



ESCOLA NAVAL

talant de bi-faire



Guilherme Lemos Martins

**A Estação Naval de Angola.
Caracterização e análise do seu
contributo para a manutenção da
soberania portuguesa em Angola.
1845 -1910**

**Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Ciências Militares
Navais, na especialidade de Marinha**

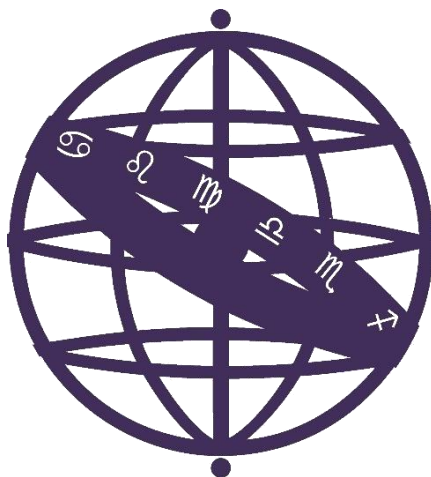


**Alfeite
2024**



ESCOLA NAVAL

talant de bi-faire



Guilherme Lemos Martins

A Estação Naval de Angola.

*Caracterização e análise do seu contributo para a manutenção da soberania portuguesa em Angola.
1845 - 1910*

**Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Ciências Militares Navais, com
especialização em Marinha**

Orientação de: Bruno Alexandre Gonçalves Neves

O Aluno Mestrando

ASPOF M Lemos Martins

O Orientador

CTEN ST-EHIS Gonçalves Neves





DEDICATÓRIA

Aos meus familiares e à minha namorada que me apoiaram desde sempre na tomada de grandes decisões.

Por eles guardo, não só um carinho especial, como também um lugar muito especial no meu coração.





AGRADECIMENTOS

Uma dissertação de mestrado reduz-se a um imenso e árduo esforço de investigação e de retrospectiva pessoal, muitas vezes desenvolvida num ambiente de carácter retraído. Não obstante, a realização deste trabalho só se viu concretizada graças à contribuição e participação de alguns elementos aos quais quero deixar o meu profundo reconhecimento e agradecimento.

Começo por agradecer ao meu orientador, o Comandante Gonçalves Neves, por me ter aceite como seu orientando, por ter acreditado neste projeto e pela crucial ajuda, com destaque para a transmissão dos seus conhecimentos, paciência e disponibilidade para esclarecer as minhas dúvidas e nos conselhos que me deu durante a elaboração deste trabalho.

Aos professores e funcionários da Escola Naval pelo conhecimento que me transmitiram ao longo de todo o curso.

Aos funcionários do Arquivo Histórico de Marinha e da Biblioteca da Escola Naval, por terem colaborado de forma inexcelável no acesso à bibliografia e documentação.

Por último, agradeço à minha família e à minha namorada, ao meu pai e irmã, que constituem o meu grande pilar, pelo ânimo e positivismo incondicional que sempre me deram e dão, a paciência que tiveram comigo e toda a motivação que me transmitiram nesta importante etapa da minha vida.





RESUMO

A primeira metade do século XIX caracteriza-se por um período marcante para Portugal, caracterizado por mudanças políticas, económicas e sociais. Com a independência do Brasil em 1822, a viragem para África foi crucial para o sustento da economia portuguesa, que se encontrava em declínio. Foi então criada, em meados da década de 1840, a Estação Naval de Angola.

A Estação Naval e os seus meios foram também fundamentais para Angola, auxiliando a manter a ordem pública e protegendo o território de rebeliões num dos períodos mais conturbados.

A Estação Naval foi absolutamente essencial, não só para Portugal relativamente ao combate ao tráfico de escravizados, exploração dos recursos naturais existentes em Angola e auxílio no território devido a rebeliões, mas também para Inglaterra, que com a criação das ligações a vapor necessitavam de pontos de apoio e abastecimento, algo que a Estação Naval podia oferecer.

Até 1895, a presença e administração no território africano era sobretudo feita pela Marinha, mas no mesmo ano o sistema colapsa e as campanhas de pacificação voltam-se para o interior. Em 1910 é entregue à administração de Angola a Estação Naval.

Palavras-chave: Angola; Estação Naval; África; Marinha





ABSTRAT

The first half of the 19th century is marked by a significant period for Portugal, characterized by political, economic, and social changes. With Brazil's independence in 1822, the shift to Africa became crucial for sustaining the declining Portuguese economy. It was then, in the mid-1840s, that the Angola's Naval Station was established.

The Naval Station and its resources were also fundamental for Angola, assisting in maintaining public order and protecting the territory from rebellions during one of the most tumultuous periods.

The Naval Station was absolutely essential, not only for Portugal in terms of combating the slave trade, exploiting Angola's natural resources, and providing assistance in the territory during rebellions, but also for England, which, with the creation of steam connections, needed support and supply points—something the naval station could offer.

Until 1895, the presence and administration in the African territory were mainly conducted by the Navy. However, in the same year, the system collapsed, and pacification campaigns turned inland. In 1910, the Naval Station was handed over to the administration of Angola.

Keywords: Angola; Naval Station; Africa; Navy



ÍNDICE DE FIGURAS

| | |
|---|----|
| Figura 1- África, Luanda (Vermelho)..... | 18 |
| Figura 2 - Esboço da Carta de Angola (1910)..... | 19 |
| Figura 3 - Chegada de Diogo Cão à foz do rio Congo..... | 20 |
| Figura 4 - Paulo Dias de Novais..... | 21 |
| Figura 5 - Tráfico de escravos | 22 |
| Figura 6 - Presença portuguesa em Angola no século XIX..... | 24 |
| Figura 7 - Infante D. Miguel | 25 |
| Figura 8 - Revolução industrial | 26 |
| Figura 9 - Primeiro navio a vapor português | 27 |
| Figura 10 - Regicídio do rei D. Carlos I | 30 |
| Figura 12 - João Roby..... | 32 |
| Figura 13 – Notícia do jornal “O Século” acerca do desastre do Vale do Pembe..... | 34 |
| Figura 14 – Corveta D. João I | 46 |
| Figura 15 - Corveta Sagres | 48 |
| Figura 16 -Corveta Sá da Bandeira..... | 49 |
| Figura 17 - Corveta Duque de Palmela | 50 |



ÍNDICE DE TABELAS

| | |
|---|----|
| Tabela 1 - Quadro resumo das principais missões desempenhadas pelos navios da Estação Naval de Angola/ Divisão naval do Atlântico Sul..... | 56 |
|---|----|

**ÍNDICE**

| | |
|--|------------|
| DEDICATÓRIA | iii |
| AGRADECIMENTOS | v |
| RESUMO | vii |
| ABSTRAT | 9 |
| ÍNDICE DE FIGURAS | 10 |
| ÍNDICE DE TABELAS | 11 |
| ÍNDICE | 12 |
| INTRODUÇÃO | 13 |
| PERTINÊNCIA DO TEMA | 15 |
| ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO | 16 |
| CAPÍTULO 1. A PRESENÇA PORTUGUESA EM ANGOLA | 17 |
| 1.1. Enquadramento Geográfico..... | 17 |
| 1.2. Enquadramento Histórico..... | 20 |
| 1.2.1 Primeiros contactos e estabelecimento de Angola..... | 20 |
| 1.2.2 Portugal e o Contexto Europeu..... | 25 |
| 1.2.2 O Desastre do Vale do Pembe..... | 31 |
| CAPÍTULO 2. A ESTAÇÃO NAVAL DE ANGOLA | 35 |
| 2.1 Criação da Estação Naval..... | 35 |
| 2.2 Capitania de Angola..... | 38 |
| 2.3 Infraestruturas..... | 40 |
| 2.3.1 Navios-Hospital em Angola..... | 40 |
| CAPÍTULO 3. AÇÕES DA MARINHA PORTUGUESA EM ANGOLA | 42 |
| 3.1 Combate ao tráfico negreiro..... | 42 |
| 3.2 Navios em Missão na Estação Naval..... | 45 |
| CONCLUSÕES | 58 |
| BIBLIOGRAFIA | 60 |



INTRODUÇÃO

O presente trabalho, intitulado *A Estação Naval de Angola, Caracterização e análise do seu contributo para a manutenção da soberania portuguesa em Angola*, constitui a dissertação final do mestrado integrado em Ciências Militares Navais, na especialidade de Marinha, desenvolvido na Escola Naval.

Deste modo propus realizar o estudo da Estação Naval de Angola tendo sido estabelecida em meados da década de 1840 e dissolvida em 1910 com os seus meios entregues ao órgão administrativo de Angola.

As questões que apresentei como ponto de partida para a elaboração do presente estudo foram as seguintes: A presença da Marinha Portuguesa em Angola: Qual o impacto que a sua presença teve na região? Quais as razões que levaram a estabelecer a Estação Naval de Angola? Quais os meios que cumpriram missão na Estação Naval de Angola? Quais as principais ações da Estação Naval de Angola?

Apesar da presença e influência da Marinha Portuguesa em Angola já ter sido abordada por diversos autores, não existe nenhuma publicação dedicada exclusivamente ao estudo da Estação Naval de Angola. Dos autores que escreveram sobre a Marinha Portuguesa durante o período em análise, destaco as obras de Fernando David e Silva com a obra *O fim das naus e a marinha em transição*, Francisco Contente Domingues com a obra *História Militar de Portugal*, Comandante António Marques Esparteiro com a obra *Três séculos no mar* e João Freire com a obra *A marinha e o poder político em Portugal no século XX*.

O século XIX foi bastante desafiante para Portugal tendo este período sido marcado pelas invasões francesas e a partida da Família Real para o Brasil. Após estes acontecimentos surgiram os confrontos entre os liberais e os absolutistas, resultando posteriormente numa guerra civil. A isto juntou-se a perda do Brasil, enfraquecendo bastante a posição portuguesa tanto a nível económico como militar. A tentativa de expansão portuguesa em África, no final do século XIX, levou a uma colisão de interesses entre Portugal e Inglaterra, levando o último a apresentar um ultimato a Portugal. A incapacidade de fazer frente ao Reino Unido demonstrou a fragilidade da monarquia portuguesa, sendo considerado por diversos autores como tendo contribuído para a



implementação da república em 1910.

Com a paz estabelecida no continente europeu, as suas potências começaram a canalizar os recursos humanos e materiais para os restantes continentes de modo a estabelecerem e fortificarem os impérios ultramarinos. Esta expansão, muitas vezes agressiva, juntamente com a resistência dos povos nativos, originou frequentes conflitos com as forças colonizadoras, tal como aconteceu em África no século XIX.

Ainda que a região de Angola já se encontrasse sob a autoridade portuguesa há vários séculos, devido à sua posição geoestratégica teve a oportunidade de assistir aos vários conflitos entre as potências europeias e os reinos africanos locais. Estes conflitos levaram à abertura de alguns dos territórios africanos ao comércio com as potências europeias e ao estabelecimento de colónias, semelhantes a Angola, em outras regiões do continente. As mudanças repentinas levaram à decadência dos reinos africanos, o que, posteriormente, deu origem a conflitos entre as potências colonizadoras e os povos nativos, culminando em resistências como as lideradas por figuras como o rei Mandume ya Ndemufayo.

Em 1912, após a implementação da República em Portugal, o sistema colonial foi alterado, acabando com o período das Estações Navais e dando início ao período das Marinhas Coloniais. Estas deixaram de estar sobre a alçada do Ministério da Marinha e Ultramar e passaram a estar sobre o comando dos órgãos administrativos das colónias.



PERTINÊNCIA DO TEMA

A escolha do tema da dissertação foi unicamente motivada pelo meu próprio gosto pela História, pois desde que me tornei aluno na Escola Naval, interrogo-me sobre o impacto da presença naval portuguesa em Angola e na costa ocidental de África. Acrescendo a este gosto, foram as diversas oportunidades que tive para interagir, compreender e explorar extensivamente as diferentes culturas africanas da região sobre a qual irei abordar.

