill sabia bem que a democracia ocidental fora ameaçada pelos totalitarismos colectivistas de sinal contrário, o comunismo e o nazismo. E sabia que a resistência das democracias de língua inglesa se deveria em grande parte ao facto de elas nunca terem sido tentadas pela hostilidade anti-ocidental – a hostilidade ao pluralismo político e económico, ao Governo limitado pela Lei que presta contas

² Discurso no Parlamento a 4 de Junho de 1940, citado por Martin Gilbert, *Winston Churchill: A Life* (London: Heinemann, 1991), p. 656.

³ Discurso em Fulton, Missouri, citado e discutido em James W. Muller, ed., *Churchill's Iron Curtain Speech Fifty Years Later* (Columbia and London: University of Missouri Press, 1999).

ao Parlamento, à economia de mercado e empresa livre -- a hostilidade anti-ocidental pregada por esses dois colectivismos revolucionários de sinal contrário, o comunismo e o nazismo.

Com base nesta sólida visão do mundo, Churchill iria apresentar no discurso de Fulton, em 1946, a estratégia que viria a servir de base à Guerra Fria e ao “containment” da ameaça comunista durante as quatro décadas seguintes. Em Fulton, Churchill defendeu que as Nações Unidas só poderiam desempenhar um papel efectivo se as democracias ocidentais actuassem unidas no seu interior. Apelou ainda à reconstrução de uma Europa ocidental unida, ideia que viria a desenvolver no célebre discurso de Zurique, em que apelou à criação de uma comum cidadania europeia, chegando a mencionar a ideia possível de “qualquer coisa como uns Estados Unidos da Europa”. Finalmente, no núcleo dessas alianças democráticas, voltou a colocar a relação especial entre a Inglaterra e os Estados-Unidos da América, parceiros centrais da vasta comunidade dos povos de língua inglesa. Churchill via esta comunidade de língua inglesa como a principal referência de liberdade ordeira na História recente ocidental, herdeira de Atenas, Roma e Jerusalém. E atribuía-lhe a principal responsabilidade na vitória da II Guerra Mundial.

O discurso de Fulton deixou-o isolado mais uma vez. Uma feroz reacção pública de mais de uma centena de deputados trabalhistas não se fez esperar no seu país. Foi acusado de belicismo reaccionário e de anti-comunismo primário. Mesmo nos EUA, a imprensa de esquerda criticou-o duramente, considerando-o ultrapassado e nostálgico do imperialismo inglês vitoriano. A reacção foi tão forte que o próprio Presidente Truman – que viria a desempenhar um papel crucial na guerra fria – optou por não defender o discurso. Chegou mesmo a dizer que o desconhecia antes de o ter ouvido proferir por Churchill. No entanto, Churchill convidara-o a ler o discurso durante a viagem de comboio que ambos fizeram para Fulton.

Uma sólida formação anglófona

De onde vem esta extraordinária persistência de Churchill, que John Keegan — o grande especialista inglês em estudos militares — considerou ter sido a sua principal virtude estratégica? O próprio Keegan ajuda-nos a descortinar a resposta quando recorda as palavras de John Colville, um dos secretários pessoais de Churchill:

“[Churchill] comportava-se em público tal como se comportava em privado. Não havia duas faces, não havia uma máscara que caísse quando a audiência se retirava. Os sentimentos que exprimia em público eram familiares aos que eram de casa.”⁴

Por outras palavras, os sentimentos e valores públicos com que Churchill uniu a resistência inglesa eram os sentimentos e valores privados que ele aprendera na sua vida pessoal e que realmente subscrevia. De onde vinham esses valores? Em que consistiam?

⁴ John Keegan, *Uma Introdução à Vida de Churchill* (Lisboa: Edições Tinta da China, 2007), p. 181.

Eles eram certamente muito diferentes das visões do mundo que começaram a dominar a Europa continental a partir do final da I Guerra Mundial. Por essa altura, teve início uma nova vaga da cíclica sedução dos intelectuais por correntes revolucionárias e vanguardistas, aquilo que Karl Popper designou pela eterna inclinação dos intelectuais para posarem como profetas oraculares de um futuro sobre o qual julgam possuir a chave científica⁵. Foi o que Raymond Aron chamou “o ópio dos intelectuais”⁶. Os intelectuais tendiam a ser entusiastas fervorosos das marés revolucionárias, fossem da esquerda ou da direita, do comunismo ou daquilo que viria a ser o nacional-socialismo. Os revolucionários apresentavam-se como porta-vozes de um mundo novo. Havia que deixar para trás a inércia da democracia parlamentar e a mesquinhez comercial do capitalismo. A Inglaterra e a América eram vistas como símbolos do velho mundo. Dizia-se que estavam à mercê da “conspiração judaica” e da “plutocracia financeira mundial”. A Inglaterra e a América eram acusadas de resistir ao novo “Estado total” centralizado e inovador, introduzido primeiro por Lenine na Rússia de 1917 e depois por Mussolini, na Itália de 1922, a seguir por Hitler na Alemanha, em 1933. Na Europa, muitas pessoas mostravam-se sensíveis às novas tendências: “Sim, o mundo está a mudar”, diziam, “e, tal como o mundo, também nós temos de mudar para não ficarmos fora do nosso tempo”.

Winston Churchill permaneceu imune à linguagem da revolução e da inovação. Dizia-se que ele era um conservador antiquado que não compreendia os novos tempos. Mas Churchill compreendia os novos tempos. E não gostava daquilo que compreendia. Churchill era um admirador da tradição liberal e conservadora do seu país e do Império Britânico. Estudara Macaulay e aprendera que a Revolução Gloriosa de 1688 – a última revolução que ocorrera em Inglaterra – fora feita com relutância e com o objectivo principal de tornar desnecessárias futuras revoluções.

A linguagem apaixonada da inovação também não o entusiasmava. Churchill estudara Edmund Burke e sabia que o parlamento inglês nascera da resistência contra o “despotismo da inovação” promovido por reis que aspiravam ao poder absoluto. O sistema de Governo e Oposição baseado em partidos parlamentares rivais surgira para acabar com o chamado “governo de corte” que não era obrigado a prestar contas aos contribuintes. Estes governos que não prestavam contas – dissera Edmund Burke – desejavam promover “modelos de perfeição” numa monarquia, que iam muito além da República de Platão. Churchill sabia-o e mostrava-se bastante céptico em relação a modelos de perfeição inovadores. “Temos de nos precaver contra a inovação desnecessária, especialmente quando é orientada pela lógica”, disse numa afirmação que ficou famosa, ao responder em 1942 na Câmara dos Comuns a uma proposta no sentido de se alterarem as designações do Ministro da Defesa e do Secretário de Estado da Guerra, por serem títulos ilógicos.

⁵ Karl Popper, *The Open Society and Its Enemies*, (London: Routledge & Kegan, Paul, 1945).

⁶ Raymond Aron, *L'Opium des intellectuels*, (Paris: Calman-Lévy, 1955).

Churchill também se mostrava, no mínimo, indiferente à retórica da chamada “vontade geral” que, por alguma razão, era usada tanto pela esquerda revolucionária como pela direita revolucionária. Sabia que a “vontade geral” seria sempre a vontade de uma maioria efêmera – ou, o que era ainda pior, de uma minoria activista – e que todas as vontades têm de se sujeitar às limitações dos freios e contrapesos constitucionais. Quanto ao interesse público, pelo qual Churchill nutria o maior respeito, também sabia que não podia ser definido por movimentos de massas ululantes. O interesse público devia emergir num regime misto com base na interacção, no caso britânico, entre um princípio monárquico, um princípio aristocrático e um princípio democrático.

Tudo isto eram elementos fundamentais da tradição política britânica, que Churchill conhecia muito bem. Em 1938, quando trabalhava a fundo na preparação da História dos Povos de Língua Inglesa, Churchill escreveu a um dos seus Assistentes:

“O tema fundamental [do livro] está a emergir e centra-se no crescimento da liberdade sob a lei, nos direitos do indivíduo, na subordinação do Estado às concepções morais fundamentais da comunidade. (...) Destas ideias os povos de língua inglesa foram os autores, depois os trustees, e devem agora tornar-se os campeões armados. Por isso eu condeno a tirania, qualquer que seja a versão ou o quadrante de onde onde venha.”⁷

Num discurso nesse mesmo ano de 1938, Churchill retomou esse tema central da liberdade sob a lei como distintivo dos povos de língua inglesa:

“Não temos nós uma ideologia própria — se tivermos de usar essa palavra horrível [ideologia] — não temos nós uma ‘ideologia’ própria, fundada na liberdade, numa Constituição liberal, num Governo parlamentar e democrático, na Magna Carta e na Petição de Direitos?”⁸

Esta “ideologia própria”, ou este traço distintivo, das democracias de língua inglesa foi recordada por Winston Churchill a propósito da filosofia política de seu pai:

“[Lord Randolph Churchill] não via razão para que as velhas glórias da Igreja e do Estado, do Rei e do país, não pudessem ser reconciliadas com a democracia moderna; ou por que razão as massas do povo trabalhador não pudessem tornar-se os maiores defensores destas antigas instituições através das quais tinham adquirido as suas liberdades e o seu progresso. É esta união do passado e do presente, da tradição e do progresso, esta corrente de ouro [golden chain], nunca até agora quebrada, porque nenhuma pressão indevida foi exercida sobre ela, que tem constituído o mérito peculiar e a qualidade soberana da vida nacional inglesa.”⁹

⁷ WSC — Ashley, 12 April 1939, CHAR 8/626, 147, citado em Peter Clarke, *Mr. Churchill's Profession: Statesman, Orator, Writer* (London: Bloomsbury, 2012), 224. Também citado em Martin Gilbert, *Churchill's Political Philosophy* (Oxford: Oxford University Press, 1981), p. 100.

⁸ Discurso de 9 de Maio de 1938, citado em Peter Clarke, *Mr Churchill's Profession: Statesman, Orator, Writer* (London: Bloomsbury, 2012), p. 225.

⁹ Winston S. Churchill, “Personal Contacts”, in *Thoughts and Adventures*, (London: Thornton Butterworth, Ltd, 1934), p. 52.

Esta ‘corrente de ouro’, esta ‘união do passado e do presente, da tradição e do progresso’ constituíram sempre a referência central da filosofia política de Winston Churchill. Como referência crucial dessa corrente de ouro, Winston Churchill definia a tradição marítima dos povos de língua inglesa e a sua força naval. Defendendo pela enésima vez a marinha britânica, disse Churchill em 1948:

“A Marinha tem uma dupla função. Na guerra, é o nosso meio de defesa; na paz, sustenta o prestígio, a reputação e a influência desta pequena ilha; e é um factor fundamental na coesão do Império Britânico e da Commonwealth. As tarefas que a Marinha desempenhou em tempo de paz dificilmente são menos magníficas do que aquelas que alcançou na guerra. Desde Trafalgar, durante mais de 100 anos, ‘Britannia ruled the waves’. Houve uma boa medida de paz, a liberdade dos mares foi mantida, o tráfico de escravos foi extirpado, a doutrina Monroe dos Estados-Unidos encontrou a sua sanção no poder naval britânico — o que foi devidamente reconhecido pelo outro lado do Atlântico — e, nesses tempos felizes, tudo isso não custava mais de 10 milhões de libras anuais.”¹⁰

Muito obrigado.

¹⁰ Discurso a 8 de Março de 1948, citado em Richard M. Langworth, *Churchill in His Own Words*, London: Random House, 2008), p. 220.

COLÓQUIO “A GRANDE GUERRA (1914-1918): MEMÓRIA E CONSEQUÊNCIAS”

Palavras do Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 6 de novembro

Senhores académicos. Senhores convidados.

Bem-vindos a esta sessão da responsabilidade da Academia de Marinha.

Um cumprimento especial aos senhores Presidentes das restantes academias e instituições congêneres aqui presentes, bem como aos três oradores que aceitaram o nosso convite.

A Academia de Marinha, ao longo dos últimos três anos organizou ciclos de conferências sobre a Grande Guerra, o que fez todo o sentido. Este ano, em que se comemora o último ano dessa calamidade mundial, decidiram as Academias organizar uma sólida sessão conjunta, a todas envolvendo, e que se prolongará por três dias de acordo com o programa já profusamente divulgado e distribuído.

As intervenções desta tarde focarão aspectos genéricos ligados à beligerância portuguesa, aspectos mais específicos da participação da Marinha e, como não podia deixar de ser, também se abordará o armistício e as suas cláusulas navais.

Este alargado período de comemorações (2014 a 2018) proporcionou o aparecimento de diversos livros alusivos à Grande Guerra. Tive a oportunidade de ler dois deles: “Diário de Campanha do General Fernando Tamagnini, Comandante do Corpo Expedicionário Português”, edição da Comissão Portuguesa de História Militar e autoria de João Vieira Borges, Isabel Pestana Marques e Eurico Gomes Dias e “A Grande Guerra no Atlântico Português”, edição da Fronteira do Caos e cujos autores são António José Telo e Augusto Salgado.

A leitura de ambos é arrepiante. O desinteresse e ignorância política, os militares como peões de jogos, não só de política externa mas também interna, o abandono a que foram deixados, a falta de meios, a falta de treino e a obsolescência dos meios existentes. Tudo isto é chocante.

E se assim era para ambos os Ramos, a Marinha, embora mais treinada por se basear em quadros mais profissionais e menos dependente da conscrição, apresentava lacunas gritantes nas áreas de lançamento e rocega de minas e de proteção dos portos. Além disso, não estava minimamente preparada para enfrentar a ameaça submarina.

E quanto à Marinha de Comércio, complemento sempre essencial das marinhas militares, de tão diminuta, mesmo depois de reforçada com alguns dos navios apreendidos aos alemães e ao império austro-húngaro, levou a que ocorressem situações de fome

em território nacional por ser impossível assegurar com os meios disponíveis o abastecimento da população.

Em resumo, e independentemente do heroísmo com que muitos se bateram, Portugal esteve sempre dependente em meios, em formação e em treino, de Franceses e Ingleses, principalmente destes últimos.

Hoje os dias são outros e podemos dizer que temos umas Forças Armadas bem treinadas e operacionais usando meios e capacidades a par dos restantes países da NATO, se bem que à nossa dimensão. Mas continuam a existir sinais que voltam a fazer tocar as campainhas.

Dou apenas três exemplos, do Ramo que melhor conheço. As fragatas da classe “Vasco da Gama” estão a fazer 30 anos. Deviam ter sido modernizadas aos 20. Não foram e já não serão. Das 10 corvetas herdadas dos tempos do ultramar e essenciais para a vigilância da ZEE, fiscalização das pescas e salvaguarda da vida humana no mar na vastíssima área de responsabilidade de Portugal, restarão duas em Janeiro de 2019, já com mais de 40 anos. Do seu programa de substituição pelos Patrulhas Oceânicos, iniciado em 2004, na mesma data haverá apenas quatro a navegar, o que corresponde a faltarem quatro unidades para esta finalidade.

O navio polivalente logístico, que figura no Sistema de Força Nacional desde meados da década de 2000, meio único para possibilitar projecção de força, suporte aos outros ramos em operações conjuntas e apoio aos cidadãos nacionais em tempo de crise ou emergência devido a fenómenos de origem natural ou outros, continua no papel. Foi agora anunciado pelo poder político que as verbas para a sua construção serão inscritas na Lei de Programação Militar a partir de 2022, estando previsto que esteja operacional apenas em 2026! Estamos a pagar o desinvestimento em segurança e defesa que existiu durante longos anos.

No entanto, há agora alguns sinais encorajadores, apesar do investimento em defesa ir aumentar devagarinho para atingir uns escassos 1,6% do PIB, também em meados da próxima década (pelo menos é isso que se anuncia), muito devido à pressão exercida pelos parceiros da NATO e, especificamente, pelos E.U.A. Mesmo assim, o nosso reabastecedor de esquadra, o NRP “Bérrio”, que em 2020 fará já meio século, vai ter de aguentar mais uns largos anos até poder ser substituído.

Meus senhores

Que este ciclo, que hoje de manhã se iniciou, sirva para nos avivar a memória do que se passou há 100 anos e das suas consequências, pese embora ter plena consciência de que os que dominam estas matérias não têm poder de decisão e quem decide, pouco ou nada sabe delas. Que, ao menos, ouvisse.

Vamos pois ouvir os oradores de hoje à tarde. Esses, tenho a certeza, sabem do que irão falar.

A todos desejo uma boa jornada.

COLÓQUIO “A GRANDE GUERRA (1914-1918):
MEMÓRIA E CONSEQUÊNCIAS”
DA BELIGERÂNCIA PORTUGUESA AO FIM DA GUERRA¹

Comunicação apresentada pelo académico
Luís Alves de Fraga², em 6 de novembro

Introdução

A história da beligerância portuguesa na Grande Guerra pode e, quanto a nós, deve ser dividida em três períodos diferentes, a saber: a luta diplomática para alcançar o estatuto de beligerância, o tempo de empenhamento militar no teatro de operações europeu e o desenvolvimento político interno no pós-guerra até ao fim da ditadura, em 1974.

Da primeira parte ocupámo-nos durante largos anos a estudá-la e a divulgá-la. Recentemente, quando se iniciou o centenário da Grande Guerra, reiterámos tudo o que já havíamos dito, embora tenham surgido *teses* algo esdrúxulas, principalmente interessadas em *condenar* a beligerância nacional, ao invés de explicá-la. Na verdade, a História não tem como objectivo julgar os acontecimentos ou os actores, mas sim contar e explicar os factos de uma maneira que, nem sempre, os intervenientes se aperceberam de toda a amplitude. A História é uma *autópsia* que, para além de verificar a *morte*, busca as *causas* da mesma, procurando-as até às últimas consequências.

A essa primeira parte não vamos voltar agora. Julgamos mais interessante e mais apropriado dedicarmo-nos à análise rápida do segundo período – o da efectiva presença militar em França – cheio de peripécias tanto de ordem operacional como de natureza política. Mas se nos quedássemos por aí, mesmo assim, acharíamos incompleta a nossa abordagem, porque, julgamos, os reflexos da beligerância tiveram repercussão no tempo, em Portugal; uma repercussão mais longa do que, à primeira vista, possa parecer.

São estes aspectos que, de seguida, vamos abordar.

A entrada na guerra

Independentemente de as primeiras medidas de cariz militar, após o começo da guerra, em 1914, terem sido o envio de duas expedições para Angola e Moçambique, o verdadeiro empenhamento em operações de grande envergadura só veio a verificar-se no

¹ O presente texto tem por base um trabalho mais vasto apresentado no Colóquio Portugal e a Grande Guerra, que teve lugar no Mosteiro da Batalha, no dia 9 de Novembro de 2018.

² O autor escreve segundo o Antigo Acordo Ortográfico.

ano de 1917, na frente ocidental, no Norte de França, na área de La Lys, frente à cidade de Lille.

Foi para lá que seguiram um pouco mais de cinquenta e cinco mil homens – o chamado Corpo Expedicionário Português (CEP) – destinados a formar um corpo de exército integrado no 1.º exército britânico, com comando independente, mas subordinação tática e estratégica àquela grande unidade do Reino Unido. Essa força embarcou entre o mês de Fevereiro e o mês de Setembro de 1917.

Em Novembro, o corpo de exército nacional assumiu a responsabilidade de um sector da frente, com um comprimento de, sensivelmente, doze quilómetros. O terreno era pantanoso e as trincheiras mal se podiam cavar, sendo, em parte, feitas com sacos de terra que se retirava da retaguarda. Os abrigos eram precários e a vida na frente era pontuada de muitíssimas incomodidades: alimentação desadequada aos hábitos portugueses, fardamento impróprio para o clima, calçado de fraca qualidade, que apodrecia com a lama e água, total falta de higiene pessoal, dando origem a infestações de piolhos, ausência de descanso e, sobre tudo isto, o constante perigo de ser atingido por uma bala de espingarda ou metralhadora ou por um estilhaço de granada.

Entre Abril e Novembro os batalhões de infantaria e as unidades de artilharia, bem como outras, foram fazendo estágios nas trincheiras ao lado dos soldados britânicos e nem sempre eram inócuas ou inocentes essas estadias na frente, pois ficavam sujeitos aos mesmos bombardeamentos e ataques desencadeados pelos alemães.

O empenhamento fez-se segundo o critério já usado pelos britânicos em França: havia um conjunto de três linhas, assim designadas: *Linha da frente*, *Linha das aldeias* e *Linha do corpo*.

A *Linha da frente* era composta por um conjunto de três diferentes trincheiras, que se identificavam por serem a *Linha A*, *Linha B* e *Linha C*. Era nestas que se concentrava o grosso de toda a força portuguesa.

A frente estava dividida por sectores: de batalhão, de brigada e de divisão; nas primeiras trincheiras (A, B e C) ficavam doze batalhões, na *Linha das aldeias* ficavam seis batalhões (em reforço) e na *Linha de corpo* ficavam outros seis (em reserva). Deste modo, estavam esgotadas todas as unidades combatentes do CEP. Isto representou uma das maiores fragilidades da nossa participação na guerra, pois, conforme ocorriam baixas motivadas pelas mais diferentes razões, só se podia contar com dois ou três batalhões, que estavam na chamada Base do CEP, lá bem na retaguarda (FRAGA, 2010).

Contribuíram para esta situação de carência de reforços dois factores fundamentais: por um lado, a completa desorganização dos serviços logísticos militares portugueses, por onde, para além de desleixo, se desenvolveu um boicote à mobilização para França, que atingiu a maioria dos graduados militares, em especial os oficiais; e, por outro, o declarado desinteresse do Governo do Reino Unido em aceitar qualquer tipo de auxílio de Portugal, deixando de fornecer navios para transporte de tropas para França. Tem de

acrescentar-se ao que foi dito, o desinteresse da quase totalidade dos oficiais combatentes integrantes do CEP que, podendo, fugiam de França sob qualquer pretexto.

Assim, o CEP apresentava-se como uma força militar de grande envergadura para, no campo de batalha, fazer valer os direitos políticos e diplomáticos de Portugal no final da guerra, quando se fosse tratar da paz e compensar quem devia ser compensado pelos inconvenientes do conflito. Ora, se Portugal queria poder ganhar alguma coisa, acima de tudo não queria perder nada. Essa era a razão não compreendida da presença militar nos campos de batalha e nas trincheiras. Evidentemente, o CEP não ia ganhar batalhas nem decidir a guerra, por isso, havia que equilibrar entre a marcha imediata para a frente de combate – como o desejava o general comandante do CEP, que nunca compreendeu bem a razão da beligerância, sobrepondo às questões políticas as de natureza militar – e a lenta preparação das tropas retardando, quanto possível, o empenhamento efectivo, para evitar o descalabro do próprio CEP, como veio a acontecer. Este confronto de posições é factualmente visível através da leitura do Diário de Campanha do general Tamagnini de Abreu e Silva (BORGES; MARQUES; DIAS, 2017).

O primeiro grande golpe que o CEP sofreu não foi de natureza bélica, mas política: no começo do mês de Dezembro de 1917, o Governo Afonso Costa foi deposto por um golpe militar chefiado por Sidónio Pais, que fez destituir o Presidente da República, e assumiu as duas funções. Foi a grande viragem na política de guerra portuguesa, pois, de imediato, o novo senhor da situação aceitou todas as imposições britânicas, nomeadamente, reduzir o empenhamento das forças portuguesas na frente de batalha, atribuindo-lhes um papel pouco mais que simbólico.

Na verdade, em Janeiro de 1918, Sidónio Pais concordou com o plano de acabar com o corpo de exército português, deixando, somente, na frente uma divisão integrada num corpo de exército britânico e transformando a divisão restante em um depósito de tropas para completar as baixas de efectivos. O plano não entrou imediatamente em execução, porque o empenhamento das unidades britânicas em outros pontos da frente impedia o reforço do dispositivo até então ocupado pelos soldados de Portugal.

Logo na primeira semana de Março, começou uma larga ofensiva alemã sobre os sectores defendidos pelas tropas do Reino Unido e, também, sobre o pequeno troço de trincheiras onde estavam os portugueses. Passados poucos dias já no quartel-general do corpo de exército nacional se desconfiava da preparação de uma acção mais poderosa sobre aquela zona. Avisados os comandos britânicos, não quiseram os mesmos acreditar nos prognósticos dos serviços de informação portugueses. Assim, foi-se protelando qualquer decisão quanto ao reforço do sector nacional. Pior do que isso, nos primeiros dias de Abril, o Alto Comando Britânico decidiu pôr em execução o plano de redução das forças portuguesas e, no dia 7, fez recuar a 1.^a divisão e manteve a 2.^a, ocupando exactamente o mesmo sector preenchido pelas duas. E isto foi acompanhado com a indicação de que, em caso de ataque, a 2.^a divisão devia morrer na Linha B. Mas, ou porque se percebeu o disparate ou porque se receou pelas consequências, na noite de 8 de Abril chegou

a ordem para, no dia seguinte, a 2.^a divisão, do comando do general Gomes da Costa, retirar para a retaguarda. Todavia, foi tarde demais.

Com efeito, às 4 horas e 15 minutos da madrugada de 9 de Abril, as forças inimigas iniciaram um ataque brutal sobre o sector português, com a particularidade de terem forçado a frente exactamente nos flancos, onde as tropas nacionais se ligavam às britânicas. A Sul, próximo de Béthune, a unidade britânica manobrou no sentido de reforçar o seu flanco esquerdo, desligando-se do flanco direito da 2.^a divisão portuguesa, permitindo a penetração do inimigo, que avançou de modo a envolver as tropas nacionais pela retaguarda; a Norte, perto de Armentières, os atacantes penetraram pelo flanco esquerdo da divisão portuguesa e, também, pelo flanco direito da unidade britânica contígua, abrindo uma larga brecha nas defesas aliadas; mais uma vez, as tropas portuguesas foram envolvidas pela retaguarda. Deve acrescentar-se, para se perceber este descalabro, que sobre toda a frente portuguesa, bem como sobre os quartéis-generais das divisões e do CEP, houve um tremendo bombardeamento que só cessou por volta das seis horas, acrescido de dois factos, que mais contribuíram para a redução da vontade de combater: o denso nevoeiro existente desde a noite e que se prolongou pela manhã e o bombardeamento com granadas de gases asfixiantes.

A maior resistência foi oferecida no flanco direito da 2.^a divisão e já na Linha das aldeias, mas reduzida a limitados contingentes de militares comandados por capitães em fortes redutos de betão. No dia 10 de Abril ainda havia alguns focos de resistência de soldados portugueses, mas não passavam disso mesmo, porque o avanço alemão parecia imparável. A batalha continuou até quase ao final do mês, correndo os britânicos o risco de terem de ser auxiliados por tropas francesas.

Ao contrário do que o imaginário nacional quis fazer crer durante muitos anos, a batalha de La Lys não se resumiu a um só dia e muito menos foi a derrota do CEP; a batalha ia sendo a derrota das forças britânicas em França. Todavia, a historiografia inglesa, quase logo desde o início, procurou deixar ficar no ar a ideia de que o descalabro se deveu à falta de resistência dos soldados de Portugal. Na verdade, fosse qual fosse a nacionalidade dos militares que ocupassem aquela frente o resultado seria igual, porque a desproporção entre defensores e atacantes era muito grande.

Quando ainda a ofensiva não tinha terminado, o que restava do CEP foi mandado retirar para a retaguarda, passando a estar subordinado a outro comando britânico, de natureza logística, que empregou os militares nacionais em trabalhos de engenharia, abrindo estradas e refazendo trincheiras e pontes. Finalmente, os soldados de Portugal estavam empenhados naquilo para que o comando britânico sempre achara que serviam (FRAGA, 2010)!

Entretanto, nos meses seguintes a Abril, Sidónio Pais, em Lisboa, debatia-se numa tremenda contradição: reduzir o esforço de guerra até ao mínimo possível, sendo favorável aos desejos britânicos, ou, em nome de um nacionalismo, que não enjeitava, procurar

mandar para França alguns reforços para se poder dizer que Portugal ainda era uma pequena potência combatente.

Optou por substituir o comandante, que se vinha tornando incómodo com as exigências que fazia, por um outro general – Tomás Garcia Rosado – oriundo do Serviço de Estado-Maior, conhecido monárquico, que, provavelmente, saberia negociar com Londres uma solução que não envergonhasse o Governo da República.

Garcia Rosado, depois de duras e complicadas negociações no War Office, conseguiu o mínimo que se poderia alcançar junto de políticos e militares desejosos de se libertarem de um peso que lhes tolhia alguns movimentos e poderia vir a tolher muitos mais, conforme se desenvolvessem as negociações de paz, que se avizinhavam para breve.

Assumido o comando em Agosto de 1918, o novo comandante, tentou, em vão, ainda reconstituir uma divisão. Sucessivas revoltas entre os soldados levaram-no a reduzir os desejos, ficando-se pela reorganização de alguns batalhões para serem integrados em divisões britânicas. Aprontaram-se quatro, mas só três, realmente, foram adstritos a divisões britânicas na fase finalíssima da guerra.

Do ponto de vista militar, e estritamente militar, a participação de tropas portuguesas na frente de batalha europeia foi um fiasco. Todavia, ele deveu-se à conjugação de um conjunto de factores internos e externos. Nos primeiros podem incluir-se a falta de vontade dos oficiais do Exército em irem combater, a desorganização logística reinante nas fileiras militares e a mudança de orientação política como resultado do golpe de Sidónio Pais, em Dezembro de 1917; nos segundos devem referir-se a falta de vontade dos Governos do Reino Unido em verem Portugal envolvido na guerra, a negação de transportes marítimos para levar tropas para França e a vontade expressa pelo Alto Comando Britânico em França de ver reduzida à expressão mais simples o CEP. Pesem embora estes factores, a verdade é que, no cômputo geral, político e diplomático, os resultados foram positivos, visto que Portugal viu-se ressarcido das despesas feitas e recompensado por ter sido beligerante.

Da guerra para a paz

Poderíamos acabar aqui a nossa exposição sobre a visão geral da beligerância portuguesa na Grande Guerra. Este seria, talvez, o ponto onde todos os historiadores dariam por completa a sua descrição dos acontecimentos, contudo, esse não é o nosso entendimento. A guerra teve efeitos que se alongaram no tempo muito mais do que se imagina. E é disso que passaremos a tratar.

A revolução que colocou Sidónio Pais na governação de Portugal levou a que dos três partidos republicanos saídos do velho *Partido Republicano Português* (PRP) tenha sobrado somente o *Democrático*; os dois restantes desfizeram-se dando lugar a novos partidos onde não faltou um que já se afirmava nacionalista. Ou seja, se a *República Nova* de Sidónio não vingou, pois soçobrou logo após a sua morte, contudo, mudou pequenas

coisas que representaram, a mais longo prazo, fissuras na ideologia republicana. O que de facto mudou foi menos de ordem ideológica do que de ordem sociológica.

Na verdade, no imediato pós-guerra, ocorreu a chamada Monarquia do Norte, episódio quase grotesco se não tivesse sido dramático: Paiva Couceiro, ex-capitão do Exército, invadiu o Porto e fez aclamar, de novo, naquela cidade, a Monarquia, sem, todavia, haver um rei para colocar no trono. D. Manuel II, cauteloso, duvidando, de há muito, dos intuitos de Paiva Couceiro, deixou-se ficar por Londres, onde residia, pois tinha ampla certeza de que a Monarquia era um regime acabado em Portugal (PEREIRA, 2016). Portugal dividiu-se, durante três semanas, ficando o Minho, o Douro Litoral, parte da Beira Alta e uma diminuta parte de Trás-os-Montes ligado à restaurada Monarquia e o restante território ligado e obediente à República.

Este golpe, não tendo servido em nada aos monárquicos, serviu, em quase tudo, aos Democráticos, que conseguiram livrar o país dos restos de sidonismo e da ideologia ditatorial corporativa, que lhe estava associada.

Os sucessivos Governos republicanos do pós-guerra tiveram de enfrentar uma nova situação económica nascida da guerra e do desmantelamento comercial e industrial que ele provocou.

A Grã-Bretanha, grande potência mundial até 1914, começou, quase de maneira imperceptível, a perder importância, pois quem a ganhou foram os EUA, em cujo território nem uma granada caiu. Verdade seja dita que, no final da década de 20 do século XX, a maior crise do capitalismo moderno começou em Nova Iorque e espalhou-se completamente à Europa e ao mundo, infectando as relações económicas. Mas, o que deu cabo da situação económica portuguesa foi a desordem internacional imediata à guerra. A falta de autossuficiência do país e a dependência do comércio externo fizeram disparar a inflação e, como resultado imediato, geraram a instabilidade social e política.

Do ponto de vista laboral, as reivindicações continuaram a ser conduzidas por sindicatos animados pela ideologia anarquista, recorrendo com muita facilidade ao uso das bombas artesanais para provocar vítimas inocentes. Foi esta insegurança nas ruas das grandes cidades, em especial de Lisboa e do Porto, que determinou a instabilidade política em Portugal. A fome entre os trabalhadores urbanos era má conselheira e não lhes dava para aceitarem as soluções de partidos que perdiam rapidamente a credibilidade, porque não podiam solucionar o que, realmente, não tinha solução através de uma actividade centrada em questões internas.

Para garantir alguma estabilidade governativa julgou-se que, armando a Guarda Nacional Republicana (GNR), de modo a opor-se a uma certa tendência golpista no Exército, depois de ter regressado de França aureolado de glória e de sacrifício, se conseguia alcançar a ordem pública tão desejada. Mero engano, pois foi exactamente daquela corporação que partiram algumas tentativas de intervenção política. Na noite de 19 de Outubro de 1921, esteve por trás de hediondos assassinatos de algumas das figuras militares mais destacadas da República e do Presidente do Ministério demissionário – Machado

Santos, Carlos da Maia, Freitas da Silva, Carlos Botelho de Vasconcelos, António Granjo – nunca se tendo descoberto quem foram os mandantes, ainda que se soubesse bem quem foram os executantes. Os velhos líderes dos antigos partidos republicanos estavam afastados: Afonso Costa, em Paris, Brito Camacho, em Moçambique, António José de Almeida era Presidente da República. Os novos senhores da situação alternavam entre o *Partido Democrático* e outros, como o *Liberal*, *Nacional Republicano*, *Republicano Conservador*, *Republicano Nacionalista*, *Federação Nacional Republicana*, *Partido Republicano de Reconstituição Nacional*, *Partido Popular*. A multiplicação de partidos políticos na área republicana – partidos que surgiam, associavam-se e dissolviam-se – era uma consequência da tentativa de derrube da hegemonia constante do *Partido Democrático*, que, embora fragilizado, continuava a dominar o parlamento, ainda que acusado – com razão ou sem ela – de manobrar as eleições de modo a conseguir a maioria que lhe convinha. Foi esse sentimento de ditadura exercida pelos *Democráticos*, que mais contribuiu para toda a instabilidade política, através da proliferação de partidos. Faltava o poder de uma figura carismática na política nacional; figura que se impusesse pela determinação de um rumo político capaz de gerar um rumo para a situação económica caótica (BAIÃO, 2014).

A pouco e pouco, no seio do Exército, começou a nascer a ideia de que se impunha uma verdadeira ditadura política capaz de repor a ordem e o equilíbrio do orçamento, deficitário desde 1914.

Em 18 de Abril 1925 houve a primeira tentativa para impor uma solução militar, com características nacionalistas, em tudo semelhante ao que acontecera em Espanha com o general Primo de Rivera, mas foi reprimida e julgados os seus autores, considerados inocentes. Em 19 de Julho do mesmo ano, nova tentativa de golpe militar ocorreu. Foram vencidos os golpistas e, de novo, julgados, inocentados e reintegrados nas fileiras. Tudo indicava que em breve novo golpe militar sairia para a rua.

A inutilidade dos julgamentos militares evidenciava o desinteresse pela democracia e a apetência que a burguesia, em especial a urbana, tinha por uma mudança política que repusesse a ordem nas ruas e na economia. Os valores da República, em que a pequena burguesia urbana havia acreditado antes de 1910 e durante os primeiros anos do novo regime, tinham-se diluído e já havia repulsa por eles. Por outras palavras, a população voltou a acreditar nos valores da tradição, nos quais se sustentava a Monarquia. O regime poderia estar em perigo, por via da saudade de um passado recente, feito à medida dos interesses da burguesia urbana, conservadora, tradicionalista e católica. Na década de vinte do século XX, o acontecimento Fátima ou Cova da Iria começava a pesar e a ter influência, colocando o problema da aceitação da religião tradicional. A Igreja Católica estava por trás da tradição e corroía a República nos seus valores laicos.

Em 28 de Maio de 1926, uma figura militar ligada à Grande Guerra e à batalha de La Lys – o general Gomes da Costa – bastante controversa nos valores que defendia, colocou-se ou aceitou colocar-se à frente de um golpe militar, iniciado em Braga – e, note-se, não se trata de um acaso ser esta a localidade berço da revolta ditatorial fundamentada na

reposição dos valores tradicionais, pois era esta a velha arquidiocese tida vulgarmente pela *Roma portuguesa*. Nascia, deste modo, a ditadura castrense que deu origem ao Estado Novo de António de Oliveira Salazar, situação política, durante bastos anos, considerada híbrida, pois sustentou-se, em alguns meios, a possibilidade de restauração da Monarquia, desde que foi autorizada a presença dos putativos pretendentes ao trono de Portugal, o banido ramo de Bragança, em discordância com a Convenção de Évoramonte.

Desligar a ditadura imposta pela Constituição Política de 1933 dos efeitos da Grande Guerra é, para nós, sem sombra de dúvida, um erro de contextualização histórica e quase um anacronismo. A ditadura, foi um *recuo* no tempo, aos anos dez do século XX, estabelecendo como que um hiato cultural e político entre a proclamação da República e os anos do final da 2.^a Guerra Mundial, tempo em que, pela pressão inevitável dos meios de comunicação social, Portugal tinha de começar a acertar o passo pelos princípios mais modernos da Europa e do mundo.

Conclusão

Tentámos contar e explicar, a traços largos, a presença militar portuguesa nas trincheiras da frente ocidental europeia, entre os primeiros dias de Fevereiro e 11 de Novembro de 1918.

Não nos ficámos pelo simples relato de alguns episódios, quisemos que se percebessem os contornos mais evidentes de toda uma trama de âmbito nacional e internacional, que se opunha à beligerância, ora por razões de comodismo pessoal ora por razões de interesse nacional alheio. Demos, julgamos, o devido relevo ao fim do CEP, quando ficou desmantelado em razão do início da batalha de La Lys, mas exaltámos, também, a acção do general Garcia Rosado, novo comandante, que impôs a si mesmo a obrigação de refazer os destroços militares ainda existentes em França, mesmo contra a vontade do Alto Comando Britânico e fortes reticências de Sidónio Pais, já então, Presidente da República. Deixámos claro que o empenhamento dos soldados portugueses foi afectado pelo abandono a que os votou tanto o Governo de Sidónio Pais como a vontade política britânica.

Depois, debruçámo-nos sobre o período imediatamente seguinte ao fim da guerra para perceber como é que o conflito militar afectou a vida política nacional, passando a analisar, sumariamente, a década de vinte até à imposição da ditadura militar. Esta, embora tentando repor a ordem social, política e económica, não conseguiu alcançar nenhum dos seus objectivos e deu origem a uma ditadura financeira, que acabou na Constituição de 1933, impondo uma ditadura de matriz fascista, conservadora e obscurantista que se alongou no tempo até 1974.

De toda a exposição feita, pode tirar-se uma conclusão geral: a participação na guerra, ainda que tenha conseguido temporariamente demonstrar, no plano internacional, uma igualdade de soberanias entre Portugal e a Grã-Bretanha, gerou, na sequên-

cia do armistício, um clima político, social e económico favorável ao surgimento de uma ditadura de longa duração, fundamentada na prática de uma cultura obscurantista própria da Monarquia deposta pela República.

Bibliografia

BAIÔA, Manuel (2014) - A PRIMEIRA REPÚBLICA PORTUGUESA (1910-1926): PARTIDOS E SISTEMA POLÍTICO. ARBOR Ciencia, Pensamiento y Cultura. Vol. 190-766, marzo-abril 2014, a114 | ISSN-L: 0210-1963 doi: <http://dx.doi.org/10.3989/arbor.2014.766n2006>.

BORGES, João Vieira; MARQUES, Isabel Pestana; DIAS, Eurico Gomes (2017) – Diário de Campanha do General Fernando Tamagnini, Comandante do CEP. Lisboa: Comissão Portuguesa de História Militar.

FRAGA, Luís Alves de (2010) – Do Intervencionismo ao Sidonismo: Os dois segmentos da política de guerra na 1.ª República: 1916-1918. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra.

PEREIRA, Pedro Maçal Vaz (2016) – MONARQUIA DO NORTE: A Guerra Civil entre Monárquicos e Republicanos Onde Dois Governos Governaram Portugal Durante Três Semanas. Lisboa: Academia Portuguesa de História.

COLÓQUIO “A GRANDE GUERRA (1914-1918):
MEMÓRIA E CONSEQUÊNCIAS”

A MARINHA NO TEATRO DE GUERRA AFRICANO (1914-1918)

Comunicação apresentada pelo académico
José Luís Leiria Pinto, em 6 de novembro

Em 1914, quando do deflagrar da Grande Guerra, a defesa do Ultramar era uma das prioridades do Governo da jovem República Portuguesa. Acontece que as potências europeias pretendiam aumentar as suas colónias em África, nomeadamente a Alemanha que tinha como objectivo criar uma “África Central Alemã” juntando os seus territórios dos Camarões, Togo, Sudoeste Africano e Tanganica aos localizados na África Equatorial Francesa, ao Estado Livre do Congo pertencente à Bélgica, a Angola e a Moçambique. Para atingir esse fim planeava construir uma Marinha que pudesse competir com a Royal Navy inglesa. No sentido de conter estas ambições, a Inglaterra alegando que Portugal, devido à instabilidade política, não conseguiria saldar as suas dívidas financeiras externas, propôs em reuniões secretas: «Acordo de Angola» em Agosto de 1898 e “Convenção Anglo-Alemã” de 1912, a divisão das colónias portuguesas cabendo à Alemanha o Sul de Angola e o Norte de Moçambique.

O primeiro incidente nas fronteiras ultramarinas sucede logo em 24 de Agosto de 1914, quando forças alemãs atacam, sem qualquer justificação ou prévia declaração de guerra, o posto de Mazúia, em Moçambique, junto ao rio Rovuma, chacinando seis soldados africanos e o comandante do posto, Sargento de Marinha Eduardo Rodrigues da Costa que foi assim o primeiro militar português morto em combate na Grande Guerra.

Perante a situação o Governo envia, para reforço das fronteiras africanas, as primeiras forças expedicionárias que partem de Lisboa no dia 11 de Setembro de 1914 a bordo dos paquetes “Moçambique” e do inglês “Duhram Castle”, escoltados pelo cruzador “Almirante Reis” e pelas canhoneiras “Ibo” e “Beira”. Posteriormente, várias foram as forças militares que seguiram para África. De salientar que, exceptuando a utilização dos paquetes “Duhram Castle” e “Britannia”, a totalidade dos transportes militares e respectivas escoltas foram feitas, exclusivamente, por navios portugueses.

Interessa agora caracterizar a situação na fronteira do Sul de Angola, o teatro de operações do futuro Batalhão Expedicionário da Marinha. Era uma zona vasta e agreste com diminutas forças para policiamento da longa fronteira, de comunicações primitivas e habitada pelo insubmisso povo cuanhama, aliciado e armado pelos vizinhos alemães que exploravam a vulnerabilidade da região. A força expedicionária portuguesa, já referida, tinha como missão ocupar e pacificar a região e simultaneamente reforçar os postos da fronteira.

Em 19 de Outubro de 1914 uma patrulha alemã chegada ao posto de Naulila recusara ser desarmada, de acordo com as ordens recebidas do Alto-Comissário português e devido a um equívoco, possivelmente linguístico, três alemães são abatidos, facto que dará origem, como represália, ao ataque ao Forte Cuangar a 31 do mesmo mês, onde foi massacrada toda a sua guarnição. Surgem depois vários incidentes com forças alemãs tendo por esse motivo sido abandonados postos e povoações, o que leva a que em fins de Dezembro ser inexistente a autoridade portuguesa no sul de Angola, a leste do rio Cunene.

