

REVISTA DE  
**HISTÓRIA**  
DAS IDEIAS



TRADIÇÃO E REVOLUÇÃO

HOMENAGEM A LUÍS REIS TORRAL

VOLUME 29, 2008

INSTITUTO DE HISTÓRIA E TEORIA DAS IDEIAS  
FACULDADE DE LETRAS DA UNIVERSIDADE DE COIMBRA

## **A MARINHA E A CULTURA HISTÓRICA EM PORTUGAL: ENTRE TRADIÇÃO E MODERNIDADE (SÉCULOS XIX E XX)**

O contributo dos oficiais da marinha para a cultura portuguesa contemporânea é a diversos títulos significativa. Das ciências humanas, com destaque para a história, aos múltiplos géneros literários (romance, drama, poesia), da tecnologia e estratégia militar ao cálculo náutico passando por diversos ramos das ciências da natureza (física, astronomia, meteorologia, oceanografia, hidrografia), da política ao direito internacional, da construção de portos e faróis às múltiplas actividades ligadas ao mar, pode dizer-se que em todos estes domínios os homens ligados à marinha marcaram presença<sup>(1)</sup>.

De facto, nos séculos XIX e XX, os oficiais da Armada acompanharam e ajudaram a modelar o interesse do público letrado e erudito português em vários campos da produção cultural, incluindo trabalhos com preocupações científicas - caso de alguma literatura de viagens e da

\* Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.

\*\* Mestre pela Faculdade de Letras de Lisboa.

<sup>(1)</sup>Uma exposição bibliográfica de obras da autoria de oficiais da marinha que esteve patente no Clube Militar Naval, aquando do centenário da sua existência (1966), mostrou essa diversidade. Veja-se, a propósito, Hernâni Cidade, "Uma exposição de livros de homens do mar", *Anais do Clube Militar Naval*, n.º especial, 1966, p. 80. Agradecemos ao Primeiro-tenente Dr. Carlos M. Valentim e ao Almirante Leiria Pinto a leitura atenta e as amáveis indicações bibliográficas que nos forneceram, de grande utilidade na revisão deste estudo.

historiografia. Mas não esqueceram igualmente o plano da cultura de divulgação. Além de textos publicados em livro ou opúsculo, esta contribuição encontrou nas revistas militares especializadas um veículo privilegiado, destacando-se, desde 1870, os *Anais do Club Militar Naval*. Os *Anais Marítimos e Coloniais* (desde 1840), a *Revista do Exército e da Armada* (desde 1893) e a *Revista Portuguesa Colonial e Marítima* (desde 1898), também se inscreveram nesta linha. Entre 1933 e 1936, o *Arquivo Histórico da Marinha* ensaiou uma incursão mais centrada na historiografia. Mas, pela sua qualidade e longevidade, são os *Anais do Club Militar Naval* a principal fonte para a história da produção cultural do corpo de oficiais da Armada. Não só esta revista acompanha os assuntos e interesses especificamente navais e militares presentes nos outros títulos referidos (inovações tecnológicas, assuntos táticos e estratégicos, notícias e estatísticas militares e navais do estrangeiro), como também dá guarida a uma boa parte dos trabalhos mais relevantes que aparecem depois publicados, realizados por oficiais da Armada.

Em 1912, Henrique Lopes de Mendonça considerava que a tradição "é o cimento coesivo das organizações humanas". E que é a memória histórica que incute confiança, força e resistência a uma nação<sup>(2)</sup>. A ideia não era nova, constituía um dos tópicos mais salientes do historicismo nacionalista e liberal. Alargava-se a consciência de que a história tinha uma relevante função social e cultural a cumprir no presente e no futuro. Mas Lopes de Mendonça acentuava uma outra dimensão: a mais gloriosa tradição de Portugal encontrava-se no mar. E, no entanto, como lembrava um outro oficial - Vicente Almeida d'Eça, a marinha era ignorada pela sociedade portuguesa<sup>(3)</sup>.

Mas se assim sucedia (e ainda hoje sucede), não menos verdade é que os oficiais da marinha não pouparam esforços para intervir no meio cultural português. Importa compreender esta afirmação numa multiplicidade de domínios e formas de expressão, com destaque para a história nacional, tendo em conta a formação multidisciplinar destes militares. Que instituições de ensino os prepararam? Quais os planos de

<sup>(2)</sup> Henrique Lopes de Mendonça, *Da utilidade da tradição*, Lisboa, 1912, pp. 6-10.

<sup>(3)</sup> *Idem*, *A tradição marítima de Portugal*, Lisboa, 1915, p. 8, e "As escolas de alunos marinheiros", *Anais do Clube Militar Naval*, vol. XV, 1885, pp. 215-216.

estudo e as matérias que estudaram? Poder-se-á identificar uma tradição cultural e historiográfica dominante entre estes oficiais? Como se situaram, entre uma tradição voltada para o culto nacionalista da memória histórica e uma modernidade que também assentou em ideais revolucionários?

### **A formação dos oficiais**

A responsabilização por parte do poder político em relação à formação profissional do pessoal da marinha remonta aos finais do Antigo Regime político<sup>(4)</sup>. Em 1761, o marquês de Pombal instituiu um corpo de vinte e quatro Guardas-Marinhas, não contemplando, contudo, um quadro de estudos permanente para a sua formação. E no ano seguinte (1762), criava no Porto mais vagas de guardas-marinhas e de tenentes-de-mar. Sem grande sucesso, o corpo de guardas-marinhas seria extinto em 1774.

Já no reinado de D. Maria I (1779), a criação da Academia Real da Marinha, pelo ministro Martinho de Melo e Castro, foi o primeiro passo no sentido de uma preparação teórica específica dos homens da marinha mercante e de guerra. Funcionou no Colégio dos Nobres até à fundação da Escola Politécnica (1837). As disciplinas mais relevantes na Academia eram a Matemática elementar, a Mecânica referente à navegação à vela e a Náutica: um conjunto de matérias científicas e técnicas que constituiria uma das singularidades da formação profissional dos oficiais. Predominância de uma cultura científica que, como veremos, não se traduziria na ausência das ciências humanas. Em 1782, o mesmo Melo e Casto instituiu a Companhia dos Guardas Marinhas (decreto de 14 de Dezembro), separada da Academia Real da Marinha<sup>(5)</sup>. Voltada para a instrução dos oficiais da marinha de guerra, abrangia matérias teóricas

<sup>(4)</sup> *Os primeiros cem anos da Escola Naval*, Lisboa, s. d. e V. Almeida d'Eça, *Nota sobre os estabelecimentos de instrução naval, principalmente sobre a Escola Naval*, Lisboa, 1892.

<sup>(5)</sup> Os seus estatutos seriam aprovados em 1796. Cf. António Luís Albuquerque Porto, *Da Companhia de Guardas-Marinhas e sua Real Academia à Escola Naval 1782-1982*, Rio de Janeiro, 1982, p. 24 e António Canas e Carlos M. Valentim, "Nascimento e consolidação de um ensino naval para oficiais da Marinha de

e práticas, não esquecendo a memória das marinhas militares. Com a retirada da corte para o Brasil em 1807, e ainda antes da partida da família real, processava-se também a transferência da Academia e da sua biblioteca para o Rio de Janeiro. Só em 1825 voltaria o instituto a funcionar em Lisboa (mas o arquivo e a biblioteca ficariam no Brasil).

A Escola Politécnica, criada em 1837, viria a desempenhar relevante função na preparação dos militares dos diversos ramos das forças armadas. Em 1845, Costa Cabral fundava a Escola Naval, designação que substituiu a de Academia Real dos Guarda Marinhas. Para nela ingressar exigia-se saber ler e escrever, conhecimentos elementares de gramática e aritmética e a frequência de diversas cadeiras científicas da Politécnica (Álgebra Elementar e Superior, Física e Química e Introdução à História Natural). Era pois uma escola de elite, de nível superior, que ministrava aos seus alunos uma formação técnico-científica alargada, num país em que a população escolarizada, em todos os graus de ensino, era extremamente reduzida. Mas, ao invés do que poderia pensar-se, nos finais do século XVIII, a admissão na Companhia dos Guardas-Marinhas não era um privilégio exclusivo dos filhos da nobreza. E em 1832 (decreto de 27 de Agosto) foi mesmo abolida a distinção de nobreza para ingresso neste estabelecimento: passava a exigir-se tão-só uma idade intermédia entre os dez e os quinze anos, compleição física adequada e competências de leitura, escrita e aritmética<sup>(6)</sup>.

Do plano de estudos da Escola Naval, na sua origem (1845), constava já Geografia, juntamente com outras disciplinas científicas (Mecânica, Astronomia, Arquitectura Naval), Artilharia teórica e prática e princípios de fortificação provisional. Mas só a reorganização decretada pelo ministro Mendes Leal, em 1864, incluía uma nova cadeira de que contemplava a dimensão histórica: Princípios de Direito Internacional Marítimo e História Marítima<sup>(7)</sup> (note-se que por essa época a História estava já presente em todo o sistema de ensino, da instrução primária

Guerra em Portugal", *Patronos dos Cursos Tradicionais da Escola Naval 1936-2007* (coord. de Carlos Valentim), Almada, 2007, p. 58.

<sup>(6)</sup> Henrique Alexandre da Fonseca, *A propósito do bicentenário da criação da Companhia de Guarda-Marinhas e da sua Academia*, Lisboa, 1985, p. 27.

<sup>(7)</sup> Carlos Testa foi o primeiro professor responsável pelo ensino desta cadeira. Seguir-se-iam Vicente Almeida d'Eça, Ortins Bettencourt e Rodrigues Cavalheiro. Em 1894 passaria a designar-se de História Marítima e Direito Internacional

ao ensino superior). Por outro lado, alargava-se a formação técnica e prática dos oficiais. Para adquirir o estatuto de guarda-marinha exigia-se um ano de embarque e o de segundo tenente três anos. E além do curso para oficiais, criavam-se os de engenheiro construtor-naval e o de piloto da marinha mercante.

Ao tempo da criação da Escola Naval coexistiam já duas filosofias diversas acerca da formação dos oficiais. Uma delas concedia a primazia à prática do mar como principal lugar de preparação de quadros. Sustentavam esta posição o Barão de Lazarim e Soares Franco. Outra tendência sublinhava a necessidade de uma formação politécnica alargada, associada à prática da vida marítima. Entre os seus defensores, encontrava-se Filipe Folque. Em 1847 chegou a ser decretada uma reforma de estudos que visava a anulação da precedência da preparação politécnica (decreto de 18-III-1847). Era a vitória efémera dos "marinheiros". Mas logo no mês seguinte (decreto de 16 de Abril) voltavam a repor-se em vigor as exigências de 1845. Apesar de um debate continuado entre estas duas posições, a verdade é que o plano de estudos se foi alargando. Com a reorganização de 1868 (Latino Coelho), instituíam-se o curso de engenheiros maquinistas navais e em 1887 eram criados cursos de administração naval, engenheiros construtores, médicos e engenheiros hidrógrafos. Com esta última reforma (Henrique de Macedo), todos os oficiais, incluindo os médicos, deviam obter formação na Escola Naval. Havia, contudo, quem considerasse demasiado exigentes os estudos preparatórios para a admissão na Escola Naval (caso de Almeida d'Eça). No sentido da simplificação do *currículum* ia uma proposta, datada de 1887, de reorganização do seu plano de estudos, da autoria do conselho escolar. O objectivo pragmático era, claramente, o de atrair mais candidatos. Entre outras ideias, sugeria-se a supressão da cadeira de Física, considerada desnecessária nos estudos preparatórios, passando as suas matérias, na parte prática, a serem incluídas noutras cadeiras do curso. Com efeito, era muito elevada a percentagem de reprovações dos aspirantes de Marinha nas cadeiras de Física e Matemática na Escola Politécnica e poucos eram aqueles que conseguiam entrar na Escola Naval. Em consequência desta estratégia pedagógica, em 1884 havia

Marítimo. Em 1936, Ortins Bettencourt reorganizou o plano de estudos separando a cadeira em Direito Internacional e História Marítima (decreto de 27-10-1936).

apenas 121 aspirantes do quadro e 46 guardas-marinha promovidos, ao serviço<sup>(8)</sup>. E em 1892 havia um total de 118 alunos militares na escola, dos quais 51 embarcados. Para além de apertadas exigências à entrada daquela instituição, deve dizer-se que a base de recrutamento dos candidatos era extremamente limitada (a população escolarizada de nível liceal, ou equivalente) e que as duras condições de vida da profissão não motivavam muitos.

