



Vicente de Almeida d'Eça e a historiografia marítima em 1898

Jaime Rodrigues

Práticas da História, n.º 8 (2019): 139-161

www.praticasdahistoria.pt

Jaime Rodrigues

Vicente de Almeida d’Eça e a historiografia marítima em 1898

O artigo faz uma crítica à abordagem militar da historiografia marítima portuguesa, construída, sobretudo, em torno de efemérides e escrita por oficiais da Marinha de Guerra. A crítica está centrada principalmente em um texto de Vicente de Almeida d’Eça (1852-1929), vice-almirante da Armada lusa, e nas concepções de história nele embutidas. O texto, intitulado “O marinheiro português através da história”, foi apresentado como conferência a uma plateia popular em Lisboa em 1898. Nesse contexto, o marinheiro ressurgia como figura paradigmática e atemporal, sendo marcado pelas mesmas características desde o século XVI. O interesse em revisitar esse texto deve-se ao fato de que ele suscita uma análise sobre o protagonismo dos sujeitos históricos, o nacionalismo, a invenção de tradições e as perspectivas imperiais portuguesas em fins do século XIX.

Palavras-chave: Historiografia portuguesa, historiografia marítima, história marítima.

Vicente de Almeida d’Eça and the maritime historiography in 1898

The article criticizes the military approach of Portuguese maritime historiography. This historiography was made mostly on the occasion of important anniversaries and the studies were written by Navy officials. The critique focuses mainly on a writing authored by Vicente de Almeida d’Eça (1852-1929), vice-admiral of the Portuguese Navy, and this article analyses the conceptions of History embedded in it. The text, entitled “The Portuguese sailor through History”, was presented as a conference to a popular audience at Lisbon in 1898. In that context, the Portuguese sailor resurfaced as a paradigmatic and timeless figure, being recognized by the same characteristics since the 16th century. The interest in revisiting this text is due to the fact that it enables an analysis of the protagonism of historical subjects, nationalism, the invention of traditions and Portuguese imperial perspectives in the late 19th century.

Keywords: Portuguese historiography, maritime historiography, maritime history.

Vicente de Almeida d'Eça e a historiografia marítima em 1898

Jaime Rodrigues*

Apresentação

Neste artigo, reflito sobre a concepção de história apresentada por Vicente de Almeida d'Eça em 1898, durante uma conferência dirigida a um público não acadêmico, por ocasião da celebração do quarto centenário da chegada de Vasco da Gama à Índia. A reflexão se concentra na figura do marinheiro no imaginário dos oficiais da Marinha e, eventualmente, na cultura histórica portuguesa de fins do século XIX e ao longo do século XX, bem como na periodização que d'Eça propôs para o estudo da História Marítima lusa, focando sua atenção em personagens consagrados da época das grandes navegações.

Para isso, utilizo como fonte principal o texto da conferência de 1898, intitulado “O marinheiro português através da história”. Nesse texto, editado de forma resumida nos *Anais da Academia de Estudos Livres*, instituição em que o evento se deu, o marinheiro ressurgia como figura paradigmática e atemporal, sendo marcado pelas mesmas características desde o século XVI. Para verificar possíveis desdobramentos das propostas de análise de d'Eça, abordo também alguns autores que escreveram suas obras posteriormente, no século XX. A intenção é verificar a persistência de interpretações oriundas do século XIX, em meio às mudanças no regime político (da Monarquia à República) e à nova configuração do império colonial no contexto da partilha de África e da

* Jaime Rodrigues (jaime.rodrigues@unifesp.br). Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade Federal de São Paulo. Estrada do Caminho Velho, 333 - Guarulhos - SP, 07252-312, Brasil. Este texto integra uma pesquisa que contou com o apoio da CAPES, sob a forma de Bolsa de Pesquisador Sênior no Exterior.

disputa por territórios naquele continente por outras potências europeias, em meio ao que Portugal tentava fazer valer a força da tradição de sua História Marítima e colonial. O interesse em revisitar esse texto deve-se ao fato de que ele suscita uma análise sobre o protagonismo dos sujeitos históricos, o nacionalismo, a invenção de tradições e de perspectivas imperiais portuguesas em fins do século XIX.

Dividi o texto em tópicos não estanques, abordando primeiramente a figura de Vicente de Almeida d'Eça, sua formação, os cargos ocupados por ele e a importância do mesmo nos quadros da intelectualidade lusa em fins do século XIX, bem como a escolha do tema e indicações acerca do público presente à conferência proferida por ele. Em seguida, atento para a proposta de periodização da História Marítima portuguesa feita pelo autor e as figuras emblemáticas que caracterizariam cada um dos recortes temporais propostos para o estudo dessa história. Por fim, procurei estabelecer um diálogo eletivo com tradições anteriores e possíveis desdobramentos das concepções e propostas de d'Eça na literatura histórica do século XX.

O autor, o tema e o lugar da conferência

Em 1898, em meio às comemorações do quarto centenário da chegada dos navegadores portugueses à Índia, a Academia de Estudos Livres promoveu uma série de conferências sobre o tema. Uma delas foi feita em 12 de abril por Vicente Maria de Moura Coutinho de Almeida d'Eça (1852-1929), homem de vasto currículo. Na publicação do resumo da conferência, sublinhava-se ser ele, naquela altura, capitão-tenente da Armada portuguesa, lente da Escola Naval e membro de entidades científicas e literárias importantes, como a Sociedade de Geografia de Lisboa (que ele presidiria entre 1922 e 1924), o Instituto de Coimbra e a Academia de Estudos Livres. Acrescente-se à sua biografia as funções de historiador, oceanógrafo, deputado às Cortes e sócio da Academia das Ciências de Lisboa¹. Como professor, ele teve uma carreira longa. Foi regente de Geo-

1 Carlos Manuel B. Valentim, "Eça, Vicente Maria de Moura Coutinho de Almeida d'," in *Dicionário de historiadores portugueses: da Academia Real das Ciências ao final do Estado Novo*,

grafia no Liceu de Lisboa em 1889, fixando os conteúdos escolares dessa disciplina desde fins do século XIX até as reformas curriculares levadas a cabo em Portugal nos primeiros tempos republicanos, quando os projetos de sociedade do regime recém-instalado agiram sobre o sistema educativo com o objetivo de moldar um novo homem e uma nova nação lusa². Eça foi nomeado lente de História Marítima e Direito Marítimo Internacional na Escola Naval, onde atuou de 1885 até sua morte, acumulando os cargos de professor e diretor da biblioteca da instituição entre 1885 e 1888³. O jovem Eça ingressara na Marinha em 1870 e, anos depois, prosseguiu engajado em Angola, onde esteve de 1874 a 1876.