Devido a este grave problema o Governo determinou a criação, com a máxima urgência, de um Batalhão de Marinha Expedicionário a Angola. A resposta da Marinha foi rápida. Em apenas cinco dias e perante um avultado número de voluntários que excediam as necessidades, era formado, em 31 de Outubro, no Quartel de Marinheiros, em Alcântara, o Batalhão “organizado e sob o comando do capitão-tenente Coroliano da Costa com três Companhias, uma bateria de metralhadoras a dorso de muares, serviço saúde e secção de quartéis n’uma totalidade de 18 officiaes, 33 sargentos e 512 cabos e praças”.

A Unidade parte de Lisboa a 5 de Novembro de 1914 a bordo do paquete “Beira” e desembarca a 23 em Moçâmedes. Segue por caminho-de-ferro para leste até Lubango (futura Sá da Bandeira) e inicia então um período de desgastantes percursos através de inóspitos caminhos e debaixo de elevadas temperaturas em que a falta de água foi uma constante.

Entretanto, em 18 de Dezembro, forças alemãs atacam e chacinam a guarnição do Forte de Naulila e o Batalhão da Marinha a partir de 22, em marchas forçadas desloca-se para sul rumo aos Gambos, onde chega a 3 de Janeiro de 1915, em socorro dos seus camaradas do Exército que, segundo informações, era perseguido pelos alemães acompanhados de indígenas por eles armados, situação que posteriormente mostrou não ser verdadeira.

Durante cinco meses o pessoal da Marinha foi distribuído por postos entre os Gambos e Tchicusse, tendo como base principal, onde bivacou, um local chamado Forno da Cal, sete quilómetros ao sul dos Gambos. Conforme o Relatório de 20 de Outubro de 1915 do Capitão-tenente Afonso Cerqueira “*No Forno da Cal, local não muito salubre, passou o Batalhão a época das chuvas sendo muito experimentado pelas doenças em que predominaram as febres tifoides, havendo enorme número de doentes, apesar de se ter melhorado muito as condições de asseio do acampamento, feito um poço e um forno, etc.*”

Em 28 de Maio de 1915 o Padre Superior da Missão de Tchipelongo - Humbe solicitou então ao 1.^o tenente Afonso Cerqueira, Comandante da 1.^a Companhia do Batalhão que guarnecia o posto avançado de Tchicusse, auxilio para poder retirar a Missão, então ameaçada por gentio que já tinha atacado a população vizinha. Enfrentando a gravidade da situação e por sua inteira iniciativa o tenente Cerqueira, acompanhado de 1 oficial, 4 sargentos e 48 praças da Marinha e da 15.^a Companhia de Landins de Moçambique

(2 oficiais, 2 sargentos, 3 praças europeias e 48 indígenas), partiu logo na tarde desse dia para Tchibelongo, povoação acerca de 32 quilómetros a sul de onde chegou ao romper de 29. A coluna sofreu então vários ataques que neutralizou e após avanços debaixo de fogo, que contrariaram as tentativas de envolvimento por parte do inimigo, a Missão foi alcançada tendo sido possível proceder em segurança à evacuação do seu pessoal e respectivos bens, assim como à recolha de gado apreendido aos revoltosos. De acordo com o Relatório atrás referido *“Têve a força 2 oficiais feridos e 6 praças. Foi notável a marcha efectuada de 54 quilómetros quase sem descanso”*.

No dia 30 deu-se o regresso, sem novidade, a Tchicusse. Esta foi a primeira acção de combate das forças do General Pereira Eça que tinha assumido, em 23 de Abril, o cargo de Comandante das Forças em Operações no Sul de Angola.

Em fins de Junho, o capitão-tenente Coroliano da Costa e o 1.º tenente Carvalho Araújo, em virtude dos seus estados de saúde, são evacuados para a Metrópole. Passa então o 1.º tenente Afonso Cerqueira, promovido a oficial superior, a exercer o comando do Batalhão, que entretanto reduzido a 15 oficiais e 341 sargentos e praças se concentrou em Tchicusse. Após cansativa caminhada para o sul a totalidade das forças comandadas pelo General, em 7 de Julho, reocupa sem oposição a povoação de Humbe.

Os alemães do Sudoeste Africano, que além dos ataques a postos portugueses tinham fomentado a revolta e armado o povo cuanhama, rendem-se a 9 de Julho de 1915 ao general sul-africano Botha, mantendo-se para as forças militares portuguesas o mesmo objectivo atribuído à expedição que em 1914 a antecedeu, isto é, pacificar a zona a leste do rio Cunene e reocupar os postos da fronteira.

De notar que a pequena colónia alemã do Togo, situada entre o território britânico da Costa do Ouro (actual Gana) e o francês do Daomé (o Benim de hoje) tinha sido ocupada logo em 28 de Agosto de 1914 por uma força franco-britânica.

Em 11 de Agosto, no Humbe, as forças dividem-se em três colunas: a primeira é a do “Cuanhama”, que cumpriria a missão mais difícil, conta com a presença do General Pereira D’Eça e integra o Batalhão da Marinha (15 oficiais, 341 sargentos e praças); a segunda, a do “Cuamato” e a terceira, a de “Naulila”. A Marinha tem o primeiro contacto de fogo com o gentio, a 17 de Agosto na “Acção de Môngua”, a que se seguiram nos dias 18 e 19 o “Primeiro” (duas horas de duração) e o “Segundo” (quatro horas) “Combates de Môngua”, lutas renhidas que permitiram, no último dia, a conquista das cacimbas (covas e poços de água) de Môngua. Nesta acção o 1.º tenente Raul Cascais *“distinguiu-se pela valentia e sangue frio tendo cabido à sua companhia avançar, em 19 de Agosto, para as cacimbas de Môngua, como guarda avançada do destacamento do Cuanhama”*. Conforme Relatório de 2 Janeiro de 1917 do General Pereira d’Eça.

Entretanto os cuanhamas, apoiados por sobas da Bacia do Cunene, atacam no dia 20 com extrema violência durante cerca de 10 horas seguidas (das 7.30 às 17.00 horas). Além do Batalhão da Marinha fazem parte da coluna o Batalhão de Infantaria 17 e a

15.^a Companhia de Landins de Moçambique que enfrentam cerca de 40.000 indígenas, 12.000 dos quais portadores de armas de fogo.

René Plessier no seu livro “História das Campanhas de Angola” escreve:

“A Batalha de Môngua que compreende as lutas dos dias 17, 18, 19 e 20 de Agosto de 1915 pode ser considerada a maior batalha campal jamais realizada por um colonizador europeu contra um poder ou um Estado negro – africano ao sul do Saará.”

A acção da Marinha nesse combate é citada no Relatório do General nos seguintes termos:

“Chegaram as dezasseis horas, a intensidade do fogo não abrandava e não convinha, por forma alguma, deixar chegar a noite sem termos obtido esmagadoras vantagens sobre o gentio e por isso mandei ordem às duas faces mais atacadas, norte e leste, para destacarem pelotões alternados que procedessem ao assalto das posições inimigas.

Esta ordem foi cumprida com um entusiasmo enorme por forças de infantaria 17 e da 15.^a companhia indígena (landins), que guarneciam a face norte, e por forças do Batalhão da Marinha, que guarnecia a face leste.

Ao primeiro impacto, as nossas forças embaçaram perante a resistência do gentio, mas, à segunda investida, levaram tudo de vencida, fugindo o gentio desordenadamente, com o soba à frente, e deixando muitos mortos, alguns horrivelmente mutilados pelo nosso fogo de artilharia.

Devo destacar neste brilhante feito de armas o capitão-tenente Cerqueira, que carregou à frente dos seus pelotões, sem que tivesse obrigação de o fazer, dando, mais uma vez, prova da sua tempera inexcedivelmente militar, que o fez mostrar sempre aos seus subordinados ser o primeiro em todos os momentos críticos da guerra, quer derivados dos combates quer das privações que à guerra são inerentes, como o primeiro era como seu comandante; e igualmente salientarei o procedimento do capitão-de-fragata Vasconcelos e Sá, chefe do serviço de saúde, que, tendo estado, de carabina em punho, nas trincheiras da Marinha, depois com ela se lançou na carga, com a maior valentia”.

Vários foram os oficiais pertencentes ao Batalhão de Marinha condecorados pelo seu comportamento em combate. De salientar a Medalha de Ouro de Valor Militar atribuída ao Capitão-tenente Afonso Cerqueira, justificada pelo louvor de que se transcreve a seguinte parte:

Nomeado capitão-tenente, passou a exercer o comando do batalhão de, marinha, tomando parte nos destacamentos do Humbe, do Cuanhama e de N'giva. Em todas as situações revelou as mais distintas qualidades de oficial disciplinador, enérgico, inteligente, activo e valente, impondo-se sempre pelo exemplo. Nos combates travados pelo destacamento do Cuanhama mais uma vez demonstrou as suas brilhantes qualidades de valentia e sangue frio, muito principalmente durante combate de 20 de Agosto, em que, tendo sido dada. Ordem para parte das forças do seu comando carregarem baioneta o gentio, espontaneamente, e por duas vezes, carregou à frente dessas forças.

Dissolvida a “Coluna do Cuanhama”, o Batalhão de Marinha fez parte do Destacamento que em 2 de Setembro seguiu para sul com o objectivo de reocupar a povoação de N ‘Giva (mais tarde Vila Pereira D’Eça) a escassos quilómetros da fronteira.

“O objectivo foi atingido no dia 4, após ligeiros ataques iniciais do gentio que foram prontamente repelidos apesar das tropas, já gastas e cansadas dos anteriores esforços, mal puderam suportar tão longa marcha agravada pela falta de abastecimentos de água. Das unidades apoiadas destacaram-se, mantendo-se continuamente nos seus lugares e suportando os horríveis sacrifícios de sede e da fadiga, o Batalhão de Marinha e parte da 2.^a Bateria de Artilharia de Montanha.”

Além do pessoal evacuado para a Metrópole por motivo de doença, morreram em combate 2 praças e ficaram feridos 2 oficiais e 7 praças. Por doença faleceram em Angola 13 praças.

Cumprida a missão, a força de Marinha, reduzida a 13 oficiais e 270 sargentos e praças, a 13 de Setembro de 1915, deixou N ‘Giva e regressou a Moçâmedes, onde embarcou no paquete “Zaire” que entrou em Lisboa a 15 de Outubro.

Terminada a Campanha do Sul de Angola de 1915, o General Pereira D’Eça escreveu no seu Relatório Final: “*Todas as unidades cumpriram o seu dever por forma a justificar o grande orgulho que sinto em tê-las comandado; porém julgo merecedor de especial menção o Batalhão de Marinha. Esta unidade, mostrou sempre a maior correcção, a nítida compreensão dos seus deveres cívicos e militares, tanto no período que antecedeu as operações como durante as operações. Foi, sem o maior exagero, uma unidade de elite, cuja ténpera fica definida dizendo que foi a mais resistente nas marchas, a mais esforçada nos combates*”.

Mais tarde, em Novembro de 1917, o General legou a sua espada ao Corpo de Marinheiros da Armada que figura, actualmente, no Museu de Marinha junto à Bandeira Nacional condecorada com a Medalha Militar da Torre de Espada e duas Cruzes de Guerra e que sempre acompanhou o Batalhão de Marinha Expedicionário a Angola. Também o Coronel Pereira Caldas, Comandante da “Coluna do Cuanhama”, igual destino deu à sua espada assim como o Coronel Veríssimo de Sousa, Comandante do Destacamento de N ‘Giva, a sua Medalha de Ouro de Valor Militar.

Note-se que apenas nos princípios dos anos 70, isto é, quase seis décadas depois desta campanha, voltou a instabilidade no Sul de Angola.

No Norte de Moçambique, que confinava com a África Oriental Alemã (Tangânica) e, em 1914 administrado pela Companhia do Niassa, a presença militar era extremamente diminuta assim como a população europeia, sendo os 900 quilómetros de fronteira guardados por poucos e dispersos postos governamentais. Na área predominava o povo maconde, etnia hostil que nunca se tinha submetido a uma completa soberania portuguesa.

As ambições alemãs sobre a região eram evidentes, note-se em 1894 a ocupação do denominado “Triângulo de Quionga”, pequena área moçambicana junto à foz do rio Rovuma, onde os alemães estabeleceram um posto alfandegário.

As primeiras forças expedicionárias chegaram a Moçambique em Outubro de 1914, com o objectivo de controlarem os macondes, recuperar Quionga, reforçar os postos fronteiriços e conquistar uma faixa de terreno na margem norte do Rovuma.

No Tanganica o general alemão Von Letow, comandando forças nativas (os askaris) enquadradas por militares europeus, vinha desenvolvendo com êxito uma eficaz guerra de guerrilhas contra as forças e interesses dos aliados: a norte a colónia inglesa do Quénia; a oeste os territórios belgas e a sul Moçambique.

Mercê de uma série de erros políticos e militares, até Março de 1916 quando da declaração da guerra da Alemanha, os objectivos estabelecidos para as sucessivas forças expedicionárias nacionais não tinham sido concretizadas excepto, em Abril desse ano, a ocupação do “Triangulo de Quionga”, entretanto abandonado pelos alemães.

Além do Togo e do Sudoeste Africano cujas rendições tinham ocorrido, conforme já referido em 1914 e 1915 respectivamente, a 18 de Fevereiro desse ano de 1916 o mesmo sucedia à colónia dos Camarões. Nestes termos, a única colónia alemã em África era então o Tanganica, que só se renderia em Novembro de 1918, depois do General Von Letow ter tomado conhecimento da assinatura do Armistício.

É na tentativa de atravessar o Rovuma e conquistar um espaço na margem alemã que se insere em Maio de 1916 a participação da Marinha Portuguesa.

No dia 20 de Maio de 1916 o cruzador “Adamastor”, (capitão-tenente Freitas Ribeiro), que em Fevereiro tinha participado na apresamento de navios alemães surtos em portos moçambicanos, e a canhoneira “Chaimite”, (1.º tenente Matos Preto), fundearam na foz do Rovuma.

Nesse dia, quando um escaler do cruzador rebocando uma baleeira procedia à colocação de uma boia, para assinalar um fundeadouro para o “Adamastor”, foi alvejado de margem norte com tiro de armamento portátil, sendo o ataque ripostado pelo fogo das peças do escaler e do navio.

No dia seguinte, uma esquadilha comandada pelo imediato do cruzador, capitão-tenente Quirino da Fonseca, constituída por dois escaleres a vapor rebocando duas baleiras, após um prévio bombardeamento do local da margem de onde tinha sido feito o ataque da véspera, subiu o rio e passadas duas horas de navegação, difícil devido aos vários baixios, avistou o posto português da Namaca e na margem oposta a Fábrica Alemã de preparação de fibras vegetais que foi destruída por pessoal desembarcado de uma das baleiras, assim como incendiadas umas palhotas vizinhas, tendo posteriormente a esquadilha seguido para Namaca.

A 22 foi decidido, superiormente, que as forças expedicionárias ocupassem a Fábrica com apoio da esquadilha, devendo, antecipadamente, promover o transbordo de pessoal, abastecimentos e material de guerra, que se encontravam em embarcações na foz do Rovuma, para o posto de Namaca, de onde partiria a operação.

Na tarde do dia 23, quando três embarcações da esquadilha tentavam apresar um escaler e umas embarcações indígenas que se encontravam próximos da Fábrica, um dos

escaleres encalha e a esquadriha fica debaixo de fogo do inimigo que lhe causou três mortos e seis feridos da guarnição do “Adamastor”.

Nos dias 24 e 25 procedeu-se à descarga do pessoal e material que, entretanto, tinham chegado a Namaca.

Na manhã de 27 de Maio largaram de Namaca dois escaleres a vapor e um escaler a gasolina que rebocavam dois salva-vidas e uma jangada com pessoal do Exército para ocupar a Fábrica. Sucede então que acerca de 150 metros do local de desembarque são violentamente atacados, a partir de um reduto que os alemães tinham construído, uns 300 a 400 metros a jusante da Fábrica. Os chefes das metralhadoras que guarneciam os salva-vidas foram logo mortos, as baixas numerosas, falha o apoio dos postos de Namaca e de Namiranga e perante a impossibilidade do desembarque a retirada começa. As embarcações governam mal e com meia-maré ficam algumas encalhadas. O caos impera!

Nas operações de Maio de 1916, na foz do Rovuma, a Marinha teve 11 mortos e 11 feridos e a Força Expedicionária 32 mortos e 6 feridos. O comandante da canhoneira “Chaimite”, 1.º Tenente Matos Preto, quando num bote socorria a lancha a gasolina do seu navio com feridos a bordo, foi preso pelos alemães tendo ficado prisioneiro até Setembro de 1917.

O Rovuma só foi atravessado por forças portuguesas passados três meses quando os alemães já se tinham retirado da margem esquerda do rio, tendo o “Adamastor” e a “Chaimite” participado na operação.

Em Abril de 1917, quando da revolta do gentio do Barué, foi organizada uma coluna com 14 praças da guarnição do “Adamastor” comandadas pelo guarda-marinha Prestes Sagueiro. Na campanha que durou até Dezembro esta força, conjuntamente com um pelotão da 9.ª Companhia Indígena de Infantaria e algumas praças da guarda policial da cidade da Beira, participou em combates nas povoações de Licungo e Mansagano e ocupou Mungari, sede da circunscrição do Barué.

As lanchas “Salvador” (1.º tenente Jerónimo de Bivar) e “Zamba” (1.º tenente Birne) da Esquadriha do Zambeze intervieram activamente nesta campanha, prestando auxílio aos colonos residentes nas margens do rio, escoltando as embarcações civis e ripostando aos fogos dos rebeldes.

Nos primeiros dias de Janeiro de 1918 os alemães assolam o norte de Moçambique tendo o “Adamastor” transportado pessoal do Exército interveniente em operações em terra. Em Julho uma força do cruzador, constituída por 31 praças comandadas pelo guarda-marinha Arantes Pedroso, durante uma semana coopera na defesa da cidade de Quelimane, que se encontrava ameaçada por forças alemãs, tendo na ocasião sido depositados a bordo valores do Estado e de particulares.

Entretanto, em Junho desse ano o cruzador “S. Gabriel”, (capitão-fragata Martins Pereira), em viagem para Moçambique, escala a Cidade do Cabo onde desembarca uma força constituída por 1 oficial, 3 guardas-marinhas e 112 praças, que de 26 a 29 desse

mês, assegura a defesa das docas e armazéns do porto, já que se previa o levantamento de nativos instigados por elementos germanófilos.

Devido ao agravamento da situação militar no norte de Moçambique, apesar de já terem sido enviadas para a colónia quatro expedições militares, em Abril de 1918 foi formado, em Lisboa, a bordo do cruzador “Almirante Reis”, como navio depósito, o Batalhão da Marinha Expedicionário a Moçambique. Era comandado pelo capitão-de-fragata Judice Bicker e constituído por três companhias a três pelotões, uma bateria de metralhadoras a duas secções, acompanhado de serviços de saúde e administrativos e uma secção de artífices, num total de 18 oficiais e 746 praças.

A unidade partiu de Lisboa em 17 de Junho a bordo do paquete “Lourenço Marques”, escoltado pelo contratorpedeiro “Tejo” até às Canárias, tendo chegado à capital de Moçambique em 22 de Julho e ficado colocada em Messuril. Na ocasião foram aumentados ao efectivo do Batalhão, 1 oficial e 4 guardas-marinhas dos cruzadores “Adamastor” e “S. Gabriel” e 225 praças, que tinham sido deportados para Moçambique por terem feito parte de um movimento de oposição ao regime instituído após o golpe militar de Dezembro de 1917 que elevou à Presidência da República o major Sidónio Paes.

Entretanto, as forças alemãs do General Von Lettow tinham atravessado o Rovuma em Novembro de 1917, neutralizado o posto português de Negomeno e progredindo para sul, em 1, 2 e 3 de Julho, saqueado á povoação de Namacurra que distava apenas cerca de 40 quilómetros de Quelimane.

Conforme atrás indicado, marinheiros do “Adamastor” participaram na defesa de Quelimane, que não chegou a ser atacado já que as forças alemãs infletiram para norte depois de em Namacurra terem conseguido capturar uma apreciável quantidade de abastecimentos e material de guerra. Abandonarão definitivamente Moçambique em Setembro passando novamente o Rovuma em direcção à Rodésia (actual Zimbabué), tendo após o Armistício, em 25 de Novembro, se rendido.

Como habitualmente os alemães tinham instigado à revolta e se possível armado as populações indígenas pelo que se tornava necessário a respectiva pacificação. É com este objectivo que será empregue o Batalhão da Marinha que chega em princípio de Setembro a Quelimane, onde fica sedado. Na ocasião já um terço do Batalhão estava dispensado do serviço por motivo de doença.

Surgem então actos de rebeldia indígena na Zambézia e uma Companhia do Batalhão, comandada pelo 1.º tenente João Capelo segue em 27 de Setembro para Moebase para cooperar na pacificação das regiões de Moebase, Regone e nas margens do rio Malaquê. Cite-se que:

“No relatório apresentado pelo Comandante d’essa Companhia, o 1.º tenente João Capelo, se reconheceu como se tornou eficaz a presença rápida daquela força europeia na região sublevada, percorrendo cerca de 270 quilómetros em poucos dias a fim de impor obediência

as principais povoações povoadas e de estabelecer os postos militares abandonados por ocasião da incursão dos alemães”.

Nos últimos meses de 1918 grassa uma violenta epidemia de pneumónica em Quelimane causando, juntamente com outras doenças como a malária, elevadíssimas baixas ao Batalhão que, a bordo do paquete “Lourenço Marques”, regressa a Lisboa em Abril de 1919.

“Mesmo sem terem ocasião de entrar em combate perderam a vida n’esta comissão, por assim dizer inglória, três oficiais e oitenta e quatro praças.”

Assim termina a participação do Batalhão de Marinha Expedicionário a Moçambique território onde, não só devido ao inegável valor militar do inimigo como também às sucessivas e repetidas incompetências e desentendimentos de políticos e militares foi, em geral, bastante negativa a intervenção das forças expedicionárias portuguesas durante a Grande Guerra.

Em conclusão, considera-se que a Marinha Portuguesa, apesar dos seus então limitados recursos em pessoal e material, cumpriu, na medida do possível, as missões que lhe foram atribuídas durante a Grande Guerra (1914-1918) nos dois teatros de operações africanos em que foi empregue.

COLÓQUIO “A GRANDE GUERRA (1914-1918):
MEMÓRIA E CONSEQUÊNCIAS”

**AS CLÁUSULAS NAVAIS DO ARMISTÍCIO E AS SUAS
CONSEQUÊNCIAS**

Comunicação apresentada pelo académico
Vasco Soares Mantas, em 6 de novembro

Aproximando-se do final a série de numerosas e diversificadas comemorações centradas nos sucessos da I Grande Guerra chegou o momento de abordar o Armistício que suspendeu oficialmente as hostilidades na Europa. Não esqueceu a Academia de Marinha a importância decisiva do conflito e das suas avassaladoras consequências, dedicando-lhe um ciclo de conferências intitulado *A Grande Guerra (1914-1918): Memória e Consequências*, cabendo-nos hoje a análise das gravosas cláusulas navais impostas à Alemanha em Novembro de 1918, agravadas depois pelo Tratado de Versalhes, e das consequências que daí resultaram ao longo do período entre as duas guerras mundiais. Mais uma vez apreciamos os factos ressaltando a posição alemã, de forma naturalmente imparcial, pois cremos que a História, e em particular a História Contemporânea, deve ser escrita atendendo tanto à opinião dos vencedores como à dos vencidos, na busca desse ideal esquivo que é a verdade histórica, sempre ausente de requisitórios ou panegíricos, infelizmente tão vulgares no passado como no presente.

Tentaremos precisar as circunstâncias que levaram à aceitação do Armistício, o ambiente político-militar em que foi assinado, as características do próprio documento, muito diferente daquele que o Grande-Almirante Karl Dönitz assinou em Maio de 1945, e as consequências que ao longo de duas décadas fez pesar sobre a história alemã e europeia. A Grande Guerra, longe de criar as condições para estabelecer uma paz autêntica na Europa, não justificou a propagandeada *Guerra para terminar com todas as guerras*, criando situações de inevitável conflitualidade futura. Sobre a situação no pós-guerra escreveu um autor francês o seguinte, perdidas as ilusões dos diferentes contendores: *Dans l'après-guerre, les vainqueurs sont ruinés comme les vaincus. Pour tous s'ouvre une longue période de misère, propice aux convulsions politiques. Mais peut-être, avec le recul du temps, l'Histoire retiendra-elle que, dans cette effroyable tourmente, trois mouvements se sont dessinés, dont il est impossible de montrer les conséquences lointaines: l'irrésistible montée des masses; la formation d'une conscience internationale; la décadence de la vieille Europe*¹.

¹ Robert Cohen, *La Grande Guerre 1914-1918, Encyclopédie par l'image*, Paris, 1932 : 62.

Portugal também colheu o seu quinhão de sacrifícios, cuja justificação os historiadores e politólogos continuam a discutir. Se renunciarmos à tese da necessidade de salvaguardar a soberania nacional, restam-nos apenas jogos políticos e voluntarismos irresponsáveis para explicar uma intervenção custosa e nem sempre compreendida pelo todo nacional, no fim da qual foi preciso pugnar pelo direito à participação em Paris no desfile da vitória. Portugal, como o resto dos países europeus, sofreu as consequências das perturbações económicas e sociais legadas pela Grande Guerra, as quais agravaram uma crise interna crónica que conduziu, inevitavelmente, à Ditadura Militar, menos de oito anos após a assinatura do Armistício. Não é difícil enquadrar este acontecimento no cenário de multiplicação de ditaduras que vão proliferar na Europa, e não apenas entre os vencidos, após o final das hostilidades.

Por tudo isto, a análise das consequências resultantes do Armistício de 1918 e da aplicação das suas cláusulas e dos artigos do Tratado de Versalhes revelam-se fundamentais para entender o caso particular da República de Weimar, continuadora do II Reich alemão. A este propósito recordamos a incisiva ilação em tempos expressa por Alfred T. Mahan, por nos parecer de alguma forma esclarecedora do que aconteceu na Alemanha em 1918 e em 1933: *Men may be discontented at the lack of political privilege; they will be yet more uneasy if they come to lack bread*². Uma constatação realista que os políticos governantes do nosso tempo deviam ter em conta. Veremos como as dificuldades no quotidiano alemão influenciaram os acontecimentos que precipitaram o Armistício, ponto final de um navalismo energeticamente conduzido mas estrategicamente indeciso³.

No começo de 1918 a posição militar dos Impérios Centrais complicou-se significativamente, embora estivesse longe de um colapso eminente. Se é verdade que a entrada na guerra dos Estados Unidos da América, em Abril de 1917, agravava a situação na Frente Ocidental, também é verdade que 1917 vira os motins multiplicarem-se no Exército Francês, o descalabro da Rússia czarista e os êxitos da ofensiva submarina sem restrições, extremamente perigosa para o abastecimento do Reino Unido. Mas o inesperado prolongamento de uma brutal guerra de desgaste e os efeitos do bloqueio imposto pela *Grand Fleet* à Alemanha não deixaram de fazer sentir, e não apenas sobre a população civil, dificuldades de abastecimento muito significativas, a ponto de o Inverno de 1916-1917 ter ficado popularmente conhecido, devido às carências alimentares, como *o ano dos nabos* (*Steckrübenwinter*)⁴.

² A. T. Mahan, *The influence of Sea Power upon history. 1660-1738*, Nova Iorque, 1987: 38.

³ D. Blagden, J. Levy e W. Thompson, *Sea Powers, Continental Powers and the Balancing Theory*, *International Security*, 36 (2), 2011: 190-202.

⁴ Avner Offer, *The First World War. An Agrarian Interpretation*, Oxford, 1989: 23; G. J. Meyer, *A World Undone. The Story of the Great War*, Nova Iorque, 2006: 409-423.

No início de 1918 os poucos aliados do Império Alemão encontravam-se em situação ainda mais difícil, embora na frente italiana o exército austro-húngaro quase tivesse destruído as forças inimigas. Mas as dificuldades logísticas eram também enormes e a falta de carvão de boa qualidade terá sido uma das razões que levou à inatividade dos *dreadnoughts* da marinha austro-húngara, fundeados durante a maior parte do conflito na base de Pula⁵. Perante este cenário, expectável dada a eficiência do bloqueio naval britânico, a Alemanha devia vencer em 1918, falhada a perspectiva existente em 1914 de uma guerra rápida, ganha em terra com a aplicação do Plano Schlieffen (*Aufmarsch 1914-1915*), que devia permitir o fim do conflito a Ocidente em 42 dias. A ser assim, o problema do bloqueio do território alemão, esperado devido à desigualdade de forças entre a *Grand Fleet* e a *Hochseeflotte*, não chegaria a importunar, justificando-se a função de *fleet in being* atribuída à frota alemã, com as consequências perversas que a guerra submarina não conseguiu compensar. Esta estratégia, resultante da Teoria do Risco (*Risikotheorie*) defendida pelo Almirante Alfred von Tirpitz⁶, reflectia as contradições existentes na grande estratégia de uma potência terrestre possuidora de uma poderosa marinha, à qual foram de início limitadas as ambições ofensivas contra as forças navais inimigas. Em meados de Dezembro de 1917 o governo bolchevique russo assinou um armistício com as Potências Centrais, do qual a Alemanha foi o principal mentor, concluindo-se a paz com o rigoroso Tratado de Brest-Litovski, assinado em Março de 1918. A vitória a Leste permitiu ao General Erich Ludendorff dispor de cerca de um milhão de homens transferidos para a frente ocidental, iniciando em Março uma série de cinco grandes ofensivas entre Março e Julho, quando a Alemanha perde definitivamente a iniciativa estratégica e a superioridade numérica⁷. Recordamos que foi uma destas ofensivas, a segunda, denominada *Operation Georgette*, que se abateu em La Lys, em Abril, sobre o Corpo Expedicionário Português, com as consequências conhecidas. A entrada em combate das forças americanas no Verão de 1918, tendo falhado a ofensiva submarina contra os transportes, alterou definitivamente a situação militar. É certo que a Alemanha poderia continuar a lutar, como sucedeu na II Guerra Mundial⁸, mas depois de Agosto de 1918 a derrota parece uma realidade, surgindo tomadas de posição favoráveis a uma negociação, inclusive por parte do Marechal Hindenburgo, ainda que alguns considerassem necessária uma vitória significativa para equilibrar essa negociação, como Ludendorff e os almirantes Scheer e Hipper, com consequências inesperadas.

⁵ Paul Chack, *On se bat sur mer*, Paris, 1926: 286-287

⁶ Patrick J. Kelly, *Tirpitz and the Imperial German Navy*, Bloomington, 2011: 196-202.

⁷ Emile Wauty, *L'art de la guerre*, 2, Verviers, 1967 : 213-232.

⁸ Ian Kershaw, *Até ao fim. Destruição e derrota da Alemanha de Hitler 1944-1945*, Lisboa, 2012.

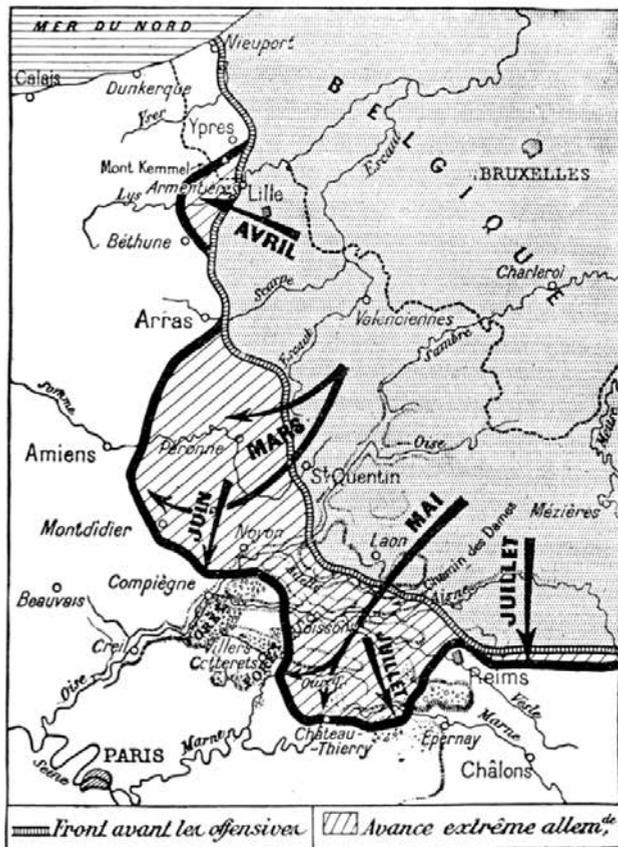


Fig. 1 – As grandes ofensivas alemãs de 1918 (apud Cohen: 53).

A situação interna alemã foi-se degradando, sobretudo depois de 1916, quando Ludendorff assumiu um poder praticamente ditatorial. O bloqueio naval britânico fazia-se sentir rudemente sobre a população civil, confrontada com a míngua de alimentos, reduzida a uma dieta de 1000 calorias diárias. Eis como Theodor Plivier descreve uma cena de rua: *Mulheres!...Ali estão formadas a quatro, em longa fila Devem ser umas duas centenas. Entre elas algumas crianças, alguns velhos, poucos uniformes de campanha, muito sujos. À porta do armazém dois polícias [...]. A massa agita-se. A porta do armazém abre-se. Espáduas pontiagudas, carrapitos lassos. Todos empurram. Cada qual recebe 25 libras de batata*⁹. As dificuldades fizeram-se sentir especialmente sobre a população urbana, como é normal, com a agravante da industrialização ter criado grandes concentrações operárias, nomeadamente nos estaleiros e arsenais, cedo submetidas a múltiplas acções de propaganda anti-belicista, estimuladas em 1917 pelos acontecimentos na Rússia.

⁹ Theodor Plivier, *Os grilhetas do Kaiser*, Lisboa, s/d: 199.

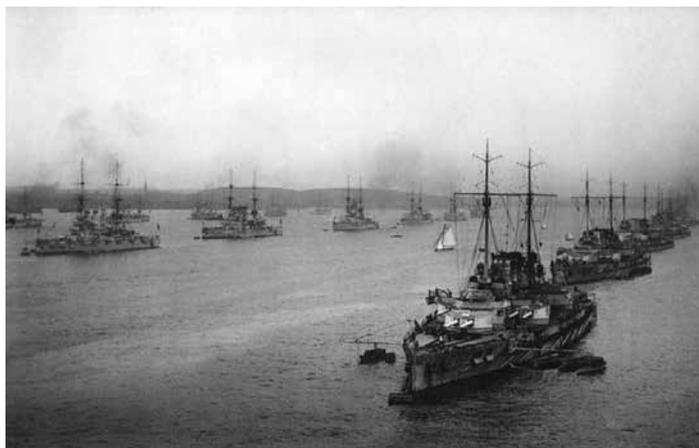


Fig. 2 – O 1º e o 2º esquadrão da *Hochseeflotte* e cruzadores ligeiros no porto de Kiel.

No início do conflito, que o Kaiser Guilherme II decerto não desejava naquele momento¹⁰, considerando o seu itinerário em Junho de 1914, o Império Alemão possuía uma poderosa marinha de guerra (*Kaiserliche Marine*), equipada de navios modernos de excelente construção, concentrados em bases metropolitanas, com excepção de alguns esquadrões coloniais¹¹, e dotada de um corpo de oficiais entusiastas, ainda que com algumas falhas a nível dos subalternos¹². Mas a estratégia seguida pelo *Admiralstab*, cuja organização quadripartida não favorecia a condução das operações, não empenhou os meios disponíveis da melhor forma, embora no início da guerra tenha lançado vários raids contra a costa inglesa, apenas relevantes pelo choque moral sobre os britânicos. Mas logo nas primeiras semanas do conflito sucedeu algo que viria a influenciar radicalmente o curso da guerra naval do lado germânico, como foram os êxitos obtidos pelo submarino U-9 contra quatro cruzadores inimigos¹³, que levaram a considerar definitivamente a importância táctica e estratégica da arma submarina.

Não faltam investigadores que consideram a atitude do Kaiser enquanto chefe supremo da Marinha, remetendo a frota para a situação de *Fleet in being* ao procurar poupá-la a grandes perdas¹⁴, sempre possíveis em enfrentamentos navais, a causa principal da prolongada inactividade a que se remeteu a *Kaiserliche Marine*, sobretudo no que se refere às grandes unidades da *Hochseeflotte*¹⁵. Guilherme II era um apaixonado pelos

¹⁰ Georg von Hase, *Kiel and Jutland*, Londres, 1921: 17-62; Johannes Spiess, *Seis anos de cruzeiro em submarino*, Lisboa, 1936: 33-44.

¹¹ Vasco Mantas, *Stolz weht die flagge: a aventura das unidades coloniais da Marinha Imperial alemã na I Grande Guerra*, Memórias da Academia de Marinha, 47, 2017: 259-300.

¹² Tobias Philbin, *Admiral von Hipper. The inconvenient Hero*, Amesterdão, 1982: 58-64.

¹³ Bernard Ireland, *Cruisers*, Nova Iorque, 1981: 45-46.

¹⁴ John B. Hattendorf, The idea of a “Fleet in Being” in historical perspective, *Naval War College Review*, 67(1), 2014: 43- 60.

¹⁵ Philbin: 141-152.

assuntos navais, leitor entusiasta da obra de Mahan e bom conhecedor da história marítima, como demonstrou ao saudar o comandante do *Vasco da Gama*, navio que representou Portugal na abertura do Canal do Kiel: *Não quis deixar de saudar nesta ocasião, e neste lugar, o representante de uma das mais antigas marinhas de guerra do mundo, eu que sou o representante da mais moderna*¹⁶.

Esta marinha, moderna em todos os aspectos, criada por Von Tirpitz e pelo Kaiser e posta ao serviço da *Weltpolitik* alemã, naturalmente mal recebida pelos britânicos, não só dependia ao mais alto nível do imperador, como era a única força verdadeiramente imperial, pois as forças terrestres mantinham as suas características nacionais, anteriores à criação do II Reich em 1871. Era, sem dúvida um corpo unificador dos vários Estados que constituíam o Império, imbuída de forte nacionalismo e tecnicismo¹⁷. Assim, compreende-se melhor a relutância do Kaiser em arriscá-la num choque decisivo com a *Grand Fleet*, o que viria a suceder em 1916 na batalha da Jutlândia (*Skagerrakschlacht*), em 1916, pouco tempo depois da substituição de Tirpitz por Eduard von Capelle, menos favorável à guerra submarina. Indiscutível vitória táctica da frota alemã, cujos navios demonstraram enorme capacidade de resistência ao fogo inimigo¹⁸, não foi possível enfraquecer de forma significativa a frota britânica, confirmando-se a partir desse momento a função de *Fleet in being* para a *Hochseeflotte* e uma estratégia naval apoiada na guerra submarina, conduzida com altos e baixos devido sobretudo aos permanentes protestos dos Estados Unidos da América, iniciados em 1915 a propósito do torpedeamento do *Falaba* e do malfadado *Lusitania*.

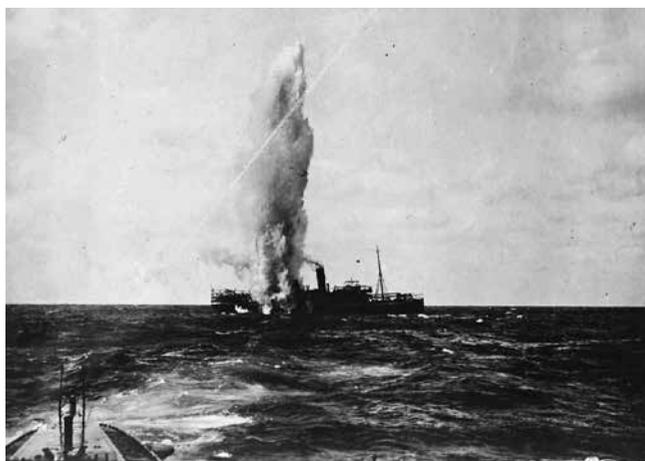


Fig.3 – Torpedeamento do *Falaba* pelo U-28 em Março de 1915 (BA).

¹⁶ Ana Leal de Faria, A imagem do país na diplomacia de D. Carlos, in *Política diplomática militar e social no reinado de D. Carlos no centenário da sua morte*, Lisboa, 2009: 27.

¹⁷ H. Evan Park, The Nationalist Fleet: Radical Nationalism and the Imperial German Navy from Unification to 1914, *Journal of Military and Strategic Studies*, 16, 2, 2015: 125-159.

¹⁸ George Bruce, *Sea Battles of the 20th Century*, Londres, 1976: 62-83.

A impossibilidade de quebrar o bloqueio britânico acabou por levar a uma espécie de contra bloqueio submarino, com o mesmo objectivo, afinal na linha do pensamento de Mahan, que considerava o ataque ao comércio inimigo como uma das justificações para a existência de forças navais. A adesão definitiva, em Fevereiro de 1917, à guerra submarina sem restrições foi uma das causas para a entrada dos Estados Unidos na guerra, em nome da liberdade da navegação, sem esquecer que as manobras políticas alemãs no México¹⁹, por contrariarem a doutrina de Monroe, não deixaram de pesar na declaração de guerra em Abril de 1917. Devemos sublinhar que, apesar de alguns êxitos contra unidades navais, a ofensiva submarina alemã visou especialmente a navegação comercial. Assim, por exemplo, dos 13 navios fretados para transportar tropas dos Estados Unidos para a Europa, apenas três foram afundados, em 1918, com apenas 77 baixas²⁰.



Fig.4 – Selo da República Democrática Alemã comemorando os motins de 1917.

Em 1917 verificaram-se as primeiras perturbações na Marinha alemã, num cenário de desilusão progressiva com o desenrolar da guerra, agravando-se as condições de vida e aumentando o absurdo número de baixas da guerra de trincheiras. A resolução da situação a Leste, que disponibilizou recursos materiais e libertou tropas para a frente ocidental, melhorou a situação, permitindo as últimas grandes ofensivas em 1918, ano em que no mês de Agosto foi, finalmente, estabelecido um comando único para a Marinha Imperial. Nesse ano os resultados da guerra submarina decaíram significativamente²¹, sem que se verificasse quebra do moral das tripulações, ao contrário do que aconteceu nas grandes unidades longamente inactivas, das quais muitos oficiais pediram transferência para submarinos e torpedeiros, com provável influência negativa na disciplina. O

¹⁹ Jamie Bisher, *The Intelligence War in Latin America 1914-1922*, Jefferson (NC), 2016: 86-178; Laura Garcés, The German Challenge to the Monroe Doctrine in Mexico, 1917, in *Confrontation and Cooperation: Germany and the United States in the Era of World War I. 1900-1924*, Oxford (RI), 1993: 281-313.

²⁰ Navy Department. Historical Section, *American Ships Casualties of the World War*, Washington, 1923: 1.

²¹ Wanty: 227-228; L. Davis e S. L. Engerman, *Naval Blockades in Peace and War. An Economic History Since 1750*, Cambridge, 2006: 171.

discurso proferido perante o Congresso pelo presidente democrata americano Woodrow Wilson, a 8 de Janeiro de 1918, apresentando um programa para estabelecer e garantir a paz, veio acelerar o evoluir da situação alemã, sobretudo depois de meados do ano, agravando-se progressivamente até ao eclodir da crise final.

O discurso de Wilson, elaborado sobre o trabalho de uma comissão chefiada pelo Coronel Edward House, teve eco retumbante, em parte por ter colhido de surpresa os Aliados, em parte pelas propostas idealistas que apresentava como essenciais para terminar a guerra e criar uma nova ordem internacional liberal²². Embora mal recebido pelos Aliados, sobretudo do lado francês, assim como pelos germânicos, a verdade é que os famosos 14 pontos do discurso constituirão, a partir dos inícios de 1918, a base de desenvolvimento de todas as negociações que conduziram ao Armistício. Entre outros assuntos menos explícitos, como o autogoverno limitado para os austro-húngaros e a definição das fronteiras italianas, Wilson defendia a retirada alemã de todas as regiões ocupadas, inclusive da Alsácia e Lorena, a limitação geral dos armamentos, a livre navegação e o comércio livre, a revisão das situações coloniais, a independência da Polónia e a constituição de um órgão supranacional onde os diferendos pudessem ser resolvidos pacificamente, a Sociedade das Nações.

