

---

PORTUGAL PIONEIRO UNIVERSAL  
EM ESTRATÉGIA MARÍTIMA E NAVAL

---

*Virgílio de Carvalho*

---

## PORTUGAL PIONEIRO UNIVERSAL EM ESTRATÉGIA MARÍTIMA E NAVAL (\*)

---

### 1. INTRODUÇÃO

No Prefácio à edição portuguesa «The Discoverers», de Daniel J. Boorstin, o autor presta justiça e homenagem à acção pioneira dos Portugueses nos Descobrimentos. Por exemplo, considera que o próprio Novo Mundo teria sido um lugar muito diferente se não tivessem sido a imaginação, a coragem e o espírito de aventura dos Portugueses. E que os descobridores portugueses ainda não tiveram o reconhecimento e as celebrações que merecem no Ocidente de língua inglesa. Já no corpo do referido livro, Boorstin afirma ainda que o feito dos Portugueses foi mais moderno e mais revolucionário do que as mais largamente celebradas proezas de Colombo.

No presente trabalho pretende chamar-se a atenção para um outro aspecto da obra pioneira dos Portugueses, menos conhecido, do âmbito da Estratégia Marítima.

\*

\* \* \*

Os povos das regiões costeiras são naturalmente identificados com o mar, particularmente através de estuários, baías e enseadas, que lhes proporcionam mais fácil e mais proveitosa intimidade com ele. No caso específico de Portugal — debruçado sobre importantes rotas marítimas ligando o Norte da Europa e o Mediterrâneo — além de se criarem, desde muito cedo, relações comerciais e culturais predominantemente com povos exteriores à Península Ibérica, fixaram-se em redor dos seus estuários populações de várias origens, inquietas e habituadas a riscos e ao mar. Por outro lado, os Portugueses sabiam, desde o embrionário Condado Portucalense, que a afirmação e a preservação da identidade e da individualidade do seu País seriam mais fáceis para o lado do Atlântico, e tenderiam a ser mais

---

(\*) Comunicação ao «Congresso Internacional sobre Bartolomeu Dias e a Sua Época», em Setembro de 1988, realizado pela Universidade do Porto.

contrariadas do lado do interior. A geografia terá sido assim importante para a formação do carácter e do comportamento de Portugal, feito um país de emigrantes, com as potencialidades inerentes. A própria fixação da capital portuguesa, na protuberância atlântica da Península, sobre o seu maior estuário, revela preocupações e propensões centrífugas, em oposição a um interior de propensão centrípeta que reuniu as restantes Nações Ibéricas em redor da sua capital, fixada significadamente bem no centro da Península.

Apropósito do referido, Jaime Cortesão <sup>(1)</sup> sustenta que a ocupação da costa, e a organização de Portugal em função marítima, foram determinantes para que pudesse começar a viver de vida própria. Por seu turno, o professor Hernâni Cidade <sup>(2)</sup>, entendeu que a independência de Portugal é uma fatalidade e uma oferta do Atlântico, e que a conquista de Lisboa não foi senão parte duma estratégia tendente a fazer da orla marítima a zona mais febril, mais absorvente e mais fecunda do País. O professor Jorge Dias <sup>(3)</sup> entendeu que a unificação e a permanência da Nação se deveu ao mar e que, ao longo da costa, sobretudo no estuário do Tejo, se estabeleceram amarras que defendem Portugal da força centrípeta de Castela. E Oliveira Martins <sup>(4)</sup> asseverou que, sem Lisboa, Portugal não teria resistido à força absorvente do movimento de unificação do corpo peninsular.

Por seu turno, o americano D. J. Boorstin, no seu livro atrás citado, salienta o facto de Portugal ter sido abençoado com extensos rios navegáveis e portos fundos virados para o Atlântico, o que levou o Povo Português a voltar-se naturalmente para o mar, em sentido oposto aos centros clássicos da civilização europeia, nas direcções oeste e sul.