Mas a reacção àquele propósito reformista levou a que, em 1895, aumentassem para três anos os estudos preparatórios na Escola Politécnica (ou na Universidade) e se alargasse para doze o número de cadeiras, incluindo agora as de Cronómetros, Explosivos, Colonização e Electricidade. No entanto, pouco depois (1897) reduziam-se os preparatórios às disciplinas de Álgebra, Física e Desenho e deixava de existir a cadeira de Colonização. E em 1903 a Escola Naval passava a formar apenas oficiais da marinha militar. Na Escola Auxiliar de Marinha, então fundada, seriam ministrados os cursos para maquinistas navais, oficiais da administração naval, engenheiros hidrógrafos e pilotos da marinha mercante. O regime de internato, há muito reclamado, só se efectivou com a reforma de 1924, que voltou a reunir na Escola Naval os cursos atrás referidos. Com uma duração de três anos, o curso da Marinha incluía agora as novas cadeiras de Torpedos e Minas, Administração e Contabilidade Naval e Legislação Naval. Novas exigências de estudos preparatórios, consoante as especializações, obrigavam à frequência do Instituto Superior Técnico (para os candidatos a Engenheiros Maquinistas), do Instituto Comercial ou do Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras (para a Administração Naval). Note-se que as provas de admissão à Escola Naval incidiam em matérias tão variadas como Matemática, Geografia, História e Francês<sup>(9)</sup>.

Ao longo do século XX, os planos de estudos foram-se alargando sobretudo no que respeita ao domínio das ciências da natureza, tecnologias de navegação e tecnologias militares. De 12 cadeiras em

<sup>(8)</sup> Vicente Almeida d'Eça, "Aspirantes de marinha", *Anais do Clube Militar Naval*, vol. XIX, 1889. Lembre-se que, em 1797, o quadro de oficiais da marinha tinha 422 profissionais, número que ainda aumentou até 1814 ("A marinha portuguesa no século XVIII", *idem*, 1873, pp. 308-310).

<sup>(9)</sup> Também em 1924 criava-se a Escola Náutica, exclusivamente destinada a oficiais da Marinha Mercante.

1903, passava-se a 16 em 1929 e a 19 nos anos 60. Mas, a par desse alargamento, verificou-se uma diminuição da componente humanística. Na verdade, com o regulamento de 1970, deixavam de existir as cadeiras de Organização, História e Arte Militar Marítima e Administração Ultramarina (12.º grupo), regidas por Teixeira da Mota. Em contrapartida, as componentes de ciências experimentais e de natureza técnico-naval e militar-naval tornavam-se largamente dominantes (excepções eram as cadeiras de Direito, Inglês, Economia e Finanças)<sup>(10)</sup>.

Naturalmente, o alargamento da formação dos oficiais da marinha correspondia às exigências e necessidades científicas e técnicas dos tempos. Assim, por exemplo, com a reforma da Escola Naval promovida por Sarmento Rodrigues em 1958, consagrada na Lei de Bases do Regulamento da Escola Naval, os cursos passaram a incluir cadeiras preparatórias da Faculdade de Ciências. Para dar dois outros exemplos, em 1985 foi instituído o curso de Fuzileiros Navais, e em 1987 surgiu o curso de Armas Electrónicas. Como observava Vicente Almeida d'Eça, foi na época das guerras napoleónicas que se afirmou um profissional de novo tipo, numa acepção moderna, "a um tempo navegador, tático, militar e político"<sup>(11)</sup>.

O tempo coincide aliás com as transformações económicas e tecnológicas decorrentes da revolução industrial inglesa e com a mudança de uma conjuntura internacional que, até aí, tinha sido favorável a Portugal. Nos anos que medeiam entre 1793 e a retirada da corte para o Brasil

<sup>(10)</sup> Veja-se, a propósito, Pedro Fragoso de Matos, "Reorganização da Escola Naval", *Anais do Clube Militar Naval*, n.º 1-3, Jan.-Mar. 1971, p. 24 ss. Para além da Escola Naval, e com uma dimensão prática, foi criada em 1863 a Escola Prática de Artilharia Naval na nau *Vasco da Gama*, e depois na fragata *D. Fernando*. Em 1876 instituiu-se a Escola dos Alunos Marinheiros, na corveta *Duque de Palmeira* (em Lisboa) e na *Sagres* (no Porto). Mas nos primeiros anos do seu funcionamento, só cerca de metade dos alunos eram alfabetizados, proporção que tenderia a aumentar: em 1880-81, em 58 admitidos, 64% já sabiam ler e escrever (M. S., "Considerações sobre a Escola dos Alunos Marinheiros", *Anais do Clube Militar Naval*, vol. XII, 1882, p. 50). Refiram-se ainda as escolas de pilotagem, anexas à Escola Naval, criadas em 1887, bem como uma escola de ofícios, destinada à instrução teórica e técnica dos operários do Arsenal da Marinha.

<sup>(11)</sup> Almeida d'Eça, "O oficial do mar. Oração livre na sessão solene de abertura das aulas da Escola Naval em 18 de Out. de 1899", in *Lições de história marítima geral*, Lisboa, 1973, p. XXIV.

(1807) verificara-se uma estagnação da força da marinha portuguesa. A partir daí o seu declínio acentuou-se rapidamente<sup>(12)</sup>, agravando-se ainda com a perda do Brasil, o apresamento da esquadra nacional por uma força francesa ao largo de Cascais (1831), e a Guerra Civil de 1832-34 (batalha do Cabo de S. Vicente, 1833). Ou seja, foi num momento crítico, de escassez de recursos materiais e humanos, que se delineou um novo perfil do profissional da marinha. Se, no passado, o oficial do mar tinha de ser manobrista, tático e conhecedor das variações meteorológicas, nos finais de Oitocentos, tais competências já não eram suficientes: a elas deviam acrescentar-se conhecimentos em domínios tão diversos como mecânica, química, electricidade, artilharia e diplomacia, sem esquecer as complexas funções de administração naval e ultramarina, as indústrias ligadas ao mar, pescarias e navegação mercante. No abalizado entender de Almeida d'Eça, o oficial devia ainda ser observador atento e incansável dos "segredos da natureza", astrónomo e meteorologista. Em suma, uma multiplicidade de aptidões e funções que, conseqüentemente, exigia uma formação pluridisciplinar alargada.

O autor das *Lições de História Marítima* interrogava-se acerca das razões porque apenas um número reduzido de oficiais da marinha se dedicava às então chamadas belas-letras. Mas não era acaso significativa essa fracção daqueles que se dedicavam à escrita literária? Refiram-se, apenas, para o século XIX, Celestino Soares, A. P. Lopes de Mendonça, Wenceslau de Moraes e Henrique Lopes de Mendonça. Seria de esperar que um muito maior número se entregasse a tal ocupação? A explicação que propõe para o facto não é de todo convincente: a concentração de pensamentos que suscita a vida no mar, o laconismo que caracteriza a linguagem dos homens que aí vivem grande parte da sua vida. Não poderiam, muito pelo contrário, as condições de isolamento da existência a bordo favorecer a criação artística?

O facto de não dispormos de qualquer estudo sistemático sobre a matéria não nos permite fundamentar esta última sugestão num outro sentido. Mas, facto a ponderar, é que na biblioteca da Escola, instituída em 1835, num total de 8000 volumes do fundo original, apenas 2.4%

<sup>(12)</sup>Cf. "Estado da marinha portuguesa em diferentes épocas", *Lista geral por oficiais e empregados civis da marinha*, Lisboa, s.d., pp. 327-333. Veja-se também António J. Telo, *História da Marinha Portuguesa. Homens, doutrinas e organização (1824-1974)*, Lisboa, 1999, pp. 8-15.

dissesse respeito a temas de marinha propriamente ditos e pouco mais a Matemática (3.8%). A maior parte entrava na categoria de belas-artes e na de filosofia e religiões. A informação poderá ser pouco significativa se atendermos à possibilidade de esse fundo ter sido incorporado por junto, tendo origem noutra instituição. Mas o que parece indiscutível é que tal biblioteca tenha desempenhado função significativa pela cultura letrada que pôs à disposição dos seus utentes. Nos finais do século dispunha já de cerca de 18000 volumes, conjunto no qual se destacava a secção de História (incluindo geografia, viagens e história em geral)<sup>(13)</sup>. Não há dúvida é que entre os profissionais da marinha encontramos com frequência publicistas com uma muito variada produção intelectual, que vai dos domínios técnico-científicos e militares às humanidades, com destaque para a história. Ao adoptarem este perfil de polígrafos, os intelectuais-marinheiros situavam-se bem no seu tempo oitocentista, em que era muito corrente cultivarem-se múltiplos géneros literários e não literários. Alguns deles foram lentes na Escola Naval: lembrem-se os casos de Fonseca Benevides, Carlos Testa, Mariano Ghira, Alexandre Magno de Castilho, João Brás de Oliveira, Vicente Almeida d'Eça, Fontoura da Costa ou Avelino Teixeira da Mota. Outros foram bibliotecários no mesmo estabelecimento de ensino - caso de A. Filipe Marx de Sori, Frazão de Vasconcelos e Teixeira da Mota. Durante muito tempo este corpo de professores da Escola Naval foi na sua totalidade constituído por militares, sobretudo oficiais superiores da marinha (capitães-de-fragata, capitães-tenentes) e primeiros e segundos tenentes; mais raramente por oficiais gerais (contra-almirantes)<sup>(14)</sup> e só a partir de meados do século XX surgem alguns civis em cadeiras científicas como Matemática, Física e Química<sup>(15)</sup>. Muitos colaboraram na imprensa periódica ligada aos assuntos do mar e pertenceram a agremiações científicas como a Academia das Ciências e a Sociedade de Geografia.

<sup>(13)</sup>Vicente Almeida d'Eça, *Nota sobre os estabelecimentos de instrução naval*, p. 25.

<sup>(14)</sup>Veja-se *Lista da Armada (referida a 31 de Dezembro de 1870)*, Lisboa, 1871, p. 93. Veja-se outros anos desta publicação, como 1892, 1913, 1931, 1947, 1962 e 1973.

<sup>(15)</sup>Cf. *Lista da Armada (referida a 31 de Dezembro de 1961)*, Lisboa, 1962, pp. 24-25.

## Função do associativismo

O associativismo do pessoal ligado à marinha desempenhou destacado papel não apenas na afirmação da sua memória enquanto grupo profissional, mas na dinamização cultural e na divulgação de ideias na sociedade portuguesa. Referimo-nos à Associação Marítima e Colonial, legalizada por Carta Régia de D. Maria II em Novembro de 1839, ao seu sucessor bem mais longo, Clube Militar Naval, que viu os respectivos estatutos aprovados pelo Governo em 15 de Novembro de 1866 e ainda à Liga Naval Portuguesa, criada em 1901, instituição análoga às suas congéneres alemã e britânica, criadas pouco antes.

A Associação Marítima e Colonial foi criada no período que se segue à Revolução de Setembro de 1836 por um grupo de oficiais da Armada. Tinha como objectivo muito claro os melhoramentos da Marinha portuguesa, a partir da indagação das "causas que têm influído ou podem influir na declinação da Marinha tanto militar como mercante, indicar os meios da sua restauração e propor ao público todos os conhecimentos, todas as reflexões e todos os arbítrios que possam parecer úteis a tão importante fim"<sup>(16)</sup>. Poder-se-ia pensar que o causalismo inerente a este propósito se traduz numa teoria simplista da "decadência". Muito ao invés, em lugar de se procurar encontrar os responsáveis pelo declínio - intenção ideológica dominante até na melhor historiografia oitocentista -, considerava-se esse declínio inevitável, consequência da própria grandeza anterior, efeito de uma lei geral que também se aplicou à Marinha nacional. Afirmava-se assim uma teoria da decadência que Oliveira Martins retomaria mais tarde na sua *História da civilização ibérica* (1879). Num tempo em que os olhares dos europeus se voltavam para África (e desde o vintismo que isso vinha sucedendo também em Portugal), não se esquecia ainda a necessidade de estreitar os ainda incipientes laços com as colónias portuguesas. Nos *Anais Marítimos e Coloniais*, periódico da responsabilidade daquela Associação<sup>(17)</sup>, a memória dos descobrimentos portugueses e a tese da sua prioridade relativamente às navegações de outros povos europeus,

<sup>(16)</sup>"Discurso preliminar", *Anais Marítimos e Coloniais*, n.º 1, Nov. 1840, p. 9.

