

Sociedade de Geografia de Lisboa

Ciclo de conferências celebrativo dos 140 anos da SGL

“A Sociedade de Geografia de Lisboa, a Marinha e o Mar”

(28 de julho de 2015)

Senhor Presidente da SGL,

Caros Consócios,

Senhoras e senhores,

Começo por agradecer ao senhor Professor Luís Aires-Barros, ilustre presidente da nossa Sociedade, a honra que se dignou conceder-me para abordar o tópico “A Sociedade de Geografia de Lisboa, a Marinha e o Mar” na celebração dos 140 anos da sua fundação em 10 de novembro de 1875, esperando com este modesto contributo corresponder à esperança da escolha sem desmerecer do elenco de distintas individualidades que com as suas intervenções vêm conferindo fulgor e solenidade a esta efeméride.

No delineamento que vos proponho com o mar em fundo, esta evocação permite-nos estabelecer duas balizas, o tempo de fundação da Sociedade de Geografia de Lisboa em 10 de novembro de 1875 e a atualidade e, a partir de algumas constantes da nossa História envolvendo a intervenção institucional da Marinha e o relevante serviço público prestado pela Sociedade de Geografia de Lisboa, ousar indiciar elementos para uma prospetiva sobre o devir do Mar Português porventura o nosso único ativo geopolítico.

O Mar

Comecemos pelo pano-de-fundo: o mar. O historiador Mollat du Jourdin, celebrado autor de “A Europa e o Mar”¹ invoca a ascendência marítima do epónimo deste continente na mitologia grega e salienta o recorte geográfico e a intimidade com o mar e a importância prógona que representaram as margens mediterrânicas orientais enxameadas de portos, com laços de dependência e relacionais de comércio, cujos senhores se foram sucedendo, entre outros, helenos, cretenses, atenienses, fenícios, cartagineses e romanos, num processo continuado que se foi expandindo para as costas atlânticas até ao mar do Norte. Há indícios de colonização fenícia na península Ibérica a partir do século VIII a.C. com uma vasta rede de circulação de pessoas, bens e recursos metalíferos. A detenção do monopólio de algumas rotas comerciais de longa distância e de uma frota de transporte permitiram a afirmação de algumas talassocracias antigas, como Atenas, cujo termo chegou com a apropriação do Mediterrâneo pelos romanos que a expressaram de *Mare nostrum*. No mundo nórdico sabe-se quão essencial foi o mar nas mitologias celta, escandinava e germânica em

¹ MOLLAT DU JOURDIN, Michel *A Europa e o Mar*, Editorial Presença, Lisboa, 1995.

similitude com a mitologia grega. E pese a agressividade dos povos dinamarqueses, o comércio nórdico só pode prosperar com o apoio dos príncipes territoriais, por intermédio dos frísios, intermediários nas trocas entre o Báltico e a Mancha, cujo apogeu foi alcançado no século IX. Abria-se a via marítima nas trocas comerciais entre o Báltico e o Mediterrâneo. A fonte de poder despertada pelo controlo do mar e depois pelo seu senhorio ganhou então preponderância nas ambições de soberanos dinamarqueses e anglo-saxões. O legado do comércio frísio é reconhecido quando, em meados do século XII, é criada uma associação de cidades e mercadores, a Liga Hanseática, uma poderosa talassocracia com domínio político e económico sobre o mar do Norte e o Báltico que expandiu o seu comércio até ao Mediterrâneo, consolidando a relação Norte-Sul; atingiu o seu apogeu no final do século XIV. Mollat du Jourdin² retira desta afirmação do poder hanseático no mar o significado: «O mar era fonte de uma riqueza e de um poderio cuja comparação se impõe com as dos grandes portos mediterrânicos. Da ligação destes viria a nascer a personalidade marítima da Europa moderna; no final, é verdade, de um longo processo».

Refira-se que, cerca de um milénio antes da Nacionalidade, as navegações fenícias começaram a frequentar a costa do atual território português e a demandar os seus principais rios em atividade exploratória e depois mercantil; como zona de passagem e de escala entre o norte Atlântico e o Mediterrâneo terá beneficiado das relações comerciais que se foram desenvolvendo. Neste contexto, tal como aconteceu com outras regiões europeias, o mar como fonte de riqueza e também de domínio ao permitir, pela sua mobilidade, trocas (por vezes desiguais) e a comercialização de bens exóticos, além do contacto surpreendente com outras gentes, não terá sido indiferente às populações indígenas. Daí, a oportunidade de mencionar o estudo³ do Professor Fernando Castelo-Branco, nosso distinto consócio, em que demonstra que nos tempos medievos e até aos fins do século XVIII os nossos principais rios e os seus maiores afluentes serviam um importante tráfego fluvial, em extensão e intensidade, com enorme importância para a economia; assinala a diferenciação entre Portugal e a Espanha na profunda navegabilidade dos rios lusos que inclui a parte terminal dos cursos transnacionais, o que permitiu o contacto fácil das terras agrárias do interior com os estuários dos rios e os portos do litoral e a exportação relativamente elevada de produtos agrícolas, traduzindo «uma vida económica dum tipo diverso do existente na restante península». E referindo a Professora Virgínia Rau, a diferenciação na vida económica, a par de outros fatores, deve ter atuado numa tendência autonomista e, não menos importante, na distinção cultural do ocidente em face do bloco peninsular. Perante este extraordinário legado, conclui singularmente⁴: «Conjugada com tais factores, essa diferenciação geográfico-económica, pela sua importância, deve ser pois um dos elementos mais relevantes da nossa vida económica medieval e ainda de outras épocas que se lhe seguiram, e, mais do que isso, deve ter sido um dos

² *Ibid*, p. 69.

³ CASTELO-BRANCO, Fernando «Do Tráfego Fluvial e da sua Importância na Economia Portuguesa», in *Boletim da SGL, Série 76–n.º 1-3*, Lisboa, 1958, pp. 39-86.

⁴ *Ibid*, p. 82.

elementos que contribuiu para que Portugal tenha surgido e, especialmente, se tenha mantido, como uma nação independente».