Esta interrogação foi aumentando ao longo do meu tempo como estudante, não apenas no âmbito da unidade curricular de História do Poder Naval, mas também devido ao aumento da influência de Angola, como potência regional, nos últimos anos e dos conflitos marítimos que acontecem na região, como é o caso da segurança marítima no Golfo da Guiné e da navegação no Atlântico Sul.

Justificada a relevância do tema escolhido, no contexto do curso de Mestrado Integrado em Ciências Militares Navais – especialidade de Marinha, cabe situá-lo nas áreas de conhecimento científico. Este tema é transversal a várias áreas, oferecendo conhecimento sobre a História, enquanto ciência e ramo do saber humano, e sobre Relações Internacionais.

Através do estudo desta temática é possível retirar lições que certamente poderão vir a acrescentar valor às atividades desenvolvidas, e não se pode deixar de considerar um objetivo pertinente para o crescimento científico e militar-naval de um futuro oficial da Marinha, não negligenciando a importância do conhecimento histórico em termos de formação humana e militar, muito além daquilo que são as suas fronteiras como disciplina científica.



ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO

O primeiro capítulo, “A Presença Portuguesa em Angola”, pretende apresentar os antecedentes e contextualização dos acontecimentos onde se passa a análise produzida. Esta contextualização no espaço e no tempo serve como base para o enquadramento histórico e para a comparação militar, económica, política e industrial entre Portugal, a Europa e África.

O segundo capítulo, “A Estação Naval de Angola”, apresenta as bases necessárias para compreender a importância da criação desta unidade. Durante este capítulo é explicado como a Estação Naval funcionava e se articulava com as restantes unidades em Angola, esclarecendo a sua relação com a capitania, oficinas navais, armazéns e hospital militar. O capítulo termina com a enumeração e descrição dos diversos navios que serviram na Estação Naval durante a sua existência.

O terceiro capítulo, “Ações Navais da Marinha Portuguesa em Angola”, enumera e apresenta as mais diversas ações realizadas pela Marinha Portuguesa na área de jurisdição da Estação Naval de Angola. Neste capítulo é feita a separação entre o combate ao tráfico negreiro e as restantes ações, devido ao elevado número de conflitos entre a Armada Portuguesa e as restantes armadas que pretendiam Angola como colónia.

Ao longo deste trabalho é destacado o papel que a Marinha Portuguesa desenvolveu nas zonas marítimas próximas de Angola e o impacto que esta teve na segurança, liberdades de circulação marítima e no combate ao tráfico escravagista, mas também o papel fundamental que esta teve em assegurar a soberania portuguesa na região e o desenvolvimento de Angola.



CAPÍTULO 1. A PRESENÇA PORTUGUESA EM ANGOLA

1.1. Enquadramento Geográfico

O território de Angola está localizado na costa Ocidental de África, limitado atualmente a Norte e a Nordeste pela república democrática do Congo, a Este pela Zâmbia, a Sul pela Namíbia e a Oeste pelo Oceano Atlântico. Ao longo da ocupação portuguesa da região, a sua área aumentou, estendendo-se para Este, onde atualmente Angola possui 1246700 quilómetros quadrados. Conta com uma vasta rede hidrográfica onde é de salientar os quatro rios principais do país. O Kwanza, que dá nome à moeda do país, possui 1000 quilómetros onde apenas 240 dos mesmos são navegáveis, o Kubango com 975 quilómetros, o Cunene com 800 e por fim o Zaire com 150 quilómetros. Estão documentadas várias vertentes hidrográficas sendo estas a vertente Atlântica, a vertente do Zaire, a Vertente do Zambeze e a vertente do Kalahari. Destacam-se ainda as bacias hidrográficas do país sendo estas as principais: Bacia do rio Zaire, Mbridge, Kwanza sendo esta a maior, Queve, Cunene, Cuando e Baia Farta. (MATRE, 2015).

Analisando o litoral é possível verificar um vasto cordão de montanhas que tende a ganhar altitude de norte para sul contando com uma elevação média de 500 metros atingindo picos entre os 1000 e os 1800 metros isto a norte do rio Kwanza. Já a sul do rio é notável a diferença de altitudes onde as montanhas a sul do Sumbe atingem os picos de altitude de 2500 metros e 2000 metros a sul da região da Serra da Chela, a sul do planalto da Huíla (Vieira, 2014).

A faixa litoral, que se estende ao longo de toda a costa de Angola, é caracterizada por planícies baixas, com larguras variando de 20 quilómetros ao sul de Benguela até mais de 150 quilómetros na foz do rio Cuanza, e apresenta características diferentes nas áreas montanhosas.

A Corrente Fria de Benguela traz águas frias acompanhadas de ventos frios, tornando a região relativamente árida ao Sul de Benguela (onde forma a extensão Norte do deserto do Namibe), e bastante seca ao Norte.

Devido a este padrão de precipitação, o extremo Sul é marcado por dunas de

areia, que resultam em seca ao longo da costa média.

As áreas da planície litoral do Norte são cobertas por vegetação densa, enquanto o Sul é caracterizado por dunas e um clima seco. Mais para o interior da faixa litoral, é comum a acumulação de detritos (Lourenço, 2013).

Já no interior, o extenso planalto antigo do interior, localizado a Este das montanhas paralelas à costa, forma a maior parte do território angolano. Este planalto, que desce de altitudes máximas entre 2500 e 2300 metros nas serras altas, é inclinado ligeiramente para o interior e para o Nordeste, até aos cursos dos rios Cuilo e Caluango (Silva, 2018).

Relativamente ao período em estudo, Angola apresentava essencialmente uma economia proveniente da agricultura no que toca à produção de café, cana-de-açúcar, sisal, milho, óleo de coco e amendoim. Entre as culturas comerciais destacam-se, o algodão, o tabaco e a borracha já quanto aos minérios Angola é bastante rica em ferro, petróleo e diamantes (Birmingham, 2004).



Figura 1- África, Luanda (Vermelho)



Figura 2 - Esboço da Carta de Angola (1910)

1.2. Enquadramento Histórico

1.2.1 Primeiros contactos e estabelecimento de Angola

Os primeiros contactos entre Portugal e Angola remontam a 1482, quando navegadores Diogo Cão chegou à foz do rio Congo marcando o início do envolvimento português na região que mais tarde viria a ser conhecida como Angola.



Figura 3 - Chegada de Diogo Cão à foz do rio Congo

Estes primeiros contactos foram principalmente de natureza exploratória e comercial. Os portugueses estavam interessados em estabelecer rotas comerciais para o comércio do ouro, marfim e escravizados, bem como em encontrar uma passagem marítima para as riquezas do oriente (Alencastro, 2000).

Em 1483, os portugueses estabeleceram o primeiro posto comercial em Angola, a feitoria de São Jorge da Mina¹, que se tornou um importante centro de comércio de ouro, escravizados e outros produtos provenientes de África. Este estabelecimento pioneiro foi posteriormente acompanhado pela abertura de diversos outros postos comerciais ao longo da costa ocidental africana. Este processo incluiu a instalação de novos postos em várias regiões, sendo Angola uma delas (Boxer, 1969).

No entanto, foi apenas em 1575 que Portugal estabeleceu uma presença formal

¹ Localizada atualmente na cidade de Elmina, no Gana.



em Angola, com a fundação da cidade de Luanda por Paulo Dias de Novais. Luanda tornou-se a capital da presença portuguesa em Angola e um importante centro administrativo, comercial e militar (Boxer, 1969).



Figura 4 - Paulo Dias de Novais

Os primeiros anos da colonização Portuguesa em Angola foram marcados por conflitos com os povos locais, de salientar o conflito com o reino do Dongo. Contudo o interesse de Portugal estava em estender o controlo territorial e expandir o comércio de escravizados, enquanto os povos locais tentavam manter a sua autonomia e soberania.

Mesmo com todas as tensões e conflitos, os portugueses conseguiram estabelecer a sua presença em Angola ao longo dos séculos XVI e XVII. A expansão colonial portuguesa continuou ao longo dos seguintes séculos com a construção de novas cidades, fortalezas e feitorias ao longo da costa e no interior do país (Birmingham, 1966).

Durante os séculos XVIII e XIX, a presença de Portugal em Angola continuou a desenvolver-se, embora influenciada por uma série de mudanças políticas, económicas e sociais, tanto em Portugal como na própria colónia. Estes séculos testemunharam uma intensificação do comércio de escravizados, uma crescente competição entre potências coloniais europeias pelo controlo dos territórios africanos e uma série de reformas

administrativas e económicas em Portugal.

No século XVII, Angola continuou a ser um importante centro do comércio atlântico de escravizados, com o destaque para Luanda como um dos principais pontos de partida para os navios negreiros que transportavam africanos escravizados para a América. Este comércio teve um grande impacto pois trouxe imensos lucros para Portugal, mas ao mesmo tempo causou um decréscimo das populações africanas que eram capturadas e vendidas como mercadoria (Miller, 1988).



Figura 5 - Tráfico de escravos

Já no século XIX, Portugal enfrentou uma série de desafios políticos e económicos, onde o que mais se destaca foi a perda do Brasil como colónia em 1822 e as convulsões políticas associadas à mudança do absolutismo para o liberalismo.

A perda do Brasil como colónia representou um golpe significativo para Portugal, privando-o da sua principal fonte económica. Assim devido a esta perda Portugal volta-se novamente para África por forma a tentar recuperar a sua economia que na época se encontrava em grandes dificuldades (Telo, 1999).

Ainda durante o século XIX, Angola também foi palco de uma intensa competição entre as potências coloniais europeias pela conquista dos territórios africanos. Portugal enfrentou desafios significativos de outras potências coloniais europeias, como a Inglaterra, França e Bélgica, que procuravam expandir os seus impérios coloniais em



África. Esta competição levou a conflitos territoriais e a disputas diplomáticas entre as potências coloniais que resultaram muitas vezes em conflitos armados.

A expansão para Angola exigiu uma forte presença naval por parte de Portugal, de modo a garantir o controlo sobre as rotas comerciais marítimas e proteger os interesses coloniais portugueses na região. A Marinha Portuguesa desempenhou um papel fundamental neste processo, tanto na proteção das rotas como no apoio à colonização em terra. Inicialmente com desafios bastante evidentes como a falta de meios, a degradação dos mesmos e a falta de infraestruturas de apoio como iremos verificar mais adiante. A frota, na altura composta principalmente por navios de madeira, não se encontrava preparada para as exigências consequentes de uma expansão colonial em grande escala e assim o governo português viu-se “obrigado” a adquirir novos meios, desta vez navios de metal e a vapor, num curto espaço de tempo após o inquérito à camara dos deputados feito em 1853 (Silva, 2014).

A expansão colonial em Angola foi realizada em várias fases e envolveu uma combinação de exploração económica, estabelecimento de postos comerciais e controlo territorial. A presença portuguesa em Angola foi consolidada por meio de uma série de campanhas militares e acordos diplomáticos com os líderes locais.

Um dos muitos desafios enfrentados pelos portugueses em Angola foi a resistência das populações locais, que muitas vezes se opunham à presença colonial e lutavam pela independência e autonomia dos seus territórios.

A presença portuguesa em Angola teve um impacto significativo no país em termos económicos, sociais e culturais. A exploração económica de recursos naturais, como minerais e agricultura, beneficiou a economia portuguesa, mas também teve consequências negativas para as populações locais, que muitas vezes eram exploradas e subjugadas pelos colonizadores como também pelos chefes locais.

Além disso a presença portuguesa teve um impacto profundo na sociedade e na cultura angolanas. A introdução do cristianismo, da língua portuguesa e de outras influências culturais europeias alterou significativamente a identidade e os costumes das comunidades locais, criando tensões e conflitos sociais.

O legado da presença portuguesa em Angola durante o século XIX é complexo e



multifacetado. Por um lado, a expansão colonial ajudou a consolidar o domínio português sobre o território angolano e a estabelecer uma presença duradoura na região. Por outro lado, a exploração económica e a opressão colonial deixaram várias cicatrizes profundas na sociedade e na cultura angolanas, sentidas ainda hoje (Telo, 1999).