Talvez o referido explique por que D. Dinis, cognominado de «O Lavrador», terá compreendido ser necessário fazer de agricultores também marinheiros, porque a Portugal não chegaria apenas lavar a terra. Impunha-se-lhe que lavrasse igualmente o mar, para sobreviver. Terá sido tão sábio Rei que deu o mais decisivo impulso ao desenvolvimento do poder marítimo em Portugal. E o caso é que Portugal chegou, já no reinado de D. Afonso IV, a pescar em longínquas águas francesas e inglesas. O que, tendo prosseguido

---

<sup>(1)</sup> «Os Factores Democráticos na Formação de Portugal».

<sup>(2)</sup> «Revista dos Centenários» (Fevereiro/Março de 1983).

<sup>(3)</sup> «Os Elementos Fundamentais da Cultura Portuguesa».

<sup>(4)</sup> «História de Portugal».

no tempo de D. Pedro e de D. Fernando, levou inclusivamente à criação de Bolsas no Porto e em Lisboa, e a notável desenvolvimento da construção naval.

\*

\* \* \*

A crise de 1383-85, cuja expressão mais dramática e mais decisiva terá sido a Batalha de Aljubarrota, mostrou por certo aos Portugueses as dificuldades de sobrevivência do País. E, tendo saído dela vitoriosa a burguesia comerciante, atraída pelas riquezas que do mar extraía e, sobretudo, que através dele recebia, parece lógico o reforço da solução atlântica por que se decidiram para a consolidação da individualidade e da liberdade de acção de Portugal.

Dessa vontade forte de sobrevivência em liberdade nasceu um impulso tão consciente, tão forte, e tão organizado, que levou os Portugueses a pôr em contacto mais directo e mais desimpedido — pela via oceânica — civilizações e riquezas complementares. Pode por isso afirmar-se que a História do Mundo começou realmente a ser mais universal com os Descobrimentos Portugueses. Ou, como disse Arnold Toynbee, que começou com a chegada de Vasco da Gama à Índia uma nova era para o Mundo, a era pós-gâmica. E disse-o também de certo modo o historiador indiano K. M. Panikkar (5), ao sustentar que a viagem pioneira dos Portugueses à Índia inaugurou a época de Vasco da Gama da História asiática (1498-1947).

Desse forte impulso pioneiro resultaram ainda a chegada de Cristóvão Colombo às Antilhas e a viagem de circum-navegação de Fernão de Magalhães aquele de nacionalidade ainda indeterminada, este bem português, ambos alunos e praticantes da chamada Escola de Sagres. Portugal foi tão grande que o seu «talent de bien faire» chegou para exportar. É reciso que o Mundo o saiba e não esqueça, a começar, obviamente, pelos Portugueses. É que aquilo que Portugal fez é principalmente notável — e surpreendente — pela dimensão e pelas repercussões que raiam autenticamente o sonho utópico. É isso que o Mosteiro da Batalha simboliza, pois não só celebra a vitória militar da contenção do centripetismo castelhano, como alberga os túmulos dos que lhe opuseram para o futuro o centrifugismo lusitano que deu «Novos Mundos

---

(5) «Asia and Western Domination».

ao Mundo». O que torna o Mosteiro num autêntico património histórico-cultural universal.

\*

\*        \*

A tomada de Ceuta pelos Portugueses em 1415 foi passo decisivo da solução atlântica de Portugal, e da própria História da Europa Moderna. O caso é que começou a encerrar-se no Estreito de Gibraltar o ciclo do Mediterrâneo, e deu os primeiros passos o ciclo do Atlântico. Foi ensaiado na tomada de Ceuta o emprego das potencialidades do Poder Naval oceânico, quanto a concentração e a mobilidade de força militar para o assalto decisivo contra terra, em força e de surpresa. A conquista da praça forte de Ceuta, precedida de recolha e de interpretação minuciosa de informações, de planeamento e de secretismo cuidadosos, e dum completo domínio do mar, é um marco da História Naval, por ser tida por muitos como a primeira grande operação anfíbia oceânica com êxito que se conheça. Foi com estratégia naval desta qualidade — que Portugal pioneiro repetiu em paragens muito distantes — que foi possível montar a estrutura de segurança do Império Marítimo Português do Oriente. Tal estratégia foi revelação surpreendente da capacidade de desenvolvimento do Poder Marítimo de Portugal, que permitiu flanquear com poder marítimo atlântico o poderio terrestre da Eurásia. Coube assim a Portugal o ter mostrado como as potências mais deserdadas quanto a recursos naturais do seu território podem sobreviver, e até sobrepor-se a muitas outras, recorrendo a fontes de abastecimento externas, e ao senhorio do mar, para o seu transporte em liberdade.