Sua atividade intelectual, de acordo com Carlos Valentim e o alentado verbete escrito por este sobre Eça no *Dicionário de historiadores portugueses*, revela a influência da historiografia marítima e naval anglo-saxónica, particularmente de Alfred Thayer Mahan (1840-1914), professor e oficial da Marinha dos Estados Unidos que propugnava a centralidade do poder naval como fator de grandeza dos Estados. Seus estudos tornaram-se influentes desde fins do século XIX e, sobretudo, nas décadas que antecederam a Primeira Guerra Mundial⁴. Em Portugal, Eça foi um de seus principais seguidores, embora as doutrinas de Mahan tenham continuado a impactar as ações da Armada durante o Estado Novo. Considerada a inspiração nos trabalhos do estadunidense, fica evidente a percepção do nosso autor sobre a importância da força marítima como instrumento político dos Estados nacionais e a ideia de que a História Marítima deveria focar seus estudos na política externa e marítima dos Estados, deixando em segundo plano a narrativa sobre

coord. Sérgio Campos Matos (Lisboa: Biblioteca Nacional de Portugal, s/d.).

2 Manuel de Azevedo A. Igreja, “A educação para a cidadania nos programas e manuais escolares de História e Geografia de Portugal e História, 2º e 3º ciclos do ensino básico: da Reforma Curricular (1989) à Reorganização Curricular (2001)” (Dissertação de Doutoramento, Instituto de Educação e Psicologia da Universidade do Minho, 2004).

3 Inocêncio Francisco da Silva, *Dicionário bibliográfico português, tomo XIX* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1908), 334-35; Sérgio Campos Matos e Luís Aguiar Santos, “A Marinha e a cultura histórica em Portugal: entre tradição e modernidade (séculos XIX e XX)”, *Revista de História das Ideias*, 29 (2008): 434; Valentim, “Eça, Vicente Maria de Moura Coutinho de Almeida d’”.

4 Jon Tetsuro Sumida, *Inventing Grand Strategy and Teaching Command: The Classic Works of Alfred Tayer Mahan Reconsidered* (Washington: The Woodrow Wilson Center Press; Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 1999), 6.

as sucessivas guerras navais. Ainda que a tática, a estratégia e a arte naval tivessem seu lugar na História Marítima, seu tema principal seria a “história do uso do mar pelos homens”⁵.

Ao longo de sua carreira, Eça recebeu honrarias como a comenda da Ordem Militar de Avis, medalhas por comportamento militar exemplar, reconhecimento intelectual pela organização de um congresso marítimo e colonial em Lisboa em 1901 e a designação para compor o comitê que levaria a cabo as comemorações do quarto centenário da morte de Vasco da Gama, em 1924⁶. Dirigiu ainda a Escola Superior Colonial, criada em 1906 para instruir os funcionários destinados a ocupar cargos da administração ultramarina.

Lições de História Marítima Geral, de 1895, livro adotado na Escola Naval e que projetou Eça como historiador, inclui-se entre os muitos títulos que ele publicou sobre temas variados⁷. Diferentemente de uma concepção corrente que privilegiava a tática militar na historiografia referente ao mar, nessa obra o autor militava por uma História Marítima como “história do uso do mar pelo homem”, englobando “a expansão portuguesa, a colonização, as viagens marítimas, os navios e os grandes protagonistas dos descobrimentos”⁸, adotando uma periodização que manteria em outros escritos seus.

Nessa e em outras obras, assim como em sua prática docente, Eça considerava que os profissionais da Marinha de Guerra eram os mais aptos para escrever a História Marítima portuguesa: “Só eles poderiam ‘compreender o conjunto de minúcias da obra historiográfica’”, crença que confirmava a postura positivista de Eça e o predomínio dessa interpretação da História em seu tempo. O projeto foi vitorioso, na medida em que a cultura histórica portuguesa sobre o mar, no século XIX e em boa parte

5 Valentim, “Eça, Vicente Maria de Moura Coutinho de Almeida d”.

6 Silva, *Dicionário bibliográfico português, tomo XVIII* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1906), 327-32; Matos e Santos, “A Marinha e a cultura histórica em Portugal: entre tradição e modernidade (séculos XIX e XX)”, 454.

7 Jorge Manuel Moreira Silva, *A Marinha e a História: dois séculos de historiografia naval*. Lisboa: s/e, 2016), 63-66. Para uma lista dos títulos de autoria de d'Eça, ver Valentim, “Eça, Vicente Maria de Moura Coutinho de Almeida d”.

8 Matos e Santos, “A Marinha e a cultura histórica em Portugal: entre tradição e modernidade (séculos XIX e XX)”, 452.

do século XX, seria modelada pela produção de oficiais da Armada, tanto na historiografia como na divulgação científica, por meio de opúsculos, revistas especializadas e conferências públicas⁹. Aqui, vou me deter em uma dessas iniciativas: a conferência “O marinheiro português através da história”, proferida por Eça na Academia de Estudos Livres em 1898¹⁰. Ainda que Eça seja autor de uma obra vasta e relevante, a conferência que analisarei aqui pode ser tratada como uma síntese da produção intelectual dele até àquele momento, um documento portador de uma concepção de História em diálogo com seu tempo e seus pares. O texto da conferência também pode ser entendido como material de divulgação para além do público costumeiro de leitores espontâneos, estudantes da Academia de Marinha e especialistas universitários em História. Ressalto, também, a ocasião da efeméride como momento importante para a reflexão e a divulgação, no qual o interesse de um público mais amplo e a apresentação em um ambiente não acadêmico se justificavam, demonstrando o esforço de popularização de um certo saber histórico nos meios populares. Eça foi exemplar no âmbito da divulgação científica em seu tempo, produzindo textos para leitores interessados em História e consumidores dos livros da *Biblioteca do Povo e das Escolas*, “coleção popular [...] que tinha como objetivo a ‘educação científica do povo’, para alcançar o progresso e a civilização” e na qual ele publicou sete títulos entre 1883 e 1889¹¹.

Tão importantes quanto o convidado e o tema da conferência eram o lugar onde ela aconteceu e os objetivos da instituição promotora do evento. Espécie de universidade popular com estatutos aprovados em 1889 – embora tivesse iniciado seu funcionamento alguns anos antes, por iniciativa de maçons –, a Academia de Estudos Livres funcionava na Escola Marquês de Pombal, sendo a conferência de d’Eça apresentada na populosa e operária freguesia oitocentista de Alcântara, em Lisboa. Tratava-se de uma entidade voltada à “educação permanente dos adultos, não à sua alfabetização nem à educação escolar dos jovens”, atuante

9 Matos e Santos, “A Marinha e a cultura histórica em Portugal: entre tradição e modernidade (séculos XIX e XX)”, 449 e 431.

10 Vicente Almeida d’Eça, “O marinheiro português através da história”, *Anais da Academia de Estudos Livres* 6 (1898): 5-21.