<sup>(17)</sup>Já em 1836 se havia publicado o número único do *Memorial Ultramarino e Marítimo*. Os *Anais Marítimos e Coloniais* intentaram colmatar o vazio deixado pelo desaparecimento daquele efémero periódico. Vide Alexandre Cartaxo,

ocupava um lugar destacado. Divulgavam-se as posições do Cardeal Saraiva e do Visconde de Santarém a este respeito, da maior relevância para esclarecer o problema, tanto mais que o governo francês vinha apadrinhando a ideia inverídica de que haviam sido os marinheiros franceses de Dieppe os primeiros a alcançar a costa ocidental africana no século XV. O próprio presidente da Associação, o vice-almirante António Manuel de Noronha, envolveu-se nesse combate nacionalista em defesa da memória nacional, insistindo na necessidade pragmática de não se esquecerem os territórios portugueses ultramarinos e realçando o papel decisivo da Marinha na sua valorização. Lembraram-se também as viagens dos Portugueses à América do Norte. Note-se ainda que nos *Anais...* se revelaram numerosos documentos inéditos guardados na Torre do Tombo, referentes à presença portuguesa nas mais diversas regiões ultramarinas<sup>(18)</sup>.

Além de uma dimensão científica, a Associação Marítima e Colonial adquiria uma intencionalidade desenvolvimentista e filantrópica, ao criar, em 1843, uma comissão, presidida pelo Cardeal Patriarca, voltada para o fomento de seminários no ultramar e a formação de mestres, com vista ao alargamento da instrução. Sublinhe-se ainda o carácter independente e apartidário da sociedade, dela tendo feito parte homens com tendências políticas diversas, entre eles Sá da Bandeira (presidente), Saldanha, o Marquês do Faial, o Conde de Lavradio, o Conde do Bonfim, o Barão do Tojal, José Tavares de Macedo e Celestino Soares, entre outros. Desconhecemos as razões pelas quais os *Anais Marítimos e Coloniais* interromperam a sua publicação em 1846. Mas é de admitir que entre elas se situasse a crise financeira de 1846 e que a própria Associação Marítima e Colonial se tenha posteriormente dissolvido. Certo é que, em 1842, contava 126 sócios instaladores e efectivos, número muito

António Canas e Helena S. Braga, "Origens do Clube Militar Naval", *Anais do Clube Militar Naval*, vol. CXXXIX, Jul.-Set. 1999, pp. 469-470.

<sup>(18)</sup>"Documentos inéditos pertencentes à História da Marinha portuguesa e de suas descobertas e conquistas no ultramar extraídos de diferentes arquivos pelo Sr. Albano Antero da Silveira Pinto, paleógrafo e sócio da Associação Marítima e Colonial de Lisboa", *Anais Marítimos e Coloniais*, n.º 8, 1843, p. 340 ss. Entre outros textos, publicavam-se cartas de navegadores portugueses dirigidas a diversos monarcas, pertencentes ao Corpo Cronológico, Casa da Coroa.

significativo se lembrarmos que representava mais de 50% do total de oficiais da Armada então existentes (237)<sup>(19)</sup>.

O associativismo dos profissionais da Marinha seria retomado em plena Regeneração, com a criação do Clube Militar Naval, em finais de 1866. Alguns dos seus fundadores tinham estado ligados à Associação Marítima e Colonial. Desde Agosto desse ano publicavam-se os *Anais da Marinha e Ultramar*, um semanário independente, ligado a oficiais da armada, que concedia especial destaque às colónias portuguesas. Nas suas páginas reproduzem-se os Estatutos do Clube Militar Naval, que viriam a ser aprovados pelo governo, em Novembro desse mesmo ano. Entre outros objectivos, a nova associação visava dar a conhecer os serviços da armada e "excitar, por meio de palestras científicas, e por todos os meios legais, os estímulos geradores de grandes acções, e os factos que honram a humanidade; para que os oficiais se tornem distintos e continuem a conservar as tradições gloriosas da marinha portuguesa"<sup>(20)</sup>.

Grassava então algum descontentamento em relação à promoção nas carreiras navais. A ele se associava a intenção de vencer o declínio em que se encontrava a Marinha<sup>(21)</sup>: valorização profissional e intenção nacionalizadora, sem esquecer um ponto de vista ecuménico, estavam pois na mente dos fundadores do Clube Naval.

Mas só em 1870 se iniciaria a publicação do periódico que, ligado a esta sociedade, viria a ter a maior relevância e longevidade (ainda hoje se publica), na projecção cultural da Marinha portuguesa enquanto força secular, bem como, dos seus oficiais: os *Anais do Clube Militar Naval*. Entre os oficiais da marinha que foram sócios fundadores do Clube, quase 20% foram homens de cultura que publicaram estudos em variados domínios, da história às ciências experimentais<sup>(22)</sup>. Prolongavam-se

(19)"Relação dos nomes dos sócios da Associação Marítima e Colonial de Lisboa", *Anais Marítimos e Coloniais*, n.º 1,1842, pp. 42-46 e *Lista Geral dos oficiais e empregados civis da Marinha*, Lisboa, s. d.

<sup>m</sup> *Anais da Marinha e Ultramar*, n.º 7, 22-X-1866, p. 5.

(21) Carlos M. Valentim, "O Clube Militar Naval e os seus Anais na cultura da Marinha. A ciência e a técnica divulgadas por uma revista naval", *A cultura na Marinha*, Lisboa, 2006, p. 11.

(22) Cf. Abel Fontoura da Costa, "Sócios fundadores do Club Militar Naval", *Anais do Clube Militar Naval*, vol. LXVI, Out.-Dez. 1936, pp. 9-63. Entre os 125

os grandes desígnios dos *Anais Marítimos e Coloniais* e dos *Anais da Marinha e Ultramar*, mas acentuava-se agora um problema essencial para a Marinha e para a construção do chamado Terceiro Império Português: as comunicações com os portos africanos administrados pelos Portugueses. No entanto, se a componente técnica, científica e militar - tática marítima, tipos de armamento, informações sobre marinhas estrangeiras e sobre a Marinha nacional, descobertas científicas - se alargou significativamente nas páginas da nova revista, o mesmo não se poderá dizer, em termos relativos, no que respeita à componente histórica, que se manteve minoritária, ainda que constante, ao longo dos anos<sup>(23)</sup>. Em contrapartida, ciências experimentais como a Meteorologia, a Astronomia e a Matemática ocuparam um lugar maioritário: em conjunto, nos primeiros cem anos de existência dos *Anais*, os estudos nestas matérias representaram mais de metade do total (58%)<sup>(24)</sup>. Da redacção fizeram parte, entre outros, homens ligados à Escola Naval: Carlos Testa, Marx de Sori, Almeida d'Eça e, mais tarde, Fontoura da Costa e Gago Coutinho.

Entretanto, o Clube Militar Naval foi crescendo. Em 1873, pouco após a sua fundação, contava apenas 165 sócios (dos quais três correspondentes e um honorário), mas cerca de trinta anos depois, em finais de 1904, o seu número mais do que duplicara: por esta época tinha já 358 sócios efectivos<sup>(25)</sup>. E em 1966, no final do Estado Novo, aquando do centenário da sua existência, ultrapassava os 1100 sócios<sup>(26)</sup>. Os monarcas reinantes (D. Luís I, D. Carlos I e D. Manuel II) foram seus presidentes honorários e entre os sócios honorários encontrava-se Hermenegildo Capelo.

sócios fundadores, 96 (77%) eram oficiais da Marinha. E de entre estes, 19 foram publicistas.

<sup>(23)</sup>Em 1972, no final do Estado Novo, apenas 17% dos seus artigos eram de natureza histórica, contra 44% de temática técnica e 31% literária (L. da Costa Correia, "Os *Anais* em questão", *Anais do Clube Militar Naval*, Jul.-Set. 1974, p. 689 ss).

<sup>(24)</sup>Carlos M.Valentina, *ob. cit.*, p. 22.

<sup>(25)</sup>"Lista dos sócios do Clube Militar Naval referida ao dia 31 de Dezembro de 1873", *Anais do Clube Militar Naval*, vol. III, 1873, pp. 323-6 e "Relação nominal de sócios do Clube Militar Naval em 31 de Dezembro de 1904", *Anais do Clube Militar Naval*, vol. XXXV, 1904, p. 727 ss.

<sup>(26)</sup>"Lista de sócios do Club Militar Naval (31 de Dez. de 1966)", *Anais do Clube Militar Naval*, n.º especial comemorativo do l.º centenário, 1866-1966, p. 691 ss.

No princípio do século XX, com o patrocínio do rei D. Carlos I, era fundada a Liga Naval Portuguesa, com o grande objectivo de promover o "ressurgimento" da marinha nacional. Desde 1898, o capitão-tenente José António Miranda vinha chamando a atenção para a necessidade de, a exemplo das ligas criadas noutros países do Ocidente europeu empenhadas na dinamização das suas forças navais, se criar uma Liga Portuguesa. Num ambiente internacional marcado por nacionalismos expansionistas, pelo darwinismo social e por algum pessimismo entre as elites intelectuais e políticas das pequenas potências - lembre-se o ambiente de crise vivido em Portugal na sequência do Ultimatum britânico (1890) e da derrota militar da Espanha na guerra com os Estados Unidos da América (1898) - a reflexão sobre as condições de defesa do continente e das colónias portuguesas ganhava particular acuidade. Estava agora em causa a aposta africana, o esforço de colonização e desenvolvimento dos vastos territórios sob a administração portuguesa, muito superiores aos recursos e possibilidades nacionais. As novas condições saídas da Conferência de Berlim (1884-85), em que Portugal participara, exigiam um imenso esforço de vontade colectiva e de mobilização das forças nacionais. Não era mais possível reclamar a posse de determinadas áreas do *hinterland* africano invocando apenas os direitos históricos: era urgente o reconhecimento e ocupação dessas regiões. Alargava-se a consciência de que só por meio de um investimento na Marinha seria viável tal esforço. Mas, como bem observava em 1885 Vicente Almeida d'Eça, a Marinha era ignorada pela maior parte da sociedade civil<sup>(27)</sup>.

(27)"(A marinha) é altamente simpática ao país e absolutamente desconhecida dele [...] fora do círculo muito restricto dos profissionais não se faz ideia do mecanismo da marinha, dos serviços que ela presta, dos sofrimentos por que passa, das necessidades para que pede urgente remédio. As tradições gloriosas dos nossos antepassados, o mundo descoberto pelos marinheiros portugueses, os mares devassados, as conquistas [...] são apenas lugares comuns aprendidos nas escolas e repetidos depois quase inconscientemente em horas de amplificações retóricas" (cit. in "As escolas de alunos marinheiros", *Anais do Clube Militar Naval*, vol. XV, 1885, p. 216). Mas é preciso observar que este era um discurso que qualquer outro departamento estatal teria na época, na luta pela afectação dos escassos recursos financeiros disponíveis.

Outro problema era o da insuficiência de meios navais. Por essa época, eram muito inferiores aos de outras pequenas potências europeias como a Dinamarca, a Holanda ou a Suécia ou ainda de nações sul-americanas como o Chile, a Argentina ou o Brasil<sup>(28)</sup>. Na verdade, Portugal dispunha apenas de um couraçado, destinado à defesa de Lisboa: o *Vasco da Gama*. As 14 canhoneiras, de muito menor tonelagem, eram utilizadas nas colónias. Num tempo em que a Europa se voltava decididamente para África, difundia-se a ideia da função decisiva da Marinha na reabilitação nacional. Em 1887, consciente da situação de declínio da marinha de guerra portuguesa, Baldaque da Silva procurava, com a colaboração de um grupo de outros oficiais, gizar um plano de organização dos serviços navais e de melhoramentos do porto de Lisboa<sup>(29)</sup>. Afirmava-se a noção de que a valorização da dimensão marítima como elemento de defesa e afirmação da navegação e comércio colonial, constituía uma condição *sine qua non* para Portugal se tornar uma nação próspera. Evocava-se o exemplo da Alemanha que, desde 1889, impulsionara a sua marinha com vista ao desenvolvimento marítimo e comercial. E sublinhava-se a ideia de que uma nação só poderia ser poderosa com o concurso do mar<sup>(30)</sup>.