Na afirmação de Portugal como reino independente decorreram quase três séculos entre o tratado de Zamora que confirmou a independência lusa e a paz de 1411 que pôs fim à guerra com Castela iniciada em 1383, em que emergiu uma linha político-económica constante: a importância crucial da fronteira marítima e a consequente identificação com o mar. O reino apesar de pequeno «queria crescer em terras e em negócios, e a solução estava no mar. D. João I compreendeu-o e encaminhou Portugal para uma nova era»⁵.

Em 1434, após várias tentativas uma barca comandada por Gil Eanes a mando pertinaz do infante D. Henrique passou o Bojador e o mito do mar tenebroso desfez-se transformando o mar oceano, o Atlântico, no principal eixo de comunicação da Humanidade. Deste modo, «os Portugueses criam uma dinâmica nova, começava a era dos Descobrimentos. Portugal mudou e o Mundo também»⁶.

A abertura das grandes rotas oceânicas e do comércio confere o controlo do poder marítimo intercontinental que é partilhado pelas coroas ibéricas com base no respeito mútuo pelo *testamento de Adão* firmado em Tordesilhas, isto é, na divisão geopolítica do mundo confirmada por bênção papal. O primeiro sistema mundial mantém-se nos séculos XV e XVI, até que o comércio intercontinental começa a ser disputado pelos grandes poderes a partir do controlo da rede comercial europeia. A perda de capacidade de inovação por parte dos reinos ibéricos, decorrente de um capitalismo de estado burocratizado incapaz de corresponder a desafios novos e a uma mudança, não pôde contrariar «uma revolução tecnológica protagonizada pelos poderes em ascensão», a Inglaterra e as Províncias Unidas, detentores de uma hegemonia naval bipartida no novel segundo sistema mundial⁷, que se tornou evidente no termo da Guerra dos Trinta Anos.

Teorizando sobre o sistema mundial, António Telo⁸ refere que «Portugal foi um país pioneiro no entendimento da expressão moderna do poder naval. Foi o primeiro que descobriu em termos globais (Atenas e Veneza já o tinham descoberto em termos regionais), que o "Império do Mar" não exige grandes recursos económicos ou demográficos e se baseia sobretudo num domínio técnico e numa concepção estratégica, ou seja, em elementos qualitativos, pelo que estão ao alcance dos pequenos poderes. Para o obter e manter, o fundamental não é a população, as fontes de matérias-primas, os mercados, o poder financeiro ou os fatores geográficos, embora eles tenham evidentemente a sua importância. No entanto, a realidade do desenvolvimento dos poderes navais globais mostra que todos os elementos referidos – e outros não mencionados – surgem como resultado do processo e não como uma

⁵ OLIVEIRA E COSTA, João P., RODRIGUES, José D. e AIRES OLIVEIRA, Pedro *História da Expansão e do Império Português*, Esfera dos Livros, 2014, p. 11.

⁶ *Ibid*, p. 49.

⁷ TELO, António J. *Do Tratado de Tordesilhas à Guerra Fria: Reflexões sobre o Sistema Mundial*, Editora da FURB, Blumenau, 1996, pp.52-4.

⁸ *Ibid*, pp. 81-2.

sua condição prévia. Não são eles que fazem a diferença». E conclui: «Portugal não foi o maior poder dos séculos XV e XVI. Foi, simplesmente, o que melhor entendeu os problemas do seu tempo e soube inovar mais depressa do que os outros, de modo a descobrir respostas únicas e adaptadas. Foi o que conseguiu criar um diferencial de qualidade nos fatores essenciais para o exercício do poder global, ou seja, um diferencial de qualidade em termos da ciência e da técnica específica para o elemento fundamental da projeção, estrutura e manutenção do poder global na sua época. Quando este diferencial de qualidade desapareceu, a hegemonia não se manteve muito tempo. Foi isto que fez a diferença. É isto que faz a diferença».

A união das coroas ibéricas celebrada nas cortes de Tomar de 1581 apressou o declínio português com envolvimento nos conflitos europeus a par do interesse dos poderes do Norte na exploração da navegação oceânica. A Restauração iniciada em 1640, que durou 28 longos anos, vai estoicamente permitir a Portugal recuperar o império com exceção de Ceuta e reganhar iniciativa geopolítica no Atlântico, como assinalou Borges de Macedo⁹: «A fronteira marítima voltava a apresentar condições alternativas. Esta situação associada ao equilíbrio europeu, a que se sobrepunha, sem dele derivar, tinha constituído o essencial das condições internacionais para a revolução de 1640. As manobras diplomáticas que se lhe seguiram assentavam na mesma realidade insofismável. Para defender a independência havia pois que permanecer na mesma fonte que tinha permitido a Revolução urgente: o mar aberto e necessário, diante da costa portuguesa. Mas tudo isso só era possível, enquanto partisse da realidade essencial: a Nação portuguesa».

Nos séculos XVII e XVIII, Portugal procurou garantir a neutralidade nos conflitos europeus e assegurar a integridade imperial mediante alianças que foi celebrando com as potências marítimas dominantes, em particular com a Inglaterra. O esforço de ocupação territorial dos seus vastos domínios e a importância do ouro e mais tarde dos diamantes do Brasil, além do açúcar e do tabaco, conduziu a uma centralidade do império pluricontinental no espaço atlântico. O ouro e os diamantes eram transportados para a metrópole em navios de guerra devido ao seu valor e o "quinto" destinava-se aos cofres da Fazenda Real para depois ser entregue no Banco de Inglaterra a fim de corrigir o crescente défice da balança comercial.