11 Valentim, “Eça, Vicente Maria de Moura Coutinho de Almeida d’”.

por meio de conferências, cursos livres, visitas de estudo e divulgação científica e cultural fora do ambiente tradicional das salas de aulas¹².

A atuação de Eça, da Academia de Estudos Livres e a ênfase na divulgação do conhecimento histórico dialogavam com práticas que, vindas de meados do século XIX, veiculavam representações sobre o passado em diferentes meios de difusão cultural. Ao debruçar-se sobre o tema, Sérgio Campos Matos mencionou as coleções de vulgarização popular, as revistas e os almanaques como exemplos de veículos de difusão, aos quais podemos acrescentar as conferências populares tais como a proferida por Eça no final do Oitocentos, em plena efeméride vascaína. Na análise de Matos, o tema destacado tanto na historiografia como nas obras de divulgação era “precisamente o da explicação da autonomia e permanência histórica de Portugal como nação e Estado independente, apesar de todas as vicissitudes ocorridas ao longo de sete séculos e a definição do paradigma do grande homem e da sua função social”¹³. A seu modo, a conferência de Eça construiu uma interpretação nessa linha, tendo em conta as influências de Mahan e das práticas historiográficas portuguesas de seu tempo, afirmando o poder marítimo como esteio da autonomia nacional e identificando o “marinheiro português” como cumpridor de uma função social que garantiu no passado (e garantiria no presente e no futuro) a permanência da nação e de seus domínios coloniais.

A proposta de d'Eça para o estudo da História Marítima portuguesa

Discutir a glória marítima de Portugal em conferências populares revela a centralidade do tema na formação cívica dos portugueses que frequentavam eventos como esses. Naquela altura, ninguém parecia mais adequado para discorrer sobre o assunto em uma ocasião celebrativa: Vicente de Almeida d'Eça era um historiador produtivo, prolixo, um homem do mar, um militar e um colonialista convicto. Esses qualifica-

12 Joaquim António de S. Pintassilgo, “Imprensa de educação e ensino, universidade populares e renovação pedagógica”, *Cadernos de História da Educação* 5, n.º 86 (jan./jun 2006): 86.

13 Sérgio Campos Matos, “História, Positivismo e função dos grandes homens no último quartel do séc. XIX”, *Penélope* 8 (1992): 51-71.

tivos podem ser mais bem demonstrados a partir de uma apresentação do conteúdo da conferência de 1898, momento em que ele já era um consagrado historiador das glórias lusas no mar.

Nessa condição, Eça propôs uma periodização da história marítima do país em “cinco atos”. Ao apresentá-la, deixou claro o papel que, como conferencista, ele deveria desempenhar naquelas celebrações tão importantes: “apertar os laços que devem unir todos que a elas concorrem, para um fim excelente e útil: bem servir a nossa Pátria”¹⁴. A História estava ao serviço da pátria e o marinheiro português era seu protagonista. Estreitar esses laços foi uma tarefa cumprida com eficiência por Eça. É certo que a empreitada não foi exclusivamente dele, sendo corrente em seu tempo uma visão positivista segundo a qual “a memória histórica que incute confiança, força e resistência a uma nação” e as tradições mais gloriosas de Portugal se encontravam no mar, ainda que a Marinha fosse ignorada pela sociedade portuguesa, na avaliação do conferencista¹⁵.

A rigor, a proposta era periodizar a “história do marinheiro português”, mas logo fica claro que o protagonismo dado ao marinheiro no título era apenas um pretexto. No período inicial da história marítima portuguesa, correspondente à primeira dinastia e ao início do tempo dos Avis, o mérito tinha sido a criação da Marinha de guerra e a ação naval que garantiu a independência do país na Batalha do Tejo contra os castelhanos, em 1384.

O segundo período estava focado no infante D. Henrique, que não era marinheiro, mas mereceu a deferência “porque ele soube conhecer, adivinhar, fazer sair para a vida as qualidades que caracterizaram o marinheiro português”. O mar, o Atlântico sobretudo, era pouco conhecido e devassado, mas o marinheiro português tinha um destino histórico e heroico a cumprir, sendo a missão de D. Henrique rasgar novos horizontes. Eça afirma serem muitos os nomes de destaque nesse

14 Eça, “O marinheiro português através da história”, 7.

15 Matos e Santos, “A Marinha e a cultura histórica em Portugal: entre tradição e modernidade (séculos XIX e XX)”, 433.

período, tendo dificuldades para escolher Gil Eanes, Cabral, Diniz Fernandes, Pedro de Cintra ou Diogo Cão para sintetizar os feitos desse “segundo ato” da história marítima lusa. A escolha recaiu sobre Bartolomeu Dias, “que teria chegado à Índia se lho não impedisse a pequenez dos seus navios e uns restos de temor, aliás justificadíssimos, dos seus companheiros”¹⁶. O mar ao tempo de D. Henrique era entendido como “vasto, amplíssimo, imagem do infinito, imponente, majestoso, [lugar] onde o homem se encontra pequeno quando o contempla, mas se reconhece grande quando o domina na luta”. Era esse o “teatro dos trabalhos do marinheiro português”, que o entregaria “manietado e manso ao uso das outras nações pasmadas”¹⁷.

O “terceiro ato”, centrado no “extraordinaríssimo espetáculo do nosso século XVI”, representa o auge dos feitos marítimos, “o apogeu da glória do marinheiro português, ligado com o brilhantismo das façanhas militares”. Observando aquele século, “se sente mais [...] invejoso de não ter nascido nele”. O dilema apontado no período anterior persistia: qual seria o nome cujos feitos sintetizariam o terceiro ato? A persistência do nominalismo, da personagem-síntese, embasava o tratamento do marinheiro português sempre no singular. As navegações do século XVI uniam a aventura (com a menção a Fernão Mendes Pinto), o conhecimento científico (representado pelo naturalista Garcia da Orta), a crença religiosa (representada pelo frade João dos Santos), a genialidade criativa (pela referência ao poeta Camões) e a vontade política (a partir do exemplo de Afonso de Albuquerque), “todos eles [...] marinheiros, todos eles conheciam, de ciência certa e praticada, os segredos do mar e o modo de o vencer”¹⁸.

O quarto período deixava de lado “a série de fatos conhecidos”, sobre os quais o autor nada tinha a ressaltar: “Bem pode dizer-se que tudo se perdeu, menos a valentia e a aptidão marítimas.” Sem especificar o “tudo”, é certo que Eça referia-se à perda dos territórios e

16 Eça, “O marinheiro português através da história”, 10-16.

17 *Idem, ibidem*, 11.