A presença portuguesa em Angola durante o Século XIX foi um capítulo importante na história de ambos os países. Marcada por uma combinação de interesses económicos, estratégicos e geopolíticos, a expansão colonial em Angola teve consequências profundas para a economia, a sociedade e a cultura de Portugal e de Angola. O legado desse período continua a influenciar as relações entre os dois países e a moldar a história e a identidade de Angola até aos dias de hoje.



Figura 6 - Presença portuguesa em Angola no século XIX

1.2.2 Portugal e o Contexto Europeu

A reação à aprovação da primeira constituição liberal, a perda do Brasil e um encorajamento aos movimentos restauracionistas pela Santa Aliança², originaram a implementação de uma monarquia tradicional, após a insurreição de Vila Franca de Xira liderada pelo infante D. Miguel. Em 1826, com o falecimento do rei D. João VI, deu-se o início a uma nova crise política que terminaria com o regresso à monarquia absoluta. Em 1828 começam a surgir os primeiros núcleos de resistência no exílio e propagam-se para a ilha Terceira. Por volta do ano de 1830, as condições para o retorno do liberalismo em Portugal começam a surgir e, em 1832, dá-se o início à guerra civil, que ao longo da sua duração destruiu o que ainda existia das estruturas absolutistas, instalando assim uma monarquia liberal em Portugal. O período pós-guerra civil foi politicamente instável, levando em 1846 à guerra da Patuleia que terminou no ano seguinte após uma intervenção conjunta de Espanha e do Reino Unido no âmbito do tratado da Quádrupla Aliança assinado em 1834 (Saraiva 1983, p. 16).



Figura 7 - Infante D. Miguel

² Santa Aliança – A Santa Aliança foi uma coligação que unia as grandes potências monárquicas da Áustria, Prússia e Rússia. Criada após a derrota final de Napoleão e assinada em Paris em 26 de dezembro de 1815. A Aliança tinha como objetivo conter o liberalismo na Europa e na esteira das devastadoras Guerras Revolucionárias Francesas.

Nesta altura terminavam também as grandes mudanças de regime na Europa Ocidental com a revolução de Paris em 1848 e deposição do monarca francês Luís Filipe. Por esta altura, a economia mundial entra num período de crescimento exponencial graças à globalização do comércio.

Neste espaço temporal (1850-1900) dá-se também o início do segundo período da revolução industrial, que é constituída por diversos desenvolvimentos tecnológicos, que permitiram a produção de bens numa escala antes impossível. A expansão dos impérios coloniais europeus dava aos países da Europa novas áreas de exploração económica e grandes quantidades de matérias-primas, afluíam também grandes quantidades de ouro e prata nas regiões da Califórnia e do Alasca, fundamentais para a dinamização do mercado e meios de pagamento (Saraiva 1983, p. 27).



Figura 8 - Revolução industrial

Desses acontecimentos emergia uma nova era em que as capacidades de produção, comércio e população atingiam níveis sem precedentes. As preocupações sociais começaram a sobrepor-se às questões políticas, o setor bancário e os mercados de valores ganharam crescente relevância, refletindo-se essa mudança nos programas

políticos (Saraiva 1983, p. 27).

A revolução industrial também teve um impacto significativo na indústria naval, ao promover uma mudança drástica na construção de navios. Embora pequenas embarcações a vapor tenham começado a surgir no final do século XVIII, a sua capacidade de combate era praticamente nula. Na *Royal Navy*, nas primeiras décadas do século XIX, os navios a vapor eram raros e desempenhavam funções que não os expunham ao fogo inimigo, como rebocadores e dragas. A relutância em empregar navios a vapor em combates de linha estava diretamente relacionada ao seu sistema de propulsão inicial, que exigia uma roda com pás exposta, ocupando grande parte do convés e limitando a capacidade de armamento em comparação com os navios à vela. No entanto, com os avanços na tecnologia da máquina a vapor, foi possível abandonar o modelo da roda com pás em favor de sistemas com eixos e hélices, menos vulneráveis ao fogo inimigo (Saraiva 1983).



Figura 9 - Primeiro navio a vapor português

A utilização do vapor como propulsão naval trouxe uma grande vantagem estratégica, pois os navios não dependiam mais exclusivamente dos ventos e das correntes para se locomoverem. Apesar dessas inovações, muitos dos primeiros navios a vapor mantiveram o uso de velas como apoio à propulsão das máquinas ou como alternativa em caso de falha das mesmas.



Assim como houve inovações nos sistemas de propulsão naval, os sistemas de armas também passaram por uma considerável evolução. As peças dos navios foram modernizadas para retrocarga, aumentando significativamente a cadência de fogo, o que, aliado ao desenvolvimento de novos tipos de munições mais poderosas, tornou o armamento naval ainda mais letal. Além disso, para garantir a sobrevivência das embarcações em combate, houve uma transição gradual de cascos de madeira para cascos reforçados com ferro e, posteriormente, para cascos totalmente construídos em metal. Essas melhorias estruturais proporcionaram uma maior resistência aos impactos de projéteis e explosões, além de aumentar a durabilidade e a eficácia dos navios de guerra.

Na segunda metade do século XIX, para complementar as capacidades bélicas das embarcações, surgiram armas de pequeno calibre capazes de realizar disparos automáticos, podendo dizimar dezenas de homens em questão de segundos. À medida que o século XX se aproximava, muitas nações abandonaram completamente os mosquetes e as espingardas de percussão, optando por adotar espingardas de ferrolho. Essas novas armas permitiam que o soldado comum possuísse um poder de fogo várias vezes superior ao de um mosquete (Vidigal, 2000, p. 137).

Em Portugal, mesmo enfrentando um considerável atraso em relação aos demais países, começa-se a perceber os primeiros sinais da evolução tecnológica. No âmbito financeiro, começam a surgir dependências de capital privado proveniente de economias mais industrializadas, especialmente a inglesa. Esse cenário resulta numa presença limitada do capital português em setores que abraçam novas inovações tecnológicas ou possuem uma grande capacidade industrial, como é o caso das comunicações, da indústria mineira e dos caminhos de ferro.

Outra fonte crucial de dependência externa surgiu da extensa dívida pública, que a partir de 1890, durante o auge da corrida por territórios em África, tinha como credores muitas das potências rivais de Portugal. A limitada capacidade industrial portuguesa não conseguia fornecer uma quantidade significativa de matérias-primas para exportação. Isso, combinado com o envelhecimento e o estado precário da marinha mercante, resultava na incapacidade do reino de manter o equilíbrio da balança comercial (Saraiva, 1983, p. 46).



O despertar das grandes potências europeias para a conquista de vastos territórios no continente africano resultou na expansão dos mercados africanos. No entanto, essa expansão gerou ilusões entre os líderes políticos e a opinião pública, pois estava bastante limitada por questões tanto internas quanto externas. (Saraiva, 1983, p. 47).

No último quartel do século XIX, houve diversos esforços por parte de Portugal para ocupar efetivamente territórios, seguindo as imposições da Conferência de Berlim. Durante esse período, várias expedições foram lançadas ao continente africano, mas todas elas tinham objetivos bastante limitados, como evidenciado pelas expedições de Hermenegildo Capelo e Roberto Ivens, Paiva Couceiro, e os diferentes esforços para estabelecer infraestruturas.

A limitação das expedições decorreu da realidade económica portuguesa, que estava significativamente atrasada em relação às outras potências europeias. A incapacidade de realizar uma ocupação efetiva das colónias, aliada às limitações dos mercados coloniais, predominantemente voltados para o autoconsumo, e a uma população portuguesa numericamente reduzida, contribuíram para que Portugal não pudesse reivindicar muitos dos territórios ocupados em escala global.

Essas dificuldades foram exacerbadas pela situação internacional em que Portugal se encontrava, com uma crescente oposição por parte da Grã-Bretanha. Essa oposição culminou no infame ultimato de 11 de janeiro de 1890, que pôs fim ao sonho português de estabelecer um vasto império terrestre conectando a costa atlântica ao oceano Índico, conforme representado no "mapa cor-de-rosa" (Okpoyo Joseph, 2022).

A cedência de Portugal ao ultimato inglês desencadeou uma onda de opinião pública antimonárquica, que foi posteriormente explorada pelo movimento republicano. Após a regularização das relações diplomáticas com a Inglaterra em 1891, seguiu-se a assinatura do acordo anglo-português em 1899. Este acordo serviu como base para o sistema colonial português após 1910, caracterizado pela presença significativa de capital estrangeiro, principalmente inglês. Isso foi evidente no desenvolvimento dos sistemas ferroviários nas colónias africanas, financiados em grande parte por investimentos britânicos (Saraiva 1983, p.48).



Esses eventos, juntamente com a disseminação do republicanismo entre os jovens e a classe média, a crise financeira e o estilo de vida da família real, foram alguns dos fatores que culminaram no regicídio do rei D. Carlos I e do príncipe herdeiro D. Luís em 1908. Esse evento abriu caminho para o fim da monarquia e a instauração da República Portuguesa em 1910.



Figura 10 - Regicídio do rei D. Carlos I



1.2.2 O Desastre do Vale do Pembe

O “Desastre do Vale do Pembe” foi um evento bastante marcante na história colonial Portuguesa e Angolana. Este simboliza os desafios e as complexidades da colonização portuguesa na região.

No final do século XIX, os territórios do sudoeste de Angola eram praticamente desabitados pelos portugueses, com exceção do porto de Moçâmedes e uma presença limitada no planalto da Huíla, acessível após a difícil subida pela serra da Chela. A conferência de Berlim³ estabeleceu a fronteira sul de Angola com a colónia alemã do Sudoeste Africano (atual Namíbia), definindo-a pelos cursos dos rios Cunene e Cubango, nas secções que correm aproximadamente na direção Este-Oeste. A fronteira administrativa foi fixada ao longo desse paralelo, cerca de 17º 20’ Sul, a partir da inflexão do Cunene, que ocorre a montante dos rápidos de Ruacaná. Contudo, a demarcação física desta linha imaginária ainda não tinha sido realizada nos primeiros anos do século XX.

A região costeira ao sul de Moçâmedes até a foz do Cunene era muito pouco povoada e, em grande parte, completamente deserta. O distrito da Huíla foi criado apenas em 1901, separando esses espaços do distrito de Moçâmedes. O seu primeiro governador, capitão João Maria de Aguiar, recebeu em 1904 instruções de Luanda para preparar uma campanha militar com o objetivo de submeter as autoridades locais, conhecidos como sobas, dos Cuamatos e dos Cuanhamas, que nunca tinham reconhecido a soberania portuguesa. Esta ação visava também evitar possíveis apropriações alemãs naquela zona de fronteira ainda não demarcada.

Sob o comando do capitão João Maria de Aguiar, foi constituída uma coluna de operações, sem recurso a reforços vindos de Lisboa, com concentração inicial no Lubango, sede do distrito, e marcha para o Humbe, a povoação fortificada mais ao sul erigida pelos portugueses, próxima do rio Cunene. Esta força reunia cerca de 2 mil homens armados, com unidades de infantaria, artilharia e cavalaria, apoio de engenharia, saúde e administração militar, além de um comboio de abastecimentos logísticos e um significativo número de combatentes indígenas auxiliares. As operações

³ Realizada em Berlim de 15 de novembro de 1884 a 26 de fevereiro de 1885, marcou a colaboração europeia na divisão territorial de África. O objetivo era regulamentar a liberdade do comércio nas bacias do Congo e do Níger, assim como novas ocupações de territórios sobre a costa ocidental de África.

ofensivas começaram no dia 19 de setembro, com a travessia a vau do rio Cunene num local chamado Pembe, onde estabeleceram um perímetro militar com as devidas medidas de segurança em território além-Cunene.



