



ACADEMIA DE MARINHA

MEMÓRIAS

2008

VOLUME XXXVIII



MEMÓRIAS 2008

VOLUME XXXVIII

LISBOA 2013

Ficha Técnica

Título: Memórias 2008

Edição: Academia de Marinha, Lisboa

Coordenação: João Abel da Fonseca e Luís Couto Soares

Data: Fevereiro 2013

Tiragem: 200 exemplares

Impressão e Acabamento: António Coelho Dias, S.A.

Depósito Legal: 355115/13

ISBN: 978-972-781-113-7

ÍNDICE

Titulares dos cargos estatutários em 2008	VIII
Vida académica	IX
Lista de Membros eleitos	XIV
Sessões na Academia	
15 JANEIRO	
Dualidades geopolíticas e geoestratégicas portuguesas	17
João José Brandão Ferreira	
7 FEVEREIRO	
Lançamento do livro*	
<i>Navios e Viagens – A Experiência Portuguesa nos séculos XV a XVIII,</i>	
de Francisco José Contente Domingues	
João Paulo Oliveira e Costa	
12 FEVEREIRO	
Sessão solene de entrega do Prémio Alm. Sarmento Rodrigues/2007	29
António Ferraz Sacchetti	
Chegará a existir uma Federação Europeia?	31
Eduardo Serra Brandão	
26 FEVEREIRO	
SESSÃO EVOCATIVA DO REI D. CARLOS	
NO CENTENÁRIO DA SUA MORTE	
D. Carlos, Marinheiro	41
Henrique Alexandre da Fonseca	
O mar na obra pictórica do Rei D. Carlos*	
Isabel Falcão	
Contributo de D. Carlos de Bragança para o conhecimento	51
do mar e dos seus recursos	
Carlos Sousa Reis	

11 MARÇO

Arquitectura Naval Portuguesa Antiga – Os Tratados e as Traças**

Hernâni Amaral Xavier

25 MARÇO

Apresentação dos livros

67

Brown Waters of Africa, Portuguese Riverine Warfare, 1961-74,

do académico John Cann, e

Relatório da Viagem de Guardas-Marinhas no 4.º centenário

da morte de S. Francisco Xavier, de Daniel Duarte Silva

António Ferraz Sacchetti

8 ABRIL

A Angra de Santa Helena e a Cartografia Quinhentista

71

José de Sousa Tudella

22 ABRIL

**O Atlas de Pedro Teixeira e os Portos do Continente Português
nas Vésperas da Restauração**

87

Vasco Gil Mantas

6 MAIO

4ª SESSÃO CULTURAL CONJUNTA COM O ICEA,

subordinada ao tema *Navegações e Naufrágios nas Costas Portuguesas*

Palavras de Abertura pelo Presidente da Academia de Marinha

Navegadores, piratas, corsários, guardiães da Cristandade:

119

Portugueses no Mediterrâneo em meados do séc. XV

Margarida Garcez Ventura

**Os naufrágios na costa portuguesa e os litígios sobre achados
do mar (séculos XV-XVII)**

125

Fernando Gomes Pedrosa

Navegações de alto-mar no Atlântico anteriores a 1434

141

José Malhão Pereira

Robôs marinhos: os Exploradores do Futuro*

António Santos Pascoal

13 MAIO

A missão do Padre António Vieira no Gram Pará – Maranhão

157

Anete Costa Ferreira

29 MAIO

A Pintura da Primeira Fotografia da Humanidade*

Fernando Carvalho Rodrigues

3 JUNHO

**Latitude, estima e declinação magnética: desvendando
o mistério da carta de marear**

173

Joaquim Alves Gaspar

17 JUNHO

Desafios globais e a necessária cidadania global solidária*

Fernando Nobre

24 JUNHO

A Expansão do Universo*

Jorge de Sousa e Menezes

15 JULHO

**O caíque “Bom Sucesso” de Olhão ao Rio de Janeiro,
no ano da graça de 1808**

195

Henrique Alexandre da Fonseca

30 SETEMBRO

Lançamento do livro*

***Homens, Doutrinas e Organização, 1824-1974*, Tomo II, da História
da Marinha Portuguesa**, coordenado por António de Sousa Leitão

A Ascendência dos Barcos Tradicionais Portugueses

205

***Requiem* por uma tradição extinta**

Hernâni Amaral Xavier

7 OUTUBRO

Arbitragem e Direito Marítimo

299

Mário Raposo

14 OUTUBRO

Dois canhões portugueses com inscrições orientais

319

Nuno Valdez dos Santos

20 OUTUBRO

A reconstituição virtual de uma nau da Índia: uma hipótese de trabalho*

Filipe Vieira de Castro, Nuno Fonseca e Tiago Santos

21 OUTUBRO

“Inéditos de náutica”. Com os olhos no Céu e os pés na Terra 331

Mariano Cuesta Domingo

28 OUTUBRO

Contributos para a navegação fluvial em Portugal 357

Adriano Beça Gil

4-7 NOVEMBRO

SYMPOSIUM CONJUNTO COM A FUNDACIÓN IBERO-AMERICANA PARA EL FOMENTO DE LA CULTURA Y CIENCIAS DEL MAR***, subordinado ao tema *Os Naufrágios Portugueses e Espanhóis no Arquipélago dos Açores*

11 NOVEMBRO

Lançamento do livro*

Navios da Armada Portuguesa na Grande Guerra,

de José Ferreira dos Santos

Valor Militar e Naval das Armadas de Portugal no século XVI*

Manuel Adelino Silva Carrelhas

19 NOVEMBRO

3º SEMINÁRIO DA SECÇÃO GESTÃO E ORDENAMENTO DAS ACTIVIDADES LITORÂNEAS****, subordinado ao tema *Áreas Protegidas Litorais: Conservação e Desenvolvimento*

24 NOVEMBRO

SESSÃO SOLENE CONJUNTA COM O INSTITUTO PORTUGUÊS DA CONJUNTURA ESTRATÉGICA

Lançamento do livro*

São Tomé e Príncipe, do Atlas da Lusofonia, de Augusto Nascimento

Adriano Moreira, José Pinto Ramalho e Augusto Nascimento

25 NOVEMBRO

A Batalha do Tejo (1810-1811)*

Fernando Carvalho Rodrigues

16 DEZEMBRO

SESSÃO SOLENE COMEMORATIVA DO 30º ANIVERSÁRIO
DA CRIAÇÃO DA ACADEMIA DE MARINHA

A Academia de Marinha

385

Eduardo Serra Brandão

**O trabalho desenvolvido pela Academia de Marinha e a sua
compilação em *Memórias****

Francisco Contente Domingues

**O Comandante António Marques Esparteiro. Marinheiro,
historiador e cronista naval**

391

José Luís Leiria Pinto

Comunicações de anos anteriores

13 DEZEMBRO 2005

Lançamento dos livros, de Pedro Dias,

397

***De Goa a Pangim. Memórias tangíveis da Capital
do Estado Português da Índia***

José Manuel Garcia

A Urbanização e a Arquitectura dos Portugueses em Macau. 1557-1911

José Amado Mendes

26 JUNHO 2007

O silencioso rebentar de uma onda

403

Luís Quaresma dos Santos

* Não publicado neste volume das *Memórias* por falta do texto

** A publicar oportunamente face à extensão do texto entregue

*** Os textos estão publicados nas *Actas* editadas pela Fundação Estatal FOMAR

**** Os textos estão publicados nas *Actas* do 3º SGOAL

TITULARES DOS CARGOS ESTATUTÁRIOS EM 2008*

Presidente

Vice-almirante António Emílio Ferraz Sacchetti

Presidente da Classe de História Marítima

Professor Doutor Francisco Contente Domingues

Presidente da Classe de Artes, Letras e Ciências

Professora Doutora Raquel Soeiro de Brito

Secretário-geral

Capitão-de-mar-e-guerra José Henriques Cyrne de Castro

Secretário da Classe de História Marítima

Dr. João Abel da Fonseca

Secretário da Classe de Artes, Letras e Ciências

Capitão-de-mar-e-guerra José Manuel Malhão Pereira

* Eleição na Assembleia dos Académicos de 28 de Novembro de 2006

VIDA ACADÉMICA

Entrega do Prémio *Almirante Sarmiento Rodrigues*/2007

A 12 de Fevereiro, em sessão solene presidida pelo Vice-almirante Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada, em representação do Almirante CEMA, e que contou com a presença de membros da Família do Patrono, foi entregue o Prémio *Almirante Sarmiento Rodrigues*/2007 ao Prof. Doutor Amândio Jorge Morais Barros, pela obra *Porto – A construção de um espaço marítimo nos alvares dos tempos modernos*.



Académico Malhão Pereira na União Indiana

Em 6 de Março, o Comandante José Manuel Malhão Pereira apresentou no Centre for Historical Studies da Jawaharlal Nehru University, de Nova Deli, a comunicação “Goa, Daman and Diu, Safe Harbors of the Portuguese Trade”, no âmbito do Seminário Internacional *Cities in Medieval India (1200-1800)*.

Condecoração do académico John Cann

Em 25 de Março o Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada impôs ao Professor John P. Cann a Medalha de Cruz Naval de 1ª Classe, em cerimónia que teve lugar no seu gabinete.



Sessão Cultural Conjunta com o ICEA

Em 6 de Maio teve lugar a 4ª Sessão Cultural Conjunta da Academia de Marinha com o Instituto de Cultura Europeia e Atlântica (ICEA).

Por ser ano par, o evento decorreu na Academia de Marinha, tendo sido subordinado ao tema *Navegações e Naufrágios nas Costas Portuguesas*.

As palavras de abertura foram proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha, Vice-almirante António Ferraz Sacchetti.

À primeira conferência, a cargo da académica Margarida Garcez Ventura e intitulada “Navegadores, piratas, corsários, guardiães da Cristandade: Portugueses no Mediterrâneo em meados do século XV”, seguiu-se “Os naufrágios na costa portuguesa e os litígios sobre os achados do mar (séc. XV a XVII)”, pelo académico Fernando Gomes Pedrosa, após o que houve um período de debate.

Depois do almoço-convívio na Messe de Marinha foram apresentadas, igualmente seguidas de debate, as conferências “Navegações de alto-mar no Atlântico anteriores a 1434”, pelo académico José Malhão Pereira e “Robôs marinhos: os Exploradores do Futuro”, pelo académico António Santos Pascoal.

A sessão terminou com breves palavras de agradecimento e saudação recíproca dos Presidentes de ambas as instituições.

X Exposição de Artes Plásticas *O Mar e Motivos Marítimos*

Foi inaugurada a 10 de Julho, em cerimónia presidida pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, a X edição da Bienal de Artes Plásticas da Academia de Marinha.

Na ocasião foi lançado o catálogo, fazendo já o destaque das obras premiadas, tendo a mostra estado patente ao público, na Sala D. Luís do Museu de Marinha, até 30 de Setembro.

Na modalidade de Pintura foi atribuído o Prémio *António Pereira Cardoso* à obra *Tempos de Glória*, de Carmen Direitinho, e menções honrosas às obras *Cabo da Roca*, de Armando Aguiar, e *Rosa de alguns ventos*, de Gina Martins.

Em Modelismo Naval foi atribuído o Prémio *Henrique Maufroy de Seixas* ao modelo *Navio Patrulha “Argos”*, de Rui Figueiredo, e menções honrosas às obras *Réplica de Nau portuguesa da Carreira da Índia – séc. XVI*, de José das Neves Honrado, *Réplica da Nau S. Gabriel*, de José da Silva Filipe, e *Lancha de desembarque – Bacamarte*, de Rui Figueiredo.

O Prémio *Raul Sousa Machado*, de Escultura, não foi atribuído.

À semelhança das edições anteriores, a X Exposição de Artes Plásticas *O Mar e Motivos Marítimos* teve o apoio mecenático das empresas Hempel (Portugal) Lda. e Lusitania – Companhia de Seguros, S. A.

Prémio *Almirante Teixeira da Mota*/2008

Por deliberação do Júri, de 17 de Novembro, o Prémio *Almirante Teixeira da Mota*/2008 foi atribuído, *ex aequo*, às obras *Variations of hemipelagic sedimentation in the submarine Cascais Canyon and adjacent slopes for the last 150 years*, da Dra. Ana Maria Caixado Novo da Costa, e *O Xaveco Marroquino*, do Dr. Carlos Montalvão.

3º Seminário *Gestão e Ordenamento das Actividades Litorâneas*

Em 19 de Novembro realizou-se o 3º Seminário da Secção de Gestão e Ordenamento das Actividades Litorâneas – SGOAL, subordinado ao tema *Áreas Protegidas Litorais: Conservação e Desenvolvimento*.

Na parte da manhã foram apresentadas, seguidas de debate, as comunicações “A Ciência das Áreas Marinhas Protegidas”, pelo Prof. Doutor Emanuel Gonçalves, “Reclassificação da rede de áreas protegidas da Região Autónoma dos Açores”, pela Prof. Doutora Helena Calado, e “Cem anos de Evolução do Uso do Solo num Litoral Estuarino: um Caso de Estudo no Sado”, pelos Prof. Doutores Henrique Nogueira Souto e Fernando Ribeiro Martins.

Após o almoço a sessão prosseguiu com as comunicações “Os Actuais Desafios de Ordenamento e Gestão do Sistema Lagunar da Ria de Aveiro”, pela Prof. Doutora Fátima Lopes Alves e pela Mestre Lisa Pinto de Sousa, “Que Papel para as Áreas Protegidas Litorais no Ordenamento do Território?”, pelo Prof. Doutor Carlos Pereira da Silva, e “A Importância da Monitorização Ambiental na Gestão das Áreas Protegidas Litorais”, pelo Vice-almirante José Augusto de Brito.

Após o encerramento dos trabalhos os participantes foram obsequiados com um Porto de Honra.

As Actas deste 3º Seminário SGOAL foram editadas no ano seguinte.

Assembleias dos Académicos

Neste ano realizaram-se duas Assembleias dos Académicos, ambas no dia 10 de Dezembro:

a) às 15 horas, eleições para diversas categorias de membros, e

às 16.30, para apreciação e deliberação relativamente à Acta anterior, ao Relatório de Actividades de 2008 e ao Plano de Actividades de 2009. Antes da ordem do dia foi aprovado – por unanimidade e aclamação, com os presentes em pé – um voto de louvor ao Académico António Manuel Ribeiro Rosa, pela qualidade e dedicação do trabalho que desenvolveu em prol da Academia ao longo de doze anos, designadamente como responsável das suas edições.

30º aniversário da criação da Academia de Marinha

Para comemorar o 30º aniversário da criação da Academia de Marinha, realizou-se em 16 de Dezembro uma sessão solene presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Fernando de Melo Gomes.

Após as palavras de abertura proferidas pelo Presidente da Academia, foram apresentadas comunicações pelos académicos Serra Brandão, Contente Domingues e Leiria Pinto.

No final da sessão, o Almirante CEMA descerrou uma placa evocativa dos Membros Fundadores do Grupo de Estudos de História Marítima.





Condecoração do Secretário-geral da Academia de Marinha

No decurso da sessão solene de 16 de Dezembro, o Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada impôs ao académico José Henriques Cyrne de Castro a Medalha de Cruz Naval de 1ª Classe.

Lançamento e apresentação de livros

Navios e Viagens – A Experiência Portuguesa nos séculos XV a XVIII, do académico Francisco José Rogado Contente Domingues, edição da Tribuna da História, em Janeiro;

Brown Waters of Africa, Portuguese Riverine Warfare, 1961-1974, do académico John P. Cann, em Março;

Relatório da Viagem de Guardas-Marinhas no 4º centenário da morte de S. Francisco Xavier, de Daniel Duarte Silva, edição da Academia de Marinha, em Março;

Homens, Doutrinas e Organização, 1824-1974, Tomo II, da História da Marinha Portuguesa, coordenado por António de Sousa Leitão, edição da Academia de Marinha, em Setembro;

Navios da Armada Portuguesa na Grande Guerra, do académico José Ferreira dos Santos, edição da Academia de Marinha, em Novembro;

São Tomé e Príncipe, do Atlas da Lusofonia, de Augusto Nascimento, edição da Prefácio, em Novembro.

Sessões realizadas

Ao longo do ano foram realizadas 27 sessões na Academia, incluindo três sessões solenes, um seminário SGOAL, um simpósio luso-espanhol e uma sessão conjunta com o ICEA. Os textos das conferências apresentadas encontram-se no corpo destas *Memórias*, excepto nos casos em que tal não foi possível.

Académicos falecidos

Carmen Maria Radulet (HM)

Jil Rosamaria Reaney Dias (HM)

Carlos Eugénio Rogenmoser Lourenço (HM)

LISTA DE MEMBROS ELEITOS

Na Assembleia dos Académicos de 10 de Dezembro

Eméritos da Classe de História Marítima

Maria Emília Madeira Santos

Inácio José Guerreiro

Eméritos da Classe de Artes, Letras e Ciências

Guilherme Conceição Silva

Efectivos da Classe de História Marítima

António Manuel Gonçalves

Margarida Garcez Ventura

Efectivos da Classe de Artes, Letras e Ciências

Mário Ruivo

Óscar Filgueiras Mota

Joaquim Ferreira da Silva

Correspondentes da Classe de História Marítima

Inês Amorim

Amélia Polónia

Francisco Ribeiro da Silva

Correspondentes da Classe de Artes, Letras e Ciências

Zilda de Melo França

Associados da Classe de História Marítima

Maria Fátima da Silva Gracias (União Indiana)

John Brewster Hattendorf (EUA)

SESSÕES NA ACADEMIA

DUALIDADES GEOPOLÍTICAS E GEOESTRATÉGICAS PORTUGUESAS

Comunicação apresentada pelo Tenente-coronel
João José Brandão Ferreira, em 15 de Janeiro

*A falta de personalidade das elites portuguesas,
constitui um perigo nacional permanente*

Artur Ribeiro Lopes, in “Política”, 141

Introdução

A História de Portugal, sendo um assunto por demais complexo não só pela riqueza de eventos que encerra, pela densidade de muitos dos seus principais actores, mas também pela sua extensão e pelos mistérios que caprichosamente ainda esconde, é um tema difícil de abordar, sobretudo se lhe juntarmos – e não podemos fugir a isso –, as subjetividades várias a que uma ciência de cariz “não exacta” implica.

Tentar extrair sínteses de conhecimento que nos possam servir de bordão nos temas que quisermos percorrer, torna-se então tarefa mais difícil, e por isso mais rara.

Peço a vossa indulgência para me aventurar num tal desígnio.

Sínteses

Se olharmos para a História de Portugal, de um ponto de vista geopolítico e geoestratégico, poderemos cruzá-la em várias direcções relativamente a diversos temas que a balizam.

Comecemos pelo princípio, isto é, quais as causas que levaram à independência do Condado Portucalense:

- em 1º lugar razões políticas, pois tal constituía um desígnio natural na Europa medieval: as suseranias tentavam libertar-se de outrem e formar a sua própria – terreno que o Conde D. Henrique porfiadamente preparou; e ainda por os barões portucalenses pretenderem afastar a influência dos barões galegos sobre D. Teresa;

- por razões religiosas: a diocese de Braga pretendia autonomizar-se da de Santiago de Compostela e de Toledo;

- por razões económicas: por permitir que a riqueza produzida revertisse para o Condado e pelas boas perspectivas de comércio que o Porto já proporcionava;

- por razões geopolíticas: a luta contra os mouros, incluída na reconquista cristã do Ocidente, abria boas perspectivas de expansão;

– por razões diversas, que potenciavam aquelas: acidentes geográficos; a luta contra o infiel; o apoio das ordens militares (sobretudo os Templários), menos por questões de uniformidade rática, exceptuando, talvez, a influência sueva que tinha instalado um reino com a capital em Braga no século VI. Segundo os etnólogos, Portugal é constituído por uma mestiçagem de 13 grupos étnicos principais;

Finalmente:

– O Milagre de Ourique: independentemente de ter havido milagre ou não – essa é uma questão de Fé –, Afonso Henriques não perdeu tempo a fazer a exploração política do fenómeno, além de ser aclamado Rei pelos seus homens no fim da batalha (até então era apenas duque). Mais tarde reuniu testemunhas na Igreja de Santa Cruz de Coimbra, fazendo publicar sob juramento a descrição do aparecimento de Cristo. Ou seja, o reino de Portugal passou a existir por Direito Divino, tinha uma missão no mundo e Afonso Henriques, ele próprio, fora abençoado por Deus.

“As Nações todas são mistérios,
cada uma é todo o mundo a sós”.

Fernando Pessoa

Portugal percorreu, desde então, oito grandes ciclos político-estratégicos:

- o ciclo da reconquista que vai até D. Afonso III;
- o ciclo da consolidação que se prolonga até D. João I;
- o ciclo da expansão que se segue até D. João III;
- o ciclo da decadência que reporta até ao Prior do Crato;
- a coroa dual que corresponde ao ciclo Filipino;
- a Restauração, que implica o primeiro grande pagamento que a Nação Portuguesa teve que efectuar – a perda de quase todo o Oriente;
- o ciclo “brasileiro”, com início no reinado de D. Pedro II, em que se viveu de e para o Brasil e que terminou com a independência deste, que foi o 2º grande pagamento a ser feito, a fim de nos vermos livres dos franceses;
- o ciclo contemporâneo que reporta até 1974, onde se dá o 3º grande pagamento efectuado: para se obter a Democracia, melhor dizendo, para nos incluirmos na CEE, tivemos que perder a África e restantes parcelas ultramarinas.

Neste período podem ser individualizados cinco subperíodos:

- implantação do liberalismo, que vai de 1820 a 1851;
- o desenvolvimento e fim do liberalismo monárquico, que se arrasta até 1910;
- a 1ª República, de 1910 a 1926;
- o período das ditaduras, de 1926 a 1933;
- a 2ª República e Estado Novo, que perdurou entre aquela data e 1974.

Vivemos agora um período a que poderemos chamar “pós-contemporâneo”, cujas linhas de referência e orientação não aparecem devidamente delineadas, o que constitui o período mais longo que até hoje tivemos de indefinição estratégica. Dado o fenómeno da “aceleração da História”, isto deve ser assumido como uma vulnerabilidade actual e grave do Estado/ Nação Português.

“Portugal é um ser vivo (...)
tem uma alma e um
destino a cumprir na História”

Leonardo Coimbra

Como outros grandes períodos de reflexão estratégica, ou esquinas da História, podemos considerar:

- a crise sucessória de 1383-85, que se prolongou depois da vitória das forças patrióticas nacionais e se veio a clarificar com a ida a Ceuta, em 1415;
- o período de reflexão ocorrido no reinado de D. João III, que culminou com o abandono da maioria das praças do Norte de África, e a transferência faseada do esforço estratégico do Oriente para o Brasil;
- o período que sucedeu à guerra civil de 1828/32, que culminou com a directiva de Sá da Bandeira, de 1836, relativamente à prioridade a dar a África.

“Nunca perca o Governo de
vista que podemos estar de mal
com todo o mundo, menos com
o Brasil e com a Inglaterra.”

El-Rei D. Carlos I

Em todo este espaço temporal podemos constatar que lidámos com cinco forças inimigas principais:

- os castelhanos (mais tarde os espanhóis);
- os muçulmanos (quer sejam mouros, árabes, persas ou turcos);
- os judeus, a partir da sua expulsão e da acção do Tribunal do Santo Ofício;
- os reformistas luteranos e calvinistas (excepção feita para os Anglicanos, a não ser durante o período Filipino);
- as forças comunistas, enquanto as houve (PCUS da URSS, 1917-1989).

Quantos aos amigos pode dizer-se que, verdadeiramente, não temos ninguém. Apenas a Inglaterra como aliada, mas só quando os seus interesses coincidem com os nossos; a Espanha, pontualmente: Salado, aliança contra a pirataria no mar, por motivos religiosos na Contra Reforma, Pacto Ibérico e pouco mais; o Brasil, sem qualquer consequência; a Santa Sé, com grande tumulto e desconfiança; finalmente, a emergente potência marítima, quando tal lhe conveyed, por postura ideológica anti-comunista e sobretudo por causa dos Açores.

Devemos ainda ter presente que até à I GG houve quatro potências que foram determinantes nos “status quo” português: a Espanha, a França, a Inglaterra e a Santa Sé. Após a I Grande Guerra, e sobretudo após a II GM, juntam-se a estes Estados a URSS e sobretudo os EUA, pela importância global que vieram a ter.

Em boa verdade, nós só devemos contar connosco próprios, realidade que se tornou avassaladora desde que nos idos de 1974/75 perdemos 95% do nosso território e 60% da população, e que não nos passa pela cabeça ter de assumir.

“É necessário estarmos apercebidos
para nos defendermos de quem
quiser ofender, porque a presteza
aproveita às vezes mais que a força nas
coisas da guerra. Não descansam os
amigos da paz, na que agora gozam,
se a querem perpetuar, porque o contrário
dela, se a virem mansa, levá-la-ão
nas unhas”.

Padre Fernando Oliveira
(estratega do século XVI)

Para fazer face a todas as ameaças com que fomos confrontados, possuímos desde o início da nacionalidade um conjunto de factores coesos, talvez únicos em todo o mundo:

- fronteiras estáveis na Europa desde muito cedo, em 1297 (resta, sem embargo, o abcesso de Olivença!) e sem paralelo em mais nenhuma Nação, a não ser o Japão que é, recorda-se, um arquipélago;
- homogeneidade cultural e linguística;
- ausência de conflitos raciais, religiosos ou regionais;
- unidade religiosa, apenas perturbada pela questão judaica no século XVI e pelo anticlericalismo da 1ª metade do século XIX e na I República;
- elevado espírito patriótico e apego à Independência;
- elevadas capacidades de trabalho, desembaraço e adaptabilidade do povo português e muito boas qualidades de combatente que se tornam excepcionais quando bem liderado;
- o mar como janela de liberdade e oportunidades.

Mas também temos grandes vulnerabilidades:

- fronteira com um único país (caso único na Europa à excepção da Irlanda), que nos é quatro vezes superior em potencial estratégico e que exerce uma atracção centrípeta enorme;
- apenas 1/3 do território com apetência agrícola e subsolo sem riquezas naturais apreciáveis; território descontínuo e com pouca profundidade estratégica;
- incapacidade acentuada para recrutar, formar e escolher elites que preencham os principais lugares de responsabilidade na sociedade portuguesa – sobretudo a partir de D. João III;
- necessidade de procurar apoios fora da Europa, que nos compensassem as nossas debilidades peninsulares;

- descaso do aparelho militar em tempo de paz;
- desequilíbrios financeiros cíclicos;
- falta de um serviço de informações capaz, à excepção do reinado de D. João II e um pouco durante o Estado Novo;
- instrução média da população, baixa;
- tendência inata para divergir do homem português, relativamente à desejável complementaridade de esforços no sentido do bem comum;
- a inveja como expoente dos defeitos associados à natureza humana.

O Potencial disponível hoje em dia, após a “Descolonização”, é assaz limitado.

“Porque de uma parte nos cerca o
mar e de outras, temos muro no
Reino de Castela”

Zurara

Os traços atrás apontados, sobretudo os de índole geopolítica, cedo deram origem ao que hoje poderíamos denominar por “escolas de pensamento geopolítico”, que se podem condensar na “escola” do Infante D. Pedro e na do Infante D. Henrique.

O Infante D. Pedro, talvez marcado pela dilatada viagem que empreendeu pela Europa culta da sua época – que aliás lhe valeu o título do “das sete partidas”, privilegiava o comércio e as ligações políticas e culturais com a Europa do Norte e do Mediterrâneo, sem no entanto pôr em causa a expansão ultramarina – ele próprio financiava as expedições no Atlântico Central e Ocidental. Por sua vez a Escola Henriquina, sem pôr em causa as ligações às outras nações europeias, privilegiava a expansão ultramarina, como forma de contrabalançar o Poder Castelhana, a fim de manter a paz na Pensínsula, e o combate pela Fé. Esta dialéctica nasceu aquando das opções a tomar, entre a expansão para a Andaluzia/Granada, ou Norte de África – Ceuta, por alturas de 1410 –, e pode, com outras roupagens, traduzir-se modernamente entre a continentalidade e a maritimidade.

Será ainda de reter como ensinamento que, sempre que Portugal se envolveu nas contendas europeias, saiu a perder.

A diferença nestas posturas, que se vieram a alternar desde então, até aos nossos dias, fizeram variar os pilares dos eixos politico-estratégicos, provocando: um maior ou menor afastamento das contendas europeias; uma maior ou menor aproximação à potência marítima dominante; um maior ou menor esforço evangelizador; a procura de alianças de casamento com princesas ibéricas, nomeadamente castelhanas, quando se alimentou a esperança de vir a sentar um príncipe português no trono de Madrid; e a procura de casamentos fora da Península quando se pretendia afastar o perigo contrário.

Chegados finalmente ao Oriente, isto é, à Índia e ao Prestes João – objectivo prosseguido sistemática e cientificamente durante 83 anos (se nos reportarmos a Ceuta) – estava

por fim estabelecida a ponte entre os Cristãos do Ocidente e os Cristãos do Oriente (os do rito de S. Tomé na Índia e os coptas da Abissínia), verdadeira meta para se atingir a globalização espiritual agora sob a égide do Espírito Santo e pela mão dos portugueses...

Tal consubstanciava também numa estratégia indirecta de ataque ao Império Turco e seu comércio, “pelas costas”.

As coisas acabaram por correr de modo diferente, mas ainda assim estabeleceram-se duas correntes de actuação geo-estratégica: a defendida pelo 1º Vice Rei, D. Francisco de Almeida, que pretendia basear toda a força no mar, apenas com um ou dois pontos de apoio em terra (ex Cochim), estritamente necessários para o apoio das Armadas; e a preconizada por Afonso de Albuquerque, que optou por procurar apoios mais fortes em terra que permitissem uma presença estável e dessem todo o apoio necessário às armadas e ao comércio e, ainda, pela tomada de pontos chave que controlassem os estreitos e através deles as linhas de comunicação marítimas. São exemplo disto Socotorá, Ormuz, Malaca, Ceilão, etc. Finalmente, promoveu a miscigenação e as alianças com os reinos que nos eram favoráveis.

Faltava uma base central de grande importância que permitisse o comando operacional e o apoio logístico-administrativo às nossas operações no Oriente. Para tal escolheu-se Goa, em 1510.

A justeza da sua concepção estratégica permitiu aos portugueses dominar o mar e o comércio no Oriente até princípios do século XVII. Toda esta concepção veio a ser herdada e posta em prática posteriormente, pelos ingleses.

Infelizmente, depois da morte do “terribil” Albuquerque, os portugueses deslumbrouam-se, falharam no princípio do objectivo, distenderam demasiado o dispositivo e as linhas de comunicação, e a expansão passou a ser em todas as direcções, multiplicando-se em fantásticas aventuras, mas perdendo a coerência estratégica.

“E com muitas avé-marias e pelouros,
nos fomos a eles e os matámos
todos num credo”
Fernão Mendes Pinto
(narrando o ataque a um navio pirata chinês)

Com a dinastia Filipina entrou-se em refluxo. Tal refluxo teve o seu epílogo em 1975. Esperemos que não passe daí.