Embora sacrificando os interesses nacionais a favor da comunidade internacional, a verdade é que as propostas de Wilson não deixavam de estimular numerosos particularismos, que se notarão fortemente por altura das discussões do tratado de paz e das famigeradas sanções a aplicar aos vencidos, a ponto dos Estados Unidos não ratificarem o tratado e não integrarem a Sociedade das Nações. O conhecimento do texto do discurso de Wilson não se limitou aos responsáveis pela condução da guerra, pois foi lançado em grande número sobre as linhas alemãs, na mesma altura em que os dirigentes bolchevistas russos propunham a assinatura imediata de uma paz sem reivindicações territoriais. Falhadas as grandes ofensivas de 1918 na frente ocidental, o Kaiser, Ludendorff e Hindenburg enfrentaram um cenário onde a negociação parecia ser a única saída para a crise militar, social e alimentar, com algum espanto por parte do primeiro.

A partir de 29 de Setembro tudo vai acontecer rapidamente, tornando-se difícil definir a *timeline* dos acontecimentos. A 3 de Outubro o príncipe Maximilian von Baden assume a chefia do governo, com o apoio de representantes de partidos presentes no *Reichstag*, nomeadamente dos sociais-democratas Philipp Scheidemann e Gustav Bauer²³. Entre 8 e 23 de Outubro o governo imperial enviou a presidente Wilson três notas solicitando condições para um armistício. Wilson atrasou a resposta, incluindo agora como condição a abdicação de Guilherme II, o que poderá ter levado Ludendorff, que aceitara a ideia do armistício, a reafirmar a 24 de Outubro a necessidade de continuar a luta, decisão seguida pelos responsáveis da *Kaiserliche Marine*, almirantes Scheer e

²² John Snell, Wilson on Germany and the Fourteen Points, *Journal of Modern History*, 1954, 26(4): 364-369; *President Wilson 14 Points (1918)*, www.ourdocuments.gov [consultado em 10-10-2018].

²³ Jürgen Reulecke, A época das Guerras Mundiais, in *História da Alemanha*, Lisboa, 2014: 287-295.

Hipper²⁴. Ludendorff foi demitido a 26 de Outubro, mas já a 22 o Almirante Reinhard Scheer difundira a ordem destinada a preparar a *Hochseeflotte*, agora numa desproporção de um para dois nas grandes unidades, para um ataque à Grand Fleet, completada a 24, sem conhecimento do governo, pela directiva operacional de Franz von Hipper (Op. 269 / A I), sendo confirmada por Scheer a 27 de Outubro²⁵, dia em que o governo alemão aceitou o princípio da neutralização da frota.

Como interpretar a atitude dos responsáveis militares à revelia do poder político? Embora os historiadores se dividam quanto às verdadeiras razões de uma atitude que não só isolava o governo de Maximilian von Baden num momento crucial, ignorando por completo as intenções do mesmo, não é impossível considerar a cláusula da abdicação do Kaiser e eventual julgamento do mesmo por crimes de guerra²⁶, como móbil moral para os responsáveis militares não aceitarem um armistício assente numa condição desonrosa, contrária ao espírito prussiano, sobretudo quando os exércitos alemães continuavam a ocupar solo estrangeiro e grande parte da frota estava intacta. Outra hipótese, que nos parece talvez mais aceitável, é a de que a sortida contra a esquadra britânica não se destinaria a impedir um armistício e a continuar a guerra mas antes a procurar obter uma posição mais favorável nas negociações através de um êxito militar significativo²⁷. Na verdade, a derradeira possibilidade que restava à Alemanha era a de um sucesso naval, que demonstrasse aos Aliados e aos Estados Unidos que os custos da continuação da luta eram demasiados e que alguma acomodação aos interesses germânicos seria politicamente aceitável.

A 29 de Outubro a esquadra, reunida em Wilhelmshaven, preparava a saída para o mar, o que exigia caldeiras sob alta pressão, alertando as tripulações. Na noite de 29 para 30 de Outubro, compreendendo que se prepara uma sortida, a marinagem do *Thüringen* e do *Helgoland* sabotou a manobra, apagando as caldeiras e enfrentando a oficialidade, enquanto noutros navios do 1º e 2º esquadrões a ordem foi precariamente restabelecida através da ameaça exercida por alguns torpedeiros e submarinos sobre os navios insubordinados²⁸, permitindo a saída do 3º Esquadrão, rumo ao Kiel, uma vez que se entendera ser impossível concretizar a operação.

O que começou por ser um motim transformou-se numa revolução quando, a 1 de Novembro, no Kiel, onde se encontravam detidos os envolvidos nos acontecimentos a bordo do couraçado *Markgraf*, após uma reunião de marinheiros e fogueiros terem

²⁴ Wilhelm Deist, Der operationsbefehl Nr. 19 des Kommandos des Hochseestreitkräfte vom 24 Oktober 1918, in *Die deutsche Seekriegsleitung im Ersten Weltkrieg. Dokumentation*, 2, Coblença, 2000: 193-195.

²⁵ Henry Newbolt, *The History of the Great War. Naval Operations*, 5, Londres, 1931: 367; Arthur Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow*, 5, Oxford, 1969: 171-174.

²⁶ Paul Mevis e Jan Reijntjes, Hang the Kaiser! But for what, and would it be Justice?, *Erasmus Law Review*, 2, 2014: 98-107

²⁷ Newbolt: 369.

²⁸ Spiess: 304-313; Marder: 172.

sido enviadas delegações aos oficiais responsáveis requerendo a libertação dos camaradas presos, naturalmente sem resultado. Em consequência disto, a atitude dos sediciosos radicalizou-se, associando agora operários fabris, militantes partidários e activistas sindicais, numa manifestação a 2 de Novembro, que culminou com outra, congregando milhares de pessoas, no dia seguinte. Esta foi violentamente dominada, o que decidiu a situação, pois a 4 de Novembro os marinheiros amotinados marcharam pela cidade, enquanto outros se sublevaram, agora com a finalidade declarada de impedir a continuação da guerra e conseguir a abdicação do Kaiser, o que foi bem sublinhado num documento, também curiosamente de 14 pontos, em grande parte relacionados com aspectos castrenses²⁹.



Fig. 5 – O couraçado *König*, onde foram mortos os oficiais Bruno Heineman e Wolfgang Zenker.

O marinheiro Karl Artelt organizou o primeiro conselho de soldados e o comandante da base viu-se obrigado a aceitar a libertação dos detidos. No dia 4 de Novembro várias dezenas de milhar de marinheiros, soldados e operários dominam a cidade e a base naval de Kiel³⁰, assumindo o controlo da frota, entre vários incidentes, o mais grave dos quais a bordo do couraçado *König*, onde o comandante foi ferido e dois oficiais mortos ao tentarem impedir que a bandeira imperial fosse arriada e substituída pela bandeira vermelha³¹. Maximilian von Baden, gravemente doente com a chamada gripe espanhola, perante a gravidade da situação enviou a 6 de Novembro o secretário de estado Matthias Erzberger (CDU) negociar as condições de armistício com os Aliados, irredutíveis. O dia 9 de Novembro viu duas vezes proclamar a República em Berlim, uma social-demo-

²⁹ Dirk Dähnhardt, *Revolution in Kiel. Der Übergang vom Kaiserreich zur Weimarer Republik*, Neumünster, 1978: 91.

³⁰ Daniel Horn, *The German Naval Mutinies of World War I*, New Brunswick (NJ), 1969: 198-233.

³¹ Mark Jones, From “Skagerrak” to “Organisation Consul”. War Culture and the Imperial German Navy, in *Other Combatants, other Fronts. Competing Histories of First World War*, Cambridge, 2011: 259.

crata e outra socialista, enquanto em Munique tal já sucedera no dia 7, e o anúncio da abdicação do Kaiser feito pelo príncipe de Baden, que por sua vez se demite do cargo, transferindo o poder de forma nada constitucional ao agora Chanceler Friedrich Ebert (MSPD). Foi com esta situação caótica que a delegação alemã encarregada de negociar com os Aliados se defrontou, quando exilado o Kaiser, que só assinou a abdicação a 28 de Novembro, o Marechal Hindenburgo pediu instantemente a Matthias Erzberger, no dia 10 de Novembro, a assinatura do Armistício, quaisquer que fossem as condições.

É conhecida e muito debatida a tese da punhalada nas costas (*Dolchstoßlegende*), difundida na Alemanha por Hindenburgo em 1919, a partir de um livro redigido por um general inglês, que punha em causa a capacidade militar britânica perante as grandes ofensivas alemãs do final da guerra³². Convém sublinhar que Frederick Maurice era Director das Operações Militares, no *Imperial General Staff*, o que conferiu significativo peso às suas opiniões. Não vamos questionar a evidente utilização política na Alemanha do pós-guerra desta tese, sobretudo pelas forças de extrema-direita. Todavia não podemos ignorar a adesão de muitos militares, regressados da frente e que conheciam bem a situação, a esta ideia. Em que medida Hindenburgo se sentiu pressionado pelo perigo da *débâcle* militar ou da revolução social num país onde se ia instalando o caos? Triste exemplo do ambiente que se vivia foi o suicídio em Hamburgo, a 9 de Novembro, do famoso armador Albert Ballin, protegido e admirado pelo Kaiser, figura emblemática da HAPAG e do mundo marítimo alemão, desesperado com a perspectiva de ver a frota comercial perdida e a Alemanha a caminho da anarquia³³.



Fig. 6 – Um regimento retirado da Frente entra triunfalmente em Berlim em 1918 (BA).

³² Frederick Maurice, *The Last Four Months*, Londres, 1919.

³³ Johannes Gerhardt, *Albert Ballin*, Hamburgo, 2010: 90-116.

Outro factor que contribuiu para a ideia de que fora a rectaguarda a falhar consistiu na circunstância de muitas unidades evacuadas da frente regressarem à Alemanha de forma quase triunfal, contribuindo para firmar o sentimento da invencibilidade, ainda que se notassem já sintomas de disciplina em queda. Desejar o fim da guerra era uma ideia partilhada pela maioria dos alemães, esgotados pelos sacrifícios crescentes, mas a aceitação de um tratado de paz humilhante era uma questão diferente, que a muitos descontentou, radicalizando-os. As dificuldades que se seguiram fizeram o resto. Todos, ou quase todos, os imaginários políticos podem ser utilizados ambigualmente. A tese da punhalada nas costas, no fundo, encontrou inesperada e involuntária confirmação, reconvertida ideologicamente, na República Democrática Alemã, quando se comemorou a revolta dos marinheiros como causa do fim do regime monárquico e da guerra.

E assim chegámos ao Armistício de 11 de Novembro de 1918, só compreensível através do longo prólogo que aqui desenvolvemos. Aos negociadores alemães não foi deixada nenhuma margem de manobra, como seria de esperar. Embora o armistício tenha sido apresentado à opinião pública como uma rendição, a verdade é que estamos muito longe da situação de 1945, quando o Almirante Karl Dönitz assinou a rendição incondicional das forças armadas alemãs. Um armistício é, na prática, uma suspensão de armas, uma trégua para possibilitar a preparação de um tratado entre Estados que termine definitivamente as hostilidades. Não se pode considerar que as condições oferecidas pelos Aliados fossem típicas de uma trégua, pois, como veremos, incluíam cláusulas que na prática impediam a Alemanha de voltar a combater e uma série de exigências materiais que só num tratado de paz deviam ser consideradas. Tratou-se, não de uma negociação, mas sim de um ultimato.



Fig. 7 – Representação artística da assinatura do Armistício na floresta de Compiègne (M. Pillard Verneuil).

As delegações reuniram-se na célebre carruagem de caminho-de-ferro obscuramente destruída na Alemanha em 1944 ou 1945. A delegação germânica, chefiada por Matthias Erzberger, membro do partido centrista (*Deutsche Zentrumspartei*), incluía mais três elementos: Alfred von Oberndorff, diplomata do Ministério dos Negócios Estrangeiros, o General Detlof von Winterfeldt (Exército) e o Capitão Ernst Vanselow (Marinha). Do lado aliado as principais figuras foram o Marechal Ferdinand Foch e o Primeiro Lorde do Almirantado Rosslyn Wemyss. Não estiveram presentes representantes de outros países aliados nem dos Estados Unidos. Ao longo deste ano de 2018 multiplicaram-se os escritos sobre a cerimónia do Armistício, o que nos dispensa de entrar em pormenores. O documento, conservado no arquivo de Vincennes do *Service Historique de la Défense*, nos arredores de Paris, consta de 34 artigos, divididos por seis parágrafos e desenvolvidos ao longo de 13 páginas³⁴, redigidas em língua francesa, constando as assinaturas dos responsáveis na página 13.

Algumas das cláusulas do Armistício são muito claras quanto ao que se planeava para a Alemanha. Antes de apreciarmos as que abrangem aspectos navais recordamos: as que exigiam a retirada das tropas alemãs, num prazo de 15 dias, de todos os territórios ocupados e também das que se encontrassem no interior das fronteiras dos seus antigos aliados otomanos, búlgaros e austro-húngaros; a evacuação da Alsácia-Lorena; a entrega de numeroso material de guerra, nomeadamente 5000 canhões e 1700 aviões; evacuação pelas tropas alemãs do território germânico da margem esquerda do Reno e constituição de três testas-de-ponte aliadas em Mogúncia, Coblença e Colónia; entrega, num prazo de cerca de um mês, de 5000 locomotivas e 150000 vagões, assim como de 5000 camiões. A situação das tropas alemãs na Rússia, anulado o Tratado de Brest-Litovski, era considerada com alguma cautela, dada a situação que ali se desenvolvia. O documento incluía também um artigo, o XIX, sobre *Cláusulas Financeiras*, no mínimo estranho para figurar num armistício, mas que sugeria já aquilo que o Tratado de Versalhes viria a desenvolver sem peias, contra as opiniões de Maynard Keynes e Hoodrow Wilson, que se revelariam premonitórias. Recordamos que Wilson perdeu a maioria no Congresso e no Senado a 7 de Novembro de 1918, o que não facilitou a partir desse momento, o respeito pelas suas opiniões quanto às condições a oferecer aos alemães.

Algumas das exigências apresentadas podiam, inclusive, dificultar a execução da convenção de acordo com o apertado calendário estabelecido por franceses e britânicos, sob pena de retaliações. Movimentar para a Alemanha centenas de milhar de soldados quando se exigia uma brutal entrega de material circulante parece um total contrassenso. Se acrescentarmos a tudo isto a desordem que se ia desenvolvendo e o limbo político em que o Império Alemão se encontrava, com um governo *de facto* lutando para manter o controlo de turbas radicais e com a frota em estado de rebelião só nos podemos admirar como foi possível cumprir os ditames do Armistício. As cláusulas navais, particu-

³⁴ *La Convention d'Armistice du 11 Novembre 1918*, www.servicehistorique.sga.defense.gouv.fr [consultado em 11-10-2018]

larmente precisas, constam de 14 artigos³⁵, do XX ao XXXIII, ou seja, 41% do texto total, ocupando as páginas 9 a 12. Desde já devemos reconhecer que em muitos destes artigos se nota uma evidente ambiguidade, sobretudo em relação ao destino futuro da *Hochseeflotte*. Enquanto em relação às forças terrestres o objectivo pretendido era torná-las inoperacionais face a um quase impossível retomar das hostilidades, o que se exigia em relação à frota era, na prática, uma rendição mal disfarçada do corpo de batalha da esquadra alemã e, muito claramente, dos submarinos.

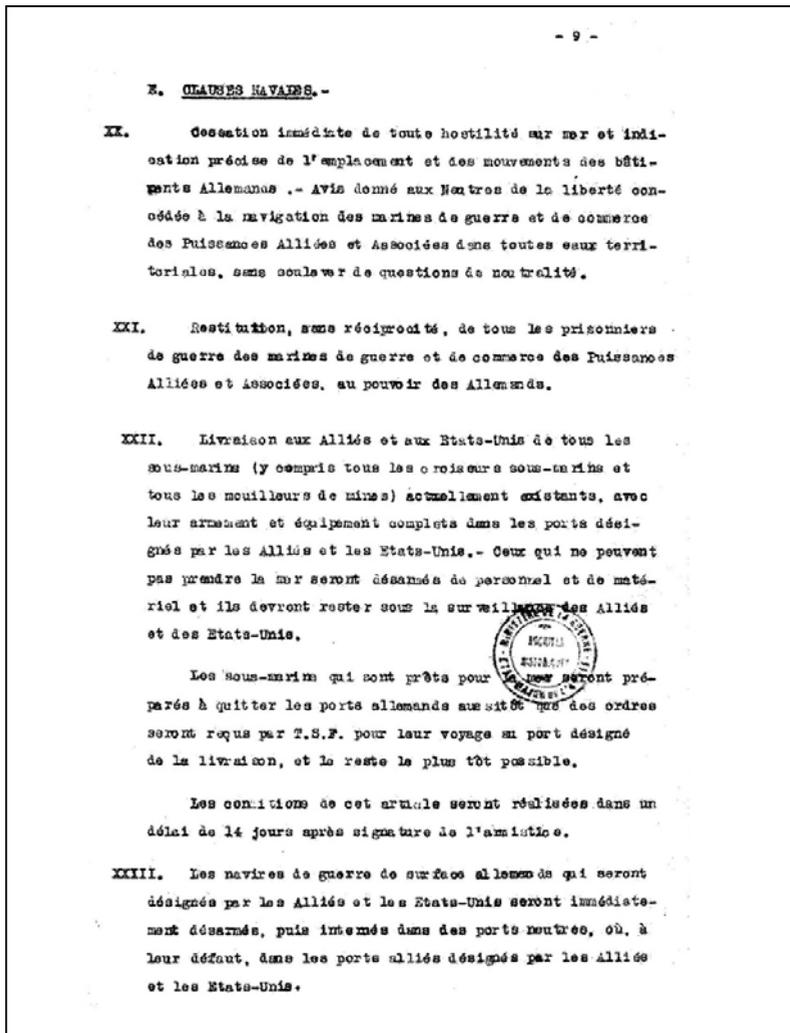


Fig. 8 – O parágrafo E do Armistício (SHD, Vincennes).

³⁵ Bullitt Lowry, *Armistice 1918*, Kent, 1996: 117-146; Reulcke: 302-303.

Vejamos então as cláusulas navais mais significativas, correspondente ao parágrafo E do Armistício. O artigo XXI exigia a entrega sem reciprocidade, dos prisioneiros de guerra das marinhas aliadas e associadas. O artigo XXII determina a entrega aos Aliados e aos Estados Unidos de todos os submarinos, desde logo os que se encontrassem prontos a zarpar e os restantes logo que possível, devendo dirigir-se para os portos que lhes fossem indicados por telegrafia. Este artigo sublinha o quanto os submarinos constituíram um grave problema para os inimigos da Alemanha. Portugal, que entrou tarde na guerra e com marinhas de guerra e de comércio de reduzidíssima dimensão, não sofreu menos de 116 perdas devido a ataques de submarinos³⁶. É certo que muitos dos afundamentos correspondem a pequenos navios, mas contam-se entre eles alguns dos que foram apreendidos em 1916 sob o falso pretexto de que seriam necessários aos britânicos, dado que a maior parte foi cedida aos franceses³⁷.

A acção dos submarinos alemães, sobretudo depois do início da guerra sem restrições, foi sistematicamente atacada pela propaganda aliada, nos piores termos. Ora, imparcialmente, devemos considerar que quando a *Grand Fleet* anunciou o bloqueio à Alemanha, determinou que as águas em torno da Grã-Bretanha e Irlanda eram consideradas zona de guerra, susceptíveis de perigo para os navios que as frequentassem. Isso mesmo alegou a Embaixada Imperial Alemã em Washington ao publicar um aviso junto ao anúncio da *Cunard Line* relativo à viagem do *Lusitania*, em Maio de 1915. Embora apelidados de piratas, não deixa de ser verdade que os efeitos do bloqueio inglês não eram menos perniciosos para a população civil alemã e que o *fair play* reivindicado pelos britânicos não foi visível no recurso aos *Q-Ships*, navios mercantes com armamento camuflado, destinados a atrair os submarinos a superfície³⁸.

A muito negativa reacção contra actividade dos submarinos alemães reflectia bem o quanto eles eram perigosos. De acordo com as instruções recebidas, os submarinos, em número menor daquele que os Aliados pensavam existir, dirigiram-se a portos ingleses para a rendição. Os primeiros chegaram a 21 de Novembro a Harwich, no Essex, onde aportou a maior parte³⁹, totalizando cerca de 150 unidades, maioritariamente destinadas à destruição. As tripulações foram mantidas a bordo, isoladas, até serem repatriadas em navios de transporte alemães devidamente escoltados. Convém sublinhar que o moral e a disciplina das tripulações dos submarinos, apesar das perdas crescentes desde início

³⁶ Paulo Costa, As perdas da frota mercante portuguesa durante a Primeira Grande Guerra, in *Jornadas do Mar. Mar: uma onda de progresso*, Lisboa, 2014: 224-233; Jorge Russo, *Os navios portugueses afundados pela arma submarina alemã na Grande Guerra*, Lisboa, 2018: 71-73, anexo III (Tese de Mestrado apresentada à Universidade de Lisboa).

³⁷ António José Telo e Pedro de Sousa, *O CEP: os militares sacrificados pela má política*, Lisboa, 2015: 120.

³⁸ E. K. Chatterton, *Q-Ships and their Story*, Londres, 1922.

³⁹ Robert Massie, *Castles of Steel: Britain, Germany and the Winning of the Great War at Sea*, Nova Iorque, 2004: 780.

de 1918, se mantiveram até ao fim da guerra, provavelmente pela constante actividade operacional desenvolvida e resultante coesão das tripulações.

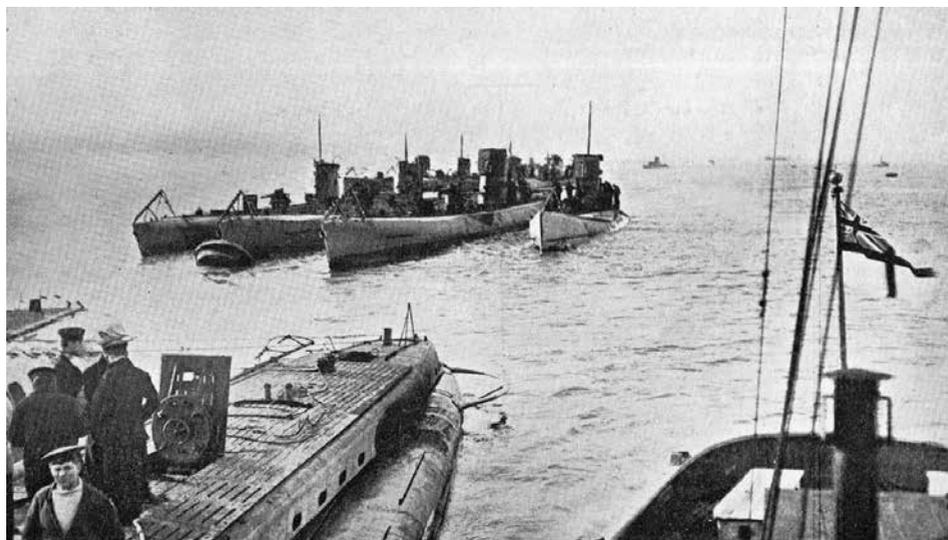


Fig. 9 – Rendição de submarinos alemães em Harwich em Novembro de 1918.

O artigo XXIII tratava do destino da *Hochseeflotte*, a qual apesar de possuir uma força muito razoável, a ponto de um oficial dos Estados Unidos, durante a inspecção da *Hochseeflotte* no Firth of Forth, exprimir a sua perplexidade pela sua tímida utilização atendendo à excelente qualidade do material⁴⁰. Parece evidente, todavia, que a preocupação principal dos vencedores era neutralizar imediatamente os submarinos, não a Esquadra de Alto Mar, inoperacional na situação de indisciplina em que tombara. O artigo determinava que os navios de superfície seriam desarmados e internados em portos neutros, ou na sua falta, em portos aliados a designar. Evidente ambiguidade, pois os referidos portos só seriam indicados pela rádio quando a chamada Esquadra de Traversia já se encontrasse no mar. O documento indicava o tipo e o número de navios a internar no prazo de sete dias depois da assinatura do Armistício: 6 cruzadores de batalha; 10 couraçados de esquadra; 8 cruzadores ligeiros (dos quais 2 lançadores de minas); 50 *destroyers* dos tipos mais recentes⁴¹. As restantes unidades deviam ser reunidas nas bases, desarmadas e colocadas sob vigilância aliada e o armamento dos navios auxiliares deveria ser desembarcado. O artigo XXV determinava o livre acesso ao Báltico e a neutralização das defesas costeiras e dos obstáculos à navegação, antecipando uma intervenção a Leste, através de Danzig.

⁴⁰ Ludwig Von Reuter, *Scapa Flow. Tombeau de la Flotte Allemande*, Paris, 1929: 29.

⁴¹ Armistice: 10.

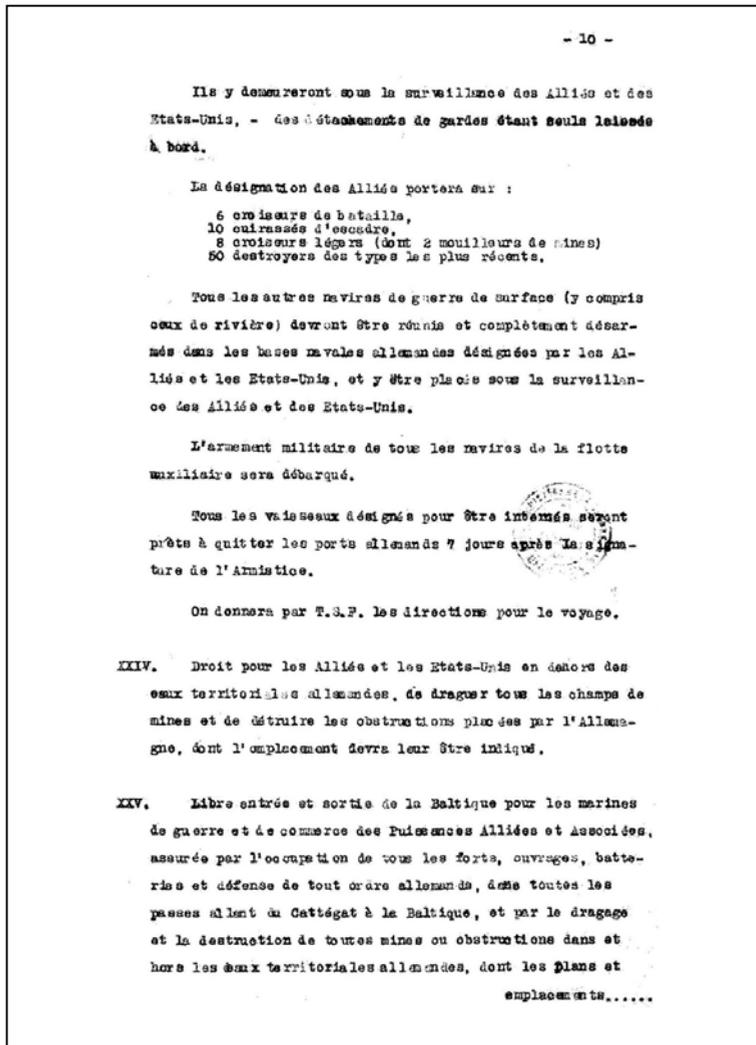


Fig. 10 – O artigo XXIII do Armistício (SHD, Vincennes).

O artigo XXVI, todavia, é um dos mais discutíveis e merecedores de atenção, pela violência feita à população civil alemã como indesculpável forma de chantagem no sentido de forçar a assinatura de um tratado de paz, prolongando as dificuldades alimentares que se sentiam pesadamente. Diz o seguinte: *Maintien du blocus des Puissances Alliés et Associée, dans les conditions actuelles, - les navires de commerce allemands trouvés en mer restant sujets à capture. Les Alliés et les Etats Unis envisagent le ravitaillement de l'Allemagne pendant l'armistice dans la mesure reconnue nécessaire*⁴². Conhecido o estado de

⁴² Armistice: 11.

fome que grassava na Alemanha, como noutras regiões ocupadas, a decisão de continuar o bloqueio revelou-se dramática. Calcula-se, contando com os mortos provocados pela gripe pneumónica, facilitados pelas depauperadas condições físicas de grande parte da população, sobretudo urbana, que teriam morrido cerca de 800000 civis⁴³, sentindo-se os efeitos da dieta alimentar, em especial, sobre as crianças, até alguns anos depois do final da guerra⁴⁴. Excelente razão para ressentimentos e tema de interessada exploração política nos anos vindouros, para além de ter determinado, no período que antecedeu a Segunda Guerra Mundial, a elaboração de uma estratégia de abastecimento interno à custa dos territórios ocupados, delineada de tal forma que só obrigou a estabelecer o racionamento em 1944.

Os artigos XXVIII e XXIX tratam dos navios e material nos portos belgas e russos do Mar Negro, o artigo XXX estabelece a restituição, sem reciprocidade, de navios inimigos em poder da Alemanha, enquanto o artigo XXXI proíbe a destruição de quaisquer navios ou material e o artigo XXXII impede a transferência de navios mercantes alemães para países neutros depois de assinado o Armistício. No conjunto, as cláusulas navais do Armistício são muito gravosas para a Alemanha e pronunciam as exigências que virão a ser exaradas no Tratado de Paz. Se grande parte dos artigos denota a clara intenção de impossibilitar a continuação da luta, outros sugerem um tratamento *post quem* mais alargado e rigoroso, quer em relação à *Reichsmarine*, quer em relação à *Handelsmarine*. Para além do objectivo, compreensível, de desarmar a Alemanha, o Tratado de Versalhes, na sua redacção final, estipulará ríspidos procedimentos de exploração económica, de previsíveis consequências negativas, ou talvez mesmo por isso, na vã ilusão de manter a paz mundial.

O primeiro problema com que se deparava o Chanceler Philipp Scheidemann, no chamado Conselho dos Deputados do Povo (*Rat der Volksbeauftragten*), uma mescla de elementos do SPD e USPD, era criar condições para cumprir o estipulado no Armistício, desde logo a retirada das forças terrestres e o envio da frota para internamento. Neste último caso, e em plena confusão revolucionária, não foi fácil preparar a largada da Esquadra de Travessia, a concentrar em Wilhelmshaven, dado que muitos oficiais tinham sido expulsos pelos amotinados e outros tinham-se afastado voluntariamente, uma vez que a marinagem, através de conselhos de soldados, reconhecidos pelo governo, apenas toleravam autoridade aos oficiais em aspectos estritamente técnicos e nas horas de serviço⁴⁵.

⁴³ N. P. Howard, The social and political consequences of the Allied Food Blockade of Germany 1918-1919, *German History*, 11(2), 1993: 161-188; C. Paul Vincent, *The Politics of Hunger: The Allied Blockade of Germany 1915-1919*, Athens (OH), 1985.

⁴⁴ Mary Cox, War, Blockades and Hunger: Nutrition deprivation of German Children 1914-1924, *Discussion Papers in Economic and Social History*, 110, 2013: 1-34.

⁴⁵ Von Reuter: 9-10; Marder: 271.



Fig. 11 – Marinheiros indisciplinados do cruzador *Amazon*, em finais de 1918.

O Almirante Ludwig von Reuter foi nomeado, uma vez que Von Hipper se recusou a fazê-lo, para comandar a Esquadra de Travessia, a contragosto e na expectativa de uma comissão breve⁴⁶. A situação disciplinar conheceu alguma acalmia, o que permitira o regresso de parte da oficialidade ausente em resultado dos motins. Todavia, nem todos os comandantes aceitaram conduzir os seus navios numa viagem que não preludiva nada de bom para a *Hochseeflotte*, tanto mais que os conselhos de soldados continuavam a interferir em todos os assuntos de serviço, dificultando o restabelecimento da normalidade, à medida que a Alemanha se ia apercebendo das consequências da derrota.



Fig. 12 – O Almirante Ludwig von Reuter, comandante da esquadra internada em Scapa Flow (BA).

⁴⁶ Von Reuter: 12-17.

De acordo com as instruções dos Aliados, a esquadra deveria largar no dia 19 de Novembro, em rota para o Firth of Forth, onde teria lugar a inspecção do estado de desarmamento dos navios e de onde se faria ao mar logo que conhecidos os portos de internamento. Este aspecto nunca foi definido convenientemente, em parte porque o governo alemão, assediado por problemas de toda a ordem, não cuidou da questão, em parte porque os responsáveis pela Marinha não puderam assumir posições inflexíveis no contexto político-militar do momento. O Almirante Hugo Meurer, membro da Comissão de Armistício, regressado do Firth of Forth onde fora contactar o Almirante Beatty, comandante da *Grand Fleet*, para acordar as condições da inspecção da frota alemã e do seu posterior internamento, não deixou de comunicar a Von Reuter que, em sua opinião, os ingleses não tinham a mínima intenção de enviar os navios para portos neutros⁴⁷. Já depois de a frota fundear no Firth of Forth, a 21 de Novembro, a uma pergunta de Von Reuter ao Comodoro Hodges, chefe do estado-maior de Beatty, sobre os portos de internamento, foi-lhe respondido nada saber, facto que indiciava um desfecho diferente daquele que fora sugerido nos termos do Armistício e aceite pelos negociadores alemães, convencidos ou não das boas intenções dos Aliados.

Recordamos que a ideia do internamento partira dos Estados Unidos, proposta contrariada com êxito pelo Almirante Rosslyn Wemyss⁴⁸, então Primeiro Lorde do Almirantado e representante britânico na assinatura do Armistício. Não havia muitos países neutrais na Europa e menos ainda possuidores de portos capazes de receber a frota alemã. Ainda assim foi considerada a possibilidade do internamento na Noruega ou em Espanha. Houve alguns contactos inconsequentes com estes dois últimos países, em particular com a Espanha, que talvez por isso depois esteve presente na Conferência de Paz, chegando a propalar-se que Vigo seria o porto escolhido. Nada daqui resultou, pelo evidente pouco empenho dos britânicos em relação ao internamento em portos neutros⁴⁹.

A frota deveria encontrar-se com a escolta inglesa ao largo da Ilha de May, na Escócia, às 8 horas do dia 21 de Novembro. Os navios largaram a 19, com combustível suficiente para 1500 milhas náuticas, a uma velocidade de 12 nós por hora, sem munições e com víveres suficientes para as tripulações até 17 de Dezembro. Antes da partida foi preciso resolver um problema que pode parecer secundário: o problema da bandeira. Os conselhos de soldados desejavam que os navios navegassem sob a bandeira vermelha, símbolo da revolução, bandeira que todos mantinham hasteada. Em termos de direito marítimo a bandeira vermelha, não representando nenhuma entidade política reconhecida, correspondia à situação de bandeira pirata, podendo suscitar uma atitude violenta contra os navios alemães. Perante tal facto o Conselho Superior de Soldados acabou por aceitar navegar sob o pavilhão de guerra da Marinha Imperial, limitando-se a exigir

⁴⁷ Von Reuter: 18.

⁴⁸ Robert O'Connell, *Sacred Vessel: The Cult of the Battleship and the Rise of the U. S. Navy*, Boulder, 1991: 233-261.

⁴⁹ Lowry: 147-148.

um distintivo vermelho no mastro de vante dos navios, distintivo que pouco depois da largada foi desaparecendo gradualmente⁵⁰.



Fig. 13 – A Esquadra de Travessia pronta a zarpar de Wilhelmshaven com bandeiras vermelhas hasteadas.

Os navios afectos à Esquadra de Travessia foram os seguintes: couraçados: *Friedrich der Grosse* (navio almirante), *Kaiser*, *Prinzregent Luitpold*, *Grosser Kurfurst*, *Kaiserin*, *König Albert*, *Markgraf*, *Kronprinz Wilhelm*, *König*, *Bayern*; cruzadores de batalha: *Moltke*, *Von der Tann*, *Hindenburg*, *Derfflinger*, *Seydlitz*; cruzadores ligeiros: *Bremse*, *Brummer*, *Frankfurt*, *Nürnberg*, *Köln*, *Karlsruhe*. Por não se encontrarem em condições de aparelhar, o couraçado *König* e o cruzador ligeiro *Dresden* juntaram-se à frota já em Scapa Flow, a 6 de Dezembro, juntamente com o torpedeiro *V 129*, que substituiu, por imposição inglesa, o *V 30*, que durante a travessia embateu numa mina e se afundou. Como o cruzador de batalha *Mackensen* se encontrava ainda em construção foi substituído pelo couraçado *Baden*, que aportou a Scapa Flow em 9 de Janeiro de 1919. Da frota faziam parte cinquenta torpedeiros, como estava estipulado, agrupados em cinco flotilhas e uma meia flotilha⁵¹.

Às oito horas do dia 21 de Novembro a esquadra encontrou-se com a escolta aliada, que enquadrou os navios alemães. Este estranho cortejo naval rumou ao Firth of Forth com o cruzador ligeiro britânico *Cardiff* à cabeça, fundeando às 15 horas no local desti-

⁵⁰ Von Reuter: 21-22.

⁵¹ Von Reuter: 16, 157-158; Massie: 783. Alguns dos cruzadores ligeiros eram recentes embora com nomes idênticos a outros perdidos durante a guerra, como o *Emden*, o *Dresden*, o *Karlsruhe* e o *Köln*.

nado. Cerca das 16 horas verificou-se um facto que denunciou as intenções britânicas e contra o qual Von Reuter nada pôde fazer, a não ser protestar em vão: um telegrama assinado pelo Almirante Beatty ordenava que o pavilhão alemão seria arriado dos navios, não voltando a ser içado sem prévia autorização. Queria assim o comandante britânico, usando de uma medida contrária ao direito internacional no que respeita a navios internados, confirmar a rendição da frota alemã. Gesto simbólico, em contradição com a manutenção das insígnias e distintivos de comando, reconhecendo desta forma a soberania, através da autoridade dos oficiais no exercício legal das suas funções⁵².

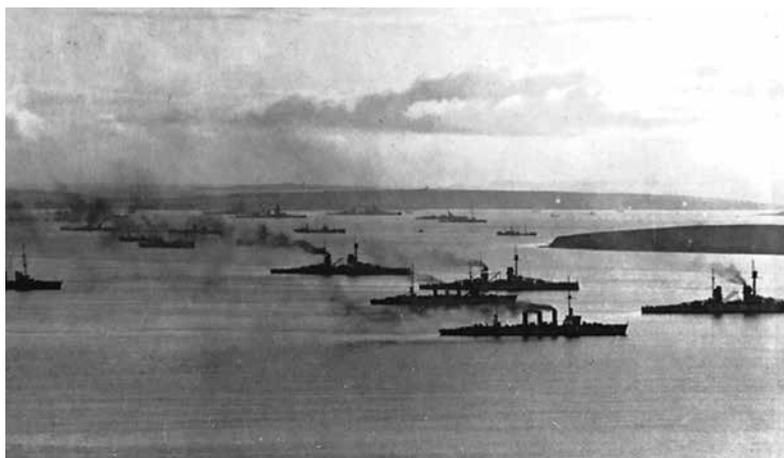


Fig. 14 – A frota germânica aporta a Scapa Flow após a inspecção aliada no Firth of Fort.

No dia 22, depois de inspecionada, a frota recebeu ordem para navegar para Scapa Flow, excelente fundeadouro para grandes esquadras, rodeado por uma paisagem agreste, onde se concentrou a 28, terminando a ilusão do internamento em portos neutros. Pouco depois foram estabelecidas as regras para a esquadra, proibindo o uso da rádio, cuja aparelhagem foi desmontada, impedindo o contacto entre os diversos navios através de embarcações não inglesas e impondo a censura da correspondência. O abastecimento em víveres devia ser assegurado a partir da Alemanha através de um cargueiro, uma ou duas vezes por mês, e o correio através de cruzadores ou torpedeiros não internados, uma vez por semana. Curiosamente, os ingleses mantiveram o abastecimento de carvão e água à esquadra, mas obrigaram a enviar da Alemanha tabaco e sabão, difíceis de obter, ao contrário da aguardente, disponível em grande quantidade com as previsíveis consequências sobre tripulações desmoralizadas e indisciplinadas.

A esquadra internada, na verdade aprisionada, enfrentava a possibilidade de ser imediatamente tomada pelos britânicos caso se verificassem motins a bordo ou não

⁵² Von Reuter: 25-26.

fossem cumpridas as suas ordens, ou ainda, o que era altamente improvável, que o Armistício fosse denunciado. Von Reuter apercebeu-se rapidamente que, para evitar que assim viesse a suceder, a solução consistia em afundar a esquadra. Mesmo que o almirante alemão não tivesse recebido instruções nesse sentido não é impossível, como refere o *Großadmiral* Raeder nas suas memórias⁵³, que Von Reuter tivesse realmente recebido instruções quanto ao futuro da frota, provavelmente do Almirante Alfred Von Trotha⁵⁴, a partir de Março de 1919 chefe da agora *Reichsmarine*.

As negociações com os Aliados foram-se prolongando, quase sempre na ignorância de Von Reuter, cujas informações sobre as mesmas provinham na maior parte dos jornais ingleses. A 25 de Março o almirante transferiu-se para o cruzador *Emden*, onde a disciplina tinha sido restaurada, a posição central do cruzador em relação à esquadra e as facilidades de comunicação que daí resultavam. A 8 de Maio os Aliados apresentaram as condições de paz ao governo alemão, conhecidas por Von Reuter a 11, mais uma vez através de um jornal inglês (!), não restando agora dúvidas quanto ao destino da frota. A 1 de Junho, aniversário da batalha da Jutlândia, temendo que os ingleses tentassem ocupar os navios, Von Reuter informou os comandantes que deveriam preparar o afundamento caso tal acontecesse. O almirante recebeu finalmente confirmação das condições de paz da parte alemã, confirmando que a Esquadra de Internamento devia ser entregue. A 16 de Junho o *Times* informava: *Under the provision of a financial arrangement, Germany is prepared to surrender not only the surface warships demanded, but all ships of the line*⁵⁵.

Dado que o Armistício terminava a 21 de Junho e como Von Reuter não teve conhecimento da sua prorrogação por mais três dias, no dia 17 o almirante difundiu a ordem P.39, constando de 12 pontos, com minuciosas instruções para proceder ao afundamento da esquadra. A saída da esquadra inglesa do Firth of Forth para manobras, comandada pelo Almirante Sydney Fremantle, facilitou a execução da operação. Às 10 horas da manhã do dia 21, Von Reuter ordenou que o *Emden* içasse o sinal combinado, confirmado pela esquadra a partir das 11 horas e meia: *Todos os comandantes e comandante superior dos torpedeiros. Parágrafo 11. Execução. Comandante da Esquadra de Internamento*⁵⁶. À medida que se iniciava a sabotagem os tripulantes iam abandonando os navios nos escaleres de salvamento, alguns protegidos por uma bandeira branca, o que não impediu que as embarcações de vigilância inglesas, apanhadas de surpresa, abrissem fogo sobre eles e sobre homens na água⁵⁷. Houve um total de 10 mortos, entre os quais o comandante do couraçado *Markgraf*, bem como 16 feridos⁵⁸.

⁵³ Erich Raeder, *My Life*, Annapolis, 1960: 105.

⁵⁴ Friedrich Von Ruge, *Scapa Flow 1919: Das Ende der deutschen Flotte*, Berlim Leste, 1969: 130-133.

⁵⁵ Official Summary, *The Times*, 16-6-1919.

⁵⁶ Von Reuter: 107-108, 112.

⁵⁷ Marek Pruszewicz, WW I: The letter that reveals a brutal day at Scapa Flow, *BBC World Service Magazine*, 19-6-2015.

⁵⁸ Von Reuter: 128; Marder: 281-282. Existe uma pequena divergência entre estas duas fontes.