Ora, a Liga Naval Portuguesa, criada em 1901, surge precisamente neste contexto. Presidida por Júlio Marques de Vilhena, figura grada do Partido Regenerador, tinha como secretário perpétuo o oficial da Armada António A. Pereira de Matos, autor de várias obras que pretendiam dotar a Liga de uma reflexão própria sobre os problemas nacionais a partir de uma perspectiva naval. A obra de Pereira de Matos pode, nesta medida, ser lida como, de algum modo, representativa do ideário e da *weltanschauung* dos fundadores da Liga Naval, pelo que merecerá alguma atenção. Esta associação organizou-se à escala nacional, dispondo de conselhos departamentais por distritos e de juntas locais em centros urbanos de província e nos territórios ultramarinos. Diversas secções de trabalho especializadas foram criadas, com a participação de muitos oficiais da Armada: 1.<sup>a</sup> Marinha mercante e pescarias; 2.<sup>a</sup> Educação

<sup>(28)</sup>Viriato da Silva, "Memória sobre a marinha de guerra portuguesa", *Boletim da Sociedade de Geografia Comercial do Porto*, 2.<sup>a</sup> série, n.º 6, Jun.-Jul. 1884, p. 248.

<sup>(29)</sup>A. A. Baldaque da Silva, *Restauração do poder marítimo de Portugal*, Lisboa, 1894, p. 28.

<sup>(30)</sup>A. H. Metzner, "A Liga Naval Portuguesa e o ressurgimento marítimo de Portugal", *Anais do Clube Militar Naval* vol. XXXV, 1904, pp. 137-40.

e constituição das equipagens da marinha mercante; 3.<sup>a</sup> Marinha de recreio; 4.<sup>a</sup> Marinha de Guerra; 5.<sup>a</sup> Obras e serviços dos portos, construção naval. Ainda não estudada, a Liga editou um boletim oficial até finais de 1913<sup>(31)</sup>. Desempenhou relevante papel na difusão da tradição marítima de Portugal, no quadro de uma orientação nacionalista. E não esqueceu práticas concretas nesse sentido: por exemplo, em Março de 1907, numa época já muito marcada pelas rivalidades que conduziram as potências europeias à Grande Guerra, a Liga publicava um manifesto - *Ao País* - em que se chamava a atenção para a necessidade de uma marinha de guerra bem organizada e apetrechada para a defesa da costa portuguesa, das Ilhas adjacentes e das colónias; e, em 1908, o seu Conselho Geral aprovou uma proposta para que se oferecesse a cada escola pública uma bandeira nacional. Após a implantação da República, daria guarida aos integralistas lusitanos, que se inscreviam numa orientação de cariz nacionalista de conteúdo monárquico e tradicionalista, em oposição à ordem política então vigente.

António Alves Pereira de Matos apresenta-se como autor de uma vasta obra sobre os problemas navais do seu tempo, em que aprofunda a preocupação de diagnosticar as causas do declínio do poder naval português e da incapacidade do país inverter essa tendência. Nos seus livros, o estudo da realidade do seu tempo e os objectivos e projectos que define para o futuro partem sempre de uma prévia análise histórica sobre aquilo que chama a "decadência da marinha portuguesa". Este tema foi desenvolvido por Pereira de Matos em *O Problema Naval Português* (dois tomos, 1908 e 1910), uma obra onde se revela conhecedor e seguidor das teorias do almirante americano Alfred Thayer Mahan<sup>(32)</sup> sobre a influência do poder marítimo na história, apresentando uma interpretação "naval" da história de Portugal. Considera o Autor que a própria constituição da monarquia assentou no poder marítimo e relaciona os momentos de ascensão e declínio da capacidade de projecção do poder político português com a robustez ou ruína do poder marítimo nacional. É a esta luz que analisa a decadência do Império Português do Oriente, a perda da independência em 1580, a Restauração de 1640 e o

<sup>(31)</sup>*Liga Naval Portuguesa: Boletim Oficial*, n.º 1, Out. 1902.

<sup>(32)</sup>Mahan teve uma audiência muito significativa entre um grupo de oficiais portugueses da época. *Vide* a este respeito António J. Telo, *ob. cit.*, pp. 224-232 e Carlos M. Valentim, *ob. cit.*, pp. 24-31.

desfecho da guerra civil em 1834. Introduce, porém, outras temáticas na sua análise, como o estudo do carácter nacional, da educação e da moral sociais; neste campo, defende a teoria de uma "grande tara de fadiga que nos vem do passado" e que supostamente explicaria o atraso económico e a falta de dinamismo da sociedade portuguesa. Não deixa ainda de atribuir culpas ao "jesuitismo" pelo analfabetismo e pelo obscurantismo da cultura e dos hábitos influenciados pela Igreja, concluindo pela necessidade de a "substituir", por já não oferecer à sociedade um paradigma moral válido<sup>(33)</sup>. A defesa do revigoramento da iniciativa privada (apesar da justificação do aumento das despesas públicas e da acção do Estado como "agente do progresso nacional"), de uma "ampla descentralização administrativa" e de uma concepção aristocrática da sociedade baseada na meritocracia (que o autor julgava poder realizar-se preservando a instituição dinástica na chefia do Estado), davam forma às conclusões e eram consideradas as mais favoráveis à regeneração do país e da sua marinha. Estas ideias, sem deixarem de ter entre si uma aparência contraditória, são bem compreensíveis na sua época e mostram uma abertura simultânea a várias vias ideológicas, tocando elementos comungados, por exemplo, por republicanos positivistas, monárquicos tradicionalistas e nacionalistas autoritários. A preocupação com a chamada questão social é já então patente, mas Pereira de Matos desenvolvê-la-á mais tarde nas suas *Palestras Sociais* de 1916 na Liga Naval, onde volta a fazer incursões na história para chegar às ideias que propõe e que se podem resumir numa recusa do socialismo revolucionário e na defesa de um reformismo social a favor das classes trabalhadoras: considera, assim, a necessidade de um entendimento entre radicais e conservadores "no campo das reformas sociais" para serem combatidos os antagonismos políticos em que via a República mergulhada e a sedução dos operários por soluções revolucionárias. Mostra ainda uma evolução quanto à questão religiosa, julgando já que o princípio da separação aumentou

<sup>(33)</sup> Quanto à questão religiosa, convém referir a obra de Carlos Testa, *Verdades amargas sobre questões sociais* (Lisboa, 1888), na qual este prestigiado oficial da marinha, sem deixar de se posicionar no campo liberal, ataca o chamado antijesuitismo considerando-o resultado de simplificações históricas e de uma postura intolerante perante o fenómeno religioso. Carlos Testa, citando várias vezes Herculano em apoio da sua posição, assume a defesa da Igreja Católica e daquilo que considera ser a sua missão, espiritual e social.

o prestígio da Igreja e deve ser harmonizado com o registo civil e o divorcio num regime concordatário. No quadro deste regime, dever-se-ia reconhecer a "moral tradicional" (católica) como merecedora de favores do Estado e direito de representação em cerimónias públicas, por ser "a religião da quase totalidade dos Portugueses". A tendencia destas *Palestras*, em que se reconhecem desenvolvimentos lógicos das ideias anteriores de Pereira de Matos, mostram uma abertura precoce ao que virá a ser, nas décadas seguintes, a plataforma ideológica do sistema político português. Mas, além da pertinência que estas suas obras podem ter para o estudo da acção e da influência da Liga Naval no campo das ideias, as páginas sobre a marinha portuguesa mercante e de guerra do princípio do século XX são talvez as mais importantes que nos deixou. Em 1897, Pereira de Matos publicava o volume *A Marinha de guerra*, prefaciado por Francisco Joaquim Ferreira do Amaral, em que revela claro domínio sobre questões de engenharia naval e sobre as então mais recentes inovações nesse campo. Além disso, o livro constitui um autêntico programa de reorganização da esquadra para defesa das costas continentais da metrópole, ilhas adjacentes e colónias, sendo preocupação do autor definir o material aproveitável e aquele que devia ser adquirido. Em 1900 e 1901 foram publicados os dois volumes de *A Marinha de comércio*, nos quais Pereira de Matos, partindo da constatação do abatimento da marinha mercante portuguesa, se recusa a separar a sua eventual regeneração de problemas mais gerais: "Não se faz um país marítimo com leis apoiadas em duas páginas de retórica; só a expansão do trabalho do homem, realizado por uma geração forte, despida dos embaraços ideo-emotivos da burocracia moderna, como diz Cario Bruno, pode realizar uma tal obra. Sobre quimeras, só podem assentar edifícios de aparente esplendor, que desabam ao primeiro sopro de uma nortada rija, sobre os seus vaporosos alicerces"<sup>(34)</sup>. Daí a sua atitude crítica perante a política proteccionista relativamente à bandeira portuguesa, que analisava à luz da história de insucessos e conquistas modestas das companhias nacionais de navegação e que considerava ter objectivos quiméricos. Em António A. Pereira de Matos e na Liga Naval - a que a sua obra pretendeu fornecer um *munus* analítico integrado e coerente

<sup>(34)</sup> António A. Pereira de Matos, *A marinha de commercio*, Porto, 1900, vol. I, p. 398.

- temos, pois, a mais abrangente e penetrante visão de conjunto da realidade naval portuguesa do princípio de Novecentos.

### **Produção historiográfica**

Domínio em que os oficiais da Marinha prestaram contributo muito relevante para a cultura portuguesa foi o da historiografia, em especial no que respeita aos descobrimentos e à expansão ultramarina no domínio da história marítima. Vicente Almeida d'Eça terá exagerado, ao considerar que, atendendo ao seu perfil multifacetado, só os profissionais da marinha estariam em condições de escrever a história marítima. Só eles poderiam "compreender o conjunto de minúcias da obra historiográfica"^. Deve situar-se esta ideia exclusivista no contexto da concepção positivista da história, então dominante, e da qual Almeida d'Eça era tributário. Mas não há dúvida, como salientará mais tarde Gago Coutinho, que os oficiais da marinha introduziram na história dos descobrimentos um sentido de crítica técnica, ultrapassando as fontes cronísticas e recorrendo largamente à investigação indirecta<sup>(36)</sup>. Para além disso, produziram algumas das sínteses e monografias mais significativas na matéria.

Como notou Damião Peres, no século XVIII tinha-se verificado uma certa estagnação da historiografia relativa aos descobrimentos<sup>(37)</sup>. No entanto, a reedição de obras quinhentistas e, já no século seguinte, a publicação de múltiplas fontes pela Academia das Ciências manteve vivo o interesse pela matéria. A polémica acerca da prioridade dos descobrimentos portugueses, em que estava em causa não apenas a memória nacional de estados como Portugal e a França mas as respectivas estratégias coloniais que então tendiam a delinear-se com respeito a África,

(35) Vicente Almeida d'Eça, "O oficial do mar...", *Lições de história marítima geral*, Lisboa, 1973 (1.ª ed., 1895), p. XLIX.

(36) "Discurso do Sr. Vice-almirante Carlos Viegas Gago Coutinho", *Anais do Clube Militar Naval*, Mar.-Abr. 1935, p. 533.