Como traves mestras da Estratégia ao longo dos séculos podemos divisar:

- um espírito de Cruzada até ao século XVII;
- conter Castela em terra e batê-la no mar;
- apoios externos que se consubstanciaram na expansão ultramarina, que nos protegessem das vulnerabilidades europeias;
- aliança com a potência marítima dominante, desde o século XIV, e sempre que as debilidades nacionais o impusessem;
- tentativas de neutralidade nas contendas europeias;

- primazia da acção diplomática sobre a actuação militar;
- predomínio da estratégia defensiva sobre a estratégia ofensiva, apenas com excepções na expansão ultramarina (1415-1550);
- balanceamento entre as potências marítimas e as continentais, acabando sempre por predominar as primeiras, devido à necessidade de salvaguardar as terras de além-mar;
- troca de profundidade estratégica ultramarina por soberania no núcleo fundamental europeu, a partir da Restauração.

Pelo meio de tudo isto tivemos que travar o que denominei por cinco guerras de independência: a primeira cabendo à acção de D. Afonso Henriques na individualização do Condado Portucalense e sua futura transformação e sustentação do Reino de Portugal; a segunda trata-se da ultrapassagem da crise sucessória de 1383-85 e que durou 26 anos; a terceira é a Guerra da Restauração, que durou 28 anos; a quarta refere-se à expulsão do invasor francês e sua completa derrota, tendo durado sete anos, que foram de grande destruição, violência e letalidade; a quinta guerra de independência foi a levada a cabo durante o Estado Novo, onde se teve que descolonizar o país, economicamente dos ingleses e culturalmente dos franceses, além de o ter que subtrair à influência das lojas maçónicas que tinham provocado a maior disrupção na unidade e nos negócios do Estado e na soberania nacional, desde 1820, devido à sua obediência a lealdades e ideias estranhas à nação dos portugueses.

Tenho para mim que a próxima guerra da independência que iremos ter que travar, se quisermos sobreviver, vai ser contra o federalismo europeu e o iberismo, que aquele potencia em extremo.

Noutro sentido, várias foram as vezes que procurámos a neutralidade *versus* a intervenção. Nem sempre o que se conseguiu coincidiu com os objectivos esperados. E é sempre necessário ter em conta que não é neutral quem quer, mas sim quem pode, isto é, quem tem força para isso. E, neste âmbito, o braço militar é fundamental.

Vejamos a síntese desta dualidade:

Durante a 1ª dinastia repartimos a estratégia ofensiva com a defensiva, e a primeira vez que entrámos nas contendidas europeias foi no âmbito da Guerra dos Cem Anos, durante o reinado de D. Fernando, com resultados desastrosos.

Durante a 2ª Dinastia, manteve-se uma postura maioritariamente ofensiva:

- sucessão ao trono Castelhana/Espanhol;
- Norte de África;
- Expansão Ultramarina.

Durante a dominação Filipina não tivemos Estratégia própria. Reagimos a ataques e participámos em guerras alheias (invencível Armada, Flandres/Estados italianos). Sem embargo aproveitámos a oportunidade para nos expandirmos no Brasil para além do acordado no Tratado de Tordesilhas.

A partir da Restauração a estratégia passou a ser defensiva.

Ensaíram-se posturas neutras que falharam na

- Guerra de Sucessão de Espanha;
 - Guerra dos Sete Anos;
 - Guerra Peninsular,
 - mas que resultaram
 - na Guerra Civil Espanhola;
 - na II GM.
- Ensaaiaram-se estratégias ofensivas com resultados pouco positivos nas:
- Campanha do Roussilhão;
 - Intervenção na Flandres, durante a I GG.

Infelizmente, desentendemo-nos algumas vezes a ponto de termos guerras civis. A primeira ocorreu logo no reinado de Afonso II com as irmãs; no de D. Sancho II, com o irmão; nos reinados de D. Dinis e D. Afonso IV, entre pai e filho; no interregno de 1383-85, entre os partidários do Mestre de Avis e os de D. Leonor Teles; no reinado de D. Afonso V, com o tio D. Pedro; finalmente em 1846/7, a Guerra da Patuleia. Mas a maior e mais sangrenta contenda interna, foi sem dúvida a guerra civil entre Liberais e Absolutistas, entre 1828-1834. Guerra que deixou marcas até hoje.

Resta ainda referir as incursões monárquicas de 1912 e 1919, resultantes da proclamação da República, por meios violentos, e aquela que não chegou a ser, evitada a custo, em Novembro de 1975.

Tais contendas provocaram perdas (por morte ou emigração) e renovação de elites, sendo as principais as que ocorreram ao tempo da aclamação de D. João I como Rei de Portugal; na afirmação do Poder Real com D. João II; com a expulsão dos Judeus a partir de D. Manuel I; com a divisão de águas após a Restauração da coroa portuguesa na Casa de Bragança; com a ida da Família Real para o Brasil, em 1807; após a vitória liberal consagrada na Convenção de Évora Monte, de 1834; após o 25 de Abril de 1974, até o país estabilizar.

Num aspecto, porém, e independentemente da política ou estratégia seguida, nunca se conseguiu colocar a economia portuguesa a funcionar em termos sustentados e evitar rupturas financeiras. Isto é, nunca se conseguiu aproveitar as riquezas de momento e transformá-las em mais-valias futuras. E tal aconteceu com as especiarias do Oriente, o ouro do Brasil, as riquezas de África e, agora, com os fundos da U.E. É uma espécie de maldição que nos persegue!...

Sem embargo convém, muito sucintamente, enumerar as principais razões para o que se acabou de apontar:

- pobreza do território nacional europeu, com deficit em minérios e cereais;
- guerras frequentes;
- expulsão dos judeus, que representavam a classe empresarial mais dinâmica;
- posturas económicas defensivas dos nossos mais directos concorrentes que levaram a que se enveredasse mais por uma política de transporte, do que de produção (apesar de tentativas feitas, ex.: feitorias da Flandres e na Liga Hanseática);

- acordos ruinosos com a Inglaterra, por fraqueza nossa de que aquela se aproveitou (ex.: Tratado de Metween, abertura dos portos brasileiros, etc.);
- espírito religioso que favorecia a caridade em vez do lucro (ao contrário do que prevalece com reformistas, anglicanos e calvinistas);
- perda de hábitos de trabalho a partir do século XVI, devido ao excesso de escravos e ao gosto da ostentação;
- falhanço das duas revoluções industriais, devido às guerras civis do século XIX;
- espírito de “cigarra” em vez de mentalidade de “formiga”.

Houve algumas tentativas de inverter estas tendências, mas não fizeram vencimento duradouro, como é o caso da acção de D. Dinis, de D. João II, do Conde da Ericeira, do Marquês de Pombal, de Fontes Pereira de Melo e de Salazar. Foi até no consulado deste último que se lançaram, pela 1ª vez, as bases do desenvolvimento sustentado e da industrialização do País, através do I Plano de Fomento, em 1951.

Finalmente, é necessário perceber e assumir que a economia não é um fim em si mesma. Ela deve servir uma Política e ser instrumento de uma Estratégia. E ainda que o sistema financeiro não deve servir só para engordar banqueiros, quer nacionais quer estrangeiros: deve estar ao serviço da economia e do povo, que lhe confia os seus réditos.

“Cousas que pertencem a húm bom capitão:
diligencia nos negócios
fortaleza nos perigos
empenho (esperteza) no agir
rapidez na execução
prudência em relação ao futuro
(atento ao que há-de vir)”

Livro dos Conselhos de
El Rei D. Duarte

Finalmente ainda, merece referência o impacto doutrinário/ideológico ocorrido por três vezes na História do nosso país, e que modificou sucessivamente o que denomino de “matriz nacional original”. São tudo importações estrangeiras. São elas as mudanças radicais ocorridas no Reinado de D. João III e que têm a ver com o estabelecimento da Inquisição e do Tribunal do Santo Ofício; o estabelecimento em Portugal da Companhia de Jesus por via do combate à Reforma (que foi liderada por teólogos portugueses e espanhóis) e, sobretudo, as alterações (com enclausuramento), efectuadas nas Ordens Militares, pelo frade castelhano Jerónimo de Lisboa, a mando de D. João III.

Cabe aqui referir, por causa da sua importância, que existem quatro alturas chave relativamente às Ordens Militares: a decisão do rei D. Dinis em as nacionalizar – a fim de evitar que pudessem ter Grão-Mestre estrangeiro; a acção de D. João I em as tornar reais – pondo cada um dos seus filhos à frente de cada uma; a decisão, ainda mal estudada, de as reformar, obrigando à clausura – isto é, tirando-lhes o Poder; por fim, a sua extinção por D. Pedro IV – tornando-as honoríficas.

A matriz portuguesa, que era sobretudo templária e franciscana, passou para o domínio dos Dominicanos, que dominavam a Inquisição, e da Companhia de Jesus, ariete da Contra Reforma e da futura evangelização. O culto do Espírito Santo, que era uma espécie de religião peculiar dos portugueses, desde meados do século XIII – e que não era propriamente católico, apostólico, romano, foi jugulado e quase desapareceu. A herança da dinastia de Avis foi, aparentemente, mudada e as capelas imperfeitas do Mosteiro da Batalha – que ficaram assim até hoje, são disso, talvez, o exemplo mais eloquente.

A segunda grande mudança, digamos assim, telúrico-filosófica, foi consequência das invasões francesas. Mais profundo do que as mortes e destruições causadas – cujo grau nunca foi igualado, nem antes nem depois, por continuado no tempo, foram os ideais da Revolução Francesa que aqui medraram, dando origem ao liberalismo imposto pela força das armas, primeiro em 1820 e depois, definitivamente, em 1834 após ser vencida a oposição da grande maioria do povo português, indubitavelmente amante do Trono e do Altar. Esta mudança, que teve na extinção das Ordens Religiosas e na Reforma Administrativa, de Mouzinho da Silveira, os seus esteios mais importantes, acabou definitiva com a implantação da República e a imposição da chamada democracia directa. A instabilidade que este processo acarretou demorou cerca de um século e explica, em grande parte, os 48 anos do Estado Novo.

A terceira mudança de matriz ocorreu na sequência da revolução em que o golpe de Estado ocorrido a 25 de Abril de 1974 se transformou.

Foi a vez de irromperem em força os ideais internacionalistas, que tinham estado confinados até 1926, e os diversos ritos maçónicos, que agora se estendem a novas organizações de Poder não democrático, com grandes ramificações no âmbito do sistema financeiro internacional. Inundou-se ainda a sociedade portuguesa de ideais libertários oriundos do Maio de 68, em França, habilmente explorados por forças laicistas e capitalistas apátridas.

Estas forças aliaram-se, num momento, à maioria do povo português na rejeição do totalitarismo marxista, a cujos fundamentos ele é profundamente adverso.

De tudo isto resultou a tentativa de implantação, em curso, do relativismo moral e da liquidação dos esteios identitários da Nação Portuguesa.

A situação é muito grave, pois ela é feita a partir de dentro do próprio Estado, o que me parece ser a primeira vez que acontece em toda a nossa História!

“Sendo nós portugueses
convém saber o que é que somos”

Fernando Pessoa

Em tudo o que dissermos, existe um factor primordial de base, na geopolítica, para além da geografia – presente em tudo o que dissermos, e que é o carácter do Povo.

Nós somos portugueses e não outros. Temos uma idiossincrasia própria que muda muito lentamente, quando muda. Isto é uma realidade que todos os líderes nacionais, políticos, religiosos, militares, empresariais, etc., devem ter à cabeça nas análises que façam.

É com a nossa gente que o país se faz e não com outra. Por isso é fundamental preparar e escolher elites que tenham isto em mente e, já agora, dado que são as leis que regem a sociedade, “devem-se fazer as leis para os respectivos povos, pela simples razão de que não se podem fazer povos para as leis”.

Conclusão

“Não temos de fiarmos
De outras potências,
Mas sim de nós próprios”
D. João V

Portugal vai a caminho dos 900 anos de vida própria. Cedo nos amalgamámos num todo único e coeso. Fronteiras, língua, cultura, um destino comum. Pintura própria, literatura própria, arquitectura própria, costumes próprios. Temos mártires, santos, heróis, pensadores, estadistas. Professamos maioritariamente uma Fé religiosa, passámos bons e maus bocados. Juntos. Não existem conflitos étnicos, religiosos ou regionais.

Durante mais de oito séculos, melhor ou pior, mantivemos esta ideia colectiva de pé e fomos encontrando estratégias para ultrapassarmos todas as ameaças que se abateram sobre a Nação Portuguesa. Apesar de tudo fomos sujeitos a dolorosos transe e perdas.

Nem sempre ponderámos bem as três provas da Estratégia, isto é: a adequabilidade, ou seja se se consegue realizar o objectivo pretendido; a exequibilidade, quer dizer, se há meios disponíveis para lançar a estratégia e mantê-la; e a aceitabilidade, isto é, se os custos são compatíveis com os ganhos a obter.

Tudo isto gerou uma forte identidade que garantiu uma individualidade.

A partir de 1820 deixámos de ser unos em termos políticos e daí uma maior dificuldade em concretizar projectos nacionais.

Da unidade representada pela trilogia Clero, Nobreza e Povo, encimada pela figura do Rei e que se estendia pelo municipalismo, passámos para as divisões ideológicas representadas pelos partidos, que nos têm dilacerado. Após um interregno de pouco mais de 40 anos, voltámos ao mesmo, embora em termos mais amenos.

A autoridade está diluída e o Poder atomizado, e quem o exerce, de facto, na maioria dos casos, não tem a ver com quem é eleito pelos votos de quem dizem soberano: o povo. E o país está confuso de referências e nada certo das coordenadas a seguir no futuro.

É preciso voltar a ter uma Ideia para Portugal, e a questão primordial que está a impedir isto de acontecer é saber-se se queremos continuar a ser Portugal individualizado no concerto das entidades juridicamente constituídas, ou não. É isto que não aparece claro hoje em dia.

Para além do “nevoeiro” do poeta Pessoa, temos que tudo é centrífugo, nada é centrípeto.

É nisto que estamos.

SESSÃO SOLENE DE ENTREGA DO PRÊMIO *ALMIRANTE SARMENTO RODRIGUES/2007*

Palavras de Abertura do Presidente, Vice-almirante
António Ferraz Sacchetti, em 12 de Fevereiro

Exmo. Senhor Vice-almirante Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada, em representação do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada
Senhor Comandante Eduardo Henrique Serra Brandão
Senhora e senhor Vice-presidentes da Academia
Senhores Almirantes e senhores Académicos
Senhor Doutor Amândio Jorge Morais Barros
Filhos do senhor Almirante Sarmiento Rodrigues, D. Maria Isabel, D. Ana Maria e Alm. Artur Junqueiro Sarmiento
Senhores convidados
Minhas senhoras e meus senhores

Permita-me, senhor Vice-almirante Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada, que lhe dirija as minhas primeiras palavras, para lhe agradecer ter aceite o convite para presidir e esta sessão cultural em representação do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, conferindo-lhe assim a solenidade que, por tradição, têm tido todas as cerimónias de entrega dos prémios literários que anualmente são atribuídos pela Academia de Marinha.

A presença de Vossa Excelência sempre muito nos honra e não posso deixar de aproveitar esta oportunidade para solicitar que transmita ao Senhor Almirante CEMA o reconhecimento por todo o apoio que Sua Excelência vem dando à Academia de Marinha e o interesse que vem manifestando pela nossa actividade.

Senhores Almirantes, senhores Académicos e senhores convidados, agradeço penhorado a Vossa presença. O interesse com que vêm comparecendo às nossas sessões são, para os nossos homenageados, para os nossos conferencistas e para todos os responsáveis pela organização dos programas de actividades e pela sua execução, um muito importante estímulo.

Do programa da sessão de hoje constam dois eventos: a entrega de um prémio e a apresentação de uma comunicação por um dos nossos académicos.

Começaremos pela entrega do prémio *Almirante Sarmiento Rodrigues*, de 2007, que foi atribuído ao senhor Doutor Amândio Jorge Morais Barros, pela extraordinária obra em dois volumes que tem o título *Porto – A construção de um espaço marítimo nos alvores dos tempos modernos* e que está aqui exposta.

Neste momento desejo manifestar aos filhos e mais descendentes do senhor Almirante Manuel Maria Sarmiento Rodrigues, o muito agrado pela Vossa presença. Consideramos que nunca será demais evocar a figura notável que foi o nosso insigne Fundador e também Patrono do prémio que vai ser hoje entregue.

Tivemos nove obras a concorrer ao prémio do ano de 2007. Agradeço ao membros do Júri, que prontamente manifestaram disponibilidade para nos auxiliarem na sempre difícil tarefa de escolher a obra a distinguir, entre várias de elevado valor. Saliento, neste meu agradecimento, as individualidades que compuseram o Júri, para além dos vice-presidentes e secretário-geral da Academia: o senhor Professor Doutor Justino Mendes de Almeida, que representou a Academia Portuguesa da História e que nos tem honrado com a sua presença repetidas vezes, o senhor Professor Doutor Henrique de Sousa Leitão, em representação da Academia das Ciências de Lisboa, e que hoje saúdo com muito agrado como Membro da Academia de Marinha, e os dois convidados pelo Presidente, o Dr. Guilherme Conceição Silva e o Dr. João Abel da Fonseca. Muito obrigado pela colaboração prestada.

A obra premiada é um trabalho de dissertação de doutoramento em História Moderna do Doutor Amândio Jorge Morais Barros, aprovado em provas públicas no ano de 2004, por unanimidade do júri, na Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Recordo que, como já vem sendo costume, trataremos com o autor a eventual publicação deste trabalho pela Academia de Marinha.

E lembro ainda que já está aberto o concurso deste ano para o Prémio *Almirante Teixeira da Mota*.

Após a entrega do prémio, teremos o prazer de ouvir o senhor Comandante Eduardo Henrique Serra Brandão, que apresentará uma comunicação com o título “Chegará a existir uma Federação Europeia?”.

Sem me querer antecipar à apresentação do orador, manifesto desde já a nossa muita consideração pelo senhor Comandante, membro emérito que pertence ao muito reduzido grupo de fundadores convidados pelo Almirante Sarmiento Rodrigues e ainda há poucos dias muito justamente homenageado na Escola Naval.

Cumprimento o senhor Comandante Joaquim Baptista Viegas Soeiro de Brito, membro emérito que pertence ao mesmo reduzido grupo de académicos admitidos pelo senhor Almirante Sarmiento Rodrigues em 28 de Agosto de 1970. E o grupo ficou completo com a admissão, no mesmo ano, do Almirante Max Justo Guedes, da Marinha do Brasil.

Renovo os agradecimentos pela presença de Vossas Excelências, e muito obrigado pela atenção que me dispensaram.

CHEGARÁ A EXISTIR UMA FEDERAÇÃO EUROPEIA?

Comunicação apresentada pelo Académico
Eduardo Serra Brandão, na sessão solene
de entrega do Prémio *Almirante Sarmento*
Rodrigues/2007, em 12 de Fevereiro

Começo por esclarecer que está longe de mim a ideia de dizer como deveria evoluir a Europa: não vou tomar partido contra ninguém ou a favor de alguém. Vou limitar-me a dizer como evoluiu a Europa e como me parece que irá evoluir.

Julgo que hoje a grande maioria dos Portugueses e os Europeus em geral, com excepção de alguns distraídos e dos radicais de esquerda e de direita, são mais ou menos europeístas. Tem de haver sempre alguém do contra ou o Homem não era Homem e a Democracia não era Democracia. Somos quase todos por uma Europa em que as Nações estejam unidas por laços económicos e monetários, mas, de acordo com a força das convicções de cada um, muitos não se entusiasmam com fortes laços políticos e institucionais.

Se tivéssemos dúvidas sobre a bondade da integração, bastaria ver o interesse, o entusiasmo e a rapidez com que os Estados-membros passaram de seis a nove, depois a dez, a doze, a quinze, a vinte e cinco, a vinte e sete e, dentro de alguns anos, a mais de trinta, incluindo, a longo prazo, a Noruega, a Islândia e até a Suíça. E, no campo interno, bastaria ver, com atenção e com isenção, como passámos rapidamente, dez anos depois da Revolução, de uma democracia da América Latina que éramos a uma democracia quase europeia que passámos a ser. Primeiro, alterando a Constituição, acabámos com o controlo militar, o que era indispensável à adesão; depois, com dinheiros da Europa – muitos deles desbaratados, alcatifámos o País com betão, como diziam os humoristas da época; de país com alta mortalidade infantil e materna tornámo-nos um dos cinco países do Mundo com menor mortalidade; a paisagem urbana e o comércio local estão irreconhecíveis. Alguém disse que “pusemos fim a uma economia arcaica, agrária e estaticizante”. Falhámos infelizmente, apesar das ajudas europeias, os problemas da educação e da formação.

A crise complicada que o País hoje atravessa é, sobretudo, consequência de uma situação financeira que se arrasta há quase dez anos e de um certo anquilosamento do tecido empresarial, que parece estar pouco a pouco a melhorar.

Podem assustar-nos algumas adesões que estão previstas, mas o número de Estados-membros não nos deve preocupar; temos exemplos a funcionar bem. O que é preciso é reforçar a integração e melhorar a democratização, para o que, quer se goste quer não, acabámos de dar passos importantes com o novo Tratado de Lisboa.

Corre no nosso País a opinião, mais ou menos generalizada, de que o euro é responsável pelo aumento do custo de vida. Não penso – e sei que estou bem acompanhado –

que haja qualquer fundamento nesta opinião, a não ser, possivelmente, no primeiro ano, com abusivos arredondamentos e conversões. E não tenho quaisquer dúvidas de que sem o euro a inflação em Portugal teria sido muito maior. Se me permitem a graça, o euro só aumentou o custo das gorjetas!

A meu ver, a dúvida que pode existir, e há razões para isso, é se devemos constituirmo-nos numa Federação ou se devemos continuar a ser uma Organização Intergovernamental, que agora surgiu reforçada durante as Presidências Alemã e Portuguesa em 2007.

Tudo isto começou, como se sabe, por uma ideia de Jean Monet e com uma proposta do ministro dos Negócios Estrangeiros de França, Robert Schuman, em 1950, para uma construção europeia prudente e cuidadosa, através de realizações concretas, promovendo, passo a passo, o alargamento e a integração, acautelando interesses dominantes, o que tem sido, na verdade, a sua primeira condição de eficácia. A Europa cumpriu, mas nos últimos dez anos assistimos a uma tentativa constitucionalista fora de tempo, a um alargamento talvez apressado e excessivo, e tudo feito sem informação suficiente dos cidadãos europeus, correndo o risco de tornar crescentes o desinteresse pela política europeia e a abstenção nas eleições para o Parlamento Europeu.

O título da comunicação é uma pergunta, a que responderia em cinco minutos, incluindo a justificação da resposta. Mas se assim o fizesse, o senhor Presidente não me perdoaria por desrespeitar esta Academia. Aproveito, assim, para fazer preceder a resposta de uns curtos comentários e de uma brevíssima resenha histórica. É uma espécie de “revisão da matéria dada”.

Começo por pedir ajuda a uma pequeno artigo que escrevi no jornal da “Sagres”, na viagem de curso dos meus amigos e nossos confrades Sacchetti, Cyrne de Castro, Óscar Mota e Conceição Silva em 1950, quando se tornou pública a intenção de formar uma Comunidade Europeia. E passo a citar.

“Ao terminar a Segunda Guerra Mundial surgiu, mais uma vez, no velho Continente o sonho de uma Europa Unida e, se possível, Federal. Ideia francesa, mas rapidamente tornada franco-alemã, mereceu o apoio entusiástico de Winston Churchill, que chegou a propor, em Munique, a reunião urgente dos representantes dos países interessados com vista a chegar-se rapidamente a um acordo de princípio.

A tal ponto os Estados Unidos da América viram a conveniência de uma organização inter-europeia, que o seu representante na Europa para a administração do Plano Marshall (senhor Paul Hoffman, se a memória não me falha) chegou a ameaçar os estados europeus de suspender todo e qualquer auxílio americano se não se verificassem progressos rápidos nesse projecto.

No Conselho da Europa, reunido em Estrasburgo, tiveram então os políticos e os diplomatas ocasião para dar largas à sua fantasia, chegando a prever-se, logo ali, a construção de uma Europa com um só exército, uma só economia e um só governo.

Era, mais uma vez, o sonho europeu da unificação que teve a sua primeira expressão em 1464 quando Jorge, rei da Boémia, apresentou a Luís XI, rei da França, um projecto de pacificação e organização de uma “Nova Europa”.

Cerca de um século depois, é na França de Henrique IV que se concebe um projecto semelhante, que consistia em fundar uma “república cristã de estados independentes”, eliminando a possibilidade de guerra entre eles.

Na primeira metade do século XVII, nasce em Paris a ideia que havia de conduzir à Sociedade das Nações e à ONU como “meio de estabelecer uma paz geral e a liberdade do comércio em todo o mundo”. Julgava o seu autor, como aliás 300 anos mais tarde julgaria erradamente o presidente Wilson, que aquela iniciativa poderia solucionar pacificamente todas as pendências entre as nações.

Ainda no mesmo século, Leibnitz e William Penn, separadamente, tentaram provar que as nações da Europa poderiam libertar-se da guerra quando se quisessem unir numa Confederação.

Já no século XVIII, surge a teoria da paz universal e perpétua por meio de um congresso europeu e que encontrou os seus mais entusiásticos defensores no Abade de Saint Pierre, em Rousseau e em Kant.

Coube aos socialistas, com excepção de Proudhon que glorificava a guerra, lutar pela paz no século XIX, pondo na base dos seus sistemas a federação dos povos. Houve quem pensasse que a Internacional Comunista, antes de degenerar em instrumento político, poderia ter sido uma tentativa prática da realização deste ideal.

Também Napoleão, já no crepúsculo da vida, escrevia em Santa Helena: “a unificação da Europa chegará cedo ou tarde pela força das circunstâncias e julgo que não haverá para a Europa outra forma de equilíbrio possível que não seja a aglomeração e a confederação das suas grandes nações”.

Erasmus, Grotius, Dante, Victor Hugo e Keiserling sonharam também com uma Europa unida sob a forma federal, sendo unânimes em que unificação não significaria de modo algum uniformidade. Pelo contrário, todos os povos conservariam as suas tradições, o seu direito, a sua arte, os seus costumes e a sua língua. Fim de citação. Foi isto que escrevi em 1950.

Deixando o passado longínquo que nos levou aos tempos do Liceu, entro em 1973, ano em que Portugal foi forçado a um primeiro acordo com a Comunidade Europeia em consequência da saída do Reino Unido da EFTA e da sua adesão ao Mercado Comum. Ano também, e em consequência, em que fui convidado pelo antigo ministro britânico Geoffrey Rippon, o Mister Europe – que “meteu a Europa na Comunidade Britânica”, como se dizia então, para jantar em Londres numa associação de que ele era presidente, e falar a políticos ingleses conservadores sobre “Portugal e a Europa”.

Não era fácil para um português falar sobre o assunto quando Portugal, contra quase todos, se estendia ainda do Minho a Timor e vivia já doze anos de guerra, bem encaminhada em Angola, mas sem saber como dela sair. Fui à procura nos jornais que no dia seguinte tinham noticiado o acontecimento e encontrei no Diário de Notícias alguns parágrafos que me pareceu oportuno relembrar, dada a situação difícil que vivíamos então.

Num dos recortes pode ler-se: “(o orador) após historiar as relações entre Portugal e a Europa, desde a criação em 1949 da OECE (hoje OCDE), referiu-se aos condiciona-

lismos criados em Portugal com a entrada do Reino Unido e da Dinamarca no Mercado Comum (deixando a EFTA) e às dificuldades que se levantavam de momento à adesão de Portugal à CEE como membro de pleno direito”. “Lembrou que a primeira aproximação de Portugal ao Mercado Comum se deu em 1972, com o pedido de facilidades especiais no tocante a algumas exportações”. “Seguidamente relacionou os problemas ultramarinos com a integração económica europeia e aludiu às fórmulas encontradas pelos vários países do Mercado Comum para acautelar os seus interesses na Europa e fora da Europa”.

“Finalmente, terminou mostrando a posição das províncias ultramarinas portuguesas no comércio externo com a CEE e a EFTA, demonstrando que a respectiva taxa de crescimento era superior à dos territórios africanos independentes, mesmo à dos associados ao Mercado Comum”. Fim de citação.

Um mês mais tarde, em jantar no mesmo local, fui ouvir o Embaixador de Espanha em Londres falar sobre a “A Espanha e a Europa”.

E chegamos a 1975, à independência das colónias e ao 25 de Novembro. A partir daí vemos crescer o entusiasmo e o interesse pela integração europeia. E a necessidade de adesão que se apresentava urgente como depois se veria.

Tornou-se então possível ao primeiro governo constitucional, presidido pelo Dr. Mário Soares, anunciar, com o apoio de uma larga maioria da Assembleia da República, a intenção de pedir a adesão às Comunidades Europeias. Assim, no início de 1977, o primeiro-ministro português visitou sucessivamente as capitais dos nove Estados-membros e as diversas instituições comunitárias. Em Março, o embaixador Siqueira Freire apresentou ao representante permanente do Reino Unido – país nessa altura presidente do Conselho das Comunidades – o nosso pedido formal de adesão.

O período subsequente ao 25 de Novembro marcou uma viragem histórica nas relações com a CEE. Realizada a primeira fase deste processo, a segunda decorreu até à abertura das negociações, já em 1978. Aderimos finalmente a 1 de Janeiro de 1986.

Reconhecendo a natureza irreversível da CEE, o seu incontestável sucesso e o efeito da adesão na nossa projecção externa, depois da guerra ultramarina e dos desacatos de 1975, Portugal não hesitou!

Segundo o embaixador Siqueira Freire, foram as seguintes as motivações de Portugal, que me limito a apresentar em curto resumo: “Em primeiro lugar, motivações políticas em resultado das profundas transformações provocadas pelas revoluções de 25 de Abril e de 11 de Março, levando à subversão das estruturas económicas, às reformas agrárias e à descolonização. A adesão surge assim como alternativa natural ao fim de uma época e à busca de uma nova dimensão. Em segundo lugar, motivações económicas por causa da importância decisiva dos laços de ordem comercial e financeira com os países da EFTA e da CEE. Em terceiro lugar, motivações de ordem social, dada a importância assumida pela vertente europeia da nossa emigração. Em quarto lugar, motivações de ordem cultural, porque é na Europa que se encontra o espaço cultural onde Portugal se formou e ao qual nunca deixou de pertencer. Finalmente, o bem fundado ideal da União Europeia, justificado pela necessidade de paz, de desenvolvimento e de fazer face às mutações do Mundo”.

E junto eu: forçavam ainda à adesão urgente a saída do Reino Unido da EFTA e a candidatura da Espanha à CEE.

Disse na altura o especialista António Marta, na Sociedade de Geografia, que “com o primeiro alargamento da Comunidade (Reino Unido, Dinamarca e Irlanda) o comércio externo de Portugal caiu para metade em relação à EFTA e aumentou para o dobro com a CEE alargada”.

Como dificuldades externas à adesão surgiu a posição da França, através de Giscard d’Estaing em 1980 e de François Mitterrand em 1982, com medo da perigosa concorrência da Espanha em matéria de agricultura e pescas, o medo europeu dos têxteis de Portugal e a complexidade de alguns problemas sociais. Curiosamente, apesar da oposição da França, o processo de adesão acabou por ser apressado para não interferir no período eleitoral francês de 1986! A política tem destas coisas! Salvaram-nos, a bem dizer, a Alemanha e o Reino Unido, e não resisto, a este propósito, a contar um pequeno episódio para aliviar a assistência destas monótonas recordações históricas.