Figura 11 - João Roby

Após enfrentar alguns ataques esporádicos de adversários armados com espingardas, o comando decidiu realizar vários reconhecimentos armados nos dias seguintes, com resultados modestos. No entanto, uma exploração ofensiva no dia 25, com um efetivo de aproximadamente 500 homens, resultou num desastre militar completo, com elevadas baixas para as forças portuguesas que com o acréscimo de desorganização e desmoralização das tropas, leva à retirada e encerramento da campanha. O combate de 25 de setembro ocorreu numa clareira na mata de Mucohimo (também conhecida como "mata de Umpungo" ou "Mata-Bindane"), cerca de 10 quilómetros do Cunene. Este confronto ficou conhecido em Portugal como o "desastre do Vau de Pembe". No mesmo, morreram 16 oficiais, incluindo o tenente de marinha João Roby, o médico naval Manoel da Silveira e o comandante do destacamento, capitão



Pinto de Almeida, totalizando mais de 300 vidas perdidas em poucas horas.

A derrota não só expôs a fragilidade das forças portuguesas na região, como também teve repercussões políticas e militares significativas. Em Portugal, o desastre gerou críticas ao governo e ao comando militar pela condução da campanha, levantando questões sobre a capacidade do país de manter e expandir suas colónias africanas.

Após este desastre, houve uma necessidade urgente de reorganizar e fortalecer a presença militar portuguesa em Angola. O governo português percebeu que, para consolidar seu domínio, era crucial melhorar a infraestrutura militar e logística, bem como aumentar o número de tropas e recursos dedicados à região. Isto levou à implementação de várias reformas administrativas e militares ao longo dos anos vindouros.

No início do século XX, a situação começou a mudar gradualmente. Portugal intensificou seus esforços de colonização, implementando políticas para atrair colonos europeus e desenvolver a agricultura e a economia local. A construção de estradas e caminhos de ferro, como a linha de Benguela, ajudou a integrar melhor as regiões do interior com a costa, facilitando o movimento de militares e mercadorias.

Apesar destes esforços, a resistência local nunca foi completamente suprimida. Conflitos esporádicos e revoltas continuaram a ocorrer, refletindo a tensão persistente entre os colonizadores e as populações indígenas. A administração colonial portuguesa teve de lidar constantemente com desafios de ordem política, social e militar para manter o controlo sobre Angola.

A criação de novos distritos administrativos e a instalação de mais postos militares foram parte das estratégias para fortalecer a presença colonial. Governadores como João Maria de Aguiar desempenharam papéis cruciais na implementação dessas políticas, embora muitas vezes enfrentassem grandes dificuldades devido à resistência local e às limitações logísticas (Freire, 2017).



O SÉCULO

Impressão e distribuição em Portugal
Rua Formosa, 43 - LISBOA
Tel. 10000

Publicado em Lisboa, Portugal
Fundado em 1864
N.º 10000 - 10 de Maio
Ano 8178 - 1914

Tragedia Marítima
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...

Tragedia Marítima
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...

Tragedia Marítima
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...

Tragedia Marítima
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...

Tragedia Marítima
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...

Tragedia Marítima
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...

Tragedia Marítima
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...

Tragedia Marítima
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...

Tragedia Marítima
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...

Tragedia Marítima
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...

Tragedia Marítima
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...

Tragedia Marítima
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...

Tragedia Marítima
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...

Tragedia Marítima
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...

Tragedia Marítima
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...

Tragedia Marítima
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...

Tragedia Marítima
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...

Tragedia Marítima
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...

Tragedia Marítima
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...

Tragedia Marítima
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...
Ainda não se sabe a causa da catástrofe...



Figura 12 - Notícia do jornal "O Século" acerca do desastre do Vale do Pembe



CAPÍTULO 2. A ESTAÇÃO NAVAL DE ANGOLA

2.1 Criação da Estação Naval

Durante o Inquérito à Câmara dos Deputados iniciado em 1853 e tendo o seu término a 1856 com o objetivo de uma reestruturação na frota e da Marinha Portuguesa leva à comissão do mesmo, a demonstrar o primeiro esforço para o planeamento de uma força naval, o que outrora não era visível. Embora este planeamento não fosse o final, o mesmo foi sofrendo aperfeiçoamentos progressivos, após vários debates chegasse a uma proposta concreta para a renovação da Esquadra. “[...] fazendo os cálculos indispensáveis, achou que, destinados os navios que possuímos a transportes e a outros misteres de comunicação ou mesmo de guerra, deveremos construir a nossa esquadra allem d’elles pelo modo seguinte: 4 fragatas de primeira classe da força de 400 cavallos, 6 Ditas de segunda classe da força de 300 cavallos, 6 Corvetas de primeira classe da força de 250 cavallos, 4 Ditas de segunda classe, de bateria a barbeta da força de 230 cavallos e 6 vapores avisos de 70 a 100 cavallos.” (Inquérito da câmara dos deputados, tomo II, p. 433).

Após esta decisão a comissão reconheceu que existia uma discrepância entre opiniões das personalidades ouvidas sendo estas personalidades cinco oficiais da marinha e um funcionário civil, embora concordassem no que toca ao dispositivo naval que seria o seguinte: “Pequenos navios estacionados nos arquipélagos atlânticos; Uma divisão Naval no Atlântico que visitasse alternadamente os portos do Brasil e rio da Prata, bem como os da costa ocidental de África; Uma força para África oriental e Índia; Meios para proteger Macau e visitar os estabelecimentos da Oceânia (Silva, 2014, p.175).

Em 1856 é nomeado como chefe do governo o visconde Sá da Bandeira, uma figura política que irá desempenhar um papel fundamental da reforma da Marinha pós-inquérito. Sá da Bandeira defendia a colonização de África pelos europeus, o investimento na indústria e a criação de um mercado importador de produtos manufaturados em Portugal.

O visconde era também apologista da inteira e completa abolição do tráfico da escravatura nos domínios portugueses e proclamava também a necessidade de uma reorganização da administração colonial dando o exemplo das colónias britânicas.



Devido à longa experiência de Sá da Bandeira nos assuntos Ultramarinos levou-o a identificar a região da foz do Congo como crucial para a instalação do centro que renovaria os interesses de Portugal (Silva, 2014, p. 186,187).

Embora não se conheça ao certo quando a Estação Naval de Angola começou a exercer funções mas na obra “Três séculos no mar” do Comandante Esparteiro é referido que em 1841 o Tenente Gonçalves Cardoso assume o comando da Estação Naval de Angola devido à necessidade de reforçar Angola com mais meios por forma a assegurar a maior atenção exigida aos negreiros que na época lá se encontravam e assegurar a vassalagem com as autoridades locais que se encontravam na Huíla.

Em 1843 é enviado para a capital um documento escrito pelo comandante da Estação Naval a expor a urgência da necessidade de cirurgiões para exercerem nos navios atribuídos à estação. Em anexo seguia um relatório do médico da estação onde foi possível identificar vários casos de hepatite crónica e gastrite crónica, levando à conclusão que os militares que se encontravam em serviço nas unidades em Angola sofriam de várias infeções de estômago, intestinos e fígado. Estas infeções atualmente já estudadas apontam para casos de hepatite A ou E provocadas pela ingestão de água ou alimentos contaminados o que na altura a maioria seria devido à água disponível para consumo (Arquivo Histórico de Marinha, cx319).

Como referido anteriormente, a Marinha enfrentava um período de declínio em termos de recursos humanos e materiais sendo que estas baixas não melhoravam de todo o cenário em que os militares que se encontravam em serviço na estação. Assim continuou até subir ao poder Sá da Bandeira.

Em 1853, António Aloísio Jervis de Atouguia, na época ministro da Marinha Portuguesa, foi informado através de um documento enviado pelo comandante da Estação Naval que as missões atribuídas à mesma se encontravam condicionadas pelas precárias condições das unidades navais, bem como devido ao défice de pessoal.

Em 1855 dá-se a ocupação efetiva de Ambriz, embora com alguns receios das reações por parte do império britânico, que segundo Martinez na obra “História Diplomática de Portugal” talvez não tenham sido mais vivas devido a coincidir com a guerra da Crimeia. Ambriz era um território bastante cobiçado devido ao seu porto, que possuía uma área bastante grande, e que serviu a Portugal de ponto de apoio ao tráfico



esclavagista.

Após esta ocupação o seguinte objetivo seria conquistar o Bembe e explorar as suas minas de cobre passando posteriormente à ocupação do reino do Congo. Durante este processo morre o rei Henrique II⁴ gerando uma crise dinástica pois o rei Pedro V⁵, vassalo de Portugal foi contestado pelo primo Álvaro Dongo⁶.

O problema anteriormente falado do défice de pessoal e as más condições das unidades persistiu até 1856. Com Sá da Bandeira como ministro da Marinha algumas mudanças surgiram. Em pouco tempo começaram a ser reveladas propostas de reparação das infraestruturas da Estação Naval bem como a construção de novos edifícios que serviriam para auxílio da reparação das unidades navais.

Em 1895 a Estação Naval de Angola muda de nome por ordem do conselho do almirantado passando o nome a ser Estação Naval do Atlântico Sul⁷. Com esta mudança acresceu também a missão da Estação Naval que além do combate ao tráfico de escravizados e auxílio na manutenção da paz junta-se o auxílio do transporte de matéria-prima para a capital como carvão, especiarias e transporte de militares.

Só em 1896 é que é aprovado o projeto de reparação de armazéns e outros edifícios que se situavam na Estação Naval.

De salientar ainda que os oficiais da Estação Naval estavam incumbidos de realizar levantamentos hidrográficos dos portos da região e relatar ao Ministério da Marinha e do Ultramar acerca das ações dos navios, quantitativos de material de guerra, baixas e dispensas médicas, navios portugueses e estrangeiros presentes na região e outros acontecimentos relevantes na província (Arquivo Histórico de Marinha, cx.319-321).

⁴ Este foi um dos reis do reino do Congo, que governou no século XIX.

⁵ Pedro V sucede a Henrique II com o apoio de Portugal, tornando-o vassalo dos portugueses. Governa o reino entre 1859 e 1891.

⁶ Primo de Pedro V é um dos principais contestadores da sua legitimidade ao trono do Congo.

⁷ Posteriormente assume outros nomes como: Divisão Naval do Atlântico Sul, Divisão Naval da África Ocidental e América do Sul.



2.2 Capitania de Angola

Criada oficialmente em 1571, a Capitania de Angola com poderes legislativos teve como objetivo proteger, legislar e manter os portos da colónia, que se tornara um dos territórios portugueses mais estratégicos em África. As suas funções mantiveram-se relativamente as mesmas até o século XIX, quando, após diversas mudanças políticas e económicas, a capitania passou a exercer um controlo mais rigoroso sobre os produtos que transitavam pelo território, com destaque para o comércio de escravizados.

A capitania era responsável por fiscalizar o comércio de escravizados, que incluía a supervisão dos mercados e o controlo dos embarques nos portos de Luanda, Benguela e Ambriz. Essa função envolvia a inspeção dos navios negreiros e a regulamentação das condições de transporte dos escravizados maioritariamente para o Brasil, um comércio que teve um impacto significativo na economia local.

Além disso, a Capitania de Angola também desempenhava um papel crucial na segurança e organização das zonas marítimas. Em cooperação com as autoridades locais e militares, era responsável pela manutenção da ordem nos portos, pela construção e operação de fortificações costeiras e pela proteção das rotas marítimas contra ataques de piratas e invasores estrangeiros.

No século XIX, a capitania enfrentou novos desafios devido à intensificação da competição entre as potências coloniais europeias pela África. As responsabilidades da capitania expandiram-se para incluir a gestão das relações diplomáticas e comerciais com outras nações, bem como a administração de tratados e acordos.

Adicionalmente, a Capitania de Angola foi incumbida de assegurar a operação dos faróis nos portos, fornecer previsões meteorológicas e emitir avisos aos navegantes, reportando essas informações à população através do Boletim Oficial de Angola. Essas funções eram essenciais para garantir a segurança e eficiência das atividades marítimas no território.