(37) "Oração de sapiência: evolução da historiografia portuguesa dos descobrimentos marítimos", *Anuário da Universidade de Coimbra*, Coimbra, 1954, p. 26.

muito contribuiu para chamar a atenção para o passado dos Portugueses. A obra erudita do Visconde de Santarém que, aliás, desempenhara o cargo de ministro da Marinha no regime miguelista, teve considerável impacte político e contribuiu decisivamente para o conhecimento rigoroso dos factos respeitantes às navegações junto à costa ocidental africana no século XV. Como vimos, também a Associação Marítima e Colonial teve um papel destacado na evocação dessa memória. É nesse contexto que surge uma primeira tentativa de síntese da história geral da marinha nacional: os *Anais da Marinha Portuguesa* (1839), da autoria de Costa Quintela, oficial que foi por diversas vezes ministro da Marinha. Numa sequência cronológica linear, em anos e reinados, à maneira dos antigos anais, Quintela inventariava factos respeitantes a múltiplos domínios: viagens marítimas, guerras, conquistas e governação. Especial atenção lhe merecia a marinha de guerra (navios, equipagens, estratégias de combate, etc.) e a descrição detalhada de acções militares em que esta tomou parte, caso da tentativa de tomada de Tânger. Ainda que quase se limitasse a fixar factos, Costa Quintela não deixava de revelar um apurado sentido crítico em relação à historiografia anterior.

O labor histórico dos intelectuais ligados à Marinha estendia-se a múltiplos domínios. Em 1844, ao tempo em que se encontrava Costa Cabral no poder, José Joaquim Lopes de Lima iniciava a publicação, em vários volumes, dos seus *Ensaios sobre estatística...*, respeitantes às colónias portuguesas. O propósito era o de aprofundar os conhecimentos relativos aos distantes territórios administrados pelos portugueses e desenvolver os contactos comerciais com a metrópole. Entre outros coligia dados relativos à geografia, populações, clima, solo, economia e finanças, legislação e instrução. A obra seria continuada por Francisco Maria Bordalo (vol. V, 1862).

Mas, para além destas obras, os oficiais da marinha preocuparam-se também com os grandes problemas nacionais. Lembre-se o caso de António Pedro Lopes de Mendonça (1826-1865), formado na Academia Real da Marinha e aspirante que logo abandonou a carreira militar para se dedicar ao jornalismo e à literatura. Na verdade, o autor das *Memórias dum doido* procurou compreender o declínio português tendo em conta as ideias que a esse respeito circulavam então na elite intelectual e para as quais tanto contribuíra Herculano. Ponto significativo é o facto de se ter distanciado da teoria da conspiração herdada da *Dedução cronológica e analítica* que responsabilizava a Companhia de Jesus pela consumação

da união ibérica<sup>(38)</sup>. E no debate que travou no dealbar da Regeneração (1853) com aquele historiador acerca da problemática da centralização e da descentralização política em Portugal, bem como das consequências da construção dos caminhos de ferro sobre a nação, Lopes de Mendonça recorreu a uma argumentação histórica pertinente para sustentar a necessidade (do seu ponto de vista) de uma função relevante do poder central na promoção do progresso material. Outro exemplo é o trabalho disperso de Marx de Sori, que revela interesse pela questão das "causas" dos descobrimentos portugueses (a partir da leitura da *Crónica dos feitos da Guiné*, de Zurara), bem como dos seus resultados e consequências<sup>(39)</sup>. Bibliotecário na Escola Naval e sócio correspondente da Academia das Ciências, declinaria um convite no sentido de se tornar sócio efectivo desta agremiação por considerar não possuir os "méritos indispensáveis" para tanto.

Entre os profissionais da Marinha, encontramos outros intelectuais voltados para o trabalho analítico. Refira-se como exemplo o de Alexandre Magno de Castilho (1835-1871), que inventaria e descreve os padrões de descobrimento deixados pelos Portugueses a assinalar a sua presença<sup>(40)</sup>. Mas, a par desta tendência, coexiste a preocupação generalista e pedagógica que se traduz na publicação de manuais destinados à formação histórica dos alunos da Escola Naval. Carlos Testa, professor neste instituto, publica uma síntese de história marítima, da antiguidade a meados do século XIX, em que adopta uma definição híbrida de história-moral e de história-ciência ("uma ciência de factos"). Limitava-se a narrar os sucessos numa perspectiva tradicional, que admitia tradições míticas tão difundidas como as da suposta escola náutica de Sagres e a do observatório astronómico, criado pelo Infante D. Henrique<sup>(41)</sup>.

<sup>(38)</sup>A. P. Lopes de Mendonça, "Filipe II e a nobreza portuguesa durante as suas pretensões ao trono de Portugal", *O Arquivo Pitoresco*, vol. II, 1858-59, p. 50.

<sup>(39)</sup>António Filipe Marx de Sori, "Descobrimientos dos Portugueses nos séculos XV e XVI", *O Arquivo Pitoresco*, vol. X, 1867.

<sup>m</sup> *Etudes historico-géographiques. Première étude sur les colonnes ou monuments commémoratifs des découvertes portugaises en Afrique*, Lisboa, 1869.

<sup>(41)</sup> *Fases efactos notáveis da historia marítima*, Lisboa, 1885, pp. 39 e 45. Carlos Testa produziu ainda diversos trabalhos sobre direito internacional marítimo e política externa, com destaque para o tratado de Lourenço Marques.

Nos finais de Oitocentos e nos primeiros decénios do século XX, dois nomes merecem destaque pela diversidade e qualidade dos seus trabalhos, pela atenção à perspectiva geral, sem esquecer, por outro lado, a função das monografias históricas: Vicente Almeida d'Eça (1852-1929) e Henrique Lopes de Mendonça. O primeiro foi professor de Direito Internacional na Escola Naval e desempenhou diversos cargos públicos de relevo (entre eles o de deputado). Além de numerosos trabalhos de divulgação relativos às viagens marítimas dos Portugueses, concedeu especial atenção ao Direito Marítimo, à cartografia e aos problemas de formação dos oficiais. Nas suas *Lições de história marítima geral*, adoptadas na Escola Naval, distanciava-se da concepção então dominante que privilegiava a dimensão militar como auxiliar do estudo da táctica naval. Em seu entender, a história marítima deveria abarcar a "história do uso do mar pelo homem", em múltiplos sentidos (e não apenas no respeitante à marinha militar). Procurava assim considerar numa perspectiva de conjunto a expansão portuguesa, a colonização, as viagens marítimas, os navios e os grandes protagonistas dos descobrimentos. Estava todavia consciente de que não se encontravam ainda reunidas as condições para elaborar uma obra dentro das exigências que considerava. Na periodização subjacente a este manual tinha em conta o critério dos meios técnicos para a realização do uso do mar: navios de remos (da Antiguidade ao final da Idade Média), navios de vela (dos séculos XIII-XIV a meados do século XIX) e a vapor (época contemporânea). A adopção de uma concepção positivista levava-o a perfilhar a chamada "lei dos litorais", segundo a qual as nações cujos territórios são em grande parte banhados pelo mar e que não podem expandir-se para o interior, voltam-se naturalmente para a vida marítima<sup>(42)</sup>. E na sequência de Sousa Holstein, Almeida d'Eça considera em termos críticos a tradição da Escola de Sagres: não se teria tratado de um instituto de ciências navais mas sim de "um convívio de conhecimentos diversos, em que todos eram a um tempo mestres e alunos"<sup>(43)</sup>. Noutros aspectos, o professor da Escola Naval é devedor da narrativa histórica liberal, dominante no seu tempo: na exaltação do Infante D. Henrique contra as posições "anti-infantistas"; ao aceitar a ideia do plano da Índia, já na mente daquele

<sup>(42)</sup>Vicente Almeida d'Eça, *Lições de história marítima geral*, Lisboa, 1973 (1.<sup>a</sup> ed., 1895), p. 8.

<sup>m</sup>*Idem*, p. 105.

que considerava o iniciador dos descobrimentos portugueses<sup>(44)</sup>; na visão negativa que tem do reinado de D. João V e da administração na sua época e na leitura otimista da situação da marinha portuguesa no século XIX, reconhecendo embora o declínio do material naval de mar. Almeida d'Eça marcou a formação de várias gerações de alunos que pela Escola Naval passaram e teve uma presença destacada no meio cultural do seu tempo<sup>(45)</sup>.

O mesmo se pode dizer do seu contemporâneo Henrique Lopes de Mendonça (1856-1931), sobrinho do atrás referido A. P. Lopes de Mendonça. O mais relevante contributo historiográfico que o autor do futuro hino nacional - *A Portuguesa* - deu situa-se no domínio do conhecimento dos navios portugueses dos descobrimentos - área temática que também seria explorada por A. Baldaque da Silva, Brás de Oliveira e, mais tarde, por Quirino da Fonseca, Gago Coutinho e Marques Esparteiro<sup>(46)</sup>. Encarregado de coadjuvar Andrade Corvo na preparação dos seus *Estudos sobre as províncias ultramarinas* (4 vols., 1883-87) e de elaborar uma história da marinha de guerra portuguesa (1889)<sup>(47)</sup>, Lopes de Mendonça limitar-se-ia, contudo, neste capítulo, a publicar uma bibliografia e a deixar um conjunto de trabalhos dispersos que, do ponto de vista do pensamento histórico, representam um bom ponto da situação dos estudos do seu tempo<sup>(48)</sup>. Aquando do V Centenário do nascimento do Infante D. Henrique (1894), mostra-se sugestionado pela obra de Oliveira Martins e distancia-se da leitura crítica do tempo dos descobrimentos e da expansão que Herculano legara - "o período soberanamente épico da história pátria", no seu entender. Consciente da função social das

<sup>(44)</sup>O *Infante D. Henrique e a arte de navegar dos Portugueses*, 2.<sup>a</sup> ed., Lisboa, 1894, e *Viagens e descobrimentos marítimos dos Portugueses*, Lisboa, 1889.

<sup>(45)</sup>Foi sócio da Academia das Ciências e presidente da Sociedade de Geografia (1922-24).

<sup>(46)</sup>"Estudos sobre os navios portugueses nos séculos XV e XVI", *Centenário do descobrimento da América: Memórias da comissão portuguesa*, Lisboa, 1892. Veja-se Francisco Contente Domingues, "Arqueologia naval, ciência histórica", *Sessão comemorativa do 1.º centenário de arqueologia naval em Portugal*, Lisboa, 1992, pp. 13-29.

<sup>(47)</sup>Arquivo Geral da Marinha, *Livro Mestre dos Oficiais da Marinha Militar*, E, 2467, p. 107.

<sup>(48)</sup>Caso de *Da unidade de pensamento no ciclo das descobertas*, Lisboa, 1898, ou *De Ceuta ao Cabo da Boa Esperança*, Lisboa, s. d.

tradições históricas como força de coesão e estímulo das "energias nacionais", teve participação destacada na celebração dos centenários da viagem de Cristóvão Colombo (1892), de Vasco da Gama (1898), da conquista de Ceuta e da morte de Afonso de Albuquerque (efemérides coincidentes, em 1915) e, de novo, no IV Centenário da morte de Vasco da Gama (1924)<sup>(49)</sup>. Participou de um modo destacado neste evento pois aproveitou-o para publicar inéditos de grande valia - caso do *Livro da fábrica das naus*, de Fernando de Oliveira (em 1898) - e desenvolver reflexões históricas do maior interesse sobre os problemas do tempo a que se referiam. Assim, por exemplo, contra a sobrevalorização da figura individual de Vasco da Gama, sublinhou o papel dos navegadores esquecidos, não apenas os "obscuros cooperadores", mas os que tiveram a seu cargo empresas de largas consequências - acima de todos, Bartolomeu Dias. Lopes de Mendonça colocava pois em evidência a necessidade de convocar a anterioridade histórica para a cabal compreensão dos sucessos. Na sua lúcida perspectiva, "consagrar por exclusivo um nome em detrimento dos outros, é destruir a unidade harmónica de um período histórico, e romper num assomo de injustiça essa cadeia fulgurante"<sup>(50)</sup>. E, em seu entender, a personalidade que sintetizava a coragem e a audácia dos marinheiros portugueses era precisamente Bartolomeu Dias e não o Gama. Outro ponto culminante teria sido a passagem do Bojador por Gil Eanes. O historiador sugere explicações para problemas fundamentais da historia dos descobrimentos - é o caso da longa pausa que se segue à viagem de Bartolomeu Dias: como compreendê-la? Invoca a morte do Infante D. Afonso, a luta de D. João II para afastar do trono os candidatos adversos e a passagem de Colombo por Lisboa em 1493. E como perceber a escolha de Vasco da Gama para chefiar a primeira expedição marítima à Índia? Logo adianta a ideia de que D. Manuel mudara de política a esse respeito: a tradição do Infante D. Henrique ter-se-ia quebrado ao optar-se por um fidalgo, um homem de armas (e não um navegador), em lugar de um plebeu, dotado das qualidades de Bartolomeu Dias. A explicação não é de todo convincente, tanto mais que encerra uma petição de princípio, mas a verdade é que ainda hoje o problema se

<sup>(49)</sup>Lopes de Mendonça fez parte, juntamente com Almeida d'Eça, da comissão nomeada pelo Governo em 9-X-1924 para elaborar o programa deste último centenário.