Quando a rainha de Inglaterra visitou Portugal nos anos 80, recebi um convite do Embaixador do Reino Unido para jantar a bordo do iate Britânia. Depois do jantar a Rainha veio conversar com os convidados, passou por mim e perguntou-me o que fazia. Conversámos então sobre a Comunidade Europeia, já com a entrada de Portugal garantida, e a Rainha confirmou que o Reino Unido dera um grande apoio à adesão de Portugal. Respondi que sabia e que o País estava muito grato. E perguntei se Sua Majestade sabia por quê. Respondeu a Rainha espantada e quase ofendida: – “Não sei? Então por que foi?” Porque a senhora Thatcher – respondi eu – pensava que a entrada de Portugal ia levar ao fim rápido da Comunidade Europeia”.

Viu-se claramente que Sua Majestade, com o seu humor britânico, percebeu e gostou. O velho humor britânico!

Só depois da guerra de 1939-1945, com o restabelecimento da Europa e em face do confronto soviético-americano, é que se tornou clara a necessidade prática imediata de dar à Europa uma unidade de mercado. O mercado comum nasceu assim com o objetivo da sobrevivência de uma Europa integrada no mundo.

Surge então, em 1950, a realidade institucional das Comunidades Europeias, com a declaração do ministro francês Robert Schuman. Assistiu-se depois, sucessivamente, à criação da Comunidade Europeia do Carvão e do Aço – que punha fim definitivamente às guerras franco-alemãs, da Comunidade Económica Europeia e da Comunidade Europeia da Energia Atómica.

Ter conseguido assinar em 1957 o Tratado de Roma, ultrapassando obstáculos extraordinários, desfazendo rivalidades seculares e enfrentando os riscos económicos de um mercado único, constituiu o marco fundamental na construção da Europa. O facto de ser construído a seis e de se ter sucessivamente alargado até chegar a vinte e sete é sintoma de que os problemas de integração iam sendo bem resolvidos.

Não resisto a lembrar que o general De Gaulle foi contra a unidade europeia, tentou depois bloqueá-la e vetou por duas vezes a entrada do Reino Unido.

As entradas da Grécia e depois de Portugal e de Espanha levaram à revisão do Tratado de Roma a fim de concluir a realização do mercado interno que se apresentava difícil com base no Tratado existente. Assim surgiu o Acto Único Europeu, com o objectivo de alterar as regras de financiamento das instituições e alargar as competências comunitárias, designadamente no âmbito da investigação, do ambiente e da política externa comum. Iniciado com a Declaração de Estugarda de 1983, entrou em vigor em 1987, com a Europa já com doze membros.

Para facilitar a realização do mercado interno, o Acto Único previa o aumento dos casos em que o Conselho podia deliberar por maioria qualificada e não por unanimidade, reduzindo os bloqueios. Mas o mais importante foi o estabelecimento da tão falada política de coesão económica e social para compensar os efeitos do estabelecimento de um mercado único e atenuar as discrepâncias de desenvolvimento entre as regiões. Foi como se nos tivesse saído o “euromilhões”.

Em 1992 foi assinado o Tratado da União Europeia, conhecido por Tratado de Maastricht. Foi ele que, reunindo as Comunidades existentes, passou a designar a CEE por União Europeia, iniciou o procedimento da co-decisão e criou a União Económica e Monetária. Lembro que a criação do euro, além de facilitar, como todos sabem, as deslocações, as trocas e as transferências, evita que os Estados-membros possam desvirtuar a concorrência, como antes se fazia, desvalorizando as suas moedas para aumentar as exportações à custa do aumento dos preços no mercado interno.

Em 1997, o Tratado de Amesterdão criou uma política comunitária de emprego, alargou o procedimento da co-decisão, entre o Conselho e o Parlamento, e a votação por maioria qualificada. Assim se iam dando, cuidadosamente, sem assustar ninguém, os passos indispensáveis à integração e ao alargamento, agora já a quinze, com a entrada da Suécia, da Áustria e da Finlândia.

Vem depois, em 2001, o Tratado de Nice para reforçar as disposições do Tratado de Amesterdão. Trata da composição da Comissão, da ponderação dos votos no Conselho de acordo com a dimensão dos Estados e do aumento dos casos de votação por maioria qualificada.

Em Outubro de 2004 surge o célebre projecto de Tratado que estabelecia uma Constituição para a Europa. A este respeito escrevia eu em Agosto de 2005, na Revista da Armada: aí temos o Tratado aprovado pelos 25 Estados-membros, ao que parece prematuro e precipitado, vítima talvez de uma forma pouco hábil e longe dos cidadãos. Embora o Tratado da Constituição da Europa contivesse um conjunto de opções correctas e indispensáveis, que acabaram por ser aprovadas em Dezembro passado, foi logo recusado por franceses, holandeses, ingleses e polacos. No mesmo artigo, eu acrescentava: “Outro Tratado virá, inevitavelmente com idêntico objectivo, com menos artigos e, sobretudo, sem o nome de Tratado da Constituição da Europa”.

Depois de uma grande crise política e social que atravessou a Europa, ele aí está mais cedo do que se previra.

Entretanto, o número de membros da União passou a vinte e sete.

Depois de dois anos de reflexão e de intencional esquecimento, a Presidência Alemã mostrou um notável talento político ao transformar o Tratado da Constituição da Europa num Tratado Reformador, que foi pormenorizado, consensualizado e concluído sob a Presidência Portuguesa.

Ainda sob a Presidência Alemã, o principal objectivo dos vinte e sete, para conseguir unanimidade e dispensar referendos, foi fazer desaparecer rapidamente do futuro Tratado as palavras “Constituição”, “ministro dos Negócios Estrangeiros”, “bandeira” e “hino”. Eram coisas que cheiravam muito a federalismo, de que alguns governos e muitos cidadãos não queriam, por enquanto, ouvir falar. É curioso lembrar que, quando da adesão de Portugal em 1986, os governos menos federalistas eram os do Reino Unido, da Dinamarca e de Portugal. Como Portugal mudou!

Os autores do novo Tratado elaboraram-no com o desejo de completar o processo lançado pelos Tratados de Amesterdão e de Nice, no sentido de reforçar, tanto quanto possível, a eficiência e a legitimidade democrática da União e facilitar a sua acção. Mas fizeram-no infelizmente de uma forma muito confusa e dificilmente acessível ao cidadão comum.

O Tratado Reformador, em vez de substituir os tratados anteriores como queria Giscard d’Estaing, mantém todos em vigor, para mostrar bem que não existe uma Constituição. Dizem os entendidos que o novo Tratado inclui mais de 90% das disposições do falhado Tratado da Constituição, muitas delas como alterações ou referências aos anteriores Tratados.

Recordo as mais visíveis novidades introduzidas, que já existiam no Tratado da Constituição: o presidente do Conselho Europeu passa a ter um mandato de dois anos e meio, renováveis, em vez dos actuais seis meses rotativos; o número de membros da Comissão passa a quinze; os poderes do Parlamento Europeu são mais uma vez dilatados; desaparece o direito de veto na maioria dos casos e o equilíbrio de poderes entre os Estados é estabelecido pela regra da dupla maioria, que exige 55% dos Estados e 65% da população europeia; e haverá na Comissão um alto representante para as relações exteriores e de segurança, designado pelo Conselho Europeu. Foi também aprovada a Carta dos Direitos Fundamentais. Ficaram em aberto as questões urgentes da imigração e da segurança.

As alterações aprovadas fazem inovações importantes ao nível da eficácia do processo de decisão e mesmo a nível da democratização, mas ainda não permitem o controlo democrático sobre o processo decisório.

É de notar que em todos os Tratados referidos existe um movimento comum, que consiste no reforço dos poderes do Parlamento e na redução da exigência da unanimidade.

O Tratado Reformador da U.E. – designação oficial que gostosamente substituímos por Tratado de Lisboa – já deu muita polémica e algumas desilusões: uns acham que é insuficiente para a almejada unidade política e a segurança europeia; outros pensam que foi longe demais nas novas limitações à soberania dos Estados; outros ainda consideram que é inútil porque, ao contrário da tão falada crise europeia, as instituições funcionavam bem. A maior parte diz que foi o Tratado possível.

Por exemplo, o respeitável e isento comentador António Barreto entende que o novo Tratado não fazia falta à Europa, mesmo a 27. Ele é igual ao que veio substituir, apenas mudou de nome e “procede à liquidação dos parlamentos nacionais”. Segundo ele, “os dias que aí vêm são o princípio da morte da democracia nacional, sem que haja uma democracia europeia que a substitua ou melhore. “É pena” – diz ele – “que a Presidência Portuguesa seja a agência funerária (...) e que o cangalheiro, em Bruxelas, seja também português”. Com o devido respeito – digo eu agora, o novo Tratado mexe com a soberania, mas não me parece que agrave o défice democrático já existente.

Uma outra opinião curiosa é a do professor César das Neves quando escreveu: “O Tratado de Lisboa é um documento incompreensível e sem significado que encobre uma realidade intrincada com um consenso aparente”.

Verdadeiramente não parece que o novo Tratado venha trazer qualquer receio de prejudicar os interesses nacionais, garantiu o Primeiro-Ministro, como é natural. Aponta-se sempre como desvantagem para Portugal e para os outros Estados de idêntica dimensão o sistema das maiorias qualificadas, que beneficia os grandes Estados, e receia-se assim que a Europa venha a ser por eles dominada. E eu pergunto, qual é a novidade?

A respeito da defesa dos interesses nacionais em geral, disse o presidente Cavaco Silva: “Nas grandes decisões (internacionais) há um equilíbrio que nunca corresponde inteiramente a certos interesses de cada Estado”. E, mais tarde, o presidente declarava que a aprovação do Tratado de Lisboa é muito importante para a Europa e para Portugal.

Não se conhece o ponto de chegada, que caminhos e que variedades seguirá a construção europeia, mas sabe-se já que a União Monetária foi um dos passos mais importantes e que a União Política virá a ser qualquer coisa mais forte do que uma simples organização intergovernamental. Só a integração política da União pode garantir a responsabilização das instituições comunitárias. Só a valorização do Parlamento pode dar à União um carácter verdadeiramente democrático e corrigir as tentações burocráticas da Comissão. Só uma Europa organizada e governável poderá falar de igual para igual com os E.U.A., com a Rússia e com a China. Um mero aglomerado de Estados, sem força para discutir com as grandes potências, deixaria de influenciar os destinos do mundo, como sempre aconteceu a partir dos Descobrimentos até à última Grande Guerra.

Os textos dos Tratados que consagram e configuram as Comunidades Europeias durante o século passado não deixam, ao mais ingénuo, qualquer dúvida sobre as intenções políticas de quem as ditou e assinou, mas houve sempre a prudência de não mencionar uma “finalidade federadora”. Fala-se sempre numa construção política “criada de uma forma voluntária e pacífica, sem perda das identidades nacionais”. Sugerir uma vaga e mal definida “solução federalista” teria criado anticorpos e levantado suspeitas: era como convidar uma jovem senhora para ver uma colecção de borboletas no apartamento de um homem solteiro.

O estado federal é um estado composto em que o poder federal surge acima dos poderes políticos dos estados nele integrados. Cada cidadão fica simultaneamente sujeito a duas constituições e será destinatário de actos provenientes de dois aparelhos legislati-

vos, administrativos e judiciais. Mas o mais importante a fixar é que os estados federados não têm autonomia em matérias de Defesa e de Representação Internacional, que cabem só ao governo federal.

A Confederação – uma solução transitória que acaba na integração ou na desagregação – é uma associação de estados formada por um Tratado do qual resulta apenas a criação de órgãos comuns para prossecução de determinados objectivos. A Suíça, com o nome tradicional de Confederação Helvética (o CH da matrícula dos automóveis), é na realidade uma Federação.

Dizem os Chineses que fazer previsões a mais de um ano é pura fantasia. Pois bem, nesta matéria, eu arrisco uma previsão a duas gerações: presumo que nenhum dos presentes assistirá à formação de uma verdadeira Federação Europeia, à semelhança das federações americana, alemã ou suíça. No próximo meio século, pelo menos, não passaremos de uma organização supranacional forte, híbrida, original, situada juridicamente entre a Federação e a Organização Intergovernamental, construída sobre um futuro “Tratado” que não será, mas muito se assemelhará, a uma “Constituição”. Vamos assistir, ao longo dos tempos, a uma guerra de arquitectura e de nomenclatura. Poderão querer chamar-lhe Federação, o que duvido, mas não passará de uma União. E lembro, a propósito, uma previsão do general De Gaulle que dizia, de si próprio, ter errado algumas vezes no que fez, mas nunca errou no que previu: “Fazer da Europa uma Federação só poderá acontecer à custa de um ‘agente federador’ que o faça pela força”. Fim de citação.

Penso que a totalidade dos “federalistas” – os adultos, porque os mais novos ‘estão-se nas tintas’ – não quer uma verdadeira federação, quer uma coisa tão parecida quanto possível com uma federação, mas sem perder, pelo menos, a representação internacional, a capacidade própria de defesa e, evidentemente, a língua e a cultura.

Devia terminar aqui. Mas ainda arrisco um pensamento sensato: “nunca digas nunca”. E por isso a minha modesta previsão não ultrapassa o curto período de duas gerações.

Ninguém nos garante que um tetraneto de Jean Monet, passando meticulosamente em revista os orçamentos comunitários, não venha a pensar nos custos, nas duplicações, nos inconvenientes e nos anacronismos da existência das soberanias, como no caso, por exemplo, da multiplicação de trinta e tal embaixadas nacionais em mais de duzentos países e organizações e dos muitos e muitos milhares de dispendiosos diplomatas nas folhas de pagamento. E tentará, então, convencer os governos progressistas do seu tempo e a moderna juventude europeia das vantagens económicas e políticas de um ambicioso projecto de Estado Federal. E dará, possivelmente, os exemplos do Cantão de Geneve, da Baviera e da Califórnia, que não são menos felizes nem menos democráticos por serem estado federados!

Tudo é possível, mas sinceramente não estou a ver a Royal Navy mudar o nome para European Navy, mesmo daqui a cinquenta anos, depois da implantação da República no Reino Unido.

D. CARLOS, MARINHEIRO

Comunicação apresentada pelo Académico
Henrique Alexandre da Fonseca, na sessão
evocativa do Rei D. Carlos, em 26 de Fevereiro

Ao ser contactado para vos vir aqui falar, veio-me à memória o retrato de D. Carlos que estava no salão nobre do Palácio do Alfeite, sede do Comando Naval. É uma obra do pintor Vieira de Mello e mostra D. Carlos pelos seus trinta anos, com o ar satisfeito de quem “está nas suas sete quintas ...” Muitas vezes ali almocei, no salão obre daquele Palácio, sempre discretamente observado da parede pelo antigo dono da casa. E também recordei o actual NRP D. Carlos I quando fui Superintendente dos Serviços do Material, em 2002/2003, estava o navio no Arsenal do Alfeite a sofrer uma complexa intervenção de conversão em navio hidro-oceanográfico, cheia de significativas dificuldades técnicas, demorada, que na altura me deu muitas preocupações, mas que foi concluída com todo o sucesso.

D. Carlos e a paixão do mar

Não sou historiador, muito menos biógrafo de D. Carlos. Sou um simples Oficial da Armada, com interesse e curiosidade pela nossa História. Mas tenho simpatia pela sua ligação ao mar, pelo seu espírito aberto e moderno, e pela sua coragem. E aceitei de imediato o convite, que muito agradeço, e aqui estou por isso, para vos falar de El-Rei D. Carlos I, para vos falar de uma personalidade apelativa, multifacetada, que era também um Homem do Mar.

D. Carlos tem a “paixão do Mar”. Ele próprio o disse, no I volume do “Boletim das Campanhas Científicas Executadas no Iate Real Amélia”, editado em 1902, cuja primeira frase é a seguinte, e cito:

“Ocupando-me há muito tempo de estudos zoológicos e tendo desde a minha infância a *paixão do mar*, decidi no mês de Agosto de 1896 consagrar o meu iate à realização de pesquisas científicas nas nossas costas...”

Os pescadores, os marítimos, os marinheiros consideram D. Carlos como um dos seus; como recorda o então médico do Rei, D. Tomaz de Mello Breyner, nas suas memórias, quando D. Carlos se deslocava ao Algarve a bordo do Iate Real Amélia era sempre aclamado pelos marítimos e demais gentes locais como o “Rei dos Algarves”, o “Rei Pescador”, o “Rei Marinheiro”.

D. Carlos e a sua imagem

Quando fiz o curso liceal, nos anos 50/60 do século passado, a disciplina de História tratava D. Carlos de modo muito negativo! Recordo sobretudo, quatro aspectos:

- O apoio à ditadura de João Franco
- Os gastos excessivos
- O negligenciar dos seus deveres como Chefe do Estado
- O gostar de gozar a vida

A História é escrita pelos vencedores e os republicanos de 1910 foram particularmente severos para com D. Carlos. Hoje a opinião de historiadores e biógrafos, a própria opinião pública, é muito mais favorável. Mas voltemos aos quatro pontos atrás referidos:

O apoio à ditadura de João Franco – em Maio de 1906 o Rei nomeia João Franco Castello Branco como primeiro-ministro e este forma governo com o apoio do Partido Progressista e do seu próprio Partido, o Regenerador-Liberal. Contudo, em Maio de 1907 João Franco perde o apoio parlamentar. O Rei tem então à sua frente duas soluções políticas, ambas constitucionais e legítimas: exonerar o primeiro-ministro e nomear outro que consiga granjear apoio da maioria parlamentar, ou dissolver o Parlamento e convocar novas eleições. Foi a segunda alternativa a que D. Carlos escolheu, dissolvendo o Parlamento e convocando alguns meses depois, em Dezembro, eleições gerais, a terem lugar em Abril de 1908. É também importante assinalar que o que então se chamava “governar em ditadura” consistia num governo por decretos-lei, sem controlo parlamentar, o que não tem nada a ver com as ditaduras, como as entendemos hoje, ou seja, regimes políticos sem eleições livres, nem liberdades civis.

A questão dos gastos excessivos – A Casa Real incluía numerosos palácios – Mafra, Pena, Cidadela de Cascais, Queluz, Belém, Ajuda, Necessidades, Trafaria, Alfeite e outros, cuja simples manutenção era muito dispendiosa, e ainda havia o Iate Real e organismos como o Museu dos Coches. As verbas, contudo, mantinham-se escassas e idênticas de ano para ano. As faltas eram supridas por “adiantamentos” do Governo. A Família Real, consigo própria, não gastaria muito; os seus gastos seriam provavelmente parecidos com os de Casas Reais de países de tamanho semelhante, como nos diz hoje o historiador António Pedro Vicente. O problema poderia ter sido resolvido a tempo, com um aumento progressivo das dotações, mas talvez como forma de pressão dos políticos sobre o Rei, não o foi. E quando a questão dos “adiantamentos” foi por fim discutida no Parlamento, já com João Franco, em 1907, foi objecto de intervenções apaixonadas e demagógicas dos deputados republicanos.

Quanto ao Rei e o cumprimento dos seus deveres, há que afirmar em abono da verdade, que D. Carlos cumpria escrupulosamente os seus deveres constitucionais. De facto, o Rei mantinha-se a par da situação política através de contactos pessoais, informava-se

na imprensa nacional e estrangeira, lia as actas do Parlamento, fazia visitas, contactava com a população e acompanhava a governação com as audiências periódicas do primeiro-ministro.

Relativamente à crítica de que o Rei gostava de gozar a vida, de boa mesa, de viajar, caçar, vestir “à la mode”, de companhias femininas simpáticas, da vida ao ar livre; e que mal é que isto teria, desde que fosse discreto e cumprisse os seus deveres de Chefe de Estado, como o fazia? Neste particular havia por certo muita inveja e demagogia, muita chicana política ...

Breves traços biográficos do Rei

Recordemos, então, alguns traços da vida e personalidade de D. Carlos:

D. Carlos nasceu no Palácio da Ajuda em 28 de Setembro de 1863, filho de D. Luís e de D. Maria Pia de Sabóia, uma princesa italiana. Estudou no Palácio, na companhia de seu irmão mais novo, com excelentes mestres. Foi um bom aluno, com melhores resultados a História, Português e Literatura do que a Matemática, matéria para a qual não era muito dotado. E falava e escrevia fluentemente o francês, falava razoavelmente o inglês e o alemão, e ainda o italiano e o castelhano. Aos dez anos de idade, na Praia do Mexilhoeiro, em Cascais, é salvo de afogamento por sua mãe e pelo faroleiro da Guia. E com esta idade começou a pintar as suas primeiras aguarelas, representando as embarcações do Tejo e paisagens marítimas. Aos treze anos inicia-se na caça, acompanhando o seu Pai, e também começa a coleccionar exemplares de pássaros, organizando um pequeno museu ornitológico. Aos quinze anos recebe de oferta de D. Luís um pequeno iate à vela, o palhabote Nautilus, embarcação onde aprende a velejar. Em 1878, com dezasseis anos, é nomeado alferes de lanceiros e no ano seguinte, guarda-marinha. Ao fazer vinte anos parte numa “viagem de instrução” pela Europa, acompanhado por Martens Ferrão e por António Augusto de Aguiar, futuro grão-mestre da Maçonaria, visitando diversas Casas Reais e tomando contacto com as sociedades mais evoluídas de então. No ano seguinte, em 1884, atinge a maioridade e assume a administração da Casa de Bragança, o único morgadio que existia no País, proprietária de muitas explorações agrícolas no Alentejo, com sede em Vila Viçosa. Dois anos mais tarde casa-se na Igreja de S. Domingos, em Lisboa, com D. Amélia de Orleans, uma princesa francesa, um casamento de estado, mas também um casamento de amor. Em Outubro de 1889 morre seu Pai, D. Luís, na cidadela de Cascais; e em 28 de Dezembro desse ano, aos vinte e seis anos de idade, D. Carlos é aclamado Rei nas Cortes. Em 1 de Fevereiro de 1908, após dezoito anos de reinado, é assassinado, como sabemos, no Terreiro do Paço, perto da esquina com a rua do Arsenal. É de imediato conduzido para o Arsenal de Marinha, para a sala de curativos do Dispensário de Higiene da Armada, onde chegou já cadáver e onde seu filho primogénito, o Príncipe-Real D. Luís Filipe acabou também por falecer.

D. Carlos e a Política

D. Carlos, já o dissemos, é uma personalidade multifacetada e uma dessas facetas é a de político.

Os Reis Constitucionais portugueses do século XIX tinham o “poder moderador”. Não governavam, mas nomeavam o primeiro-ministro, dissolviam o parlamento, marcavam a data das eleições e criavam novos pares do Reino, com assento na Camara dos Pares. Os seus poderes aliás, tinham parecenças com os actuais poderes do Presidente da República. Estes consideráveis poderes constitucionais e a intervenção política que deles decorria, traziam-lhe, naturalmente, muitos adversários políticos. No entanto D. Carlos era um liberal, na linha ideológica de seus avós D. Fernando de Saxe-Coburgo e Victor-Emanuel de Sabóia, o unificador do Reino de Itália. Como por vezes referia, era “liberal por tradição, liberal por formação e liberal por convicção”.

Governar então Portugal não era uma tarefa fácil; nunca o foi, nem o é actualmente, como o sabemos. Nos seus três primeiros anos de reinado D. Carlos enfrenta o “ultimatum” inglês, escassas duas semanas após a sua aclamação, em 11 de Janeiro de 1890; dá posse a seis diferentes governos; passa um mês sem conseguir formar governo, tem uma tentativa de revolução republicana na cidade do Porto – o 31 de Janeiro de 1891; na sequência da bancarrota parcial do Estado, que deixou de pagar parte dos juros da dívida externa, dá-se uma corrida aos bancos e a queda abrupta das remessas de divisas vindas do Brasil. E neste período esteve ainda muito doente, quase à morte, com uma febre tifóide.

Desde meados do século XIX que os dois principais partidos políticos eram o Regenerador, de Hintze Ribeiro, e o Progressista, de José Luciano de Castro, que se alternavam no poder, no quadro do chamado “rotativismo”. Os republicanos, poucos mas activos, apenas tinham expressão em Lisboa, no Porto e em Setúbal. Na parte final do reinado de D. Carlos a situação política complica-se com as dissidências nos partidos monárquicos, com a criação dos Regeneradores-Liberais, de João Franco, e dos Dissidentes Progressistas, de José Maria de Alpoim. O Partido Republicano, naturalmente, cresce e organiza-se, e surge a Carbonária, uma sociedade secreta e radical, apostada em derrubar a Monarquia.

D. Carlos percebeu que era precisa uma nova forma de fazer política e nomeou João Franco como primeiro-ministro, provocando a ira nos partidos monárquicos do rotativismo, como explica numa curiosa carta que enviou ao Príncipe Alberto de Mónaco, que cito:

“Considerando que as coisas aqui não iam bem [...] decidi fazer uma revolução completa em todos os procedimentos do governo, *uma revolução a partir de cima*, fazendo um governo de liberdade e de honestidade, com ideias bem modernas, para que um dia não me façam uma revolução vinda de baixo...”

Não podemos reescrever a História, mas possivelmente, como alguns jornais estrangeiros da época vaticinavam, João Franco viria a ganhar as eleições de Abril de 1908 e o seu governo de carácter reformista e social retiraria muitos dos argumentos políticos aos republicanos.

D. Carlos e a Diplomacia

D. Carlos foi também um diplomata. A área do governo que mais acompanhava era os Negócios Estrangeiros. E as suas prioridades na política externa foram sempre a Inglaterra e o Brasil, país que tencionava visitar em meados de 1908. Nos primeiros anos do século XX D. Carlos recebe em Lisboa, entre outros, o rei e a rainha de Inglaterra, o Kaiser Guilherme da Alemanha, o presidente Loubet da França e o rei de Espanha; e, por seu turno, é recebido com todas as honras em Londres, em Paris e em Madrid.

A manutenção da soberania portuguesa em Angola e Moçambique, contra tantas pressões externas e até algumas internas, foi o resultado do trabalho persistente e inteligente do Rei e do governo, o que não foi nada fácil!

Vejamos, por exemplo, a conjuntura, a situação externa no período de 1898 a 1904: em 1898, a Alemanha e a Inglaterra assinam um protocolo secreto, comprometendo-se a não conceder, unilateralmente, empréstimos a Portugal; e definem “áreas de influência” em Angola e Moçambique, ficando para a Alemanha o norte e o sul de Angola e o norte de Moçambique, e para a Inglaterra o centro de Angola, o porto de Lourenço Marques e o sul de Moçambique. Na sequência da assinatura deste protocolo, a Alemanha começa a insistir com o governo português para que este contraia um grande empréstimo no estrangeiro e consolide a dívida externa, dando como garantia Angola e Moçambique. E em 12 de Maio de 1900, como forma de pressão, entra no Tejo uma esquadra alemã. Contudo, dois dias antes, a 10 de Maio, entrara já a barra do Tejo uma esquadra britânica, como sinal de apoio a Portugal.

A guerra dos Bóeres, na África do Sul, começa em Outubro de 1899, colhendo a “causa Bóer” muitas simpatias na Europa continental. Portugal assina nessa ocasião a “Declaração de Windsor”, comprometendo-se a não deixar transitar por Lourenço Marques munições e armamento para os Bóeres, e recebendo em contrapartida apoio britânico. Durante algum tempo, na fase inicial do conflito, chegou a admitir-se a invasão do sul de Moçambique pelos Bóeres, e posteriormente pelos ingleses. Por outro lado, existiam declarações alemãs de que procederia à ocupação do sul de Angola, caso isso acontecesse.

Entretanto tem lugar a guerra Hispano-Americana. Os Estados Unidos da América ponderam mesmo ocupar os Açores, como base de partida para operações de ataque a Espanha, o que suscita de imediato uma reacção negativa da Inglaterra. E posteriormente, na Espanha vencida, a ocupação de Portugal era vista por alguns sectores políticos como uma “compensação” para a recente perda de Cuba, Porto Rico e Filipinas.

O incidente de Fachodá, no sul do Sudão, ocorre também nesta altura, agudizando as relações franco-britânicas, que estiveram à beira de um conflito militar. A Alemanha, tomando partido da situação, procurou então criar uma grande aliança com a França e com a Rússia, para além da tradicional Áustria-Hungria, e ainda com a Espanha, a quem incitava a ocupar Portugal.

Em 1902, com o discreto apoio inglês, foi possível obter em França um grande empréstimo, sem contrapartidas em África, que permitiu consolidar a dívida externa e atenuar as pressões políticas sobre o Governo.

Entretanto, as diligências de D. Carlos e do Governo Português junto da Inglaterra e da França terão certamente concorrido, em alguma medida, para uma aproximação entre estes dois países, que em 1904 estabeleceram a “entente cordiale”, afastando assim a ameaça de uma grande aliança continental e de uma possível invasão de Portugal por parte dos espanhóis.

D. Carlos: as Artes, as Ciências e o Desporto

D. Carlos foi um artista de grande sensibilidade e em várias disciplinas. As suas aguarelas e pastéis tinham grande qualidade. Fez ainda algumas incursões pela cerâmica e era um excelente fotógrafo. Noutro âmbito, como nos relata o seu médico, D. Tomaz de Mello Breyner, apreciava muito a música, cantando mesmo trechos de ópera nos serões passados a bordo do Iate Amélia.

Foi também um naturalista e um oceanógrafo notável. No que se refere ao estudo das aves, apresentou um trabalho muito completo, um inventário da nossa fauna ornitológica, publicando o “Catálogo Ilustrado das Aves de Portugal”, com a colaboração do pintor espanhol Enrique Casanova. Nas áreas da Oceanografia, da Hidrografia e da Ictiologia foi um precursor e um divulgador, como já foi assinalado nesta Academia, por ocasião das Comemorações do 1º Centenário da Oceanografia em Portugal, em 1996.

D. Carlos era ainda um desportista nato e um amante da vida ao ar livre. A equitação, o tiro, nas suas várias modalidades, a esgrima, o “*tennis*”, a natação e o remo eram desportos que praticava com regularidade e, em alguns casos, até com excelentes resultados. E embora, com o passar dos anos, ganhasse muito peso, mantinha grande agilidade e uma actividade física frequente.

D. Carlos, um Homem de Carácter

Era prático e pragmático. É conhecida a expressão que muito usava: “o que importa é ir para diante”. E era amigo do seu amigo e corajoso, como prova a escolha deliberada que fez do landau aberto, onde foi assassinado, para o trânsito do Terreiro do Paço para o Palácio das Necessidades, em 1 de Fevereiro de 1908. Como dizia Homem Christo, seu adversário político, que cito: “O Rei tinha defeitos; mas no meio dos seus defeitos foi o político mais inteligente do seu tempo e o único de todos que tinha carácter. O único! A sua morte, o tempo o demonstrará, foi um desastre nacional”.

Também o Príncipe Alberto, aquando da cerimónia de inauguração do Museu Oceanográfico do Mónaco, em meados de 1910, o recorda como “um monarca sábio, artista e bom”.