18 *Idem, ibidem*, 16-17. O autor destaca ainda os nomes e feitos de Vasco da Gama, Corte Real, D. Francisco de Almeida e D. João de Castro, p. 17-18.

do domínio do comércio oriental desde o século XVII. A atividade marítima só ressurgiria pela ação do grande ministro da marinha da segunda metade do século XVIII, Martinho de Melo e Castro, quando “se introduzem e aperfeiçoam os novos métodos da organização militar naval, regulariza-se a hierarquia das guarnições dos navios, aplicam-se os novos preceitos de tática [...], chega-se na construção naval a esse protótipo da beleza [que era] a nau de três pontes [...]”. Novamente, destacavam-se a Armada e seus feitos militares, sobretudo pelo destaque à figura do vice-almirante Manuel da Cunha Souto Maior. Este último estivera na liderança da esquadra que transferiu a Corte para o Rio de Janeiro¹⁹ e, com isso, deixava-se de fora uma menção óbvia ao fato de que Melo e Castro fora introduzido no governo pelas mãos do Marquês de Pombal.

Pombal foi uma espécie de divisor de posições políticas em Portugal em vida e, sobretudo, após seu falecimento. A partir do centenário de sua morte, em 1882, e ao menos até aos anos que se seguiram à implantação da República no país, em 1910, a apropriação de sua figura por diferentes grupos políticos em Portugal pode ser percebida no farto material publicado sob a forma de opúsculos, panfletos, historiografia e literatura de ficção²⁰. Toda ausência é reveladora: neste caso, ao deixar de mencionar o marquês em um escrito de fins do século XIX, Eça se posiciona em um espectro político conservador, posição reforçada pela ação colonialista do autor na África de Oitocentos. As ações relativas ao continente em fins daquele século realçavam o papel de militares e intelectuais do porte de Eça na retomada do passado marítimo português como dado de interesse popular e de construção de uma memória nacional(ista)²¹. O período situado entre a Restauração e a ascensão de Pombal firmou-se nos meios historiográficos – da Armada, mas não só – como tempo de decadência. Nas palavras de um graduado militar, escritas em 1935, a explicação continuava válida quase nos mesmos

19 *Idem, ibidem*, 18-19.

20 Guilherme P. das Neves, “Marquês de Pombal”, in *Dicionário do Brasil colonial (1500-1808)*, dir. Ronaldo Vainfas (Rio de Janeiro: Objetiva, 2000), 179.

21 Matos e Santos, “A Marinha e a cultura histórica em Portugal: entre tradição e modernidade (séculos XIX e XX)”, 449-50.

termos postos em fins do século XIX por Vicente d'Eça. Nessa data, o oficial Raul César Ferreira afirmava: “É Martinho de Melo o último obreiro dessa passada fulgurante grandeza”, em que a ampliada esquadra militar significou um “poder marítimo verdadeiramente formidável”. D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sucessor de Melo e Castro na Secretaria da Marinha e Ultramar, era um “acérrimo partidário da Aliança Inglesa, [e] leva-nos a uma subordinação que nos arrasta para a decadência”²².

A última fase da periodização da História Marítima lusa por Eça englobava a atualidade de fins do século XIX, marcada pela expansão africana pós-Conferência de Berlim, pela atualização das pretensões portuguesas no continente face ao novo imperialismo europeu e pelo vapor como força propulsora das embarcações. Mesmo com todas essas novidades, “o marinheiro português se revela o mesmo”²³, fruto da secular tradição de engajamento da gente lusa nas lidas marítimas. Haviam mudado os instrumentos, as causas dos naufrágios, os navios e os materiais: todavia, o caráter do marinheiro mantinha-se intacto. Na periodização proposta, obliterava-se quase todo o século XIX, como já se fizera com o século XVII, decerto por ser um tempo marcado pela perda de cerca de dois terços da Armada, pela invasão franco-espanhola em Portugal, por novas perdas coloniais e pela diminuição do prestígio de potência nas décadas que se seguiram à independência do Brasil²⁴. Onde não havia glória, não era necessário escrever uma narrativa: era assim a História na concepção de Vicente d'Eça.

Na conferência popular, o autor também expôs parte de seu método. De acordo com ele, na escrita da História era preciso definir o *agente*, o *instrumento* e o *campo de aplicação* para estudar a *ação*, sinônimo do *fato*. A história de Portugal, ao menos suas páginas mais brilhantes,

22 Raul César Ferreira, *Marinhas e marinheiros: crónicas, estudos, críticas etc.* (Lisboa: Tip. H. Torres, 1935), 54; Luís de Oliveira Ramos, *D. Maria I* (Mem Martins: Círculo de Leitores; Lisboa: Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa, 2010), 196.

23 Eça, “O marinheiro português através da história”, 20-21.

24 António Marques Esparteiro, “Causas do declínio da Marinha portuguesa no século XIX (1793-1834)”, *Anais do Clube Militar Naval* 10-12 (1975-1976): 1-140; Jorge Manuel Moreira Silva, *A Marinha de Guerra portuguesa desde o regresso de D. João VI a Portugal e o início da Regeneração (1821-1851): adaptação a uma nova realidade* (Lisboa: Universidade de Lisboa, 2009), 17-19.

havia sido escrita com as quilhas das naus e caravelas. Esse modo de encarar a história se faz claro quando compreendemos que, para Eça – como de resto para a quase totalidade dos historiadores da Marinha de seu tempo²⁵ –, a glória dos descobrimentos no século XVI representava o auge português na História. Afirmar a escrita da história com as quilhas de naus e caravelas (mas não de navios de outras tipologias e de séculos posteriores) era uma metáfora para o protagonismo que seu texto pretendia dar ao marinheiro, gente da parcela iletrada da população que contribuiu para a glória, mas não deixou nada escrito de sua própria lavra. Estudar o marinheiro português através da história, como prometia o título da conferência, parecia anunciar um tributo. No método enunciado, o agente era o marinheiro português, o navio era o instrumento, que operou no mar como campo de aplicação; isso posto, estavam reunidas as condições para “compreender essa epopeia maravilhosa que é a História Marítima de Portugal”²⁶.

Na versão de Eça, Portugal havia se envolvido nas lidas marítimas por duas razões principais. Uma delas era o território estreito e extenso, repleto de muitos portos que fizeram dos portugueses “*naturalmente um povo marítimo*”. História natural como história humana era um modo comum de abordar o processo histórico, neste caso lançando sobre a formação territorial um olhar atemporal e a-histórico que afirmava terem sido as fronteiras sempre as mesmas, como uma espécie de predestinação. A segunda razão da empresa marítima lusa estava nos “elementos étnicos” mais afeitos ao contato com o mar: no Entre Douro e Minho, fenícios, gregos e “muito sangue normando”; de Lisboa para o sul, “sangue árabe”. Toda essa gente, transformada em antepassados diretos dos portugueses em um processo de formação amistoso, passou a se dedicar à navegação durante a Reconquista como se isso fosse uma predestinação inconsciente para a fusão dos povos a fim de realizar a obra da expansão marítima, cuja inteligibilidade só ganharia clareza no

25 Francisco Contento Domingues e José Varandas, “Recursos para História Marítima Portuguesa, 1200-1700: um projecto de investigação face ao estado da arte”, *Cuadernos de Estudios Borjanos* 50-51 (2008): 291-303.