Com a vitória decisiva de Nelson na batalha de Trafalgar em 21 de outubro de 1805 contra a esquadra franco-espanhola, a Inglaterra emerge no sistema mundial como incontestada potência marítima até à 2.^a Grande Guerra. Foi a aliança anglo-portuguesa, em convenção secreta assinada em Londres em 22 de outubro de 1807 que assegurou a transferência da corte para o Rio de Janeiro em 29 de novembro de 1807 na iminência de uma invasão francesa comandada por Junot para aprisionar a família real e fazer acatar os termos do bloqueio continental à Grã-Bretanha decretado por Napoleão em 1806. A abertura dos portos brasileiros à navegação estrangeira pela carta de 28 de janeiro de 1808 do príncipe regente, ainda não instalado no Rio de Janeiro, terminou com a relação colonial exclusiva que Portugal mantinha com o Brasil

⁹ BORGES DE MACEDO, Jorge *História Diplomática Portuguesa – Constantes e Linhas de Força. Estudo de Geopolítica*, Instituto da Defesa Nacional, 1987, pp. 160-1.

e conduziu à sua independência em 1822 após o efêmero Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarve (1808-1822). Esta abertura favorecia claramente os interesses britânicos e denunciava as assimetrias de poder na assinatura de diversos tratados sob pressão da diplomacia inglesa, em matérias respeitantes ao livre comércio e ao trato de escravos. «Na verdade, face às mudanças registadas nas relações internacionais e ao diferencial de poder, Portugal não tinha condições para definir e conduzir uma política externa autónoma, dependendo em boa medida da Grã-Bretanha e dos interesses da potência naval»¹⁰.

Nas primeiras décadas do século XIX, o País viveu em crise prolongada que se iniciou com a revolução liberal de 1820 e se manteve devido às graves implicações tributárias e económicas decorrentes da independência do Brasil, à questão escravagista, às violentas disputas políticas e à eclosão de guerra civil, além da presença e ingerência da potência marítima. Em 1836, com a revolução setembrista, Sá da Bandeira procurou com o designado *ciclo africano* preservar o projeto imperial com a adoção de uma política colonial privilegiadora do expansionismo e do protecionismo, mas desta vez sem dispor da mais-valia geopolítica conferida pelo mar devido à hegemonia naval britânica. No entanto, o estado do País, a que não era alheia a luta política interna, não permitiu disponibilizar os recursos necessários à concretização a prazo daquela política para consolidar a sua soberania nos domínios ultramarinos; anos mais tarde (1871-1878), Andrade Corvo procurou promover a conciliação dos interesses coloniais portugueses com os da secular aliada e atualizou a visão de Sá da Bandeira, corrigindo-a por uma noção mais realista dos recursos mobilizáveis por Portugal¹¹.

Apesar desta vulnerabilidade estratégica, a conferência de Berlim (1884-1885) reconhece e mantém intacta a soberania portuguesa em domínios banhados pelo rio Congo; na sequência do Ultimato Inglês de janeiro de 1890, um exercício de diplomacia de canhoneira da potência marítima, para além da afronta e conseqüente levantamento patriótico não deixa de ser uma ironia constrangedora que Portugal dela tenha obtido «finalmente o reconhecimento de vastíssimas áreas de influência no continente africano, num tratado (junho de 1891) que funcionou como uma espécie de certidão de nascimento do *terceiro império português*»¹².

O Euromundo consolidado em 1815 e relançado em Berlim terminou com a 2.^a Grande Guerra (1939-45) e foi substituído por outro sistema mundial, de hegemonia americana, com a criação de uma nova ordem internacional que prevalece nos nossos dias. Em consequência, a aliança inglesa, o mais importante apoio externo de Portugal desde 1640, deixa de poder assegurar a dualidade peninsular e a defesa do Império. Perante a impossibilidade dessa assunção ser aceite pelos Estados Unidos, Portugal optou politicamente, como forma de manter autonomia, para o desenvolvimento e valorização do espaço imperial, uma alternativa estratégica para um pequeno País que não se identificava com o movimento de unidade europeia ou com o discurso liberal dominante no sistema ocidental¹³. Concomitantemente, no pós-Guerra, desencadeou-

¹⁰ *Ibid*, citado em ⁵, p. 333.

¹¹ *Ibid*, p. 390.

¹² *Ibid*, p. 344.

¹³ *Ibid*, citado em ⁷, p. 103.

se na Ásia e em África um intenso movimento das autonomias, que no princípio dos anos sessenta de século passado todos os poderes europeus, à exceção de Portugal, aceitaram o respetivo princípio ao se aperceberem que a melhor maneira de manter a sua influência e impedir a radicalização era conceder a independência de forma rápida, mas controlada¹⁴. Entre 1961 e 1974, sem admitir uma solução política, Portugal sofreu a conquista militar do «Estado Português da Índia» e depois, enfrentou uma longa confrontação armada em três teatros de operações africanos em que, apesar da eficiência do sistema militar, ela foi agravada pelo apoio dos países limítrofes e pelas estratégias indiretas da Guerra Fria, em particular do bloco soviético, em consequência da radicalização dos movimentos de autonomia: pela primeira vez, não contou com a intervenção direta da potência marítima. Com a Revolução de Abril, o regime implodiu em 25 de abril de 1974 e o Império foi liquidado em ano e meio, em condições particularmente conturbadas e dramáticas!

Sobre o legado dos últimos cinco séculos da nossa História, não é nosso propósito aprofundar a sua teorização, mas referir apenas aquilo que é consabido: a ideia portuguesa da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa, realizada pelo Brasil, e o reconhecimento da língua como testemunho da diáspora dos Portugueses, além do processo de reflexão interna sobre nós próprios e a nossa relação com o Mundo¹⁵.

No entanto, permitam-nos salientar três aspetos: o primeiro, é o génio luso de multiplicar recursos mínimos para alcançar mais-valia estratégica, de que Afonso de Albuquerque é o grande nome na aplicação do conceito de *senhorio do mar* em termos globais; o segundo, é o mar como elemento essencial da individualidade portuguesa, património imaterial decorrente do processo histórico que faz parte do nosso subconsciente coletivo e com o qual mantemos uma relação complexa, por um lado de cumplicidade na apropriação dos proveitos que concede, mas por outro de inquietude (mito do *mar tenebroso*) por estar próximo, ser imenso, de temperamento indomável e misterioso nos segredos que guarda; e o terceiro, é a nossa capacidade permanente de escolher em cada momento, face às circunstâncias europeias ou atlânticas, em qual delas Portugal se deve apoiar, sem esquecer que está para além de uma e de outra e que nenhuma é suficiente, quando exclusiva: precisa que ambas se mantenham em aberto¹⁶.