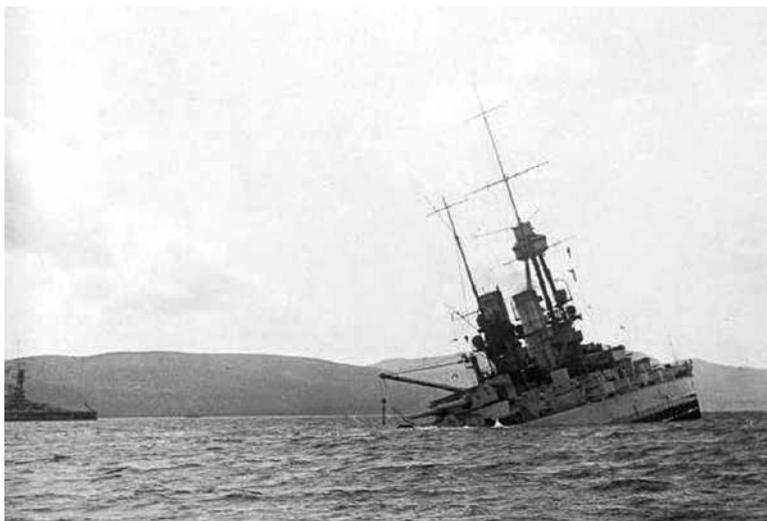


Fig. 15 – O couraçado *Bayern* adorna sobre bombordo e mergulha de popa antes de naufragar.

Estabeleceu-se a confusão na baía quando os navios começaram a afundar, muitos deles, em especial os torpedeiros, com a bandeira de guerra imperial alemã hasteada. O primeiro navio a desaparecer foi o *Friedrich der Grosse*, às 12 horas e 16 minutos, seguido do *König*, às 12 horas e 54 minutos. No meio dos navios que adernavam e soçobravam, circulavam as embarcações de vigilância inglesas e um vapor de turismo, o *Flying Kestrel*, com um grupo escolar que viera observar a frota internada. A esquadra inglesa em manobras regressou precipitadamente a Scapa Flow, onde tentou rebocar alguns dos navios alemães que ainda flutuavam, em particular torpedeiros, nem sempre com sucesso. No total foram afundados 10 couraçados, 5 cruzadores de batalha, 5 cruzadores ligeiros e 46 torpedeiros⁵⁹. O *Baden* foi o único couraçado que não se afundou. Os 1774 tripulantes da frota destruída foram considerados prisioneiros de guerra, assim como Von Reuter, cuja detenção se prolongou para além da lenta repatriação das equipagens. Não foi sujeito a nenhum inquérito ou tribunal marcial, quer no Reino Unido, quer na Alemanha, onde chegou em Janeiro de 1920 e teve bom acolhimento público, abandonando a reduzida *Reichsmarine* em Maio⁶⁰.

A reacção dos Aliados foi violenta, tanto mais que a França e a Itália exigiam um quarto da frota internada, cada. Os britânicos, cuja imprensa já abordara a necessidade de destruir a frota, não deixaram de publicitar o que consideraram mais um crime de guerra alemão, sem que o caso os tivesse realmente preocupado, a não ser por razões de propaganda. Na realidade, a distribuição dos navios, em especial dos couraçados e dos

⁵⁹ Von Reuter: 156.

⁶⁰ Van der Vat: 194-195.

cruzadores de batalha, poderia fortalecer o poder naval de potências concorrentes, solução que nunca entusiasmou os britânicos, embora não desagradasse aos Estados Unidos. O Almirante Wemyss, membro da comissão do Armistício, declarou a propósito: *I look upon the sinking of the German Fleet as a real blessing. It disposes once and for all, the thorny question of the redistribution of these ships*⁶¹.

Nos anos que se seguiram até 1939 foram realizadas complicadas operações de refluatuação para recuperar os navios afundados⁶², destinados ao aproveitamento de materiais, em especial do aço das couraças, que tinha fácil comprador nos Estados Unidos. Muitos dos navios maiores foram trazidos à superfície de quilha para o ar e assim rebocados para o estaleiro de demolição de Rosyth, em Firth of Forth, enquanto outros foram transportados, depois de refluatados através de injeção de ar, numa enorme doca flutuante, adquirida na Alemanha. Na actualidade subsistem apenas oito navios afundados em Scapa Flow⁶³, os couraçados *König*, *Markgraf* e *Kronprinz Wilhelm*, os cruzadores *Dresden*, *Karlsruhe*, *Brummer* e *Köln* e o torpedeiro *V 83*. Os artigos XXII e XXIII do Armistício tiveram, desta forma, a sua consequência desejada, a destruição da frota alemã, claramente indicada na cláusula referente aos submarinos e dissimulada na cláusula respeitante à *Hochseeflotte*. Mais uma vez a célebre frase *Vae Victis* (Ai dos vencidos!), atribuída ao chefe gaulês Breno por altura do saque de Roma no século IV a.C., confirmou a sua permanente actualidade, agora numa época em que se pretendia uma diplomacia aberta e justa.



Fig. 16 – Manifestação em Berlim contra o Tratado de Paz, perante o *Reichstag*, em Maio de 1919 (postal da época).

⁶¹ Massie: 788.

⁶² S. C. George, *Jutland to Junkyard*, Edimburgo, 1999; Tony Booth, *Cox's Navy. Salvaging the German High Seas Fleet at Scapa Flow 1924-1931*, South Yorkshire, 2011.

⁶³ www.scapaflowwrecks.com [consultado em 12-10-2018].

As consequências das cláusulas navais insertas no texto do Armistício não se limitaram ao curto ou médio prazo, pois as negociações que levaram à assinatura do Tratado de Versalhes permitiram aos Aliados endurecer as condições impostas à Alemanha. Grande parte da opinião pública alemã considerava altamente injusto o tratamento revanchista que caracterizava muitos dos artigos que eram propostos à aceitação da delegação alemã. O primeiro governo eleito da República de Weimar, chefiado por Philipp Scheidemann, demitiu-se em bloco a 20 de Junho de 1919, como forma de protesto contra os termos do Tratado, contra o qual a primeira grande tomada de posição foi a espectacular sabotagem da esquadra alemã em Scapa Flow. Assim, coube ao governo do Chanceler Gustav Bauer aceitar o Tratado de Paz, assinado a 28 de Junho de 1919, em Versalhes, pelos representantes alemães, Hermann Müller, Ministro dos Negócios Estrangeiros, e Johannes Bell, Ministro dos Transportes⁶⁴.

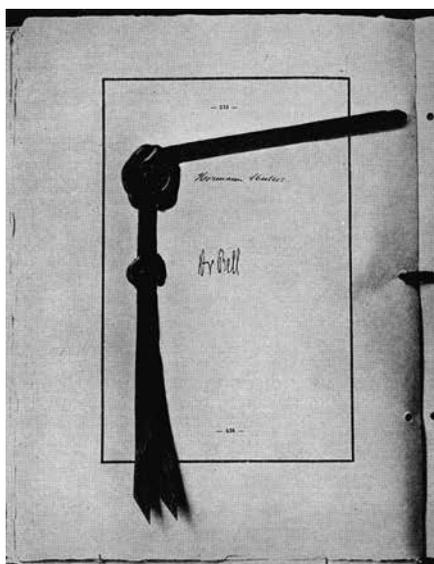


Fig. 17 – Assinaturas dos delegados alemães no Tratado de Paz (Amalgamated Press).

Não vamos analisar exaustivamente as peripécias de que se revestiram as negociações do Tratado, sobre o qual a bibliografia é imensa. Os delegados alemães tentaram, quase sempre sem êxito, aliviar as sanções previstas ao longo dos 440 artigos que o compõem, repartidos por 15 secções⁶⁵. Entre os conselheiros da delegação germânica contava-se o notável sociólogo e economista Max Weber, não ficando alheios aos debates outros académicos, como o arqueólogo Gustaf Kossinna que tentou contestar a perda

⁶⁴ Annie Déperchin, Les traités de paix, in *Encyclopédie de la Grande Guerre*, Paris, 2004: 1009-1011.

⁶⁵ *Traité de Versailles 1919*, Librairie Militaire Berger-Levrault, Nancy-Paris-Estrasburgo (versão francesa) ; *The Treaty of Peace*, His Majesty Stationary Office, Londres, 1919 (versão inglesa) ; *Diário do Governo*, I série, 67, 2-4-1921 (ratificação).

dos territórios alemães a atribuir à Polónia⁶⁶. Na prática as decisões foram tomadas pelos chamados *Quatro Grandes*, Wilson, Lloyd George, Clemenceau e Orlando, depois reduzidos a três pela saída do representante italiano devido à questão da Dalmácia. Lloyd George e Wilson tiveram uma atitude moderadora, limitando, por exemplo, as ambições territoriais francesas na Alsácia. Para além das questões territoriais e militares, outras havia, no âmbito da economia das reparações, que causaram longas discussões, à margem da delegação alemã, impedida de participar nos debates, discussões ainda hoje sujeitas a interpretações contraditórias⁶⁷. O exemplar original do Tratado de Versalhes foi levado para Berlim, em 1940, acabando por se perder de forma obscura.

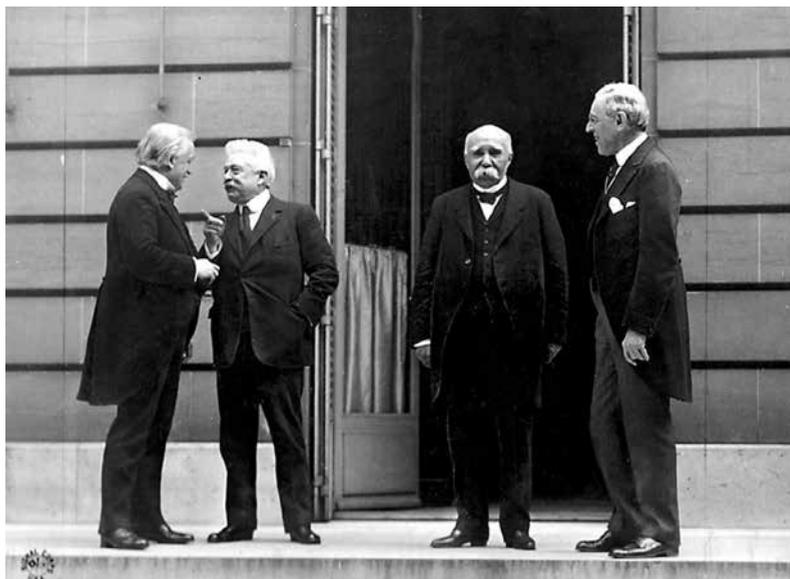


Fig. 18 – Os *Quatro Grandes*: Lloyd George, Orlando, Clemenceau e Wilson.

Antes de passarmos aos artigos relacionados com as marinhas, recordamos apenas um ou outro artigo ilustrativo do que se estava a exigir à Alemanha, para além de 15% do território e 10% da população. Por exemplo, todos os custos de manutenção das forças de ocupação em território alemão incumbiam à Alemanha, enquanto quantias exorbitantes foram incluídas como reparações, parte das quais, suspensas pela chamada *Moratória Hoover* em 1932, só recentemente (2010) viram liquidados os encargos das responsabilidades financeiras contraídas pela República de Weimar para fazer frente às compensações exigidas pelos vencedores. Na verdade, apenas a leitura sistemática do

⁶⁶ Wolfgang Mommsen, *Max Weber und die deutsche Revolution 1918-1919*, Heidelberg, 1994; Bret Maner, *Germany's Ancient Pasts*, Chicago, 2018: 247.

⁶⁷ Marc Trachtenberg, Reparations at the Paris Peace Conference, *The journal of Modern History*, 51 (1), 1979: 24-55.

Tratado de Versalhes, ratificado em 10 de Janeiro de 1920, permite aquilatar do quanto ele custou à Alemanha e, em termos futuros, à paz na Europa. Só à França e à Bélgica as indemnizações pecuniárias a pagar pela Alemanha correspondiam ao equivalente a 47132 toneladas de ouro⁶⁸. A Alemanha perdia ainda todas as colónias, direitos de exploração e patentes, devendo fornecer grandes quantidades de produtos industriais e de matérias-primas, como carvão, ou artigos pecuários, isto quando os resultados do bloqueio ainda se faziam sentir rudemente. Por exemplo, a França e a Bélgica deviam receber 130000 vacas leiteiras e 120000 ovelhas, isto nos três meses seguintes à assinatura da paz⁶⁹.

Embora alguns historiadores considerem que se têm exagerado as consequências negativas, do ponto de vista económico⁷⁰, das reparações devidas pelos alemães como povo responsável pela guerra (artigo 231), vistas por alguns como positivas, considerando a drástica limitação das despesas militares a que obrigava⁷¹, a verdade é que reconhecidos especialistas se aperceberam imediatamente do que iria correr mal, como aconteceu com John Maynard Keynes, representante do Tesouro britânico na Conferência de Paz e um dos maiores economistas do século XX, muito crítico das cláusulas económicas do tratado imposto à Alemanha⁷². De uma forma geral, Lloyd George e Woodrow Wilson divergiram com frequência das opiniões e exigências francesas, que poderiam, de outra forma, ter ido muito mais além do que foi finalmente acordado.

Muitas das propostas políticas contidas nos *Catorze Pontos* divulgados por Wilson acabaram por ficar indefinidas ou apenas vagamente incluídas no Tratado de Paz, contribuindo para que a opinião americana se dissociasse do mesmo, levando um Senado oposto, e um Congresso crítico, a não o ratificarem, o que levou os Estados Unidos a não integrarem a Liga das Nações, cuja concretização tinha sido um dos grandes objectivos do *Wilsonianismo*⁷³. Os Estados Unidos acabariam por assinar uma paz separada com Alemanha, em 1921, o Tratado de Berlim.

Passemos então aos principais artigos do Tratado de Paz relacionados com as marinhãs de guerra e de comércio, que ampliam significativamente as cláusulas do Armistício. Constituem a Parte V, Secção II, artigos 181 a 197, e Parte VIII, Secção I, anexo III. Não indicaremos os artigos a propósito dos portos e da navegação nos rios alemães, em especial o Reno, o Elba e o Oder, que determinam, entre outras medidas, a entrega de grande número de rebocadores e barças. As medidas em relação à *Reichsmarine* – a Alemanha continua a ser, oficialmente, o Império Alemão – consta dos artigos 191 a 194. Destacamos o seguinte: o artigo 181 determinava que a frota alemã não poderia ter mais

⁶⁸ Étienne Weill-Raynal, *Les réparations Allemands et la France*, 3, Paris, 1947: 812-813.

⁶⁹ *Traité*: 127.

⁷⁰ Sally Marks, *The Myths of Reparations*, *Central European History*, 11 (3), 1978: 231-255.

⁷¹ Max Hantke e Mark Spoerer, *The imposed gift of Versailles: the fiscal effects of restricting the size of Germany's armed forces 1924-1929*, *Economic History Review*, 63 (4), 2010: 849-864.

⁷² John Maynard Keynes, *The Economic Consequences of the Peace*, Nova Iorque, 1920.

⁷³ John Thompson, *Wilsonianism: the dynamics of a conflicted concept*, *International Affairs*, 86 (1), 2010: 27-48.

de seis couraçados pré-Dreadnought, tipo *Deutschland*, portanto obsoletos⁷⁴, seis cruzadores ligeiros, 12 contratorpedeiros e 12 torpedeiros. O artigo 183 reduzia o efectivo das forças navais alemãs a 15000 homens, impondo restrições ao recrutamento, voluntário, e renovação do pessoal, à instrução e à produção de equipamentos navais.



Fig. 19 – Um dos couraçados permitidos pelo Tratado de Paz: *Schleswig Holstein*.

O artigo 184 justificava o incidente de Scapa Flow, pois não só determinava implicitamente a expoliação da frota aí internada, como a de todos os navios ausentes de portos alemães ou não abrangidos pelo efectivo autorizado pelo artigo 181, incluindo as unidades internadas em portos neutros. O artigo 185 estipulava os navios a entregar às potências aliadas e associadas; oito couraçados, oito cruzadores ligeiros, 42 *destroyers* e cinquenta torpedeiros. O artigo 190 determinava que os couraçados e os cruzadores só podiam ser substituídos após 20 anos e os *destroyers* e torpedeiros após 15 anos, proibindo a construção ou aquisição de qualquer unidade naval que não se destinasse a substituir os navios autorizados, cujos limites de tonelagem eram os seguintes: 10000 toneladas para os couraçados; 6000 toneladas para os cruzadores ligeiros; 800 toneladas para os *destroyers*; 200 toneladas para os torpedeiros. O artigo 191 excluía rigorosamente da *Reichsmarine* a posse de qualquer tipo de submarinos, mesmo comerciais⁷⁵.

⁷⁴ Foi um destes navios, o *Schleswig-Holstein*, lançado em 1906, que disparou os primeiros tiros da II Guerra Mundial, contra o reduto polaco de Westerplatte, na baía de Danzig.

⁷⁵ *Traité*: 97.

96	TRAITÉ DE VERSAILLES (1919)	CLAUSES MILITAIRES, NAVALES ET AÉRIENNES	97
NAVIRES DANS LES PORTS ALLEMANDS			
<i>Ammon.</i>	<i>Fürst Bülow.</i>	Les bâtiments de remplacement ci-dessus visés ne pourront avoir un déplacement supérieur à :	
<i>Answald.</i>	<i>Gertrud.</i>	10.000 tonnes pour les cuirassés;	
<i>Bosnia.</i>	<i>Rigona.</i>	6.000 — pour les croiseurs légers;	
<i>Cordoba.</i>	<i>Rugla.</i>	800 — pour les destroyers;	
<i>Cassel.</i>	<i>Santa Elena.</i>	200 — pour les torpilleurs.	
<i>Dantia.</i>	<i>Schleswig.</i>	Sauf en cas de perte du bâtiment, les unités de différentes classes ne pourront être remplacées qu'après une période de :	
<i>Rio Negro.</i>	<i>Möwe.</i>	Vingt ans pour les cuirassés et croiseurs;	
<i>Rio Paro.</i>	<i>Sierra Ventana.</i>	Quinze ans pour les destroyers et torpilleurs, à compter du lancement du bâtiment.	
<i>Santa Cruz.</i>	<i>Chemnitz.</i>	ART. 191. — La construction et l'acquisition de tous bâtiments sous-marins, même de commerce, seront interdits en Allemagne.	
<i>Schwaben.</i>	<i>Emil Georg von Struss.</i>	ART. 192. — Les bâtiments armés de la flotte allemande ne pourront avoir, à bord ou en réserve, que les quantités d'armes, de munitions et de matériel de guerre fixés par les principales puissances alliées et associées.	
<i>Sellingen.</i>	<i>Habsburg.</i>	Dans le mois qui suivra la fixation des quantités ci-dessus prévues, les armes, munitions et le matériel de guerre de toute nature, y compris les mines et les torpilles, qui se trouvent actuellement entre les mains du Gouvernement allemand et qui sont en excédent desdites quantités, seront livrés aux Gouvernements desdites puissances dans tels lieux que ceux-ci désigneront. La destruction ou mise hors d'usage en sera effectuée.	
<i>Stoigerwald.</i>	<i>Meteor.</i>	Tous autres stocks, dépôts ou réserves d'armes, de munitions ou de matériel naval de guerre, de quelque nature que ce soit, sont interdits.	
<i>Franken.</i>	<i>Waltraute.</i>	La fabrication sur le territoire allemand et l'exportation desdits articles à destination de pays étrangers seront prohibées.	
<i>Gundomar.</i>	<i>Scharnhorst.</i>	ART. 193. — Dès la mise en vigueur du présent traité, l'Allemagne procédera sans délai au dragage des mines dans les zones suivantes de la mer du Nord, s'étendant à l'est du 4° 00' de longitude est de Greenwich :	
		1° Entre le 53° 00' et le 59° 00' de latitude nord;	
		2° Au nord du 60° 30' de latitude nord.	
		L'Allemagne devra maintenir ces zones libres de mines. L'Allemagne devra également draguer et maintenir libres de mines telles zones de la mer Baltique qui lui seront ultérieurement désignées par les Gouvernements des principales puissances alliées et associées.	
ART. 188. — A l'expiration du délai d'un mois à dater de la mise en vigueur du présent traité, tous les sous-marins allemands, ainsi que les navires de relevage et les docks pour sous-marins, y compris le dock tubulaire, devront avoir été livrés aux principales puissances alliées et associées. Ceux de ces sous-marins, navires et docks, qui seront reconnus par lesdits Gouvernements comme étant en état de naviguer par leurs propres moyens ou d'être remorqués, devront être conduits par les soins du Gouvernement allemand dans tels ports des pays alliés qui ont été désignés.			
Les autres sous-marins, ainsi que ceux qui se trouvent en cours de construction, seront démolis intégralement par les soins du Gouvernement allemand et sous la surveillance desdits Gouvernements. Cette démolition devra être achevée au plus tard trois mois après la mise en vigueur du présent traité.			
ART. 189. — Tous objets, machines et matériaux quelconques provenant de la démolition des bâtiments de guerre allemands, quels qu'ils soient, bâtiments de surface ou sous-marins, ne pourront être utilisés que dans un but purement industriel ou commercial. Ils ne pourront être ni vendus ni cédés à l'étranger.			
ART. 190. — Il est interdit à l'Allemagne de construire ou acquérir aucun bâtiment de guerre autre que ceux destinés à remplacer les unités armées prévues par le présent traité (art. 181).			

Fig. 20 – Versão francesa do tratado de Paz, com algumas das cláusulas navais.

Os navios entregues aos vencedores, salvo algumas exceções, foram desmantelados ou utilizados como navios-alvo, inclusive nos primeiros testes de bombardeamento por aviões nos Estados Unidos, em 1921, caso do cruzador ligeiro *Frankfurt* e do couraçado *Ostfriesland*.



Fig. 21 –O couraçado *Ostfriesland* como alvo de bombardeamentos aéreos (USAAS).

As reparações a satisfazer aos vencedores feriam da mesma forma a marinha comercial, inclusive a marinha de pesca. O Anexo III estipula no parágrafo 1 que a Alemanha reconhece a obrigação de substituir aos vencedores, por tonelada e categoria, todos os navios e embarcações de comércio e de pesca perdidas ou avariadas por actos de guerra, cedendo todos os navios acima das 1600 toneladas, 50% dos navios entre 1000 e 1600 toneladas e 25% da frota pesqueira, num prazo de dois meses após a assinatura do Tratado⁷⁶. Como a tonelagem disponível se apresentava insuficiente, determinava o parágrafo 5 a construção em estaleiros alemães de navios a entregar à Comissão de Reparções, pelo preço determinada pela mesma, até a um limite de 200000 toneladas anuais. Esta determinação, aparentemente positiva para a indústria naval alemã, não podia deixar de complicar a recuperação da frota comercial, drasticamente reduzida e privada das suas grandes unidades, essenciais para manter as linhas de navegação rentáveis, em especial com o continente americano.

Com efeito, aquilo que levou Albert Ballin ao suicídio cumpriu-se talvez de forma ainda mais drástica, perdendo as companhias de navegação alemãs, como a HAPAG, a NDL e a HSDG, a maioria dos seus paquetes, mesmo os que se encontravam internados em portos neutros. Um dos raros que sobreviveram à entrega foi o *Viktoria Luise*, de 16703 toneladas, rebaptizado *Hansa* em 1921, não reclamado pelos Aliados por se encontrar em mau estado. Muitos dos paquetes alemães tiveram ainda longas carreiras nas marinhas comerciais dos vencedores, como os formidáveis *Vaterland* e *Imperator*, depois *Leviathan* e *Berengaria*. Todavia, a perda da frota comercial viria a possibilitar o lançamento de navios novos, melhor adaptados às condições do tráfico de passageiros do pós-guerra e livres das restrições impostas à *Reichsmarine*.

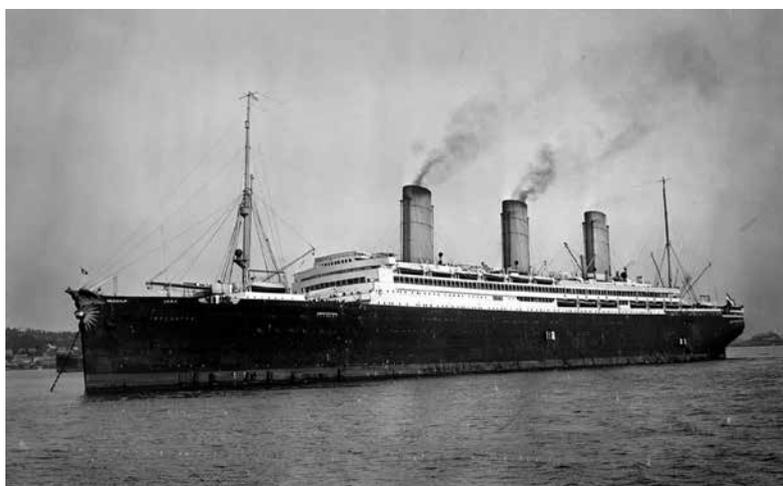


Fig. 22 – O *Imperator*, grande paquete da HAPAG, em 1913 (LOC).

⁷⁶ Traité: 122-123.

Os signatários portugueses do Tratado de Paz foram o Dr. Afonso Costa e o Dr. Augusto Vieira Soares, em nome do Presidente da República Portuguesa⁷⁷, sendo o Tratado ratificado em 4 de Abril de 1920. O trabalho da delegação portuguesa, bastante prejudicado pela instabilidade política nacional, foi conduzido no sentido, perdidas rapidamente as ilusões quanto a concessões territoriais em África, de garantir a integridade das colónias contra os que pensaram ser necessário compensar outros países. Portugal conseguiu a restituição de Kionga, no Norte de Moçambique⁷⁸, pequeno território na foz do Rovuma que, no Atlas disponibilizado em 1941 aos soldados da *Wehrmacht* surgia ainda como pertencente à *Deutsch Ostafrika*⁷⁹, tudo o mais se resumiu a discussões sobre as reparações que nos eram devidas, difíceis de calcular, inclusive quanto ao número de navios perdidos durante o conflito, sobre os quais a Comissão Executiva criada para o efeito produziu duas listas incompletas e divergentes⁸⁰. Ainda assim, foi possível, atendendo aos incidentes acontecidos em África antes de 1916, não considerar artigo 303 do Tratado, que limitava as referidas reparações ao resultado de actos cometidos apenas após a entrada na guerra do país prejudicado⁸¹.

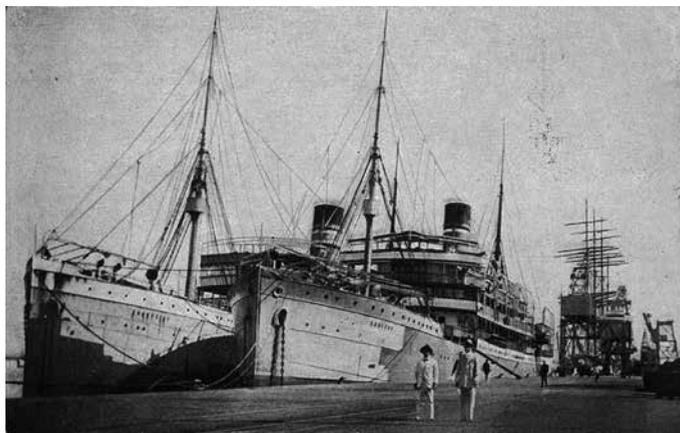


Fig. 23 – Navios alemães apresados em Lourenço Marques: *Kronprinz* e *Admiral*.

Como a tonelagem perdida por Portugal durante o conflito foi inferior à tonelagem apresada em 1916, não tivemos direito a nenhum navio comercial alemão entre os que foram cedidos aos vencedores, de acordo com a regra estabelecida para a atribuição dos

⁷⁷ Maria F. Saraiva, Portugal e a Sociedade das Nações: o papel do multilateralismo na política externa portuguesa, in *Uma Pequena Potência é uma Potência?*, Lisboa, 2015: 9-24.

⁷⁸ H. B. Thomas, The Kionga Triangle, *Tanganyika Notes and Records*, 31, 1951: 47-50; Manuel Carvalho, *A guerra que Portugal quis esquecer*, Porto, 2015: 70-90.

⁷⁹ K. Krause e F. Scheibner, *Soldatenatlas*, OKW, Berlim, 1941: 26.

⁸⁰ Comissão Executiva da Conferência de Paz, Perda de Navios, *Arquivo Histórico-Diplomático*, MNE, 3º P. A. 6, M. 115, Proc. 2-VI.

⁸¹ *Traité*: 171.

navios germânicos ou do produto da sua venda⁸². Alguns dos navios apresados foram aumentados ao efectivo da Armada portuguesa, onde desempenharam bons serviços durante muitos anos. Recordamos o rebocador *Newa*, depois *Patrão Lopes*⁸³, o *Lahneck*, depois *Gil Eannes*, e a barca *Max* (ex-*Rickmer Rickmers*), depois navio-escola *Sagres II*, o único destes navios ainda existente⁸⁴. Portugal recebeu também seis torpedeiros austríacos da classe Tb82F, navios de 230 toneladas, de construção recente (1914-1916), armados com duas peças de 75 mm e dois tubos lança-torpedos. De acordo com o Tratado, destes navios, cinco destinavam-se à polícia marítima⁸⁵. Foram eles os Tb85F, 86F, 88F, 89F, 90F e 91F, denominados *Zêzere*, *Ave*, *Cávado*, *Sado*, *Liz* e *Mondego*. Dois deles, o *Zêzere* e o *Cávado*, não chegaram a Portugal, pois quando a reboque do *Patrão Lopes* se perderam ao largo da costa tunisina, a 29 de Novembro de 1921, devido ao estado do mar⁸⁶.

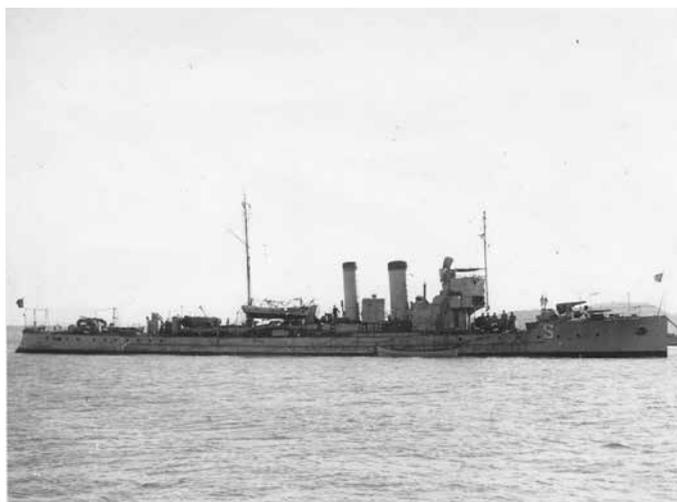


Fig. 24 – O torpedeiro *Sado*, ex-Tb89F, que prestou serviço na Armada entre 1921 e 1940.

Com as determinações draconianas do Tratado de Versalhes a marinha comercial alemão sofreu um enorme golpe. As grandes companhias, como a *Hamburg-Amerika Linie*, a *Norddeutscher Lloyd* e a *Hamburg Süd* perderam todos os seus grandes navios. Os anos que seguiram à paz de Versalhes foram duros para a navegação comercial alemã. Todavia, apesar das dificuldades, o *Reichstag* aprovou em Fevereiro de 1921 uma lei (*Reedereiabfindungsgesetz*) que garantia financiamento para construir novas unidades e

⁸² Weill-Raynal, 812-813.

⁸³ Maurício de Oliveira, *Allô!Allô! «Patrão Lopes»*, 1, Lisboa, 1939: 37-45. Naufragado em 1936 na barra do Tejo, os seus destroços foram recentemente identificados.

⁸⁴ Conservado no porto de Hamburgo como navio-museu desde 1983: *Museumsschiff Rickmer Rickmers*. S. Pauli Landungsbrücken.

⁸⁵ M. O., Crónica Marítima, *Revista Militar*, 12, 1920: 622-623.

⁸⁶ Oliveira: 82-92. O autor, por lapso, indicou a costa marroquina como local do incidente.

readquirir por compra algumas das que tinham sido perdidas para os vencedores. As limitações impostas ao rearmamento naval ajudaram, tanto como uma boa época de emigração e comércio mundiais, a reconstruir a frota comercial alemã⁸⁷, o que não deixou de contribuir para a inflação em crescimento. Por exemplo, devido a estes apoios e a financiamentos privados de diversificada origem, a HAPAG, em 1929, possuía já uma frota ascendendo a 1114000 GRT.

O renascimento da marinha comercial alemã, cujas companhias nos primeiros tempos recorreram largamente a navios fretados, foi marcado pelo lançamento de unidades como o *Columbus*, de 32354 toneladas, em 1922, o *Albert Ballin* (depois de 1935 *Hansa*), de 20815 toneladas, em 1923, e o excelente *Cap Arcona*, de 27561 toneladas, em 1927, o qual conheceria um fim trágico nos últimos dias da II Guerra Mundial⁸⁸. Embora alguns destes navios correspondessem ainda a uma estética clássica, própria dos grandes paquetes anteriores à guerra, conheceram o impacte das novas tecnologias da época, como elaborados sistemas de navegação, de comunicação, de controlo de incêndios e, em certos casos, instalação de catapultas permitindo o lançamento de um hidroavião destinado a transportar rapidamente para o porto de destino o correio a bordo, como aconteceu com o *Bremen* e o *Europa*, operacionais em 1929 e 1930. Estas inovações, e outras, como o desenho de popa de cruzador do *Cap Arcona*, ajudaram a *Reichsmarine* a desenvolver tecnologias de utilização militar impossíveis de experimentar em unidades navais, fortemente limitadas até ao Acordo de Londres de 1935, veladamente contornadas pela República de Weimar no tocante a submarinos através da colaboração com outros países, como a Holanda, a Finlândia e a Espanha, onde esteve o célebre Arnaud de la Perière⁸⁹.

O *Bremen*, de 51656 toneladas, e o *Europa*, de 49756 toneladas, ambos da NDL, foram dois extraordinários navios⁹⁰, vencedores da *flâmula azul*, cuja velocidade permitiu ao primeiro escapar em 1939 aos navios britânicos⁹¹, lançados no limite do período de recuperação da marinha comercial alemã, em breve atingida pela recessão mundial resultante da crise de 1929. Esta crise, agravando drasticamente os problemas da economia germânica, que tinha sofrido de hiperinflação em 1923, pelo brutal excesso de papel-moeda em circulação, iniciado com as políticas inflacionárias do período da guerra, e na ausência de reservas de ouro, naturalmente perdidas após o final da mesma⁹², teve decisivas consequências políticas e sociais.

⁸⁷ Étienne Mantoux, La paix de 1919 a-t-elle engendré la Guerre de 1940 ?, *Annales*, 2 (1), 1947 : 73.

⁸⁸ Arnold Kludas, *Die Cap-Schnelldampfer der Hamburg-Süd*, Hamburgo, 1996; Vasco Mantas, Uma epopeia naval germânica. A Operação Aníbal, *Memórias da Academia de Marinha*, 42, 2012: 154-156.

⁸⁹ Richard Garrett, *Submarines*, Boston, 1977: 72-78; Jason Lavery, Finnish-German submarine cooperation 1923-1935, *Scandinavian Studies*, 71 (4), 1999: 393-418; J. A. Martínez Pons, *Los primeros submarinos españoles*, www.defensa.com/primeros-submarinos-espanoles [consultado em 1-11-2018].

⁹⁰ J. Russell Willoughby, *Bremen and Europa. German speed queens of the Atlantic*, Canterbury, 2010.

⁹¹ Adolf Ahrens, *O regresso do "Bremen" à pátria*, Lisboa, [1941].

⁹² Dam Fergusson, *When money dies: the nightmare of deficit spending, devaluation and hyperinflation in Weimar Germany*, Nova Iorque.



Fig. 25 – O *Bremen* à partida da sua viagem inaugural entre Bremen e Nova Iorque, em Julho de 1929 (BA).

O aumento galopante do desemprego, sempre crescente até 1932, o empobrecimento da classe média e os agravados sentimentos nacionalistas abriram caminho, inevitavelmente, para o triunfo do movimento nacional-socialista⁹³. Eis a impressão transmitida por um escritor francês da saída para o mar do *Cap Arcona* no ano de 1932: *Ce n'est un mince spectacle que de voir défiler le Cap Arcona entre deux rives bordées de chômeurs et de chômeuses endimanchés. Ce beau navire poursuit sa route comme le Dieu même de la nation. C'est un objet de luxe magnifique et gigantesque qui donne à la sentimentalité d'un peuple une image émouvant de son patriotisme*⁹⁴.

No começo dos anos 30 a situação económica obrigou a desactivar ou a abater muitas das novas construções, o que contribuiu para um novo surto de desemprego entre o pessoal da marinha mercante alemã⁹⁵, que ocupava nesse momento o terceiro lugar mundial, e da indústria de construção naval⁹⁶. Foi a esta situação que Adolf Hitler aludiu quando, em Janeiro de 1945, no seu último discurso comemorativo da subida ao poder dos nacional-socialistas, se referiu aos portos alemães anteriores ao regime como cemitérios de navios⁹⁷. Depois das terríveis perturbações da década de 20, marcadas por tomadas de posição cada vez mais críticas do Tratado Versalhes, denunciado como

⁹³ Richard Evans: *The coming of the Third Reich*, Londres, 2004: 231-306.

⁹⁴ P. Mac Orlan, *Hambourg*, 1933: 74.

⁹⁵ Günter Prien, *A caminho de Scapa Flow*, Lisboa, 1941: 111-117.

⁹⁶ H. Burke Wend, *Recovery and Restauration: U.S. Foreign Policy and the Politics of West Germany's Shipbuilding Industry*, Westport, 2001: 6-11.

⁹⁷ New York Times, 31-1-1945: 1.

injusto e condenado como um *Diktat*, o ambiente político alemão desvia-se significativamente para partidos radicais que em breve conseguiram colocar as instituições alemãs numa situação de impotência⁹⁸. O Marechal Hindenburgo, eleito presidente do *Reich* em 1925, desenvolveu uma política favorável às correntes conservadoras e nacionalistas, defendendo abertamente a tese da *punhalada nas costas*, a qual feria não só os partidos políticos de esquerda como, em parte, a *Kaiserliche Marine*, ainda que redimida pelo episódio de Scapa Flow.



Fig. 26 – O Marechal Hindenburgo, o Vice-Almirante Hansen e o Almirante Raeder no lançamento do *Deutschland* (BA).

A recuperação em termos de poderio real da *Reichsmarine* foi reduzida durante o período de Weimar, quer pelas limitações a que foi sujeita, quer pelas dificuldades económicas da época. A margem de manobra alemã era realmente limitada., mas não deixou de possibilitar alguns aspectos positivos. Se muito pessoal experiente foi dispensado, por falta de navios e de serviços, e a diminuição do ritmo das construções dificultou as experiências tendentes a modernizar a frota permitida, o que se contornou de alguma forma através de marinhas estrangeiras, a necessidade de aproveitar ao máximo o que era autorizado obrigou a inovar. Assim, surgiu o conceito de couraçado de algibeira, poderosamente armado apesar da limitada tonelagem e rápido, em parte devido à utilização de blindagem mais ligeira e à substituição da rebtagem por soldadura nas placas do casco.

O primeiro destes navios, de uma série de três, foi o *Deutschland*, lançado em Maio de 1931, que viu mudado o nome para *Lützow* em 1940, tomando o de um cruzador cedido à União Soviética. Era um navio de 12630 toneladas, ultrapassando os limites

⁹⁸ Evans: 277-288; Reulecke: 296-308.

impostos à Alemanha. Custou oitenta milhões de marcos e deu lugar a fortes discussões parlamentares⁹⁹, tanto mais que os responsáveis pela *Reichsmarine* haviam contornado, de forma dissimulada, as verbas para outras despesas de equipamento. De qualquer forma, e apesar da oposição, o *Panzerkreuzer A* ou *Ersatz Preußen* foi construído, assim como o *Admiral Scheer* e o *Admiral Graf Spee*, em parte devido ao reforço parlamentar do NSDAP no *Reichstag*. Entre 1924 e 1930 haviam sido já construídos quatro cruzadores ligeiros, *Emden*, *Königsberg*, *Köln* e *Karlsruhe* e doze contratorpedeiros, seis do tipo 23, de 938 toneladas, e outros seis do tipo 24, de 943 toneladas¹⁰⁰. Era uma frota pequena, porém moderna e adaptada à função estratégica que se lhe podia exigir. A subida de Hitler ao poder, pela mão do Presidente Hindenburgo, em Janeiro de 1933, graças à representatividade dos nacionais-socialistas no *Reichstag*, iria mudar rapidamente a situação, mas não de forma totalmente satisfatória, pois só em Janeiro de 1939 foi dada prioridade à *Kriegsmarine*.

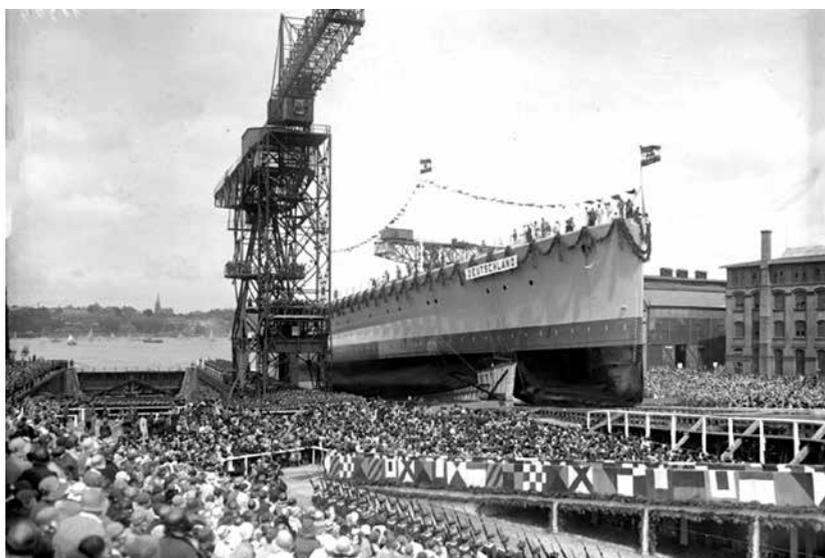


Fig. 27 – Lançamento do cruzador *Deutschland* no dia 31 de Maio de 1931, no Kiel (BA).

Os motins de 1918, o triste fim da *Hochseeflotte* em 1919 e o cumprimento das cláusulas navais do Tratado de Versalhes permitiram explorar o sentimento comum de muitos alemães quanto à derrota e às condições impostas pelos Aliados¹⁰¹, ampliando a

⁹⁹ Erich Gröner, *German Warships 1815-1945*, Annapolis: 60; H. Georg Prager, *Panzerschiff Deutschland, Schwerer Kreuzer Lützow*, Hamburgo, 2002.

¹⁰⁰ Urs Hessling, *Die Reichsmarine in der Weimarer Republik*, www.historisches-marinearchiv.de [consultado em 1-10-2018]

¹⁰¹ Evans: 60-76.

tese da *punhalada nas costas*. A memória da parte de culpa atribuída à Marinha Imperial e uma forte disciplina e formação ideológica que a enfatizaram garantiram que assim fosse¹⁰². Quando o Acordo Naval de Londres permitiu, em 1935, um abrandamento nas limitações à *Kriegsmarine*, garantindo-lhe uma tonelagem equivalente a 35% da frota britânica¹⁰³, que aliás só poderia ser atingida em 1942, deixou-lhe tacitamente o domínio do Báltico com o objectivo de conter a ameaça representada pela então fraca armada soviética¹⁰⁴. O problema do equilíbrio entre forças de superfície, que nunca poderiam atingir rapidamente efectivos próximos da *Royal Navy*, e submarinos, estava longe de solução quando a guerra se iniciou, pois as unidades operacionais eram insuficientes, o que em parte também sucedia em termos de tripulações treinadas, apesar dos *U-boote* manterem peculiar atracção entre os candidatos a servir na Marinha.



Fig. 28 – Cartaz de propaganda de recrutamento da *Kriegsmarine*, com ênfase na arma submarina.

A *Kriegsmarine* dispunha, porém, de pessoal bem disciplinado, cujo recrutamento, nomeadamente de parte da oficialidade, se fez em grupos sociais mais permeáveis à

¹⁰² Charles Thomas, *The German Navy in Nazi Era*, Annapolis, 1990: 207-212; W. Murray e A. Millet, *A War to be Won*, Cambridge (MA), 2000: 236.

¹⁰³ Hore: 38-39; D. C. Watt, The Anglo-German Naval Agreement of 1935: An Interim Judgment, *Journal of Modern History*, 28 (2), 1956: 155-175.