26 Eça, “O marinheiro português através da história”, 6.

futuro. Ao longo do processo, novos elementos aperfeiçoaram a mistura, como os cruzados flamengos e os marinheiros catalães, maiorquinos e genoveses²⁷.

A agência do marinheiro português começava com a organização metódica e previdente da viagem, feita em terra. Em Portugal, isso ocorrera desde muito cedo e de modo peculiar, pois o recrutamento dos marinheiros desde a época da navegação a remo recaía sobre homens livres, e não forçados, como ocorria em outras nações²⁸. Providência e liberdade somaram-se ao concurso de estrangeiros contratados como os primeiros almirantes e os introdutores de instrumentos náuticos mais sofisticados.

Antes dos marinheiros de outros povos da Europa, esse agente paradigmático e anônimo que era o marinheiro português teria lidado com diferentes aspectos na sua relação com o mar: “bom tempo; tempestade; diferenças com as latitudes; os frios dos mares do Sul; *fenômenos estranhos; Sant’Elmo, tromba marinha; trovoadas* dos trópicos; [...] as *calmas* [...]”²⁹. Entendendo tudo isso, era possível “determinar a *psicologia* do marinheiro português”. Parte de suas características vinha dos dados étnicos, sendo que do sangue árabe teria herdado a poesia, a tendência para o idealismo e o amor: “o português é altamente amoroso, mais que nenhum outro povo; o marinheiro muito mais”³⁰. Destacavam-se seis características psicológicas principais no marinheiro português: a indiferença ao perigo, a tenacidade, a modéstia desafetada (“pouco amigo de falar”)³¹, a tristeza e o espírito religioso que o consolava nos perigos: “[...] o marinheiro irreligioso embriaga-se; o crente faz

27 *Idem, ibidem*, 9 e 7, respectivamente. Destaques no original.

28 *Idem, ibidem*, 9-10.

29 *Idem, ibidem*, 11, destaques no original; Fernando Branco, *Novelas marítimas: episódios da vida do marinheiro a bordo* (Lisboa: Sá da Costa, 1929), 58 e 266-77.

30 Eça, “O marinheiro português através da história”, 12.

31 Definido por uma antiga gíria de bordo, desaparecida juntamente com os navios à vela: o *talha-ao-laes*, “tipo sério, de poucas falas, andar bamboleado e cachimbo ao canto da boca, muito lavado e saindo raras vezes de bordo [...]. As praças novas tratavam-no por senhor, naturalmente porque o viam sempre pouco comunicativo. De fato poucas vezes tomava parte na conversa dos outros e as suas opiniões eram sempre azedas [...]”. Óscar de Carvalho, *Histórias de marinheiro* (Porto: Imprensa Moderna, 1951), 142.

uma promessa. O render dos quartos do leme, as ave-marias a bordo são fatos da vida cotidiana do marinheiro que ainda hoje impressionam o observador”³². Por fim, destacava “a obediência consciente da necessidade de cumprir e confiada no valor de quem comanda. Como particularidade do trato entre marinheiros e oficiais deve dizer-se que o *tu* não é deprimente, é a intimidade afetuosa resultante da vida a bordo e das especialidades do caráter português”³³.

Ao tratar da obediência, a intimidade tornava-se quase igualdade. Mas Eça traiu seu argumento de viés psicologizante e rendeu-se aos indícios de que a obediência fora forjada no tempo, ao admitir terem havido revoltas, por exemplo, a bordo dos navios de Bartolomeu Dias e de Vasco da Gama: “mas depois, quando a confiança se afirmou, não houve marinheiro mais obediente, mais sofredor e menos exigente”³⁴. No início havia revoltas, mas depois elas cessaram: na interpretação da História por Eça, a transformação histórica era dada apenas pela passagem do tempo, quase nada devendo à ação humana.

Ao longo da História, nos termos de Eça, o marinheiro português cumprira missões variadas. Primeiramente, ajudara a constituir o Portugal independente; em seguida, fora o responsável pelos descobrimentos – tarefa à qual se somaram depois o guerreiro/fidalgo/homem d’armas, outro paradigma nacional, ainda que “bem depressa o fidalgo se fez marinheiro, os ofícios confundiram-se [...]”. Finalmente, à época de sua conferência, o marinheiro atuava “cooperando na afirmação do nosso domínio africano, e sempre audaz, modesto, disciplinado e sofredor”³⁵.

IV. Diálogos e desdobramentos

O marinheiro português de Vicente Almeida d’Eça era uma personagem inventada. Essa invenção não provinha apenas da imaginação

32 Eça, “O marinheiro português através da história”, 12.

33 Eça, “O marinheiro português através da história”, 12.

34 Eça, “O marinheiro português através da história”, 13.

35 Eça, “O marinheiro português através da história”, 13 e 21, respectivamente.

patriótica e das certezas positivistas do autor, mas bebia sim em uma tradição com raízes no século XVI e nos relatos de naufrágios, tornados em gênero literário em Portugal desde então. Tais relatos despertavam e mantinham o interesse popular na época em que foram escritos, editados ou reeditados, funcionando como obras de divulgação e tendo no conjunto dos marinheiros da Carreira da Índia um sujeito coletivo, anônimo e dotado de talentos, sentimentos e coragem para enfrentar as adversidades. Estudiosos mais recentes também reconheceram os aspectos históricos, psicológicos e antropológicos dos relatos de naufrágio que, diferentemente dos roteiros de navegação, escritos em linguagem eminentemente técnica e de circulação restrita, contavam histórias de marinheiros e navios no mar. Se boa parte do século XVIII não merecera menção alguma na periodização de Eça, autores como Damião Peres notaram também a estagnação da historiografia dos descobrimentos nessa mesma época, de certo modo contornada pela reedição dos relatos compilados entre 1735 e 1736 por Bernardo Gomes de Brito sob o título de *História Trágico-Marítima*, que mantiveram a popularidade do tema³⁶:

“Talvez o sucesso do público possa também ser explicado pelo grande envolvimento dos portugueses com o empreendimento comercial e marítimo do país. [...] Mas a explicação mais plausível para o sucesso daquelas narrativas é o gosto por histórias trágicas, profundamente arraigado no imaginário coletivo [...]”³⁷

36 Kioko Koiso, “Contactos dos portugueses com os africanos através dos testemunhos não referidos na História Trágico-Marítima”, in *Atas do Congresso Internacional Saber Tropical em Moçambique: História, Memória e Ciência* (Lisboa: ICT, 2012), 2; Matos e Santos, “A Marinha e a cultura histórica em Portugal: entre tradição e modernidade (séculos XIX e XX)”, 450; Giulia Lanciani, *Os relatos de naufrágios na literatura portuguesa dos séculos XVI e XVII* (Lisboa: Instituto de Cultura Portuguesa, 1979), 11.