Na parte final, retoma-se a importância crucial do Mar Português face ao avassalador desafio europeu. Antes, porém, no contexto acabado de traçar, apresenta-se uma breve apreciação centrada na contemporaneidade da Sociedade de Geografia de Lisboa e da Marinha.

A Sociedade de Geografia de Lisboa

A Sociedade de Geografia de Lisboa foi fundada em 1875 e de início, os seus estatutos contemplavam objetivos de carácter geral, ao estipularem: «A sociedade consagrar-se-á especialmente, na esfera da sua atividade científica, ao estudo e ao

¹⁴ *Ibid*, p. 122.

¹⁵ *Ibid*, citado em ⁵, pp. 548-9.

¹⁶ BORGES DE MACEDO, Jorge «Portugal na Perspectiva Estratégica Europeia», in *Estratégica*, **4**, Instituto de Estudos Estratégicos Internacionais, 1998.

conhecimento dos factos e documentos relativos à Nação portuguesa»¹⁷ (Guimarães, 1984). Contudo, nas alterações, introduzidas posteriormente nos referidos estatutos, e na própria criação de comissões especializadas, a questão colonial surge com toda a nitidez e acuidade¹⁸, refletindo uma visão centrada no culto das ciências geográficas e o empenhamento na concretização do projeto imperial, em concordância com os interesses de uma larga faixa da burguesia metropolitana que defendia o protecionismo e um aproveitamento económico das colónias¹⁹. A historiografia regista que a Sociedade de Geografia esteve presente em tudo o que se relacionasse com o Ultramar, como foram a iniciativa de criação de «Estações de Civilização» com objetivos culturais – como a difusão da língua portuguesa – e económicos; a participação de Luciano Cordeiro como representante nacional à conferência de Berlim; a investigação, estudo e divulgação de temáticas relacionadas com as colónias, inclusive e através da organização de uma excelente biblioteca, de um Museu Etnográfico e Colonial e da publicação regular do seu *Boletim*; o apoio às viagens de exploração africanas; o empenho no ensino de temáticas coloniais, salientando-se a proposta de fundação da Escola Colonial; a participação em comemorações históricas, mormente de personalidades ligadas à expansão ultramarina ou a factos com ela relacionados²⁰.

Desde a fundação da Sociedade de Geografia de Lisboa que o mar tem sido um tema sempre presente, periodicamente revisitado em alguma das suas disciplinas, de acordo com as preocupações conjunturais. Um bosquejo dos títulos de comunicações, conferências e artigos que foram publicados no *Boletim* sobre assuntos marítimos é elucidativo: *As Colónias nas suas Relações com o Mar*, de Ernesto de Vasconcelos, 1901; *Esquadilhas Coloniais*, de João Baptista Ferreira, 1902; *A Nossa Legislação Ultramarina*, de J. C. Carvalho Pessoa, 1902; *A Marinha e a Guerra (Agosto de 1914 e Agosto de 1915)*, de A. J. Balfour, 1914; *Organização Militar-Colonial - Marinha*, de Carlos Pereira, 1924; *A Navegação Mercante Nacional entre a Metrópole e as Colónias e entre Estas*, de Henrique M. Correia da Silva, 1924; *Histoire de l'Atlantique - Reflexões Portuguesas*, de Gago Coutinho, 1949; *Alguns Aspectos da Evolução do Litoral Português*, de Fernando Castelo-Branco, 1957; *Do Tráfego Fluvial e da sua Importância na Economia Portuguesa*, de Fernando Castel-Branco, 1958; *The Atlantic Seaways*, de Glyn Daniel, 1961; *A Geopolítica e o Mar*, de Fernando Simões Coelho da Fonseca, 1971; *Perspectivas de Investigação e de Exploração do Mar*, de José Augusto Barahona Fernandes, 1976; *Resultados da Exploração Geológica dos Fundos Marinhos e suas Perspectivas Futuras*, de João Telo Pacheco, 1976; *O Direito do Fundo do Mar* de E. H. Serra Brandão, 1976; *Panorama e Perspectivas da Cartografia Portuguesa*, vários autores, 1980; *A Zona Económica Exclusiva - História e Aspectos Jurídicos*, de

¹⁷ GUIMARÃES, Ângela *Uma corrente do colonialismo português: a Sociedade de Geografia de Lisboa (1875-1895)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1984, *apud* MENDES, José «Desenvolvimento e estruturação da historiografia portuguesa», in *História da História de Portugal (Sécs. XIX-XX)*, Círculo de Leitores, Lisboa, 1996, p 178.

¹⁸ MENDES, José «Desenvolvimento e estruturação da historiografia portuguesa», in *História da História de Portugal (Sécs. XIX-XX)*, Círculo de Leitores, Lisboa, 1996, p 178.

¹⁹ LUCAS, Maria M. «Organização do Império», in *História de Portugal, Vol. V – O Liberalismo (1807-1890)*, Círculo de Leitores, Lisboa, 1993, p. 309.

²⁰ *Ibid*, citado em ¹⁸, p. 179.