Durante este período, a capitania foi alvo de críticas por parte de várias companhias estrangeiras, devido às rigorosas inspeções e regulamentações que impunha aos navios de transporte. A preocupação com o tratamento dos escravizados e as condições de navegação refletia um esforço por parte da capitania em melhorar as práticas comerciais e humanitárias da época (Pinto, 2004).



A Estação Naval dependia bastante da capitania por dois motivos essenciais:

- As funções administrativas;
- As linhas de comunicações.

Durante a existência da Estação Naval de Angola, a Capitania de Angola foi responsável pela administração financeira da estação. Isto incluía o pagamento de salários, despesas com armamento e o reabastecimento dos recursos da Estação Naval. Além disso, a Capitania estava encarregue de transmitir informações à população através do Boletim de Angola.

Antes da chegada da telegrafia sem fios aos navios da Marinha, a Capitania era responsável por manter a comunicação entre a Estação Naval e o Ministério da Marinha e do Ultramar. Esta gerenciava também os contactos entre a Estação Naval e as autoridades locais, garantindo a coordenação necessária para o funcionamento eficiente das operações navais.

Em resumo, a Capitania de Angola desempenhou um papel vital na administração e defesa dos interesses portugueses na região, adaptando-se às mudanças políticas e económicas ao longo dos séculos e contribuindo para a consolidação da presença colonial em Angola.



2.3 Infraestruturas

2.3.1 Navios-Hospital em Angola

Ao contrário do que ocorreu noutras colónias portuguesas da época, Angola não possuía um hospital militar. Ao contrário disso, em Angola existia sempre um ou mais navios-hospital em serviço.

Durante o período em estudo, Portugal deu uso destes navios que tinham a função de fornecer cuidados médicos e assistência hospitalar para militares em serviço nas unidades navais e em terra como também a civis, tanto os que trabalhavam nas infraestruturas militares como aos que se encontravam em Angola.

Estes navios sendo:

- *Santo André*
- *Pedro Nunes*: Utilizado maioritariamente no período das pacificações em Angola
- *Cabinda*: Um dos mais importantes visto que foi neste navio, que os sobreviventes do desastre do Vau do Pembe ocorrido em 1904 obtiveram assistência médica.

O navio hospital *Cabinda*, que serviu em Angola, desempenhou um papel crucial não apenas como unidade médica flutuante, mas especialmente no auxílio ao desastre no Vale do Pembe, demonstrando sua importância vital em situações de emergência médica nos ambientes coloniais.

O interior do navio hospital *Cabinda* era meticulosamente projetado para fornecer as melhores condições possíveis de atendimento médico e cirúrgico em alto mar e em zonas de operações militares. Equipado com instalações modernas para a época, o *Cabinda* possuía uma enfermaria principal onde os feridos podiam receber tratamento imediato. Esta enfermaria era organizada de forma a acomodar um grande número de pacientes simultaneamente, contando com camas equipadas com os necessários dispositivos médicos e materiais de primeiros socorros prontamente disponíveis.



Além da enfermaria principal, o navio hospital *Cabinda* contava com uma sala de cirurgia completamente equipada. Esta sala era o coração das operações cirúrgicas a bordo, onde médicos e cirurgiões realizavam procedimentos para tratar ferimentos graves e salvar vidas. Contava ainda com equipamentos cirúrgicos usados na época, mesas de operação, instrumentos cirúrgicos esterilizados e anestesia, eram parte integrante do funcionamento desta sala crucial.

Para complementar as instalações médicas, o *Cabinda* dispunha ainda de uma farmácia, onde eram armazenados medicamentos essenciais para o tratamento de diversas condições médicas e emergências. A presença de uma equipa médica e de enfermagem altamente qualificada e treinada garantia que os cuidados prestados a bordo fossem da mais alta qualidade possível, ajudando a estabilizar os pacientes antes de serem transferidos para instalações médicas mais permanentes em terra firme.

Além das suas capacidades médicas, o navio hospital *Cabinda* também serviu como um centro de comunicação e coordenação entre as frentes de batalha, as autoridades médicas e militares em Angola, desempenhando um papel crucial na logística e na evacuação de feridos durante campanhas militares (Pélissier, 1986)



CAPÍTULO 3. AÇÕES DA MARINHA PORTUGUESA EM ANGOLA

3.1 Combate ao tráfico negreiro

Entre 1840 e 1910, o combate ao tráfico de escravizados em Angola foi um dos desafios mais complexos enfrentados pela administração colonial portuguesa. Este período foi marcado por uma série de ações coordenadas pela Marinha de modo a erradicar a prática do tráfico humano, respondendo às pressões internacionais e aos próprios compromissos abolicionistas assumidos por Portugal.

No início do século XIX, a Grã-Bretanha liderava a campanha global contra o tráfico de escravizados, pressionando outras nações europeias a seguir o exemplo. Portugal, que tinha um longo histórico de envolvimento no comércio de escravizados, enfrentava uma pressão diplomática crescente para abolir a prática. Tratados assinados em 1815 e posteriormente em 1836 e 1842 comprometeram Portugal a combater o tráfico, mas a implementação dessas medidas foi inicialmente lenta e ineficaz.

A assinatura do tratado de 1842 com a Grã-Bretanha foi um marco importante, pois ampliou a área de patrulhamento e fiscalização para incluir todas as colônias portuguesas, incluindo Angola. No entanto, a resistência local e a corrupção tornavam a aplicação dessas medidas um desafio significativo. Nesse contexto, a Marinha Portuguesa foi encarregue de reforçar a fiscalização e aplicar as leis abolicionistas.

Para combater eficazmente o tráfico de escravizados, Portugal começou a intensificar suas operações na costa angolana. Vários navios de guerra foram enviados, como mencionarei à frente, para patrulhar as águas costeiras e intercetar embarcações suspeitas de transportar escravizados. Esta presença naval teve um duplo objetivo: dissuadir os traficantes e capturar aqueles que continuavam a operar ilegalmente.

Entre as décadas de 1850 e 1870, a Marinha Portuguesa aumentou significativamente a sua presença no Atlântico Sul. Estabeleceram-se postos de fiscalização ao longo da costa, incluindo Luanda e Benguela, que eram os principais portos de exportação de escravizados. As patrulhas navais também expandiram para rios e enseadas, áreas frequentemente utilizadas pelos traficantes para embarcar cativos de forma clandestina.



A luta contra o tráfico de escravizados em Angola não foi uma missão solitária por parte de Portugal. A cooperação com a Marinha Real Britânica foi crucial. Os britânicos, com uma frota naval poderosa e vasta experiência em operações de combate ao tráfico, colaboraram estreitamente com os portugueses. Esta colaboração envolveu tanto a troca de informações quanto a condução de operações conjuntas (Miers, 1988).

Navios britânicos intercetavam frequentemente embarcações suspeitas e entregavam as mesmas às autoridades portuguesas para julgamento. Além disso, a Grã-Bretanha forneceu apoio técnico e logístico, que ajudou a fortalecer a capacidade da marinha portuguesa para realizar as missões. A presença conjunta de navios britânicos e portugueses aumentou a pressão sobre os traficantes, tornando mais difícil operar impunemente.

Apesar dos esforços intensificados, o combate ao tráfico de escravizados encontrou vários desafios. Um dos principais problemas era a corrupção dentro das próprias forças coloniais e entre os funcionários locais. Muitos lucravam com o comércio de escravizados e estavam relutantes em aplicar rigorosamente as leis abolicionistas. Além disso, os traficantes de escravizados adaptaram suas táticas, utilizando embarcações menores e rotas mais ocultas para evitar a detecção.

A marinha teve de adaptar as estratégias para enfrentar essas dificuldades. A introdução de embarcações menores e mais ágeis permitiu uma fiscalização mais eficaz em áreas costeiras e rios.

Os esforços portugueses começaram a produzir resultados significativos na segunda metade do século XIX. A captura de navios negreiros e a libertação de escravizados aumentaram, enviando uma mensagem clara de que o tráfico não seria tolerado. Entre as décadas de 1860 e 1880, várias embarcações foram intercetadas e milhares de escravizados foram libertados.

Em 1869, Portugal promulgou uma lei que declarava todos os escravizados existentes nos territórios portugueses eram livres. A Marinha Portuguesa desempenhou um papel crucial na aplicação desta lei em Angola, assegurando que os escravizados libertados não fossem recapturados e que as atividades dos traficantes fossem severamente punidas. Esta lei representou um passo importante, embora a abolição completa da escravatura e as suas formas associadas de trabalho forçado fosse um



processo gradual.

Apesar dos progressos, o tráfico de escravizados e o trabalho forçado persistiram em Angola de várias formas. Muitos ex-escravizados foram forçados a trabalhar em condições abusivas sob o sistema de contrato de trabalho, que em muitos aspetos se assemelhava à escravidão.

No início do século XX, a persistência do trabalho forçado e as denúncias de abusos continuaram a manchar a reputação de Portugal. A queda da monarquia em 1910 e a instauração da Primeira República Portuguesa trouxeram novas promessas de reforma. No entanto, as mudanças foram lentas e enfrentaram resistência significativa tanto de colonos quanto de autoridades locais.



3.2 Navios em Missão na Estação Naval

Os navios que estiveram em missão na Estação Naval de Angola foram os seguintes:

- *D. Isabel Maria* (Corveta) – Construída em Lisboa foi lançada à água, com assistência do rei, em 4 de julho de 1825 possuía 24 peças embora em 1829 tivessem sido instaladas 26 peças de calibre 18, com lotação de 161 homens. Esteve em missão na Estação Naval de Angola em 24 de abril de 1839. A 9 de agosto de 1839 comandada por Pedro Alexandrino da Cunha largou para sul de modo a explorar o sul de Angola fazendo sondagens dos portos pelos quais passava. Acabou a sua missão a 6 de janeiro de 1840 com instruções de regresso à metrópole, comandada pelo Capitão-Tenente Pedro Alexandrino da Cunha (Esparteiro, 1985, v. 15, p.11-12).
- *D. João I* (Corveta) – Comprada em Damão, com o nome de Infante D. Miguel, recebe novo nome em 9 de outubro de 1827 que após as reparações necessárias a efetuar é largado ao mar a 9 de outubro de 1828. Armado com 24 peças foi um dos últimos navios com alcaixa branca. A lotação máxima do navio registada foi de 161 homens. Como comandante o Capitão-Tenente João Capistrano de Sousa Neves a corveta *D. João I* chega à Estação Naval a 15 de janeiro de 1866. Esta corveta foi encarregue de fazer a condução de colonos de Huila e Moçâmedes. Esta larga para Lisboa a 30 de agosto de 1866 sob ordem do contra-almirante Francisco António Gonçalves Cardoso embora contra a opinião do comandante da Estação Naval (Esparteiro, 1985, v. 15, p.43-45).