¹⁰⁴ Henri Meilhac, Que vaut la flotte des Soviets ?, *La Science et la Vie*, 275, 1940: 510-523.

mística nacional-socialista, fortemente motivados e cientes da necessidade de alterar a imagem política da Marinha. Como exemplo podemos indicar o Capitão-Tenente Günther Prien¹⁰⁵, cujo audaz torpedeamento em Scapa Flow do velho couraçado *Royal Oak* foi considerado o desagravo final do episódio de 1918. O Almirante Erich Raeder e Benito Mussolini entendiam, acertadamente, que a guerra não deveria iniciar-se antes de 1944, para que os equipamentos navais pudessem reforçar-se de forma significativa¹⁰⁶. A Alemanha do *Kaiser* tinha os meios de superfície necessários, que pouco utilizou, mas a Alemanha do *Führer* não os possuía e, mesmo o número de submarinos, apesar da paridade atingida pelo acordo de 1938, era reduzido no início da guerra, atingindo umas 30 unidades operacionais¹⁰⁷.

A partir do momento em que a ofensiva aérea contra a Grã-Bretanha falhou, a estratégia naval da Alemanha aproximou-se gradualmente da que se lhe conheceu na Grande Guerra. O espectro do episódio de Scapa Flow pesou no navalismo germânico¹⁰⁸, como lembrete favorável ao desenvolvimento prioritário da arma submarina como meio de acção oceânico, reservando as grandes unidades de superfície para operar isoladamente ou em águas protegidas, abandonando a ideia de um choque frontal com o corpo de batalha do inimigo. Os meios disponíveis foram sempre insuficientes, circunstância em que não podemos deixar de sentir os efeitos a longo prazo das cláusulas determinadas pelo Armistício e pelo Tratado de Versalhes, este o primeiro da diplomacia contemporânea redigido em francês e inglês, o que é bastante significativo.

A imagem do desfile de um esquadrão naval britânico perante o Kaiser, durante a Semana do Kiel (*Kiler Woche*), em Junho de 1914, não deixa de evocar uma cena de concepção feliniana, parecendo impossível o que poucas semanas depois sucederia na Europa¹⁰⁹. Da mesma forma, as ilusões baseadas no discutível articulado do Tratado de Versalhes, eivado de revanchismo e de oportunismo indiferente à fragilidade da muito recente democracia alemã, consumida pela instabilidade dos anos 20 e pela recessão dos anos 30, acabaram por confirmar a clara visão do Presidente Wilson, ao prever nova guerra ao fim de uma geração¹¹⁰. A Alemanha, seja qual for o nome oficial com que se identificou ao longo de mais de um século, ocupou sempre uma posição central na história da Europa, o que obriga a conhecer o seu complicado percurso identitário, e as razões subjacentes ao mesmo, sem o que dificilmente se compreenderá a sua realidade contemporânea.

¹⁰⁵ Prien: 233-237.

¹⁰⁶ Eddy Bauer, *História polémica da Segunda Guerra Mundial*, I, Lisboa, 1967: 153-158, 288-296; Charles Thomas: 187.

¹⁰⁷ Léonce Peillard, *A Batalha do Atlântico*, 1, Lisboa, 1989: 21-28.

¹⁰⁸ Vasco Mantas, Scapa Flow 1919: O navalismo germânico e o sistema internacional do pós-guerra, *Revista Portuguesa de História*, 45, 2014: 95-126.

¹⁰⁹ Hase: 32.

¹¹⁰ Ray Baker e William Dodd, *The Public Papers of Woodrow Wilson*, 1, Nova Iorque, 1924: 30-44.

Siglas utilizadas no texto

BA – *Bundesarchiv*

CDU – Partido do Centro

GRT – *Gross Register Tonnage*

HAPAG – *Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft*

HSDG – *Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft*

LOC – *Library of Congress*

MNE – Ministério dos Negócios Estrangeiros

MSPD – Partido Social-Democrata Maioritário da Alemanha

NDL – *Norddeutscher Lloyd*

NSDAP – Partido Nacional Socialista dos Trabalhadores Alemães

OKW – Alto Comando das Forças Armadas

SHD – *Service Historique de le Défense*

SPD – Partido Social-Democrata

USAAS – *United States Army Air Service*

USPD – Partido Social-Democrata Independente

A REPRESENTAÇÃO PORTUGUESA NO PROJETO GALILEO IHM 3/CAMPANHA ANTÁRTICA 2017-2018

Comunicação apresentada pelo Tenente
João Duarte Ventura da Cruz, em 13 de novembro

1. Introdução

A convite do *Instituto Hidrográfico de la Marina* (IHM), um oficial do Instituto Hidrográfico (IH) participou no Projeto GALILEO-IHM-3, no âmbito da Campanha Antártica 2017-2018.

O projeto decorreu a bordo do *Buque de Investigación Oceanográfica* (BIO) *Hespérides*, entre 17 de fevereiro e 07 de março de 2018, tendo como objetivos:

- Avaliar o serviço *Global Navigation Satellite System* (GNSS) Galileo na região Antártica: *Open Service* (OS) e *Public Regulated Service* (PRS);
- Executar levantamentos hidrográficos (LH) na região Antártica para produção cartográfica.

1.1. Antártida

A Antártida é o mais meridional dos continentes, encontrando-se completamente coberto por glaciares, à exceção de algumas zonas de elevado declive e à extremidade Norte da península Antártica. Aqui prevalecem condições morfológicas e ambientais extremas: altitude média superior a 2 000 m, vento frequentemente superior a 50 km/h e temperatura média, durante o verão, de -5° C na faixa costeira e de -40° C no interior do continente.

As primeiras expedições documentadas ao continente datam do século XVI. Entre 1772 e 1775, James Cook foi o primeiro a circum-navegar a Antártida, sem no entanto avistar terra. Na primeira metade do século XIX, a presença humana tornou-se frequente, com a sucessiva descoberta de novos territórios pelos exploradores James Weddell e James Clark Ross. No início do século XX, a atenção dos expedicionários virou-se para a conquista do pólo Sul. Em 1908, Ernest Henry Shackleton organizou uma tentativa sem sucesso. Em 1911, Roald Amundsen e Robert Falcon Scott organizam duas expedições concorrentes. O grupo de Amundsen foi o primeiro a alcançar o pólo Sul em 14 de dezembro de 1911. Em 17 de janeiro de 1912, o grupo de Scott alcança tardiamente o mesmo objetivo.

1.2. Tratado Antártico

Em 1958, na sequência do Ano Geofísico Internacional, os países envolvidos na pesquisa Antártica mantiveram as suas estações científicas, reafirmando o seu interesse na região. Nesse sentido, em 1 de dezembro de 1959, doze países¹ assinaram em Washington o Tratado Antártico, que entrou em vigor em 23 de junho de 1961. As pretensões territoriais que reclamavam a posse de partes do continente foram assim suspensas, permitindo a liberdade de exploração científica, em regime de cooperação internacional.

O tratado é composto por 14 artigos e abrange a área a sul do paralelo 60° Sul, consagrando princípios como: a liberdade para a pesquisa científica e a cooperação internacional para esse fim; a utilização pacífica da região, proibindo a sua militarização ou execução de testes de armamento.

Portugal aderiu ao tratado em 2010, dando impulso à criação do Comité Polar Português.

1.3. GNSS Galileo

O sistema Galileo garante um posicionamento global preciso e interoperabilidade com os sistemas GPS (*Global Positioning System*) e GLONASS (*Global'naya Navigatsionnaya Sputnikovaya*). Apresenta como principais vantagens: melhor precisão no posicionamento, possibilidade de transmitir e confirmar pedidos de auxílio em caso de emergência e capacidade de testar a sua integridade automaticamente. A tabela I resume algumas das suas características, em comparação com outros sistemas.

Tabela I - Características dos sistemas Galileo, GPS e GLONASS.

Características	Galileo	GPS	GLONASS
Número de satélites	24	24	21
Número de planos orbitais	3	6	3
Período orbital	14 h	12 h	11 h
Inclinação das órbitas	56°	55°	64,8°
Altitude	23 222 km	20 200 km	19 100 km

O sistema Galileo irá disponibilizar quatro tipos de serviços, quando estiver totalmente operacional:

- OS: serviço aberto e gratuito de posicionamento e de difusão de tempo;
- CS (*Commercial Service*): serviço complementar do OS para aplicação comercial;
- PRS: serviço encriptado e restrito a utilizadores específicos, com melhor precisão, integridade e continuidade;

¹ África do Sul, Argentina, Austrália, Bélgica, Chile, Estados Unidos, França, Japão, Noruega, Nova Zelândia, Reino Unido e Rússia.

- *Search and Rescue Service* (SAR): integração com o *International Satellite System for Search and Rescue* (COSPAS-SARSAT).

2. Projeto GALILEO-IHM-3

2.1. GNSS Galileo

Decorrente do desenvolvimento do programa GNSS Galileo, a *European GNSS Agency* (GSA) solicitou aos estados membros a execução de provas de validação do serviço PRS. Nesse sentido, a Armada Espanhola e o IHM submeteram um projeto, aprovado pela GSA em janeiro de 2015, que contemplava a execução de observações na região Antártica. Em janeiro de 2016, no âmbito da Campanha Antártica, foram efetuadas provas iniciais de validação apenas do serviço OS e na campanha antártica de 2016-2017, foi incluída a avaliação de um recetor do serviço PRS desenvolvido pela empresa GMV e um recetor da *Guardia Civil*.

Para a Campanha Antártica de 2017-2018 foi definido que se efetuassem em terra observações de dados em ambos os serviços (OS e PRS) que permitisse:

- Avaliar quais os satélites captados;
- Avaliar a qualidade (relação sinal/ruído) e o espectro do sinal recebido dos satélites;
- Avaliar a precisão do posicionamento, em função da configuração da constelação visível;
- Comparar o posicionamento com outros sistemas GNSS (GPS e GLONASS);
- Comparar o posicionamento em OS e em PRS, num vértice de coordenadas conhecidas;
- Outras análises da qualidade do sistema GNSS Galileo.

No projeto foram utilizados os seguintes recetores:

- Recetor GNSS Galileo PRS, modelo PRESENCE da GMV. Este recetor foi melhorado com base no desempenho da campanha Galileo IHM 2 em 2017, pelo que a campanha serviu maioritariamente para testar os melhoramentos e aperfeiçoar a configuração e calibração dos seus componentes;
- Recetor GNSS Galileo OS, modelo JAVAD DELTA-3, do IHM. Este equipamento foi utilizado em observações em terra.

2.3. Hidrografia

No âmbito do plano cartográfico espanhol para a região antártica (figura 1), na campanha deste ano foram adquiridos dados multifeixe durante os trânsitos do navio e feixe simples junto à Base *Gabriel de Castilla*, na ilha Deception. Foram utilizados dois meios de sondagem: navio, equipado com os sondadores multifeixe KONGSBERG EM

1002 e EM 120 e um bote pneumático, equipado com o sondador de feixe simples KONGSBERG EA 400.

2.3. Equipa

A equipa do projeto reuniu-se no aeroporto de Madrid a 14 de fevereiro de 2018, sendo composta por treze elementos (figura 2), doze dos quais de nacionalidade Espanhola:

- 7 elementos *Instituto Hidrografico de la Marina*;
- 2 elementos *Dirección General de Armamento y Material*;
- 1 elemento *Grupo Mecanica del Vuelo*;
- 2 elementos *Instituto Español Oceanografía*;
- 1 elemento Instituto Hidrográfico.

3. BIO *Hespérides*

3.1. Características

A adesão da Espanha ao Tratado Antártico em 1982 evidenciou a necessidade de cooperação internacional na investigação científica da Antártida, tornando indispensável o estabelecimento de uma base ou o envio de uma expedição. No decorrer da II Semana de Estudos do Mar realizada em Cartagena em novembro de 1984, concluiu-se ser devesas conveniente a construção de um navio oceanográfico com capacidade Antártica.

O BIO *Hespérides* (figuras 3 a 5) é o único navio espanhol capaz de efetuar investigação científica multidisciplinar nas regiões polares. A sua construção iniciou-se em 1988, nos estaleiros de Cartagena, tendo sido entregue à Armada em maio de 1991. Desde então já efetuou 23 campanhas Antárticas, uma campanha no Ártico (2007) e uma viagem de circum-navegação (2010-2011).

Anualmente o navio realiza uma campanha Antártica, prestando apoio à comunidade científica e às bases Antárticas Espanholas *Juan Carlos I* e *Gabriel de Castilla*, e uma campanha na plataforma continental espanhola, sob a orientação do IHM, navegando, em média, durante 8 meses. Em 2003 alcançou os 71° de latitude Sul e em 2007 os 81° de latitude Norte.

Os equipamentos existentes a bordo encontram-se sob a responsabilidade da *Unidad de Tecnología Marina* do *Consejo Superior de Investigaciones Científicas*, apesar da operação do navio encontrar-se entregue à Armada Espanhola. A sua guarnição é composta por 10 oficiais, 10 sargentos e 35 praças, com margem para alojar 37 elementos técnicos ou científicos.

O navio encontra-se adaptado para cumprir os normativos ambientais rigorosos relativos à navegação na Antártida, dispondo de equipamentos específicos para tratamento de águas residuais e de resíduos orgânicos.

Principais características:

- Deslocamento: 2 830 toneladas
- Comprimento: 82,50 m
- Boca: 14,30 m
- Calado: 4,42 m
- Velocidade: 9 nós (cruzeiro) e 14 nós (máxima)
- Autonomia: 12 000 milhas náuticas

Equipamentos científicos:

- Sondador de feixe simples KONGSBERG EA 600
- Sondadores multifeixe KONGSBERG EM 1002 e EM 120
- KONGSBERG SEAPATH 320
- KONGSBERG Sonar Synchronisation Unit
- Parametric sub-bottom profiler KONGSBERG TOPAS PS 18
- Sondador biológico KONGSBERG EK 60
- Acoustic Doppler Current Profiler (ADCP) TELEDYNE OCEAN SURVEYOR 75
- Gravímetros LOCKEED MARTIN BGM-3 e WORDEN MASTER

4. Atividades desenvolvidas

4.1. Hidrografia e topografia

Os trabalhos de hidrografia focaram-se essencialmente em duas atividades: sondagem de oportunidade com o sondador multifeixe EM 120 instalado no navio e sondagem com o sondador de feixe simples da KONGSBERG, instalado numa embarcação do tipo bote (*zodiac*) concretizado por 2 elementos da equipa que desembarcaram na Base *Gabriel de Castilla* durante todo o período do trabalho.

4.1.1. Sondagem com o navio

A sondagem com o sondador multifeixe do navio foi efetuada durante o transporte de investigadores e apoio logístico às bases (figuras 6 a 9), maioritariamente nas derrotas utilizadas pela navegação (figura 10).

4.1.2. Sondagem com o bote

A sondagem com sondador de feixe simples foi efetuada com um bote em áreas específicas na ilha *Deception*, junto à base espanhola *Gabriel de Castilla*.

Este trabalho foi efetuado por 2 elementos que ficaram alojados na Base *Gabriel de Castilla* durante todo o período do trabalho, sendo auxiliados por um patrão de embarcação pertencente à guarnição da base espanhola (figura 11).

4.2. Observações GNSS Galileo

4.2.1. Recetor GNSS Galileo PRS PRESENCE

O recetor PRESENCE foi utilizado em observações estáticas em terra (figura 12). Foram selecionados períodos de observação em função do número de satélites visíveis, tentativamente, em número superior a 4. As provas consistiram no aperfeiçoamento do algoritmo de captação, descodificação e seguimento dos satélites Galileo após melhoria do equipamento em função dos resultados obtidos na campanha anterior.

4.2.2. Recetor GNSS Galileo OS JAVAD DELTA-3

O recetor JAVAD foi utilizado em observações estáticas em terra (figura 13). Foram efetuados períodos de observação com diferentes durações de satélites Galileo.

As observações foram avaliadas em três vertentes:

- Provas de qualidade do sinal de posicionamento;
- Análise do erro de cintilação dos satélites, fenómeno que ocorre após o ocaso do sol devido a efeitos eletromagnéticos da ionosfera;
- Análise do *Total Electron Content*, devido à existência de interferência dos eletrões da ionosfera no sinal GNSS e possível medir a partir do sinal do radio link entre satélites Galileo.

5. Conclusões

Por razões trágicas a campanha de 2017/2018 teve um final antecipado. A queda ao mar e falecimento do comandante Javier Montojo Salazar, elemento pertencente à equipa do projeto Galileo, precipitou o regresso do navio a Ushuaia tendo ficado por realizar parte das observações Galileo planeadas, bem como a concretização de mais levantamentos hidrográficos. Em virtude deste acontecimento os trabalhos foram interrompidos, não tendo sido possível ter acesso a resultados das observações e levantamentos hidrográficos até então efetuados.

Este acontecimento serviu por um lado para lembrar que todas as medidas de segurança e prevenção adotadas a bordo dos nossos navios têm de facto uma razão de ser. Um descuido pode ter consequências seriamente graves, principalmente em ambientes muito adversos como é o caso da Antártida. Neste local de beleza terrível, com temperaturas muito baixas, ocorrência de nevões, existência de camadas de gelo que tornam o convés inseguro, o súbito refrescamento do vento para valores muito elevados, assim como a falta de locais adequados para desembarque e a existência de gelo a flutuar que coloca em causa a segurança das embarcações, não faltam motivos para que possam ocorrer acidentes e que as medidas de segurança nunca sejam descuradas.

Contudo, e não obstante de todas as condicionantes referidas, a Antártida representa o que seria um mundo ideal, não só pela paisagem imaculada e deslumbrante,

mas, principalmente pelo sentimento e comportamento que desperta nos seres humanos. Aqui existe uma colaboração despretensiosa entre países: o navio espanhol transportou investigadores de diversas nacionalidades e prestou apoio a bases de diferentes países; algo que não se vê acontecer com tanta facilidade e pouca burocracia noutros locais. Para além disto, a imponência da envolvente provoca um invulgar sentimento de responsabilidade: em terra não se deposita qualquer tipo de resíduo humano, não se danifica a flora, nem se interfere com a fauna.

A Campanha Antártica constitui uma oportunidade única de contacto com diferentes áreas de investigação e de eventual desenvolvimento de novas linhas de ação. Uma participação reforçada da Marinha seria proveitosa em diversos aspetos:

- Visibilidade internacional, a nível institucional e científico;
- Apoio aos investigadores portugueses e potencial desenvolvimento de uma maior quantidade de projetos por parte da comunidade científica;
- Colaboração científica, contribuindo para o conhecimento do oceano.

Referências bibliográficas

Armada Española (1996-2017), *B.I.O. Hespérides*, Acedido em 12 de novembro de 2018, em <http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/buquessuperficie/preFlang-en/12buques-investigacion-oceanografia>

Australian Government Department of the Environment and Energy – Australian Antarctic Division (2003), *Antarctic environment*, Acedido em 12 de novembro de 2018, em <http://www.antarctica.gov.au/about-antarctica/environment>;

Conferência Antártica (1959), *Tratado Antártico*, Washington DC;

European Global Navigation Satellite Systems Agency (2018), *Galileo*, Acedido em 12 de novembro de 2018, em <https://www.gsa.europa.eu/european-gnss/galileo/galileo-european-global-satellite-based-navigation-system>;

National Geographic Society (2012), A conquista do Pólo Sul - Um século de exploração na Antártida, *National Geographic Magazine Portugal*, Edição Especial, 5;

Relatório de Missão Representativa 01/17, *Projeto GALILEO-IHM-2/Campanha Antártica 2016-2017*, Instituto Hidrográfico, edição de março de 2017;

Relatório de Missão Representativa 01/18, *Projeto GALILEO-IHM-3/Campanha Antártica 2017-2018*, Instituto Hidrográfico, em edição;

Imagens

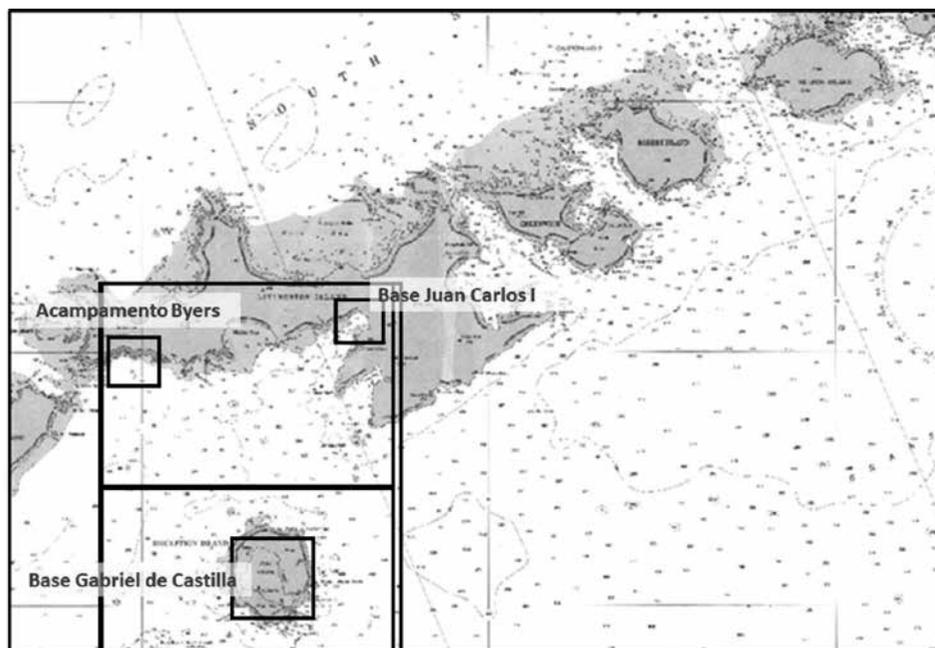


Figura 1 – Plano cartográfico espanhol na região antártica



Figura 2 – Equipa do Projeto GALILEO IHM 3/ Campanha Antártica 2017-2018, reunida no aeroporto de Madrid



Figura 3 – *Buque de Investigación Oceanográfica Hespérides* (foto de Javier Burbón)



Figura 4 – Ponte de Comando do *BIO Hespérides* (foto de Javier Burbón)



Figura 5 – Sala de aquisição e processamento de dados hidrográficos do *BIO Hespérides*
(foto de Javier Burbón)



Figura 6 – Vista sobre a Base Espanhola *Juan Carlos I* na ilha Livingston



Figura 7 – Vista sobre a Base Espanhola *Gabriel de Castilla* na ilha Deception



Figura 8 – Acampamento espanhol na península Byers, ilha Livingston



Figura 9 – Desembarque de pessoal científico para as bases em terra (foto de Javier Burbón)

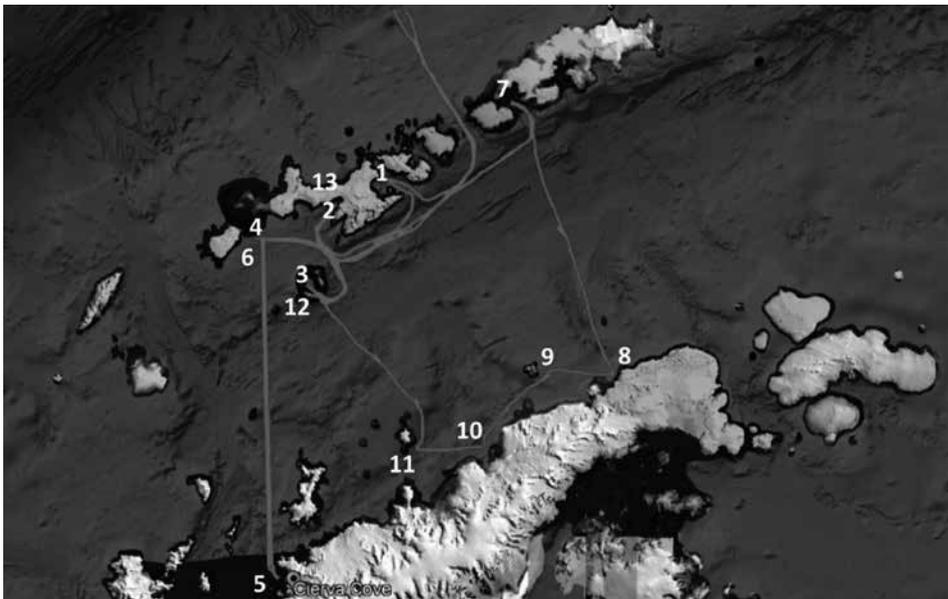


Figura 10 – Navegação efetuada pelo *BIO Hespérides*



Figura 11 – Levantamento com sondador de feixe simples instalado numa embarcação tipo bote



Figura 12 – Recetor GNSS Galileo modelo PRESENCE desenvolvido pela empresa GMV



Figura 13 – Instalação de antena GNSS do recetor Galileo marca JAVAD

E SE CRISTÓBAL COLÓN FOSSE CRISTÓVÃO COLOMBO?

Comunicação apresentada pelo académico
Luís Filipe Reis Thomaz, em 27 de novembro

A existência de Cristóvão Colombo, cidadão genovês, que, como seu próprio filho atesta na biografia paterna, ao mudar-se para Castela c. 1483 castelhanizou o nome em Cristóbal Colón, é comprovada por numerosos documentos notariais e não pode ser seriamente posta em dúvida ¹. Como procuraremos mostrar em seguida, a identidade entre esse Colombo, primeiro tecelão (e ao mesmo tempo navegante, como toda a gente em Génova), depois agente das casas comerciais Centurione, Spinola e Paolo di Negro em Portugal, e o descobridor da América é atestada, se nos não enganámos ao contá-los, por 119 documentos dos séculos XV a XVII, de que uma vintena são anteriores à sua morte a 20 de Maio de 1506 ².

É verdade que a maioria daqueles 119 documentos são crónicas; mas o argumento de que se limitam a copiar-se umas às outras é demasiado simplista, pois até à publicação das *Décadas do Novo Mundo* de Pedro Mártir de Angléria ³, morto já Colombo havia anos, nenhuma foi divulgada pela imprensa; e algumas só o vieram a ser muito mais tarde como as de Andrés Bernáldez, cura de Los Palácios ⁴, que conheceu pessoalmente

¹ Toda a documentação referente a Cristóvão Colombo e sua família que era então conhecida foi publicada na *Raccolta de documenti e studi pubblicati dalla Reale Commissione Colombiana per quarto centenario della scoperta dell'America* [doravante RC, i. e., *Raccolta Colombiana*], 3 partes em 14 vols, Roma, 1892-96. Os documentos conservados em Espanha foram publicados por Martín Fernández de Navarrete, *Colección de los Viajes y Descubrimientos que hicieron por mar los Españoles desde fines del siglo XV*, (*Obras de D. Martín Fernández de Navarrete*, edición y estudio preliminar de D. Carlos Seco Serrano), 3 vols, Biblioteca de Autores Españoles, Ediciones Atlas, Madrid, 1954-1964. Mais atualizada, mas contendo apenas os textos redigidos por Colombo, é a colêctânea *Cristóbal Colón, Textos y documentos completos*, edición de Consuelo Varela; *Nuevas Cartas*, edición de Juan Gil, Alianza Editorial, Madrid, 1992.

² O nosso intuito é apenas o de responder aos argumentos que têm sido avançados em abono do Colombo português, não o de traçar uma biografia do Almirante. Para esse fim, além da obra clássica de Henry Harisse, *Christophe Colomb - Ses origines, sa vie, ses voyages, sa famille et ses descendants*, 2 vols, Paris, 1884, pode ver-se a volumosa obra de Juan Gil, *Columbiana. Estudios sobre Cristóbal Colón*, 1984-2006, Academia Dominicana de la Historia, Santo Domingo, 2007, que embora se apresente como uma coletânea de artigos constitui de facto uma verdadeira biografia do descobridor. Como iniciação podem ver-se obras mais breves, como Charles Verlinden, *Christophe Colomb*, Presses Universitaires de France (Collection "Que sais-je?" - n.º 1457), Paris, 1972, ou Samuel Eliot Morison, *Cristóvão Colombo, Almirante do Mar-oceano*, Empresa Nacional de Publicidade, Lisboa, 1962.

³ *De Orbe Nouo Petri Martyris ab Angleria Mediolanensis Protonotarii Cæsaris Senatoris Decades*, Compluti [= Alcalá de Henares], 1530, I, i [reprodução anastática, com introdução do Dr. Erich Woldan: Petrus Martyr of Angleria, *Opera: Legatio Babylonica, De Orbe Nouo Decades octo, Opus Epistolarum*, Akademische Druck-u. Verlagsanstalt, Graz, 1966].

⁴ *Historia de los Reyes Católicos Don Fernando y Doña Isabel*, in D. Cayetano Rosell (ed.), *Crónicas de los Reyes de Castilla desde Don Alfonso el Sabio hasta los Católicos Don Fernando y Doña Isabel*, t. III, Ed. Atlas, Madrid, 1953.

o descobridor, as de Rui de Pina ⁵ e Garcia de Resende ⁶, que o conheceram também, e a própria *Vida do Almirante*, escrita por seu filho D. Fernando, que apenas veio a ser estampada em 1571, em versão italiana editada em Veneza ⁷ — sem embargo de Frei Bartolomeu de las Casas, que escreveu em 1559 aparentar conhecer a sua versão original castelhana, hoje perdida, que transcreve largamente ⁸. De qualquer modo não parece ter sido em Pedro Mártir que beberam os cronistas, pois fora da Península Ibérica todos chamam ao descobridor *Colombo*, ao passo que o humanista italiano latinizara em *Colonus* o nome que ele tomara em Espanha.

Seja como for, apenas em 1682 e de novo em 1697 se veio a aventar, mas sem alegar qualquer base documental, que a sua naturalidade não seria genovesa, nem mesmo italiana, mas inglesa ou francesa. Trata-se em ambos os casos de mero chauvinismo: em 1682, Charles Molloy, numa apostila marginal do seu *De Jure Maritimo et Navale*, afirma do navegador: “*Born in England but resident at Genua*”; e em 1697 o advogado francês Jean Colomb, embora sem explicar por que elos intermédios, proclamou-se descendente do descobridor da América, que seria por conseguinte francês. É claro que ninguém se deu ao trabalho de rebater tais afirmações, devidas à ânsia de vanglória de quem as produziu, que não aduziam ao que afirmavam a mínima prova documental.

Foi só em 1874 que pela primeira vez Aaron Goodrich apresentou argumentos em favor da sua identificação com o almirante francês de origem grega Jorge Paleólogo Bissipat, por alcunha “Colombo, o Moço” ou *Coulon le Jeune*, por ter sido companheiro do temido corsário francês Guillaume Casenove, conhecido por *Coulon le Vieux*, de que parecia a reedição. Este era assim chamado provavelmente por estar aparentado à família bordalesa Coulon, de grandes tradições náuticas, cujo apelido, que como é bem sabido significa “pombo”, está atestado na Normandia e na Gasconha desde 1152.

A partir de aí tornou-se moda excogitar os mais bizarros argumentos para atribuir ao descobridor da América as mais diversas origens (grega, suíça, polaca, catalã, galega, estremenha, portuguesa, etc.), identificando-o com diversas personagens históricas, desde Alonso de Monroy, de Plasencia, Cristóbal Sánchez, de Oliva de la Frontera, Alonso Sánchez de Huelva e, mais recentemente, com o galego Pedro Madruga ou Pedro

⁵ Manuel Lopes de Almeida (ed.), *Crónicas de Rui de Pina (D. Sancho I, D. Afonso II, D. Sancho II, D. Afonso III, D. Dinis, D. Afonso IV, D. Duarte, D. Afonso V, D. João II)*, Lello & Irmão Ed., Porto, 1977.

⁶ Garcia de Resende, *Vida e Feitos del Rei D. João II*, in Evelina Verdelho, *Livro das Obras de Garcia de Resende*, ed. crítica de..., Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1994.

⁷ Edição do texto italiano: Don Fernando Colombo, *La vita e i viaggi do Cristoforo Colombo*, a cura di Rinaldo Caddeo, Fasani, Milão, 1945. Retroversão castelhana do texto italiano: Hernando Colón, *Historia del Almirante*, edición de Luís Arranz, *Crónicas de América*, nº 1, Historia 16, 3ª ed. Madrid, 1985. *Há que notar todavia que aquela segue a numeração dos capítulos da 1ª edição, em que por lapsos aparecem dois seguidos com o nº XII, de modo que daí em diante há um desfazamento de uma unidade entre uma e outra versão.*

⁸ Fray Bartolomé de las Casas, “Historia de las Indias”, in *Obras Escogidas* de..., 5 vols, ed. de Juan Pérez de Tudela Bueso & Emilio López Oto, Biblioteca de Autores Españoles, Atlas, Madrid, 1957-58.

Álvarez de Soutomaior, até ao piloto, de origem provavelmente polaca, ao serviço da Dinamarca João Scolvus, e mesmo a um filho do rei polaco Ladislau IV Jagelão (r. 1434-44) — que na realidade morrera em combate contra os turcos na batalha de Varna, sete anos antes da data provável do nascimento de Cristóvão...⁹

Enquanto em Espanha houve émulos de Agatha Christie que o imaginaram meio-irmão de Fernando, o *Católico*, em Portugal foi já identificado com Simão Palha¹⁰ ou Simão Moniz, filho de João Palha, homem de confiança de D. João II, com um tal Pedro de Ataíde, de Castanheira do Ribatejo, e com outros ainda¹¹, nomeadamente com um imaginário Salvador Gonçalves Zarco, suposto fruto dos amores de uma filha de João Gonçalves Zarco com o infante D. Fernando, pai de D. Manuel I (e portanto meio-irmão deste)¹², nascido segundo uns em Génova onde Domenico Colombo o teria criado como filho, segundo outros em Cuba do Alentejo...¹³

Diga-se de passagem que de todas estas teorias a única que é compatível com a evidência documental de que dispomos é a de Santos Ferreira e Ferreira de Serpa, que o imaginavam filho natural do infante D. Fernando mas filho adóptivo de Domenico Colombo, nado e criado em Génova; só que carece inteiramente do mínimo indício documental que, se o não prove, ao menos o sugira.

Ao que sabemos nenhum dos autores destas desvairadas teorias apresentou em seu abono novos documentos que contradissem os já conhecidos de longa data, limitando-se a emitir interpretações capciosas destes ou obstinando-se em negar a sua autenticidade. E os documentos até aqui desconhecidos que recentemente foram descobertos e publicados só servem para confirmar o que durante os séculos que medeiam do XV ao XIX dizia toda a gente: Colombo era genovês.

⁹ Resumimos a história desta espécie de delírio epidémico no artigo “Cristóvão Colón, português, natural de Cuba, agente secreto de D. João II:” in *Anais de História de Além-Mar*, vol. XVI, pp. 484-537. Cf. o nosso subsequente artigo “Réplica a «Discussão do artigo ‘Cristóvão Colón: português, natural de Cuba, agente secreto de D. João II?’ de Luís Filipe F. R. Thomaz» de Fernando Branco”, in *Anais de História de Além-Mar*, vol. XVIII (2017), pp. 317-367. Por mor de brevidade, limitar-nos-emos doravante a dar as referências dos documentos não mencionados nesses artigos, onde o leitor poderá facilmente achar as dos demais

¹⁰ Pestana Júnior, *D. Cristóval Colom ou Symam Palha na História e na Cabala*, Lisboa, 1928.

¹¹ Poderá ver-se a lista das onze diferentes identificações emitidas em Portugal in João Silva de Jesus, “Cristóvão Colombo Português? Não, definitivamente!”, comunicação apresentada no colóquio sobre o tema organizado pela “Associação Colón” em colaboração com esta Academia, a publicar nas respetivas *Atas*, cujo texto nos foi gentilmente facultada pelo autor

¹² G. L. dos Santos Ferreira e António Ferreira de Serpa, *Salvador Gonçalves Zarco (Cristóbal Colón)*, Lisboa, 1930.

¹³ É a hipótese de Mascarenhas Barreto, *O Português Cristóvão Colombo, agente secreto do rei D. João II*, Referendo, Amadora, 1988. Embora já amplamente debatida e cabalmente rebatida por Luís de Albuquerque, *Dúvidas e Certezas na História dos Descobrimentos Portugueses*, Documenta Histórica, Lisboa, 1990, rebatemo-la com novos argumentos em dois artigos sucessivos (depois subsumidos pelos outros dois acima citados): “Cristóvão Colombo e a vila de Cuba”, *Brotéria – Cristianismo e Cultura*, vol. 179, 4, Outº 2014, pp. 231-240; e “De novo o Colombo português”, *ibidem*, vol. 182, Janº 2016, pp. 25-39.

A descoberta mais sensacional foi a de um maço de dez documentos que apareceu à venda num alfarrabista em Tarragona em 1985, que o governo espanhol adquiriu e depositou no *Archivo de Indias*, em Sevilha. Entre esses documentos contam-se: a versão original da Carta aos Reis Católicos de 4 de Março de 1493, que constitui a primeira notícia do descobrimento da América, até aqui apenas conhecida pelas versões impressas, mais ou menos retocadas (geralmente datadas das Canárias, onde Colombo não passou, nem poderia passar no regresso, devido ao regime de ventos); as relações da segunda, terceira e quarta viagens do descobridor ao Novo Mundo, apenas conhecidas por transcrições posteriores; e diversas cartas e memoriais que aclaram pontos obscuros da vida do Almirante, ou acrescentam ao que se já sabia pormenores de interesse. Para o nosso intento o seu principal interesse é revelarem mais italianismos na língua de Colombo do que deixavam ver as suas transcrições em documentos posteriores, que se deram bastas vezes ao trabalho de os corrigir ¹⁴.

Outra descoberta que se pode qualificar de sensacional é a do processo levantado a Colombo por Francisco de Bobadilla, o primeiro governador das Índias nomeado pela Coroa, que exerceu funções de 1500 a 1503; achado em 2005 no *Archivo General de Simancas*, onde jouvera durante meio milénio entre outros maços de processos, dele consta um testemunho claríssimo da identidade entre Cristóbal Colón e Cristoforo Colombo, que a seu tempo citaremos ¹⁵.

E temos, finalmente a recente publicação por Anunciada Colón de Carvajal, descendente do descobridor, da integralidade dos documentos que constituem os chamados *Pleitos Colombinos*, preservados no arquivo dos Duques de Verágua, ou seja da família de Colombo ¹⁶. Daí se retiram diversos pormenores sobre essa longa e intrincada querela, que permitem conferir a genuinidade dalguns dos documentos que direta ou indiretamente atestam da genovesidade do Almirante.

Analisemos pois, sistemáticamente, os testemunhos que a comprovam.

I

OS TESTEMUNHOS

Testemunhos, diretos e indiretos, do próprio Cristóvão Colombo.

Se Colombo fosse, como dizem, um espíão português que se fazia passar por genovês, por certo que haveria de multiplicar as afirmações explícitas da naturalidade que desejava impingir. Ora não se conhece senão um único documento em que o descobridor

¹⁴ Vide Consuelo Varela & Juan Gil, *op. cit. supra*, introdução.

¹⁵ Consuelo Varela & Isabel Aguirre, *La caída de Cristóbal Colón - El juicio de Bobadilla*, Marcial Pons Historia, Madrid, 2006.

¹⁶ Anunciada Colón de Carvajal (dir.), *La herencia de Cristóbal Colón - Estudios y colección documental de los mal llamados pleitos colombinos (1492-1541)*, 4 vols., Fundación Mapfre & Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 2015.

se declare explicitamente natural de Génova, sendo indiretos todos os demais testemunhos.

O único testemunho direto é, com efeito, o que consta do documento conhecido como *institución del mayorazgo*¹⁷, espécie de testamento pelo qual Colombo, que a isso fora autorizado por carta régia dada em Burgos a 23 de Abril de 1497¹⁸, *inter alia* institui na sua linhagem um morgadio. Infelizmente o documento oficial original, datado de Sevilha, 22 de Fevereiro de 1498, perdeu-se, ainda em dias de Colombo, de modo que apenas subsistem cópias do que parece ser uma minuta ou redação prévia, por certo anterior (pois refere ainda o príncipe D. João, filho e herdeiro presuntivo dos Reis Católicos, que morreu de febres em Salamanca a 10 de Outubro do ano anterior); das várias cópias subsistentes duas, conservada uma no *Archivo de Indias* de Sevilha outra nos *Archivi di Stato de Génova*, ambas autenticadas por notário, datam de começos do século XVI, como se vê pela letra e pelo tipo de papel, e foram no contexto dos *Pleitos Colombinos* bastas vezes apresentadas em tribunal, que as considerou genuínas¹⁹. A carta régia dos Reis Católicos a confirmar a instituição do morgadio, datada de Granada, 28 de Setembro de 1501, corrobora a existência do documento original e a sua data, embora não o seu teor, por o não transcrever na íntegra. Ao revogá-lo, por nova escritura datada de 1 de Abril de 1502 (que não chegou até nós), o próprio Colombo considerou genuína a cópia, pois após-lhe a verba: *no valga esta escritura y valga otra que yo hize el año de 1502 a primero d'Abril en el Monasterio de las Cuevas de Sevilla, que tiene fray D. Gaspar [Gorrício]*. É certamente por isso que não consta dos dois cartulários, com cópias notarialmente certificadas dos 36 privilégios que recebera dos Reis, que em começos de 1502 Colombo enviou para Génova, por mãos do embaixador genovês na corte espanhola, Nicolau Oderigo, de que um se conserva na pátria do descobridor e o outro em Paris, para onde o levou Napoleão. Quanto à perdida escritura de Abril de 1502 jamais poderia constar dos cartulários, pela simples razão de que lhes é três meses posterior.

Repetidamente utilizada nos *Pleitos Colombinos* de 1508-1535, como consta de uma boa vintena de minutas e de rogatórias anotadas no verso da sua cópia que foi presente em tribunal, parece que a genuinidade do documento de 1498 não foi posta em dúvida senão no *Pleito de Sucessão do ducado de Verágua*, de 1583, pelas filhas de D. Luís Colón, candidatas à herança de seu bisavô, que, como fêmeas, quedavam pela *Institución*

¹⁷ Arquivo Geral de Simancas [doravante AGS], *Patronazgo*, 295, 101, pub. por C. Varela & J. Gil, *op. cit.*, doc. XXV, p. 353 & sqq.

¹⁸ Navarrete, *op. cit.*, vol. I, Ilustración 10, pp. 82-83; cf. pp. 442-443.

¹⁹ Podem ver-se mais pormenores in H. Harisse, *op. cit.*, vol. I, pp. 156 & sqq. São frouxos e insuficientes os argumentos pontuais que foram apresentados conta a sua autenticidade, como o facto de designar o primeiro almirante de Castela por D. Enrique em vez de D. Alonso Enríquez, o de aludir de aludir à possibilidade de aplicar os réditos do Novo Mundo à conquista de Ourão que só se efetivou em 1509, mas estava autorizada por bula papal desde 1495, e o de referir o príncipe D. Juan, entretanto falecido.

excluídas da sucessão do morgadio. No entanto o *Consejo de Indias* rejeitou por improcedente a sua alegação, considerando assim fidedigno o documento.

Ora deste testamento consta um pedido ao Papa para que, sob pena de excomunhão, o faça cumprir, e também ao Rei, à Rainha e ao príncipe D. João, para que *no consentan (...) se disforme este mi compromisso de Mayorazgo y Testamento (...) para que quede para sempre como raíz e pie de mi linage e memoria de los servicios que a sua Alteças he hecho, que siendo yo nacido em Génova les bine a servir aquí en Castilla, y les descubrí al Poniente de tierra firme las India y las dichas islas sobredichas*. E mais adiante, após numerosas outras disposições e legados que nos não interessam aqui, manda a seus herdeiros que mantenham sempre em Génova *una persona de nuestro linaje, que tenga allí casa y mujer, e le ordene renta con que se pueda bibir honestamente como persona llegada a nuestro linaje, y haga pié e raíz en la dicha ciudad como d'ella, porque podrá aver de la dicha ciudad ayuda e favor en las cosas de menester suyo, pues de aí salí y en ella nazí*. Mais abaixo, finalmente, recomenda a quem herde o morgadio *que procure y se trabaje siempre por la onra y bien y acrecentamiento de la ciudad de Génova y ponga todas sus fuerças e bienes en defender y aumentar el bien e honra de la Repúblia d'ella, no yendo contra el servicio de la Iglesia de Dios e alto estado del Rey o de la Reina, Nuestros Señores*.