<sup>m</sup>*Da unidade de pensamento na vida das descobertas*, Lisboa, 1898, p. 10.

encontra em aberto. O que estava em causa era afinal a definição do perfil do herói dos descobrimentos, debate em que intervieram diversos publicistas nos finais do século XIX e primeiros decénios do século XX.

Noutros pontos, Lopes de Mendonça prolonga as ideias históricas que herda do passado: o já referido plano da Índia, supostamente científico, concebido pelo Infante, a sua exaltação como uma das maiores personalidades históricas nacionais, em contraste com o retrato muito negativo que traça de D. Manuel (chega a qualificá-lo de "degenerado", nos seus caracteres fisiológicos e psíquicos); a ideia negativa das civilizações asiáticas ou a apologia do comemorativismo histórico como instrumento da consciência nacional e do sentido patriótico.

Também no campo do ensino teve Lopes de Mendonça actividade significativa, primeiro na Escola Naval e na Escola Prática de Artilharia Naval e, mais tarde, a partir de 1901, na Escola de Belas Artes. Sem esquecer o plano da divulgação<sup>(51)</sup>, cultivou ainda, como vimos, diversos géneros literários (poesia, drama, ficção).

Outro oficial da marinha que merece ser lembrado é o capitão-tenente João Brás de Oliveira (1851-1917), atento na descrição das embarcações que tomaram parte na primeira viagem de Vasco da Gama à Índia<sup>(52)</sup>. Para além disso, Brás de Oliveira esboça um resumo de história da marinha e sugere uma explicação das navegações oceânicas dos Portugueses, apontando como motivações a vontade de saber, a sede de glória, as tradições de cavalaria e a obediência ao Infante<sup>(53)</sup>. Punha assim de parte o móbil económico, que seria mais tarde explorado por António Sérgio, Duarte Leite e Vitorino Magalhães Godinho. Por seu lado, Baldaque da Silva, com base em documentação da época, procurava demonstrar a intenção de Pedro Álvares Cabral de alcançar terras a Sudoeste do Atlântico, e o não fundamento da hipótese de que a sua frota teria sido arrastada para Oeste pela acção dos elementos naturais e por erro de navegação. Admitia a existência de directivas confidenciais de D. Manuel para a realização da empresa e invocava um factor explicativo

<sup>(51)</sup>Lembre-se a sua *História de Portugal contada aos pequenos portugueses*, Lisboa, s.d.

<sup>(52)</sup>//*Os navios de Vasco da Gama*, *Centenário do descobrimento da América...*, Lisboa, 1892.

<sup>(53)</sup>*Influência do Infante no progresso da marinha portuguesa*, Lisboa, 1894.

que Jaime Cortesão exploraria mais tarde noutros termos: o segredo que envolveu as expedições marítimas para explicar o silêncio que se fez a seu respeito<sup>(54)</sup>.

No século XX, destacaram-se como historiadores, Henrique Quirino da Fonseca (1863-1939), Abel Fontoura da Costa (1869-1940) e Avelino Teixeira da Mota (1920-1982), que desenvolveram largo interesse pela história naval e ultramarina portuguesa em geral e pelas navegações oceânicas dos Portugueses nos séculos XV e XVI em particular. Como se viu atrás, esta temática estava bem enraizada nas gerações anteriores de oficiais e teve uma fértil posteridade ao longo do século XX.

Henrique Quirino da Fonseca atingiu o posto de capitão-de-mar-e-guerra, conquistou a cruz de guerra em operações no Rovuma (Moçambique) em 1916, e dirigiu a biblioteca e o Museu da Marinha. Iniciou os seus trabalhos históricos em 1915 nas páginas dos *Anais do Club Militar Naval* com a primeira parte das "Memórias de arqueologia marítima portuguesa", estudo em que levantava e explicava o significado de termos relativos a assuntos navais encontrados em documentos históricos. Prosseguiu depois, com trabalhos como *A arte de navegar: cartografia e cartógrafos portugueses* (1931), *A caravela portuguesa e a prioridade técnica das navegações henricinas* (1934) e *A arquitectura naval no tempo dos descobrimentos* (1940?). Trata-se de estudos eruditos em que o Autor realça a ideia da prioridade e da originalidade das navegações dos Portugueses. Estes trabalhos foram influenciados, por exemplo, pelas obras de Joaquim Bensaúde (defensor da origem peninsular e não germânica dos aperfeiçoamentos nas ciências náuticas do século XV), Luciano Pereira da Silva e L. de Moraes e Sousa<sup>(55)</sup>. Quirino da Fonseca projectara, na década de vinte, um *Livro de Ouro da Marinha Portuguesa*, em vários volumes, que certamente se inscreveria nesta linha de exaltação dos feitos do passado<sup>(56)</sup>. Por outro lado, na década de trinta, foi um dos

(54) "O descobrimento do Brasil por Pedro Alvares Cabral", *Centenário do descobrimento da América...*, Lisboa, 1892.

(55) Oficial de marinha e autor da síntese *A ciência náutica dos portugueses dos séculos XV e XVI*, Lisboa, 1924, mais tarde superada pela obra de Fontoura da Costa.

(56) Ver nos *Anais do Clube Militar Naval*, tomo LI, n.º 7-8, pp. 199-211.

colaboradores do efémero *Arquivo Histórico da Marinha*<sup>(57)</sup> e explorou a vulgarização de temas históricos, quer através do relato (*Viagens Maravilhosas de Aventureiros Portugueses de Tempos Idos*, 1935) quer da novela heroica "em acção cinematográfica musicada", com *Luis de Camões o "Trinca-Portes"* (1934). A forma de guião cinematográfico desta obra evidenciava o seu propósito lúdico e edificante, bem patente na coloração dos personagens e da acção, na exaltação nacionalista e num final em que Camões moribundo quer erguer-se para combater a entrada dos Castelhanos em Lisboa. Quirino da Fonseca era sócio da Academia das Ciências de Lisboa.

Exemplo privilegiado do resultado feliz da interacção da formação própria do oficial da marinha e da curiosidade histórica, resolvendo-se num indiscutível progresso do conhecimento do passado foi a obra de Abel Fontoura da Costa, voltado sobretudo para os aspectos técnicos das navegações oceânicas portuguesas. A sua contribuição para a historiografia pode considerar-se uma significativa inflexão na investigação sobre os descobrimentos: da tradição da crítica literária e cronística à crítica técnica que complementava (e muitas vezes elucidava) a primeira. Foi governador de Cabo Verde (1915-17), ministro da Agricultura e da Marinha (1923) e director da Escola Naval (1936-39), chegando ao posto de capitão-de-mar-e-guerra. Fontoura da Costa começou por se interessar por questões relativas à navegação astronómica, o que está patente em *Tábuas para o ponto no mar* (1898), *Elementos de navegação astronómica moderna* (1921), *Tábuas náuticas* (1922 e várias edições), *O actual e o futuro ponto no mar* (1930) e *Tábuas de altura e azimute* (1936). Estas mesmas questões técnicas interessaram-no no âmbito da história das navegações, o que se evidencia na sua obra *A Marinharia dos Descobrimientos* (1933, com reedições em 1940, 1960 e 1983), em que faz um levantamento dos principais aspectos técnicos da navegação dos séculos XV, XVI e XVII: uso do astrolábio, quadrante náutico e balestilha, navegação astronómica pela estrela do norte, pelo sol e pelo Cruzeiro do Sul, a agulha e as cartas de marear, as marés, os roteiros portugueses até 1700 e a pilotagem. Esta obra impôs-se como o mais completo e rigoroso manual português de história da náutica que, completando o livro de Luciano Pereira da Silva,

<sup>(57)</sup>"O problema das características dos galeões portugueses", *Arquivo Histórico da Marinha*, vol. 1, n.º 1, pp. 77-91.

é um modelo de clareza, simplicidade e estilo<sup>(58)</sup>. A investigação sobre a temática na bibliografia náutica portuguesa, levou Fontoura da Costa a publicar (prefaciadas e anotadas) algumas das fontes quatrocentistas, quinhentistas e seiscentistas de maior importância para a história naval portuguesa desses séculos<sup>(59)</sup> <sup>60</sup>. Publicou ainda outros trabalhos historiográficos, nomeadamente, *A Actividade dos Descobrimentos desde a morte de D. Henrique até ao advento de D. João II* (1937), *Pedro Nunes* (1938), *Descobrimento de Lourenço Marques* (1939) e *A Ciência Náutica dos Portugueses na Época dos Descobrimentos* (1958). Colaborou em 1933 no *Arquivo Histórico da Marinha*<sup>m</sup>.

Em Avelino Teixeira da Mota, como notou Vitorino Magalhães Godinho<sup>(61)</sup>, a historiografia das navegações portuguesas teve um dos mais importantes estudiosos e investigadores. Tornou-se oficial da Armada em 1939, vindo a atingir o posto de contra-almirante. Serviu na Guiné-Bissau (1945-1957) e em 1953 foi incumbido pelo Governo do estudo da cartografia portuguesa antiga, publicando com Armando Cortesão os seis volumes de *Portugaliae Monumenta Cartographica* (1960) e *Geographicarum Lusitanorum Specimen* (1960). Foi professor da Escola Naval (1959-64) e da Faculdade de Letras de Lisboa (1965-69). A sua ligação à Guiné levou-o a escrever vários trabalhos

<sup>(58)</sup>Luís de Albuquerque, "Historiografia sobre a náutica portuguesa dos Descobrimentos", *A Historiografia portuguesa de Herculano até 1950*, Lisboa, 1978, pp. 357-69. Sobre Fontoura da Costa, *vide* também António Costa Canas, "Comandante Fontoura da Costa", *Patronos...*, pp. 351-355.

<sup>(59)</sup>*L'Almanach Perpetuum de Abraham Zacuto* (1934), *A Arte de Navegar de Bruno Cristóvão*, *Cartas das Ilhas de Cabo Verde de Valentim Fernandes (1505-1508)*, *Roteiro da África do Sul e Sueste desde o Cabo da Boa Esperança até ao das Correntes, 1576* (1939), *Roteiros de D. João de Castro* (1939), *Roteiros Portugueses Inéditos da Carreira da Índia do século XVI* (1940), *Livro de Marinharia de Bernardo Fernandes* (1940), *Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama, 1497-99*, *Os Sete Únicos Documentos de 1500 conservados em Lisboa referentes à viagem de Pedro Álvares Cabral* (1940) e *Tratado da Sphaera... de D. João de Castro* (1940).

<sup>(60)</sup>Com o estudo "A vila do Infante, antes Terça Nabal e Sagres depois", *Arquivo Histórico da Marinha*, vol. 1, n.º 1, pp. 25-56.