D. Carlos, “Marinheiro sou...”

D. Carlos sempre mostrou grande interesse pelas questões relativas às Forças Armadas, pelos assuntos da Marinha e do Exército. Entre 1887 e 1889, então Príncipe Herdeiro, preside à “Comissão de Defesa Marítima da Barra do Tejo”, produzindo um relatório intitulado “A defesa do porto de Lisboa e a nossa Marinha de Guerra”. O “conceito estratégico militar” de então assentava no campo entrincheirado de Lisboa, conjunto de fortes e posições que o exército ocuparia à volta da capital, Lisboa, enquanto se esperavam reforços dos nossos aliados, vindos do mar. Neste cenário, à Marinha cabia a tarefa de colaborar na defesa da barra do Tejo, cooperando com a artilharia de costa das baterias de S. Julião, Alto do Duque, reduto Duque de Bragança, Caxias, Bom Sucesso, Raposeira e Almada, dotadas de peças de artilharia com calibres entre os 260 e os 120 mm. A componente naval da defesa da linha da costa e da barra do Tejo era constituída pela corveta couraçada Vasco da Gama, montando também peças de 260 mm, por alguns navios-torpedeiros, por minas de contacto e telecomandadas, e por torpedos autopropulsionados “Whitehead”, lançados de reparos instalados em terra. A responsabilidade pela operação e manutenção dos torpedos e minas era, curiosamente, do Exército, só tendo transitado para a Marinha em 1892. E relativamente à adequação dos nossos planos militares, assinale-se que quando teve lugar o “ultimatum” inglês, em 1890, se verificou que um dos mais importantes pressupostos falhara; a ameaça partira donde se supunha que viria o apoio. O então Ministro da Marinha, João Arroyo, reagiu de imediato ao “ultimatum”, apresentando nas Cortes, em fins de Março, escassos três meses volvidos, um plano naval prevendo a construção de 4 couraçados, 10 cruzadores protegidos e 24 navios-torpedeiros. Mas a crónica falta de verbas e o acordo a que se chegou com a Inglaterra em 1891 fazem cair por terra este plano megalómano. Entretanto agita-se a opinião pública e é constituída uma “Comissão Patriótica” para angariar fundos para a aquisição de navios para a Armada; e foi com estes fundos que se financiou a compra do cruzador “Adamastor”, construído em Itália, navio com cerca de 2000 toneladas de deslocamento, montando artilharia de 150 mm e com 240 homens de guarnição.

A maior parte da Armada de D. Carlos estava em África, agrupada em duas divisões navais, a divisão da “África Ocidental e América do Sul”, sediada em Luanda e a divisão da “África Oriental e Mar da Índia”, com base em Lourenço Marques. Era constituída pelas velhas corvetas mistas, à vela e a vapor, com cascos de ferro e de madeira, e por navios mais pequenos, as canhoneiras, e ainda pelas lanchas-canhoneiras, que operavam nos rios.

Na sequência da Conferência de Berlim (1884-1885) e da “corrida à África” torna-se imprescindível ocupar os territórios onde se pretende afirmar a soberania. Os meios navais são então particularmente úteis e flexíveis; fiscalizam as águas costeiras, reprimem a escravatura e o contrabando, executam o bombardeamento de posições na costa ou suas proximidades, e colocam em terra a sua força de desembarque. E, quando necessário, transportam tropas e providenciam apoio logístico. À ocupação do litoral segue-se a do

interior, que se faz, de início, através dos rios navegáveis onde as lanchas-canhoneiras, pelo seu poder de fogo e capacidade de transporte, são um verdadeiro “multiplicador de força”. A campanha do então 2º tenente João de Azevedo Coutinho no rio Chire, em 1899, contra os Macocolos, génese, aliás, do “ultimatum inglês”, ilustra bem esta acção. Dispunha ele de cerca de 2000 cipaíos, tropa indígena, enquadrados por algumas dezenas de militares europeus, e das lanchas-canhoneiras Cherim, Maravi e Cuama, armadas cada uma delas com um canhão-revólver Hotchkiss e duas metralhadoras Nordenfeldt. A coluna de Azevedo Coutinho progrediu primeiro ao longo do rio Zambeze e depois pelo Chire acima, com o apoio de fogo das lanchas-canhoneiras, que também transportavam mantimentos e outros meios logísticos. E, quando necessário, as metralhadoras eram desmontadas de bordo e operadas em terra pelos marinheiros das guarnições das lanchas.

Entretanto, na década de 90 do século XIX regista-se na opinião pública um anormal interesse pelos assuntos navais, materializado por conferências no Clube Militar Naval, na Sociedade de Geografia e noutros locais, por numerosos artigos nos jornais e revistas e por muitas intervenções no Parlamento. As velhas corvetas mistas, que constituíam o núcleo da Esquadra, estão a chegar ao seu fim de vida e precisam de ser substituídas. Certamente com a influência do Rei, o ministro Jacinto Cândido consegue aprovar no Parlamento, em 1896, uma Lei que atribuiu 2800 contos de reis à renovação da Armada, procurando conferir-lhe alguma capacidade militar no teatro de operações europeu, onde as tensões se avolumavam. É então construído o cruzador D. Carlos, em Inglaterra, com cerca de 4000 toneladas de deslocamento, os cruzadores S. Gabriel e S. Rafael, em França, com cerca de 1850 toneladas de deslocamento, e no Arsenal de Marinha é construído o cruzador D. Amélia, com 1700 toneladas de deslocamento e equipamentos maioritariamente de origem francesa. O conselheiro Jacinto Cândido, então denominado o “ministro dos cruzadores”, terá executado o programa possível, aquele que os constrangimentos financeiros externos lhe permitiram. A Marinha de Guerra passou a dispor de seis cruzadores de aço, de propulsão exclusivamente mecânica, montando artilharia de 150 mm; contudo, as suas diferentes características, nomeadamente a velocidade, dificultavam o seu emprego conjunto, o que lhes reduzia o valor militar. Estes navios prestaram, no entanto, excelentes serviços em África, na fase final das campanhas de pacificação, e ainda no decurso da I Grande Guerra.

Na madrugada de 27 de Fevereiro de 1892 – faz amanhã precisamente 116 anos! – uma brusca alteração do estado do tempo trouxe um forte temporal de sudoeste que surpreendeu muitos milhares de pescadores em faina no mar, na costa norte; horas depois, já de manhã, contavam-se mais de uma centena de mortos e desaparecidos na Afurada, Póvoa de Varzim e Vila do Conde. Foi esta tragédia que esteve na base da criação do Instituto de Socorros a Náufragos, sob a égide da Rainha D. Amélia e, desde o início, com um forte apoio da Marinha.

O Aquário Vasco da Gama foi construído no âmbito das comemorações do IV Centenário do descobrimento do caminho marítimo para a Índia. Foi inaugurado por D. Carlos em 20 de Maio de 1898, com uma exposição das colecções de material zooló-

gico recolhido nas campanhas oceanográficas iniciadas dois anos antes. Estas colecções, e muita documentação relacionada com esta actividade, encontram-se hoje à guarda do Aquário.

D. Carlos era também um fino observador das pessoas. Num documento manuscrito pelo seu punho, existente no Museu da Marinha, que um número de 1972 dos “Anais do Clube Militar Naval” publicitou, faz observações curiosas acerca dos Oficiais da Armada. Refere, designadamente:

- O Oficial da Armada é um tipo *sui generis* na família militar.
- São extremamente ciosos da sua Corporação e jamais abdicam desse princípio.
- São extremamente vaidosos no uniforme e nas tradições que a ele se ligam.
- Não são monárquicos, mas cumprem melhor no serviço do que muitos que afirmam sê-lo.

E gostaria de terminar precisamente com as palavras que D. Carlos proferiu num jantar a bordo do cruzador D. Carlos I, fundeado em Angra do Heroísmo, no decurso da visita real à Madeira e aos Açores, em 5 de Julho de 1901, que cito:

“Marinheiro sou, de alma e coração, e o meu maior desejo seria acompanhar-vos a todos nos transe dolorosos das vossas vidas. Sentindo profundamente que o País não possa, por enquanto, dotar a sua Marinha de Guerra com o material que a vossa ilustração e o vosso trabalho merecem, esperança tenho que um dia chegará em que a Marinha de Guerra Portuguesa ocupe, entre as suas congéneres, o lugar que o seu passado e a vossa dedicação lhe dão jus.”

Vou terminar, mas antes queria agradecer à sra. Dra. Inês Dentinho, ao sr. Dr. João Ruas, da Fundação da Casa de Bragança, aos srs. Alm. Roque Martins e Cte. Vaz Ferreira e aos colaboradores da Revista da Armada, e ao sr. Cte. Felícia Moreira e aos colaboradores do Aquário Vasco da Gama, por todo o apoio que me deram na recolha de elementos e na preparação desta apresentação.

Também ao meu filho Manuel Tiago, que comandou a sequência de imagens, manobrando o “power point”, e me libertou dessa preocupação.

Muito obrigado a todos pela vossa atenção.

CONTRIBUTO DE D. CARLOS DE BRAGANÇA PARA O CONHECIMENTO DO MAR E DOS SEUS RECURSOS

Comunicação apresentada pelo Académico
Carlos Sousa Reis, na sessão evocativa do
Rei D. Carlos, em 26 de Fevereiro

1. INTRODUÇÃO

A empatia pelo mar está associada a todos os marcos da História da Humanidade. Nada seria como hoje conhecemos não fora a influência, em múltiplos aspectos, do meio marinho.

Na Antiguidade há que destacar alguns factos como o conhecimento do fenómeno das marés no Mar Vermelho, descrito por Heródoto (V a.C.), ou como Aristóteles (IV a.C.) descreveu várias espécies marinhas e se interrogou sobre a origem das marés.

Posidónio (I a.C.) mediu marés em Cádiz e Lipia, e Plínio (I d.C.) faz considerações sobre a presença do sal na água. Séneca (I d.C.) interroga-se sobre os níveis dos oceanos e propõe uma versão do ciclo hidrológico.



Gravura francesa do século XVIII recreando
a imagem de Jonas saindo do corpo de uma baleia

2. ANTECEDENTES

2.1. Era das Observações

Na oceanografia são as observações feitas pelos Egípcios, sobre o nível das águas do Nilo, para as quais utilizaram os designados nilómetros, que se consideram como os primeiros conceitos desta Ciência, não sem que antes destes os mitos associados ao mar e aos seus seres fizessem parte da antropologia cultural de muitos povos primitivos, e não só, com relações muito fortes até ao presente.

Porém, só em 1904 é que o termo Oceanografia foi proposto pelo Príncipe Alberto I de Mónaco, aquando de uma conferência na Sorbonne, como a ciência que “Estuda o plâncton, as correntes, as temperaturas a luminosidade, a pressão, as densidades, em suma os fenómenos físicos, químicos e biológicos que têm como teatro o Mar”. No entanto, já há muito que o homem se preocupava com as observações e estudos ligados às Ciências marítimas.

2.2. Era dos Descobrimentos

As viagens dos Vikings, Fenícios e Romanos pelas rotas marítimas do “antigo mundo” são feitas com base nos conhecimentos adquiridos sobre correntes e ventos e poder-se-á até apontar civilizações anteriores como utilizadores conscientes dos conhecimentos que já dispunham, mesmo que muito empíricos e condicionados no espaço.

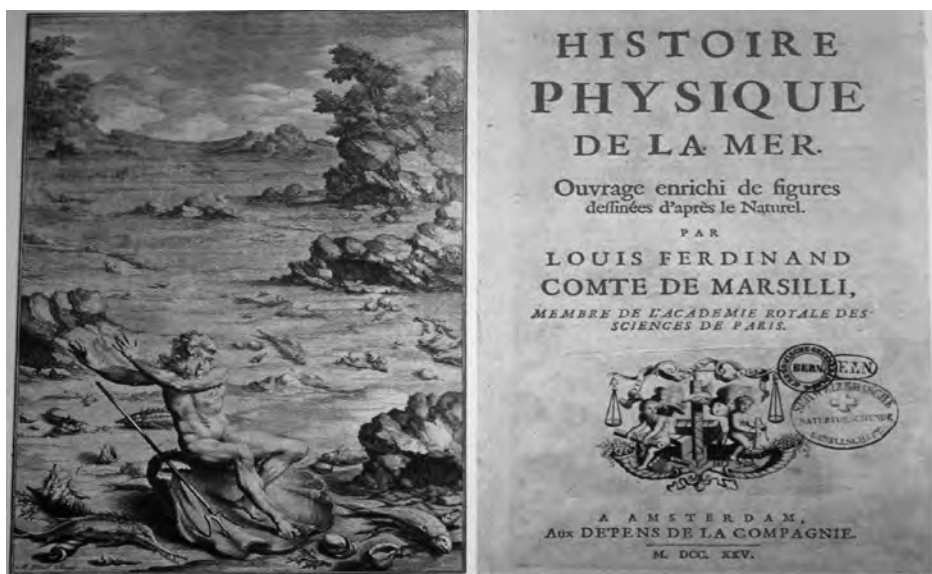


Representação de um planisfério, tal como era conhecido na altura, onde se destaca a importância do conhecimento dos ventos e seus regimes

É a partir da “Época dos Descobrimentos” que os conhecimentos adquiridos durante vários séculos são postos à prova e se passa a ter uma noção das reais dimensões dos Oceanos e do Planeta.

São as missões marítimas lançadas nos séculos XV e XVI à volta do mundo por portugueses, após a criação de Tercena Naval de Sagres ou Escola de Sagres, seguidas por espanhóis e outros, em que o móbil político, económico e missionário era dominante, além dos aspectos científicos ligados à navegação e aos novos produtos, que fazem inflectir decididamente o rumo da Humanidade.

Até ao século XVIII a Ciência do Mar aparece sempre com as componentes física e biológica totalmente separadas. Como excepção é o trabalho intitulado *História Física do Mar*, publicado em 1725 por Louis Ferdinand (Conde de Marsilli).

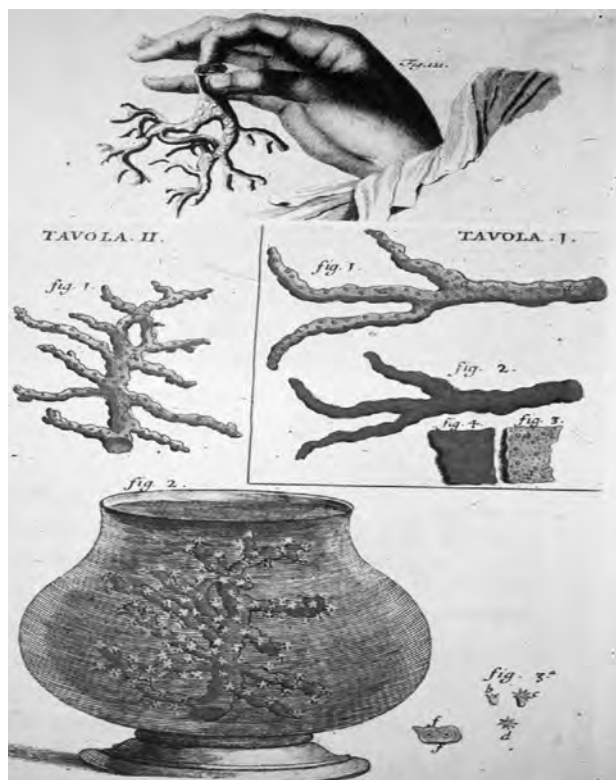


Primeira página da obra publicada em 1725 pelo Conde de Marsilli sob o título *A História Física do Mar*

Este trabalho é por muitos considerado como o nascimento da Oceanografia científica. Este geógrafo e naturalista francês integra dados físicos químicos e biológicos nas suas análises sobre as propriedades da água do mar, níveis batimétricos e seus movimentos.

O Conde de Marsilli faz colheitas de organismos marinhos e descreve-os, nomeadamente, os animais invertebrados sésseis como: Espongiários, Cnidários e Briozoários – (os quais, na circunstância, os descreveu erradamente como vegetais).

A análise das informações recolhidas junto dos pescadores de coral vermelho do Mediterrâneo (*Corallium rubrum*) permitiu que este naturalista pioneiro tecesse considerações que completavam as suas observações, que já eram muito elaboradas e inclusive com contributos novos para o conhecimento.



Página ilustrada da obra *História Física do Mar*, com desenhos e pormenores anatómicos do coral vermelho do Mediterrâneo (*Corallium rubrum*)

2.3. Era das Expedições

Só em 1768 é que surge a primeira expedição com enquadramento científico. O seu financiamento foi feito pela London Royal Society, em cujo orçamento constava uma verba superior a dez mil libras, só para material, o que para a altura era um valor muito elevado. Esta expedição integrava cientistas como o botânico Banks (aluno e amigo de Linné) e Daniel Solander, e foi dirigida por James Cook.

No entanto é o americano Benjamin Franklin quem, em 1786, conduz uma das primeiras missões oceanográficas, em que foi estudada com sucesso a corrente do Golfo do Atlântico Norte e quantificados valores para esta corrente oceânica, entre 1 e 3 m/s, conhecimento que permitiu grandes economias no de tempo na travessia da Europa para o continente Americano, em especial para a América do Norte.

Entre 1799 e 1804, o naturalista alemão Humboldt realizou expedições na América do Sul, que conduziram à descrição da corrente do Perú, ou corrente de Humboldt, em que para além disso foram descritos e postos em evidência os fenómenos do afloramento costeiro (upwelling).

Os novos estudos oceanográficos procuram também a melhoria das condições de vida, e não só quanto à economia dos transportes marítimos, mas também se empenhavam na descoberta de novos organismos e em especial novos dados sobre a origem da vida.

Neste contexto, o americano Maury publica em 1855 um trabalho intitulado *Geografia Física do Mar* que permitiu, através dos dados obtidos sobre ventos e correntes, reduzir ainda mais os tempos das viagens oceânicas.

A redução em cerca de 50 dias na ligação entre Londres e S. Francisco foi um feito muito marcante para a época, tendo sido o mesmo Maury que em 1853 promoveu a 1ª Conferência Internacional sobre Oceanografia.

Os resultados esperados nem sempre foram os mais compensadores, atendendo aos custos elevadíssimos que têm os trabalhos desta natureza. Nesta época surgem também várias teorias sobre a vida nos oceanos, como a do inglês que em 1850 propôs a designada “Teoria Azóica de Eduard Forbes”, que considerava a ausência de vida abaixo das 300 braças, suportando a designada teoria do “Bathybius” de Thomas Huxley.

Todavia, à medida que iam sendo realizadas mais expedições, e que o conhecimento do homem de forma directa ou indirecta ia progredindo, as descobertas iam pondo em causa a Teoria de Forbes, surgindo este com a “Nova Teoria”, que apontava que estes organismos encontrados abaixo das 300 braças não eram mais do que “fósseis vivos”, que existiriam nas grandes profundidades, pelo que deveria ser incrementado o seu estudo.

Forbes desconhecia, no entanto, que Ross, em 1815, já havia recolhido organismos vivos a cerca de 800 braças de profundidade e, inclusivamente, havia desde 1818, numa publicação da Academia Real das Ciências, um trabalho, de autor anónimo, sob o título *Observações de alguns peixes do Mar e Rios do Algarve*, em que eram citadas observações de pescadores locais, relativas ao ano de 1790, sobre peixes capturados por espinhel, em profundidades que iam até às 450 braças, onde se destacavam pela sua abundância tubarões como Albafar e a Lixa, factos estes reportados a 1770.

Sars em 1850 publica, como resultado da campanha que dirigiu, uma lista de 19 espécies que viviam abaixo das 300 braças, e em 1860 Jenkin colhe um coral solitário (*Cariophyllia borialis*) a 42 milhas da Sardenha e a 1200 braças.

Dentro deste espírito, a partir de 1870 as missões dos navios como o Lightning, revelam, entre outros aspectos relativos ao melhor conhecimento do Oceano Atlântico, a existência de temperaturas negativas junto ao fundo, a Norte do paralelo 50° N e a Sul deste, surgindo daqui ainda o primeiro conceito sobre a crista da dorsal do Norte Atlântico que separaria as águas do Oceano Ártico.

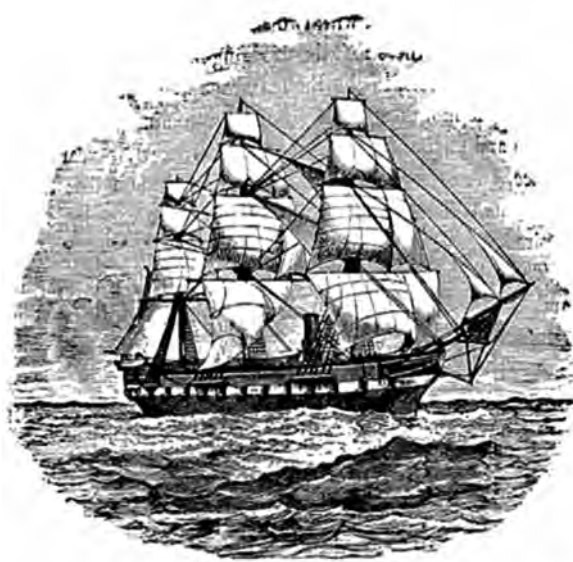
O naturalista português José Vicente Barbosa du Bocage descreve em 1884 o espongiário (*Hyalonema lusitanica*), capturado ao largo de Setúbal, a uma profundidade superior a 500 braças, assim como outros autores portugueses como Brito Capello e Ozório também já tinham descrito várias espécies de grande profundidade, algumas como novas para a ciência. De notar que Barbosa du Bocage viria a ser o conservador do Museu de História Natural de Lisboa, e foi também professor de D. Carlos de Bragança.

A campanha do navio inglês Porcupine, dirigida por Thompson, vem confirmar, plenamente, a existência de seres vivos a grandes profundidades. Seguiram-se as mis-

sões dos navios franceses Travailleur e Talisman dirigidas por Milne-Edwards, que vêm ampliar os mais recentes conceitos, tendo este último enviado a D. Carlos de Bragança, com uma dedicatória manuscrita, uma carta hidrográfica, que coligia o mais recente conhecimento sobre o Oceano Atlântico Norte, em especial sobre a sua batimetria.

2.4. Era do Conhecimento e da Divulgação

Porém, o grande marco da oceanografia moderna é dado pela missão do navio inglês Challenger, dirigida por Thompson, tendo os resultados sido publicados por Murray, após a morte do primeiro, e que revelaram um enorme contributo para o conhecimento dos mares, resultante desta campanha.



HMS Challenger (1872 a 1876)

Iniciada em 1872, a campanha do navio Challenger durou 3 anos, tendo sido percorridas 68.890 milhas náuticas, colhidas amostras até cerca dos 9 mil metros de profundidade e descritas 4.717 novas espécies para a Ciência, além de que foram detetadas formas de vida a todos os níveis de profundidade, sendo assim destruída a teoria do Bathybios. Esta foi a primeira missão oceanográfica de grande escala, tendo alertado para várias pontos de interesse para a investigação oceanográfica, razão pela qual se assiste no final do século XIX a um crescente empenho.

Neste contexto, surgem as missões dirigidas por Agassiz, nos navios Blacke e Albatroz, e por Alberto I de Mónaco no Hironnelle.

3. MOTIVAÇÕES

O Príncipe Alberto I do Mónaco, no “Hirondelle” e no “Princesse Alice”, percorre o Mediterrâneo e o Atlântico Norte até aos Açores, num total de 28 expedições entre 1884 e 1915, suscitando a criação do Museu e Laboratório de Mónaco e o Instituto Oceanográfico de Paris, que viriam a ser durante muitos anos os principais centros do conhecimento e da investigação oceanográfica.

Em Portugal o Rei D. Carlos I, notável naturalista e oceanógrafo, torna-se também um dos pioneiros da oceanografia moderna, tendo realizado doze campanhas com os sucessivos iates Amélia (I, II, III e IV), rentabilizando ao máximo os meios disponíveis, e recorrendo, entre outros, à relação privilegiada com Alberto I de Mónaco.

As campanhas dirigidas pelo Rei D. Carlos I, coadjuvado por Alberto Girard, desenvolveram importantes trabalhos dentro da perspectiva professada por Thoulet, que considerava que o mais importante e vantajoso era estudar em pormenor pequenas áreas do oceano, em vez de grandes zonas, das quais só era possível obter dados muito gerais.

4. CAMPANHAS DE D. CARLOS DE BRAGANÇA

O principal interesse de D. Carlos de Bragança era o estudo da ictiofauna, tendo publicado trabalhos muito relevantes, como as obras *Esqualos obtidos nas Costas de Portugal durante as campanhas de 1896 a 1903* e *Pesca do Atum no Algarve em 1898*, e ainda participado nas experiências de pesca de arrasto com o vapor Machado (1903).



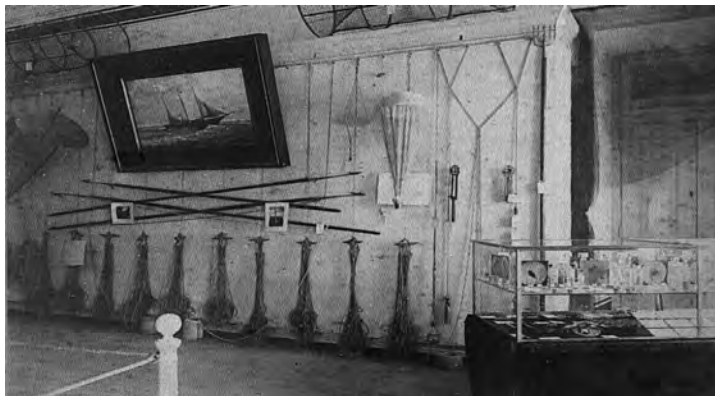
Capa da publicação (editada em 1897), com o Programa e Resultados Preliminares da 1ª Campanha Oceanográfica, dirigida por D. Carlos de Bragança



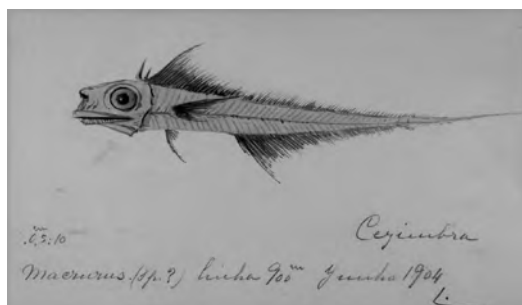
Alberto Girard, principal colaborador e autor do *Elogio Académico do Rei D. Carlos*, ex-Presidente da Academia Real das Ciências, proferido em 20 de Junho de 1909



“Bilhete postal” usado para o estudo das correntes da costa portuguesa, nas primeiras campanhas do Yacht Amélia



A divulgação esteve sempre presente no ideário de D.Carlos, como é o caso da 1ª exposição Oceanográfica realizada em 1897 na Escola Politécnica, a qual suscitou os maiores elogios, nomeadamente do naturalista espanhol Joaquim de Borge, assim como a Exposição Oceanográfica realizada na Sociedade de Geografia de Lisboa, bem como a Exposição Agrícola e de Produtos Minerais, no Palácio de Cristal no Porto.

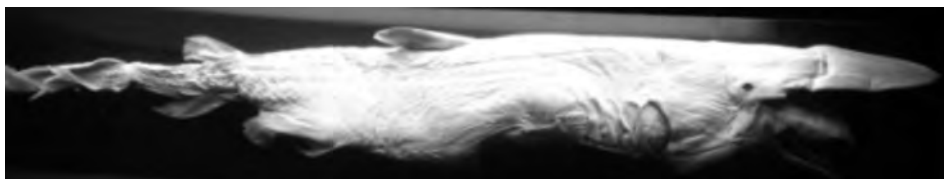


Registos em desenho biológico de espécies ictiológicas abissais com nota taxonómica

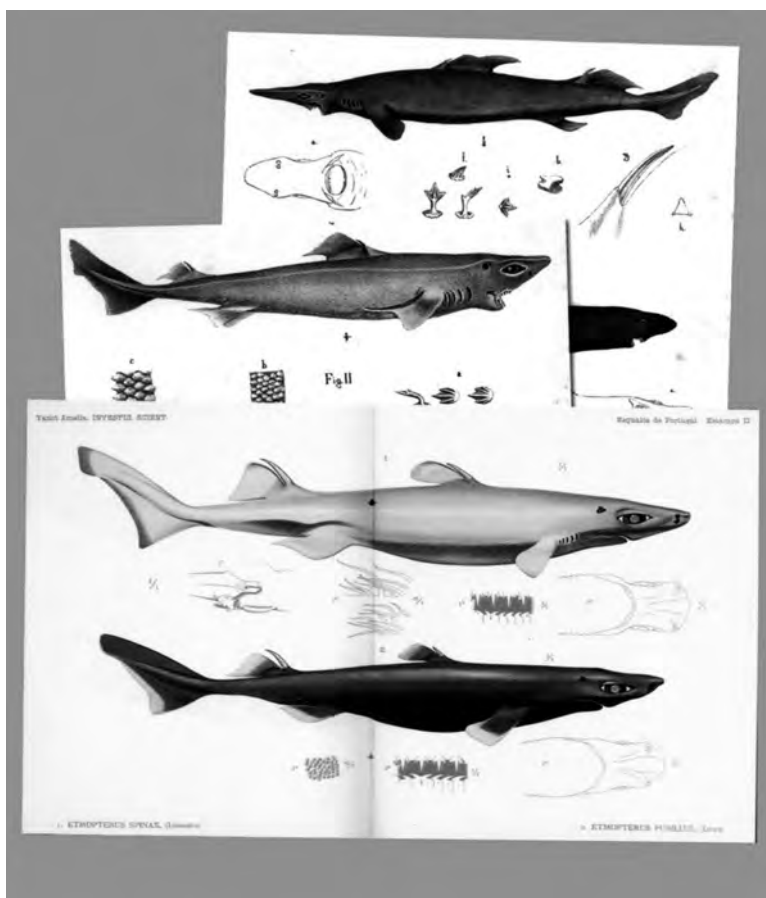


Distinção internacional

D. Carlos de Bragança, no seu trabalho sobre esqualos, obtidos durante as campanhas dos iates Amélia entre 1896 e 1903, descreve 32 espécies e apresenta uma proposta de chave dicotómica de identificação, assim como apresenta uma tabela com as afinidades batimétricas das espécies. Na mesma obra descreve como espécie nova o Tubarão-demónio – *Odontaspis nasutus*, (n. sp.) Bragança, porém, o mesmo já havia sido descrito para as águas japonesas como *Mitsukurina owstoni*, Jordan 1898.

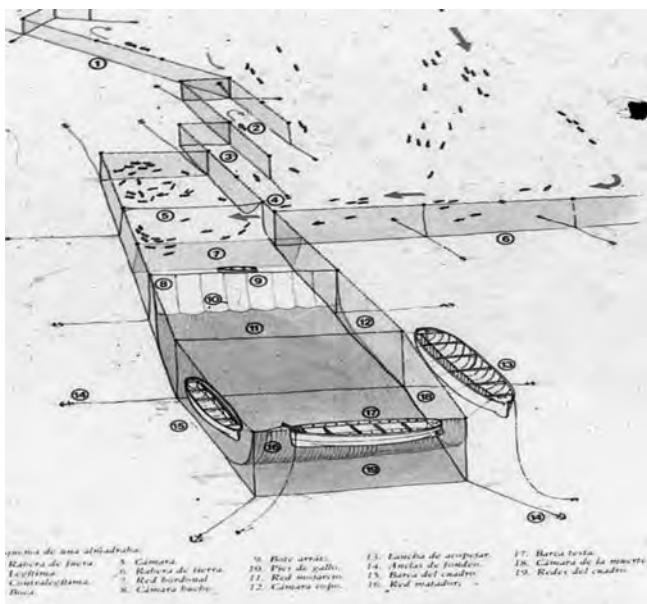


De realçar que até ao momento só foram descritas 47 espécies de tubarões para as águas portuguesas, das 530 espécies conhecidas à escala planetária, enquanto que D. Carlos em 1903 já havia referenciado 32 espécies.