Numa outra cláusula ordena ainda a seus herdeiros que apliquem o seu cabedal na compra de *logos* (obrigações) do banco genovês de S. Jorge, *los cuales agora rentam seis por ciento y son dineros muy seguros*, insistindo no parágrafo seguinte que *allí en San Jorge está cualquier dinero muy seguro, y Génoa es ciudad noble y poderosa por mar*.

Se a explicação para esta última disposição é óbvia, pois o texto fala por si, menos clara é a razão por que Colombo, que jamais se ufanara das suas origens genovesas, antes parecendo renegá-las, foi súbitamente acometido de gènovofilia. Embora se não conheçam documentos redigidos pelo almirante antes de 1492, tudo parece indicar que até aí evitaria falar das suas origens, para que não constasse a estirpe modesta de que saíra. Com efeito, segundo tudo leva a crer, embora filho de um pequeno empresário industrial de cepa plebeia, Colombo fazia-se passar em Espanha por nobre, como se deduz da carta por que, a 20 de Maio de 1493, os Reis Católicos lhe concederam *novo* brasão de armas, que deveria incluir no quartel inferior esquerdo *las armas vuestras que solíades tener*. Contudo, após a sua segunda viagem ao Novo Mundo em 1493-96, as suas relações com os Reis começaram a toldar-se, à medida que se avolumavam as queixas, justas ou injustas, contra a sua atuação nas terras que descobrira, a que durante dois anos não foi autorizado a tornar. Colombo pensava resolver o problema imputando as queixas que contra ele faziam a judeus conversos, *que enemigos son de la prosperidad de Vuestras Altezas y de los christianos...*²⁰

Deve então ter pensado que poderia consolidar a sua posição mediante o recurso à República de Génova — cujas graças procurou conquistar legando ao Banco S. Jorge o dízimo dos seus rendimentos, *en descuento de la renta del trigo y bino y otras bitualias*

²⁰ Fragmentos de uma carta aos reis de c. 1498-99, pub. por C. Varela & J. Gil, *op. cit.*, doc. XLIII, pp. 423-424.

comederas, como ele próprio explica na carta autógrafa que escreveu ao dito banco a 2 de Abril de 1502. Este legado — que acabou por não ter efeito por não constar já do testamento definitivo do descobridor, lavrado perante notário em Valhadolid a 19 de Maio de 1506²¹, dois dias antes da sua morte — é confirmado pelo bispo Agostino Giustiniani (1470-1536), nos seus *Castigatissimi Annali con la loro copiosa tavola dela Ecclesia & Illustrissima Republi. di Genoa*, publicados póstumamente em 1537²². Em memorial que lhe deixou antes de partir para a sua quarta viagem²³, embora sem os especificar, Colombo recomendou a seu filho primogénito que satisfizesse os legados a que em consciência se obrigara, e que liquidasse os empréstimos que contraíra junto de quatro benqueiros genoveses de Sevilha.

Privado em 1499 do seu monopólio comercial pelas autorizações concedidas a terceiros, como Vicente Pinzón e Alonso de Hojeda, para organizarem expedições de comércio ao Novo Mundo, substituído desde 1500, ao arrepio do contrato que celebrara com os Reis Católicos, por um governador de nomeação régia, posto a ferros, alvo de uma devassa, tornou-se-lhe bem claro que a sua posição periclitava²⁴. Atingira, para mais, em 1499 a idade climatérica de $7 \times 7 = 49$ anos — o que a um homem que tinha por hábito computar o tempo em “semanas de anos”, forçando por vezes a realidade aritmética das coisas, devia causar singular angústia. Ao contrário de seu irmão Giacomo ou Diego — que por carta régia de 8 de Fevereiro de 1504, registada no *Sello de Corte* do Real Arquivo de Simancas, foi feito *natural destes nuestros reinos de Castilla e de León* — Cristóvão não se fizera nunca naturalizar castelhano. Daí a iniciativa de recorrer à sua primeira pátria, mandando tirar públicas-formas de todos os privilégios que os Reis lhe haviam concedido e mandá-las para Génova por intermédio do embaixador Nicolau Oderigo, como vimos já.

Passemos aos testemunhos indiretos. Deixando de lado referências e alusões frouxas, como a comparação da largura do istmo da América Central à distância que medeia entre Veneza e Pisa²⁵, passemos rapidamente em revista o que nos escritos de Colombo permitem ligar a vida do descobridor ao que sabemos da sua prévia atividade em Génova.

O mais interessante é certamente o *incipit* da carta que a 2 de Abril de 1502 escreveu ao Banco S. Jorge de Génova, recomendando-lhe que velasse pelos interesses dos seus herdeiros, cujo original autógrafo está hoje exposto na municipalidade genovesa. Começa assim: *Muy nobles Señores: Bién que el cuerpo ande acá, el corazón está allí de continuo...*

²¹ Cópia autenticada no AGS, 275, 61, *ibidem*, doc. CI, pp. 532 & sqq.

²² Agostino Giustiniani, *Annali dela Repubblica di Genova*, Arnaldo Forni Editore, Bolonha, 1981 [reimp. anastática da edição de Génova, 1537, intitulada *Castigatissimi Annali con la loro copiosa tavola dela Ecclesia & Illustrissima Republi. di Genoa (...)*], fl ccxlix r.

²³ C. Varela & J. Gil, *op. cit.*, doc. XLVIII, pp. 476-478.

²⁴ Vejam-se as suas queixas na carta à ama do príncipe D. João, no memorial de agravos de 1497 e nos de 1501 (estes autógrafos), C. Varela & J. Gil, *op. cit.*, doc. XVII, XLVIII, LXIII e LXIV.

²⁵ *Relação da Quarta Viagem*, Tarr., pp. 66-76, pub. por C. Varela & J. Gil, *op. cit.*, doc LXXIV, pp. 485 & sqq.; antes da descoberta dos documentos de Tarragona esta relação apenas era conhecida por uma versão italiana, denominada *Lettera Rarissima*.

Não menos interessante é o codicilo não datado, apenso ao testamento de 19 de Maio de 1506, feito perante o notário Pedro de Hinojedo, pelo qual Colombo constitui seis legados, cinco dos quais a favor de genoveses. Dois deles contemplam elementos das casas comerciais di Negro e Centurione, de que Colombo fora agente na Madeira, ou como compensação moral por auxílios recebidos aquando do seu naufrágio no Cabo de S. Vicente, ou, mais prosaicamente, para liquidação de empréstimos contraídos. É verdade que esse codicilo não foi transcrito na cópia autenticada pelo Dr. Antonio Conejo em Aranda, a 22 de Setembro de 1517, feita a pedido do segundo almirante, D. Diego Colón, que apenas contém as cláusulas em favor deste ²⁶; mas consta de uma outra cópia autorizada que se conserva em Sevilha ²⁷, a que em 1524 foi acrescentado pelo notário Pedro de Azcoitia, sucessor de Pedro de Hinojedo, que deu sua fé de que a *memória* de que o copiara *estaba escripta de la letra propia del dicho testamento del dicho don Cristóbal*. Consta igualmente da cópia autenticada existente no arquivo dos Duques de Verágua, publicada por Navarrete ²⁸.

Tem-se alegado que o codicilo era espúrio, atribuindo a Baldassare ou D. Baltasar Colombo a sua falsificação. Baldassare Colombo era um nobre de Cuccaro, no Piemonte, que em 1583, na seqüência da morte de D. Diego Colón y Pravia, 4º Almirante das Índias, bisneto e último descendente por varonia do descobridor do Novo Mundo, reivindicou para si o morgadio que este instituíra, com base numa alegada identidade entre um antepassado seu denominado Domenico Colombo e o pai do Almirante — impossível, uma vez que o primeiro faleceu em 1456 e o segundo era ainda vivo em 1494. D. Diego, 4º almirante, falecido a 27 de Janeiro de 1578, era sobrinho e herdeiro do 3º, D. Luís Colon y Toledo, neto do descobridor. O pleito que se seguiu foi na época objeto de duas publicações de tiragem reduzida, para uso dos advogados ²⁹, que contém uma série de documentos interessantes, de que nos não podemos ocupar aqui; entre eles figura uma cópia da *Institución del Mayorazgo*.

Seja como for, falsificaram-se e continuam a falsificar-se muitos documentos por interesse, mas não me parece que alguém se dê a tal trabalho apenas para confundir os historiadores que hão de vir ao mundo cerca de meio milénio mais tarde. Ora é óbvio que nem Baldassare Colombo nem nenhum outro dos candidatos à herança do descobridor da América tinham o mínimo interesse em inventar legados a favor de terceiros, a descontar no seu quinhão. Seja como for, D. Diego Colón, filho e sucessor de Cristóvão, sentiu-se moralmente obrigado a satisfazer os legados estabelecidos por seu progenitor; e

²⁶ AGS, *Diversos de Castilla*, maço 37.

²⁷ Archivo General de Indias, 295, 61.

²⁸ *op. cit.*, doc. clviii, pp. 489-491.

²⁹ *Demanda y Oposición de don Baltasar Colombo de Cucaro, para la sucesión que pretende del mayorazgo que fundó D. Christoval, primer Almirante de las Indias*, Pedro Madrigal impressor, Madrid 1590; & *Memorial del Pleyto sobre la succession en possession del Estado y Mayorazgo de Veragua, Marquesado de Jamayca y Almirantazgo de las Indias que fundó don Christoval Colon, primero descubridor, Almirante, Virrey y Governador general de ellas* [Madrid, 1606]

como, ao que parece, não o fez em vida, em seu testamento³⁰, lavrado no mosteiro de Las Cuevas a 16 de Maio de 1509, encomendou a seus herdeiros que o fizessem. De qualquer forma os codicilos foram incluídos no memorial dos *Pleitos Colombinos* de 1508-1540, muito antes do nascimento de Baldassare Colombo, pelo que, ainda que interpolação houvesse, jamais poderia ter sido ele o seu autor.

Outro testemunho indireto da identidade entre o descobridor da América e o mareante genovês ao serviço dos di Negro são as alusões que nos seus escritos faz Cristóvão à almécega que encontrou no Novo Mundo, comparando-a à que vira na ilha de Xio ou Quios, colónia genovesa no Mar Egeu desde 1383³¹. A de Quios é extraída do lentisco ou aroeira, *Pistacia lentiscus*, L. da família das Anacardeáceas, planta do Velho Mundo, inexistente no Novo. A que Colombo viu nas Antilhas era provavelmente a extraída do *Sideroxylon foetidissimum*, Jacq., ou *Mastichodendron sloaneanum*, Jacq., da família das Sapotáceas, já que o *Schinus molle*, L., da família das Anacardiáceas, de que se obtém também uma espécie de almécega, se encontra sobretudo na região andina. Ora tudo leva a crer que Cristoforo Colombo tenha navegado para Xio na expedição comercial que zarpu de Savona (onde os Colombos residiam desde c. 1470) a 25 de Maio de 1474, em que participaram diversos empresários de indústrias têxteis, entre os quais representantes das casas Spinola e di Negro, para venderem lá as suas mercadorias, quiçá em parte produzidas por Domenico Colombo, pai de Cristóvão, que estava habilitado a tecer seda³².

Por outro lado, como mostrou Rinaldo Caddeo, a viagem que Colombo diz ter feito ao Mar do Norte, em que terá atingido a Islândia, deve ter sido feita por conta dos mesmos patrões que a viagem a Xio e a viagem em que adregou aterrar em Portugal: as casas Spinola e di Negro. As circunstâncias em que Colombo chegou ao nosso país, salvando-se a nado de uma batalha naval ao largo do Algarve, são narradas em pormenor por seu filho e biógrafo D. Hernando Colón, embora, por certo inconscientemente, este lavre num erro flagrante, em que cai igualmente las Casas. De feito, ambos misturam duas coisas: por um lado a batalha naval que se feriu ao largo do Cabo S. Vicente a 13 de Agosto de 1476³³, em que os navios que vinham do descerco de Ceuta, comandados por Guillaume Casenove, dito *Coulon le Vieux*, atacaram cinco pacíficos navios de comércio

³⁰ Pub. por H. Harisse, *op. cit.*, vol. II, apêndice B, doc. I, pp. 455-463.

³¹ *Diario del Primer Viaje*, s. d. 12.IX.1492 & 11.XII.1492; Carta a Santángel, 15.II.1493, C. Varela & J. Gil, *op. cit.*, pp.135, 136, 158 & 225.

³² Cf. Consuelo Varela, *Cristóbal Colón - De corsario a almirante*, Círculo de Lectores, Barcelona, 2006; Idem, *Cristóbal Colón - Retrato de un hombre*, Alianza Editorial, Madrid, 1992.

³³ Referida por Rui de Pina, *Crónica de D. Afonso V*, cap. cxciv; Jerónimo Zurita, *Anales de la Corona de Aragón*, edición preparada por Ángel Canellas López, vol. 8, Institución "Fernando el Católico" (C. S. I. C.), Zaragoza, 1977, XIX, I, li & lv, pp. 208 & sqq.; Alonso de Palencia, *Crónica de Enrique IV*, livro XXVII, cap. iv (Biblioteca de Autores Españoles, tomo CCLVIII), Atlas, Madrid, 1975; e em mais detalhe no relatório oficial enviado pelo Conselho dos Anciãos e por Gian Francesco Palavino, vice-governador de Génova, a Galeazzo Maria Sforza, duque de Milão, de quem Génova ao tempo dependia, datado de 20.IX.1476, pub. por Alberto Salvagnini, *Cristoforo Colombo e i Corsari Colombo suoi contemporanei*, Ministero della Pubblica Istruzione, Roma, 1893, pp. 14-17; cf. Henry Harisse, *op. cit.*, doc. liii, p. 85.

genoveses, metendo ao fundo três, causando a morte de 350 homens e um prejuízo avaliado em 100.000 ducados (o que corresponde a 345 kg de ouro); e, por outro lado, a batalha de 21 de Agosto de 1485³⁴, em que uma frota francesa de sete navios, comandada pelo corsário grego (naturalizado francês a pedido de D. Afonso V, que escoltara a Portugal) Jorge Paleólogo Bissipat, por alcunha *Coulon le Jeune* (*Colombo il Zovane* para os venezianos)³⁵, travou nas mesmas paragens combate com uma urca flamenga e quatro galés venezianas em que vinha para Portugal um embaixador da Sereníssima. É evidente que não foi desta segunda batalha, que se travou quando Cristóvão Colombo passara já uns sete anos em Portugal e estava em Castela haveria já uns dois, que ele se salvou a nado, mas da primeira. Sabe-se aliás que foi em 1485 e não em 1476 que veio a Portugal o primeiro embaixador veneziano de que há notícia, Jerónimo Donato, a que Colón e Las Casas erroneamente aludem neste passo, colocando portanto a sua vinda em 1476³⁶. A análise interna da *Vida do Almirante* torna evidente um anacronismo de que D. Hernando se não parece ter apercebido: depois de, no capítulo V, louvando-se em Marc'Antonio Sabellico, datar o combate *de vicino al tempo nel quale Massimiliano, figliuolo di Federico terzo imperatore fu eletto re dei Romani* (o que teve lugar a 16 de Fevereiro 1486 e é portanto *grosso modo* contemporâneo da segunda batalha), afirma no capítulo XII que seu pai *nel fine dell'ano 1483, col suo figliolino don Diego, si partì segretamente di Portogallo*; teria, por conseguinte, deixado Portugal antes de aí ter chegado...

O documento mais elucidativo sobre a ligação de Colombo à casa Centurione e a seus sócios, Paolo di Negro e a casa Spínola, é o chamado “documento Assereto”³⁷, assim denominado por ter sido encontrado em 1904 pelo General Ugo Assereto. Por esse instrumento, datado de 25 de Agosto de 1479, Cristóvão Colombo, que havia sido chamado a Génova por seu patrão Lodisio Centurione para se justificar de um carregamento de açúcar da Madeira que não chegou ao destino, foi dado por quite e pôde regressar a Portugal, após esta sua derradeira visita ao país natal. Colombo declara-se aí “cidadão de Génova de cerca de 27 anos” de idade, o que confirma que nasceu por volta de 1452, como de outros atos notariais conservados nos arquivos genoveses se deduz.

Um outro testemunho da identidade entre o aventureiro genovês ao serviço dos Centurione e o descobridor da América é um passo do relato da sua terceira viagem, que Frei Bartolomeu de las Casas transcreve (provavelmente de uma carta de Colombo aos Reis hoje perdida, pois não consta da relação mais resumida recentemente descoberta em Tarragona, que daquela difere consideravelmente). Aí se explica que, por saber andarem corsários franceses na zona do Cabo S. Vicente, Colombo decidiu rumar diretamente

³⁴ Referida por Rui de Pina, *Crónica de D. João II*, cap. xxi, por Zurita, *Anales de la Corona de Aragón*, XX, lxiv, etc.

³⁵ *vide* Harisse, *op. cit.*, & Salvagnini, *op. cit.*, cap. III, pp. 49 & sqq.

³⁶ *cf.* Conde de Tovar, *Portugal e Veneza na Idade Média (até 1495)*, Imprensa da Universidade de Coimbra, Coimbra, 1933.

³⁷ Ato notarial de Génova, 25 de agosto de 1479, *Atti del notaro Gerolamo Ventimiglia*, filza 2, n.º 266, pub. por Ugo Assereto, *Giornale Storico e Letterario della Liguria*, La Spezia, 1904, vol. 5, pp. 5–16.

de Sanlúcar de Barrameda para o Porto Santo, a tomar lenha, água e fresco; tendo aí chegado a uma quinta-feira seguiu no domingo imediato para a Madeira. *En la villa le fué hecho muy buen recibimiento y mucha fiesta, por ser allí muy cognosçido, que fué vezino d'ella en algún tiempo*³⁸.

Um outro texto há, da autoria do próprio Colombo, que confirma a identidade entre o descobridor do Novo Mundo e o agente comercial italiano na Madeira, genro de Bartolomeu Perestrelo: trata-se dum fragmento, copiado por las Casas, de uma carta que da Espanhola Colombo escreveu aos Reis Católicos em Janeiro de 1495, gabando-se da sua experiência náutica: ... *Yo me e hallado traer dos naos y dexar una en el Puerto Sancto a hazer un pozo, en que se detuvo un día, e yo llegué a Lisboa ocho días antes de ella...*³⁹

Indício da longa estadia de Colombo na Madeira poderá, quiçá, constituir a sua tendência para trocar na escrita os dois fonemas *l* e *lh* (grafado *ll* em castelhano) que, de facto, na pronúncia madeirense se confundem num som intermédio; mas não sabemos se era já assim em seu tempo.

Verifica-se, de qualquer maneira, que na versão tradicional dos factos, escudada em documentos autênticos, não há qualquer contradição, antes se harmonizando entre si todos os dados. Nem tampouco se deixa observar em qualquer ponto da sua trajetória — nem mesmo no momento da sua *hégira* para Castela — uma descontinuidade, que pudesse corresponder à substituição da sua personalidade pela de um como que sócia histórico.

Testemunhos de D. Hernando Colón

Fazem os defensores do Colombo português cavalo de batalha de uma afirmação de D. Hernando Colón (na versão impressa da sua obra, D. Fernando Colombo), que no capítulo inicial da biografia paterna afirma não se saber ao certo em que lugar nasceu — embora limite as hipóteses à Ligúria e à Lombardia. Esta afirmação concorda aproximadamente com a de Gonzalo Fernández de Oviedo (1478-1557), o primeiro cronista das Índias de Castela, que todavia circunscreve à Ligúria a possível pátria de Colombo: *Fué natural de la provincia de Liguria, que es en Italia, en la cual cae la cibdad e señoría de Génova: unos dicen que de Saona, e otros que de un pequeno lugar o villaje, dicho Nervi, que es en la parte del Levante y en la costa de la mar, a dos léguas de la misma cibdad de Génova; y por más cierto se tiene que fué natural de un lugar dicho Cugurei*⁴⁰.

É quiçá devido a esta imprecisão quanto ao lugar exato de seu nascimento que os dois cronistas portugueses que o conheceram pessoalmente — Rui de Pina (1440-1521), que pelo menos o encontrou em Barcelona em Setembro de 1493, quando aí foi como

³⁸ C. Varela & J. Gil, *op. cit.*, doc. XXX, p. 385.

³⁹ *Ibidem*, doc. XII, p. 286.

⁴⁰ Gonzalo Fernández de Oviedo y Valdés, *Historia General y Natural de Indias*, 5 vols., ed. y estudio preliminar de Juan Pérez de Tudela Bueso, Biblioteca de Autores Españoles, Atlas, Madrid, 1959-92, I, ii.

embaixador para encetar as negociações que conduziriam ao acordo de Tordesilhas, e Garcia de Resende (1470-1536), escrivão da puridade, ou seja, secretário particular, de D. João II — o dizem simplesmente “italiano”, sem precisar de que parte de Itália era oriundo. De qualquer modo, todas as fontes se acordam em o dizer italiano, sem que uma só lhe atribua outra origem.

Quanto a D. Hernando, há que notar que foi a alma dos *Pleitos Colombinos*⁴¹, a longa ação movida pela família Colón contra a Coroa, por incumprimento das promessas feitas ao descobridor nas *Capitulações de Santa Fé*, em cujos termos seria a título vitalício e hereditário almirante e vice-rei das Índias; a demanda principal arrastou-se nos tribunais de 1508 a 1527, mas houve resíduos que só vieram a ser resolvidos pelas sentenças de Dueñas, em 1534, e de Madrid, em 1535. Como estas não contentaram nenhuma das partes, decidiram ambas sujeitar-se a um *laudo arbitral* que foi dado em Valladolid em 1536⁴². Este, conquanto não desse plena satisfação à família Colón, reconhece-lhe os títulos de “almirante das Índias”, “marquês da Jamaica” e “duque de Verágua” de juro e herdade, além de lhe atribuir uma tença de 10.000 ducados anuais.

Embora apenas publicada, póstumamente e em versão italiana, em 1571, a *Vida do Almirante* deve ter sido começada a redigir muito antes, em plena efervescência dos *Pleitos*. Além do natural desejo de engrandecer o progenitor, devia mover a D. Hernando o de provar que seu pai era, a todos os títulos, merecedor das copiosas benesses que os Reis Católicos lhe haviam prometido, não lhe faltando nobreza para exercer tão subidos cargos. Daí o afirmar, *inter alia*, que os Colombos seriam originários de Placência, na Lombardia, “na qual cidade há algumas pessoas honradas de sua família, e sepulturas com armas e epitáfios de Colombo, porque com efeito era este já o sobrenome ou apelido de seu maiores”. Com esta afirmação, gratuita, como Rinaldo Caddeo demonstrou claramente, concorda a de que se não sabia ao certo de onde era natural seu pai, aventando entre outros lugares Placência como sua pátria, o que lhe permitia insinuar o seu parentesco com os Colombos nobres dessa cidade. E não se fica por aí: insinua igualmente o seu parentesco com um cônsul romano do século I, com os almirantes franceses Coulon ou Coulomb e com Jorge Bissipat (dito “Colombo o Moço” mas por alcunha), descendente dos Paleólogos, imperadores de Bizâncio...

No entanto, como bastas vezes ocorre em casos semelhantes, D. Hernando descaiu-se no capítulo V a confessar o que fingia ignorar no I, afirmando que seu pai, quando se salvou a nado da batalha do Cabo S. Vicente, se dirigiu a Lisboa, onde sabia haver muitos compatriotas, da sua nação genovesa (*dove sapeva che si trovavano molti della sua nazione genovese*) que o conheciam...

⁴¹ O texto dos pleitos pode ver-se in Cesáreo Fernández Duro, *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de ultramar*, 2ª série, tomo 7, Real Academia de la Historia, Madrid, 1892.

⁴² Ramón Ezquerro, artº “Pleitos Colombinos” in Germán Bleiberg (dir.), *Diccionario de Historia de España*, 3 vols., Alianza Editorial, Madrid, s. v.

Diga-se, como que em parêntesis, que se, como seu filho pretende, viesse a bordo da armada francesa que tamanhos prejuízos causara a Génova, talvez tivesse fugido a nado, mas para Marrocos...

Tanto Fernando Colombo como Gonzalo Fernández de Oviedo referem um facto que, ainda que indirectamente, confirma a identidade entre o descobridor e o antigo tece-lão de Génova. Com efeito, ambos afirmam que Bartolomeu Colombo, irmão de Cristó-vão, *adelantado* e governador das Índias durante a ausência deste em Castela, havia dado o nome de *Santo Domingo* à cidade que fundara em memória de seu pai que se chamava Domingos (*in commemorazione di suo padre, che se chiamava Domenico*⁴³). Ora o pai de Cristoforo e Bartolomeo chamava-se, como múltiplos documentos notariais o atestam, Domenico Colombo. Mais uma vez fugiu a D. Hernando — que fingira no primeiro capítulo ignorar o nome dos avós — a boca para a verdade...

A estes testemunhos há que juntar mais três: em primeiro lugar, o capítulo xi da *Vida do Almirante* em que a propósito do mapa desenhado em Londres por Bartolomeu Colombo, com a legenda *Janua, cui patria est, nomen cui Bartholomaeus Columbus de Terra Rubra opus edidit istud Londiniis anno Domini MCCCCLXXX* (“um cuja pátria é Génova e cujo nome é Bartolomeu Colombo de Terra Rossa, editou esta obra em Londres no ano do Senhor 1480”), D. Hernando comenta que viu ele próprio algumas assinaturas de seu pai, antes de obter o título de almirante, em que subscrevia *Columbus de Terra Rubra*. *Terra Rubra* é a latinização de Terra Rossa, localidade do vale de Fontana-buona, perto de Mocónesi, na parte oriental da Ligúria, onde viveu Giovanni Colombo, avô de Bartolomeu e de Cristóvão.

Em segundo lugar o catálogo da biblioteca de D. Hernando Colón (hoje Biblioteca Colombina, na catedral de Sevilla), de seu próprio punho, em que sem pestanejar regista a vida do almirante escrita por Hernán Pérez de Oliva (obra dada como perdida, mas cujo manuscrito apareceu recentemente na América): *Ferdinandi Perez de Oliva: Tractatus manu ex hispano sermone scriptus de vita et gestis Don Chrystophori Colon, primi Indiarum Admirantis et Maris Oceani domitoris. Dividitur in 9 enarrationes sive capitula, quorum primum incipit: Christoval Colon ginovez...*⁴⁴.

E em terceiro lugar o apontamento autógrafo de D. Hernando Colón⁴⁵, redigido no quadro dos *Pleitos Colombinos*, destinado aos advogados que elaborariam o *Magnus Memorialis Colominus* (de que existem duas versões, conservada uma em Sevilha outra em Madrid), em que rebate o argumento do Fiscal da Coroa que aduzia a ilegalidade das concessões feitas a Colombo pelos Reis Católicos, por irem contra as *Leis de Partidas*, o *Ordenamento de Alcalá* de 1348 e a *Lei de Toledo* de 1480, que proibiam a nomeação de estrangeiros para cargos de governação e administração de justiça: os cargos conce-

⁴³ D. Hernando Colón, *Vida do Almirante*, cap. lxxii (lxxiii); Oviedo, II, xiii.

⁴⁴ Biblioteca Colombina de Sevilla, *Catálogo*.

⁴⁵ Arquivo General de Indias, *Patronato Real*, 8 R 14, f. 26 v & R 15, f. 398 v, pub. por Anunciada Colón de Carvajal, *La Herencia de Cristóbal Colón*, p. 89

didos a Cristóvão Colombo não se destinavam a ser exercidos em território espanhol, mas nas Índias (que ao tempo da celebração das *Capitulações de Santa Fé* não pertenciam ainda à Coroa de Castela): *no obsta dezir que estrangeiros no pueden tener mercedes ni oficios, porque esto no es para las Indias, do tan extranjero es i era (esto es, al tiempo que se hizo la Capitulation) el castellano como el ginovés.*

Documentos oficiais e notariais

O documento mais explícito é o ato notarial 11.X.1496⁴⁶ pelo qual os três primos do antigo tecelão, filhos de António Colombo, seu tio paterno, se comprometem a partilhar as despesas da viagem de um deles a Espanha a tentar sacar algum dinheiro da bolsa do primo enriquecido. O escolhido para empreender a jornada foi Giovanni di Antonio Colombo, que no entanto, captado por Cristóvão, não regressou a Génova, antes permanecendo em Espanha, onde ficou conhecido por Juan Antonio Colombo. É de notar que não mudou nunca o nome para *Colón*, conformando-se assim com os desejos de seu primo, que segundo seu filho e biógrafo, ao trasladar-se de Portugal para Castela para aí iniciar nova vida, decidiu limar ligeiramente o apelido que usava, “para distinguir os que dele descendessem de todos os outros, que eram colaterais”, que continuaram a usar o apelido Colombo: *perché in effetto questo era già l’usato cognome dei suoi maggiori, ancorché egli, conforme a la patria dove andò ad abitare e a cominciar nuovo stato, limò il vocabolo acciò che avesse conformità con l’antico, e distinse quelli che da esso discendessero da tutti gli altri che erano collaterali, e così si chiamò Colón*⁴⁷. Como colateral, João António ficou assim *Colombo* a vida inteira. Vários documentos lhe aludem, pois na sua terceira viagem ao Novo Mundo seu primo Cristóvão, exorbitando dos seus poderes, confiou-lhe o comando de um dos três navios que das Canárias expediu diretamente para a Espanha, enquanto ele, com o resto da armada, prosseguia viagem até Cabo Verde, para efetuar a essa latitude a travessia do Atlântico, e verificar se a oeste havia de facto terra firme, como afirmava el-rei D. João II de Portugal. Assim reza o Diário da Terceira Viagem colombina: *para el otro navío fue Juan Antoño Colombo, ginovés, deudo del Almirante, hombre muy capaz y prudente y de autoridad...*⁴⁸. Tal como seu irmão André, que um pouco mais tarde aparece a seu lado, Juan Antonio conservou a nacionalidade genovesa; por isso foi preciso que seu primo D. Diego, 2º almirante, obtivesse uma autorização régia especial para os poder levar a ambos para as Índias; a despeito de serem estrangeiros, a licença foi concedida, atendendo a que haviam sido criados do falecido Almirante, mas com a condição de se não entregarem ao comércio⁴⁹.

⁴⁶ Ato notarial de Génova, 11.X.1496, ANG, *Atti del notaro Giovanni Battista Peloso*, filza 5, nº 775; pub. in RC, p. II, vol. I, doc. Lxxxiii.

⁴⁷ *Vida do Almirante*, cap. I.

⁴⁸ *Relación del Tercer Viaje*, pub. por C. Varela & J. Gil, *op. cit.*, doc. XXX, p. 385.

⁴⁹ Alvará de Fernando, o *Católico* (regente de Castela por sua filha D. Joana), Realejo, 13. XII.1508, Archivo General de Indias (Sevilha), *Contratación 5089*, vol. I, fl. 8v, transcrito por J. Gil, *op. cit.*, p. 142.

Segue-se, na ordem cronológica, o documento judicial de 8.IV.1500, emitido em Savona, em que Cristóvão Colombo e seus irmãos são chamados a responder pelas dívidas de seu falecido pai, em que Giacomo (Iacobum) Colombo é explicitamente identificado com Diego Colón, como era conhecido em Espanha ⁵⁰. Dado que, como seria de esperar, não compareceram, a 26.I.1501 foram, de harmonia com o estatuto de Savona, responsabilizados os vizinhos pela dívida, correspondente à aquisição de duas terras em Legine ⁵¹.

Chegou também até nós esse documento judicial de 1501, pelo qual os vizinhos do falecido Domenico Colombo foram responsabilizados pela sua dívida, em que se explica que o são por os três filhos do defunto, *Christophorum, Bartholomeum & Jacobum de Columbis* (i. e., Cristóvão, Bartolomeu e Diogo Colombo), se encontrarem *absentes* (...), *in partibus Hispania commorantes* ⁵².

Também documento oficial é o breve relatório apresentado pelo embaixador Nicolò de Oderigo, que conhecemos já, à Senhoria de Génova em que refere a descoberta de muitos *incultos barbaros, et retroactis seculis incognitos populos Columbo concive nostro*, "... por Colombo nosso concidadão" ⁵³.

De natureza diferente mas não menos probatória é a devassa feita por Francisco de Bobadilla, governador das Índias Ocidentais (1500-1503), ao comportamento dos Colombos, Cristóvão e Bartolomeu, de cujos abusos corriam queixas, em que quatro testemunhas afirmam que Bartolomeu mandou cortar a língua a duas mulheres, Teresa de Baeça e Inês de Malaver, que haviam afirmado que seu pai era tecelão e que Cristóvão ensinara o filho a tecer. O facto consta dos testemunhos de Rodrigo Pérez, Francisco de Sesé, Rodrigo Manzorro e Juan de Salazar. É suficiente transcrevermos o primeiro: *El dicho Rodrigo Pérez, lugarteniente de justicia, dize: que podía aver çinco años que Teresa de Baeça e Ynés de Malaver dixerón qu'el Almirante e sus hermanos eran de linaje de texedores, que [en] Moflín avía enseñado a texer a don Diego* [i. e., a seu filho], *e que por ello les cortaron las lenguas; e quando lo supo el Almirante* [que estava em Castela] *escrevió una carta al adelantado* [Bartolomé Colón], *que leyó este testigo, que en una parte de ella dezía "eso que aveys fecho está bien, que quien dize mal de nos muerte meresçe e asy es el derecho"* ⁵⁴. Razão tem o ditado: "se queres ver o vilão, mete-lhe a vara na mão..."

Outros testemunhos provêm de correspondência diplomática: o mais antigo é a carta escrita aos Reis Católicos a 21.VII.1498 por Pedro de Ayala, embaixador espanhol

⁵⁰ Citação de Savona, 8.IV.1500, transcrita por Salinerius, *Annotationes Ivlii Salinerii Ireconsvl. Savonensis ad Cornelium Tacitum*, Génova, 1602, p. 342; pub. in *RC*, p. II, vol. I, doc. lxxxviii.

⁵¹ *Ibidem*, doc. lxxxix.

⁵² Atos do notário Tommaso de Moneglia, pub. por Henry Harisse, *op. cit.*, t. II, apêndice A, doc. xli. pp. 447-448.

⁵³ Arquivo do Governo de Génova, *Registro*, vol. IV, p. 2^a, p. 35, copiado por Antonio Doria, pub. por D. Luigi Grillo, *Elogi di Liguri Illustri*, 2^a ed., Génova, 1846, pp. 276-277.

⁵⁴ AGS, *Incorporado*, legajo 13, pub. por Consuelo Varela & Isabel Aguirre, *La caída de Cristóbal Colón - El juicio de Bobadilla*, Marcial Pons Historia, Madrid, 2006, pp. 242-243; cf. p. 232. Agradeço ao meu prezado amigo e colega Juan Gil que me chamou a atenção para este testemunho.

na corte inglesa ⁵⁵, em que noticia a preparação de uma expedição para descobrir terras a ocidente, afirmando: *yo he visto la carta que ha fecho el inventor, que es otro genoves como Colon*; tratava-se na realidade de Giovanni Caboto que tudo leva a crer ser cidadão veneziano e não genovês, mas não é isso que invalida o testemunho sobre Colombo.

O testemunho de Angelo Trevisan, secretário de Domenico Pisani, orador em Espanha da Sereníssima República de Veneza, que a coberto de uma carta escrita de Granada, 21.VIII.1501 a Domenico Maripetro ⁵⁶ (em que *inter alia* afirma: *ho preso pratica et grandissima amicitia cum el Columbo*), lhe envia uma relação das viagens do descobridor que veio a ser impressa em Veneza em 1504, com o título *Libretto De Tutta La Nauigatione De Re De Spagna De Le Isole Et Terreni Nouamente Trouati*, que começa com um retrato de Colombo redigido nos seguintes termos: *Christophoro Colombo Zenouese, homo de alta & procera statura, rosso, de grande ingegno & faza longa...*

Não menos clara é a resposta da *Banca San Giorgio* de Génova à carta que Colombo lhe escrevera a 2 de Abril de 1502: dada a 8 de Dezembro do mesmo ano, trata Colombo por *conciuis*, “concidadão” e louva a sua afeição *a questa sua primogenia patria*, de que os legados que lhe fez são testemunho ⁵⁷.

Embora já posteriores à morte do descobridor merecem também referência: por um lado a relação apresentada ao Senado de Veneza a 16.XI.1525 por Gasparo Contarini, embaixador da Sereníssima República na corte espanhola, em que, após referir as questões de limites entre Portugal e Castela surgidas *al tempo di Colombo genovese*, afirma que naquele momento era governador de Santo Domingo, com a vasta jurisdição outorgada a seu pai, o almirante [D. Diego] *figliulo di Colombo genovese* ⁵⁸.

Temos, por outro lado, *last but not least*, a habilitação de D. Diego Colón, filho do 2º almirante e vice-rei D. Diego, e portanto neto de D. Cristóvão, para ser admitido na Ordem de Santiago, em Madrid a 8.III.1535, em que três testemunhas, Diego Méndez, Pedro de Arana e Rodrigo Barreda afirmam que o dito almirante vice-rei era filho de *Christoval Colon ginovés*, natural segundo a primeira testemunha de Savona, segundo as outras duas de um lugar da Senhoria de Génova que não sabiam identificar ⁵⁹ — o que condiz perfeitamente com o que acima lemos de D. Hernando e de Gonzalo Fernández de Oviedo.

⁵⁵ AGS, *Real Patronato*, Tratado con Inglaterra, p. 9. Uma outra carta de teor semelhante que aí se conserva, atribuída ao embaixador Gonzalez de Puebla, parece ser simplesmente um resumo desta.

⁵⁶ Biblioteca Sneyd (Newcastle), *cod. in-4º do século XVI*, 4, 2, 0, 168, 1ª carta.

⁵⁷ Minuta do notário Antonio Gallo, Chanceler do Banco, Arquivos do Estado, Génova, [*Registrum*] *Litterarum Officii Sancti Georgii*, 1499-1503, pp. 127-128; e carta dos Protetores do Banco da mesma data, apensa à precedente, *Idem, ibidem*, p. 128.

⁵⁸ Arquivo de Estado de Turim, *Colleção Mongardino*, vol. 86 (outrora R. A. j. b. X. 25). pub. por Eugenio Albèri *Relazioni degli ambasciatori veneti al Senato*, série I, vol. II, Florença, 1840, pp. 48 & 50.

⁵⁹ Arquivo Histórico Nacional de Madrid, *Archivo Secreto de las Órdenes Militares*, legajo 172, exp. 804. *Cf. ibidem*, a genealogia de D. Diego inclusa nas *Genealogias de los Caballeros que se han puesto el Habito de la Orden de Santiago desde el año de 1501 hasta el de 1599, inclusive*, tomo I, fl 16.

Outros testemunhos de contemporâneos do descobridor.

O primeiro, cronologicamente falando, é a carta em que, a 13.XI.1493, pouco tempo após o regresso de Colombo da expedição descobridora, Pedro Mártir de Angléria (1457-1526) — humanista lombardo que em 1487 o Conde de Tendilla trouxera para a corte espanhola onde se tornou capelão de Isabel a Católica — participa ao seu correspondente italiano o descobrimento da América, que reza assim: *Christophorus Colonus, ligur vir, Fernando et Elisabethæ regibus catholicis proposuit & suasit se ab occidente nostro finitimas Indiæ insulas inventurum* (“Cristóvão Colono, varão lígure, propôs aos Reis Católicos Fernando e Isabel e persuadiu-os de que havia de encontrar a ocidente de nós ilhas adjacentes à Índia”) ⁶⁰.

Segue-se-lhe a relação de Miguel de Cuneo (1448-1503), de Savona, amigo da família do tecelão de Génova e companheiro do descobridor na sua segunda viagem (1493), de que produziu o relato mais completo que até nós chegou. Esse texto termina com uma interessante observação sobre o caráter de Colombo, cujo teor tal é: *Poi che Genoa è Genoa no è nato uno omo tanto magnanimo e acuto del facto del navicare como il dicto signor armirante; perciò che, navicando, solum a vedere una nuvola o una stella di nocte iudicava quello dovea sequire e se essere dovea mal tempo; lui proprio comandava e staxeava al temone; e poi che la fortuna era passata, lui alzava le velle, e li altri dormiano* ⁶¹.

Digna igualmente de menção é a notícia transmitida por Raffaele Maffei de Volterra (1451-1522), nos seus *Commentariorum rerum urbanarum libri XXXVIII*, impressos em Roma em 1506 ⁶².

Do mesmo ano data o testemunho claríssimo de Antonio Gallo, chanceler da *Banca San Giorgio* de Génova, com que Colombo tinha relações, redigido em 1506, ainda em vida do Almirante, que preferimos transcrever na íntegra: *Christophorus et Bartholomeus Columbi, fratres, natione ligures, ac Genuæ plebeis orti parentibus, et qui ex lanificii (nam textor pater) carminatores filii aliquando fuerunt, mercedibus victitarent, hoc tempore per totam Europam audacissimo ausu et in rebus humanis memorabili novitate, in magnam claritudinem evasere*, ou seja, “Cristóvão e Bartolomeu Colombo, irmãos, lígures de nação, nascidos em Génova de pais plebeus, que outrora haviam sido cardadores de lanifícios (pois o pai era tecelão) e viviam de seu salário, neste tempo alcançaram por toda a Europa grande celebridade, pela audacíssima proeza e memorável novidade entre as humanas cousas...” ⁶³.

⁶⁰ *De Orbe Nouo*, I, i.

⁶¹ Fernando Portuondo, *El segundo viaje de descubrimiento. (Cartas de Miguel de Cúneo y Diego Alvarez Chanca)*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1977; Antonio Núñez Jiménez, *Michele da Cuneo nel nuovo mondo*, Dan. Er. Ed., Savona, 1994.

⁶² *Commentariorum rerum urbanarum libri XXXVIII*, Roma, 1506.

⁶³ *Commentariolus*, de que a cópia mais antiga que se conhece é a dos Archivi di Stato in Genova, *cod. cart. sec. XVII, nº 259*, pub. por Ludovico Antonio Muratori, *Rerum Italicarum Scriptores*, tomo XXIII, Milão, 1733, de novo por Orazio Follia em Génova, 1853, e incluso na *RC*, p. III, vol. ii, pp. 188 & ss.

Chegou igualmente até nós o duplo testemunho do cronista genovês Agostino Giustiniani, bispo de Nebbio (no seu *Saltério Poliglota* publicado em 1516 e, de novo, nos *Castigatissimi Annalli della Republica di Genoa*, a que aludimos já), que D. Hernando Colón detestava, e contra quem por mais de uma vez se abespinha — não por dizer que seu pai era genovês, cousa que todos sabiam, mas por chamar ao navegador seu compatriota “artesão”, dizendo-o nascido “de família paupérrima” e “em lugar humilde”, o que era pouco lisonjeiro para os sonhos de grandeza da família.

Outros testemunhos ainda são-nos fornecidos pela cartografia. O mais antigo é o do mapa manuscrito de 1502 publicado por Konrad Kretschmer⁶⁴ em que à ilha de Cuba está aposta a legenda *Omnes iste insule et terre inuente fuerunt ab uno genuensi xtpbro columbo...*, “todas estas ilhas e terras foram achadas por um genovês [chamado] Cristóvão Colombo...”.

Segue-se-lhe o planisfério de Nicolau Canerio ou Caverio, desenhado entre 1503 e 1505 (adaptação do planisfério português de 1502 conhecido por “Mapa de Cantino”) em que às Antilhas aparece aposta a seguinte legenda, em português salpicado de castelhano *Has Antilhas del Rey de Castella descobertas por Colombo ianuense almirante que es delas...*⁶⁵.

Temos finalmente o mapa-múndi de Martin Waldseemüller, estampado provavelmente em Estrasburgo (um dos primeiros três mapas impressos a mostrar o Novo Mundo, ao lado do de Giovanni Contarini e Francesco Roselli e do de Johann Ruysch, todos impressos em 1506-1507), em que junto à ilha da Trinidad, descoberta por Colombo na sua terceira viagem, aparece a legenda *Hec insule per Columbum genuensem almirantem ex mandato regis Castelle inuente sunt*, “Estas ilhas por Colombo genovês almirante a mando do rei de Castela foram achadas”⁶⁶.

Igualmente não despreciando é o testemunho dos *Paesi Nouamente Retrouati et Nouo Mondo da Alberico Vesputio intitulado*, colêtânea de relatos de viagens coligida por Francanzano di Montalboddo e impressa pela primeira vez em Vicência em 1507, que conheceu numerosas edições e traduções em várias línguas⁶⁷, em cujo cap. lxxxiv se descreve a descoberta das Antilhas a mando del-rei de Espanha, por “Cristóvão Colombo, de nação itálico, de pátria genovês”.