<sup>(61)</sup>Vitorino Magalhães Godinho, *Mito e Mercadoria, Utopia e Prática de Navegar: séculos XIII-XVIII*, Lisboa, 1990. Sobre Teixeira da Mota, veja-se Carlos M. Valentim, *O trabalho de uma vida. Biobibliografia de Avelino Teixeira da Mota (1920-1982)*, Lisboa, 2007.

de interesse etnográfico, sociológico e histórico<sup>(62)</sup>. Escreveu ainda sobre assuntos correntes em *Os problemas da Guiné na Assembleia Nacional* (1960) e *Guiné, o seu presente e o seu futuro* (1963), enquanto deputado por essa província ultramarina. A parte mais substancial do seu grande contributo para a historiografia das navegações portuguesas encontra-se dispersa pelos vários estudos que dedicou à história da ciência cartográfica<sup>(63)</sup> e às técnicas de navegação e navegadores portugueses<sup>(64)</sup> <sup>65</sup>. Teixeira da Mota escreveu ainda sobre historiografia e outros historiadores (*Jaime Cortesão, historiador da expansão portuguesa*, 1961; *A obra da Professora Virgínia Rau no campo da história marítima*, 1974) e publicou algumas fontes inéditas (Valentim Fernandes, *Description de la côte occidentale de l'Afrique: Sénégal au Cap de Monte, Archipels*, 1951 e André Donelha, *Descrição da Serra Leoa e dos rios da Guiné e Cabo Verde, 1625*, com introdução e notas, 1977). Teixeira da Mota disse um dia de si mesmo ser "apenas um curioso de certos temas históricos, que gosta de ler e apreciar o que acerca deles escrevem os outros; e no que respeita a trabalho próprio, apenas me interessa investigar alguns assuntos na medida em que estejam incompletamente estudados"<sup>(65)</sup>. Reconheceu como influências no seu trabalho Damião Peres e Jaime Cortesão, no que dizia respeito ao contributo dos Portugueses para a "revolução náutica" europeia e ao papel que nela tivera a iniciativa do Infante D. Henrique ("o facto que, em meu entender, caracteriza essencialmente a revolução náutica operada pelos Portugueses, é o encontro do astrólogo e do marinheiro,

<sup>(62)</sup>Por exemplo, *Como foi descoberta a Guiné* (1946), *Inquérito etnográfico: Guiné Portuguesa* (1946), *A habitação indígena na Guiné Portuguesa* (1948), *Bronzes antigos da Guiné* (1965) e *A actividade marítima dos Bijagós nos séculos XVI e XVII* (1974).

<sup>(63)</sup>Nomeadamente, *Cartografia portuguesa dos Descobrimentos* (1960), *Os Portugueses e a cartografia antiga da África central, 1550-1800* (1963) e *Curso de História da Cartografia* (com Armando Cortesão e Luís de Albuquerque, 1964).

<sup>(64)</sup>Entre outros trabalhos, *Bartolomeu Dias, descobridor do Cabo da Boa Esperança* (1955 e com edição inglesa), *A arte de navegar no Mediterrâneo nos séculos XIII-XVII e a criação da navegação astronómica no Atlântico e no Índico* (1957), *A Escola de Sagres* (1960) e *O Regimento da altura de leste-oeste de Rui Faleiro: subsídios para o estudo náutico e geográfico da viagem de Fernão de Magalhães* (memória com cartas de Gago Coutinho, 1986).

<sup>(65)</sup>*A Escola de Sagres*, Lisboa, s. n., 1960 (separata dos *Anais do Clube Militar Naval*), p. 5.

do dentista e do prático"<sup>(66)</sup>) - Rejeitando o mito da escola de Sagres, Teixeira da Mota pretendia no entanto pôr em relevo aquilo que entendia ser a capacidade manifestada pelos Portugueses quatrocentistas de aplicar os conhecimentos da sua época (por exemplo, uma navegação astronómica incipiente já existente) à resolução prática de problemas concretos (o que era, pois, uma atitude "científica"). A iniciativa do Infante, teria permitido aos Europeus descobrir em vez de serem descobertos. Tratava-se, no fundo, de uma reformulação de histórias que, ganhando assim em rigor científico, também poderiam ser mais operativas enquanto exemplos ou mitos para a nação contemporânea, que já não se revia totalmente nas versões fantasistas do passado. A opinião ponderada expressa por Teixeira da Mota em 1960 quanto aos riscos da intromissão do mito na evocação histórica do Infante D. Henrique ("[...] esperemos que as anunciadas comemorações de 1960 não venham criar novos mitos henriquinos, encabeçando no infante ideias e propósitos que ele não teve"<sup>(67)</sup>) era bem demonstrativa quer da corrente crítica em que se inseria quer da capacidade de os oficiais da marinha, mais uma vez, seguirem e explorarem as tendências mais válidas da historiografia portuguesa. Se outros cultores da história na sua corporação tinham explorado outras vias nas gerações anteriores, enfileirando na tendência dominante de convocar a história com fins assumidamente não-científicos (ou mesmo potenciando essa tendência na ficção ou na dramatização), já Teixeira da Mota era alguém que colocava as motivações da sua actividade noutra plano, mais mediado pelo rigor e pela ponderação dos fins racionais da investigação científica (o que não significa que não estivesse consciente de que a História é sempre um discurso do presente - e portanto dos problemas do presente - sobre um passado só assim apreensível). Por isso mesmo propunha, não uma total e impossível "desmistificação" da história das navegações portuguesas, mas uma sua leitura reorientada para conclusões ou exemplos mais funcionais em novos tempos.

<sup>m</sup> *Ibidem*, p. 14.

<sup>(67)</sup>*Ibidem*. Sobre a idealização do Infante D. Henrique nesse contexto veja-se Sérgio Campos Matos, "O V Centenário Henriquino (1960): Portugal entre a Europa e o Império", in António José Telo (coord.), *O Fim da Segunda Guerra Mundial e os Novos Rumos da Europa*, Lisboa, 1995, pp. 153-169 e María Isabel Iloã, *O Infante D. Henrique na historiografia*, Lisboa, s.c.L, pp. 40-53.

Uma série de outros estudiosos e investigadores destes e doutros temas surgiu das fileiras dos oficiais da Armada, assumindo, como referimos, os *Anais do Club Militar Naval* a função de reunir e publicar os trabalhos de muitos deles. José Frazão de Vasconcelos (1889-1970), que foi primeiro-oficial da Biblioteca da Marinha, deu à estampa numerosos estudos, nomeadamente, *As naus da carreira da Índia* (1921), *Cosmógrafos, cartógrafos, pilotos e construtores navais dos séculos XVI e XVII* (1938) e *A Academia Real dos Guarda-Marinhas do Brasil* (1956), foi secretário e colaborador do *Arquivo Histórico da Marinha* (1933-36) e assinou vários textos nos *Anais*. Da obra do almirante Alfredo Botelho de Sousa, que iniciara a publicação, nos *Anais* em 1916, de fragmentos da sua *História da guerra com os Holandeses no Brasil*, destacam-se os três volumes de *Subsídios para a História Militar Marítima da Índia, 1585-1669* (1931-53); assinou também nos *Anais* um artigo sobre a morte de Alfred Thayer Mahan, o "profeta da marinha", como lhe chamou<sup>(68)</sup>. A Tancredo Faria de Moraes deveu-se o primeiro volume da *Historia da Marinha* projectada para as comemorações do duplo centenário da fundação de Portugal e da Restauração, em 1940, que todavia não teve seguimento<sup>(69)</sup>. O médico e oficial da Armada Júlio Gonçalves, que publicou em 1955, em edição da Agência Geral do Ultramar, *O Infante D. Pedro, as Sete Partidas e a Génese dos Descobrimientos*, colaborou extensamente nos *Anais* desde a década de quarenta, incidindo os seus trabalhos sobretudo sobre a história da presença portuguesa no Oriente.

Ao almirante Gago Coutinho ficaram a dever-se importantes estudos sobre as técnicas de navegação à vela e as derrotas impostas por este tipo de navegação no Atlântico, sendo hoje unánimemente aceite uma das teorias que insistentemente defendeu a propósito das navegações portuguesas de Quinhentos, a "volta pelo largo" no regresso da Guiné para Portugal. Ao invés, a teoria do uso do astrolábio pelos Portugueses desde o tempo do Infante D. Henrique não logrou a mesma aceitação. Interessando-se igualmente pela arqueologia naval, Gago Coutinho foi ainda autor de um importante estudo sobre a caravela, envolvendo-se numa polémica sobre esse tipo de embarcação com Henrique Quirino da Fonseca.

<sup>m</sup> *Anais do Clube Militar Naval*, tomo XLVI, n.º 4, pp. 256-64.

<sup>m</sup> *História da Marinha Portuguesa I - Da nacionalidade a Aljubarrota*, Lisboa, 1940.

António Marques Esparteiro (1898-1976) assinou grande número de textos nos *Anais*, desde finais da década de trinta até aos anos setenta, destacando-se os estudos que dedicou a algumas embarcações antigas e às corvetas portuguesas, bem como, já em 1973-74, à marinha do reinado de D. João IV<sup>(70)</sup>. Interessado na história da embarcação individualizada, este autor reuniu enorme quantidade de informação relativamente a quase todos os tipos de navios portugueses no período de 1640 a 1910, que apareceu depois coligida nos numerosos volumes de *Três séculos no mar (1640-1910)*, em 1974, obra que sistematiza factos, missões e personagens relativos à marinha brigantina. Em *Causas do declínio da Marinha portuguesa no século XIX* (1976), Esparteiro identificou as invasões francesas, a independência do Brasil e as lutas liberais como os acontecimentos que "tiveram o condão de iniciar e apressar o declínio da Marinha de Portugal", situação que só se inverteu a partir dos meados do século XIX, quando se deu "início à reconstrução da Marinha de Guerra pela construção de grandes corvetas a vapor que deram lugar à chamada Marinha de Corvetas"<sup>(71)</sup>. Embora mais voltado para o pormenor erudito, retomava assim uma das preocupações centrais dos historiadores ligados à Armada: a compreensão das suas vicissitudes, em relação com os problemas mais gerais da formação social portuguesa.

Refira-se, por último que a partir de 1969 o Ministério da Marinha viria a reeditar muitas obras destes oficiais numa colecção intitulada "Documentos/Edições do Ministério da Marinha" (Costa Quintela, Almeida d'Eça, Henrique Lopes de Mendonça, Celestino Soares, Henrique Quirino da Fonseca, e Marques Esparteiro). O Ministério patrocinou também a publicação da *Revista da Armada* desde 1971, que ainda hoje se publica.

<sup>(70)</sup>É de salientar o seu estudo "Subsídios para a história da Marinha de Guerra: corvetas mistas portuguesas (1858-1913)", *Anais do Clube Militar Naval*, tomo LXXX, n.º 7-12, até tomo LXXXIX, n.º 4-6, pp. 345-71.

<sup>(71)</sup>António Marques Esparteiro, *Causas do declínio da Marinha portuguesa no século XIX*, Lisboa, 1976, pp. 1 e 140.

## **Entre tradição e modernidade**

Como se torna evidente, a história dos descobrimentos e da colonização portuguesa, das viagens marítimas, da náutica, cartografia e arqueologia naval constituíram áreas de interesse privilegiado dos profissionais da marinha que se dedicaram aos estudos históricos (estas temáticas também foram exploradas em múltiplos géneros literários). Nos seus trabalhos exprimiram-se as grandes tendências historiográficas do seu tempo, com destaque para a narrativa liberal e laica do passado nacional. Mas se há domínio em que o seu contributo se tornou mais relevante foi, sem dúvida, o dos meios técnicos e científicos que viabilizaram os descobrimentos portugueses. Desde o decénio de 1870, a memória da expansão ultramarina portuguesa estava na ordem do dia. A partilha de África pela Europa assim o impunha. Num tempo de intensa concorrência entre as potências coloniais, subalternizou-se a leitura crítica que Alexandre Herculano, e no seu rastro Antero de Quental e Oliveira Martins, haviam legado da expansão ultramarina nessa época áurea. Ora os trabalhos publicados nos diversos periódicos fundados pelas associações ligadas à marinha - com destaque para os de autoria de Celestino Soares, Vicente Almeida d'Eça e Henrique Lopes de Mendonça - forneceram elementos valiosos para a revisão da interpretação negativista a que Herculano dera voz. É certo que a maior parte dos oficiais da marinha que se dedicaram à história deu expressão a uma retórica nacionalista e patriótica que, não raro, condicionou num sentido triunfalista a visão dos sucessos passados. Mas também os historiadores não militares foram, de um modo geral, sensíveis às ideologias e ao sentido pragmático que sempre encerram.

Todos os oficiais da marinha referidos se dedicaram aos estudos históricos sobretudo por razões profissionais e de mundividência cultural. Estava em causa o prestígio de um grupo profissional dotado de uma formação científica e transdisciplinar e de condições de existência singulares - a adversidade da vida no mar. Mas as motivações culturais que os levaram a entregar-se ao trabalho intelectual ultrapassaram em muito o propósito de afirmação do corpo de oficiais enquanto grupo preocupado com os seus problemas profissionais e com os recursos militares e técnicos de que poderia dispor. Na verdade, a sua consciência social e cultural alimentou uma intencionalidade cívica e política e constituiu o denominador comum de parte muito significativa da

sua actividade no domínio das letras: na sua óptica, o combate pelo ressurgimento da marinha portuguesa era indissociável do empenho no ressurgimento da nação.