O trabalho *A pesca do atum no Algarve em 1898* apresenta um elevado número de considerações de ordem zoológica, meteorológica e outras observações de grande relevo, que culminam num conjunto de conclusões e recomendações ainda hoje válidas.

De notar que são citados os autores mais relevantes na época, incluindo o trabalho de 1891 de Baldaque da Silva, apesar deste não constar na lista dos colaboradores, onde se destacam Boulanger do British Museum, Barbosa du Bocage e inúmeros armadores.



Modelo de armação de atum do tipo "Valenciana", igual às que existiam no tempo dos trabalhos realizados por D. Carlos de Bragança, igual às 19 referidas para a costa algarvia, durante os séculos XIX e XX (até 1971)



Copejo do atum numa armação da costa algarvia. Destacam-se os diversos modelos de embarcações e a acção dos pescadores com os bicheiros. Pastel de D. Carlos de Bragança, oferecido ao Imperador Guilherme II da Alemanha

A colaboração com armadores e pescadores foi algo que sempre foi privilegiado por D. Carlos de Bragança. É neste contexto que consegue obter tantas e importantes informações.

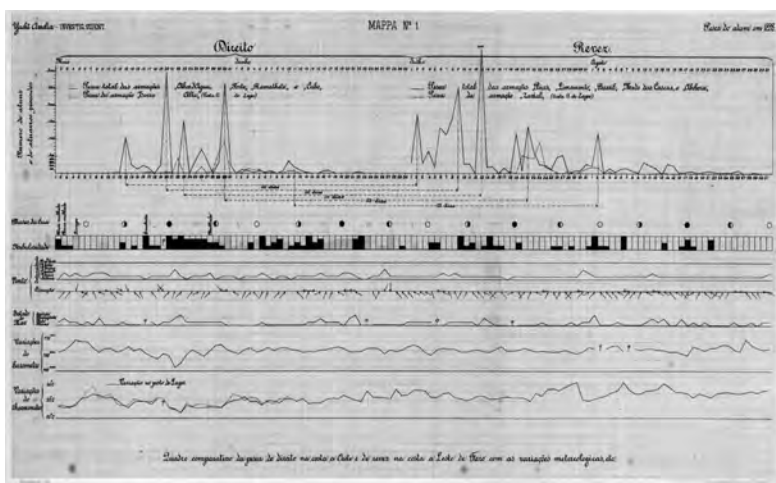
Tal mérito valeu-lhe também os títulos Rei dos Algarves e Rei Pescador.

As relações de D. Carlos de Bragança com armadores e pescadores são expressas de forma inequívoca nas suas publicações. Cite-se, a título de exemplo, as referências a João Ferreira Neto – Director da Companhia de Pescarias do Algarve, a João Júdice Fialho, a Almeida Negrão, a Joaquim Correia de Azevedo – Director da Companhia de Pescarias Balsense, a Joaquim Padinha, ou a Manuel Vasconcelos – Director da Companhia Louletano- Silvense.

Porém, na equipe de trabalho é dado grande destaque a Alberto Girard. Dentro das considerações sobre a zoologia das espécies de atum é dado especial relevo ao atum rabilho, *Orcynus thynnus*, sinónimo de *Thunnus thynnus*.

É feita uma caracterização detalhada da sua morfologia, incluindo os nomes comuns em função do tamanho, alimentação, reprodução e distribuição geográfica, notas estas suportadas pelas referências bibliográficas mais recentes, conjugadas com informações locais.

Os dados meteorológicos e oceanográficos recolhidos, associados ao índice de capturas nas diversas armações, e conjugados com outros dados obtidos para a costa do Algarve, nomeadamente os das campanhas do HMS Challenger (publicados em 1884), são objecto de um tratamento que lhe permitiu formular importantes deduções, em que era destacada a importância destes parâmetros para o sucesso da actividade.

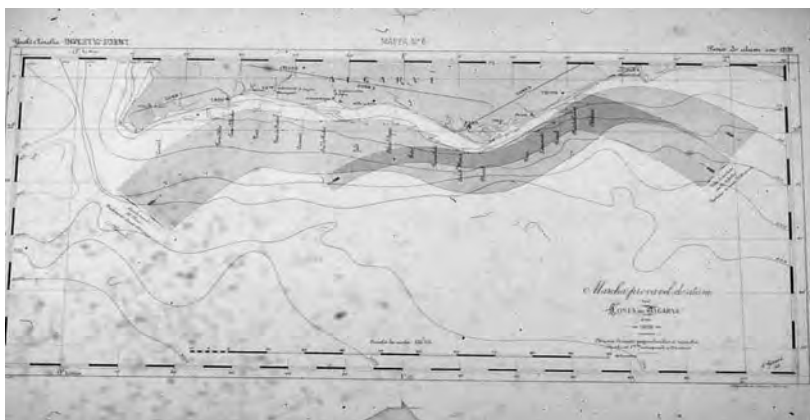


O registo e a correlação de dados meteorológicos com as capturas, no período da passagem do atum na costa algarvia, ainda hoje é da maior importância.

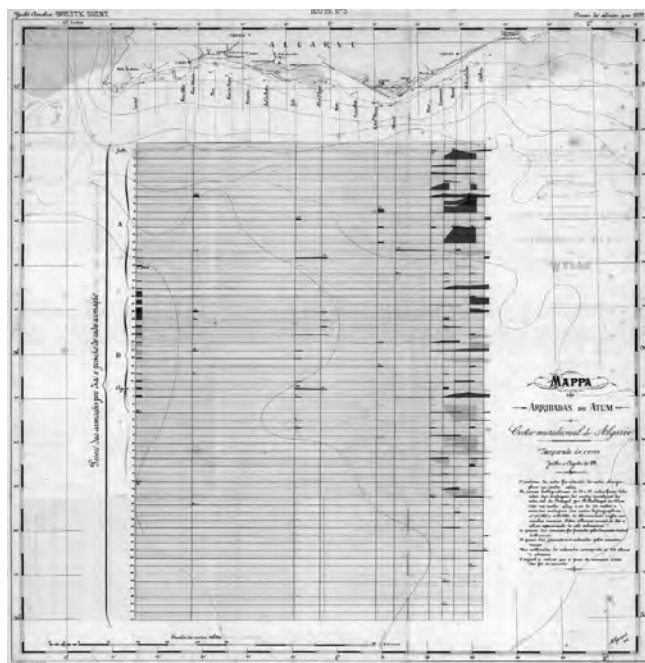
A viabilidade da passagem do atum na costa algarvia, quer seja de direito quer seja de revés, foi equacionada de forma gráfica, bem como a periodicidade entre estas duas situações, estimada entre os 50 e os 55 dias.

É sublinhado o facto de só haver três tipos de razões para as migrações periódicas em apreço – para a reprodução, alimentação ou por alterações ao meio marinho.

É feita a recomendação para a necessidade da continuação deste tipo de estudos por sucessivos anos, e tal como Baldaque da Silva havia referido em 1891 e 1897, “*não existirem estudos sobre a trajectória descrita pelo atum nem cartas marítimas do Algarve*”, o que seria indispensável para o sucesso deste “*ramo importantíssimo da indústria do nosso país*”, como é apontado por D. Carlos de Bragança.



Proposta de “Marcha provável” do atum de direito e de revés na Costa do Algarve, em 1898



Registo dos índices de captura de atum de direito e de revés nas armações da costa algarvia, em conjugação com as respectivas datas



Captura de um atum rabilho com 502 kg,
na armação hoje existente na costa algarvia

É oportuno registar que o trabalho em apreço, quase 100 anos depois, serviu de suporte técnico e científico à reactivação da actividade de captura de atum rabilho na costa algarvia, podendo-se, inclusive, confirmar algumas das deduções propostas em tempo, como seja o número de dias (50 a 55) entre a ida de um determinado cardume para o Mediterrâneo e o regresso.



“...há três tipos de homens – os vivos, os mortos e os que andam no mar”
Victor Hugo in *Os trabalhadores do mar*, 1866

APRESENTAÇÃO DOS LIVROS
BROWN WATERS OF AFRICA,
PORTUGUESE RIVERINE WARFARE, 1961-74
E
RELATÓRIO DA VIAGEM DE GUARDAS-MARINHAS NO
4.º CENTENÁRIO DA MORTE DE S. FRANCISCO XAVIER

Palavras proferidas pelo Presidente, Vice-almirante
António Ferraz Sacchetti, em 25 de Março

O convite que tivemos a oportunidade de enviar a V. Exas refere que a sessão de hoje é constituída por um único evento: a apresentação do livro *Brown Waters of Africa, Portuguese Riverine Warfare, 1961-1974*, obra da autoria do Prof. John Cann, recentemente publicada nos Estados Unidos da América.

Por razões que V. Exas logo compreenderão, pareceu-me oportuno fazer uma breve introdução a esta apresentação.

A viagem de Guardas-Marinhas, do curso de “Ferreira do Amaral” (Classe de Mariinha) a que pertenço, e do curso “Príncipe Perfeito”, (Classe de Máquinas e de Administração Naval), realizou-se no Aviso de 1.ª Classe “Afonso de Albuquerque”, de 4 de Novembro de 1952 a 7 de Março de 1953.

É com prazer que registo a presença, hoje, aqui na Academia, de tantos oficiais destes cursos.

Os cadetes do curso de “Ferreira do Amaral” entraram para a Escola Naval em 1949, ano em que Portugal, como outros membros fundadores, assinou o Tratado do Atlântico Norte. Passados cerca de quarenta anos, pouco antes ou pouco depois da queda do Muro de Berlim, conforme os postos e as idades, os oficiais do curso foram passando à Reserva. A nossa vida no activo durou tanto quanto a bipolarização política mundial, o confronto Leste-Oeste, a Guerra Fria, a era da dissuasão nuclear ou do equilíbrio pelo terror. O mal tem sempre muitos nomes.

A Segunda Grande Guerra tinha terminado quatro anos antes do nosso ingresso na Escola Naval e os povos dos impérios coloniais e europeus – das Caraíbas, da África, da Ásia e do Pacífico – aguardavam com impaciência o cumprimento das promessas de autodeterminação que estavam expressas na Carta do Atlântico, assinada por Roosevelt e Churchill em 1941 e que haviam sido reiteradas, mais tarde mas ainda durante a guerra, por De Gaulle.

Quando partimos para a viagem de Guardas-Marinhas, que nos levou à Índia e nos permitiu realizar a tradicional circum-navegação de África, as negociações para a independência da grande maioria das colónias estrangeiras encontravam-se em fase avançada. Dois territórios visitados, o Egipto e a Índia, já se tinham emancipado com alguma violência e viviam um período de grande instabilidade política e social.

O Rei Faruk tinha sido deposto poucos meses antes da nossa chegada ao Egipto e deixara o país, com honras militares, ao embarcar no seu iate em Alexandria, a caminho do exílio.

O Primeiro-Ministro Nehru tinha subido ao poder nesse ano, após vitória eleitoral do Partido do Congresso. No mês seguinte à nossa passagem por Bombaim e desagradado com a repercussão das comemorações de S. Francisco Xavier, pretendeu que Portugal revisse os limites da Arquidiocese de Goa, criada em 1557, e propôs à Assembleia-Geral das Nações Unidas a integração dos territórios portugueses na União Indiana.

Surpreendentemente, durante o período de Escola Naval, nunca ouvimos falar da NATO, apesar das primeiras manobras navais em que Portugal participou terem ocorrido a meio deste período escolar. Nem tivemos uma só conferência sobre as grandes mudanças que ocorriam pelo mundo e que iríamos enfrentar nos países ou territórios estrangeiros a visitar: Egipto, Aden, Índia e África do Sul.

Esta imperdoável lacuna no ensino da Escola Naval no que se refere a matérias como Geopolítica, Estratégia e Relações Internacionais, em acelerada transformação, só vem a ser preenchida no ano 2000, com a inclusão destas matérias nos programas da Escola Naval e com a criação, no Instituto Superior Naval de Guerra, do Curso de introdução à Geopolítica e à Estratégia, a ser frequentado por muitos jovens oficiais, enquanto os finalistas da Escola Naval não tivessem aquelas habilitações.

Com a publicação do relatório do Comandante Daniel Duarte Silva relativo à viagem que venho referindo, que está disponível à saída e que contem um muito breve apontamento biográfico do Comandante, pretende-se divulgar um documento bem elaborado, segundo os critérios e modelo da época extraordinariamente pormenorizado e rigoroso quanto aos factos internos do comando mas, como então também era frequente, completamente omisso no que se refere à análise política ou mesmo à observação útil do mundo exterior.

A excepção será o capítulo do relatório que descreve, com muita objectividade e prudência, os distúrbios de S. Tomé de 1953, que nos fizeram regressar de Cabo Verde a este arquipélago, em apoio do Governador.

Foi uma das últimas viagens por um mundo ainda completamente eurocêntrico. No que se refere aos territórios portugueses, parecia que se queria ignorar as consequências da guerra sobre o mapa geopolítico mundial, como se o facto de nela não termos participado nos abrigasse dos ventos fortes de mudança.

Nesse mundo cada vez mais globalizado não poderiam existir ilhas e áreas de excepção. Se a primeira grande guerra tinha acabado com os impérios centrais, a Segunda Guerra Mundial teria de acabar com todos os impérios ultramarinos, uns e outros europeus.

Sabemos bem quais foram as consequências para Portugal. Treze anos de guerra em três teatros de operações, e aqui entramos na matéria do livro *Brown Waters of Africa*, do Professor John Cann.

Tenho a minha tarefa de apresentação do homem e da sua obra muito facilitada.

Primeiro, porque o livro vai ser apresentado pelo autor, segundo, porque a apresentação do autor está ultrapassada pelo reconhecimento do seu mérito por entidade que lhe é superior.

Assim, quanto à obra manifesto apenas o grande agrado com que li este livro. Ele cobre a globalidade das acções da Marinha de Guerra Portuguesa naquele período, o mais perturbado dos últimos séculos, mesmo considerando as campanhas militares africanas da passagem do século XIX para o século XX.

Para além de ser um livro verdadeiramente único pelo tema e sua abrangência, contém muita informação e está muito bem escrito, com objectividade e verdade.

Professor Cann, temos muito gosto em divulgar este seu livro e agradecemos que tenha escolhido a Academia de Marinha para a realização desta cerimónia.

No que se refere ao autor, recordo que é membro da Academia de Marinha, e que já aqui lançou, em 31 de Maio de 2005, a tradução para português da sua obra anterior *Contra-Subversão em África. Como os Portugueses fizeram a guerra em África, 1961-1974*.

Como muitos dos nossos convidados não tiveram a oportunidade de comparecer no Gabinete do CEMA, julgo que a melhor maneira de actualizar o currículo do Prof. John Cann será repetir a leitura do Despacho de Concessão da Medalha de Cruz Naval, 1.^a Classe, que há cerca de uma hora lhe foi imposta pelo Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada.

Cito: “O Capitão-de-mar-e-guerra aviador John P. Cann, da Marinha dos Estados Unidos da América, na situação de reforma, e actual professor de assuntos de Segurança Nacional no Instituto Superior de Comando e Estado-Maior do Corpo de Fuzileiros dos Estados Unidos da América, conseguiu ao longo da sua carreira operacional de mais de três mil horas de voo, manter uma actividade académica de grande relevo no estudo das Operações Especiais, tendo sido responsável por mais de trinta projectos de investigação sobre operações especiais e conflitos de baixa intensidade, sendo muito justamente considerado um especialista em Guerra Assimétrica.

O seu interesse pelo estudo da guerra que Portugal manteve no então Ultramar, fez com que se doutorasse no King's College de Londres, em 1996, com a tese *Counterinsurgency in Africa, The Portuguese Way of War, 1961-1974*, hoje já com duas edições em Português, tendo a segunda edição sido apresentada na Academia de Marinha em 31 de Maio de 2005.

O seu conhecimento desta temática foi-se aprofundando, tendo já publicado cerca de quinze artigos e proferido inúmeras conferências, algumas delas em Portugal.

Mais recentemente, publicou um novo trabalho intitulado *Brown Waters of Africa, Portuguese Riverine Warfare, 1961-1974*, que é considerada a mais completa e bem elaborada obra sobre a acção da Marinha naquele período da guerra colonial.

A obra do Professor John P. Cann, alicerçada no prestígio académico e no distanciamento próprio de um olhar exterior, oferece-nos uma visão rigorosa e imparcial das Forças Armadas Portuguesas, e mais especificamente da Marinha, numa campanha

militar de enorme envergadura e desgaste, cujas consequências ainda estão bem vincadas na sociedade portuguesa.

Pelo que fica exposto, é meu grato dever dar público testemunho do meu apreço e consideração pelo Professor John P. Cann, e distinguir o seu contributo para um efectivo conhecimento, em Portugal e no Mundo, das acções levadas a cabo pela Marinha em África durante um período historicamente muito relevante, assim contribuindo para o prestígio da Marinha, razão pela qual, nos termos da alínea c) do número 1 do artigo 26º, do número 2 do artigo 27º e do número 3 do artigo 34º do Regulamento das Medalhas Militares e das Medalhas Comemorativas das Forças Armadas, aprovado pelo Decreto-Lei número 316/2002, de 27 de Dezembro, lhe concedo a Medalha de Cruz Naval de 1ª Classe”.

Fim de citação.

Agradeço a amável presença de Vossas Excelências e renovo os meus parabéns ao Prof. Cann a quem passo a palavra.

A ANGRA DE SANTA HELENA E A CARTOGRAFIA QUINHENTISTA

Comunicação apresentada pelo Académico
José de Sousa Tudella, em 8 de Abril

É apaixonante a leitura das obras editadas, onde Gago Coutinho expõe os seus conceitos acerca das voltas sinuosas que considera terem sido efectuadas pela frota de Vasco da Gama no Atlântico-Sul. Igualmente apaixonante é também a descrição dessa viagem famosa, quando lida no Roteiro atribuído a Álvaro Velho do Barreiro. Admirei o saber e argúcia do sábio Almirante e encantou-me o poder descritivo do roteirista anónimo quinhentista. Duas reservas, contudo, teimavam em impedir a minha total adesão às teses do primeiro e à perfeita compreensão lexical do texto do segundo. Como entender a guinada do Gama para o oceano desconhecido a ocidente, pretendendo ele alcançar um já bem conhecido cabo da costa africana a oriente? Como decifrar, sem restarem quaisquer dúvidas, o aparente hermetismo do Roteiro na parte relativa à descrição da viagem em pleno Atlântico Sul?

Li e reli muitas vezes essa parte da descrição, mas sempre algo escapava à minha compreensão plena do texto – muito necessária para cabal entendimento da mensagem – até ao dia em que, subitamente, tudo se me revelou e fiquei esclarecido: o Roteiro estava escrito na minha língua, sem dúvida, mas não com a minha linguagem. A usada no Roteiro era específica de um determinado grupo de falantes quinhentistas, muito ligados à navegação e ao mar. O texto fora escrito por um deles e era dirigido aos seus pares em Lisboa, com especial relevância para os *encomendadores* do texto, ou seja, os cosmógrafos do conselho régio, que haviam delineado e orientado a viagem (talvez até cartografando-a) tudo confiando, em nome d’El Rei, ao comandante da expedição e ao seu piloto-mor, para ser integralmente cumprida. A chave para tudo se me esclarecer foi notar que Álvaro Velho disse terem os tripulantes visto no dia 22 de Agosto uma baleia e achado muitas aves. Eles *viram* a baleia nadando ao acaso e *acharam* as aves poisadas na água, isto é, paradas num local preciso. Acharam-nas, isto é, foram ao encontro daquelas aves, tal como em outras viagens acontecera com ilhas, cabos, porções de costa, etc. Pouco tempo depois, Vaz de Caminha referiria a D. Manuel I a descoberta do Brasil usando a mesma terminologia: o *achamento* da Terras de Santa Cruz.

Procurando imbuir-me na toada mental de um mareante quinhentista, reli então toda a parte do relato anónimo da viagem desde a saída de Santiago até à passagem do Cabo da Boa Esperança, ou seja, de 3 de Agosto até 22 de Novembro de 1497.

A descrição dos sucessos da viagem entre essas datas mostra não ser crível a volta pelo Atlântico Sul proposta pelo grande saber náutico de Gago Coutinho. Com efeito, vejamos: zarpando da ilha de Santiago no dia 3 de Agosto, os navios – refere o Roteiro – *partiram em leste*. Devem ter, certamente, singrado até atingirem um ponto conhecido,

de onde era usual rumarem para és-sueste (aproando à Costa da Mina, para onde seguiu Bartolomeu Dias, acompanhante da frota desde Lisboa) ou deixarem-se descair mais para sudeste, em demanda do reino do Manicongo. Desta vez rumaram mais para su-sueste, orientando-se para o Cabo da Boa Esperança; cumpriam os preceitos programados em Lisboa, tal como os astronautas de hoje fazem ao executar as viagens espaciais, gizadas e programadas ponto por ponto, em Cabo Canaveral e em Baikonur. Mas os ventos, aceitáveis para o velame latino das caravelas, eram demasiado ponteiros para o pano redondo das naus. Aliados às correntes marítimas – bem conhecidas de Gago Coutinho, mas ainda ignoradas então – esses ventos teimavam em fazer descair os navios para oeste. Com todo o aparelho retesado, lá iam seguindo numa derrota esforçada, até que, subitamente... estala a verga da gávea do S. Gabriel.

Em que ponto do grande mar-oceano navegaria a frota nesse dia aziago? O Roteiro o diz: a sul do Equador. Com efeito, havendo já um dia de viagem sem avistamento possível da Estrela Polar, tinham passado a orientar-se pelo Meridião (...e indo um dia com sul...).

Perante o sucedido ...*pairámos com o traquete e papa figo dois dias e uma noite...* a fim de se proceder à reparação da avaria. Pela estima então feita, estavam a 200 léguas da Ilha de Santiago. Todo esse dia se gastou *no repairo* da verga, até cair abruptamente a noite equatorial. No dia seguinte, 20 de Agosto, prosseguiu a tarefa

Note-se, contudo, que a viagem prosseguiu. Mais devagar, com o pano parcialmente caçado, avançaram um tanto os navios, talvez mesmo para não derivarem sem rumo. A expressão *pairamos só com o traquete e papafigo* parece indicar que não arriaram todo o pano, que o pairo se não fez em árvore seca. Só ao fim da tarde a frota retomou em pleno o seu caminho, engolfando-se cada vez mais no pego do Oceano...

Afastavam-se cada vez mais da distante Lisboa...*e em 22 dias do dito mês, indo na volta do mar...*

Esta expressão pode ter – consciente, ou inconscientemente – influenciado Gago Coutinho, mas esta volta do mar nada tem a ver com a forma geométrica do percurso. Esta era e foi, durante muito tempo, uma forma corrente de exprimir a deriva de um navio que se afastava para longe do seu lugar de partida, navegando ao largo, sem pontos de referência, confiando apenas nas pouco fiáveis cartas e instrumentos de navegação disponíveis, bem como nas estimas, e ainda na experiência prática e na intuição dos pilotos.

Lá vem a nau Catrineta
Que tem muito que contar:
Ouvide agora senhores
Uma história de pasmar:
Passava mais d'ano e dia
Que iam na volta do mar.

Nesse dia 22, navegando em direcção ao sul e olhando pela amura de estibordo, quase à proa, *acham* (encontram) *a sul e a quarta do sudoeste*, um bando de aves pesqueiras pousado na água (fig. 1).

Com efeito, o que se encontra (acha) no mar situa-se à frente do navio e não ao largo ou à ré: algo que se vê ao largo teve de ser visto primeiro à proa.

Porém já cinco sois eram passados
Que dali nos partíamos cortando
Os mares nunca dantes navegados,
Prosperamente os ventos assoprando,
Quando uma noite, estando descuidados,
Na cortadora proa vigiando,

À ré, só pode avistar-se algo que surja do mar, como uma baleia vindo respirar à superfície, ou qualquer outro acontecimento inusitado que possa surgir à vista do observador.

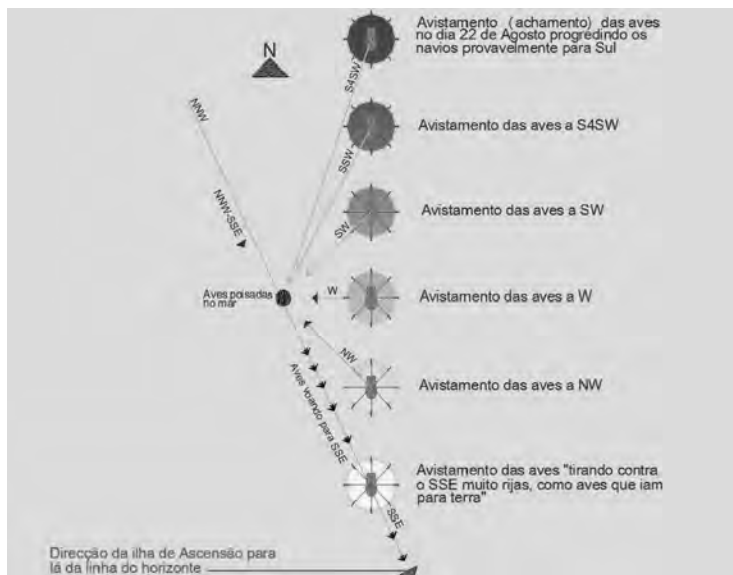


Fig. 1

As aves pareciam (*feitas como*) garções. À medida do avanço dos navios, Álvaro Velho não o refere, mas certamente continuaram a vê-las a sudoeste, a oeste e finalmente, mas agora pela alheta do mesmo bordo, a noroeste. Depois até as podem ter perdido de vista, porém à tardinha voltam a vê-las, mas agora voando. Vindo de nor-noroeste, o bando passou por cima dos navios: ...e *quando veio a noite tiravam muito rijas contra o su-sueste, como aves que iam para terra*.

Só deste modo a descrição muito concreta e precisa do Roteiro tem sentido. Mas em que ponto exacto do mar se encontrava a frota? Poderá saber-se? Penso que pode, com razoável exactidão, continuando a recorrer ao Roteiro e socorrendo-nos também da lição de Gago Coutinho, bem como da teoria dos lugares geométricos, tal como vamos ver:

A Angra de S. Helena e a Cartografia Quinhentista

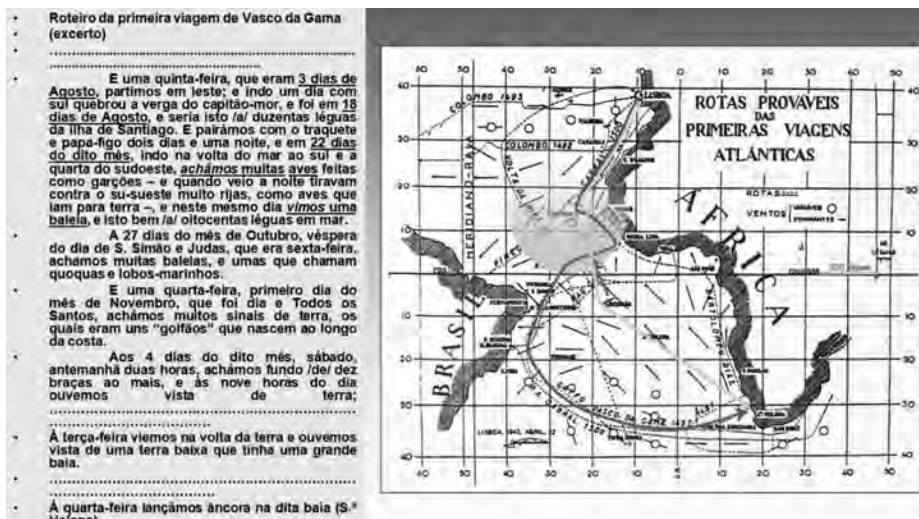


Fig. 2

Numa carta geográfica do Atlântico, inserta num livro de Gago Coutinho (fig. 2), marquei com um compasso, centrado na Ilha de S. Tiago, um arco de circunferência com um raio de 200 léguas. Obtive assim, como é óbvio, o lugar geométrico dos pontos do Oceano situados àquela distância dessa ilha. Tal arco de circunferência corta a linha de rota proposta por aquele ilustre Almirante num ponto longínquo do quadrante oeste. Ora as aves, partindo desse ponto, voando para su-sueste, só nos confins gélidos da Antártida poderiam encontrar poiso fixo. Tracei depois um vector orientado para oés-noroeste a partir da Ilha de Ascensão. Este vector corta o referido arco num ponto perfeitamente plausível, atenta a descrição de Álvaro Velho, que nada presumiu; tudo presenciou. Mas a proximidade da Ilha de Ascensão era até maior ainda. Com efeito, a saída de Santiago foi a 3 de Agosto. Percorridas 200 léguas deu-se o acidente de mastreação do navio S. Gabriel; era o dia 18 desse mesmo mês. Durante quinze dias os navios singraram portanto, em média, 10 léguas por dia; pairaram então dois dias e uma noite, navegando, contudo, em marcha reduzida e retomando depois o seu caminho à velocidade de cruzeiro. Assim sendo, até ao dia 22 de Agosto a armada progrediu mais cerca de vinte e tal léguas. A Ilha de Ascensão estava portanto muito mais próxima. Se bem que ainda fora do alcance de vista das tripulações, o mesmo não sucedia com a orientação instintiva das aves. Atento o sentido do voo que elas levavam ao cruzarem a linha de rumo dos navios, a armada deve ter passado a poente da ilha. Podem tê-la até ladeado de modo a poder avistá-la se não fosse já noite cerrada, ou se houvesse céu limpo e luar suficiente.

O roteirista anónimo dá mais outra informação. Esta destinava-se a dar a conhecer em Portugal (onde o seu texto deveria vir a ser lido) quão distanciada da Pátria estaria

a armada nesse local. Com efeito, esclarece: *isto bem oitocentas léguas em mar*. A palavra “bem” indica uma estima grosseira, por ser feita em alto mar, sem pontos de referência precisos. Como tal a devemos portanto tomar; mas devemos também tomá-la como indicação aceitável, pois medindo numa carta náutica tal distância (em léguas) desde esse local até à Península Ibérica, constata-se estar razoavelmente certa a estima referida.

O Roteiro dá também indicações para se conhecer o caminho percorrido e para podermos ir situando nele a frota, apesar de não haver no Oceano pontos de referência. Assim, a 27 de Outubro refere outro facto digno de registo: mais uma vez a tripulação *achou* animais estranhos reunidos, uns ali e outros acolá, formando grupos distintos, mas todos bem visíveis à tona da água; a marinhagem divertia-se vendo a movimentação da insólita fauna marítima austral, após o decurso de dois meses monótonos sem ocorrências notáveis e três desde a saída de um local habitado: a Ilha de Santiago, no arquipélago de Cabo Verde.