Coube por conseguinte a Portugal ter iniciado em 1415 competição permanente entre as Potências Marítimas e as Potências Continentais, que ainda hoje perdura.

## 2. ESTRATÉGIA MARÍTIMA E NAVAL ACTUAIS E CLÁSSICAS

Para se poder averiguar melhor da acção pioneira de Portugal quanto a Estratégia Marítima e a Estratégia Naval, convirá referir o que actualmente é aceite em termos internacionais nesses domínios.

Antes do mais, é ponto assente que o Poder Marítimo é componente do Poder Nacional relacionado com o mar, concebido, desenvolvido e utilizado para a realização de Objectivos Nacionais.

E este conceito decorre do próprio conceito de Estratégia que, na versão actualmente mais aceite, é a ciência e a arte de identificar, desenvolver, organizar e utilizar poder (material e anímico) para realizar objectivos definidos pela política, contra a opposição de antagonismos.

A Estratégia Marítima e o Poder Marítimo dizem respeito a meios e acções civis e militares marítimas. A Estratégia Naval e o Poder Naval dizem apenas respeito a meios e acções militares no mar.

\*  
\*      \*

Segundo o clássico inglês Roskill, as componentes do Poder Naval são o Elemento de Força (instrumento de guerra constituído pelos meios militares navais e aéreos que actuam no mar), o Elemento de Transporte (extensivo a Marinhas e Aviações civis, e a estaleiros e oficinas de apoio), e o Elemento de Segurança (bases a partir das quais operam os meios).

Segundo outro clássico, o francês Almirante Castex, a Estratégia Naval tem um Objectivo Primário, e admite alguns Objectivos Ulteriores — Positivos e Negativos. O Objectivo Primário consiste na consecução no domínio do Mar (a que os Portugueses chamaram de senhorio do mar), considerado indispensável para a realização dos Objectivos Ulteriores. A destruição ou a neutralização da principal força naval do antagonista na chamada batalha decisiva, define para Castex o momento em que se passa da disputa do senhorio do mar ao seu exercício efectivo. Quanto a Objectivos Ulteriores, Castex considera como Positivos: atacar a terra a partir do mar; transportar e abastecer forças militares pelo mar; e assegurar o exercício da exploração económica do mar (transportes marítimos e exploração de recursos económicos). E considera como Negativos os relacionados com a negação ou interdição do uso do mar a antagonistas, como seja: evitar que estes ataquem território nacional a partir do mar; impedir que utilizem o mar para transportar e abastecer forças militares suas; e impedir que explorem economicamente o mar.

\*  
\*      \*

É à luz do que hoje é universalmente aceite como Estratégia Marítima e Estratégia Naval que tentará aferir-se do pioneirismo de Portugal na matéria. E, para já, ressalta do referido na introdução, particularmente quanto

à conquista de Ceuta, a aplicação naquela época de princípios perfeitamente válidos na actualidade. Entre eles, a preocupação, resolvida, de conseguir o prévio senhorio do mar para atacar a terra (Objectivo Primário), e a prévia preocupação de fechar o Estreito para impedir a passagem de meios militares navais antagonistas para o Atlântico (Objectivo Ulterior) a fim de poderem dedicar-se em segurança à sua exploração paciente e sistemática.

### 3. O IMPÉRIO MARÍTIMO PORTUGUÊS DO ORIENTE

Os descobrimentos não forem decerto o objectivo único da grande empresa nacional portuguesa. O estabelecimento da carreira oceânica para a Índia, sob exclusivo controle nacional, em alternativa à carreira marítimo-terrestre existente, para o transporte de especiarias e doutras cobiçadas riquezas do Oriente para a Europa, via Lisboa, terá sido, tudo o parece indicar, o seu objectivo último. É por exemplo o francês Albert Mallet <sup>(6)</sup> quem afirma que, encontrado o caminho marítimo para a Índia, os Portugueses apoderaram-se dos portos mais importantes para o controlo do comércio com o Oriente, e afastaram todos os concorrentes pela força. Arruinaram os comerciantes árabes, comprometeram o sultão do Egipto, e feriram gravemente a prosperidade e o poder de Veneza. Ainda segundo A. Mallet, os Venezianos forneceram dinheiro e armas ao Sultão do Egipto e aos Árabes, que montaram uma expedição que acabou derrotada na batalha naval decisiva de Diu, em 1509.