Este nacionalismo cultural associava-se à crença racionalista no progresso e a um muito difundido ideário de matriz liberal ou democrático. Isso mesmo reconheceu Machado Santos, comissário-naval que, tal como outros oficiais da Marinha, desempenhou um papel da maior relevância na implantação da República em Outubro de 1910<sup>(72)</sup>. Não surpreende pois que muitos destes militares tenham aderido ao republicanismo, à maçonaria e à Carbonária<sup>(73)</sup>. Muitos deles foram homens de acção política destacada em movimentos revolucionários posteriores, incluindo o 5 de Outubro de 1910 e o 25 de Abril de 1974. A origem social dos oficiais da marinha no século XX revela aliás, já nos decénios de 1930 e 1940, alguma singularidade relativamente aos oficiais do Exército: para além de uma forte componente de filhos de militares e de funcionários públicos, um número significativo era de descendentes de homens de profissões liberais e de proveniência urbana<sup>(74)</sup>. Não surpreende igualmente que um número relevante de oficiais da Marinha tenha ocupado cargos políticos de relevo - caso das funções de deputado e de ministro. O número de oficiais que desempenharam esta última função aumentou já no século XX: representaram 4,1% dos ministros da Monarquia Constitucional (1851-1910), 13% dos ministros da I República (1910-26) e quase 17% dos ministros da Ditadura Militar (1926-33)<sup>(75)</sup>. Mas só um estudo prosopográfico alargado, assente na

<sup>(72)</sup>Machado Santos, *A Revolução Portuguesa. Relatório*, Lisboa, 1911, p. 9.

<sup>(73)</sup>António Ventura, *A Carbonaria em Portugal 1897-1910*, Lisboa, 2004, p. 23 e Carlos M. Valentim, "O Clube Militar Naval e os seus Anais...", pp. 26-27.

<sup>(74)</sup>Maria Carrilho, *Forças armadas e mudança política em Portugal no séc. XX*, Lisboa, s.d., p. 343.

<sup>(75)</sup>Pedro Tavares de Almeida e António Costa Pinto, "Portuguese Ministers, 1851-1999: social background and Paths to Power", *Who governs Southern Europe?* (Ed. Pedro T. Almeida, A. Costa Pinto e N. Bermeo), Londres /Portland, 2003, p. 25. Na I República, o número de deputados que foram oficiais da marinha também aumentou: representou uma fracção de 4,9% em relação ao total, quando em 1890 representava apenas 2,2% (cf. Pedro Tavares de Almeida, "Os deputados da I República portuguesa: inquérito prosopográfico", *Revista de História das Ideias*, vol. 27, 2006, p. 409 e, em relação à Monarquia, Idem, *Eleições e caciquismo no Portugal oitocentista*, Lisboa, 1990, p. 185).

valiosa documentação existente no Arquivo da Marinha e nas Listas da Armada poderá levar mais longe o estudo social e cultural deste tão singular grupo profissional.

Retomar a tradição marítima após a deriva do declínio era, nos finais de Oitocentos e ao longo de grande parte do século XX, um tópico recorrente entre os profissionais do mar. Foi essa intenção que levou, no cumprimento de uma ideia muito anterior e na sequência de prolongados esforços, à fundação do Museu de Marinha em Lisboa (1962). Em sintonia com essa intenção, exigia-se a evocação de uma memória de grandes feitos, reconhecidos não apenas em Portugal, mas no estrangeiro. Mas também se exercia sentido crítico sobre tradições legendárias como a da Escola de Sagres (associada ao mito de um Infante D. Henrique cientista) ou a do suposto plano da Índia. Um conceito de história documental e científica inspirado em Herculano e depois no positivismo então disponível, marcou muitos destes oficiais da marinha que se dedicaram aos estudos históricos. Evidentemente, não se esquecia uma tradição historiográfica entretanto cultivada por historiadores laicos (caso de Teófilo Braga). Não se enraizou o republicanismo num muito difundido nacionalismo historicista?<sup>(76)</sup>

Neste sentido, a marinha teve um papel relevante na legitimação histórica do Estado-Nação português, ao longo da época contemporânea. Entre uma tradição histórica voltada para o culto da memória nacional e a uma modernidade científica e cultural por vezes associada a ideais revolucionários situou-se pois uma continuada e persistente intervenção cultural dos oficiais da marinha.

<sup>(76)</sup>Fernando Catroga, *O Republicanismo em Portugal, da formação ao 5 de Outubro de 1910*, vol. 2, Coimbra, 1991, pp. 441-464.

## Fontes e Bibliografia Seleccionada

### Fontes

#### 1. Manuscritas

Arquivo Geral da Marinha, *Livro Mestre dos Officiais da Marinha Militar*, E, 2467.

#### 2. Impressas

##### 2.1. Periódicos

*Anais do Club Militar Naval*, Lisboa, 1870-1974

*Anais Maritimos e Coloniais*, Lisboa, 1840-46

*Anais da Marinha e Ultramar*, Lisboa, 1866-68

*O Arquivo Pitoresco*, Lisboa, 1858-59 e 1867

*Liga Naval Portuguesa: Boletim Oficial*, Lisboa, 1902-13

*Lista Geral dos officiais e empregados civis da Marinha*, Lisboa, Imprensa Nacional, s.d.

*Lista da Armada (referida a 31 de Dezembro de 1870)*, Lisboa, 1871, p. 93. *Idem* para os anos de 1891,1912,1930,1946, 1961 e 1972.

##### 2.2. Obras (historiografia)

CAPELO, Hermenegildo e IVENS, Roberto, *De Angola à contra-costa: descrição de uma viagem através do continente africano*, 2 vols., Lisboa, 1886.

*O centenário da América: memória da comissão portuguesa*, Lisboa, 1892 (com estudos de H. Lopes de Mendonça, Brás de Oliveira e Baldaque da Silva, entre outros).

COSTA, Abel Fontoura da, *A marinharia dos descobrimentos*, Lisboa, 1933.

COUTINHO, Carlos Viegas Gago, *Náutica dos descobrimentos*, 2 vols., Lisboa, 1951-1952.

EÇA, Vicente Almeida d', *Nota sobre os estabelecimentos de instrução naval, principalmente sobre a Escola Naval*, Lisboa, 1892.

*Idem*, *Lições de história marítima geral*, Lisboa, 1973 (1.<sup>a</sup> ed., 1895).

*Idem*, *O Infante D. Henrique e a arte de navegar dos Portugueses*, 2.<sup>a</sup> ed., Lisboa, 1894.

*Idem*, *Viagens e descobrimentos marítimos dos Portugueses*, Lisboa, 1889.

ESPARTEIRO, António Marques, *Heróis do mar (1600-1918)*, Beira, 1953.

*Idem*, *Três séculos no mar (1640-1910)*, Lisboa 1974.

FONSECA, Henrique Quirino da, *A arte de navegar: cartografia e cartógrafos portugueses*, Lisboa, 1931.

*Idem*, *A caravela portuguesa*, Lisboa, 1934.

- MATOS, António Alves Pereira de, *A marinha de comércio*, 2 tomos, Porto, 1900-1901.
- Idem*, *A marinha de guerra*, Porto, 1897.
- MENDONÇA, Henrique Lopes de, *Da unidade de pensamento na vida das descobertas*, Lisboa, 1898.
- Idem*, *Estudos sobre navios portugueses nos séculos XV e XVI*, Lisboa, 1892.
- Idem*, "O Padre Fernando de Oliveira e a sua obra náutica...", *Memórias da Academia Real das Ciências de Lisboa*, nova série, t. VII, parte II, Lisboa, 1898.
- Idem*, *De Ceuta ao Cabo da Boa Esperança*, Lisboa, s.d.
- MORAIS, Tancredo Faria de, *História da marinha portuguesa I: da nacionalidade a Aljubarrota*, Lisboa, 1940.
- MOTA, Avelino Teixeira da, *Cartografia portuguesa dos descobrimentos*, Lisboa, 1960.
- Idem*, "Notas sobre historiografia dos descobrimentos portugueses" (1944), *Mar além mar*, vol. I, pp. 13-24, Lisboa, 1972.
- Os primeiros cem anos da Escola Naval: 23 de Abril de 1845 a 23 de Abril de 1945*, Lisboa, s.d. (1945).
- SÉRGIO, António, *Ensaios*, 8 vols., Lisboa, 1920-58 (reed. 1971-74).
- SILVA, A. A. Baldaque da, *Restauração do poder marítimo de Portugal*, Lisboa, 1894.
- SOARES, Joaquim Pedro Celestino, *Quadros navais ou colecção dos folhetins marítimos do "Patriota", seguidos de uma epopeia naval portuguesa*, Lisboa, 4 vols., 1861-64.
- TESTA, Carlos, *Fases e factos notáveis da história marítima*, Lisboa, 1885.

## B. Bibliografia

- ALBUQUERQUE, Luís de, "Historiografia sobre a náutica portuguesa dos Descobrimientos", *A historiografia portuguesa de Herculano até 1950*, Lisboa, 1978, pp. 357-69.
- CARTAXO, Alexandre, CANAS, Antonio e BRAGA, Helena S., "Origens do Clube Militar Naval", *Anais do Clube Militar Naval*, vol. CXXXIX, Jul.-Set. 1999, pp. 457-497.
- DOMINGUES, Francisco Contente, "Arqueologia naval, ciência histórica", *Sessão comemorativa do 1.º centenario da Arqueologia Naval em Portugal*, Lisboa, 1992, pp. 13-29.
- FONSECA, Henrique Alexandre da, *A propósito do bicentenário da criação da Companhia de Guarda-Marinhas e da sua Academia*, Lisboa, s. n. 1985.
- GODINHO, Vitorino Magalhães, *Mito e mercadoria, utopia e prática de navegar: séculos XIII-XVIII*, Lisboa, 1990.
- MARQUES, Alfredo Pinheiro, *A historiografia dos descobrimentos e expansão portuguesa*, Coimbra, 1991.
- MOTA, Avelino Teixeira da, "O comandante Abel Fontoura da Costa, historiador da marinharia dos descobrimentos", *Agrupamento de estudos de cartografia antiga*, LXXXIV, Lisboa, 1973, pp. 5-14.

- Patronos dos cursos tradicionais da Escola Naval 1936-2007* (coord, de Carlos Valentim), Almada, s.n. 2007.
- PERES, Damião, "Oração de sapiência: evolução da historiografia portuguesa dos descobrimentos marítimos", *Anuario da Universidade de Coimbra*, Coimbra, 1954.
- PORTO, Antonio Luís Albuquerque, *Da Companhia de Guardas-Marinhas e sua Real Academia à Escola Naval 1782-1982*, Rio de Janeiro, Escola Naval, 1982.
- SAMPAIO, Albino Forjaz de (dir.), *Henrique Lopes de Mendonça: a sua vida e a sua obra*, Lisboa, 1926.
- SOUSA, Alfredo Botelho, *Os primeiros cem anos da Escola Naval*, Lisboa, s.l., s.n.
- TELO, Antonio J., *Historia da Marinha Portuguesa. Homens, doutrinas e organização (1824-1974)*, Lisboa, Academia da Marinha, 1999.
- TORGAL, Luís Reis, CATROGA, Fernando e MENDES, J.M. Amado, *História da História em Portugal (sécs. XIX e XX)*, Lisboa, Círculo de Leitores, 1996.
- VALENTIM, Carlos Manuel "Quando o Clube Militar Naval e os seus Anais influenciavam o poder (1866-1930)", *Anais do Clube Militar Naval*, vol. CXXXV, Out.-Dez. 2005, pp. 741-76.
- Idem*, "O Clube Militar Naval e os ses Anais na cultura da Marinha. A ciência e a técnica divulgadas por uma revista naval", *A cultura na Marinha*, Lisboa, Academia da Marinha, 2006, pp. 9-38.
- Idem*, *O trabalho de uma vida. Biobibliografia de Avelino Teixeira da Mota (1920-1982)*, Lisboa, Ed. Culturais da Marinha, 2007.