37 Maria Angélica Madeira, “Notícias sobre a História Trágico-Marítima”, *Lugar Comum* 7 (jan./abr. 1999): 93-94.

O impacto da época das grandes navegações manteve-se na memória coletiva não apenas pela sobrevivência dos relatos de naufrágio impressos em papel. As constantes reedições desses textos, o privilégio do tema das navegações no ensino de História, os meios de divulgação cultural, a historiografia e a literatura de ficção, entre outros recursos, alimentaram e ressignificaram essa memória no decorrer dos séculos XIX e XX e até aos dias de hoje. Uma rápida passagem por algumas obras dessa natureza deixa isso mais claro.

Em um escrito de 1935, Quirino da Fonseca narrou as *Viagens maravilhosas de aventureiros portugueses dos tempos idos*, com o sugestivo subtítulo *vulgarização de episódios da história marítima e colonial dos portugueses*. Em sete capítulos, cada um deles centrado na viagem de um marinheiro, desfilam episódios da glória marítima lusa, de uma volta ao mundo em 1522 a histórias que tinham como palcos as rotas para a Índia, a América e a África³⁸. Esse caráter de miscelânea se faria presente em outras obras, como em uma coletânea de contos e narrativas não ficcionais de vários autores editada pela Liga Naval Portuguesa no mesmo ano de 1935³⁹, nas biografias de marinheiros dos séculos XVI e XVII engajados nas rotas do Oriente⁴⁰ ou de marinheiros galegos que trabalharam a serviço de Portugal, valendo-se da contiguidade geográfica e de uma certa identidade étnica e linguística para participar da “Expansão Marítima Portuguesa [que] é um dos maiores enigmas da História”⁴¹. Para o público infanto-juvenil também foram elaborados materiais de linguagem e diagramação apropriados a essa faixa etária, como o livro ilustrado *Famosos marinheiros*, que divulgou em Portugal os nomes de importantes marujos britânicos e incluiu referências

38 Quirino da Fonseca, *Viagens maravilhosas de aventureiros portugueses dos tempos idos: vulgarização de episódios da história marítima e colonial dos portugueses* (Vila Nova de Famalicão: Tip. Minerva, 1935).

39 Liga Naval Portuguesa, *No mar: episódios da vida dos marinheiros* (Lisboa: J. Rodrigues & Cia, 1935).

40 Manuel Teixeira, *Marinheiros ilustres relacionados com Macau* (s.l.: Centro de Estudos Marítimos de Macau, 1988).

41 Fernando Alberto G. Pedrosa, “Marinheiros galegos em Portugal”, in *III Colóquio Portugal e a Europa, séculos XVII a XX: atas* (Lisboa: Comissão Portuguesa de História Militar, 1992), 57-62.

elogiosas aos homens do mar lusos, como Bartolomeu Dias, Vasco da Gama, Fernão de Magalhães, perfilados a John Hawkins, Francis Drake e Lord Nelson, “o maior dos Almirantes Britânicos”⁴². Na linha de divulgação, destaca-se ainda a *Revista da Armada*, editada desde 1971 até hoje sem interrupções e que, em seu primeiro número, identificava no marinheiro, nos oficiais, sargentos e funcionários civis seu público-alvo, pretendendo, entre outras coisas, publicar textos “glorificando os nossos heróis e feitos passados e presentes”⁴³. A partir de janeiro de 1976, o comodoro Antônio Júlio Malheiro do Vale manteve nessa revista a coluna “Conversa entre marinheiros”, entrevistando homens ligados à Marinha de guerra tratando de temas afeitos aos seus ambientes de trabalho e também de fora dele, na perspectiva de que “toda a gente tem a sua história”⁴⁴.

Passados pouco mais de vinte anos desde a Revolução dos Cravos, José Tengarrinha observou que a historiografia portuguesa ainda se detivera pouco sobre a época moderna – o que pode ser notado, sobretudo, quando o recorte abrange a atividade marítima entre o século XVIII e as primeiras décadas do século XIX. O autor atribuiu isso à recorrência da historiografia e da política institucional do tempo de Salazar na “ação civilizadora” de Portugal para legitimar suas ações coloniais coevas⁴⁵. A avaliação é diversa daquela de Ângela Barreto Xavier, para quem o tema tem sido abordado recorrentemente pelos historiadores portugueses, “com exceção de um breve interregno pós-25 de Abril que, por razões óbvias, correspondeu a uma estigmatização política da empresa expansionista”, tendo a expansão uma forte relevância na memória coletiva portuguesa, “reactivada em textos, monumentos, pontes, eventos, exposições”⁴⁶. Tendo chegado até aqui, podemos vislumbrar que essa recorrência e a construção da memória coletiva antecedia o Estado Novo português e tinha raízes fincadas no positivismo e no

42 *Famosos marinheiros* (s.l.: Serviço de Imprensa e Informação da Embaixada Britânica, s.d.).

43 *Revista da Armada* (jul.1971): 3.

44 *Revista da Armada* (jan. 1976): 16-17 e 20-21.

45 José Tengarrinha, “La historiografía portuguesa en los últimos veinte años”, *Ayer* 26 (1997): 19-63.

46 Ângela Barreto Xavier, “Tendências na historiografia da expansão portuguesa: reflexões sobre os destinos da história social”, *Penélope* 22 (2000): 141.

nacionalismo que atravessaram a época salazarista para sobreviverem ao longo de quase todo o século XX na historiografia de cunho militar e também em outros meios, acadêmicos ou não. Da virada do século XIX até às primeiras décadas do século XXI, o lugar das atividades marítimas e dos marinheiros dos séculos XVIII e início do XIX mereceu alguma atenção, ainda no âmbito da historiografia militar.