Escassos cinco dias depois aparecem os primeiros sinais de terra, a qual é avistada passados somente mais três. Exploraram um pouco a costa em busca de um abrigo e três dias depois lançavam ferro em S.^a Helena.

Entre o encontro com a fauna marinha austral e o avistamento de terra – quase no extremo sul da África – decorrem portanto oito dias apenas de uma longa viagem de sessenta e seis desde o Equador.

Se a armada tivesse descrito o grande arco austral aventado por Gago Coutinho, essa fauna teria certamente aparecido muito mais cedo, dada a longa distância percorrida ter sido toda ela navegada em altas latitudes austrais. Como tal não aconteceu, mais uma vez a tese da longa rota austral sai prejudicada; o relato coevo da viagem implicitamente a desdiz. A aproximação do Cabo fez-se portanto de viés, segundo uma loxodrómica orientada sensivelmente para sudeste e não segundo um paralelo de latitude austral acentuada.

Tendo sido a singradura sensivelmente rectilínea entre as proximidades da Ilha de Ascensão e o extremo sul da África, cujas coordenadas geográficas eram, para mais, conhecidas desde há dez anos (a latitude pelos astros e a longitude por estima) e sendo Pêro de Alenquer o mesmo piloto que fizera outrora a navegação costeira da África Ocidental com Bartolomeu Dias, qual a razão de não ter Vasco da Gama atingido directamente o Cabo da Boa Esperança? Sendo experientes e competentes, onde e como erraram os cosmógrafos que planearam e, provavelmente, cartografaram a viagem? Quando, onde e como erraram os pilotos que conduziram os navios? Porque se ensacou a frota em S.^a Helena?

Passou muito tempo sem eu ter encontrado uma explicação lógica e convincente do erro cometido. Vasco da Gama – tal como, mais tarde Mestre João em Porto Seguro – foi a terra testar os cálculos com um grande astrolábio de madeira. É que também ele, além de Pêro de Alenquer, deve ter ficado perplexo quando, à vista de terra, verificou o prolongamento desta para sul, sem fim à vista. Qual a razão de não estarem sobre, mas

sim muito à ré do Cabo, tendo cumprido sem falhas as instruções recebidas? Tudo fora, com efeito, previsto e planeado em Lisboa. Os cosmógrafos do Rei tinham feito os cálculos. A viagem não foi improvisada no mar, à medida do avanço da frota, durante largos e penosos meses. Haveria erro nos cálculos e medições efectuadas outrora por Bartolomeu Dias? Mas o seu piloto de há dez anos estava ali e estimou em trinta léguas a distância ainda a percorrer, estima de facto correcta, como se veio a verificar ... Onde, quando e quem teria falhado? E porquê?

Mas como aquela viagem não era uma regata oceânica dos nossos dias, feita em busca de emoções fortes e glórias efémeras, nem uma aventura temerária, destinada a estudar esoterismos científicos, aqueles homens denodados resolveram e bem – com pragmatismo e sentido prático – dar descanso às tripulações, fazer reparos, meter água e lenha nos navios e tentar conhecer algo acerca da terra e das populações locais.

Só então, reabastecidos e, de certo modo retemperados de três longos e desgastantes meses de mar, se dispuseram a enfrentar dificuldades suplementares para passar além o Cabo das Tormentas. Para *montar o Cabo*, como então se dizia.

Perguntei, também eu, a mim próprio, muitas vezes, onde teria sido afinal cometido o erro. Por quem terá sido cometido e porquê – interrogava-me – sem conseguir atinar com respostas claras e precisas.

Só por uma circunstância fortuita ficou para mim claro qual o erro notório efectivamente cometido, não imputável, contudo, aos intervenientes directos e indirectos nesta fabulosa e a muitos títulos notável viagem, tal como vamos ver.

A CARTOGRAFIA QUINHENTISTA

Refiro a cartografia quinhentista, porque na primeira viagem de Vasco da Gama para a Índia, em 1497, ela fazia parte, certamente, da utensilagem de navegação disponível a bordo das naus. Sendo escassos, contudo, os exemplares cartográficos desse século, torna-se necessário o recurso à cartografia seiscentista – idêntica por certo à do século anterior, no tocante à definição da costa africana até então conhecida – para sabermos quais seriam as indicações e a precisão do material náutico, naquela data.

A fim de dispor de um documento remoto ocorreu-me ser lícita e sugestiva a execução de um exercício simples: juntar numa só as duas porções do contorno da África Ocidental, constantes da célebre carta náutica de Pedro Reinel (fig. 3 e 4).



Fig. 3

Feito o recorte e a montagem, tracei um meridiano pelo Cabo Lobo, a fim de verificar a justeza da operação. Tal não foi fácil, por não ser possível relacionar esse meridiano com outro lugar situado no contorno recortado da costa mediterrânica de África. Com efeito, é omissa nessa zona a carta náutica de Reinell (fig. 4).



Fig. 4

Fiz marcações do referido meridiano em diversas cartas dessa época; em todas elas, esse meridiano que, repito, passa pelo Cabo Lobo, coincide ou aproxima-se, no Mediterrâneo, do bordo oriental do Golfo de Sirte. De igual modo, o meridiano do Cabo da Boa Esperança aproxima-se, ou passa sensivelmente sobre a cidade do Cairo (figuras 5 a 7 e 9 a 16).

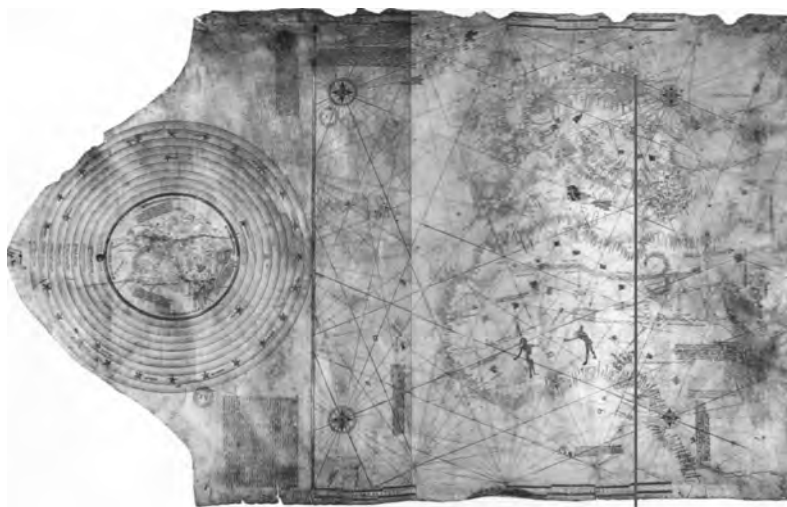


Fig. 5



Fig. 6



Fig. 7



Fig. 8



Fig. 9



Fig. 10

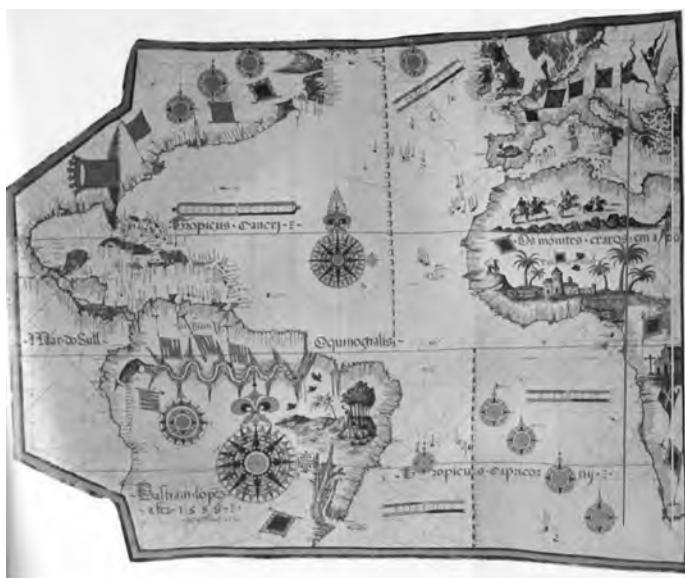


Fig.11

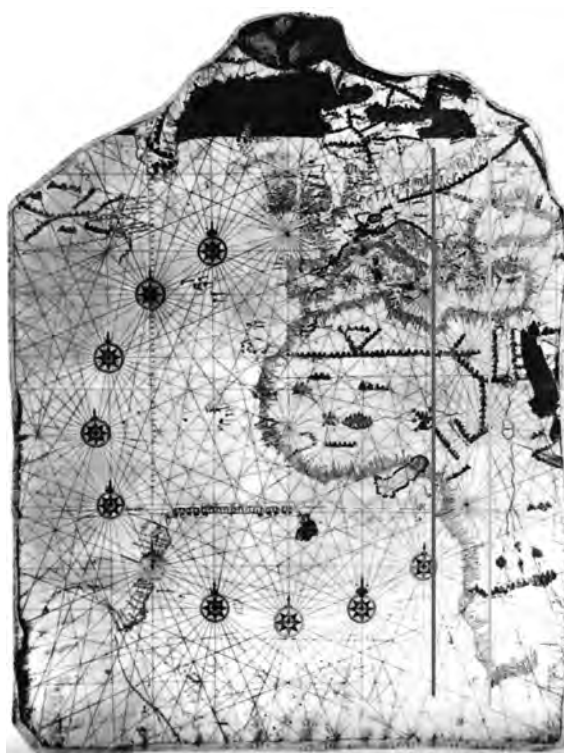


Fig. 12

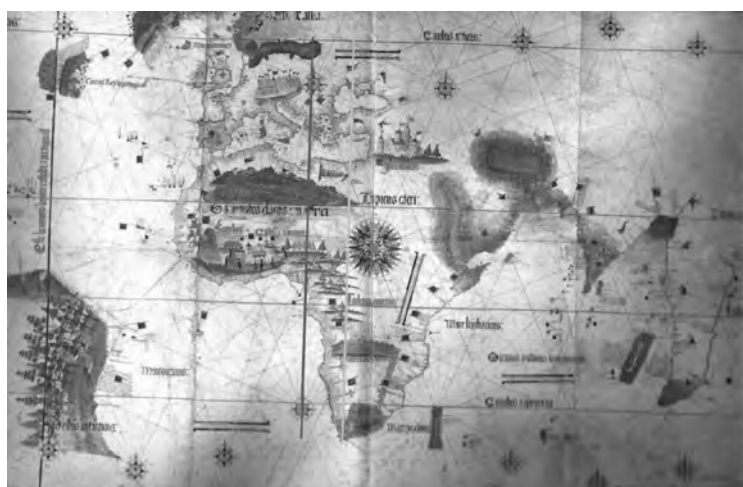


Fig. 13



Fig. 14



Fig. 15



Fig. 16

Só no mapa-múndi de Martelus (fig. 8) a grande distorção longitudinal da representação do Continente Africano obriga o segundo a coincidir com o de Áden. O meridiano que passa pelo Cabo Lobo, contudo, segue, curiosamente, a regra patente nas demais cartas, ou seja, coincide com o referido bordo oriental do golfo de Sirte. Em suma: Martelus adoptou, na íntegra, a configuração e o contorno do bojo saariano de África, tal como representado na demais cartografia coeva. Assim sendo, só distorceu para oriente a parte sul do continente... não sei porquê (fig.8).

Repetindo a mesma operação na carta de África do planisfério de Mercator, surpreendeu-me verificar que, no Mediterrâneo, o já referido meridiano traçado pelo Cabo Lobo coincide com o bordo ocidental do golfo de Sirte e que o do Cabo da Boa Esperança acerta, na passagem, com o bordo oriental desse referido golfo (fig. 17).



Fig. 17

Perante tão grandes discrepâncias marquei os mesmos meridianos na carta de África de um atlas actual eixada por um meridiano que passa pelo Cabo da Boa Esperança (fig. 19). Verifiquei, como é óbvio, estar certa a definição de Mercator. Há, portanto, um erro sistemático de marcação (por excesso) das longitudes na cartografia portuguesa dos séculos XV e XVI.

Ao contrário das latitudes cuja medição se fazia já por cálculo astronómico, as longitudes eram apenas estimadas. Ora como é muito grande a diferença de longitudes entre os meridianos do Cabo Verde – no ponto mais ocidental de África – e do Cabo Lobo – situado na fachada oriental do Golfo da Guiné – os sucessivos erros de estima, cometidos por excesso, foram-se acumulando e acabaram por ganhar grande expressão no conjunto, sem que, na época, tal facto pudesse ter sido detectado. Hoje, comparando a representação do continente africano numa carta geográfica quinhentista ou seiscentista com a observável num atlas actual, ressalta à vista, nas primeiras, o exagerado alongamento para ocidente da sua porção norte, onde avulta a imensidade do deserto do Saará.

Essa verificação sugeriu-me a execução de uma montagem em paralelo dos dois perfis ocidentais (o quinhentista, ou o seiscentista) e o actual da África. Utilizei o perfil seiscentista desse continente decalcando-o da carta dita de Cantino. A fim de ficarem com a mesma orientação, fiz coincidir num só segmento de recta as linhas do Equador marcadas em cada um (fig. 19).

De seguida descrevi, em cada um deles, um arco de circunferência centrado na intercepção do Equador com o meridiano do Cabo Lobo e raio até ao ponto onde se situa o Cabo Verde (fig. 20); após descrito em cada um dos contornos, esse arco atinge o extremo sul do continente no primeiro caso (Cantino); no segundo (actual) fica-se por um ponto da costa ocidental africana, situado algures no litoral da Namíbia.

Tracei depois no perfil quinhentista um vector orientado desde a Ilha de Ascensão até ao Cabo da Boa Esperança. Um vector paralelo a este, traçado a partir da mesma ilha no perfil actual de África, atinge, sensivelmente, a Angra de S.^a Helena (fig. 20).

Deve portanto concluir-se que, em fins de Agosto de 1497, a armada de Vasco da Gama se encontrava nas imediações da ilha de Ascensão sem, contudo, a ter avistado. Pretendendo dirigir a frota directamente daí para o Cabo da Boa Esperança, os cosmógrafos estabeleceram um rumo nessa direcção, de acordo com leituras feitas nas cartas geográficas de então, a fim de servir como guia orientador a bordo pelos executantes da viagem. Mas como os dados de base que presidiram à elaboração dessas cartas estavam errados – sem os cartógrafos, ou Vasco da Gama e Pêro de Alenquer o suspeitarem – na realidade a frota percorreu um rumo que levou os navios a ensacarem-se em S.^a Helena.

Esse facto dificultou-lhes depois a passagem para o Oceano Índico, como é sabido. As naus de Vasco da Gama, tal como dez anos antes as caravelas de Bartolomeu Dias, foram obrigadas a suportar dificuldades de monta para vencer – navegando à vela nesta latitude da costa ocidental africana – não apenas os ventos contrários, como também por singrarem, em contra-sentido, nas águas da forte Corrente de Benguela. Tal como Bartolomeu Dias, Vasco da Gama teve de fazer várias bordadas de navegação por largo (as descritas voltas de terra e voltas do mar) até conseguir passar à vista do Cabo, com vento de feição, somente ao fim de seis dias de porfiados esforços.

Pêro de Alenquer, piloto qualificado sem dúvida, quis evitar esses contratempos costeiros, seus velhos conhecidos, conduzindo a frota pelo alto mar desde o Equador até ao Cabo, conforme prescrito pelo douto Conselho do Rei. Sem de tal se aperceber, nem tão pouco de o poder evitar, caiu numa trapaça do destino, trapaça insidiosa por ser uma falsidade então impensável.

Só a partir do regresso de Pedro Álvares Cabral foi corrigida a dificuldade de *montar o Cabo*, mantendo o rumo para sul de Santiago durante mais tempo, antes de inflectir para sudeste, conforme indica Duarte Pacheco Pereira no seu *Esmeraldo de Situ Orbis*. João da Nova, saído de Lisboa antes do regresso de Cabral, ainda fez uma derrota idêntica à de Vasco da Gama, razão pela qual gastou o mesmo tempo a chegar à angra de S. Braz e a *achar*, na passagem, a ilha de Ascensão.

Foi assim, passo a passo, tateando no desconhecido, procurando formas de corrigir erros insuspeitáveis, perseverando sem auxílio de hipotéticas e improváveis viagens exploratórias, nem auxiliados por técnicas e conhecimentos científicos só muito mais tarde adquiridos, que as dificuldades foram ultrapassadas e o sonho da Índia pôde ser concretizado. Só assim podemos chamar aos homens daquela época heróis do desconhecido, que Camões, com as suas duras experiências bem entendeu e com sublime talento soube glorificar genialmente:

E aqueles que por obras valorosas
Se vão da lei da morte libertando,
Cantando espalharei por toda a aperte
Se a tanto me ajudar o engenho e arte.

ADENDA

Para evitar interpretações erróneas esclareço que a escolha por mim feita da ilha de Ascensão como ponto fulcral do tornejio da frota para sudeste se deveu apenas à circunstância de ser um mesmo ponto fixo assinalado nas duas cartas: a de Cantino e a actual, ponto esse situado nas imediações do percurso para sul, onde se efectuou a guinada para sudeste. (fls. 20)

Na realidade, a frota deve ter singrado para sul e, a poente dessa ilha, durante algumas léguas (recorde-se o voo das aves para su-sueste) só então alterando o rumo. Como determinar esse ponto com a mesma exactidão nas duas cartas? Tal não é – pelo menos para mim – possível; ao invés, essa ilha está assinalada em ambas, razão pela qual não há erro ou erros; a ilha de Ascensão é o mesmo ponto do oceano assinalado em ambas as cartas.

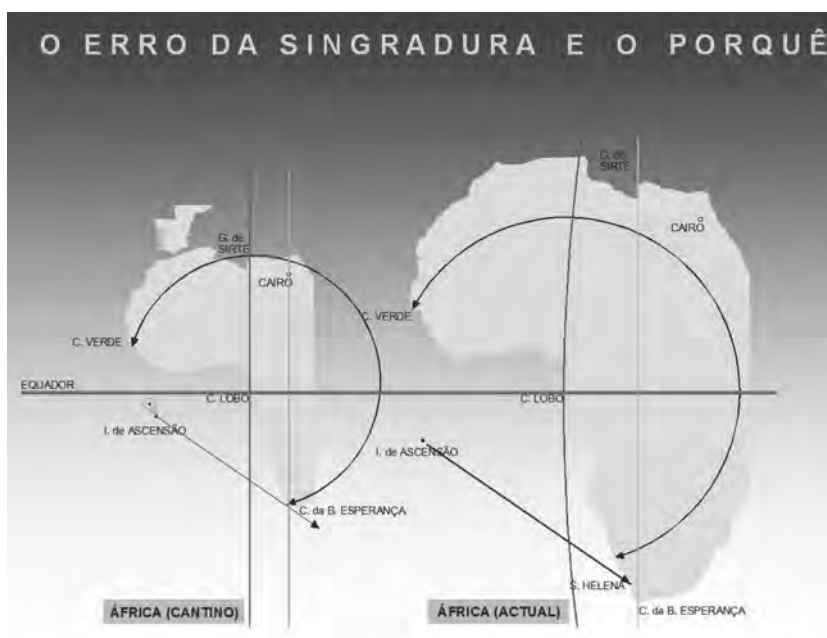


Fig.18

O ATLAS DE PEDRO TEIXEIRA E OS PORTOS DO CONTINENTE PORTUGUÊS NAS VÉSPERAS DA RESTAURAÇÃO

Comunicação apresentada pelo Académico
Vasco Gil Mantas, em 22 de Abril

A cartografia portuguesa do século XVII conta com uma importante bibliografia, nacional e estrangeira, resultado do trabalho de investigadores de nomeada, constituindo uma área com grandes tradições na historiografia ligada aos assuntos do mar. Ainda assim, de quando em quando surgem novos documentos, por vezes portadores de relevantes novidades. A obra que está na origem da nossa comunicação encontra-se neste último caso, justificando a sua divulgação à Academia, o que desejaríamos ter realizado meses atrás, no que fomos impedidos por diversas razões que nos levaram a protelá-la contra nossa vontade. A obra em questão é um Atlas da autoria de Pedro Teixeira Albernaz, recentemente publicado em Espanha e ainda muito pouco conhecido em Portugal⁽¹⁾.

Da pesquisa entretanto efectuada concluímos que o referido Atlas permanece praticamente desconhecido, apesar da realização de um programa de televisão, centrado sobretudo na figura do cartógrafo, assim como da disponibilização recente das imagens dos numerosos portos portugueses representados na obra, da iniciativa do Campo Arqueológico de Tavira⁽²⁾. Estas duas iniciativas, naturalmente louváveis, representam fraca compensação para a ausência de referências ao Atlas no *site* do Instituto Camões, apesar deste incluir uma alargada notícia sobre a família Albernaz⁽³⁾. Esperamos sinceramente que este nosso despretenso contributo permita despertar o interesse por um trabalho de cartografia notável como fonte histórica e como obra de arte, passados que são seis anos sobre a sua cuidada publicação no país vizinho.

Foram responsáveis pela edição, de excelente qualidade gráfica, dois conceituados investigadores espanhóis, Felipe Pereda e Fernando Marías, os quais elaboraram os desenvolvidos comentários sobre o autor e sobre o Atlas que enriquecem a publicação⁽⁴⁾. Como as referências aos portos portugueses merecem tratamento mais aprofundado, o que ultrapassava as intenções dos editores, julgámos conveniente centrar a nossa análise na descrição dos portos do litoral português feita por Pedro Teixeira. Antes, porém, não queremos deixar de sublinhar um aspecto que consideramos muito importante relacionado com as circunstâncias do achado do Atlas, do qual antes apenas se conheciam versões parciais e relações escritas. A obra, intitulada *Descripción de España y de las Cuestas e Puertos de sus Reynos*, durante muito tempo considerada perdida, foi identificada como o *Codex Miniatus 46*, na *Hofbibliothek*, a antiga e riquíssima Biblioteca Imperial, actualmente *Österreichische Nationalbibliothek*, de Viena de Áustria (fig. 1), onde se conservam outros tesouros cartográficos históricos, como a célebre Tábua de Peutinger, cópia medieval do único mapa de estradas do mundo romano que chegou aos nossos dias.



1 - A Biblioteca Imperial de Viena de Áustria (*Hofbibliothek*)



2 - A Europa dos Habsburgos em 1580. À direita, o escudo de Filipe I de Portugal

Esta circunstância recorda a necessidade de pesquisar documentação portuguesa fora do nosso país e não só em Espanha, mas noutras regiões da Europa que, ao longo dos séculos XVI e XVII pertenceram aos domínios dos Habsburgos. Durante os sessenta anos que durou a dinastia filipina, muitos portugueses desenvolveram as mais variadas actividades, quer na Europa, quer nas possessões espanholas noutros continentes, e entre esses convém destacar a actividade dos cartógrafos. Não nos devemos admirar, portanto, pelo facto do Atlas ter sido encontrado em Viena, considerando as características da União Ibérica e as relações íntimas da monarquia espanhola com a monarquia austríaca. Desta forma, existia um enorme espaço comum, no interior do qual os súbditos dos Habsburgos, nomeadamente os portugueses, se podiam deslocar e exercer as suas actividades, privadas ou ao serviço do poder político de então (fig. 2). Assim aconteceu com Pedro Teixeira, cuja carreira ilustra perfeitamente esta realidade⁽⁵⁾, nem sempre isenta de problemas e de incómodos, sobretudo quando se manifestavam surtos de nacionalismo neste ou naquele território. Não duvidamos, e este achado apoia claramente o que dizemos, da necessidade absoluta de pesquisar sistematicamente em bibliotecas e arquivos fora da Península Ibérica documentos portugueses que aí se conservaram e que aguardam identificação e publicação. Naturalmente, para que tal aconteça, é necessário um programa de pesquisa e meios suficientes para o seu desenvolvimento, o que, nas condições actuais, parece um devaneio romântico.

Pedro Teixeira Albernaz, ou Albornoz, como também ocorre, nasceu em Lisboa, em 1595, falecendo em Madrid no ano de 1662. A formação e grande parte da sua vida profissional decorrem, portanto, no cenário do domínio espanhol, o que explica, pelo menos em parte, o rumo que seguiu depois de 1640. A família Albernaz conta com diversos cartógrafos, activos em várias regiões, mas especialmente na Península Ibérica e na América do Sul⁽⁶⁾. Pedro Teixeira e seu irmão João Teixeira eram filhos de Luís Teixeira, que foi Cosmógrafo-Mor do Reino, colaborando os irmãos em vários trabalhos cartográficos, como o dos Estreitos de São Vicente e Magalhães, datado de 1621, sobre dados da expedição Nodal. Os dois irmãos separaram-se, permanecendo Pedro Teixeira em Espanha, onde desenvolveu prolongada actividade, incompletamente conhecida, em parte por se terem extraviado as cartas produzidas, em parte por se tratar de obras de morosa execução, exigindo muito trabalho de campo com poucos testemunhos.

A Restauração de 1640 foi prejudicial para Pedro Teixeira, uma vez que permaneceu leal a Filipe III, o que contribuiu para o afastar definitivamente de João Teixeira, que continua a trabalhar em Portugal e a quem se deve um excelente *Atlas Universal*, datado de 1643, e um pequeno mas interessante Atlas da Costa de Portugal, publicado em 1648⁽⁷⁾. Particularmente valiosa é a cartografia brasileira de João Teixeira, criticada por alguns por não respeitar a linha de demarcação de Tordesilhas, nitidamente avançada para Ocidente. Não parece impossível ver aqui uma atitude deliberada do cartógrafo, cuja posição restauracionista pode ter sido estimulada pelo facto de, anos antes, em 1622, ter sido preterido na petição para provimento no cargo de Cosmógrafo-Mor do Reino. Pedro Teixeira, pelo contrário, não só permanece em Espanha como, entre 1640 e 1642, o encontramos em Badajoz, colaborando na campanha que se preparava contra os revoltosos portugueses⁽⁸⁾. Seja como for, a obra do cartógrafo não deve ser apreciada à luz de

apreciações meramente patrióticas, tanto mais que houve muitos outros, por vezes com mais responsabilidades, que seguiram o caminho da obediência a Filipe III.

Pela mesma razão de lógica imparcialidade, parece-nos menos correcto, como temos lido em recensões ao *Atlas del Rey Planeta*, considerá-lo uma obra representativa da cartografia espanhola, uma vez que nem o autor nem a sua formação científica, que deve bastante a outro grande cosmógrafo português ao serviço dos Filipes, João Baptista Lavanha, são de origem espanhola. Cremos, por isso, que considerar a obra como um expoente da cartografia ibérica seria preferível e mais realista. Um dos resultados da permanência de Pedro Teixeira em Espanha foi a elaboração de uma belíssima planta perspectivada de Madrid, publicada em 1656, a qual deve situar-se entre as melhores deste tipo que se produziram na segunda metade do século XVII, quer pela abundância de detalhes, quer pela beleza visual, factor que permanecia importante na cartografia da época e que voltaremos a encontrar, com maior liberdade e colorido, nas ilustrações do Atlas.

Começemos por referir rapidamente as características físicas da obra. O Atlas possui 87 fólhos, com um total de 102 mapas respeitantes aos vários reinos peninsulares da coroa espanhola, pintados sobre papel vitela, muito apropriado para obras destinadas a viajar longas distâncias⁽⁹⁾. Ostenta hoje três numerações distintas e nalguns dos mapas falta a legenda. O Atlas é um autêntico portulano, iniciando-se a descrição do litoral na fronteira basca e seguindo em sentido contrário ao dos ponteiros do relógio até à fronteira pirenaica catalã. Eram já conhecidas versões resumidas do Atlas, com um número muito reduzido de mapas, uma destinada ao Marquês de Legañes, D. Diego Mexía, importante figura militar da época, e outra pertença do eclesiástico português D. Jerónimo de Mascarenhas, partidário filipino que terminou a carreira como bispo de Segóvia, acompanhadas de relações escritas com a descrição das costas da Península Ibérica, conservadas na Biblioteca Nacional de Madrid e na British Library, em Londres. Da primeira existia já um comentário dos inícios do século XX, da autoria de António Blázquez⁽¹⁰⁾.

A limitada, ou quase nula, difusão da obra, que não foi impressa, pois a tal não se destinava, deve relacionar-se com a finalidade da mesma e com o destinatário, que os editores consideram ter sido Filipe III, hipótese muito provável⁽¹¹⁾. Porém, admitindo que a obra tinha como finalidade informar o rei, não é compreensível o aparente secretismo que se nota na elaboração dos mapas, ou pelo menos de parte deles, ainda que não falem dados sobre capacidade portuária, batimetria e fortificações costeiras, tudo de interesse militar e de divulgação naturalmente reservada. Também é nítido que muitas das imagens não foram completadas, contribuindo para criar uma sensação de encobrimento que talvez não existisse. Certos desfasamentos no conteúdo da informação também obrigam a reflectir nas suas causas. Por exemplo, os dados respeitantes à batimetria dos portos só ocorrem nas imagens respeitantes ao litoral português, sobre o qual Pedro Teixeira faculta informações muito mais pormenorizadas, uma vez que dele possuía um conhecimento superior ao dos restantes litorais ibéricos.

A representação dos portos foi conseguida através de uma visão a partir do mar, a *vol d'oiseau*, combinando duas correntes, náutica e geométrica, valorizando uma perspectiva que realça aspectos defensivos, com frequente eliminação de pormenores, como os caminhos de acesso, o que é nítido, por exemplo, na figura do estratégico porto de

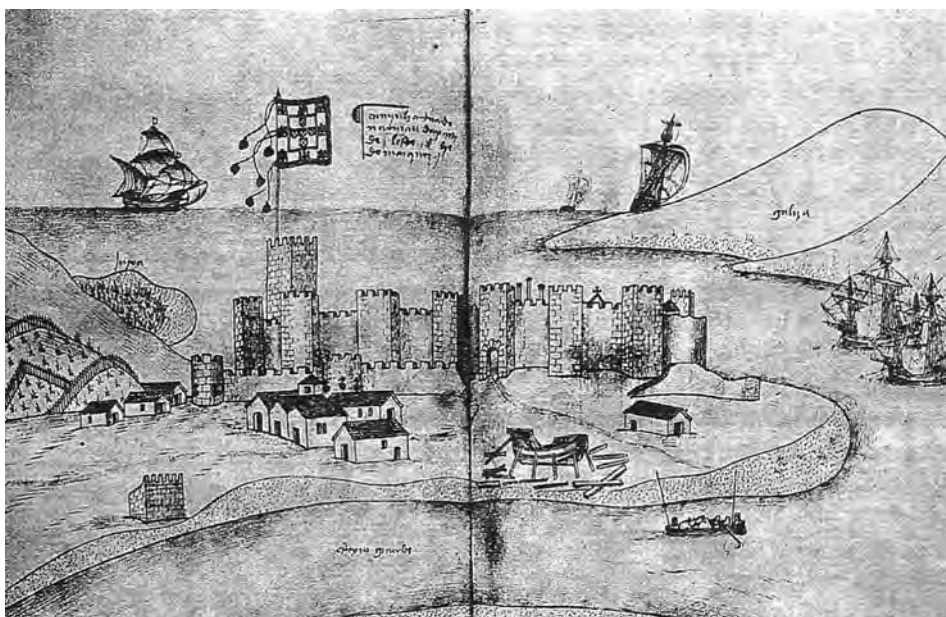
Cádiz, objectivo permanente, para além de outros, dos navios ingleses. O desenho dos portos foi elaborado a partir de uma concepção planimétrica, recorrendo a um sistema de triangulação e a uma bússula de 32 ventos. Nota-se bastante convencionalismo nas representações, que nem sempre pretendem ser realistas, sobretudo em aspectos secundários, inspiradas por um misto de elementos topográficos e corográficos, que não deixam de evocar os *Itineraria Picta* de que dispunham os comandantes romanos e que, simultaneamente, sugerem representações tridimensionais, como nas fotografias aéreas oblíquas altas⁽¹²⁾. A língua utilizada é a Castelhana, com uma toponímia geralmente castelhanizada, com excepção das referências respeitantes ao litoral português, dividido entre Portugal e Algarve.