⁶⁴ *Die Entdeckung Amerikas in ihrer Bedeutung für die Geschichte des Weltbildes*, Berlim, Londres & Paris, 1892, estampa VIII, à dt^a.

⁶⁵ Idem, *ibidem*, à esq.^a. Cf. Monique de la Roncière & Michel Mollat du Jourdin, *Les Portulans - Cartes marines du XIII^e au XVII^e siècle*, Nathan, Office du Livre, Friburgo da Suíça, 1984, & nº 26, estampa 26 & pp. 215-217.

⁶⁶ Rodney W. Shirley, *The Mapping of the World - Early Printed World Maps, 1472-1700*, The Holland Press Pub., Londres, 1984, nº 26 & estampa 31, pp. 23-33.

⁶⁷ A mais difundida foi a versão latina, impressa pela primeira vez em Milão em 1508 com o título *Itinerarium Portugallensium e Lusitania in Indiam et inde in occidentem et demum ad aquilonem*, reeditada em fac-símile pelos Serviços de Educação da Fundação Calouste Gulbenkian com um estudo introdutório por Luís de Matos, Lisboa, 1992.

Outros testemunhos

Em favor da *genovesidade* do Almirante militam numerosos outros documentos, de há muito publicados, que os partidários do “Colombo português” transcuram e não discutem.

Não impingiremos ao leitor o longo rol dos testemunhos historiográficos: achar-se-á a lista completa de todos os testemunhos literários conhecidos em 1932 no volume *Ciudad de Génova / Ville de Gênes, Cristóbal Colón - Documentos y pruebas de su origen genovés / Christophe Colomb - Documents prouvant son origine génoise*, Edición hispano-francesa / Édition Franco-Espagnole (publicado também em edições italiana e anglo-alemã): aí se enumeram as obras de 26 cronistas, cartógrafos, cosmógrafos, etc., não italianos, 52 italianos mas não lígures e 15 lígures, todos nascidos nos séculos XV e XVI e portanto contemporâneos ou quase-contemporâneos de Colombo. Nessa obra se publicam em fac-símile quase todos os documentos que neste estudo citamos.

Quanto aos cronistas, limitar-nos-emos a enumerar os mais chegados à época de Colombo: Rui de Pina (1440-1521), Andrés Bernáldez (c. 1450-1513), Bartolmeo Senàrega (*ff.* 1479-1514), Garcia de Resende (1470-1536), Agostino Giustiniani (1470-1536), Gonzalo Fernández de Oviedo y Valdés (1478-1557), António Galvão (1490-1557), João de Barros (1496-1570), Francisco López de Gómara (1511-66), Jerónimo Zurita (1512-80), Girolamo Benzoni (1519-70), Gaspar Frutuoso (1522-91), e Antonio de Herrera Tordesillas (c. 1549-1625).

Destacaremos apenas o de Bartolomeo Senàrega⁶⁸, chanceler e cronista oficial da república de Génova no período 1479-1514, no registo que faz em 1493 do regresso a Génova dos embaixadores Francesco Marchesio e Giovanni Antonio Grimaldi, que haviam ido a Espanha assinar um tratado de paz e trouxeram a nova da chegada de Colombo da sua bem sucedida expedição descobridora: “os irmãos Cristóvão e Bartolomeu, após terem trabalhado com o pai em seu mester, tendo-se depois tornado adolescentes, segundo o costume de nossa gente saíram para navegações (*puberes deinde facti, de more gentis nostrae in navigationes exiverant*)”. Tal era, de facto, o hábito em Génova, onde praticamente todos estavam ligados ao mar⁶⁹; foi, com efeito, assim que de tecelão Cristóvão gradualmente se tornou navegador — o que naturalmente não implica que tenha cortado todos os laços com a empresa paterna, de que não era um operário assalariado, obrigado a trabalhar de sol a sol...

⁶⁸ Bartholomaei Senaregae, *De Rebus Genuensibus Commentaria, ab anno MCDLXXXVIII usque ad annum MDXIV* (L. A. Muratori, *Raccolta degli storici italiani dal cinquecento al millecinecento*, tomo XXIV, parte viii, Nicola Zanichelli, Bolonha, 1929-32), anno MCCCCXCVIII, p. 29.

⁶⁹ Para compreender com funcionavam as coisas, não será mal verem-se estudos monográficos sobre Génova, tais como por exemplo: Jacques Heers, *Gênes au XV siècle*, Flammarion, Paris, 1971; Gabriella Airdi, *Genova e la Liguria nel Medioevo*, Utet Libreria, Turim, 1986; Claudio Costantini, *La Repubblica di Genova*, Utet Libreria, Turim, 1986; e, principalmente, os estudos especializados sobre a vida marítima que na abundante bibliografia que qualquer destas obras fornece se indicam.

Sem embargo, como tanto seu filho como Frei Bartolomeu de las Casas largamente explicam, foi essencialmente na Madeira que se afez ao Atlântico e colheu os indícios e as informações que lhe permitiriam arquitetar o seu plano.

Daí a frase lapidar de Carlos Malheiro Dias: “Se Colombo, tecelão e depois marinho nasceu em Génova, o descobridor nasceu em Portugal”⁷⁰.

Para o orgulho nacional português deveria ser suficiente...

II OS ÓBICES

Dispensamo-nos de discutir aqui de novo o argumento da toponímia, de origem supostamente portuguesa, aduzido por Mascarenhas Barreto em abono da sua absurda ideia do nascimento de Colombo em Cuba do Alentejo, pois cremos tê-lo rebatido totalmente nos artigos já citados: a Cuba das Antilhas, como o *Diario del Primer Viaje* prova amplamente, já se chamava assim antes de Colombo, que aliás decidiu mudar-lhe o nome para “Isla Juana”. Os outros 37 lugares que o autor menciona ou se situam em zonas onde Colombo jamais esteve (*v. g.*, Morón, em Cuba, fica a c. 45 km do mar, onde o descobridor, por bom navegador que fosse, jamais poderia chegar de caravela!), ou foram descobertos por Hojeda (caso do Puerto del Brasil e de Curaçao), ou só aparecem muito depois de Colombo (caso da Baía de Guadiana ou do Canal de Santarém), ou são simplesmente os nomes dos santos festejados no dia do descobrimento, como os *Diários* e as crónicas explicam caso a caso. Há que notar que Cuba só foi colonizada a partir de 1515, ou seja, cerca de uma década após a morte de Colombo, pelo que os topónimos apostos por este aos acidentes das costas que percorreu caíram entretanto totalmente no olvido, tal como o nome de “Isla Juana” que lhe atribuíra; os topónimos que hoje se usam e vêm nos mapas são, com uma única exceção, todos posteriores.

Passemos por conseguinte aos demais argumentos invocados pelos Sherlock Holmes colombinos.

O nome e a assinatura do descobridor

Brandem os defensores da não-identidade entre Cristoforo Colombo e D. Cristóbal Colón o argumento de que se não conhece um único documento em que o descobridor se assinasse Colombo. É pura verdade. A razão, porém, é muito simples: enquanto que na Península Ibérica se usava já desde finais do século XIII o vernáculo na documentação oficial, em Itália, como em França, continuava ainda a usar-se o latim. Por isso nos documentos notariais produzidos em Génova se não assina o nosso homem *Cristoforo Colombo*, mas *Christophorus Columbus*. Da época em que viveu em Portugal

⁷⁰ “Introdução” à *História da Colonização Portuguesa no Brasil*, 3 vols, Porto, 1921, vol. I, p. xcvi.

não se conhece nenhum documento por ele firmado; e foi ao tresladar-se para Castela, c. 1483, que mudou de nome, como temos visto. Tampouco surpreende, por conseguinte, que em 1488, ou seja, quando estava em Castela havia já uns cinco anos, D. João II lhe tenha escrito para Sevilha uma carta em cujo sobrescrito se lê *Collon* — pois era assim que lá era conhecido.

Os dois únicos cronistas portugueses que o conheceram pessoalmente, Rui de Pina e Garcia de Resende, nascidos ambos no século XV, chamam-lhe *Colombo*, tal como era conhecido quando estava em Portugal. São os escritores quincentistas como João de Barros, António Galvão, Gaspar Frutuoso, etc., quem lhe chama *Colom*. Foi João de Barros⁷¹, que escreveu com base nos dados que bebeu em Gonzalo Fernández de Oviedo, quem introduziu em Portugal essa forma, transcrição na nossa ortografia do nome que o futuro descobridor tomara ao mudar-se para Castela. Não conheço, aliás, nenhum texto quincentista que em português o designe por *Colombo*, forma que só deve ter sido reintroduzida no século XVII ou mesmo no XVIII; mas não vale a pena perder tempo a investigar tal pormenor.

Segundo o próprio D. Hernando Colón, apesar de ter mudado de apelido, seu pai não deixou, porém, de continuar a merecer o epíteto de *Colombo* (“pombo”), pois foi como que um Espírito Santo que levou o Evangelho aos índios: *...diremo che veramente fu colombo, in quanto portò la grazia dello Spirito Santo a quel novo mondo che egli scopri, mostrando, secondo che nel battesimo di San Giovanni Battista lo Spirito Santo in figura di colomba mostrò qual era il figliuolo diletto di Dio che ivi non si conosceva...*

Mesmo em Castela era sabido que antes de tomar o apelido *Colón* usava o sobrenome de *Colombo* — de onde a forma intermédia *Colomo* (forma masculina, inusitada, de *Coloma*, nome da virgem mártir *Sancta Columba*, dita em português *Santa Comba*), que ocorre em seis documentos oficiais, de que o mais recente data de 1493, cerca de dez anos, portanto, após a sua vinda para Castela⁷².

Seja como for, em Itália o descobridor e seus propínquos continuavam a ser conhecidos por *Colombos*. A 25 de Abril de 1493, pouco mais de um mês após o regresso do Almirante da sua primeira viagem, anotava no seu diário Allegretto Allegretti, de Sena⁷³: *Quest'anno il re di Spagna à trovato molte isole di nuovo, cioè in Canaria, oltra alle colonne d'Ercole, nelle quali il suo capitano Cristoforo Colombo, capitano delle galere, hà trovato di varie generationi d'huomini com diversi costumi; e a trovato isole com oro...*

Como vimos já, a notícia fora trazida para Itália pelos embaixadores de Génova que haviam ido a assinar um tratado de paz com os reis de Espanha⁷⁴. Poucos meses depois publicava Giuliano Dati, de Florença, um poemeto de 68 estrofes em oitava

⁷¹ *Ásia - Dos feitos que os Portugueses fizeram na Conquista e Descobrimto das Terras e Mares do Oriente*, Década I, Lisboa, 1552, iii, 11.

⁷² Listados por João Silva de Jesus, *op. cit.*, e publicados os mais deles por Navarrete, *op. cit.* vol. I, doc. II, p. 301.

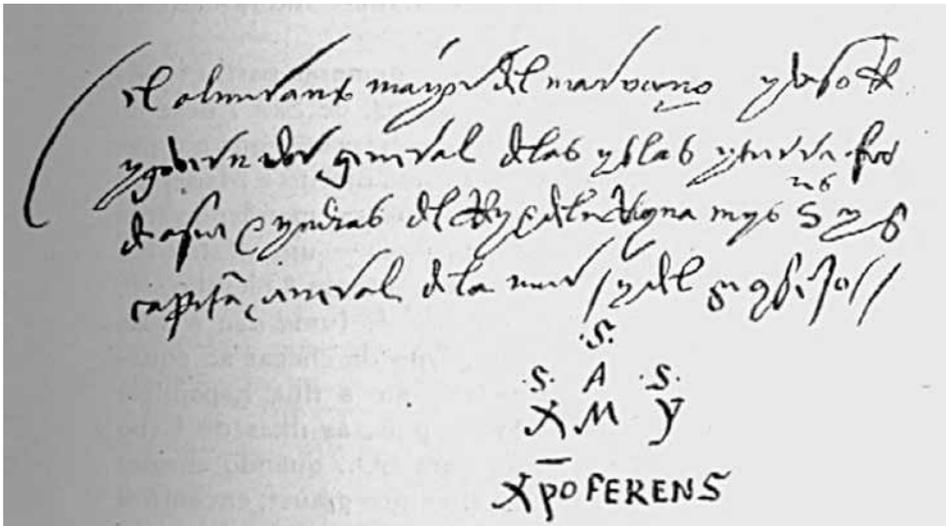
⁷³ *Diari Senesi*, Archivio di Stato in Siena, *cod.* 25, c. 27; pub. in *R. C.*, p. III, vol. II, doc. iii.

⁷⁴ A. Giustiniani, *op. & loc. cit. supra*.

rima sobre o descobrimento do Novo Mundo — versão poética da carta de Colombo a Luís de Santángel, de 15.II.1493, que mencionámos já — que parece ter tido bastante sucesso, pois no espaço de dois anos conheceu quatro edições: duas em Roma, em Junho e Outubro de 1493 e outras duas em Florença, em Outubro de 1493 e Outubro de 1495. Reza assim a sua 14ª estrofe ⁷⁵:

Or vo' tornare al mio primo trattato,
delle isole trovate, igniote a te,
in quest'anno presente, questo 'e stato
del mille quattrocen novantatrè;
un ch'è Christofan Cholombo chiamato,
ch'è stato in corte del prefato re
à molte volte questo istimolato,
e' re che cierchi a crescere 'l suo stato.

Também a carta de 7 de Dezembro de 1502 do Magistrado de S. Jorge, em Génova, ao Almirante traz por cabeçalho *Copia di lettera scritta dal Magistrato di S. Giorgio al Colombo* ⁷⁶; e na sua primeira edição, de Veneza, 1571, a *Vida do Almirante* saiu com o título: *Historie del S. D. Fernando Colombo; nelle s'ha particolare et vera relatione della vita e de fatti dell'Amiraglio D. Christoforo Colombo, suo padre.*



⁷⁵ Transcrita in *R. C.*, p. III, vol. II, doc. vii.

⁷⁶ Pub. por Navarrete, *op. cit.*, vol. I, pp. 471-472.

A ASSINATURA DE COLOMBO, QUE APARECE EM TODOS OS DOCUMENTOS POR ELE FIRMADOS EM ESPANHA

O mais antigo dos quais, a carta a Rodrigo de Escobedo, datada de 4.I.1493

É bem sabido em Espanha Colombo adòtou como assinatura uma curiosa sigla, rematada os pelas palavras *El Almirante* ou, sobretudo a partir de c. 1500, por uma latinização do seu nome, *Xpto FERENS*. Mascarenhas Barreto di-la redigida em caracteres hebraicos (!), a que, para mais, seria necessário atribuir o significado esotérico que lhes dá a Cabala... Como o próprio leitor pode verificar pelo fac-símile que anexamos, o que qualquer pessoa não analfabeta lá vê são caracteres latinos, idênticos aos de milhares de manuscritos da mesma época que se acham nos arquivos.

A única dificuldade reside em determinar o significado das abreviaturas, que formam uma espécie de anagrama. Eduardo Alexandre Borges Nunes, exímio paleógrafo e professor catedrático da Faculdade de Letras de Lisboa, decifrou-as de forma inteiramente satisfatória ⁷⁷, guiando-se pela explicação que o próprio Cristóvão Colombo nos deixou no instrumento notarial de 22 de Fevereiro de 1498 por que instituiu na sua família um morgadio: há que lê-la não linearmente, de cima para baixo, mas como uma série de abreviaturas, em que as letras da base são as iniciais e as que figuram em expoente as finais de cada termo. Colombo descreve assim o sinal de que usava: *una .X. con una .A. encima, y encima d'ella una .S. y después una .Y. greca con una .S. encima, com sus rayas y bîrgulas*. Trata-se, pois, de um anagrama de *Ys* (Yesus), *Xs* (Xpistus, ou seja, Christus) ⁷⁸, e *SA* (Sancta Maria), simbolicamente dispostos de modo a formar uma cruz, como o autor do artigo nele explica em mais detalhe. O S inicial corresponde talvez a *Sancti*. Esta interpretação condiz inteiramente com o que da religiosidade de seu pai diz Fernando Colombo: *se alcuna cosa aveva da scrivere non provava la penna senza prima scrivere queste parole: "IESUS cum MARIA sit nobis in via"*.

Quanto a *Xpto FERENS*, depois de aí termos visto, de início, uma má latinização de *Χριστοφόρος* ou Christophorus, cuja tradução mais correta seria *Christifer*, inclinamo-nos agora para a interpretação de Juan Gil: tanto mais que os dois termos aparecem separados, com o primeiro elemento em minúsculas, como é normal nessa abreviatura arqui-comum na documentação, e o segundo em maiúsculas, deve tratar-se de um sintagma e não de um vocábulo composto: o primeiro termo deve, portanto, ser um dativo e a interpretação correta “[o que] traz a Cristo [as almas dos índios]”

⁷⁷ Eduardo Borges Nunes, “Há Ler e Ler, 2. Mais uma assinatura falsa de Cristóvão Colombo, 3. Uma leitura mais ‘verdadeira’ do criptograma colombino”, *Separata de Brotéria*, nº 137, 1993.

⁷⁸ Como é do conhecimento de qualquer aluno de paleografia *xpo* ou *xpto*, abreviação do grego *Χριστός*, é na época a forma usual de abreviar, tanto em latim como em romance, o termo *Cristo* e seus derivados como *xpão*, “cristão”, *Xpavam*, “Cristovam”, etc. É sobretudo frequente na datação de documentos: “anno do nacimiento de Nosso Senhor Jesu Xpto de...”

A língua de Colombo

Tem-se afirmado que Colón não sabia italiano, o que não é verdade: embora a seus irmãos e filhos e à própria *Banca San Giorgio* escreva em castelhano, conhecem-se dele três pequenos textos em italiano, com alguns castelhanismos mas, ao invés do que se tem dito, isento de lusismos. A recíproca também se verifica, pois uma vez ou outra mistura termos italianos no seu espanhol — como acabámos de ver acima, na explicação da sua assinatura, em que escreve *una y greca* em vez de *una i griega*. Há também italianismos nos seus textos em latim (assaz macarrónico, diga-se de passagem⁷⁹) e até um termo do dialeto lígure latinizado à pressão: *porstimolum*, em vez de *petroselinum*, “salsa”.

De qualquer modo deve ter-se passado com Colombo o que se passa hoje com muitos portugueses em França, que falam em casa francês com os filhos (que por vezes não chegam por isso a aprender português) e quando vêm de *vacanças* à terra falam uma mescla de francês e português; sei, por exemplo de um que “caiu de uma *chafurdagem*, ficou *handicapado* e teve de ir para a *retrete*...”

O assunto foi exaustivamente estudado por Juan Gil, tanto na introdução à sua segunda edição de *Cristóbal Colón - Textos y documentos completos* como num estudo que lhe dedicou especialmente⁸⁰, pelo que inútil se torna desenvolvê-lo aqui.

A língua de Colombo, que além de lusismos e italianismos contém também alguns catalanismos, é assim essencialmente o romance dos portos e dos meios marítimos do Mediterrâneo. Há ainda que observar que naquele tempo as chamadas línguas nacionais não tinham ainda o estatuto que hoje têm, sobretudo em Itália, onde coexistiam três níveis lingüísticos distintos⁸¹: a língua oficial, da cultura livresca e clerical e da comunicação pan-europeia, era o latim, como tivemos ocasião de ver pelos numerosos atos notariais com que topámos; a língua literária e da cultura intermédia, burguesa ou cortesã, era em praticamente toda a Península Itálica o toscano, em que veio a ser editada em Veneza a *Vida do Almirante*; e a língua da comunicação oral quotidiana era, como ainda hoje, o dialeto local, muito raramente utilizado na escrita, a não ser, por vezes, em Veneza. Para mais não se distinguiam claramente como línguas autónomas os diversos romances da Europa meridional: em França usava-se uma classificação baseada na maneira de dizer “sim”: *langue d’oil* (modernamente seria *d’oui*) era o francês propriamente dito; *langue*

⁷⁹ Veja-se o rol dos seus erros de ortografia, gramática, etc., no nosso artigo nos *Anais de História de Além-Mar*, vol. XVIII (2017).

⁸⁰ *Columbiana*, pp. 168-213.

⁸¹ Ocupámo-nos do problema da coexistência no mesmo espaço de vários níveis de comunicação nos nossos trabalhos “A língua portuguesa em Timor” in *Congresso sobre a situação actual da língua portuguesa no Mundo - Actas*, ICALP, Lisboa, 1985, pp. 313-338 (reproduzido depois in *De Ceuta a Timor*, Ed. Difel, Carnaxide, 1994, pp. 637-665, e in *Babel Loro Sa’e — O problema linguístico de Timor-Leste*, Instituto Camões, Lisboa, 2002, pp.131-154) & “De l’autre côté du monde: Langues véhiculaires et communication interethnique dans l’océan Indien à l’époque de la découverte portugaise”, in Juan Carlos Estenssoro & César Itier (coord.), *Langues indiennes et empire dans l’Amérique du Sud coloniale / Lenguas indígenas e imperio en la América del Sur colonial* [Mêlanges de la Casa de Velázquez, nouvelle série, tome 45-1], Madrid, 2015, pp. 113-131.

d'oc o conjunto dos dialetos provençais; e sob a designação de *langue de si* compreendiam-se todos os falares das penínsulas Ibérica e Itálica. Nos *Autos* de Gil Vicente as personagens utilizam, misturados no mesmo diálogo, diversos falares românicos compreensíveis para o auditor, inúmeras vezes português e castelhano, e pelo menos no *Auto da Fama*, ainda arremedos de italiano e francês. E quando Vasco da Gama chegou a Calecut e ao encontro dos navios veio um mouro que falava uma mescla de castelhano e genovês, isso foi para os portugueses *cousa de tanto espanto que o ouvíamos falar e nom o criámos, que homem houvesse tam longe de Portugal que nos entendesse nossa fala* ⁸².

Não há, pois, que fazer finca-pé de pormenores lingüísticos que não revestiam na época de Colombo o significado que se lhes tem procurado atribuir.

O casamento desigual

Outro cavalo de batalha dos detetives historiográficos do Colombo português é a suposta impossibilidade de um plebeu desposar uma dama da nobreza de D. Filipa Moniz. Ora D. Filipa Moniz não era D. Filipa, mas simplesmente Filipa. Na realidade foi só em 1522, morto Cristóvão Colombo havia já dezasseis anos, que D. João III autorizou a mulher e as noras do donatário Bartolomeu Perestrelo III a intitularem-se *donas* ⁸³. Os Perestrelas estavam, aliás, longe de pertencer à alta nobreza: esta, herdeira dos ricos-homens da Idade Média, era constituída em primeiro lugar pelos titulares (duques, marqueses, etc.), e em seguida pelos fidalgos de solar, senhores de terras em que exerciam jurisdição, sem contudo possuírem títulos ⁸⁴. Os cavaleiros e, abaixo deles, os escudeiros e os moços da câmara, eram os continuadores dos infanções de antanho, constituindo a baixa nobreza, muito mais numerosa e em geral dependente das grandes casas ⁸⁵. É nesta que se integravam os Perestrelas: o primeiro do nome em Portugal, Filippo Pallastrelli, chamado Filipão pela sua grande estatura, era um simples cavaleiro, originário de Placência, que veio para Portugal na comitiva de D. Leonor, futura mulher del-rei D. Duarte. Embora em 1433 este lhe tenha conferido brasão de armas e mandado passar carta de nobreza, nem o *Livro de Linhagens do Século XVI*, de autor anónimo ⁸⁶, assaz fiável, nem a bem conhecida *Pedatura Lusitana*, incluem os Perestrelas em seus róis. A documen-

⁸² Fl 37 do ms da Biblioteca Municipal do Porto: vide Damião Peres, António Baião & A. de Magalhães Basto (ed.), *Diário da Viagem de Vasco da Gama*, fac-símile do códice original transcrição e versão em grafia actualizada, 2 vols, Liv^a Civilização, Porto, 1945.

⁸³ - Vide P^o Fernando Augusto da Silva & Carlos de Azevedo de Meneses, *Elucidário Madeirense*, 3^a ed., 3 vols., Funchal, 1966, s. v. "Porto Santo, profetas e nobres do"; sobre as pretensões nobiliárias dos Perestrelas, vide art^o "Perestrelo, Bartolomeu", *ibidem*, s. v.

⁸⁴ Vide João José Alves Dias, *Portugal - Do Renascimento à crise dinástica*, Nova História de Portugal, vol. V, Ed. Presença, Lisboa, 1998, pp. 277 & sqq.

⁸⁵ - Cf. A. H. de Oliveira Marques, art^o "Nobreza - Na Idade Média", in Joel Serrão (dir.), *Dicionário de História de Portugal*, vol. III, Iniciativas Editoriais, Lisboa, 1971, s. v.

⁸⁶ António Machado de Faria (ed.), *Livro de Linhagens do século XVI*, Academia Portuguesa da História, Lisboa, 1956.

tação oficial continua a tratá-los por cavaleiros, sendo-o Bartolomeu Perestrelo I da casa do Infante D. João. Nenhum deles casou com damas de elevada estirpe. Muitos casaram com senhoras da sua igualha, filhas de capitães-donatários de outras ilhas: D. Isabel (ou talvez Helena) Perestrelo, primeira filha do sogro de Colombo, desposou Pedro Correia, capitão da ilha Graciosa; Bartolomeu Perestrelo II, cunhado do descobridor, casou com Guiomar Teixeira, filha de Tristão Vaz Teixeira, donatário do Machico; e Bartolomeu Perestrelo III, filho do precedente, desposou Aldonça Delgado, neta de João Gonçalves Zarco, donatário do Funchal, e, em segunda núpcias, sua tia D. Yolanda, filha do donatário do Machico. Quanto aos filhos daquele, sobrinhos-netos por afinidade do descobridor das Antilhas, um casou com a filha de um magistrado (Diogo Taveira, desembargador e corregedor do Funchal) e os outros dois com “homens principais, nobres e ricos”, da própria ilha do Porto Santo⁸⁷, onde, como é bem sabido, não abundavam os titulares...

Para mais, não era só a nobreza que contava: contava também o dinheiro. Tudo leva a crer que Bartolomeu Perestrelo I, o sogro de Cristóvão, não estava no terceiro quartel de Quatrocentos em muito boa situação financeira, pois obteve de D. Afonso V uma carta régia, datada de 17.VIII.1459, que o autorizava a trespassar a capitania a Pero Correia, seu genro e capitão da Graciosa; a venda veio depois a ser anulada pelos tribunais por ter sido feita na menoridade do herdeiro legítimo da capitania. Ora o Cristóvão Colombo que Filipa desposou não era já o *cardador de lã* nem o *tecelão de Génova* que displicentemente nos pintam os nossos historiadores desportivos, mas o agente de poderosas casas comerciais genovesas que na prática detinham o monopólio da exportação do açúcar do arquipélago da Madeira. Nas Cortes de 1472-73 haviam-se queixado os habitantes do Funchal de que todo comércio açucareiro estava nas mãos de genoveses e judeus, pedindo a liberalização do seu trato; e em 1481-82 insistiam em que se proibisse a residência de estrangeiros no arquipélago, mas em vão, pois a infanta D. Beatriz havia determinado que Battista Lomellini fosse considerado não como estrangeiro, mas como *natural e criado e servidor seu*; o mesmo sucederia a “Micer Leão”, Giovanni Antonio Cesare, Luigi Doria, Urbano Lomelino, Battista Catagno, Antonio Spinola e vários outros que se arraigaram na Madeira. Por suas mãos deviam correr pelo menos 63 % da exportação açucareira. Numa época em que o arquipélago produzia cerca de 120.000 arrobas anuais de açúcar, Génova consumia 13.000 e colocava em Constantinopla, por intermédio do seu entreposto de Xio, mais 15.000, o que somado corresponde a quase 25% da produção; e há razões para crer que das 40.000 que embarcavam para a Flandres (mais 33,33 %), boa parte era aí conduzida por vasos genoveses⁸⁸. É neste contexto que Cristóvão Colombo aparece em cena como agente de Paolo di Negro, mercador estante em Lisboa, fornecedor de açúcar a Lodisio Centurione, que permanecia em Génova; como adiantámos já, tudo indica que andava ao seu serviço desde c. 1474, e que fora

⁸⁷ Felgueiras Gayo, tomo XXIII, p. 12 [reimp., vol. VIII, p. 254].

⁸⁸ Podem ver-se mais detalhes in Virgínia Rau e Jorge de Macedo, *O açúcar da Madeira nos fins do século XV - Problemas de Produção e Comércio*, Junta-Geral do Distrito Autónomo do Funchal, 1962.

por sua conta que empreendera nesse ano a viagem a Xio, e em 1477 a que fez às Ilhas Britânicas e à Islândia.

Para mais, Colombo, fazia-se, segundo tudo leva a crer, passar por nobre, tomando por sua alta recreação, como vimos já, armas de nobreza, que segundo uma gravura reproduzida por Harisse⁸⁹, eram uma banda azul em campo de ouro com chefe de goles. Não conseguimos descobrir a origem de tais armas, que são diferentes das dos Colombos de Placência, com que D. Hernando — senão já o próprio Cristóvão — insinuava o parentesco. Segundo Las Casas⁹⁰, uma das razões porque D. João II rejeitou os seus serviços, foi por ele pretender que, em troca do descobrimento que se oferecia para fazer, entre outras *mercedes, dignidad y preeminencias*, lhe fosse conferido o título de *dom*, que em Portugal nem todos os fidalgos usavam. Tal mania das grandezas levou-a consigo para Castela: os Reis Católicos autorizaram-no a intitular-se *don* no momento em que descobrisse alguma nova terra⁹¹, mas ele tomou desde logo o título, como se vê no texto das *Capitulações de Santa Fé*⁹²; e permitiram-lhe incluir no seu brasão os emblemas de Castela e Leão com as cores modificadas, mas ele reproduziu tal e qual as cores das armas régias, como se vê nos frontispícios dos dois cartulários que enviou para Génova. E atreveu-se mesmo a sugerir aos Reis que pedissem ao Papa que fizesse cardeal a seu filho, ainda de menor idade, como havia feito a João de Médicis, de catorze anos, filho de Lourenço de Médicis, cujos serviços à cristandade se não comparavam aos seus...⁹³

A nobreza não era em Portugal uma classe estanque como as castas da Índia: para mais, como acentuámos em estudos precedentes⁹⁴, a segunda metade do século XV foi uma época de crescimento demográfico e de desenvolvimento económico, o que, por muito que pesasse à ideologia nobiliária que procurava reimpôr-se, aumentava as possibilidades de emprego, favorecendo, por conseguinte, a ascensão social. Esta fazia-se sobretudo através de duas portas: por uma lado a do enriquecimento por meio do comércio — e seria interessante, mas não cabe aqui, fazer um estudo das relações familiares de outros mercadores italianos estantes em Portugal, como os Empoli, os Marchioni, os Corbinelli,

⁸⁹ Henry Harisse, *op. cit.*, vol. I, pp. 37-38. Cf. Gonzalo Fernández de Oviedo. *op. cit.*, liv. II, cap. i, vol. I, pp. 14.

⁹⁰ Las Casas, I, xxviii.

⁹¹ Carta de 30.IV.1492, publicada por Navarrete, *op. cit.*, vol. I, doc. VI, pp. 304-305.

⁹² *Ibidem*, pp. 302 & sqq.

⁹³ Carta aos Reis Católicos de 4.III.1493, escrita de Lisboa mas, por certo para não magoar os seus patrões, pudicamente datada de “la mar de España”, C. Varela & J. Gil, *op. cit.*, doc. VII, 227-235; nas edições impressas aparece em geral datada das Canárias, onde Colombo no regresso não passou.

⁹⁴ “Le Portugal et l’Afrique au XV^e siècle: les débuts de l’expansion” in *Arquivos do Centro Cultural Português*, vol. XXVI, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa - Paris, 1989, pp.161 a 256; também pub. na série *Separatas* do Instituto de Investigação Científica Tropical, Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, nº 221, Lisboa, 1989, e em versão portuguesa correta e aumentada na nossa colêctânea de estudos *De Ceuta a Timor*, DIFEL, Carnaxide, 1995, pp. 43-147; & *La expansión portuguesa: un prisma de muchas caras*, Ediciones Uniandes, Universidad de los Andes, Bogotá, 2016, e em versão francesa correta e aumentada: *L’Expansion Portugaise dans le Monde — Un prisme aux nombreuses facettes*, Chandeigne, Paris, 2018.

etc. Por outro, a porta das universidades, que eram freqüentadas sobretudo por elementos da burguesia, uma vez que os nobres de posses eram instruídos em casa por preçetores e os que tinham moradia no Paço eram educados na própria Corte. Foi da burguesia que saiu a maior parte dos letrados e dos universitários de finais da Idade Média, que por vezes se guindaram a posições cimeiras, como foi em Portugal o caso de João das Regras, o do Dr. Diogo Afonso de Mangancha, que forneceu o suporte jurídico à regência do Infante D. Pedro, o do chanceler-mor Rui Gomes de Alvarenga, pai de Lopo Soares de Albergaria, governador da Índia, etc. Deste diz a *Pedatura Lusitana*⁹⁵ que era filho do Dr. Gomes Martins de Vasconcelos ou de Alvarenga, igualmente chanceler-mor (o que consta também do seu epitáfio, mas é falso) e de sua mulher Catarina Teixeira, “camareira que foi depois da Infante D. Isabel, duquesa de Borgonha”, filha, ao que constava, de um sapateiro de Torres Vedras e de uma filha de um siseiro castelhano, e viúva já do Dr. Fernando Afonso da Silveira, progenitor dos Silveiras Lobos, mais tarde barões do Alvito. Como mostrou João de Figueiroa Rego, o Dr. Gomes Martins era na realidade filho ilegítimo de um raçoeiro da igreja de Santa Maria do Castelo, em Torres, que nem apelido tinha; foi para disfarçar a humildade das suas origens que os seus descendentes adotaram sucessivamente os de Vasconcelos, Alvarenga e Albergaria, famílias de que na realidade não descendiam.

Aliás, a cunhada de Colombo, Branca (ou segundo outros, Isabel) Dias Perestrela, era amante do *castíssimo* arcebispo de Lisboa D. Pedro de Noronha, de quem pariu nada menos que oito filhos. Não sei qual seria mais infamante para uma filha do capitão do Porto Santo: se casar à face da Santa Madre Igreja com um burguês com veleidades de nobreza, bem colocado na sociedade local, se viver em contubérnio com uma figura do alto clero...

III

COLOMBO AGENTE SECRETO DE D. JOÃO II ?

Peça essencial de todas as teorias e devaneios sobre Colombo que em Portugal se têm emitido é ideia de que ele teria atuado em conivência com D. João II e como seu agente secreto. Roça-se aí ou pelo desconhecimento total da geopolítica peninsular ou pela irracionalidade pura.

Digamo-lo desde já: Colombo prestou a D. João II o pior serviço que se poderia imaginar: atrair para o Atlântico, onde entravam facilmente em choque com os interesses portugueses, as atenções de uma Espanha unificada, voltada para o interior da Península, para o Magrebe e para o Mediterrâneo. E se não fez pior ainda, foi porque os reis de França e de Inglaterra — a quem, descontente por D. João II fazer ouvidos de mercador à

⁹⁵ Cristóvão Alão de Moraes, *Pedatura Lusitana - Nova edição reformulada*, Ed. Cavalhos de Basto, Braga, 1997, vol. II, p. 214.

sua proposta mandou também, por intermédio de seu irmão Bartolomeu, oferecer os seus serviços ⁹⁶ — se não interessaram pelo projeto, pois nem um nem outro estavam, como o de Castela, limitado por um tratado com Portugal como o das Alcáçovas.

É nas páginas finais da obra de Mascarenhas Barreto, em que ao irracional se mistura o patético, que tal delírio atinge o auge: o autor contempla desde a Terra a alma de Colombo contemplando com enlevo desde o Céu o fruto da sua obra: o Tratado de Tordesilhas que reservou para Portugal o Brasil...

Parece assim ignorar que estava em vigor o tratado das Alcáçovas, firmado a 4 de Setembro de 1479, ratificado pelos Reis Católicos em Toledo a 6 de Março do ano seguinte e confirmado pelo papa Sisto IV pela bula *Æterni Regis clementia* de 21 de Junho de 1481 ⁹⁷. Por ele Portugal, ao mesmo tempo que mediante as “Terçarias de Moura” ⁹⁸ se obrigava a não intervir em Castela, reconhecia a esta a soberania territorial sobre as Canárias — o que para uma potência continental como Castela significaria por certo mais do que a posse de entrepostos costeiros de comércio — e o direito à conquista de Granada; por seu turno o reino vizinho reconhecia a Portugal a soberania sobre os Açores, a Madeira e todas as ilhas achadas ou por achar a sul das Canárias, a navegação e comércio da costa da Guiné, e o direito à conquista do reino de Fez. Portugal tinha assim o caminho aberto para chegar à Índia Oriental, o que fazia parte dos seus objetivos pelo menos desde *c.* 1470. Foi com base nesse tratado que D. João II protestou contra a viagem de Colombo, reivindicando as terras que este descobrira, uma vez que se situavam mais a sul do que as Canárias ⁹⁹. E em 1493 continuava a insistir nessa ideia ¹⁰⁰.

Quanto ao descobridor, há que notar que em documento conhecido por *Memorial de la Mejorada* — cuja autenticidade, reconheçamo-lo, não é absolutamente segura — datável de Julho de 1497, forneceu aos Reis Católicos uma série de argumentos para que protestassem contra o envio de Vasco da Gama à Índia, insistindo em que, quer pelas bulas de Alexandre VI quer pela letra do Tratado de Tordesilhas, o limite oriental da zona de expansão reservada a Portugal era o Cabo da Boa Esperança. A Portugal não caberia, pois, mais que a costa ocidental africana e os arquipélagos dos Açores, Madeira e Cabo

⁹⁶ H. Colón, *Vida do Almirante.*, cap. XI; las Casas, *op. cit.*, I, xxix; *Cf. RC*, p. II, vol. i, p. 62. Num bilhete mandado aos Reis quando o prenderam (C. Varela & J. Gil, *op. cit.*, doc. XLIX, p. 438) Colombo refere o facto, mas vira-o do avesso a seu favor: teriam sido os reis de França e Inglaterra que o teriam convidado, mas ele, por amor aos de Espanha, declinara o seu convite...

⁹⁷ Carmen Radulet, artº “Alcáçovas, Tratado de” *in* Luís de Albuquerque & Francisco Contento Domingues (dir.) *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, 2 vols, Círculo de Leitores, Lisboa, 1994, s. v.

⁹⁸ Ruy d’Abreu Torres, artº “Terçarias de Moura”, *ibidem*, s. v.

⁹⁹ Las Casas, I, lxxiv.

¹⁰⁰ Carta de Pero Dias e Rui de Pina, embaixadores del-rei de Portugal, aos Reis Católicos, dando-lhes parte das instruções que haviam recebido de D. João II, Barcelona, 14.VIII.1493, pub. por Luís Adão da Fonseca e José Manuel Ruiz Asencio, *Corpus Documental del Tratado de Tordesillas*, Sociedad V Centenario del Tratado de Tordesillas / Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, Valladolid, 1994, doc. 84, pp. 132-133.

Verde ¹⁰¹. Não se pode, pois, imaginar da parte de Colombo melhor serviço prestado à coroa portuguesa...

Recordemos que a questão sucessória que estalou em 1475 à morte de Henrique IV de Castela e a breve trecho degenerou em guerra civil e logo em guerra com Portugal, não foi uma mera questão de pessoas: significou para Castela a vitória da estratégia mediterrânica sobre a estratégia atlântica. Unida agora a Aragão, o seu objetivo principal era, de momento, reconquistar Granada, incorporar quiçá Navarra e consolidar a união das diversas parcelas da Coroa de Aragão, incluindo o reino de Nápoles — conquistado por Afonso V de Aragão em 1442 mas ainda ameaçado pelas pretensões dos angevinos, que só viriam a ser definitivamente afastadas em 1503. Outro objetivo, sempre latente, era a extensão da Reconquista ao Magrebe, em que tanto o arcebispo de Compostela Diego Gelmírez, em começos do século XII, como mais tarde Jaime II de Aragão (r. 1291-1327) viam o melhor caminho para a recuperação de Jerusalém, para o que em 1495 obtiveram os Reis Católicos uma bula de Alexandre VI ¹⁰².

À semelhança de seu tio e predecessor Afonso V de Aragão (r. 1516-58), Fernando, *o Católico*, sonhava com a cruzada; sabemos inclusivamente que a Beata do Barco de Ávila lhe predissera que não faleceria sem reconquistar Jerusalém — pelo que à hora da morte recusou confessar-se, convicto de que não morreria ainda daquela vez...

Colombo alude por mais de uma vez à possibilidade de aplicar à pia empresa de Jerusalém ou a conquistas no norte de África os réditos do Novo Mundo; e era por isso que, antes de mandar seus homens pelas aldeias índias a roubar ouro aos nativos, os obrigava a confessar-se e comungar, para que Deus lhes concedesse uma colheita abundante ¹⁰³. Seja como for, eram as possessões aragonesas no Mediterrâneo que facultavam à Espanha o acesso à Terra Santa, não a circum-navegação da África nem a travessia do Mar Oceano. Para mais que, com a união de Castela e Aragão nas pessoas dos Reis Católicos, quedava eliminada a possibilidade de disputa entre as duas coroas e ultrapassado o tratado de Monteagudo (1290), que reservava a Castela a zona que vai de Ceuta ao Rio Muluya e a Aragão o resto da Barbaria, do Muluya para leste ¹⁰⁴. Embora em vida de D. Isabel se não tenham efetivado passos no sentido de pôr em obra a bula obtida do Papa em 1495, deram-se logo após a sua morte, com a ocupação de Marçalquibir em 1505 e a de Ourão em 1509 — e isto a despeito das perspetivas que, graças a Colombo, se haviam já aberto a Ocidente, atraindo para o Atlântico as atenções da Coroa.

¹⁰¹ Consuelo Varela, *op. cit.*, doc. XI, pp. 170-176.

¹⁰² Bula *Ineffabilis* de 13.II.1495, pub. por Antonio Rumeu de Armas, *España en el África Atlántica*, vol. II, Documentos, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1957, doc. XVII, pp. 38-39.

¹⁰³ Alain Milhou, *Colón y su Mentalidad Mesianica en el ambiente franciscanista español*, Valladolid, Publicaciones de la Casa-Museo de Colon y Seminario Americanista de la Universidad de Valladolid, 1983.

¹⁰⁴ Julio Valdeón Barunque, “Las particiones medievales en los Tratados de los Reinos Hispánicos. Un posible precedente de Tordesillas”, in *El Tratado de Tordesillas y su Proyección*, Seminario de Historia de América, Valladolid, Universidad de Valladolid, 1973, vol. I, pp. 21-32.

Quanto à África, cuja circum-navegação garantia o aceso ao Índico, pouco parecia interessar-lhes. Se durante o conflito sucessório de 1475-79 os castelhanos haviam tomado pretexto da guerra com Portugal para se imiscuir no comércio da Guiné, fora para aproveitar uma inesperada oportunidade de lucro e, ao mesmo tempo, de concorrência ao inimigo, e não porque Castela tivesse já gizado uma política coerente de expansão cujo horizonte ultrapassasse o Cabo Bojador. A Rainha limitara-se a delegar competências no Dr. Antón Rodríguez de Lillo e no regedor Gonzalo de Coronado, para que passassem licenças aos mercadores que quisessem ir comerciar à Guiné, e a regulamentar a percepção do quinto sobre as mercadorias que resgatassem¹⁰⁵. Nem organizou viagens de exploração para lá da Mina, nem deixou entrever qualquer interesse em utilizar aquela via para atingir um dia as Índias Orientais; e as crónicas oficiais registam, quando muito, entre outros episódios menores da guerra da sucessão, a partida de 35 navios dos portos da Andaluzia a comerciar na Mina em 1478, e o seu apresamento por uma armada portuguesa no ano imediato¹⁰⁶. A documentação dos arquivos refere outros episódios, como a captura de uma caravela portuguesa por Diego de Herrera em 1477, na paragem da Serra Leoa¹⁰⁷, mas a historiografia oficiosa, mais preocupada com o Sul de Itália, o Norte de África e as incursões turcas no Mediterrâneo, não se dá ao trabalho de os registar. A *Historia de los Reyes Católico*, de Andrés Bernaldez¹⁰⁸ nem sequer dedica àqueles acontecimentos qualquer capítulo.