Figura 13 – Corveta D. João I

- *Oito de Julho* (Corveta) - Construído no arsenal da marinha por António Lopes e Manuel Luís dos Santos é lançado à água a 8 de julho de 1834. Armado com 24 peças de artilharia e constituída com uma guarnição de 161 homens comandada pelo Capitão-Tenente João Teixeira Barbosa Leite larga em direção à Estação Naval a 22 de setembro de 1840 a fim de render o navio *D. Isabel Maria*. Este desempenha funções de transporte de pessoas e material até 8 de setembro de 1843 quando volta à metrópole. Após sofrer reparações e uma troca total da guarnição este regressa à Estação Naval a 22 de agosto de 1848, agora comandada por Silva Cordeiro. Fez várias comissões ao norte e ao sul de Angola de modo a combater o tráfico negreiro. Regressa à metrópole a 9 de dezembro de 1852 comandada por Pretórus Ferreira (Esparteiro, 1985, v. 15, p.62-65; 68-72).
- *Relâmpago* (Corveta) – Um antigo navio brasileiro que a 20 de setembro de 1844, comandado pelo Capitão-Tenente João Máximo da Silva Rodvalho larga para a Estação Naval. Chega à estação a 29 de outubro de 1844 onde lhe é atribuída missão. Responsável pela captura do negreiro *Canário* a 12 de janeiro de 1845 comandado por Rodvalho a navegar à vista de Quicombo. Continuou a sua missão fazendo a captura de mais 3 navios negreiros até 11 de junho de 1848, data que regressa a Lisboa. (Esparteiro, 1985, v. 15, p.81-91).
- *Goa* (Corveta) – Como o nome indica, construído em Goa este navio é lançado à água a 4 de janeiro de 1851. Armado com 24 peças embora em 1859 possuísse apenas 16 de calibre 32 com uma guarnição de 156



homens. Este larga a 12 de Setembro de 1856 comandada por Pinto em direção à Estação Naval, chegando a 4 de outubro. No diário de bordo é relatada a presença da corveta *Goa* e a escuna *Conde do Tojal* na estação. Tinha como missão o combate ao tráfico de escravizados onde captura algumas barcas e negreiros franceses, o resto da missão na estação é marcada com deslocações ao longo da costa. Regressa à metrópole a 17 de agosto de 1860 (Esparteiro, 1985, v. 15, p.104-115).

- *Sagres* (Corveta) – Mandado construir por Sá da Bandeira, este navio foi construído em madeira pela casa *Young* de Londres planeado pelo engenheiro Charles Cousins. Lançado à água a 3 de julho de 1858 larga em direção à Estação Naval a 19 de janeiro de 1863 após inúmeros fabricos e reparações. Chega a Angola a 9 de março sob o comando de Costa Simas. A missão deste navio era essencialmente cruzeiros e regressa à capital portuguesa a 1 de abril de 1864. Volta à Estação Naval a 19 de janeiro de 1869 onde fez cruzeiros ao norte de Angola e expedições contra os Mussorongos⁸. Regressa novamente a Lisboa a 18 de fevereiro de 1871. É-lhe atribuída novamente missão a 15 de fevereiro de 1873, dia em que larga novamente em direção à estação onde chega a 12 de março. Teve como missão uma comissão a São Tomé e um cruzeiro de intrusão. (Esparteiro, 1985, v. 16, p.55-60; 62-64; 70-78).

⁸ Os Mussorongos, um grupo étnico do Congo, eram fisicamente imponentes, inteligentes e excelentes marinheiros, conhecidos pela sua habilidade na pesca e na navegação. Embora inicialmente rebeldes e relutantes em trabalhos agrícolas, foram-se adaptando a essas tarefas, tornando-se trabalhadores procurados em embarcações e obras públicas. A autoridade colonial manteve vigilância sobre eles para controlar sua tendência à rebelião visto que era um dos povos que praticava pirataria na costa angolana até 1870.

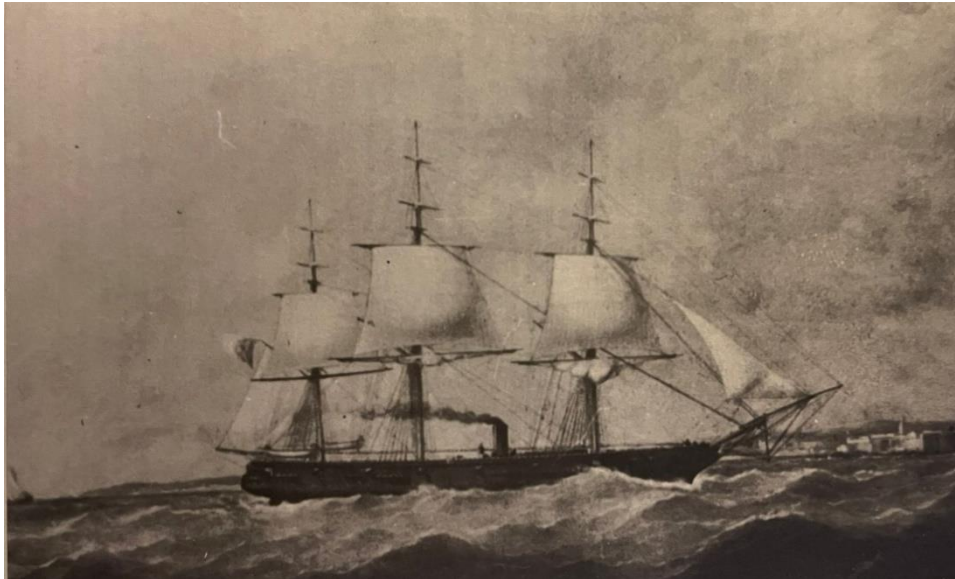


Figura 14 - Corveta Sagres

- *Sá da Bandeira* (Corveta) – Construído pelo conde de Linhares é lançado à água a 30 de janeiro de 1862. Armado com 12 peças de calibre 32 e um rodízio Blakeley à proa de calibre 56 com uma lotação de 221 homens. Largou em 25 de outubro de 1863 em direção à estação com escala pelo Brasil pelo que chega ao seu destino final a 14 de janeiro de 1864. Testemunhou a mudança de comando da Estação Naval que toma o cargo o comandante do navio *Sá da Bandeira*. Como missão principal o combate ao tráfico de escravizados este navio, salva uma barca inglesa, faz travessia de soldados e colonos para Moçâmedes, cruzeiros ao sul e comissões ao Zaire até regressar à metrópole a 10 de agosto de 1865. Após outras comissões e fabricos regressa à estação a 3 de setembro de 1874. Durante esta comissão na estação salva a escuna *Napier*, faz comissões a Santa Helena, comissões ao Zaire e navega como cruzeiro de instrução, até regressar novamente à metrópole a 7 de outubro de 1879. (Esparteiro, 1985, v. 16, p.107-110; 112-117; 128-134).

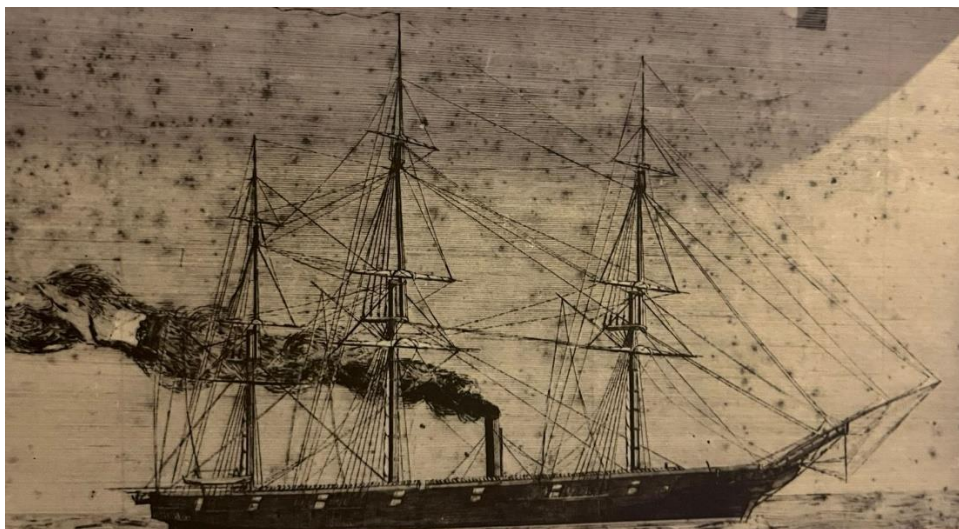


Figura 15 -Corveta Sá da Bandeira

- *Duque da Terceira* (Corveta) – Construído em 1863 foi lançado à água a 8 de abril de 1864 armado com 3 rodízios de calibre 56 e 2 peças de calibre 32. Larga da metrópole a 14 de setembro de 1867 para a estação chegando a Angola a 1 de janeiro de 1868. Fez um cruzeiro na costa e larga da estação a 13 de maio de 1868 em direção à Estação Naval da América do sul. Retorna à Estação Naval de Angola a 26 de maio de 1872. Participa em várias comissões a Moçâmedes e regressa à capital a 6 de outubro de 1874. Volta novamente à estação a 14 de agosto de 1879 e desta vez faz comissões ao Zaire, cruzeiros de instrução, comissões a Landana e Ponta Negra até retornar à metrópole a 12 de julho de 1894 (Esparteiro, 1985, v.16, p.153-156; 157-160; 162-167; 168-170).
- *Duque de Palmela* (Corveta) – Navio de madeira lançado à água a 25 de janeiro de 1864, armado com 6 peças de calibre 32 e um obus francês de 12 centímetros. Este navio possuía uma guarnição de 164 homens onde o primeiro comandante do mesmo foi Joaquim Viegas do Ó. Larga de Lisboa a 3 de agosto de 1866 chegando na estação a 30 de outubro. Durante a comissão efetuou movimentos de pessoal, intercetou uma barca francesa de escravatura, fez comissões ao Zaire, fez comissão a São Tomé, teve uma missão à Equimina, participou em cruzeiros no sul da província, viagens a Benguela e regressa a Lisboa a 9 de abril de 1868. (Esparteiro, 1985, v.17, p.4-12).



Figura 16 - Corveta Duque de Palmela

- *Conde Vila Flor* (Brigue) – Brigue de 16 peças construído em teca e lançado à água a 29 de dezembro de 1825. A 29 de novembro de 1854 comandado por António de Oliveira, larga da metrópole em direção à Estação Naval de Angola, onde chega a 9 de março de 1855. Durante a missão fez comissões ao norte, participa na ocupação do porto de Ambriz, efetua navegações no âmbito do combate ao tráfico de escravizados, faz comissões ao Zaire, ao sul e norte da província, comissões a Ambriz, participa na campanha de Cambambe, combate negreiros franceses até 12 de abril de 1860 quando chega a Mandovi⁹ (Esparteiro, 1985, v.19 p.21-22; 28-38).
- *Liberal* (Brigue) – Brigue-escuna comprado pelas autoridades militares na ilha Terceira em 1831, armado com 6 caronadas¹⁰ de calibre 12 era antes um navio brasileiro mercantil, contando com uma lotação total de 65 homens. Larga a 31 de janeiro de 1843 para Angola com a missão de transporte de correio marítimo. Chega a Moçâmedes a 28 de abril e a Benguela no dia 1 de maio. Teve como missão principal apenas o transporte de correio (Esparteiro, 1985, v.19, p.56-57; 64-65).
- *Mondego* (Brigue) – Brigue de 20 peças construído no arsenal da marinha,

⁹ Rio Mandovi ou Mandovim é um dos principais rios com uma extensão de 77 quilómetros situado em Goa.

¹⁰ Caronada é um tipo de canhão feito de ferro fundido fabricado na altura pela Marinha Real Britânica. Com principal função de ser utilizada como arma de curto alcance.



tendo sido lançado à água a 28 de outubro de 1844 com um custo de 38.895.856 réis. Armado com 14 peças e com uma lotação total de 140 homens. A 24 de Agosto de 1845, comandado por Gonçalves Cardoso, larga para Angola de modo a servir na Estação Naval de Angola com principal missão a repressão do tráfico de escravizados. Durante a sua comissão participou numa expedição em Benguela; participou também ainda em destruição de armazéns negreiros. Dá fim a sua comissão em 11 de novembro de 1848 com uma comissão ao sul. (Esparteiro, 1985, v.19 p.110-118).