A execução do Atlas obrigou a trabalhos que se prolongaram por muitos anos, aparentemente entre 1622 e 1634, por vezes em condições muito difíceis e até de alguma insegurança. Esse labor incluiu trabalho de campo, por terra e por mar, e consulta e tratamento de fontes escritas e cartográficas diversas, trabalho que terá tomado nove anos para recolha de dados e mais três para a elaboração dos mapas e figuras. Não vale a pena insistir no esforço desenvolvido pelo cartógrafo, considerando as condições e os meios técnicos da época, o qual é evidente, mesmo quando houve recurso a fontes já existentes.

As ilustrações que interessam ao litoral português, Portugal e Algarve, representam 21 portos, excluindo deste número as cidades de Ceuta e de Tânger, iniciando-se a descrição no Rio Minho e terminando no Guadiana. Alguns dos mapas incluem sectores costeiros amplos, não se limitando à representação de um único porto ou fundeadouro. A informação que disponibilizam é muito diversificada, alargando-se a aspectos que, embora associados à náutica, ilustram, através de cuidadosos apontamentos, actividades características da vida marítima, como os estaleiros, os locais de pesca e as salinas. O Atlas conta com um texto de apoio, onde não faltam referências históricas, obtidas nas fontes magistrais da época e, em certos casos, por recolha directa do próprio autor. Também ocorrem comentários a pequenos portos não figurados no elenco das ilustrações, como é o caso, por exemplo, da Ericeira, cujo porto, uma reduzida cala, é considerado péssimo e só praticável por pequenas embarcações⁽¹³⁾. Assim, a leitura do texto reveste-se de grande importância, completando ou ajudando a interpretar o que Pedro Teixeira ilustrou através dos mapas.

Particularmente interessantes são as representações de navios e de embarcações ao longo da costa, as quais permitem reconhecer os tipos então predominantes, incluindo vários de alto bordo, constituindo o Atlas um significativo contributo para a iconografia dos navios que frequentavam o litoral português no século XVII, lusos e estrangeiros. Verifica-se também que toda a costa portuguesa era alvo de ataques da pirataria europeia e africana, flagelo que só no século XIX acabou por desaparecer. O Atlas refere amiúde ataques de piratas e combates no mar, que representa aqui e ali, sobretudo envolvendo navios barbarescos, perigo que as nossas povoações costeiras suportaram durante séculos, tanto como a nossa navegação e actividades piscatórias. Considerando esta situação, absolutamente contrária a uma pretensa convivência entre norte-africanos e peninsulares, não só se compreenderá melhor a política portuguesa em Marrocos como a inevitável necessidade de manter a Esquadra do Estreito operacional, apesar das habituais dificul-

dades financeiras do Reino. O problema era de tal maneira grave que, em 1807, com o porto de Lisboa bloqueado pela Royal Navy, foi pedida autorização para a saída de dois navios para correrem a costa em busca de piratas barbarescos, os quais, estimulados pelos conflitos na Europa, haviam ganho nova agressividade⁽¹⁴⁾. Como é evidente, a situação no século XVII não era melhor.



3 - Desenho de Duarte d'Armas representando a vila de Caminha

A descrição dos portos portugueses inicia-se na foz do Minho, com a representação da vila de Caminha, a qual já contava com ilustrações mais antigas, embora muito mais simples, da autoria de Duarte d'Armas, datadas de 1510. Uma destas vistas panorâmicas mostra a povoação do lado da terra, com poucas informações de valor náutico, que não interessavam aos objectivos do autor. É de destacar o estaleiro no areal da margem do rio e o fundeadouro para navios no estuário (fig. 3). Comparando este desenho com a representação da foz do Minho e da vila de Caminha na obra de Pedro Teixeira, imediatamente verificamos a enorme diferença existente, a qual não é meramente artística, mas essencial. O volume de informação disponibilizado pelo Atlas ilustra claramente a superioridade e diferente finalidade deste último (fig. 4).

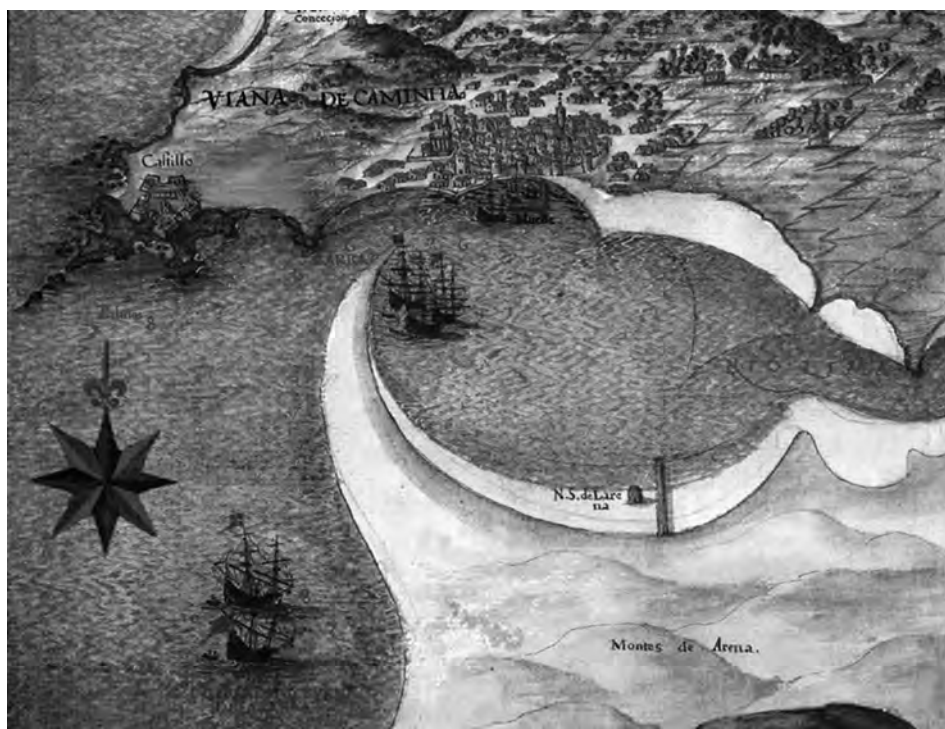
Pedro Teixeira refere as características das duas barras da foz do Minho, cuja batimetria ocorre repetidas vezes na figura respectiva, que mostra a meio a ilhota da Ínsua com o convento de Santo António – cujos frades, como nos diz Teixeira, acorreram frequentemente em socorro dos tripulantes de navios acossados pelos piratas e que varavam na ilhota quando impedidos de entrar no porto⁽¹⁵⁾. O valor da ilhota, para a defesa do porto e da navegação que o procurava, levou à construção do fortim que ainda hoje existe, levantado entre 1649 e 1652, não sendo referida nenhuma obra militar na Ínsua



4 - A foz do rio Minho e a vila de Caminha no atlas de Pedro Teixeira

pelo cartógrafo. Muito interessante é a divisão da vila de Caminha em dois núcleos, um dos quais exterior à muralha e correspondendo à zona popular e marítima da povoação, característica que marcou definitivamente o desenvolvimento urbanístico da vila⁽¹⁶⁾.

O porto ilustrado em seguida é o de Viana do Castelo, na época Viana de Caminha. Trata-se de mais um porto na foz de um rio, neste caso o Lima, situado, como quase todos os portos da costa ocidental, na margem direita. Viana desenvolveu desde a Idade Média uma forte tradição comercial marítima, o que levou desde cedo à construção de estruturas portuárias, como o cais de São Bento, em pedra, já existente no século XV, o qual está representado na imagem do Atlas. Para além da batimetria da barra do Lima e do rio, o cartógrafo indica o fundeadouro a sul da barra onde os navios de maior porte deviam aguardar a maré para entrarem na barra. No interior do porto, os grandes navios aparecem surtos junto ao cabedelo que termina a margem esquerda, enquanto os de menor porte e as embarcações fluviais se concentram junto à vila (fig. 5). O texto que acompanha o Atlas informa que as profundidades indicadas na figura correspondem à baixa-mar. Pedro Teixeira refere-se ao grande número de navios de Viana de uma forma que sugere uma situação contemporânea algo diferente⁽¹⁷⁾. Também não mostra na imagem nada que se relacione com actividades de construção naval, nem as refere no



5 - Pormenor do porto de Viana e foz do Rio Lima, no atlas de Pedro Teixeira

texto explicativo. Uma vez que grande parte do comércio de Viana se dirigia ao Norte da Europa, nomeadamente à Inglaterra, talvez possamos considerar que, no reinado de Filipe III, as vicissitudes políticas da União Ibérica tenham prejudicado o referido movimento marítimo. Não falta, pelo contrário, a indicação da existência de uma fortaleza moderna, a de Santiago da Barra, fortemente artilhada, a qual está na origem do nome actual de Viana. Dado que existe uma carta da barra de Viana elaborada poucos anos antes, podemos comparar os dados oferecidos pelo Atlas com a batimetria indicada na referida carta, o que ajuda a conhecer melhor o fenómeno de assoreamento que atingiu o porto a partir do século XVII e que obrigou, pelos finais do mesmo, a construir o cais do Cabedelo⁽¹⁸⁾.

Descendo a costa, Pedro Teixeira descreve depois o porto de Vila do Conde, na foz do Ave (fig. 6), defendido por uma fortaleza situada sobre a costa e que não terá sido muito eficiente na luta contra os ataques da pirataria. Teixeira refere também um terra-pleno artilhado, junto à capela de Nossa Senhora da Guia, a qual, como o nome indica, servia de baliza, assim como a de Nossa Senhora do Socorro, edificada em 1603, que não é lembrada por Pedro Teixeira. A barra não era fácil, devido à pouca profundidade. Também aqui, nesta época, os navios maiores deviam aguardar ao largo, a sul da barra, que a maré permitisse a sua entrada no porto⁽¹⁹⁾. Na imagem do Atlas a batimetria está indicada em braças, pois o numeral I que indica a profundidade na barra do Ave só pode



6 - Pormenor do porto de Vila do Conde no atlas de Pedro Teixeira

acomodar-se aos 7 palmos referidos no texto explicativo, o que obriga a considerar a utilização de braças e de palmos de forma pouco sistemática, como se verifica neste caso. A imagem mostra também, como é vulgar, alguns aspectos geomorfológicos marcantes, como a Pedra de Aguiar, a sul do fundeadouro já referido.

A descrição do litoral prossegue para sul, através da representação da cidade do Porto e do sector litoral da foz do Douro. Antes, o cartógrafo descreve rapidamente no texto explicativo as características da costa entre o Ave e o Douro, com numerosas povoações populosas e activas. Assim, refere Leça e Matosinhos, sem esquecer uma plataforma artilhada, perto de Leça, destinada a defender o então porto natural de Leixões, capaz de receber muitos navios de grande porte. Diz em seguida que, se fosse construído um molhe sobre as rochas que constituíam a única protecção do referido porto, Leixões se transformaria num excelente abrigo para a navegação, tão falha de portos de fácil acesso nesta zona da costa. Foi preciso esperar alguns séculos para que se concretizasse esta esclarecida proposta do cosmógrafo, ao qual não escapavam as realidades e necessidades do tempo da *marinha de pau e corda*⁽²⁰⁾. Devemos reconhecer que a imagem da foz do Douro é das mais interessantes do Atlas (fig. 7), o que em parte, pelo menos, se deve à importância evidente da cidade do Porto, muito bem caracterizada.

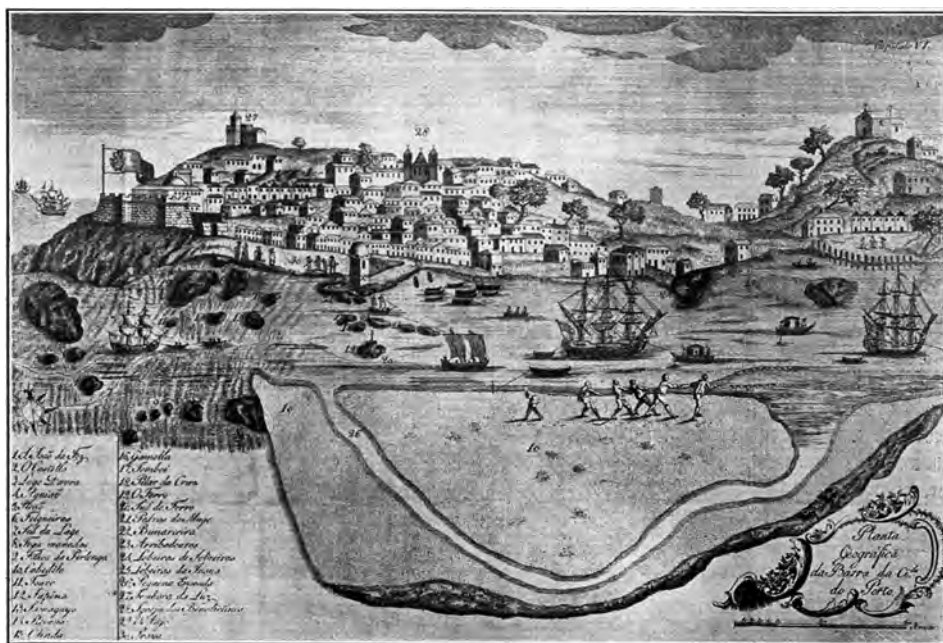


7 - A foz do rio Douro e a cidade do Porto no atlas de Pedro Teixeira

De Matosinhos para sul a costa é baixa e de areia, facilitando os desembarques, o que obrigava a fortificar a praia com trincheiras, no Verão, para impedir os ataques da pirataria⁽²¹⁾. Curiosamente, está representada na figura uma estrada ligando o Porto a Matosinhos, elemento raramente incluído, como dissemos atrás. Lembramos que foi nesta costa, na praia de Arnosa de Pampelido, que se deu o célebre desembarque das forças liberais, em 1832, que tomaram o Porto de surpresa no dia 9 de Julho, abrindo caminho para o fim da Monarquia tradicional. Junto à foz do Douro está representado o Castelo de São João da Foz, importantíssima fortificação de defesa da barra do Douro, com uma rica história que inclui numerosas renovações e que actualmente abriga a Delegação do Norte do Instituto da Defesa Nacional. Na imagem do Atlas vê-se perfeitamente a igreja quinhentista, construída por iniciativa de D. Miguel da Silva, bispo de Viseu, e que foi um dos primeiros edifícios renascentistas do Norte de Portugal. Entre São João da Foz e Massarelos (Massardos, no manuscrito) está figurado um estaleiro naval, também referido no texto com a nota de que nele se fabricam navios de grande porte⁽²²⁾.

Os arredores do Porto estão representados em pormenor, nomeadamente Miragaia e Vila Nova de Gaia, na margem sul, assim como diversos mosteiros, entre os quais o da Serra do Pilar, com o seu conhecido torreão. O Douro, representado com abundante

batimetria, mostra claramente uma barra difícil, entre as rochas que se estendem perpendicularmente a partir da margem setentrional e o cabedelo que arranca para norte na margem oposta. O canal de acesso é indicado por uma baliza colocada sobre um afloramento rochoso no enfiamto do rio. Não está figurado, nem é referido no manuscrito, o farol de São Miguel-o-Anjo, edificado na Cantareira com uma capela, em 1527, por ordem do mesmo D. Miguel da Silva. Talvez o farol não estivesse operacional por altura da composição do Atlas. Uma gravura do século XVIII mostra a barra do Douro com poucas transformações em relação à imagem de 1634 (fig. 8).



8 - A barra do Douro numa gravura de 1787 (Agostinho Rebelo da Costa)

Refere depois Pedro Teixeira as características da costa até ao rio Vouga, com praias de areia onde não é difícil desembarcar e nas quais, por essa razão, não faltava a presença habitual de piratas, fundeados para fazer aguada e procurar frescos. A imagem que corresponde a este sector da costa, contemplando o curso final do Vouga e o porto de Aveiro, começa com a povoação de Ovar e termina em Vagos. Nela não estão indicadas quaisquer profundidades, no rio ou no mar. A conhecida instabilidade do leito do rio e da barra, a que Teixeira alude largamente e que sempre têm constituído o grande problema do acesso ao porto de Aveiro⁽²³⁾, poderão justificar a omissão. O cosmógrafo diz, a propósito, o seguinte: *La barra es muy estrecha y deficultosa de tomar y por ser toda, de una parte y de otra, de arena suelta se muda casi todos los más años en menos y más fondo. Y de ordinario poco más o menos siempre tiene en ella una braza y, más adentro, dos*⁽²⁴⁾. Fora da barra, o mar é representado revolto, em oposição à placidez das águas dos três braços navegáveis

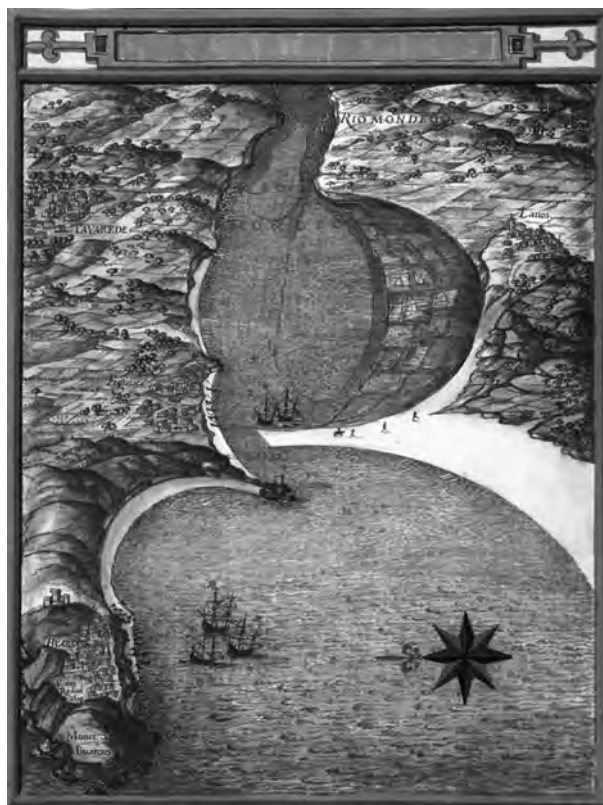
referidos por Pedro Teixeira, o de Ovar, o de Angeja e o de Vagos. As famosas salinas, com os montes de sal piramidais, sobressaiem na imagem, ocupando vasto espaço nas margens a jusante da vila de Aveiro, rodeada por campos cultivados (fig. 9). O acesso à barra é facilitado por um facho, tipo picota, junto à capela de Nossa Senhora da Conceição. Este tipo de sinalização luminosa foi, seguramente, bastante vulgar, embora a sua rusticidade não facilite a detecção de vestígios, não sobrevivendo frequentemente mais do que a sua memória no topónimo facho.



9 - A vila de Aveiro e a barra do Vouga no atlas de Pedro Teixeira

Os navios podiam fundear em qualquer ponto do rio, aguardando os maiores a preia-mar para virem até à ponte sobre o que é actualmente o Canal Central. A imagem da vila de Aveiro mostra de forma clara esta característica do porto, assim como o estaleiro de construção naval, entre o Canal Central e o Canal de São Roque. Pedro Teixeira refere no texto que em Aveiro se construíam grandes navios e caravelas. A frota de pesca longínqua da vila, título que lhe foi conferido por Filipe I, era muito importante. Só no ano de 1585 foram apresados por corsários ingleses, no regresso da Terra Nova, 11 navios aveirenses⁽²⁵⁾, o que dá uma ideia do valor da referida frota e das permanentes ameaças à navegação peninsular. Não deixa de ser interessante a comparação da imagem de Pedro

Teixeira com a carta da barra de Aveiro delineada por João Teixeira catorze anos depois, a qual também não mostra indicações batimétricas e, apesar de bastante esquemática, privilegiando uma representação plana, não deixa de indicar as balizas da barra, o limite da navegabilidade em Angeja e o que quase sempre falta nas figuras do Atlas, a escala. A análise das duas representações sugere que em 1648 estava em desenvolvimento o fenómeno de deslocação da barra para sul⁽²⁶⁾, ainda que tal conclusão exija estudo mais profundo.



10 - A vila de Buarcos e a barra do Mondego no atlas de Pedro Teixeira

Refere depois Pedro Teixeira a desabrigada costa entre a barra de Aveiro e Buarcos, aludindo rapidamente a Mira e, sem a nomear, o que parece ser a Murtinheira, a norte do Monte de Buarcos, a actual Serra da Boa Viagem. A imagem correspondente à foz do Mondego é muito interessante e, tanto quanto sabemos, a mais antiga representação tridimensional da zona (fig. 10). Nesta figura voltamos a encontrar referências batimétricas, no fundeadouro frente a Buarcos e na embocadura do Mondego, frente à aldeia da Figueira. À entrada da barra vê-se o forte de Santa Catarina, que não é referido no texto descritivo. Nas praias, estão varadas embarcações e no centro da Figueira está representado um pequeno estaleiro, aparentemente no local onde desaguava a Ribeira das



11 - Restos do castelo de Buarcos reaproveitados como baliza para a navegação no séc. XIX

Abadias. Os navios maiores surgem fundeados junto à margem esquerda do rio, protegidos pelo cabedelo da barra, considerada difícil de tomar, encontrando-se a Morraceira, zona de tradicionais actividades marinheiras, ocupada por salinas⁽²⁷⁾.

Pedro Teixeira informa-nos sobre a falta de fortificações em Buarcos, onde apenas existia um castelo antigo, destruído, do qual hoje pouco subsiste no local, assinalado por uma baliza construída no século XIX com parte dos seus restos (fig. 11). Teixeira considerou esta falta perigosa para a segurança da vila, atacada por piratas barbarescos em 1626, os quais saquearam Buarcos, queimando todas as igrejas e casas e levando cativos os habitantes que não conseguiram fugir⁽²⁸⁾. Como é evidente, o flagelo da pirataria não se limitava a um *topos* literário e vai sendo tempo de surgir um estudo sistemático sobre o assunto, acerca do qual não faltam documentos nos diversos arquivos nacionais.

A imagem da foz do Mondego inclui também as povoações de Lavos, na margem esquerda, e de Tavarede, na margem direita. Alguns autores identificam Redondos, que era então a parte alta de Buarcos, com a aldeia da Figueira, erro crasso que o Atlas permite corrigir, uma vez que mostra claramente o topónimo Redondos junto a Buarcos, onde hoje ainda existe a Rua dos Redondos. As actuais fortificações de Buarcos foram construídas depois da Restauração⁽²⁹⁾.

A figura seguinte do Atlas representa a Nazaré e o que então restava da Lagoa da Pederneira. O sítio está bem caracterizado, com o santuário no Alto, sobranceiro à praia, diferente da actual, onde se encontram embarcações varadas e outras em construção. A batimetria limita-se ao fundeadouro frente à praia, onde estão indicados fundos entre 10 e 20 braças. Teixeira considera o fundeadouro perigoso, por se encontrar exposto aos ventos de sul e de sudoeste, defendendo a construção de um molhe a partir do morro da Nazaré, com o que se conseguiria um excelente porto. Refere igualmente a construção de naus e de galeões com recurso às abundantes madeiras do Pinhal Real, relativamente próximo⁽³⁰⁾. Como se verifica, pela imagem, a dinâmica geomorfológica e antrópica que alterou significativamente a zona, com a formação da grande praia da Nazaré, encontrava-se em fase inicial, mas a Pederneira havia perdido já a condição portuária, devido ao assoreamento da lagoa, transformada num paúl por onde serpenteia, na figura do Atlas, o Rio Alcoa⁽³¹⁾.

A imagem seguinte é também uma novidade, pois se trata, sem dúvida, da representação mais antiga da Concha de São Martinho do Porto. E esta antiguidade obriga a repensar parte do que se tem dito sobre o desaparecimento da Lagoa de Alfeizerão, uma vez que o aspecto da zona que nos é transmitido por Pedro Teixeira é praticamente idêntico ao actual, pouco ou nada diferindo dos dados fundamentais transmitidos pela carta do porto de São Martinho levantada em 1815⁽³²⁾. Manter até finais do século XVI a condição de porto de mar a Alfeizerão, acessível a grandes navios e em número avultado, parece-nos difícil, pois assim teríamos que considerar um fenómeno muito rápido de transformação da lagoa, o qual na figura do Atlas parece quase concluído, surgindo como um paúl com a sua vegetação característica, enquanto a concha parece consolidada na sua forma actual⁽³³⁾. Pelo contrário, no caso da Pederneira deparamos com um processo em desenvolvimento, longe de se encontrar terminado. Acresce ainda que Teixeira não faz qualquer referência a Alfeizerão como antigo porto, o que sugere já o não ser há muito tempo, não representando sequer a povoação (fig. 12).



12 - Representação da Concha de São Martinho do Porto no atlas de Pedro Teixeira

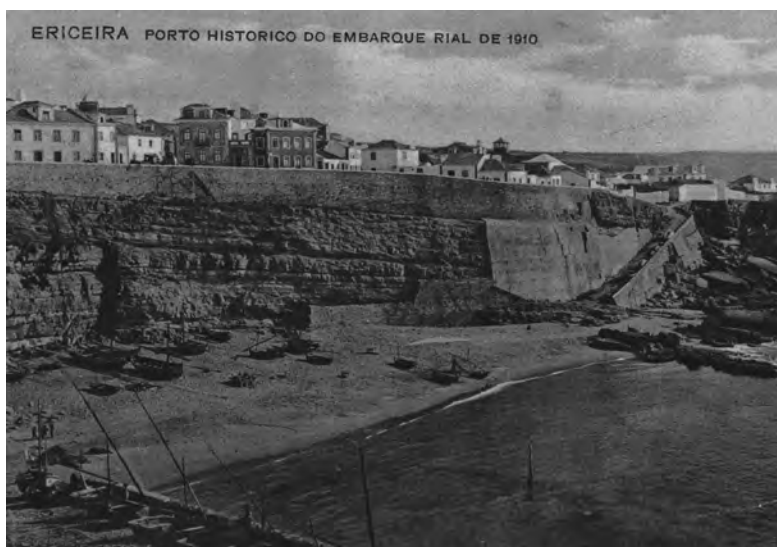
O cartógrafo considera a barra como das melhores desta costa, com profundidades que atingiam as 10 braças à entrada do canal, valor que tombava rapidamente para 2 braças, voltando a subir no interior do porto, mas chama a atenção para os ventos de leste e de sueste, que actuam negativamente sobre o plano de água do porto. Estão representadas na figura duas aldeias, São Martinho e Salir, a última das quais dá o nome ao porto. Mas a análise da imagem mostra imediatamente que o fundeadouro se encontrava já, como actualmente, do lado de São Martinho, decrescendo o porte dos navios representados de acordo com as profundidades da baía nessa zona. As pontas de terra que defendem a barra são denominadas de São Martinho e de Santa Maria, não figurando nesta a capela de Santa Ana, hoje em ruínas, mas apenas o que parece ser uma torre. Não indica a presença de qualquer fortificação, sugerindo que a construção de um molhe, ao abrigo do monte a norte da baía, melhoraria consideravelmente o porto⁽³⁴⁾, cuja primeira obra permanente foi o cais inaugurado pelo Rei D. Miguel em 1828, recentemente objecto de algumas transformações. Embora a imagem trate de forma convencional as duas aldeias que nela estão presentes, é facilmente reconhecível o traçado actualmente seguido pela calçada que liga a antiga zona portuária de São Martinho com o núcleo inicial da povoação, no Outeiro.



13 - Peniche e a laguna de Atouguia no atlas de Pedro Teixeira

Descreve-se em seguida o porto de Peniche, cuja península, na época, ainda ficava isolada com a preia-mar⁽³⁵⁾. A imagem respectiva é muito interessante para a reconstituição da evolução geomorfológica da área, com a laguna de Atouguia da Baleia em vias de desaparecimento. Os dois núcleos populacionais de Peniche estão muito bem caracterizados, com a Vila de Cima e Peniche de Baixo, assim como as salinas no limite setentrional do esteiro que limitava o tómbolo que unia a península à terra firme, esteiro que abrigava a sul o porto, protegido por um molhe. A imagem conta com numerosas indicações batimétricas e nela está indicada a Baía da Camboa, onde Teixeira informa erradamente terem desembarcado os ingleses que apoiavam o Prior do Crato⁽³⁶⁾. Está igualmente representada a fortaleza que antecedeu a actual e o convento de Santo António. O Cabo Carvoeiro está indicado com o nome da época, Cabo de Nossa Senhora da Vitória (fig.13). Pedro Teixeira refere-se depois às Berlengas, informando-nos que na ilha maior os piratas costumavam aportar para se abastecerem de água e de lenha, que diz ser abundante⁽³⁷⁾. Por esta razão, a ilha era então desabitada, depois de abandonado o Convento da Misericórdia da Berlenga que fora fundado pela Rainha D. Leonor, e desguarnecida. O forte que nela existe actualmente foi construído após a Restauração, e logo em 1655, ainda incompleto, conseguiu repelir o ataque de seis navios otomanos.

O cosmógrafo, sem a ilustrar, descreve rapidamente a costa entre Peniche e o Cabo da Roca, quase desprovida de abrigos e de dificultosa navegação, a qual alude ao lugar de Paimogo e à vila da Ericeira. Em relação a esta é muito interessante verificar que a situação descrita em 1634 se prolongou até à segunda metade do século passado (fig. 14), como tantas vezes tivemos oportunidade de observar: *Su puerto no es más que para pequeños barcos, por ser solo una angosta cala llena de peñas donde rompe la mar con gran furia, y en aziendo tiempo de travecia, sacan con muncho trabaxo los barcos a tierra por no ser posible el poderen estar en la mar sin que se azen pedaços por la yncapacidad del puerto*⁽³⁸⁾.