Manuel P. B. Limpo Serra, 1981; *A Evolução Histórica das Zonas Húmidas e do seu Interesse - Os Paúis*, de Carlos M. L. Baeta Neves, 1981; *A Energia das Ondas*, de António Falcão, 1983; *Energia das Marés*, de Vidal de Abreu, 1983; *A Energia dos Oceanos - Conversão de Energia Térmica dos Oceanos*, de Penaforte e Costa, 1983; *As Regiões Polares - Aspectos Históricos e Jurídicos*, de Manuel P. B. Limpo Serra, 1983; *As Regiões Polares - Aspectos Meteorológicos*, de Alfredo Victor, 1983; *As Regiões Polares - Aspectos Oceanográficos*, de Gonçalves Cardoso, 1983; *As Regiões Polares - Aspectos Biológicos*, de Luís Saldanha, 1983; *As Relações Internacionais antes de Hugo Grotius*, de E. H. Serra Brandão, 1984; *Portugal e a Zona Económica Exclusiva*, de E. H. Serra Brandão, 1985; *Portugal e os Recursos do Mar*, de José Augusto Barahona Fernandes, 1985; *Aproveitamento das Potencialidades Marítimas Nacionais*, de Abílio F. da Cruz Júnior, 1985; *Jornadas sobre o Transporte Marítimo e o Desafio Europeu*, de vários autores, 1986; *A Sociedade de Geografia e o Mar*, de José Bastos Saldanha, 1999; *Preservação do Vasto Património Marítimo-Cultural de Portugal*, de José Bastos Saldanha, 2003; *Património e Identidade Marítima: Transmitir, Reinventar e Utilizar a Herança Marítima e Piscatória Portuguesa*, Carlos Diogo Moreira, 2003; *Da Invenção da Palavra Cartografia ao CD-ROM dos Tesouros da Cartografia da Sociedade de Geografia de Lisboa*, José Manuel Garcia, 2003; *Saber Ictiológico e suas Aplicações em Portugal*, Carlos Almaça, 2004; *O Último Quartel do Século XX - O Consulado da Marinha*, de E. H. Serra Brandão, 2005; *Identidades Colectivas, Identidades Marítimas e Comunidades Ribeirinhas*, Carlos Diogo Moreira, 2007; *Conservação da Biodiversidade, Ecologia e Biogeografia*, Carlos Almaça, 2008; *Humboldt ou a Refundação da Geografia Contemporânea*, Sérgio Claudino, 2008; *Comemoração dos 150 Anos do Nascimento do Almirante Gago Coutinho e dos 50 Anos da sua Morte*, AA. VV., 2009; *Identidades Colectivas, Identidades Marítimas e Comunidades Ribeirinhas*, Carlos Diogo Moreira, 2010; *No Sesquicentenário da Ascensão ao Trono do Rei D. Luís, o Rei Marinheiro*, Nuno Vieira Matias, 2011; *Culturas Marítimas: Uma Pesquisa Bibliográfica*, João Freire, et al., 2013; *Valorização Sustentável do Oceano*, Miguel Marques, 2013.

Uma justa alusão é devida ao supracitado artigo *A Geopolítica e o Mar* da autoria do então capitão-de-fragata Fernando Coelho Simões da Fonseca pela abordagem inovadora e multidisciplinar dos diversos usos marítimos e dos problemas que lhes estavam associados; contributo notável que não perdeu atualidade, constituindo uma importante referência para os estudiosos da afirmação do poder do estado no mar e a partir dele.

E não deixa de ser importante evidenciar, à luz da legenda *Por mares nunca d'antes navegados*, o ecletismo científico e cultural da Sociedade de Geografia de Lisboa por intermédio das atividades desenvolvidas por comissões gerais permanentes e secções profissionais. O tema sobre o mar tem sido transversal a todas elas; no entanto, importa relevar a atividade consistente que lhe tem sido dedicada pelas Secções de Transportes e de Geografia dos Oceanos. A primeira foi criada em 1985 e na sua dinâmica atividade vem pugnando, entre outros aspetos, pela recuperação e desenvolvimento da indústria do transporte marítimo e fluvial e a sua integração na cadeia de abastecimento, além de tópicos associados com o uso comercial do mar.

A Secção de Geografia dos Oceanos foi criada em 1976 com a pretensão de se dedicar ao estudo e difusão de problemas relacionados com o aproveitamento dos recursos do mar. Da sua profícua atividade resultou a organização de cinco ciclos de conferências sobre "A Exploração do Espaço Marítimo", em 1976; "A Exploração da Zona Económica Exclusiva Portuguesa", em 1980; "O Aproveitamento da Energia dos Oceanos", em 1983; "As Regiões Polares", em 1983; e "O Petróleo dos Oceanos", em 1985. A maior parte delas foi publicada no *Boletim*. A Secção relançou a sua atividade em 1999 sob a designação de Jornadas *A Sociedade Civil e o Mar* para contemplar três objetivos: *A Governação Duradoura dos Oceanos* sobre a postura moderadora da sociedade civil face à intervenção do Estado e dos mercados na gestão dos oceanos e das zonas costeiras e a *Divulgação do Conhecimento do Mar*, ou seja a vulgarização do conhecimento oceanográfico; e ainda a celebração do *Dia do Mar*, como oportunidade para refletir sobre a temática dos oceanos e das zonas costeiras e para prestar homenagem a quem se tenha distinguido no desenvolvimento e divulgação do conhecimento do mar. Em cada ano, foi previamente escolhido um tópico atual que permitiu centrar a concretização das Jornadas, conferindo-lhe solenidade através da aposição do carimbo do Dia Nacional do Mar e a cunhagem de medalha comemorativa. Em seguida elencam-se algumas realizações das Jornadas:

- O lançamento da celebração do Dia Nacional do Mar e a adesão por todo o País é um indicador indesmentível de que, pelo menos, nesta data aniversariante o Mar é tema recorrente de *media*, instituições e participantes;
- Em 2004, a criação da Rede Nacional da Cultura do Mar, posteriormente designada Rede Nacional da Cultura dos Mares e dos Rios, para preservar e divulgar a memória das comunidades ribeirinhas, tendo iniciado em 2011 no Município da Póvoa de Varzim a sua itinerância transcomunitária bienal que transmitiu em 2014 ao Município de Esposende;
- O contributo para a criação e desenvolvimento de um ambiente propício à chamada literacia plural do Oceano, referindo-se, em particular, a Rede Nacional da Cultura dos Mares e dos Rios e, mais recentemente, a atualização periódica da Agenda do Oceano que, identificando as questões relativas ao oceano e às suas margens, permite o seu acompanhamento e eventual debate.