A. Mallet sustenta ainda que os Venezianos pensaram ainda em abrir o Canal de Suez para neutralizar a rota marítima do Cabo da Boa Esperança, mas sofreram um inoportuno ataque do Rei Luís XII de França, que os impediu de concretizar o projecto. Há, evidentemente, a tese da expansão da mensagem cristã pelo Mundo, podendo pelo menos afirmar-se que essa foi uma das consequências do grande empreendimento português. É o que refere o norte-americano «C. R. Boxer» <sup>(7)</sup>, ao afirmar que o primeiro império colonial moderno e a dominação das costas e dos mares, da África e da Ásia, estiveram ligados com os começos da expansão marítima europeia e da Cristandade, separando os Mundos Medieval e Moderno.

---

<sup>(6)</sup> «Course Complet d'Histoire — Le Temps Modernes».

<sup>(7)</sup> «O Império Colonial Português».

\*

\*        \*

O que é facto é que a era pós-gâmica, para usar a feliz expressão de Arnold Toynbee, iniciou uma era de Poder Marítimo, de autoridade baseada no controlo ou senhorio dos mares, que lançou Portugal (e a Espanha e a Europa que se lhe seguiram) numa senda de prosperidade dependente do uso do mar que as obrigou a serem marítimas. E mostrou que a Europa do futuro, ou continua atlântica, ou será arrastada pela senilidade do Mediterrâneo.

A empresa dos Descobrimentos portugueses não teve carácter original apenas quanto ao desenvolvimento científico-tecnológico nos campos da ciência náutica, da astronáutica, da construção naval. Teve-o também noutros domínios, como o das Informações Estratégicas (imprescindíveis ao método científico e empresarial). Não apenas para avaliar da adequabilidade da Estratégia para atingir os Objectivos, mas também da sua exequibilidade em termos humanos e materiais, e ainda da sua aceitabilidade, isto é, quanto ao preço humano material a pagar ser ou não compensável pelos benefícios a recolher.

A selecção do Objectivo de conseguir a exclusividade do comércio da Índia para a Europa, e também da Estratégia para o realizar, assentou, como hoje se faz correntemente quanto a qualquer opção e empreendimento, em Informações Estratégicas de toda a confiança. Uma obtidas naturalmente, outras conseguidas por esforço de pesquisa bem orientado, determinado e persistente, fruto de noção de saber-se bem o que se quer. É este outro aspecto do pioneirismo de Portugal. Em Portugal sabia-se bem (porque Lisboa funcionava como entreposto entre o Mediterrâneo e Norte de África, e o Norte da Europa) o valor dos produtos oriundos do Oriente. E conheciam-se bem as rotas marítimo-terrestres que, atravessando a Síria e o Egipto, e seguindo dali pela margem Sul do Mediterrâneo (ou via Alexandria - Veneza, ou Alexandria - Génova) para o Atlântico, estavam sujeitas a contrariedades e a imponderáveis que dificultavam e encareciam o comércio. O Infante D. Henrique recebia informações suficientes de mercadores do Norte de África, e de judeus, que o terão levado, e aos seus conselheiros, a estimar ser perfeitamente aceitável ir buscar as riquezas do Oriente pela rota oceânica livre à volta de África, evitando as contingências das vias terrestres e do apertado Mediterrâneo. Exportações por terra, feitas em simultâneo com progressos penosos pelo Atlântico, foram revelando a exequibilidade da empresa.