- *Serra do Pilar* (Brigue) – Brigue de 20 peças lançado à água em 28 de outubro de 1844. Dá início à sua comissão na Estação Naval de Angola onde larga em direção à mesma a 3 de julho de 1852, comandado por Pretórius Ferreira. Chega à Estação Naval a 23 de agosto dando início à sua comissão com um cruzeiro ao longo da costa, comissão a Cabinda, comissão a Benguela, participa na ocupação do porto do Ambriz. Comandando pelo comandante Rodovalho participa numa expedição às minas de cobre do Bembe. Dá término às suas missões com o regresso à metrópole no dia 19 de março de 1857. (Esparteiro, 1985, v.19, p.128-129; 133-140).
- *Sado* (Brigue) – Construído em S. Martinho do Porto em 1853, lotação máxima de 50 homens. Como missão principal o transporte de colonos, dá início à sua comissão em Angola a 24 de dezembro de 1857, e acabou a sua comissão a 8 de agosto de 1858. (Esparteiro, 1985, v.19, p.145-149).
- *Pedro Nunes* (Brigue) – Armado com 12 bocas de fogo construído no arsenal da marinha e foi lançado à água de 16 de setembro de 1856. Com uma lotação máxima de 130 homens. Deu início à sua comissão em Angola ao serviço da Estação Naval I a 21 de janeiro de 1860. Durante a comissão participou em expedições a Quicembo, participou no ataque ao Ambriz, participou em comissões ao longo da costa, expedições ao Bembe e interrompe a sua comissão com um regresso à metrópole a 13 de junho de 1863. Volta à Estação Naval a 9 de março de 1868 continuando a sua missão normal com expedições e cruzeiros, acabando



com comissões a Ajudá¹¹ com o regresso à metrópole a 14 de junho de 1871 (Esparteiro, 1985, v.19, p.149-160).

- *Rio Minho* (Canhoneira) – Lançado à água em agosto de 1864 armado com dois rodízios e duas peças, contando com uma lotação de 56 homens. Este navio começou a servir na Estação Naval de Angola a 10 de agosto de 1871 onde durante a sua comissão participou em comissões maioritariamente em Cabo Verde até ser transferido para a Estação Naval de São Tomé a 22 de novembro de 1875 (Esparteiro, 1985, v.24, p.43-44;52-58).
- *Rio Guadiana* (Canhoneira) – Lançado à água a 24 de maio de 1865 apresentava uma lotação idêntica à do Rio Minho de 56 pessoas. Entrou ao serviço da Estação Naval de Angola a dia 3 de setembro de 1868. Durante o tempo que se encontrou ao serviço da estação participou em cruzeiros ao norte, participou na expedição contra os Mussorongos¹², fez comissões ao sul de Angola, participou na guerra do Nano¹³ no ato de render a escuna Napier, participou numa comissão a Moçâmedes até regressar a Lisboa no dia 28 de agosto de 1871. (Esparteiro, 1985, v.24, p.58-66).
- *Tejo* (Canhoneira) – Construído a 6 de janeiro de 1867 no Arsenal da Marinha, foi lançado à água a 15 de março de 1869. Armado com um rodízio de 68 milímetros e com duas peças de artilharia de 120 milímetros, apresentava uma lotação máxima de 94 homens. Desempenhou missões ao serviço da Estação Naval de Angola com início no dia 17 de novembro de 1883. Durante este período participou em várias missões que lhe foram atribuídas como por exemplo: Comissão ao Zaire, comissão ao norte, comissão a São Tomé participando na defesa do mesmo desde 14 de setembro de 1884. Regressa a Luanda no dia 19 de maio de 1885 onde posteriormente recebe ordens para regressar a

¹¹ Conhecida como feitoria de Ajudá, localiza-se atualmente em Uidá, na costa ocidental africana da República de Benim.

¹² Grupo etnográfico encontrado no Congo, conhecidos pelas suas habilidades no mar usando canoas como meio de locomoção com principal propósito de piratear.

¹³ Conhecidas como guerras do Nano ou revolta do Bailundo, foi um conflito armado entre os reinos dos povos ovimbundos e o império português.



Lisboa, chegando ao Tejo no dia 21 de outubro de 1885, dia que tem término da sua comissão ao serviço da Estação Naval (Esparteiro, 1985, v.24, p.82-84;94-98).

- *Douro* (Canhoneira) – Construído por ordem do Ministro da Marinha Latino Coelho em 16 de julho de 1868, apenas finalizada a sua construção a 23 de junho de 1869. Apresentava uma lotação máxima de 100 homens. Deu início à sua comissão sob alçada da Estação Naval de Angola a 3 de março de 1883. Durante esta comissão fez demonstrações de poder no norte da província e fez uma comissão a Ajudá até 8 de fevereiro 1884. Após esta comissão é destacada para São Tomé até 10 de julho de 1884 quando regressa a Luanda e posteriormente recebe ordem para voltar à metrópole. (Esparteiro, 1985, v.24, p.107-109; 119-129; 134-142).
- *Rio Lima* (Canhoneira) – Projeto que fazia parte do programa naval de 1874 que compreendia os navios: Corveta couraçada Vasco da Gama, Corvetas Mindello e Rainha de Portugal, Canhoneiras Rio Lima, Rio Sado, e transporte África tendo sido todo executado em Inglaterra. Armava 1 peça de artilharia de 177 milímetros, 2 peças de 127 milímetros e 2 metralhadoras Nordenfelt de 11 milímetros. Apresentava uma lotação de 116 homens. A canhoneira Rio Lima esteve sob o comando da Estação Naval de Angola num período iniciado em 15 de maio de 1876. Neste período teve maioritariamente missões de transporte de militares onde fez comissões ao Zaire, viagens aos portos do norte de Angola, participou também na comissão a Ajudá, comissões ao Zaire e ao Ambriz. Sob ordem do rei regressa à metrópole no dia 28 de abril de 1878. (Esparteiro, 1985, v.25, p.3-10).
- *Rio Tâmega* (Canhoneira) – Lançado à água em Liverpool a 15 de novembro de 1875 armada com 5 peças de artilharia, contava com uma lotação de 116 homens. Larga de São Tomé no dia 7 de fevereiro de 1887 em direção a Angola para iniciar comissão sob o comando da Estação Naval de Angola. Chega à estação no dia 12 de fevereiro. Sob o comando da estação participa em expedições ao Zaire e visita as feitorias portuguesas no Ambrizete. Sofre beneficiações a 13 de janeiro de 1878 e



parte para a tentativa de resolver a questão da posse da ilha Sacro-Amba. Importante de realçar o reconhecimento de Walwich Bay na atual Namíbia revelando o interesse nacional em expandir em direção ao Sul de África. Dá término à sua comissão em Angola no dia 2 de junho de 1879 regressando a Lisboa. (Esparteiro, 1985, v.25, p.50-63).

- *Quanza* (Canhoneira) – Fabricado no arsenal da marinha a canhoneira Quanza é lançada à água a 26 de setembro de 1877. Armado com duas peças de 40 milímetros e um rodízio Armstrong de 64 milímetros contava com uma lotação de 100 homens. Entrou ao serviço da Estação Naval de Angola em 23 de maio de 1878. Durante a sua comissão fez cruzeiros ao longo da costa de África, é empenhado numa comissão a São Tomé e Ajudá como missão de libertar o comandante do forte, alferes Lourenço da Rocha, seis soldados e um cabo que o rei de Daomé tinha como prisioneiros. Participou em comissões a Moçâmedes, comissão ao Novo Redondo, transporte de passageiros de Angola para Benguela¹⁴ e Novo Redondo¹⁵. Regressa à metrópole a 21 de agosto de 1880. Volta à Estação Naval de Angola a 25 de março de 1882 onde participa em missões como as da primeira comissão, isto é, expedições e comissões ao longo da costa, voltando a regressar à metrópole a 8 de outubro de 1883. (Esparteiro, 1985, v. 26, p.3-15).
- *Bengo* (Canhoneira) – Navio de ferro construído em Liverpool, foi lançado à água em 23 de agosto de 1879. Armado 2 peças de 87 mm, 2 de 47mm e 1 de 37 mm. Por portaria a 20 de dezembro de 1879 foi aprovada a lotação de 77 homens para este navio. Em 30 de junho de 1880 larga de Lisboa em direção a Angola de modo a reforçar a frota que lá se encontrava. Chega à Estação Naval a 10 de agosto de 1880. Durante o seu período ao encargo da estação teve oportunidade de fazer comissões ao longo da costa, comissões ao Zaire, é destacada para Ambriz em 22 de novembro de 1881 onde é encarregue de fazer um reconhecimento da

¹⁴ Cidade localizada no oeste de Angola limitada a norte por Catumbela, a este por Bocoio e Caimbambo, a sul por Baía Farta e oeste pelo oceano Atlântico.

¹⁵ Sumbe, conhecido até 1975 como Novo Redondo é uma cidade e município de Angola situado na costa de Angola, delimitado a norte pelo rio Queve, a sul o rio Balombo a oeste o oceano Atlântico e a este com o município da Conda.



foz do Cunene, faz uma comissão a Noqui, e é posteriormente destacado no início de 1884 para as campanhas de pacificação na Guiné onde abandona o comando da Estação Naval. (Esparteiro, 1985, v.26, p.89-97).

- *Rio Ave* (Canhoneira) – Navio de madeira construído no Arsenal da Marinha é lançado à água em 23 de junho de 1880. Armado com um rodízio *Pealliser* e duas peças *Armstrong*. Aprovada uma lotação de 73 homens para este navio. Em 5 de agosto de 1883 larga para Angola de modo a prestar serviço sob o comando da Estação Naval. Participa em comissões ao longo da costa com o intuito de combate ao tráfico de escravizados. Regressa à metrópole pouco tempo depois em 5 de maio de 1884. Tem assim término da sua comissão na Estação Naval não tendo sido novamente destacada para Angola. (Esparteiro, 1985, v.26, p.124-126; 128-133).
- *Liberal* (Canhoneira) – Navio de ferro construído em Liverpool, lançado à água em 1884. Contava com uma lotação de 118 homens aprovada em 15 de setembro de 1884. Destaca a 2 de dezembro de 1884 para Angola a fim de servir na Divisão Naval da África Ocidental, onde larga para o Zaire posteriormente com missão de soberania na região. Participa em comissões ao Zaire e a Moçâmedes. Até regressar à metrópole em 21 de novembro de 1886 participa em várias comissões ao longo da costa africana. Regressa a Angola, mas desta vez ao serviço da Estação Naval a 21 de julho de 1887 onde durante esse período participa novamente em comissões ao longo da costa, a Ajudá. Participa ainda na ocupação de Quicembo, que teve início em 1 de julho de 1888 e em 3 de setembro de 1888 larga para Moçambique com o objetivo de servir sob alçada da Divisão da África Oriental e Mar da Índia. (Esparteiro, 1985, v.26, p.179-192; 211-216).
- *Limpopo* (Canhoneira) – Navio de ferro construído pela casa Orchard Yard, lançado à água em 1890. Aprovada uma lotação de 42 homens para este navio. Larga em 12 de fevereiro de 1892 após fabricos em Durban para Angola de modo a prestar serviço na Estação Naval. Durante o período que se encontrou sob o comando da Estação Naval



teve oportunidade de participar em comissões ao longo da costa, a Ajudá. Participa na expedição contra Sanga onde larga de Luanda em 4 de abril de 1893 e regressa novamente à estação no dia 17 de abril para assumir o comando da divisão naval de Angola. Após assumir o comando fez uma comissão ao Zaire e posteriormente em 9 de agosto de 1893 contra Sanga novamente. Até regressar à metrópole as suas restantes missões foram apenas de transporte de mantimentos e militares ao longo da costa angolana. (Esparteiro, 1985, p.126-144; 146-165).