A Marinha de guerra portuguesa, como instituição que reuniu informações e intelectuais preocupados em pensar questões que lhe são afeitas, destacou-se ao editar uma obra do vice-almirante Abílio Cruz Jr.⁴⁷. O autor evitou o uso da expressão “política naval” ao se referir à segunda metade do século XVIII, optando por analisar a “política marítima”, que considera mais adequada ao estudo de um período em que “as atividades no mar eram tratadas muitas vezes em conjunto e mesmo os navios podiam exercer a função de guerra e mercante”. Nessa altura, era o Brasil a parte mais importante dos domínios coloniais, sendo as frotas que ligavam os portos americanos ao Reino obrigadas a contar com o fretamento de embarcações estrangeiras, motivando uma “apreciação extremamente negativa em relação à marinha mercante” que o autor procura reverter em seu livro⁴⁸. Entre os temas atinentes à atividade da marinha mercante na segunda metade do século XVIII, Cruz Jr. destacou as idas e vindas do sistema de proteção às frotas; a construção do Hospital da Marinha em Lisboa; a reforma do Arsenal após o terremoto de 1755 e a dispensa de centenas de operários do Arsenal nas décadas finais de Setecentos; as transformações administrativas na Marinha, com a criação do Conselho do Almirantado e das Intendências nas colônias, além da Junta do Comércio e das companhias-gerais de comércio do Grão-Pará e Maranhão e de Pernambuco e Paraíba; a adesão aos novos instrumentos e métodos náuticos; a disciplina a bordo; a sobrevivência da Carreira da Índia, o movimento portuário no Reino e o recrutamento militar e para a marinha mercante.

47 Abílio Cruz Jr., *O mundo marítimo português na segunda metade do século XVIII (ensaio)* (Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 2002).

48 *Idem, ibidem*, 41-43.

Considerações finais

Sem a pretensão de inventariar a totalidade das obras e remeter a todas as abordagens sobre a História Marítima portuguesa, é perceptível o elo que une a narrativa histórica à construção do Estado nacional e ao patriotismo em boa parte do que foi escrito acerca desse tema. É sabido que as efemérides se mostram como momentos privilegiados para uma retomada da memória e da cultura histórica, seja de forma revisionista, seja para reiterar fórmulas explicativas enraizadas. As efemérides mult centenárias, como a da chegada de Vasco da Gama à Índia e da morte de Pombal, propiciaram reflexões críticas ou laudatórias. Mas também ensejaram uma tradição e uma durabilidade de certo modo reconfortante para o conjunto dos que compartilham e preservam a memória tradicional evocada.

A especificidade que observo no texto de Vicente de Almeida d'Eça no conjunto da produção historiográfica sobre as glórias marítimas lusas, escrita por diferentes autores em diferentes temporalidades, reside justamente no protagonismo que ele tenta construir no título de sua conferência. Tal protagonismo se realiza de forma peculiar, atribuído a um sujeito coletivo nomeado no singular como se ele se confundisse com os traços desejados por setores da elite para o povo que se queria ter no momento em que a conferência foi proferida. As ideias de caráter nacional e de missão histórica, construídas ao longo do tempo, criaram características inventadas e que, desconfio, ainda persistem, mesmo que parcialmente, no imaginário contemporâneo dos portugueses e de estrangeiros que os analisam – a julgar, por exemplo, pela discussão que vem tendo lugar de destaque na imprensa lusa nos últimos anos acerca da criação de um Museu dos Descobrimentos em Lisboa ou da conveniência de o governo atual pedir desculpas devido ao colonialismo e à escravização de africanos implementada nos domínios coloniais ao longo dos séculos.

Eça mencionou várias dessas características em sua conferência de 1898 e, se pretendia apresentar o caráter dos marinheiros, reforçou deliberadamente o caráter nacional português em simbiose com o desse grupo profissional. Os marinheiros eram fruto de uma plasticidade

racial dada pela convivência e sucessão de povos desde a Antiguidade; tinham coragem para enfrentar os perigos, reagindo a eles com indiferença; eram insistentes, modestos e tristes, sendo esta última característica expressada na saudade e no fado, conforme notaram homens do porte de Camões. A religiosidade e a obediência coroavam o rol que definia o marinheiro, confundido com o próprio português enquanto nacionalidade.

Eça sempre usou o singular para se referir ao protagonista dessa história: escreveu “o marinheiro português”, nunca “os marinheiros portugueses”, e escolheu personagens heróicos para exemplificar cada intervalo de tempo na sua periodização da história marítima nacional. O marinheiro português era um paradigma nacional antes mesmo de a nação existir. Por isso ele é citado no singular, nunca no plural que poderia remeter ao coletivo, à classe, ao ofício, à categoria profissional e ao conflito. Sendo paradigmático e tratado no singular, o marinheiro português era abordado mais a partir de uma “psicologia” do que da História.

O tema do medo do mar mereceu em seu texto apenas uma breve referência, ao tratar da época de Bartolomeu Dias. Persistir na noção de medo poderia contradizer o atributo que se queria destacar no marinheiro singular e paradigmático, qual seja, o destemor ou a coragem. Nesse momento, Eça estava em sintonia com tradições antigas, que circularam em textos avulsos e, desde o século XVIII, quando foram agrupados na coletânea intitulada *História Trágico-Marítima*, que impactaram fortemente e de maneira duradoura o imaginário luso sobre o mar⁴⁹. A existência do medo⁵⁰ não foi nem poderia ser negada por

49 Bernardo Gomes de Brito, compilador, *História Trágico-Marítima, em que se escrevem cronologicamente os naufrágios que tiveram as naus de Portugal, depois que se pôs em exercício a navegação da Índia*, 2 v. (Lisboa: Oficina da Congregação do Oratório, 1735-1736). Brito reuniu doze relatos de naufrágios em dois volumes, e a obra teve reedições em 1904/1905, 1938, 1942 (em 6 volumes, por Damião Peres), 1955-1956 e 1998 (em espanhol).

50 Jean Delumeau, *História do medo no Ocidente, 1300-1800: uma cidade sitiada* (São Paulo: Cia. das Letras, 2009); Flor Trejo Rivera, “Pecadores y tormentas: la didáctica del miedo”, in *Los miedos en la Historia*, Elisa Speckman, Claudia Agostoni e Pilar Gonzalbo Aizpuru, eds. (México: UNAM, 2009); Airton Felix S. Souza, “Medos no mar, medos do mar: as representações do sentimento de medo nos relatos de viagens pelo Atlântico entre os séculos XVI e XVII”, *Revista Escrita da História* 5, n.º 9 (jan./jun. 2018).

Eça, mas o que ele valorizou foi a coragem, a superação do temor para levar adiante a conquista inexorável. Em fins do século XIX, quando da conferência comemorativa em homenagem a Vasco da Gama e seus comandados, a mira estava na renovada noção do ultramar e naquilo que fora possível salvar dos inglórios tempos posteriores ao período áureo das grandes navegações: a África. O marinheiro português estava sendo reconvocado por Eça para garantir a manutenção dos domínios africanos. Suas qualidades tradicionais – plasticidade racial, coragem, insistência, modéstia, tristeza, religiosidade e obediência – eram a chave para enfrentar a nova conjuntura, frente aos novos concorrentes e ao continuado declínio do poderio luso.