Por exemplo, Pero da Covilhã partiu de Lisboa no mesmo ano que Bartolomeu Dias largou para a passagem do Tormentoso. Por outro lado, o conhecimento das instruções Náuticas de Ibu Majid, minuciosas quanto ao Oceano Índico, facilitaram a rápida e segura navegação de Vasco da Gama para o seu objectivo. Sabia-se ainda que surgira uma boa oportunidade de vazio de poder no Índico, pela retirada das esquadras chinesas de Cheng-Ho, por a China (dinastia Ming) ter desistido da expansão político-marítima para acorrer à defesa das suas costas contra piratas, e para ter conta a permanente ameaça de nómadas mongóis e manchús na fronteira norte. Era uma boa ocasião para fazer valer a superioridade tecnológico-marítima dos Portugueses, e a capacidade de concentração e mobilidade militar do Poder Naval. Sabia-se, por conseguinte, por onde ir, quando, como, com quê e porquê, tudo fruto de se saber o que ocorria e qual a geografia económica do Oriente. Por isso se tomou o melhor caminho — não o errado de Cristóvão Colombo — e se exploraram as vulnerabilidades existentes com as potencialidades desenvolvidas para o efeito.

E, destas, há a destacar o Poder Marítimo, a organização, o método científico, a motivação, a unidade de acção, a tecnologia e a surpresa. Em suma, uma Estratégia adequada, exequível, aceitável e mobilizadora, criada e servida por estrategistas e líderes à altura de tal empresa. E, uma vez que o homem é o factor mais importante do Poder Nacional dos pequenos países, talvez o maior feito da notável pleiade de estrategistas e de líderes portugueses daquela época tenha sido de facto saber transformar um povo agricultor e pastor num povo também de marinheiros. E isto contém uma lição a não esquecer para o futuro, preocupação que sempre deve aparecer na análise da História: a força de Portugal residiu no desenvolvimento do Poder Marítimo; e este poder é frágil, pois assenta em bases que uma contrariedade, como uma batalha decisiva, ou uma administração que deixe de compreender o seu valor pode deitar por terra num ápice. É por isso que o clássico norte-americano Mahan sustentou que o Poder Marítimo de um País assenta basicamente no Carácter do seu Povo e no Carácter do seu Governo, isto é, na sensibilidade, na apetência e na noção da importância do mar. Por isso é que o Padre Fernando de Oliveira — um valioso testemunho do pioneirismo de Portugal em Estratégia Marítima, nascido em 1504, e autor da primeira obra que se conhece no Mundo sobre princípios de guerra naval, «A arte da Guerra no Mar» — escreveu, neste mesmo livro, que uma armada não se improvisa tão

facilmente como um Exército. Foi o que pretendi lembrar, ao referir o que ocorreu quanto ao Poder Marítimo desde D. Dinis até ao assalto a Ceuta.

\*

\*        \*

A primeira viagem de Vasco da Gama à Índia ocupou apenas três pequenos navios, as naus S. Gabriel e S. Rafael, e a caravela S. Miguel. E, ao que parece, visaria estabelecer relações pacíficas de comércio. Mas a diminuta esquadra terá sido recebida com suficiente hostilidade para justificar posterior envio de forças navais mais poderosas para a realização do objectivo referido. Poderá então dizer-se que a acção militar-naval de Portugal começou com a segunda armada enviada à Índia, composta por treze navios, comandados por Pedro Álvares Cabral. Mas o emprego maior da força militar embarcada terá começado a aumentar mais decididamente com a segunda viagem de Vasco da Gama à Índia, após o que tiveram lugar as mais significativas acções contra «navios mouros», designação genérica que abrangia árabes e turcos. Em 1503 seguiram então três armadas, sendo uma comandada por Afonso de Albuquerque, outra por seu irmão Francisco de Albuquerque, e a terceira por António de Saldanha.

\*

\*        \*

Os maiores estrategistas navais do Império Marítimo do Oriente foram indubitavelmente D. Francisco de Almeida e Afonso de Albuquerque. D. Francisco de Almeida pôs em prática um plano para a conquista e manutenção do exclusivo da navegação portuguesa ou da sua aliada, no Índico, preocupando-se essencialmente com o exercício do senhorio do mar, com um único ponto de apoio principal em terra, em Cochim. Este ponto de apoio, na sua concepção, funcionava simultaneamente como pólo comercial e como base para abrigo e aprestamento de navios, e repouso das guarnições. É durante o seu vice-reinado que tem lugar a primeira batalha decisiva para o senhorio do mar, em 3 de Fevereiro de 1509, ao largo de Diu (já atrás referida), conhecida pela batalha de Rumes, que vingou anterior desaire de Chaul, que custara a vida de seu filho, D. Lourenço de Almeida. Na Batalha de Rumes, os Turcos foram desbaratados.