Perante os instantes desafios que Portugal defronta neste século, em especial o caminho para a sustentabilidade, e as potencialidades de intervenção que a Sociedade de Geografia de Lisboa pode colocar ao serviço nacional, importa enaltecer a perenidade da elevada consciência cívica e patriótica que animou os seus fundadores, a importância nacional do seu património científico, histórico e cultural único que foi acumulado ao longo de uma intensa e diversificada atividade e, por fim e não menos importante, o seu contributo inestimável para fomentar o encontro de culturas, convergente com a tendência contemporânea de abertura inevitável das sociedades, mas com salvaguarda da sua identidade.

A Marinha

Á análise histórica da Marinha Portuguesa é indispensável para discernir as constantes da sua evolução na última centúria e meia, especialmente quando a apresentação está condicionada a uma síntese, que se pretende seja, ao mesmo tempo,

esclarecedora e rigorosa. António Telo²¹, na introdução ao papel do poder naval no Portugal contemporâneo, aponta para «a imagem de uma instituição reduzida em termos quantitativos, mas que é uma das tecnicamente mais desenvolvidas no Portugal contemporâneo, que funciona como multiplicador de forças para permitir a concretização parcial das estratégias definidas, elemento importante de modernização da sociedade, elo de ligação privilegiado aos poderes marítimos que dominam o Atlântico e são a principal referência externa de Portugal nos últimos séculos e, função normalmente esquecida mas muito importante, fator de equilíbrio interno de ação normalmente decisiva». Rejeita «dizer que o poder naval não tem importância no Portugal contemporâneo porque se perdeu a capacidade de exercer um controlo dos oceanos. Assim seria se o País fosse um grande poder que precisasse de controlar diretamente uma parte dos oceanos para as suas estratégias vitais. No caso concreto acontece exatamente o contrário: a importância do poder naval aumenta porque ele se torna um fator multiplicador de forças numa altura em que o peso relativo do País no sistema internacional diminui e os seus recursos são mais escassos». Sobre a atividade naval na época contemporânea define-a como «muito própria e específica, adaptada às suas realidades, virada para quatro vertentes principais, cada uma a exigir técnicas e meios autónomos que variaram ao longo do tempo: a defesa do Império, a defesa dos portos e costas, a valorização geográfica do Atlântico português (como forma de garantir o apoio dos aliados e proteger a navegação própria), a ação interna». Sobre a aplicação do poder naval, considera-o no seu melhor quando «é orientado por uma doutrina que compreende o seu papel original, diferente das marinhas dos grandes poderes, e que desenvolve sobretudo a *poeira naval*, a miríade de pequenos navios que garantem as funções estratégicas da Armada, mas que não impressionam. É no comando e controlo das pequenas unidades que se desenvolve por vezes uma atividade notável, acompanhada de uma doutrina e até de uma técnica original. As qualidades de imaginação, improvisação e ação individual dos portugueses têm sempre campo para desabrochar».

Em 2005²², a Marinha Portuguesa elencou as seguintes funções: defesa militar e apoio à política externa; segurança e autoridade do Estado e; desenvolvimento económico, científico e cultural. Deste modo, se concretiza o paradigma operacional de duplo uso, um modelo de intervenção que se tem vindo a consolidar há mais de 200 anos em que se alia a intervenção naval de uma armada com o desempenho de serviço público de uma guarda costeira, o que permite racionalizar o emprego dos recursos nacionais, conferindo-lhe eficiência.

João Freire²³ aborda aspetos sociológicos da Marinha e da sua relação com a sociedade portuguesa em que refere ser depositária de um conjunto rico de valores e

²¹ TELO, António J. *História da Marinha Portuguesa – Homens, Doutrinas e Organização 1824-1974 (Tomo I)*, Academia de Marinha, Lisboa, 1999, pp. xvii-xix.

²² SARDINHA MONTEIRO, Nuno «Mahan, Corbett e o Poder Naval no Séc. XXI», in *O Poder do Estado no Mar e a História – XI Simpósio de História Marítima*, Academia de Marinha, Lisboa, 2013, pp. 503-4.

²³ FREIRE, João M. «Aspectos Sociológicos da Marinha e da sua Relação com a Sociedade Portuguesa: Valores, Normas e Mudança Social», in *Dia do Mar 2004*, Academia de Marinha, Lisboa, 2004, pp. (xix)44-7.

referências históricas e humanas que exemplifica do modo seguinte: alguma participação no mito das Descobertas; uma arreigada noção de serviço, em prol da coletividade com coragem, abnegação e humanidade, tanto na guerra como na paz; um conjunto de atributos profissionais geralmente reconhecido por aqueles que têm a oportunidade de lidar mais proximamente com o pessoal da Armada em atos de serviço e uma surpreendente prática de convivialidade e cordialidade nas relações interpessoais. Numa análise da instituição, assinala a existência de uma dupla identidade profissional, a militar e a marinheira, um fenómeno singular que complexifica, valoriza e enriquece a Armada e a distingue no contexto das Forças Armadas e da própria sociedade portuguesa; e adianta as suas especiais responsabilidades na preservação da história e das tradições marítimas e na preservação e valorização dos valores próprios. Na sua opinião, «a Marinha representa um microcosmos social original onde se combinam elementos de pré-modernidade, modernidade e já sintomas de pós-modernidade (técnica pelo menos)» e «num mundo onde tudo se inscreve num programa de mudanças, é muito importante que persistam instituições antigas, capazes de simbolizarem a perenidade de certos valores. O que não é incompatível com a modernização e atualização das suas missões e processos de trabalho».