A este contexto geral há que adir a fragilidade das provas que indiciariam a conivência entre Colombo e o *Príncipe Perfeito*. Uma delas seria o sobrescrito, extremamente amistoso, da carta que em 1488 D. João II lhe enviou para Sevilha. Passível de ser lido por qualquer um sem ter de abrir a carta, só lhe faltaria rezar explicitamente: “A Christovam Collon noso especial amigo e *espíão* em Sevilha”...

Outra seria a sua visita a Lisboa, acochado por uma tempestade terrível, antes de se apresentar aos Reis Católicos — como se uma tempestade no Mar dos Açores em Fevereiro fosse uma anomalia¹⁰⁹ e o inverno de 1493, em que o Mediterrâneo chegou a gelar no Golfo de Génova, não tivesse ficado na História como um dos mais rigorosos de que há memória!

¹⁰⁵ Ordenações de Valladolid, 19.VIII.1475, conservadas no AGS, *Registro del Sello*, pub. por Rumeu de Armas, *op. cit.*, doc. V & VI, pp. 8 & ss.

¹⁰⁶ Hernando del Pulgar, *Crónica de los Señores Reyes Don Fernando y Doña Isabel de Castilla y de Aragón* [in Don Cayetano Rosell (ed.), *Crónicas de los Reyes de Castilla, desde D. Alfonso el Sabio hasta los Reyes Católicos Don Fernando y Doña Isabel*, vol. III, Biblioteca de Autores Españoles, Atlas, Madrid, 1953, pp. 225-354], cap. lxxvi & lxxxviii.

¹⁰⁷ Mencionada por Florentino Pérez Embid, *Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el tratado de Tordesillas*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1948, p. 186, nota 213, de onde a reproduz António Álvaro Dória, na sua recensão dessa obra publicada in *Bracara Augusta*, nº 22, Braga, 1951.

¹⁰⁸ *Crónicas de los Reyes de Castilla*, pp. 567-773.

¹⁰⁹ Permito-me acrescentar uma nota pessoal: no dia de Fevereiro de 2018 em que combinei com o Senhor Presidente da Academia apresentar nela esta comunicação, cheguei meia hora atrasado à entrevista, pois a Estrada Marginal, onde o mar galgava a terra, estava encerrada ao trânsito...

Não foi propositadamente que Colombo escalou Lisboa no seu regresso da América, nem foi *sponte sua* que se apresentou perante D. João II — o que no caso de ser agente seu seria um gato escondido com o rabo de fora: à sua chegada, as autoridades locais participaram a El-Rei a sua vinda, após o que este, por intermédio de D. Martim de Noronha, o mandou chamar à sua presença, o que, no dizer de João de Barros ¹¹⁰, *ele fez de boa vontade, não tanto pera aprazer a El-Rei quanto por o magoar com sua vista (...), e isto com uma soltura de palavras, acusando e repreendendo a El-Rei em não acceptar sua oferta...*

Essa atitude indignou a corte, e logo houve quem se oferecesse para o matar incontinente, *porque com sua morte o prosseguimento desta empresa, acerca dos Reis de Castela, por falecimento do descobridor cessaria; e que se poderia fazer sem sospeita, de seu consentimento e mandado, porquanto por ele seer descortês e alvoroçado podiam com ele travar por maneira que cada um destes seus defectos parecesse a verdadeira causa de sua morte* ¹¹¹.

Não o consentiu El-Rei, “por ser príncipe mui temente a Deos”; mas foi-se de Vale do Paraíso, onde se encontrava, a Torres Vedras, para aí reunir o seu conselho. Nele se decidiu armar contra Castela uma grande armada, cujo comando foi confiado a D. Francisco de Almeida, futuro vice-rei da Índia.

Estava, como o atestam vários testemunhos ¹¹², já prestes a armada de D. Francisco quando os Reis Católicos enviaram a Portugal um mensageiro propondo que se suspendessem as hostilidades *até se ver per dereito em cujos mares e conquista o dito descobrimento cabia* ¹¹³ — o que deu lugar às negociações que culminariam no ano imediato com o tratado de Tordesilhas.

Já no ano anterior, ao mesmo tempo que dava ordens para que prendessem Colombo em qualquer porto português em que ancorasse ¹¹⁴, enviara D. João II uma armada a interceptá-lo nas paragens das Canárias ¹¹⁵, não fosse a Mina o seu objectivo. Ora o *Príncipe Perfeito*, cujos desenhos imperialistas suscitavam no Conselho Régio viva oposição — como sucedeu no caso da construção do forte de S. Jorge na Mina, no da expedição à Graciosa e, com um desfecho mais trágico, no da reposição de D. João Bemoim no trono dos Jalofos e da construção de uma fortaleza portuguesa na foz do Senegal ¹¹⁶ — jamais se poderia dar ao luxo de despender rios de dinheiro a armar navios apenas para confirmar a sua *mise en scène*.

¹¹⁰ João de Barros, *Da Ásia*, I, iii, 11.

¹¹¹ Rui de Pina, *Chronica d'El-Rey D. João II*, cap. lxvi.

¹¹² *vide* João M. da Silva Marques, *Descobrimientos Portugueses*, 3 vols, Instituto Nacional de Investigação Científica, Lisboa, 1944 [reimp.1988], vol. III, doc. 252; *cf.* doc. 262, 264, 271, 275, 279, 280, 281, 304 & 393. Estes testemunhos concordam com os de Rui de Pina e Garcia de Resende.

¹¹³ *Idem, ibidem*; Garcia de Resende, *Vida e Feitos del Rei D. João II*, cap. clxv, ainda que por outras palavras diz exactamente o mesmo.

¹¹⁴ Las Casas, *op. cit.*, I, lxxi.

¹¹⁵ *Ibidem*, I, xxxvi.

¹¹⁶ Sobre a oposição ao imperialismo régio e aos monopólios realengos em Portugal permitimo-nos remeter o leitor par o nosso estudo *A questão da pimenta em meados do século XVI — Um debate político do governo de D. João de Castro*, Centro de Estudos de Povos e Culturas de Expressão Portuguesa, Universidade Católica Portuguesa, Lisboa, 1998.

A ideia de que Colombo teria, de qualquer maneira, àtuoado como agente de D. João II para atrair para o Atlântico as atenções de uma potência continental virada para o Mediterrâneo, como era a Castela dos Reis Católicos, e assim embarçar os descobrimentos portugueses, é historiogràficamente, absurda — e não deixa de ser lamentável que não sejam apenas engenheiros, cuja ignorância das regras da metodologia e crítica história é, de certo modo, desculpável, mas também historiadores profissionais a subcrevê-la.

Já ouvi candidamente adiantar — por sinal a um engenheiro — que os documentos que provam as verdadeiras origens de Colombo são todos falsos e foram propositadamente depositados nos arquivos, para despistar os historiadores.

Deixando de lado a conspiração dos cronistas — quiçá prevenidos por D. João II por *e-mail* e peitados por transferências bancárias *swift* — que pela Europa fora, em número de cerca de um cento se puseram de acordo, sem uma única excção conhecida, para fazer de Colombo genovês, haveria que admitir que os esbirros do *Príncipe Perfeito* se teriam infiltrado em 11 cartórios notariais de Génova e Savona, no Arquivo da Universidade de Bolonha, no da República de Sena, no *Archivo General de Simancas*, no *Archivo de Indias* de Sevilha, no arquivo dos duques de Verágua, descendentes de Colombo e provavelmente em outros mais ainda, para aí introduzirem documentos falsos, todos eles de espoleta retardada, que deixassem entrever (mas só quatrocentos anos após o falecimento de D. João II) que Colombo fora um agente seu...

Se assim tivesse sido, haveria que reclassificar gramaticalmente D. João II, passando-o de *Príncipe Perfeito* a *Príncipe Mais-que-Perfeito*...

SESSÃO SOLENE DE ENCERRAMENTO DO ANO ACADÉMICO DE 2018

Palavras do Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 11 de dezembro

Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada

A Academia de Marinha saúda-o e fica sensibilizado por o Comandante da Marinha ter, mais uma vez, aceitado presidir à sessão de encerramento deste ano académico, concordando assim em dar-lhe solenidade acrescida o que, com igual procedimento para as sessões de abertura, constitui não só um reconhecimento pelo trabalho realizado, como vem traduzir publicamente a importância que atribui à missão que nos está cometida.

Senhores académicos, Senhores Convidados, a todos cumprimento.

Costumo ser breve nas minhas palavras de abertura das sessões solenes ou de outras que tal justificam. Tentarei fazer o mesmo hoje mas, por esta sessão ser também a última do triénio para que este Conselho Académico foi eleito no final de 2015, parece-me a ocasião certa para uma resenha rápida do que nestes três anos ocorreu.

Apresentámo-nos a eleições com um programa de treze pontos que considero cumprido, num espírito de continuidade com o trabalho deixado pelos nossos antecessores mas, naturalmente, numa linha de pensamento próprio.

Deles, permito-me destacar:

- A manutenção da actividade cultural das Terças-feiras a que têm vindo a ser acrescentadas sessões extraordinárias, normalmente às Quintas para conseguir acomodar sessões conjuntas com Universidades ou Centros de Investigação, inicialmente não programadas, bem como lançamentos de livros de académicos nossos que tal solicitam. Esta actividade, que já se tornou rotina, atingiu no corrente ano, 36 sessões ordinárias e 12 extraordinárias com uma sólida média da ordem das 60 presenças entre académicos e convidados;
- Sempre que o tema assim o justificou, foram organizados ciclos de conferências envolvendo 2,3 ou 4 oradores;
- Realizaram-se os três concursos e o Simpósio de História Marítima que, estatutariamente, nos estão cometidos. Adicionalmente, e também com apoios externos, foi criado um novo Simpósio, dedicado ao Oriente, bem como um novo prémio ligado à mesma temática.
- Mantivemos todos os anos as sessões conjuntas a que anteriores protocolos nos obrigavam, tendo sido assinados adicionalmente novos protocolos de cooperação

com o Centro de Investigação Professor Doutor Joaquim Veríssimo Serrão, de Santarém, bem como com a Universidade de Aveiro, que temos honrado através de sessões conjuntas anuais;

- Demos ênfase à realização de sessões conjuntas com as outras academias nacionais, sempre que efemérides nacionais ou mundiais assim o justificaram, de que constitui exemplo relevante o Colóquio sobre os 100 anos da Grande Guerra, no início de Novembro passado, e que durante três dias completos, envolveu as quatro academias, a Sociedade de Geografia de Lisboa e a Comissão Portuguesa de História Militar;
- Foi criada uma Newsletter de base mensal que retracta a actividade da Academia e a Revista da Armada passou a apresentar, em todos os números, uma página da nossa responsabilidade. Apoios externos permitiram que as Memórias passassem a ser publicadas no ano seguinte ao que respeitam, tendo sido ainda recuperado o curto atraso então existente aquando da nossa posse;
- Foi reactivada a Comissão para a História da Marinha e reformulado o seu plano editorial que passou a um total de 18 volumes dos quais oito já se encontravam publicados. Apoios externos permitiram encomendar mais dois volumes cuja edição se espera concretizar no primeiro semestre de 2019;
- Os quadros de académicos foram anualmente renovados e rejuvenescidos, tendo sido admitidos neste triénio 51 novos membros, o que corresponde a pouco menos de um sexto dos actuais 320 membros vivos da Academia, aproveitando de forma regrada e comedida o alargamento de quadros conseguido pela anterior direcção;
- A estrutura superior da Marinha deu-nos um apoio significativo de que destaco ter sido possível renovar totalmente a rede interna de dados, a melhoria das condições climatéricas do auditório, a possibilidade de passar a gravar todas as sessões, a total renovação das instalações sanitárias que já nos envergonhavam e a criação de um novo portal onde foi possível acomodar muito mais informação, portal este amigo de consultar e significativamente mais apelativo;
- Finalmente, foi criado estatutariamente o órgão Presidente de Honra da Academia, associado à figura do Presidente da República, foi actualizado o Regulamento Interno e foi lançado o programa das comemorações dos 50 anos da Academia de Marinha, que ocorrerão ao longo de 2019.

Temos orgulho no que conseguimos, mas também é tempo de dizer que nem tudo foram vitórias. Perdemos em 15 de Outubro passado o nosso Vice-Presidente para a classe de História Marítima, o Senhor Embaixador João de Deus Ramos, académico íntegro, por todos respeitado, cuja falta será sentida pelo meio académico em geral e por esta Academia, muito particularmente.

O outro ponto que não nos deixa felizes foi não ter conseguido concretizar uma das áreas a que dediquei especial atenção nas palavras que há três anos então proferi, no acto de posse do presente Concelho Académico.

Disse então: *"A missão da Academia de Marinha tem por tarefas o estudo e a divulgação da história marítima, das artes, letras e ciências do mar e de tudo o que diga respeito ao mar. Tudo faremos para que elas se cumpram, com uma atenção particular virada para o rejuvenescimento dos quadros desta academia. Esta acção não esquecerá, por isso, de lançar sementes junto dos mais jovens que estão a estudar para iniciar carreiras ligadas ao mar.*

Nesse sentido, não se deixará de vir a sensibilizar os responsáveis pelo ensino na Escola Naval e na Escola Náutica para que seja possível que, de forma regular, os alunos que assim o desejem, tenham a possibilidade de assistir a alguns dos nossos trabalhos. Se o conseguirmos, será dado um grande passo para que mais portugueses interiorizem o valor do nosso mar, em todas as suas vertentes, criando assim um maior número de agentes que, aliando o gosto pelo mar à cultura, estejam melhor preparados para a divulgação da importância deste vector estratégico, cuja consciencialização Portugal tanto necessita incutir nos seus decisores políticos".

Mas, neste aspecto, não fomos bem sucedidos.

Nas minhas intervenções tenho repetidamente afirmado o papel complementar das academias relativamente às Universidades. Estas investigam, aquelas divulgam. Mas esta complementaridade também pode e deve existir no campo da formação. Temos entre os nossos membros os maiores especialistas nos domínios da história marítima, e das artes, letras e ciências ligadas ao mar. E se a carga horária, os próprios horários e os transportes tornam difícil a presença de aspirantes, cadetes ou alunos da Escola Náutica em sessões da Academia, saberíamos escolher os mais indicados para levar a Academia às Escolas, assim fossemos convidados para tal.

Perdoe-me a assembleia e especialmente o Senhor Almirante este desabafo em sessão solene mas, a bem da verdade, tinha que o dizer. É que falhámos neste nosso propósito. Embora não encontremos explicação para que se não recorra a esta complementaridade que tão só pretende despertar nos futuros homens do mar o gosto pela vida académica e cultural ligada ao mar.

Gastos alguns minutos nesta devida e obrigatória prestação de contas, centremo-nos no que aqui hoje nos trouxe. Iremos ouvir o Senhor Professor Manuel Braga da Cruz, de todos conhecido, pelo que não desenvolverei o seu longo e riquíssimo curriculum. Apenas lembrarei que possui duas licenciaturas, em filosofia pela Faculdade de Filosofia da Universidade Católica Portuguesa, em 1968, e em Sociologia pela Faculdade de Ciências Sociais da Universidade Gregoriana de Roma em 1974. Doutorou-se em Sociologia Política pelo ISCTE, em 1987. Leccionou durante várias décadas, tendo desempenhado as funções de Reitor da Universidade Católica entre 2000 e 2012. Tem vasta obra publicada, tendo sido em 2014 agraciado com a Grã-Cruz da Ordem do Infante D. Henrique. É membro da Sociedade Científica da Universidade Católica Portuguesa, da Academia Portuguesa da História, da Academia das Ciências de Lisboa e da Academia de Marinha. Foi fundador e presidente da Associação Portuguesa de Ciência Política.

Vai o Senhor Professor falar-nos, com todo o seu saber, de "O Mar na identidade nacional portuguesa". Em tempos que fez desaparecer Tordesilhas, em que Portugueses

navegando para Oriente, ou para Ocidente, embora ao serviço de outra coroa, tanto arriscaram para chegar às Molucas, é bom lembrarmo-nos que as novas “ilhas das especiarias” se encontram agora na planície abissal, bem à nossa beira, mas cobrindo, em extensão, quase metade do Atlântico Norte. E para que não o esqueçamos, é sempre bom relembrar a nossa identidade.

A globalização por nós criada, esquecida e hoje por outros recriada, ao oferecer-nos tantos caminhos pareceu deixar Portugal perdido nas suas escolhas, sem se conseguir decidir por retomar aquele que há seis séculos escolheu e que então o tornou grande e respeitado.

Mas oiçamos o Senhor Professor.

SESSÃO SOLENE DE ENCERRAMENTO
DO ANO ACADÉMICO DE 2018

O MAR NA IDENTIDADE NACIONAL PORTUGUESA

Comunicação apresentada pelo académico
Manuel Braga da Cruz, em 11 de dezembro

Esquema:

1. Uma identidade cultural portuguesa: a unidade na diversidade geográfica
2. Dimensões da identidade cultural portuguesa
 - um país latino
 - um país católico
 - um país atlântico
3. O mar na identidade cultural portuguesa
 - como epopeia
 - como importância geo-estratégica
 - como horizonte futuro

O Mar na Identidade Nacional

Agradeço o convite tão honroso que me fizeram para usar da palavra nesta sessão de encerramento do ano académico desta tão prestigiada instituição que é a Academia de Marinha, versando o tema do “Mar na identidade nacional”.

A questão das identidades

A questão das identidades sociais, e com ela também das identidades políticas e culturais, está na ordem do dia, trazida pela globalização.

São muitos os que pensam que as identidades nacionais estão destinados à erosão pelo desenvolvimento das identidades transnacionais e globais. Há quem pense que o cidadão do mundo do futuro, planetarizado, não mais se sentirá pertencente a qualquer nação. Autores há inclusivamente, como Ronald Inglehart¹, que entendem que as identi-

¹ Ronald Inglehart, *The silent revolution. Changing values and political styles among western publics*, Princeton, New Jersey, Princeton university Press, 1977, pp.322 e ss.

dades políticas se distribuem num contínuo, evoluindo com o desenvolvimento, de identidades paroquiais para identidades globais, como se as identidades locais fossem sintoma de subdesenvolvimento e as identidades globais fossem resultantes do desenvolvimento.

A União Europeia, através do seu Eurobarómetro, procede regularmente à medição do sentido de pertença dos europeus, procurando perceber em que medida o processo de integração europeia vai fazendo emergir uma identidade europeia nas opiniões públicas da União, e em que medida ela vai superando, em termos de prioridade, as identidades nacionais. E há quem não hesite em promover identidades regionais, como forma de, simultaneamente, com a integração transnacional, ajudar a ultrapassar as identificações nacionais.

Outros há porém, que contestam a linearidade progressiva, proposta por Ronald Inglehart, defendendo, pelo contrário, que as diversas identidades são compatíveis e concêntricas, reforçando-se mutuamente, enquanto outros se encarregam de sublinhar a indispensabilidade das identidades básicas, a começar pela familiar, para a consolidação de identidades mais alargadas.

Aliás, assistimos hoje à emergência de um neo-regionalismo que, longe de constituir um sintoma de bairrismo atávico, e de ser por isso um regionalismo arcaico, resultante do subdesenvolvimento, é consequência da própria globalização, coexistindo com as maiores taxas de desenvolvimento. Esse processo cunhou-o Robertson como sendo de “glocalização”². Como dizia Ulrich Beck “a globalização é uma localização global”³. Alguns vêem por isso, a identidade nacional como destinada a dar lugar, em termos de importância, às identidades sub e supra-nacionais, como o sugerem Daniel Bell⁴ e Jurgen Habermas⁵.

De igual modo, as identidades culturais estão hoje expostas ao chamado multiculturalismo, entendido como política de promoção da diversidade étnica e cultural. Como lucidamente o denunciou Giovanni Sartori⁶ o multiculturalismo é o contrário do pluralismo, porque o pluralismo aponta para a assimilação, enquanto o multiculturalismo “faz prevalecer a separação sobre a integração”, levando à guetização cultural das sociedades. As identidades nacionais, como entidades culturais, estariam hoje a ser corroídas, pela aldeia global dos media de McLuhan⁷, mas também pelo neo-tribalismo, de que fala Zygmund Bauman⁸.

² Citado por Zygmund Bauman, *Globalization. The human consequences*, Cambridge-Oxford, Polity Press – Blackwell Publishers, 1998

³ Ulrich Beck, *O que é a globalização? Equívocos do globalismo. Respostas à globalização*, S. Paulo, Paz e Terra, 1999

⁴ Daniel Bell, “Estão as nações preparadas para enfrentar problemas globais?”, in *AIP-Informação*, nº 2 (Fevereiro 1989) 7-13

⁵ Jurgen Habermas, *Identidades nacionais y postnacionales*, Madrid, Tecnos, 1994; e também “Nazione, Stato di diritto, Democrazia”, in Furio Cerutti (a cura di), *Identità e Politica*, Bari, Laterza, pp.187 e ss.

⁶ Giovanni Sartori, *Pluralismo, multiculturalismo e estranhei. Saggio sulla società multiétnica*, Milano, RCS Libri, 2002, p.58

⁷ Marshall McLuhan, *The Gutenberg Galaxy*, Toronto University Press, 1962

⁸ Zygmund Bauman, *op.cit.*

No entanto, a identidade dominante hoje, nos países europeus, continua a ser a identidade nacional. O sistema dominante de organização de Estados, a nível mundial, continua a ser o sistema de estados-nações. O princípio das nacionalidades, esboçado em Westefália, consagrado no Congresso de Viena, e generalizado após as duas grandes guerras mundiais, continua a revelar-se resistente à mundialização. A própria oposição, em muitos países do primeiro mundo, à imigração descontrolada, quando não instigada, é reveladora desse instinto preservador das identidades nacionais.

A questão de saber quem somos e para onde vamos – a identidade e o destino – admitindo mesmo a existência de destinos históricos das nações, à semelhança do que faziam os providencialistas teocráticos franceses do século XIX, como Joseph de Maistre⁹, emergiu com a modernidade, e com a atribuição da soberania às nações no dealbar do liberalismo.

Por isso, a procura das razões e das raízes da nossa identidade ocupou em toda a parte a preocupação do romantismo político liberal, indagando junto da história, das ruínas do nosso património abandonado, nas tradições etnológicas e nos cancioneros populares, a alma dos povos. E pode e deve constituir, hoje mais do que ontem, motivo constante de investigação e de indagação, perante os desafios da globalização. Hoje, mais do que nunca, impõe-se o enquadramento mundial em identidades nacionais.

A identidade nacional

Saber quem somos, donde vimos e para onde vamos, é uma curiosidade intrínseca ao homem, uma aspiração tão antiga como a própria humanidade. A identidade, a origem e o destino existem nos povos como nas pessoas. No entanto a questão da identidade nacional é recente. Outrora bastava saber de quem éramos súbditos. Saber que país e que povo somos, foi curiosidade que nasceu com a cidadania.

Muitos foram os intelectuais que se afadigaram nessa tarefa, nessa descoberta de nós, como comunidade, e da terra que nos habituámos a defender como nossa, a que chamamos Pátria, sobretudo com o dealbar da modernidade cívica.

A partir da história e da nossa formação como país independente, soberano e livre, como o fizeram Herculano, com a sua História de Portugal, Oliveira Martins, com os seus muitos estudos de História pátria, Alberto Sampaio, com as vilas e as póvoas marítimas do Norte de Portugal ou, mais recentemente, José Matoso com a sua incursão sobre as origens de Portugal, a que chamou “*identificação de um país*”, ou ainda Martim de Albuquerque com os seus trabalhos sobre a consciência nacional portuguesa.

A partir da antropologia e da etnologia, como Teófilo Braga, que tentou compreender o Povo e a Terra portugueses, ou Leite de Vasconcelos, que inventariou a *Etnologia Lusitana*, sem esquecer Rocha Peixoto, ou ainda Jorge Dias, que tentou a especificação da nossa maneira de ser como cultura.

⁹ “Chaque nation, comme chaque individu, a reçu une mission qu’elle doit remplir”, Joseph de Maistre, *Considerations sur la France*, Bruxelles, Editions Complexes, 1988 (1797)

A partir da literatura e dos cancioneiros populares, como fizeram Almeida Garret, (Lopes Dias para a Beira Baixa), e mais recentemente António José Saraiva.

A partir da “filosofia da saudade”, como ensaiaram Pascoais, Leonardo Coimbra, Carolina Michaelis de Vasconcelos, e mais recentemente Eduardo Lourenço e António Quadros.

A partir da Arte, como o tentaram Reinaldo dos Santos, Joaquim de Vasconcelos, o P. Aguiar Barreiros para o românico da Ribeira Lima, Artur Nobre de Gusmão, para a influência da arquitectura borgonhesa em Portugal, Santos Simões, a partir da azulejaria, da cerâmica, da ourivesaria.

A partir da Geografia, como o fez magistralmente Orlando Ribeiro, com o seu fundamental *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico*, ou a partir da geoestratégica, como mais recentemente o ensaiaram Franco Nogueira, Adriano Moreira ou Jorge Borges de Macedo.

A partir do Direito, onde o nome de Merêa sobressai, de par com seus discípulos, herdeiros que foram de Gama Barros, que historiou a administração pública, ou mesmo de Teófilo Braga, que indagou sobre a origem dos forais de Portugal.

A partir da Sociologia, onde pontuam Léon Poincart e Paul Descamps, continuadores de Le Play, trazidos a Portugal, por el Rei D. Manuel I e por Salazar, e que deixaram obra de referência sobre a vida social dos portugueses

Não faltam tentativas de compreender Portugal e os portugueses, mas nenhuma outra conseguiu dizer melhor de nós, em tempos de crise de nacionalidade, que *Os Lusíadas* de Luis de Camões, não por acaso considerada como a obra que melhor identifica os portugueses.

Uma identidade portuguesa

Apesar da diversidade de que nos compomos como território e como povo, é possível falar de identidade cultural portuguesa, identificar traços unitários que nos aproximam e nos agregam do ponto de vista cultural. Somos, como é sabido, dos casos mais acabados de identificação de um Estado com uma nação, sem diversidade linguística, étnica ou religiosa de vulto, num dos mais antigos Estados do mundo e da Europa, com as mais antigas fronteiras inalteráveis, mau grado o problema de Olivença.

Geograficamente, como o demonstrou de forma magistral Orlando Ribeiro¹⁰, somos atravessados por uma divisão decisiva entre o clima atlântico e mediterrânico, que separa o norte pluvioso, de regadio, de produção agrícola intensiva e de grande divisão da propriedade rústica, mais comunitário, do sul de baixa pluviosidade, de sequeiro, de agricultura extensiva e de propriedade latifundiária, mais societário.

Esse dualismo fundamental, motivou a curiosidade de José Matoso¹¹, no que à formação histórica do reino diz respeito, que procurou no “fio condutor da geografia

¹⁰ Orlando Ribeiro, *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico*, Lisboa, Sá da Costa, 1963 (1945)

¹¹ José Matoso, *Identificação de um país*, Lisboa, Estampa, 1986, 2ª ed., vol. II, p.215-216

humana, apoiada e confirmada por dados da etnografia, da antropologia e da linguística”, tendo verificado a vigência de dois sistemas diferentes de organização social e económica, também coincidentes geografica e culturalmente: o senhorial, iniciado no norte atlântico, e o concelhio, no norte interior, que haveriam de se expandir, através de “contactos de aculturação entre o Norte cristão, rural, senhorial e “gótico” e o sul islamizado, urbano, concelhio e “romano”. Examinou seguidamente as características da autoridade que englobou esses dois grandes sistemas, sobrepondo-se aos poderes locais senhoriais e concelhios. A comunidade nacional formou-se a partir das organizações locais, graças ao poder monárquico, aos processos de racionalização administrativa e de uniformização judicial, conclui Matoso, aproximando-se da concepção de Paulo Merea sobre a base não feudal mas concelhia da monarquia portuguesa, glosada por António Sardinha.

Para além da diversidade, é possível ensaiar a compreensão idealtípica de culturas nacionais e de identidades culturais nacionais, como fez, de modo sublime, entre nós, Jorge Dias, numa perspectiva antropológica, ao enumerar os traços fundamentais da cultura portuguesa

“A Nação, conclui Matoso, resiste ao tempo e às vicissitudes que tem de vencer. Por isso não é fácil fazer-lhe perder a sua própria identidade”. As identidades nacionais não são, efectivamente, facilmente apagáveis, como o demonstram as tentativas, mal sucedidas, de integração transnacional à força.

País latino e católico

Quando os estrangeiros se referem a nós, e foram tantos os que o fizeram, com maior ou menor perspicácia de observação, é usual apontar-nos como um país latino e católico. Pertencemos pela língua que falamos, e pela cultura que dela dimana, ao conjunto de povos profundamente marcados pela ocupação romana, que prevalece claramente sobre outras ocupações da península, que também existiram e deixaram marcas. Com a língua, ficou a cultura e o direito, que moldaram o nosso futuro colectivo.

Claro que são perceptíveis traços de outras influências culturais, decorrentes de outras ocupações do território português, através dos séculos, mas nenhuma é tão marcante como a latina e romana.

Isso mesmo o demonstrou a escola histórico-jurídica de Coimbra, iniciada por Paulo Merêa, que se encarregou de libertar a história jurídica do dogma do germanismo, repondo a influência do romanismo.

Essa é pois a primeira dimensão da nossa identidade cultural: somos uma nação latina, nascida da romanização.

Em segundo lugar, pertencemos pela génese histórica, enquanto reino independente, à reconquista cristã, que marcou indelevelmente a nossa configuração colectiva. Devemos ao movimento ibérico da recuperação do território aos árabes, e às cruzadas, o impulso decisivo para as conquistas do território que configurou ao longo dos primeiros

séculos o que hoje é Portugal. Foi como povo cristão que nos constituímos, que nos demos a conhecer ao mundo, que nos demarcámos perante outros, e que nos quisemos projectar além fronteiras. Como um dia disse Saramago, num colóquio para o qual o convidei, todos somos católicos em Portugal, do ponto de vista cultural.

E devemos à colonização cisterciense o sermos terra de Santa Maria. O nosso catolicismo mariano seria ainda fortemente marcado pela contra-reforma, que nos configurou como catolicismo romano e universal. E é hoje, seguramente, muito mais um catolicismo que é referência cultural indelével do que pauta de comportamento moral, ou prática religiosa generalizada.

Mas, para além desta dupla definição que é dada de nós como latinos e católicos é inegável sermos também identificados como um país atlântico, configurado e marcado, histórica e geograficamente, pelo mar.

É esta dimensão marítima da nossa identidade cultural que me pediram para aqui vir abordar.

País atlântico

O mar é dimensão constitutiva da nossa identidade. Não um mar qualquer, mas o mar aberto que é o Atlântico, “O mar sem fim” que Fernando Pessoa disse ser português, ou seja o mar fonte inesgotável de descoberta, porque desconhecido, mas também fonte interminável de recursos por desbravar.

A descoberta do mar pelos portugueses foi posterior à formação do país. Os portugueses viraram-se decisivamente para o mar, apenas depois da consolidação da independência de Castela, nos começos da dinastia de Aviz.

Nos primeiros tempos prevaleciam no Norte de Portugal a cultura da terra e as actividades agrícolas e, embora alguns lavradores se entregassem também à pesca, não há referências a actividades comerciais por mar de relevo. Algum transporte por barco se fazia, alguma navegação costeira tinha lugar, mas o mar estava ainda por desbravar como actividade económica e social.

Os nossos portos do Norte eram para os cruzados vindos de Inglaterra, bem como da Flandres e da França, entre a primeira e a segunda cruzada, – como sublinha Alberto Sampaio, nas suas *Póvoas marítimas do Norte de Portugal*¹² - os últimos ancoradouros

¹² Como sublinha nas suas “Póvoas marítimas do norte de Portugal” Alberto Sampaio, “apesar de ser um país marítimo a província, onde se formou a nação, a arte de navegar nunca adquiriu aqui, nos períodos históricos precedentes, uma forte individualidade, nem jamais conseguiu fortalecer-se de modo que progredisse sempre. Lutando com vantagem contra quaisquer adversidades. Da multiplicidade de influências, porém, revelada na terminologia náutica, ficaram noções confusas e desconexas á espera que condições imperiosas obrigassem os naturais a sistematizá-las, se é que para o seu completo desenvolvimento não fosse ainda essencial a importação dos mestres de Génova por Gelmirez na Galiza e que nos portos portugueses surgissem as velas dos cruzados” (Alberto Sampaio, *Estudos Históricos e Económicos*, Porto, Chadron, 1923, p.290)

seguros, pois toda a restante costa peninsular para sul estava dominado por muçulmanos. Foram os cruzados que trouxeram os conhecimentos técnicos decisivos para incremento da navegação bem como informações sobre o comércio com os povos do norte da Europa. Foram esses mesmos cruzados que, idos por mar, ajudariam D. Afonso Henrique a libertar Lisboa do domínio árabe. Nessa altura não havia póvoas marítimas nas embocaduras dos rios.

Graças ao apoio dos cruzados os povos do norte iniciam os primeiros ensaios de navegação, lançando-se no comércio marítimo internacional, de par com a exploração do sal e da pesca. A foz dos rios (do Minho até ao Douro), converteu-se em portos com actividade naval (desde Caminha até ao Porto).

Foi esta intensificação da actividade marítima do comércio e da pesca que contribuiu para a fixação de populações nas póvoas marítimas do norte de Portugal, e para o desenvolvimento das exportações por mar para o norte da Europa.

No tempo de D. Afonso III já havia uma esquadra em Lisboa. D. Dinis contratava em Génova o almirante Pessanha para comandante das frotas em 1317, que chegou acompanhado de 20 genoveses, e foi pedir ao Papa parte dos rendimentos dos bens da Igreja para o desenvolvimento da armada.

Quando o Mestre de Aviz assedia o cerco de Lisboa, fá-lo com 17 naus e 17 galés feitas no Porto, e quando a expedição a Ceuta zarpu do Tejo, o Infante D. Henrique comandava a frota do Porto com 70 naus e barcos do norte, o que indicia uma já poderosa indústria naval.

O mar como epopeia

Estamos indissociavelmente ligados ao mar pela nossa história. O que de mais distintivo fizemos, ao longo da história está ligado ao mar. Sem o mar não seríamos o que hoje somos, não nos teríamos afirmado na cena internacional como o fizemos.

Esta ligação ao mar existe pois desde os primórdios da formação de Portugal.

Uma vez consolidada a independência do reino em terra, foi no mar que procurámos a consolidação dela. País pequeno que éramos, não tínhamos maneira de ser grandes sem olhar para o mar. Tínhamos que afastar para longe as ameaças, que resultavam sobretudo daqueles a quem havíamos reconquistado o território. Mais: precisávamos de ir à fonte do seu poderio, e por isso demandámos a Índia, tentando tornear as rotas que dominavam. Daí a dimensão religiosa, e simultaneamente militar e económica da expan-

Não era alheia a esta situação a intensificação da pirataria sarracena que assolava as terras próximas dos portos, desde Coimbra até aos Pirinéus, que praticava apenas uma “cabotagem de salteadores”, uma “navegação rudimentar, incapaz de subministrar conhecimentos técnico proveitosos à gente da terra”. Foi para defender as populações dessa pirataria que o Arcebispo de Santiago mandou vir os mestres genoveses, para conduzir galeras de defesa e ataque.

Só no tempo de D. Teresa começaram as construções navais, para permitir uma navegação costeira com segurança, o que constitui, segundo Herculano o primeiro ensaio de uma marinha nacional.

são marítima. O que procurámos através dele foi o alargamento do espaço, mas também da cultura e da riqueza.

Disse-o Jaime Cortesão, na sua *Teoria Geral dos Descobrimentos Portugueses*¹³. A par da “teoria do segredo”, da primazia das razões económicas na causalidade da expansão, estão as determinantes geofísicas do país, que fazem dele parte da Cristandade acossada pelos turcos a Oriente, e leva os portugueses a combater o islamismo nesse Oriente, fonte da sua riqueza comercial.

“Os descobrimentos – segundo Magalhães Godinho – são as cruzadas da era de quatrocentos”, e “resultaram do complexo de causas económico-geográficas e científico-religiosas”.¹⁴

Se não tivéssemos partido talvez nos tivéssemos perdido. Nesse sentido, foi o mar que permitiu que nos afirmássemos como éramos: um povo cristão, nascido da reconquista, apostado na preservação e dilatação da fé; um povo carecido de riqueza em que o solo da pátria não era fértil.

Foi sem dúvida a expansão que mais contribuiu para a identificação marítima dos portugueses. O contacto com outros povos e culturas ajudou a perceber muito generalizadamente o que nos distinguiu dos outros. Foi através do mar que nos descobrimos distintos dos outros¹⁵.

O mar fez de nós mercadores, muito mais que exploradores. Não nos fixávamos. Deixávamos feitorias, assinalávamos a passagem com padrões. O que procurávamos e fizemos durante séculos foi o desenvolvimento das trocas comerciais marítimas mundiais.

Ao partirmos, não nos levámos apenas a nós, mas a todo um continente a que pertencíamos, Fomos por isso o rosto da Europa no mundo. Levámos a todos os cantos da terra não apenas a nossa singularidade mas a universalidade europeia, que enriquecemos com a universalidade de outras paragens,

É o apelo do mar que projecta Portugal no mundo, rosto latino, cristão e atlântico de uma Europa que descobre outros continentes e rumos para lá chegar.

Graças ao mar, e à sua posição atlântica, Portugal tornou-se no maior interposto missionário da Europa. De Lisboa, partiam, para as mais variadas terras do Padroado Português, do oriente ao ocidente, até aos confins da África, missionários das mais variadas proveniências geográficas, o mais famoso mundialmente dos quais S. Francisco Xavier. Tornámo-nos numa potência religiosa e comercial.

E ao mesmo tempo, é graças ao comércio marítimo possibilitado pelo movimento das descobertas e rotas marítimas, que Lisboa se converte num dos maiores interpostos comerciais da época, onde afluem comerciantes de toda a Europa.

Foi o mar e a sua posição atlântica que tornaram Portugal mundialmente conhecido, influente, decisivo no estabelecimento de relações internacionais.

¹³ Jaime Cortesão, *Teoria Geral dos Descobrimentos Portugueses*, Lisboa, Seara Nova, 1940

¹⁴ Vitorino de Magalhães Godinho, *A Expansão quatrocentista portuguesa. Problemas das origens e da linha de evolução*, Lisboa, 1945, ECE, pp.11 e 13

¹⁵ Reconheceu-o José Matoso, *op.cit.*, I vol., p.18

Sem o mar, sem a expansão Portugal não seria aquilo em que se tornou. O mar constituiu o principal recurso económico, político e cultural de Portugal. Foi graças à nossa gesta marítima, que iniciámos na história a era gâmica, de que fala Toynbee.

Foi através do mar que, afinal, nos descobrimos, nos conhecemos e nos demos a conhecer, que nos cruzámos, a ponto de hoje sermos inseparáveis dos demais povos que falam connosco o português.

Não se pense que a expansão marítima portuguesa, tenha sido fruto do acaso e da improvisação, pois nunca teria sido possível sem um avançado conhecimento das técnicas de navegação e da cartografia. Na base dos empreendimentos marítimos portugueses esteve, de forma expressiva, o conhecimento científico. Sem a Escola de Sagres e a liderança do Infante D. Henrique, não teria sido possível tudo o que aconteceu. “D. Henrique pretendia devastar o mar desconhecido, e a ciência é a escola da expansão, cientificamente realizada”, no dizer de Vitorino de Magalhães Godinho¹⁶. Não por acaso temos ainda hoje na nossa bandeira – caso raro a nível mundial - um símbolo científico: a esfera armilar, como ainda recentemente chamou a atenção Henrique Leitão.

A importância geoestratégica do mar para Portugal

Ao mesmo tempo, o atlântico constituiu-se, do ponto de vista geoestratégico, na razão de ser da independência e da influência de Portugal no mundo.

Devemos a nossa independência e a nossa identidade ao mar. Não fora o mar aberto e infinito, e nunca teríamos acedido à independência, sem o apoio dos cruzados que vieram por mar. Não fora o mar e teríamos sido cercados inexoravelmente. O mar foi sempre o nosso espaço vital e a razão da nossa liberdade. Não fora o mar e teríamos sido presa fácil de invasores. Foi o sermos para lá do Atlântico que permitiu que a nossa dinastia não tivesse sido extinta e o nosso Rei deposto, e o país esquarterado pelo tratado de Fontainebleau.

Tal como para outros povos, o mar sempre significou a liberdade, o atrevimento de descobrir, a iniciativa de partir e regressar.

Geoestrategicamente, somos pois um país atlântico. É o mar que nos permite deixar de ser periféricos.

“Vistos da Europa somos os últimos, vistos do Mar somos os primeiros”, dizia há muitos anos, em contexto diverso, adverso da integração europeia, Marcelo Caetano. A opção atlântica era erroneamente contraposta à opção europeia, em termos dilemáticos: ou a integração ultramarina ou a integração europeia. A opção pela integração europeia tem-nos afastado do mar, como se fosse incompatíveis a Europa e o Mar. Nunca fomos tão europeus como quando nos lançámos no mar, portadores de uma cultura que não era só nossa mas dos demais povos europeus.

Somos geograficamente o rosto da Europa, e fomo-lo historicamente ao dar a conhecer ao mundo os europeus.

¹⁶ *Op. cit.*, p.9

O que faz a nossa excepcionalidade, entre os traços da nossa singularidade internacional, tão sublinhada pelo P. Manuel Antunes¹⁷, é o sermos simultaneamente centrais e periféricos.

É o mar que nos põe na primeira linha da Europa, que permite que sejamos porta e ponte da Europa para os demais continentes.

A nossa vantagem na Europa está precisamente no atlântico. A nossa maior valia, no contexto europeu, é marítima. O que nos distingue na Europa é a nossa posição de fronteira atlântica, pela qual a Europa se abre ao mar sem fim e, por ele, a outros continentes, povos e culturas. Temos do mar, e do que ele possibilita, uma experiência de que a Europa necessita.

Muitos demandam Portugal como plataforma de acesso à União Europeia. E não poucos europeus nos procuram como parceiros de penetração noutros espaços além da Europa, devido à nossa capacidade histórica de relacionamento com outros povos e culturas.

A nossa maneira de ser europeus é peculiar e diversa de outras. O nosso modo de ser europeus é atlântico. Os nossos interesses, no seio da União, são interesses atlânticos. Daí que não faça sentido contrapor o atlantismo ao europeísmo. Mas faz todo o sentido sermos atlânticos na Europa. É por isso que a saída da Grã-Bretanha da União Europeia nos deixa a nós, particularmente, desfavorecidos.

O mar, futuro de Portugal

É o mar que não permite que sejamos um país pequeno. A plataforma continental marítima faz de nós um dos maiores países da Europa. Precisamos do mar para ser grandes de novo. Não é apenas uma questão de fidelidade histórica ao passado, mas uma questão de futuro, de sobrevivência económica, de afirmação cultural e política internacional.

Os recursos do futuro estão no mar, por desbravar, nas suas profundidades. Com uma das maiores plataformas continentais, temos ao nosso alcance a possibilidade de nos tornarmos grandes de novo no contexto internacional. Não devemos é certo fazê-lo sozinhos, mas não podemos deixar de o fazer. Seremos duramente julgados pelas gerações vindouras, se não assumirmos as nossas responsabilidades

O mar é, além disso, decisivo para o futuro do mundo. O controlo do mar condicionará o controlo do mundo. Não podemos permitir que a Europa assista anémica e impotente à deslocação do eixo do mundo para o Pacífico, sob risco de perda de relevância internacional. Estamos a assistir à afirmação da centralidade do pacífico, colocando em risco a centralidade atlântica, que por séculos regeu o mundo.

O futuro da Europa joga-se no Atlântico, a norte e a sul. Desse ponto de vista, o futuro da Europa depende, e muito, do futuro de Portugal.

Portugal precisa do mar para ser. Portugal precisa da sua Marinha para continuar o que sempre foi: um país de marinheiros e uma Nação atlântica.

¹⁷ Manuel Antunes, *Repensar Portugal*, Lisboa, Multinova, 1979