\*  
\*        \*

A concentração de forças para dar a batalha decisiva, visando a consecução do Objectivo Primário, que consiste na obtenção do senhorio do mar, teve repetição ao longo dos séculos em batalhas como Trafalgar (entre Ingleses e Franceses), como Jutlândia (entre Ingleses e Alemães), como Midway (entre Americanos e Japoneses).

Com a exclusão da Batalha da Jutlândia, que resultou inconclusiva, as outras constituíram passos decisivos para o resultado das guerras em terra, que normalmente favoreceram os prévios vencedores no mar.

\*  
\*        \*

A estratégia de Afonso de Albuquerque foi diferente. Assim, conseguido o senhorio do mar e a sua manutenção, ele passou à consecução de Objectivos Ulteriores — nomeadamente atacar a terra a partir do mar com o propósito principal de bloquear o acesso dos antagonistas de Portugal ao Oceano Índico através do Mar Vermelho ou do Golfo Pérsico. Foi assim que os Portugueses se apoderaram, nesse tempo, duma vasta rede de pontos de apoio em Goa (1510), Malaca (1511), Ormuz (1515) e Socotorá (1513). Além do mais, Afonso de Albuquerque parecia entender que, com mais praças fortes no litoral, como nos locais referidos, e outros, o Império do Mar seria mais fácil de sustentar. Afonso de Albuquerque estruturou desse modo o Império Marítimo Português, de que fez capital Goa, dotada de bom e seguro porto. Não esquecendo que a ocupação de Malaca — por ser entreposto para os produtos orientais mais ricos, e porta para o Oceano Pacífico, onde os Portugueses foram os primeiros europeus a navegar — foi desde sempre objectivo prioritário a atingir. Foi assim que o grande estrategista pretendeu e conseguiu, durante largo tempo para tão pequeno e tão distante País, assegurar o exercício do comércio exclusivo do Oriente para a Europa, e negá-lo aos antagonistas

\*  
\*        \*

Do referido deve concluir-se que o estabelecido pelo clássico francês Castex como Objectivos da Estratégia Naval — Primário e Ulteriores, Positivos e Negativos — era conhecido, há muitos séculos atrás, da Primeira Potência

Marítima oceânica da História que foi Portugal. Deve concluir-se também que foi com uma Estratégia verdadeiramente nacional que foi possível a um tão pequeno Povo conseguir tão vasto objectivo. Lisboa passou a ser o centro do comércio oriental da Europa no século XVI. Comerciaava-se com o Japão, com a China, com as Molucas, com a Conchichina, com o Sião com Java, com Ceilão, com a Índia, com a Costa Oriental de África, segundo o já citado A. Mallet. E, em apenas 25 anos após a chegada de Vasco da Gama à Índia, Portugal montou o primeiro grande Império Marítimo da Europa Moderna, enquanto os Espanhóis nada mais tinham a esse tempo do que as Antilhas, e nem tinham comércio importante em curso com elas. Graças à obra pioneira dos Portugueses, a Europa, que foi atrás de si, permaneceu nos locais atingidos pelos Portugueses durante 400 anos.

#### 4. NOTAS FINAIS

Na perspectiva da consecução do objectivo do estabelecimento do Império Marítimo do Oriente, e da Carreira da Índia, entre as maiores descobertas dos Portugueses está por certo a das virtualidades únicas do Poder Marítimo oceânico para a consecução de objectivos económicos e militares a grandes distâncias. Efectivamente, só com recurso ao efeito multiplicador de força decorrente da concentração de poder militar para aplicar de surpresa onde necessário, e da mobilidade e flexibilidade características das forças navais, foi possível a um tão pequeno povo dispor de superioridade militar suficiente para deter o senhorio numa tão vasta área como o Oceano Índico, a tão grande distância.