BIBLIOGRAFIA

- Branco, Fernando. *Novelas marítimas: episódios da vida do marinheiro a bordo*. Lisboa: Sá da Costa, 1929.
- Brito, Bernardo Gomes de (compilador). *História Trágico-Marítima, em que se escrevem cronologicamente os naufrágios que tiveram as naus de Portugal, depois que se pôs em exercício a navegação da Índia*. 2 v. Lisboa: Oficina da Congregação do Oratório, 1735-1736.
- Carvalho, Óscar de. *Histórias de marinheiro*. Porto: Imprensa Moderna, 1951.
- Cruz Jr., Abílio. *O mundo marítimo português na segunda metade do século XVIII (ensaio)*. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 2002.
- Delumeau, Jean. *História do medo no Ocidente, 1300-1800: uma cidade sitiada*. São Paulo: Cia. das Letras, 2009.
- Domingues, Francisco Contente, e José Varandas. “Recursos para História Marítima Portuguesa, 1200-1700: um projecto de investigação face ao estado da arte”. *Cuadernos de Estudios Borjanos* 50-51 (2008): 291-303.
- Eça, Vicente Almeida d'. “O marinheiro português através da história”. *Anais da Academia de Estudos Livres* 6 (1898): 5-21.
- Esparteiro, António Marques. “Causas do declínio da Marinha portuguesa no século XIX (1793-1834)”. *Anais do Clube Militar Naval* 10-12 (1975-1976): 1-140.
- Famosos marinheiros*. S.l.: Serviço de Imprensa e Informação da Embaixada Britânica, s.d.
- Ferreira, Raul César. *Marinhas e marinheiros: crónicas, estudos, críticas etc.* Lisboa: Tip. H. Torres, 1935.
- Fonseca, Quirino da. *Viagens maravilhosas de aventureiros portugueses dos tempos idos: vulgarização de episódios da história marítima e colonial dos portugueses*. Vila Nova de Famalicão: Tip. Minerva, 1935.
- Igreja, Manuel de Azevedo Almeida. “A educação para a cidadania nos programas e manuais escolares de História e Geografia de Portugal e História, 2º e 3º ciclos do ensino

básico: da Reforma Curricular (1989) à Reorganização Curricular (2001)”. Dissertação de Doutoramento, Instituto de Educação e Psicologia da Universidade do Minho, 2004.

Koiso, Kioko. “Contactos dos portugueses com os africanos através dos testemunhos não referidos na História Trágico-Marítima”. *Atas do Congresso Internacional Saber Tropical em Moçambique: História, Memória e Ciência*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 2012.

Lanciani, Giulia. *Os relatos de naufrágios na literatura portuguesa dos séculos XVI e XVII*. Lisboa: Instituto de Cultura Portuguesa, 1979.

Liga Naval Portuguesa. *No mar: episódios da vida dos marinheiros*. Lisboa: J. Rodrigues & Cia, 1935.

Madeira, Maria Angélica. “Notícias sobre a História Trágico-Marítima”. *Lugar Comum* 7 (jan./abr. 1999): 93-94.

Matos, Sérgio Campos. “História, Positivismo e função dos grandes homens no último quartel do séc. XIX”. *Penélope* 8 (1992): 51-71.

Matos, Sérgio Campos, e Luís Aguiar Santos. “A Marinha e a cultura histórica em Portugal: entre tradição e modernidade (séculos XIX e XX)”. *Revista de História das Ideias* 29 (2008): 434-54.

Neves, Guilherme Pereira das. “Marquês de Pombal”. In *Dicionário do Brasil colonial (1500-1808)*, dirigido por Ronaldo Vainfas. Rio de Janeiro: Objetiva, 2000.

Pedrosa, Fernando Alberto Gomes. “Marinheiros galegos em Portugal”. *III Colóquio Portugal e a Europa, séculos XVII a XX: atas*. Lisboa: Comissão Portuguesa de História Militar, 1992.

Pintassilgo, Joaquim António de Sousa. “Imprensa de educação e ensino, universidade populares e renovação pedagógica”. *Cadernos de História da Educação* 5, n.º 86 (jan./jun. 2006).

Ramos, Luís de Oliveira. *D. Maria I*. Mem Martins: Círculo de Leitores; Lisboa: Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa, 2010.

Revista da Armada 1, n.º 1 (jul. 1972).

Revista da Armada 51, n.º 5 (jan. 1976).

Rivera, Flor Trejo. “Pecadores y tormentas: la didáctica del miedo”. In *Los miedos en la Historia*, organizado por Elisa Speckman, Claudia Agostoni, e Pilar Gonzalbo Aizpuru. México: UNAM, 2009.

Silva, Inocêncio Francisco da. *Dicionário bibliográfico português*, Tomos XVIII, XIX e XX. Lisboa: Imprensa Nacional, 1906, 1908, 1911.

Silva, Jorge Manuel Moreira. *A Marinha e a História: dois séculos de historiografia naval*. Lisboa: s.e., 2016.

Silva, Jorge Manuel Moreira. *A Marinha de Guerra portuguesa desde o regresso de D. João VI a Portugal e o início da Regeneração (1821-1851): adaptação a uma nova realidade*. Lisboa: Universidade de Lisboa, 2009.

Souza, Airton Felix Silva. “Medos no mar, medos do mar: as representações do sentimento de medo nos relatos de viagens pelo Atlântico entre os séculos XVI e XVII”. *Revista Escrita da História* 5, n.º 9 (jan./jun. 2018). <http://www.escritadahistoria.com/revista/index.php/reh/issue/current/showToc>.

Sumida, Jon Tetsuro. *Inventing Grand Strategy and Teaching Command: The Classic Works of Alfred Tayer Mahan Reconsidered*. Washington: The Woodrow Wilson Center Press; Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 1999.

Teixeira, Manuel. *Marinheiros ilustres relacionados com Macau*. S.l.: Centro de Estudos Marítimos de Macau, 1988.

Tengarrinha, José. “La historiografía portuguesa en los últimos veinte años”. *Ayer* 26 (1997): 19-63.

Valentim, Carlos Manuel Baptista. “Eça, Vicente Maria de Moura Coutinho de Almeida d'”. In *Dicionário de historiadores portugueses: da Academia Real das Ciências ao final do Estado Novo*, coord. Sérgio Campos Matos. Lisboa: Biblioteca Nacional de Portugal, s/d. http://dichp.bnportugal.gov.pt/historiadores/historiadores_eca10.htm.

Xavier, Ângela Barreto. “Tendências na historiografia da expansão portuguesa: reflexões sobre os destinos da história social”. *Penélope* 22 (2000): 141-79.

Referência para citação:

Rodrigues, Jaime. “Vicente de Almeida d'Eça e a historiografia marítima em 1898.” *Práticas da História, Journal on Theory, Historiography and Uses of the Past*, n.º 8 (2019): 139-161.