No plano cultural, refira-se a criação do Grupo de Estudos de História Marítima em março de 1969, que em pouco mais de um ano se transformou no Centro de Estudos da Marinha, ampliando o seu âmbito às artes letras e ciências. Em 1978, o Centro de Estudos deu lugar à Academia de Marinha, tendo por missão promover e desenvolver os estudos e divulgar os conhecimentos relacionados com a história, as letras, as artes e as ciências e tudo o mais que diga respeito ao mar e às atividades marítimas. O seu grande impulsionador, o Almirante Sarmiento Rodrigues, ilustre marinheiro e humanista, que foi eleito primeiro presidente, fundamentava a imperiosidade desta criação²⁴: «Difícilmente se compreende que numa Nação cuja principal grandeza teve origem no mar, que Além do Mar foi consolidar a sua independência, que do Mar recolheu as suas maiores glórias, que ainda depende grandemente do mar para a sustentação da sua unidade e da sua própria vida não exista um organismo de cultura que ao Mar seja especialmente dedicado, do nível intelectual e patriótico de uma Academia de Marinha».

A propósito, menciona-se a comunicação "Os Marinheiros na Presidência da Sociedade de Geografia de Lisboa" que foi apresentada na Academia de Marinha pelo Presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa, Professor catedrático Luís Aires-Barros, em 7 de dezembro de 2010²⁵. Dela se transcreve o início: «Foram oito os prestigiosos Oficiais da Armada Portuguesa que ocuparam a presidência da Sociedade de Geografia de

²⁴ SARMENTO RODRIGUES, Manoel, intervenção em dezembro de 1978, *apud* OLIVEIRA, R. «Académico-Marinheiro» in *Almirante Sarmiento Rodrigues (1899-1979) – Testemunhos e Inéditos no Centenário do seu Nascimento*, Academia de Marinha e Câmara Municipal de Freixo de Espada à Cinta, 1999, p. 272.

²⁵ AIRES-BARROS, Luís, «Os Marinheiros na Presidência da Sociedade de Geografia de Lisboa», comunicação de 7 de dezembro de 2010, Academia de Marinha, pp. (xxxvi)1-2. http://academia.marinha.pt/PT/edicoes/Paginas/Versao_Digital.aspx, consultada em 2015.07.24.

Lisboa. Muitos mais a serviram na sua Direção e inclusivamente no importante posto de Secretário-Geral. Os marinheiros a que vamos dedicar algumas linhas, procurando salientar as extraordinárias facetas que fazem deles todos homens de eleição, foram o Almirante Pereira Sampaio, presidente entre 1891 e 1893; o Almirante Ferreira do Amaral, presidente entre 1894 e 1908, sendo a presidência mais longa da Sociedade de Geografia de Lisboa exercida pela mesma pessoa; o Almirante Almeida d'Eça, presidente entre 1922 e 1924; o Almirante Azevedo Coutinho presidente entre 1940 e 1944; o Almirante Fernando Fonseca, presidente entre 1975 e 1978; o Almirante Barahona Fernandes, presidente de 1978 a 1983; o Comandante Serra Brandão, presidente de 1983 a 1988 e, por fim, o Almirante Sousa Leitão que presidiu aos destinos da nossa Sociedade de 1988 a Janeiro de 2000 quando faleceu».

A Importância Renovada do Mar²⁶

No sistema internacional, o mundo está envolvido por um *ambiente estabilizante* que os oceanos e as suas margens privilegiadamente propiciam pela imensidão, ecossistemas e recursos próprios, o que tem incidências múltiplas, em particular na *estabilidade ambiental*, por estar na origem da vida e ser seu refúgio último, e na *estabilidade estratégica*, devido à mobilidade global, em que o meio aeroespacial é coadjuvante necessário.

Os oceanos propiciam uma via de comunicação que utilizada com propósito político-estratégico ou comercial tem permitido conhecer os limites geográficos da Terra, facilitar o contacto e a permuta de culturas e civilizações e equilibrar o pendor geopolítico continental.

Os oceanos fazem parte do sistema global, concorrendo com as suas funções para a estabilidade ambiental; numa perspetiva antropocêntrica, o homem tem considerado tais funções como serviços ao seu dispor, aproveitando os bens produzidos. Portanto, o sentido utilitário dos oceanos é polissémico: ele pode significar ou uma aproximação ecológica (respeitadora das funções do ecossistema) ou uma aproximação egocêntrica (centrada apenas na apropriação de serviços e bens). As funções do ecossistema oceânico são a regulação dos componentes químicos da atmosfera, a modulação meteorológica e do clima, a capacidade de resposta a variações ambientais, o controlo da erosão e a retenção de sedimentos, a reciclagem de nutrientes, o controlo biológico ou a regulação das populações nos níveis tróficos e os locais de refúgio ou *habitat* para residência fixa ou transitória de populações. Os serviços e bens proporcionáveis pelos oceanos são o tratamento de resíduos e o controlo da poluição, a produção de alimentos, a produção de matérias-primas, os recursos biotecnológicos, as atividades de recreio e a dimensão cultural nas expressões estética, educativa, espiritual e científica. O estado do ambiente e, em particular, a saúde dos oceanos são indicadores inestimáveis sobre a sustentabilidade dos modelos e políticas de desenvolvimento perseguidos pelo homem.

O Mar Português

²⁶ BASTOS SALDANHA, José «A Sociedade de Geografia de Lisboa e o Mar», in *Boletim da SGL, Série 117-n.º 1-12*, Lisboa, 1999.

As águas atlânticas enquadrantes do Portugal interterritorial representam além do profundo significado da Memória Marítima, um espaço de coesão crucial da Nação por vezes não entendido como tal²⁷ e o ativo último da nossa dignidade como Estado independente por lhe conceder autonomia geopolítica. Interessa, pois, meditar sobre as *vulnerabilidades* que impendem sobre o Mar Português e depois nas suas *possibilidades*.

Numa leitura geopolítica inspirada em Mackinder sobre a construção europeia, constata-se o seu forte pendor continental com deslocação para leste do *pivot* central e conseqüente aumento, inexorável, da condição periférica das regiões marítimas ocidentais.

O reconhecimento em 1989 dessa condição com a criação política em torno do *arco atlântico* de um foco de desenvolvimento em desafio ao *pivot* central, que se gorou. Com o lançamento da Estratégia Marítima da União Europeia para a área do Atlântico de 21 de novembro de 2011, a Comissão Europeia pretendeu contrariar aquela tendência, anunciando que o Atlântico não é periférico para os interesses e o processo de decisão europeus²⁸.