Além do resto, percebe-se bem que o clássico inglês Roskill não fez mais do que reproduzir o que os Portugueses criaram séculos antes. Efectivamente, no descrito quanto à Estratégia Marítima Portuguesa de Quinhentos, reconhecem-se o Elemento de Forças (as esquadras), o Elemento de Segurança (bases de apoio) e o Elemento de Transporte (as naus). De notar que, quanto a este último ponto, muitos dos navios Portugueses eram simultaneamente de combate e de transporte, o que hoje também começa a ser comum, por exemplo em Marinhas como a Soviética e a Inglesa. Essa possibilidade foi utilizada

recentemente pelos Ingleses para conseguirem Poder Naval suficiente para a realização a grande distância dos seus objectivos na Crise das Falkland/Malvinas de 1982. Por outro lado, reconhece-se que os Portugueses foram verdadeiros descobridores da importância estratégica dos pontos de convergência obrigatória da navegação — e da necessidade de os controlar — a que os Ingleses chamam hoje de «Choke Points» (funis de navegação). O que se conclui, naturalmente, da preocupação de Portugal em ocupar e manter Ceuta, Socotora, Ormuz, Malaca e outros pontos. De notar também que nos dias de hoje persiste a polémica entre dois conceitos estratégicos, semelhantes aos defendidos por D. Francisco de Almeida e Afonso de Albuquerque, para a defesa dos interesses da Potência Marítima, parecendo que o do primeiro merece a primazia, por aquela potência ter crescente dificuldade em conseguir pontos de apoio em território alheio.

\*  
\*       \*

Outra grande descoberta dos Portugueses foi sem dúvida a do transporte marítimo oceânico como base do poder de países dependentes do exterior para abastecimento de recursos económicos vitais de que não dispõem no seu próprio território. Ainda hoje, cerca de 70% dos transportes comerciais Mundiais, incluindo o combustível para aviões, são efectuados por mar, percentagem para a qual muito contribuem os chamados países marítimos.

\*  
\*       \*

A gesta marítima de Quinhentos culminou, por assim dizer, todo um processo natural de recurso ao mar por Portugal para sobreviver com independência suficiente. Foi a intimidade com o mar que tornou os Portugueses diferentes, e lhes proporcionou oportunidades para chegarem a ser o que foram. O desbravamento do mar foi uma empresa nacional, vivida e sentida intensamente pelos Portugueses. É isso que explica o maior sabor marítimo da sua literatura medieval, a existência de dois épicos consagrados que cantaram os Descobrimentos — como Camões e Pessoa — a chamada Escola de Sagres (onde aprenderam inclusivamente os maiores vultos dos Descobrimen-

tos espanhóis, como Colombo e Magalhães) e o estilo arquitectónico «manuelino», com motivos alusivos aos Descobrimentos.

A própria aventura científico-tecnológica executada corajosamente, já no século XX, pelos marinheiros aviadores Gago Coutinho e Sacadura Cabral, ao efectuarem a travessia do Atlântico Sul que abriu as portas à viabilidade da aviação comercial, constitui um reafortamento do Carácter Nacional moldado pela intimidade com os oceanos, à qual os Portugueses de hoje têm o dever de também dar, e de fazer reconhecer universalmente, o devido valor.

Lisboa, Setembro de 1988.

*Virgílio de Carvalho*

### **OBRAS CONSULTADAS**

- «História dos Descobrimentos» — Jaime Cortesão.
- «A Arte da Guerra no Mar» — Padre Fernando de Oliveira.
- «A Náutica dos Descobrimentos» — Almirante Gago Coutinho.
- «O Mistério de Vasco da Gama» — Armando Cortesão.
- «The Discoverers» — Daniel J. Boorstin.
- «Gago Coutinho» — Pinheiro Correia.
- «Portugal Militar» — Carlos Selvagem.
- «História Concisa de Portugal» — José Hermano Saraiva.
- «Course Complet d'Histoire» — Albert Mallet.
- «Os Elementos Fundamentais da Cultura Portuguesa» — Jorge Dias.
- «Lições da História Marítima Geral» — Vice-Almirante Vicente de M. C. Almeida d'Eça.
- «La Península Iberica» — Juan Vilá Valenti.
- «Os Factores Democráticos na Formação de Portugal» — Jaime Cortesão.
- «História de Portugal» — Olivera Martins.
- «Asia and Western Domination» — K. M. Panikkar.
- «O Império Colonial Português» — C. R. Boxer.