Tabela 1 - Quadro resumo das principais missões desempenhadas pelos navios da Estação Naval de Angola/ Divisão naval do Atlântico Sul

| NAVIOS | PRINCIPAIS AÇÕES |
|--------------------------|--|
| <i>D. Isabel Maria</i> | Levantamentos Hidrográficos. |
| <i>D. João I</i> | Transporte de pessoal e material. |
| <i>Oito de Julho</i> | Transporte de pessoal e material; Combate ao tráfico de escravizados. |
| <i>Relâmpago</i> | Combate ao tráfico de escravizados. |
| <i>Goa</i> | Combate ao tráfico de escravizados. |
| <i>Sagres</i> | Expedições ao longo da costa de Angola. |
| <i>Sá da Bandeira</i> | Combate ao tráfico de escravizados. |
| <i>Duque da Terceira</i> | Cruzeiros de instrução; Comissões ao longo da costa. |
| <i>Duque de Palmela</i> | Transporte de pessoal e material. |
| <i>Conde Vila Flôr</i> | Combate ao tráfico de escravizados. |
| <i>Liberal</i> | Transporte de material. |
| <i>Mondego</i> | Combate ao tráfico de escravizados. |
| <i>Serra do Pilar</i> | Comissões ao longo da costa de Angola. |



| | |
|---------------------|---|
| <i>Sado</i> | Transporte de pessoal. |
| <i>Pedro Nunes</i> | Conquista do Ambriz; Expedições ao longo da costa. |
| <i>Rio Minho</i> | Comissões ao longo da costa. |
| <i>Rio Guadiana</i> | Comissões ao longo da costa. |
| <i>Tejo</i> | Comissões ao longo da costa. |
| <i>Douro</i> | Desmonstração de poder. |
| <i>Rio Lima</i> | Transporte de pessoal e material. |
| <i>Rio Tâmega</i> | Combate ao tráfico de escravizados. |
| <i>Quanza</i> | Comissões ao longo da costa. |
| <i>Bengo</i> | Transporte de pessoal e material. |
| <i>Rio Ave</i> | Combate ao tráfico de escravizados. |
| <i>Liberal</i> | Ocupação do Quicembo. Expedições ao longo da costa. |
| <i>Limpopo</i> | Comissões ao longo da costa. |



CONCLUSÕES

Com o presente trabalho procurei demonstrar a importância da Estação Naval de Angola e o seu impacto para a Marinha de Guerra Portuguesa na região de Angola.

O propósito de estudo desta investigação permitiu formular os objetivos que constituíram o ponto de partida da mesma: Qual o impacto que a presença da Estação Naval teve na região? Quais as razões que levaram a estabelecer a Estação Naval em Angola? Quais os meios que cumpriram missão na es Estação Naval e quais as principais ações da mesma?

Relativamente à primeira questão, a presença de Portugal na região já não era novidade nem algo incomum. Contudo sempre foi uma presença assídua e contínua embora esta se tenha intensificado após a perda do Brasil como colónia, como forma de recuperar das invasões que Portugal sofreu. A Estação Naval foi sem dúvida bastante importante nesta reorientação estratégica de Portugal.

Devido à distância e aos problemas logísticos que eram consequência da distância, Portugal sentiu a necessidade da criação de um ponto de apoio local às unidades navais presentes na região, responsáveis pelo combate ao tráfico de escravizados, transporte de material e pessoal ao longo da costa devido às campanhas de pacificação.

Relativamente aos meios que prestaram serviço na Estação Naval, como mencionado anteriormente, conseguimos verificar que existia alguma diversidade de classes dos mesmos. Classes estas que são: Corvetas, bergantins, brigues e canhoneiras maioritariamente.

Respondendo à última questão a principal missão da Estação Naval de Angola era servir como ponto de apoio e centro de comando para os navios pertencentes à divisão naval de África e aos respetivos navios atribuídos. Mesmo com este objetivo principal, é notória a importância da Estação Naval para a soberania portuguesa na região, uma vez que era sob o comando da Estação Naval que os navios portugueses combatiam o tráfico escravagista e demonstravam presença e poder na região, que era ambicionada por outros países europeus como a França e Inglaterra.



Não só a Estação Naval foi importante para Portugal, mas também foi importante para o desenvolvimento do território que trouxe infraestruturas posteriormente utilizados por Angola após a independência da mesma.

Em suma, a criação da Estação Naval de Angola foi sem dúvida crucial. A Estação Naval era o principal centro de comando e de apoio logístico que a marinha portuguesa mantinha na costa africana e contribuiu diretamente para a segurança e desenvolvimento dos territórios na região. A presença dos navios portugueses, que para a altura se consideravam bem equipados e treinados, foi absolutamente essencial para a preservação das rotas comerciais, combate ao tráfico de escravizados e garantir a segurança do meio marítimo e terrestre nas regiões adjacentes de Angola.



FONTES E BIBLIOGRAFIA

FONTES MANUSCRITAS

ARQUIVO HISTÓRICO DE MARINHA. (1850-1904). Caixa Nº 89: Angola – Luanda. Arquivo Histórico de Marinha.

ARQUIVO HISTÓRICO DE MARINHA. (1853). Caixa Nº 337: Governos Cívicos – Angola/Luanda. Arquivo Histórico de Marinha.

ARQUIVO HISTÓRICO DE MARINHA. (1822-1907). Caixa Nº 324: Expedições – Angola e Cabo Verde. Arquivo Histórico de Marinha.

ARQUIVO HISTÓRICO DE MARINHA. (1883). Estação Naval de Angola: Luanda. Arquivo Histórico de Marinha, Cx. 1377–6, Processo 16/423.

ARQUIVO HISTÓRICO DE MARINHA. (1843-1910). Caixa Nº 319: Estações Navais – Angola. Arquivo Histórico de Marinha.

ARQUIVO HISTÓRICO DE MARINHA. (1843-1910). Caixa Nº 320: Estações Navais – Angola. Arquivo Histórico de Marinha.

ARQUIVO HISTÓRICO DE MARINHA. (1843-1910). Caixa Nº 321: Estações Navais – Angola. Arquivo Histórico de Marinha.

FONTES IMPRESSAS

ARQUIVO HISTÓRICO DE MARINHA. (1883). Tratado de Chinfuma Angola assinado em 29–9–1883 e outros. Arquivo Histórico de Marinha, Cx. 1339A.

ARQUIVO HISTÓRICO DE MARINHA. (1791-1909). Caixa Nº 1339: Angola. Arquivo Histórico de Marinha.

BIBLIOGRAFIA

ALENCASTRO, L. F. DE. (2000). *O Trato dos Viventes: Formação do Brasil no Atlântico Sul: Séculos XVI e XVII*. São Paulo: Companhia das Letras.

ALMEIDA, A. J. B. DE. (1936). *Campanha do Humbe em 1897–1898*. Lisboa: Sociedade Industrial de Tipografia.



ALMEIDA, E. F. DE. (1995). *A Marinha no desbravamento da costa angolana: Do Lobito ao Cunene*. Lisboa: Academia de Marinha.

ATAÍDE, J. E. E. C. *A nossa Marinha nas terras do fim do mundo: I - Terras e gentes do fim do mundo*. Anais do Clube Militar Naval, Lisboa.

ATAÍDE, J. E. E. C. *A nossa Marinha nas terras do fim do mundo: II - O Tenente Silva Nunes e a sua ação no Baixo-Cubango*. Anais do Clube Militar Naval, Lisboa.

BIRMINGHAM, D. (2004). *Portugal e África*. Lisboa: Edições 70.

BOXER, C. R. (1969). *O Império Colonial Português 1415-1825*. Lisboa.

CADORNEGA, A. DE O. DE. (1940). *História Geral das Guerras Angolanas*. Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar.

CANAS, A. C. (2020). *Viagens e Operações Navais: 1824–1974*. Lisboa: Academia de Marinha.

CLARENCE-SMITH, W. G. (1985). *The Third Portuguese Empire, 1825-1975: A Study in Economic Imperialism*. Manchester: Manchester University Press.

CLUBE MILITAR NAVAL. (1885). *Relatório do comandante da Estação Naval de Angola em 1877*. Anais do Clube Militar Naval (T.15, pp. 195-200, 240-241). Lisboa.

DIAS, G. S. (1936). *D. Francisco Inocêncio de Sousa Coutinho: Administração Pombalina*. Lisboa: Cosmos.

DIAS, G. S. (1943). *Os Auxiliares na Ocupação do Sul de Angola*. Lisboa: Agência Geral das Colónias.

DIAS, G. S. (1944). *Ocupação de Angola: Exploração, conquista e povoamento*. Lisboa: Agência Geral das Colónias.

EDITORA MARÍTIMO-COLONIAL. (1946). *Os Navios do Ultimato*. Lisboa.

ESPARTEIRO, A. M. (1985). *Três Séculos no Mar*. Lisboa: Ministério da Marinha. (Volumes: 14-19; 24-27).

FONSECA, J. (2014). *A historiografia sobre os escravos em Portugal*.

FREIRE, J. (2010). *A Marinha e o poder político em Portugal no século XX*. Lisboa:



Edições Colibri.

FREIRE, J. (2011). Olhares Europeus sobre Angola: Ocupação do território, operações militares, conhecimentos dos povos, projetos de modernização (1883-1918). Lisboa.

FREIRE, J. (2017). João Roby e o Desastre do Vau de Pembe (Angola, 1904). Lisboa: Academia de Marinha.

GALVÃO, C. S. H. (1953). Império Ultramarino Português. Imprensa Nacional de Publicidade.

GONÇALVES, C. Reconquista de Angola: Figuras e factos da História de Marinha e Ultramar.

LEAL, A. J. DE F. (1855–1857). Relatório acerca de serviço de saúde no Ambriz.

LEMOS, A. DE. (1929). História de Angola. Luanda: Imprensa Nacional.

LOURENÇO, A. P. (2013). A influência da corrente de Benguela no clima de Angola. Revista de Climatologia Africana.

MACHADO, F. D. S. L. (2023). A Marinha Portuguesa no Oriente: Estação Naval de Macau. Alfeite: Escola Naval.

MARQUES, J. P. Combate ao tráfico de escravos em Angola, 1839-1865: A armada portuguesa no combate ao tráfico de escravos em Angola.

MATOS, P. F. Recordações do passado: Ligeira contribuição para a história dos serviços de Marinha de Angola.

MIERS, S., & ROBERTS, R. (1988). The End of Slavery in Africa. Madison: University of Wisconsin Press.

MILLER, J. C. (1988). Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830. Madison: University of Wisconsin Press.

MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO DO TERRITÓRIO E REFORMA DO ESTADO (MATRE). (2015). Atlas geográfico de Angola. Luanda: Edições Novembro.

MINISTÉRIO DA MARINHA E ULTRAMAR. Relatórios dos Governadores das Províncias Ultramarinas: Relatório do Governador Geral da Província de Angola.



MORAIS, D. E. (2022). O papel da Marinha nas campanhas de ocupação e pacificação em Angola. Alfeite: Escola Naval.

NEWITT, M. (2005). A History of Portuguese Overseas Expansion 1400-1668. London: Routledge.

OLIVEIRA, M. (1936). Armada Gloriosa: A Marinha de Guerra Portuguesa no Século XX (1900–1936). Lisboa: Parceira A. M. Pereira.

PÉLISSIER, R. (1986). História das Campanhas de Angola: Resistência e Revoltas 1845–1941 (2 Volumes). Lisboa: Estampa.

PEREIRA, J. A. (2010). Marinha Portuguesa: Nove séculos de história. Lisboa: Comissão Cultural de Marinha.

PINTO, A. O. (2004). História de Angola: Da pré-história ao início do século XXI. Lisboa: Mercado de Letras Editores.

RITA, J. G. S. (1956). Sá da Bandeira e a Política Ultramarina. Lisboa: s.n.

SARAIVA, M. (1983). Uma Alternativa Nacional. Lisboa: Rei dos Livros.

SANTOS, M. E. M. (1991). Das travessias científicas à exploração regional em África: Uma opção da Sociedade de Geografia de Lisboa. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical.

SEIXAS, A. J. DE. (1860). Carta dirigida ao Ministro da Marinha e do Ultramar: Acerca de algumas necessidades da província de Angola. Lisboa: Tip. Universal.

SILVA, G. C. Destacamentos de Marinha em terras de Angola.

SILVA, J. A. (2018). Geografia física e hidrográfica de Angola: Uma análise contemporânea. Luanda: Editora Universidade de Luanda.

VANSINA, J. (1990). Paths in the Rainforests: Toward a History of Political Tradition in Equatorial Africa. Madison: University of Wisconsin Press.

VIEIRA, M. F. (2014). Hidrografia e relevo de Angola. Luanda: Gráfica Nacional.