A crescente abrangência da Política Marítima Integrada sobre as seguintes políticas transversais: *Crescimento azul, conhecimento e dados sobre o meio marinho, ordenamento do espaço marítimo, vigilância marítima integrada e estratégias para as bacias marítimas*.

A nossa quase dependência externa para afirmar o Mar como o principal ativo de Portugal, porquanto a exequibilidade para a execução das medidas da Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020 depende da existência de fundos disponíveis por parte das entidades públicas competentes^{29,30}.

²⁷ De entre as Tarefas Fundamentais do Estado, enunciadas no Artigo 9.º da Constituição da República Portuguesa (VII Revisão Constitucional de 2005), refira-se: «g) Promover o desenvolvimento harmonioso de todo o território nacional, tendo em conta, designadamente, o carácter ultraperiférico dos arquipélagos dos Açores e da Madeira».

²⁸ KAMANAKI, Maria, Intervenção em Lisboa a 28 de novembro de 2011 por ocasião do lançamento da Estratégia Marítima da União Europeia para a área do Atlântico, *apud* SIMÕES, P. «Política Marítima Integrada da União Europeia: Origem e Desenvolvimentos Recentes» in *Maria Scientia – Revista Científica Eletrónica*, **8**, Universidade Católica Portuguesa, Lisboa, novembro de 2014, p. 73. http://www.iep.lisboa.ucp.pt/resources/Documentos/LIAM/Maria%20Scientia_n8.pdf, consultada em 2015.07.23.

²⁹ Resolução do Conselho de Ministros n.º 12/2014, de 12 de fevereiro, n.º 5.

³⁰ O Acordo de Parceria *Portugal 2020*, adotado entre Portugal e a Comissão Europeia, considera o carácter transversal da Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020 e a sua concretização passa pelo apoio proporcionado pelo Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas e pela mobilização dos Fundos da Política de Coesão; a mesma Estratégia recebe outras fontes de financiamento, nomeadamente o *Horizonte 2020 (Blue Growth Package)*, e o Life, COSME, *Connecting Europe Facility*, bem como o mecanismo financeiro do EEA 2009-2014, o financiamento do BEI e o investimento privado. https://www.portugal2020.pt/Portal2020/Media/Default/Docs/1.%20AP_Portugal%202020_28julho.pdf, consultado em 2015.07.23.

Falta de articulação entre os principais documentos programáticos sobre a intervenção do Estado no Mar, tais como o Conceito Estratégico de Defesa Nacional e a Estratégia Nacional para o Mar³¹.

A existência comprometida na economia marítima nacional de um *cluster do mar* devido à fraca cooperação e competição entre setores económicos e incipientes relações intersectoriais³².

Não existe complementaridade entre os modelos de ordenamento e gestão do espaço marítimo e de ordenamento do território e ausência de articulação com a Estratégia Nacional de Gestão Integrada da Zona Costeira³³.

Não é possível garantir a prossecução eficiente de quaisquer políticas públicas do mar sem adequado conhecimento científico tomado numa aceção multidisciplinar.

Os importantes recursos financeiros a dedicar a investimento no mar em Portugal, além do incentivo para uma via de sustentabilidade no crescimento económico e na criação de emprego, devem ter impacte significativo na inovação através da dinamização das Ciências do Mar e de outros ramos de Ciência afins e nas saídas profissionais dos formados do ensino superior.

Elencam-se como *possibilidades*:

O reequilíbrio da opção atlântica de Portugal face à dominante construção europeia de mercado cariz continental.

O conceito estratégico nacional como enquadramento político-estratégico essencial ao equilíbrio das circunstâncias atlânticas e europeias de Portugal e necessário à formulação inequívoca dos reais interesses nacionais e à sua prossecução a prazo (uma geração) por intermédio dos objetivos políticos atuais sem perder de vista as tarefas constitucionais do Estado Português³⁴.

A extensão da plataforma continental portuguesa.

A valorização do Mar Português por via da operacionalização e aplicação a longo prazo (duas gerações) do conceito de desenvolvimento sustentável.

³¹ MOREIRA, Adriano *A Renovação do Conceito Estratégico Nacional e o Mar*, Comunicação apresentada em 14 de janeiro de 2014, Academia de Marinha, Lisboa, 2014, p. 4. http://academia.marinha.pt/PT/edicoes/Documents/2014/A_RENOVA%C3%87%C3%83O_DO_CONCEITO.pdf, consultada em 2015.07.24.

³² SALVADOR, Regina, FERREIRA, Ana M., SIMÕES, Abel e GUEDES SOARES, Carlos, «Análise Qualitativa e Quantitativa do Cluster do Mar Português», in *Maria Scientia – Revista Científica Eletrónica*, **7**, Universidade Católica Portuguesa, Lisboa, março de 2014, p. 73. http://www.iep.lisboa.ucp.pt/resources/Documentos/LIAM/Maria%20Scientia_n7.pdf, consultada em 2015.07.23.

³³ A Lei de Bases da Política de Ordenamento e de Gestão do Espaço Marítimo Nacional (Lei n.º 17/2014, de 10 de abril) e a Lei de Bases Gerais da Política Pública de Solos, de Ordenamento do Território e de Urbanismo (Lei n.º 31/2014, de 30 de maio), remetem uma (Art. 27º) e outra (Art. 45º) para uma «articulação e compatibilização a definir em diploma próprio» prevendo, em certos casos, «uma coordenação integrada de ordenamento».

³⁴ *Ibid*, citado em ³¹, p. 1.

Tal como no passado, o chamamento da genialidade do Povo Português na busca de paradigmas originais de modo a garantir a independência nacional e a criar as condições políticas, económicas, sociais e culturais que a promovam.

Senhoras e senhores,

O Mar Português está vivo! O apelo está lançado a todos os patriotas para que o saibamos cumprir!

Disse.