14 - O porto de pesca da Ericeira num postal de 1920.
 Reparar nas embarcações recolhidas nas rampas de acesso à praia



15 - Pormenor da representação da barra do Tejo, entre o Cabo da Roca e a fortaleza de São Julião da Barra, no atlas de Pedro Teixeira

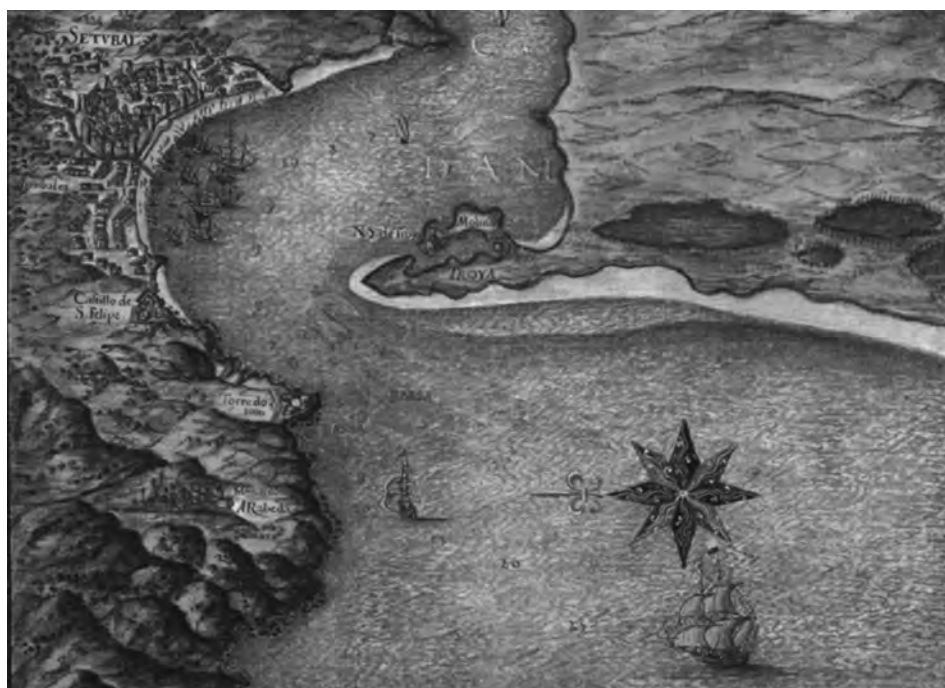
Continuando a descer a costa, a imagem seguinte representa a barra e o porto de Lisboa, e é particularmente interessante pela utilização de várias perspectivas e levantamentos planimétricos e planialtimétricos. É de grande efeito, pela variação de escalas, a imagem dos navios ao largo da barra, um dos quais ostenta o pavilhão português, caso único em todo o Atlas. Os dois canais principais da barra estão cuidadosamente indicados, a Carreira de São Julião e a Carreira da Alcáçova (fig. 15). Existe um outro canal de acesso, apenas para barcos, entre a Trafaria e o Forte da Cabeça Seca. A carta abrange o espaço que se estende entre a Praia das Maças, Frielas e o Mar da Palha, e o fundo do esteiro de Coima. A batimetria dos canais da barra está copiosamente indicada, assim como a da Baía de Cascais. Defronte de Lisboa a profundidade oscila entre 30 e 15 braças, esta última frente ao Terreiro do Paço, bem individualizado na figura, assim como o estaleiro da Ribeira das Naus. Pedro Teixeira fornece numerosas informações sobre a cidade de Lisboa e sobre as muitas obras militares que defendem o seu porto, e a imagem respectiva está, toda ela, repleta de povoações, concentradas na margem norte, destacando-se, entre elas, Sintra e Cascais. É muito interessante a referência ao farol da Guia: *Desta punta (Lage do Remal) poco menos de un quarto de legua está una yglesia de Nuestra Señora de Guía con una torre muy alta, donde se pone para la guía de los navegantes que bienen de noche a demandar la Roca un fanal. Media légua adelante está otra yglesia de Santa Marta*⁽³⁹⁾.



16 - A margem esquerda do Tejo no atlas de Pedro Teixeira, mostrando os navios em fabricos na zona do Seixal

Na margem esquerda do Tejo, é de salientar a ponta do Montijo e Aldeia Galega, que lhe tomou posteriormente o nome, assim como naquela e a sul de Cacilhas, moínhos de maré, e, no Seixal, os grandes navios da Carreira da Índia em fase de armamento ou em fabricos (fig. 16), como é explicado no texto descritivo. Também no mesmo encontramos, a propósito das origens da cidade de Lisboa, uma referência, vulgar entre os eruditos da época, atribuindo a fundação da cidade a Ulisses, o mítico navegador da *Odisseia*, e justificando o topónimo através dessa pretensa fundação⁽⁴⁰⁾. Embora a imagem represente a cidade de Lisboa e os seus arredores numa escala muito reduzida, não deixa de constituir um contributo significativo ao reduzido *corpus* iconográfico anterior ao Terramoto de 1755, tanto mais que abrange uma área muito vasta, merecendo só por si um estudo monográfico. Uma curiosidade que Pedro Teixeira anota é a de se encontrar então na fortaleza de São Julião da Barra, à época a mais poderosa de Portugal, a célebre colubrina capturada pelos portugueses em Diu e que, segundo Lavanha, estaria no Castelo de São Jorge no tempo dos Filipes, podendo admirar-se ainda hoje no Museu Militar de Lisboa, depois de escapar por pouco à fundição⁽⁴¹⁾. Esta referência serve para realçar a quantidade de pequenas notícias que se encontram na obra de Pedro Teixeira, muitas delas justificando estudo mais desenvolvido e urgente.

A figura seguinte mostra a barra e o porto de Setúbal e conta, como a anterior com uma régua de escala (fig. 17). A imagem começa no Cabo Espichel, com o seu famoso santuário, mostrando depois Sesimbra, o Convento da Arrábida e as fortalezas de Outão



17 - Pormenor da barra do Sado, com a vila de Setúbal, no atlas de Pedro Teixeira

(Torre do Tom) e de São Filipe, esta dominando a vila e o porto de Setúbal⁽⁴²⁾. Pedro Teixeira considera a barra difícil, por ter pouco fundo, que não ultrapassa 2 braças no canal central, ainda que junto à costa, no Outão, atinja 6 braças, sem que saibamos em que momento da maré, provavelmente na preia-mar⁽⁴³⁾. O cartógrafo refere a riqueza da vila, onde muitos navios carregam o sal abundantíssimo na região, assim como a indústria de construção naval, apesar de não haver nenhum estaleiro presente na imagem. Refere ainda a vila de Alcácer do Sal, a nove léguas de distância pelo Sado (Çadam), navegável para embarcações de limitado porte. No porto, naturalmente, estão representados vários tipos de navios e embarcações⁽⁴⁴⁾.

Muito curiosa é a referência a Tróia, ponta de terra cuidadosamente representada, onde se reconhece a Caldeira, com o recorte actual, a capela de Nossa Senhora de Tróia e um moinho de maré com o seu dique de contenção das águas (fig.18). Diz-nos Pedro Teixeira, a propósito de Tróia, o seguinte: *Se veen unas ruinas de grandes ydefiçios y se tiene averen çido de una gran ciudad que fue fundada de los troyanos a devoçión de su Troia. Y oi se conserba este mismo nombre en estas ruinas, llamándole Troia*⁽⁴⁵⁾. Mais uma vez deparamos com uma nota erudita, relacionada com a vertente clássica da educação da época, a qual se combinava, por vezes de forma desconcertante, com a ilustração cristã, e que levou Teixeira, devido à versão corrente de que Setúbal fora fundada por Túbal, neto de Noé, a atribuir-lhe a classificação de mais antiga e nobre vila de Portugal.



18 - A península de Tróia no atlas de Pedro Teixeira

A descrição da costa continua para sul, referindo-se a vila de Melides, com uma péssima barra e a vila de Odesines (Sines), que Teixeira diz ser grande e povoada, além de bem defendida e dotada de um bom porto. A imagem respectiva mostra a costa até à Ilha do Pessegueiro, destacando-se o pequeno porto de abrigo em São Giraldo. Em relação à Ilha do Pessegueiro, defendida por um pequeno forte ainda existente, o fundeadouro situa-se a sul, com fundos de 6 braças, propondo o cosmógrafo a construção de um molhe sobre os afloramentos rochosos que ligam a ilhota ao continente (fig. 19), obra que já se havia tentado aproveitando a Pedra do Cavalo, mas que fora abandonada⁽⁴⁶⁾. Esta imagem é muito convencional nas representações, exagerando os acidentes na costa, como acontecia vulgarmente na cartografia da época, diferindo significativamente da carta da ilha inserida no trabalho de Alexandre Massai⁽⁴⁷⁾. Muito interessante é a inclusão na imagem de um combate naval entre um navio peninsular e um navio tipo patacho, com a bandeira otomana, seguramente uma nave corsária de Argel ou de Tunis (fig. 20). Esta figura demonstra que os meios navais barbarescos não se limitavam aos célebres xavecos, pequenos e não muito armados, embora rápidos e adequados ao corso, incluindo também embarcações de alto bordo.

A descrição do litoral prossegue depois com os portos de Odemira, na realidade Vila Nova de Milfontes, que só admitia caravelas, onde Teixeira indica fundos de 8 braças, limitados na barra do Mira a menos de 2 braças. A costa, pouco povoada, é desprovida de abrigos, assim prosseguindo em direcção a Arrifana e ao Cabo Sardão, onde o lugar do mesmo nome contava com uma praia onde os navios podiam fundear, mal



19 - Blocos de pedra cortados para a construção do dique do porto da Ilha do Pessegueiro



20 - Combate naval entre um navio peninsular e um navio otomano, provavelmente argelino, ao largo da Ilha do Pessegueiro

protegidos, terminando a descrição do litoral do Reino de Portugal e iniciando-se a do Reino do Algarve. As indicações facultadas por Pedro Teixeira para a costa entre Melides e o Cabo Sardão são semelhantes às que encontramos na carta de João Teixeira para este mesmo troço do litoral⁽⁴⁸⁾.

A primeira imagem representa o Cabo de São Vicente, com a sua famosa igreja, indicando Pedro Teixeira correctamente que ali se situa o fim da costa ocidental da Península, e não o limite da Europa (*Caput Europa*), como alguém anotou à margem do manuscrito. Avançando para sotavento o Atlas representa o porto e vila de Sagres, cuja defesa principal era já a fortaleza moderna em torno da qual se têm desenvolvido não poucas polémicas da história portuguesa, sobretudo as que envolvem a mítica *Escola de Sagres*. É interessante notar a ausência a qualquer alusão ao papel que Sagres teria tido nos Descobrimentos, tanto mais que Pedro Teixeira não se esquece de pôr em relevo a acção portuguesa no conhecimento do Mundo e de referir figuras como Vasco da Gama e Afonso de Albuquerque entre os grandes heróis peninsulares⁽⁴⁹⁾. A imagem da vila de Sagres é muito fantasista, o mesmo não acontecendo com os aspectos topográficos da zona, nomeadamente a praia, semelhante à actual Mareta, e para as formações rochosas. Esta praia abrigada era muito conveniente para navios que aguardassem melhores condições para dobrar o Cabo de São Vicente, ou que a tivessem já efectuado. Não existem na actualidade vestígios dos molhes referidos por Teixeira, um dos quais está representado na imagem. Ou o cartógrafo imaginou a sua existência, o que não nos parece possível, ou o mar provocou a sua destruição, talvez no decurso do episódio sísmico de 1755, violentíssimo na costa algarvia. A nossa análise de imagens de satélite nada revelou de significativo nesta zona da costa.

Encontramos depois referências a diversos pontos da costa, que se desenvolve para oriente, entrecortada de praias e pontas rochosas, a partir do Porto do Soncal (Baleeira), no qual ficam as ilhotas do Martinhal, Ponta da Bordeira, Praia de Santa Maria, onde os Ingleses desembarcaram em 1597, e Torre Alina, perto da Ponta da Piedade, junto à cidade de Lagos. Não temos deste troço da costa nenhuma representação no Atlas. A própria cidade de Lagos, capital do Algarve na época, aparece no limite esquerdo da folha que cobre a costa até ao Arade (fig. 21), e do seu porto Teixeira diz não ser capaz de grandes navios devido à pouca profundidade frente à praia. Nesta imagem não surge qualquer indicação batimétrica, circunstância que se repete em todas as outras que representam o litoral algarvio. Na margem do manuscrito descritivo há uma anotação para Lagos identificando a cidade com *Portus Anibales*⁽⁵⁰⁾. A Meia Praia está bem figurada, assim como a Ponta de Santa Catarina, onde mais tarde se construiu o fortim que hoje se pode ver dominando a Praia da Rocha e a barra do Arade. Particularmente interessante é a representação de uma armação de pesca do atum entre Lagos e a Ponta de Santa Catarina, informação também transmitida no texto que acompanha o Atlas e que se reencontra na carta da zona elaborada por João Teixeira⁽⁵¹⁾. Um apontamento muito interessante é o que indica na imagem as pequenas angras a nascente da barra do Arade onde, segundo Pedro Teixeira, *se metiam galeotas de moros*. A costa algarvia, por razões óbvias, foi regularmente vítima da pirataria barbaresca, não obstante os esforços para a manter afastada. Para além da proximidade das terras africanas onde se situavam alguns



21 - Pormenor da representação da costa algarvia, entre Alvor e a foz do Rio Arade, no atlas de Pedro Teixeira

dos portos de armamento dos piratas, as fortificações da costa não eram em número nem tinham capacidade, frequentemente, para os afastar.

De Vila Nova de Portimão diz Pedro Teixeira ser a melhor vila do Algarve e o seu porto o mais seguro e capaz, com uma barra onde a profundidade era de 4 braças, para depois aumentar para 5 no fundeadouro junto à vila⁽⁵²⁾. Na imagem estão igualmente representadas as povoações de Alvor e Ferragudo e as elevações da Serra de Monchique. Para o litoral entre o Arade e Faro também não há imagem, embora Pedro Teixeira na descrição que faz parte do Atlas refira a Ponta do Carvoeiro, o fundeadouro de Pêra, com as armações estabelecidas ao largo da costa, indicando também diversas torres de vigia, como a Torre de Quarteira, algumas das quais ainda subsistem, apesar dos demolidores efeitos de um turismo mal compreendido, descrevendo depois as características da costa, protegida por um cordão litoral quase contínuo, erradamente designado como ria. Este cordão dunar, e as barras que nele se abrem, acusaram sempre, pelo menos desde que há registos, grande instabilidade, com uma dinâmica causadora de alterações significativas, ainda que as ilhas barreira mantenham aparentemente a mesma posição. A uma légua para oriente da Torre de Quarteira situa-se a barra do porto de Faro⁽⁵³⁾.

Desta cidade Pedro Teixeira diz-nos que é de grande população e cercada de fortes muros, ficando o porto a poente da cidade, na zona da antiga Ribeira, junto à actual

doca, embora haja referências a um fundeadouro junto ao castelo, no lugar do Poço das Naus⁽⁵⁴⁾, que Teixeira não refere. Alude ainda ao grande movimento comercial do porto, que diz armar muitos navios, exportando principalmente vinhos, figos e passas. Do porto lagunar de Faro o cosmógrafo afirma ter uma barra nem boa nem má, com uma profundidade de 4 braças na entrada, passando depois a menos de 2, aumentando no interior do porto até 7 braças. Na figura, que apenas representa o Cabo de Santa Maria e a cidade (fig. 22), os navios maiores estão fundeados ao largo e uma grande quantidade de pequenas embarcações encontram-se varadas na Ribeira. Não estão representadas nenhuma obra de defesa da barra, nomeadamente o fortim da Ilha dos Cães, abandonado devido à instabilidade do solo no sapal⁽⁵⁵⁾. O sítio da cidade de Faro sofreu, desde o século XVII, enormes transformações, facilmente detectáveis nos fotogramas aéreos e através da análise de uma conhecida planta levantada no século XIX⁽⁵⁶⁾.

É significativa a descrição das condições de acesso ao porto de Faro que nos foi transmitida por Alexandre Massai, engenheiro italiano ao serviço dos Filipes, construtor, entre outros, do forte da Ilha do Pessegueiro, num relato elaborado por volta de 1621: *Esta cidade de Faro esta desviada da boqua da sua barra legua e meja ao longo de hu largo e feroso rio salguado, e navegavel, no qual emtrão por ter fundo o ditto rio na entrada da barra 29 palmos (5,8 metros) nas majores agoas e emtão podem emtrar naos de 200 toneladas*



22 - Pormenor da representação da barra e da cidade de Faro no atlas de Pedro Teixeira

e nas agoas redondas tem 22 palmos e emtão podem emtrar naos de 150 toneladas e q na baxa mar tem 16 palmos e q emtão podem entrar navios de 100 toneladas isto dizem os pilotos da terra e q se as naos emtrarem hua apos outra q emtrarao mto maiores, e q neste rio emtrou o gualeao sao mateus e huma nao ingreza de 800 toneladas⁽⁵⁷⁾. Estes dados conformam-se perfeitamente com as informações de Pedro Teixeira (fig. 23).



23 - O galeão *São Mateus* em combate nos Açores (gravura alemã de 1589)

terrenos que se estendem entre Tavira e as Quatro Águas estão ocupados por salinas, não representadas na imagem, e pelo sapal, o facto de o mar banhar a cidade explica-se facilmente (fig. 25). Quanto à ponte, acontece que nem sempre estas estruturas estão figuradas no Atlas, cujo objectivo principal passava sem a sua representação. No caso de Tavira acresce que a ponte, cuja construção remonta, pelo menos, à Idade Média, se encontrava arruinada, só tendo sido reconstruída em 1656⁽⁵⁸⁾.

Pedro Teixeira diz ser Tavira uma cidade maior que Faro, cercada de muralhas e com uma barra tão difícil como as restantes, entrando os navios com 4 braças de água, para no canal de acesso, prolongado e estreito, cair para 2, voltando a aumentar, no fundeadouro junto a Tavira, para 6 ou 7 braças. A imagem da cidade, muito convencional, mostra uma praia a nascente, com embarcações varadas na areia, e os navios de maior porte surtos junto ao que era então a foz do rio. A barra de Tavira tem sofrido várias deslocções ao longo dos séculos. A imagem mostra o forte construído no reinado de D. Sebastião, que visitou as obras em 1573, na Ilha das Lebres, forte denominado de Santo António e vulgarmente conhecido por forte do Rato. Quando foi elaborado o Atlas, a ilhota, onde no século passado se levantou o grande arraial Ferreira Neto, estaria ligada à ilha-barreira que se prolonga em direcção a Cacela, o que não se verifica no mapa

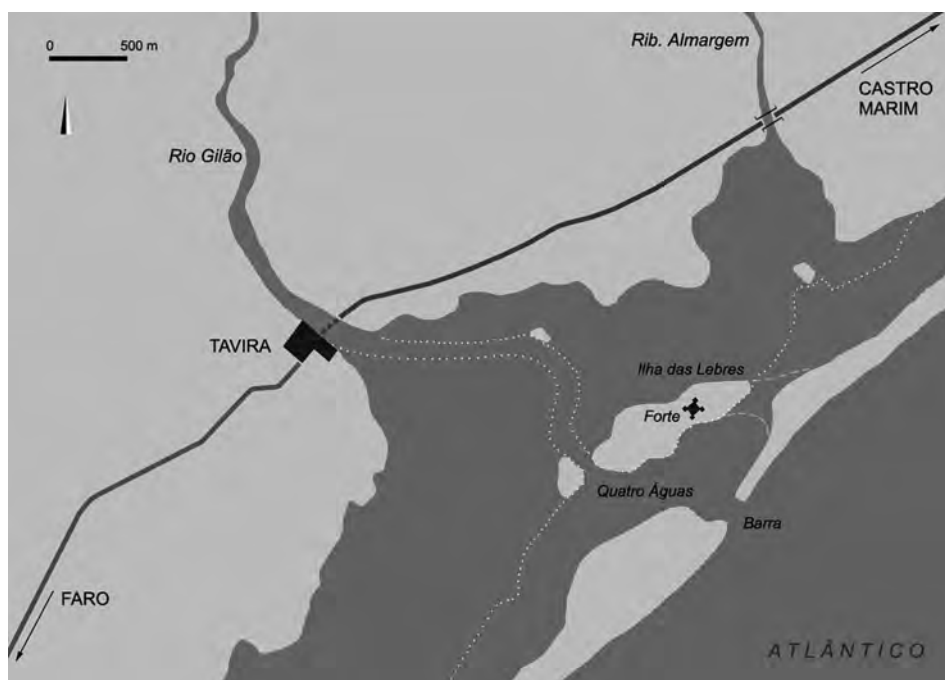
Continuando a descrição do litoral do Sotavento algarvio, o cosmógrafo refere o povoado de Vilamarim, que situa na extremidade oriental da ilha-barreira, junto a um canal de comunicação com o mar, abrindo-se mais adiante, em Bias, um segundo canal. Em relação ao povoado de Vilamarim é evidente a sua identificação com a Quinta de Marim, importante sítio arqueológico romano nos arredores de Olhão. Infelizmente não há imagem deste troço da costa, correspondendo a seguinte à barra e porto de Tavira (fig. 24). A imagem pode causar alguma surpresa, pois aparenta um ambiente natural bastante diferente daquele que existe actualmente, para além de não mostrar a conhecida ponte sobre o Gilão. Todavia, se tivermos em atenção que grande parte dos



24 - A barra e a cidade de Tavira, com o mar às portas, no atlas de Pedro Teixeira

de João Teixeira⁽⁵⁹⁾. A deslocação da barra obrigou a construir, depois da Restauração, outro forte mais a oriente, o de São João da Barra, junto a Cabanas. Na imagem está também representado o local fora da barra, a oriente, onde os navios descarregavam o lastro⁽⁶⁰⁾, o que não pode deixar de se relacionar com os problemas de acesso ao porto que fizeram sentir a partir de finais do século XVI⁽⁶¹⁾. A figura representa ainda, para além do rio Gilão ou Séquia, a ribeira do Almargem.

Pedro Teixeira continua a descrição da costa para levante, dizendo-a deserta e referindo apenas de passagem a continuação do cordão dunar e a igreja de Nossa Senhora de Cacela. A imagem seguinte do Atlas, que é a última que aqui nos interessa, foi pelo cosmógrafo integrada na descrição do Reino da Andaluzia, por considerar o porto de Ayamonte superior ao de Castro Marim. A imagem mostra a foz do Guadiana, com a pequena vila de Castro Marim dominando uma área de sapal e a ponta da ilha-barreira



25 - Reconstituição aproximada da barra e porto de Tavira cerca de 1634



26 - O rio Gilão na baixamar, com as embarcações da armação e outras, em 1958

onde a seu tempo surgiria, pela vontade de ferro do Marquês de Pombal, Vila Real de Santo António. Teixeira indica as dificuldades da barra, vendo-se na imagem os mesmos três canais de já falava Estrabão no final do século I a.C.⁽⁶²⁾, embora considere só dois como navegáveis, o melhor situado a poente, no lado algarvio. Os navios estão todos fundeados frente a Ayamonte⁽⁶³⁾. Não há qualquer representação das salinas que existiam no século XVII, mas pode vislumbrar-se o esteiro que comunicava Castro Marim com a barra do Guadiana⁽⁶⁴⁾.

Como se compreende, a enorme quantidade de informações disponibilizadas pelo Atlas e postas à disposição dos investigadores pelo meritório e excelente trabalho dos editores, necessita de um tratamento específico para cada porto que nele foi incluído. Como é natural, os editores não desenvolveram esse tipo de estudo, que não integrava os objectivos fundamentais da publicação. Tentámos, com esta comunicação, não só divulgar esta formidável obra de cartografia náutica como proceder a uma primeira análise do que interessa aos portos do litoral continental português e sua evolução. Embora as representações do Atlas acusem com frequência excesso de convencionalismo, a verdade é que os elementos fundamentais se encontram presentes e figurados de forma eficiente. Nunca podemos esquecer que se trata de uma concepção cartográfica diferente da actual, também esta, aliás, ainda muito associada a representações convencionais, independentemente do rigor dos levantamentos.

As informações de Pedro Teixeira sobre os portos portugueses, quase todos flúvio-marítimos, o que explica as grandes alterações que muitos deles sofreram desde o século XVII e que a Revolução Industrial definitivamente arruinou (fig. 26), revelam-se particularmente importantes no que se refere às barras e aos meios de defesa, o que, desde logo, revela a finalidade primeira do Atlas. As permanentes referências a piratas e corsários indicam, sem necessidade de teorias complicadas, quais as preocupações do destinatário ou destinatários da obra, orientadoras do plano observado pelo autor. Este, ao longo do texto descritivo, não deixa de realçar, e de forma inteligente, o valor dos Portugueses⁽⁶⁵⁾. Se escolheu o campo espanhol em 1640, como outros o fizeram, não podemos condená-lo sem reflectir cautelosamente sobre as causas dessa atitude, tenham elas sido ditadas por razões de legalismo monárquico ou, apenas, de carreira. Seja como for, Pedro Teixeira revela-se português, na sua arte cartográfica, quando alude, fugazmente, ao pretendente D. António, ou ainda na amável apreciação das mulheres andaluzas: *En las mugeres (o traje) difere en el ordinario, traendo sonbrerillos que con su acostumbrado brío y donaire les cay bien*⁽⁶⁶⁾.

Notas

¹ Felipe Pereda / Fernando Marías (Eds), *El Atlas del Rey Planeta. La “Descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos” de Pedro Texera (1634)*, Editorial Nerea, Hondarribia, 2002 (=Atlas). Consideramos no texto a ordenação portuguesa da Dinastia Filipina.

² www.arkeotavira.com/Mapas/Teixeira (21.4.2009).

³ Augusto de Sousa, *Albernaz, Família*: www.instituto-camoes.pt/cvc/navegaport (21.4.2008).

⁴ Felipe Pereda e Fernando Marías são professores na Universidade Autónoma de Madrid. A obra conta ainda com a colaboração de Richard Kagan, Agustín Hernando e Daniel Marías.

⁵ Sobre a época em que Pedro Teixeira elaborou a sua obra: Jean-Frédéric Schaub, *Le Portugal au temps du Comte-Duc d'Olivares (1621-1640)*, Casa de Velázquez, Madrid, 2001.

⁶ *Atlas*, pp. 10-12.

⁷ João Teixeira Albernaz, *Descrição dos portos marítimos do Reino de Portugal* (= João Teixeira, *Descrição*). Existem quatro exemplares conhecidos desta obra, um dos quais na Sociedade de Geografia de Lisboa: Maria Helena Dias / Maria Fernanda Alegria, *Lisboa na produção cartográfica portuguesa e holandesa dos séculos XVI e XVII: o espaço e o intercâmbio*, Penélope, 13, 1994, pp.55-69.

⁸ *Atlas*, pp. 17-19.

⁹ *Atlas*, pp. 31-32. Em teoria, o papel vitela é um pergaminho que deve ser preparado com pele de vitela, pelo que a designação de papel pode causar alguma confusão. Em 1999, após votação, o Parlamento inglês decidiu continuar a imprimir as Actas em papel vitela obtido com peles de cabra, mantendo uma tradição iniciada no século XV.

¹⁰ *Atlas*, pp. 35-38; Antonio Blázquez, *La descripción de las costas de España por Pedro Teixeira Albernaz, em 1630*, Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos, 1908, pp. 364-379.

¹¹ *Atlas*, pp. 46-48, 68.

¹² Vegécio, *Epit.*, III, 6. Uma foto aérea oblíqua alta é aquela em que se vê o horizonte: Raymond Chevallier, *La photographie aérienne*, Armand Colin, Paris, 1971, pp. 11-13.

¹³ *Atlas*, p. 338.

¹⁴ O pedido incluía uma nau e uma fragata, falhadas as negociações para a libertação de cativos em Argel e posterior regresso da Armada do Estreito a Lisboa: Visconde Borges de Castro, *Colecção dos tratados, convenções, contratos e actos públicos celebrados entre a Coroa de Portugal e as mais potências desde 1640 até ao presente*, VI, Sup. XIV, Imprensa Nacional, Lisboa, 1878, pp. 347-348.

¹⁵ *Atlas*, p. 335.

¹⁶ Maria Luísa Blot, *Os portos na origem dos centros urbanos*, IPA, Lisboa, 2002, pp. 164-165.

¹⁷ *Atlas*, p. 335.

¹⁸ Blot, pp. 170-171.

¹⁹ *Atlas*, p. 335.

²⁰ *Atlas*, p. 336. O porto artificial de Leixões foi construído no final do século XIX, segundo planos de Afonso Nogueira Soares, pela empresa francesa *Dauderni et Duparchy*. Sobre as várias propostas até ao século XIX: Joel Cleto, *Leixões. Pequena história de um grande porto*, APDL, Leça da Palmeira, 1998.

²¹ *Atlas*, p. 336.

²² *Atlas*, p. 336.

- ²³ F. Neves, *Breve história da barra de Aveiro*, Arquivo do Distrito de Aveiro, I, 1935, pp. 219-229.
- ²⁴ *Atlas*, p. 337.
- ²⁵ V. Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos e a economia mundial*, II, Arcádia, Lisboa, 1965, p. 499.
- ²⁶ João Teixeira, *Descrição*, Carta IV (A. Cortesão / A. Teixeira da Mota, *Portugaliae Monumenta Cartographica*, IV, Inapa, Lisboa, 1987, Est. 509 D).
- ²⁷ A. Fernandes Martins, *O esforço do homem na bacia do Mondego*, Coimbra, 1940, pp. 244-250; Rui Ferreira Cascão, *Figueira da Foz e Buarcos entre 1861 e 1910. Permanência e mudança em duas comunidades do litoral*, CEMAR, Figueira da Foz, 1998, pp. 27, 186-200. A barra da Figueira, em 1758, tinha cerca de 6 metros de profundidade, valor superior ao que foi indicado por Teixeira.
- ²⁸ *Atlas*, p. 337.
- ²⁹ Cascão, p. 18-20. Sobre as fortificações de Buarcos e da Figueira: J. A. Rodrigues Pereira, *As fortalezas marítimas da Figueira da Foz*, Município da Figueira da Foz, Figueira da Foz, 2005.
- ³⁰ *Atlas*, p. 337.
- ³¹ Orlando Ribeiro, *Introduções geográficas à história de Portugal*, INCM, Lisboa, 1977, pp. 103-104; M. V. Henriques / C. Neto, *Caracterização geo-ecológica do sistema de cordões dunares da Estremadura (Nazaré, S. Martinho do Porto e Peniche-Baleal)*, Finisterra, XXVII, 74, 2002, pp. 5-31.
- ³² Planta levantada em 1815 por Luís Gomes de Carvalho (AHMOP, D-41-B).
- ³³ Sobre estas questões: M. Cândida Proença (coord.), *A baía de S. Martinho do Porto. Aspectos geográficos e históricos*, Colibri, Lisboa, 2005.
- ³⁴ *Atlas*, pp. 337-338. Sobre os portos da Concha: F. Castelo Branco, *Os portos da enseada de S. Martinho e o seu tráfego através dos tempos*, Anais da Academia Portuguesa de História, II série, vol. 23, I, 1975, pp. 259-282.
- ³⁵ Mariano Calado, *Da ilha de Peniche*, Peniche, 1994, pp. 73-92.
- ³⁶ Calado, p. 77.
- ³⁷ *Atlas*, p. 338.
- ³⁸ *Atlas*, p. 338.
- ³⁹ *Atlas*, p. 338.
- ⁴⁰ *Atlas*, p. 339; Vasco Mantas, *Penélope e Ulisses na Lusitânia*, Penélope e Ulisses, APEC, Coimbra, 2003, pp. 145-166.
- ⁴¹ *O Panorama*, 8, 1837, pp. 61-62; J. M. Ferreira Boiça, *As fortificações marítimas de Cascais e a defesa da barra do Tejo*, As Fortificações Marítimas da Costa de Cascais, Quetzal, Lisboa, 2001, pp. 15-23.
- ⁴² Sobre o porto de Setúbal, em geral: Maria da Conceição Quintas, *Porto de Setúbal*, APSS, Setúbal, 2003.
- ⁴³ A. M. Cid Perestrelo, *O porto de Setúbal*, JAPBS, Setúbal, 1934, p. 3.
- ⁴⁴ *Atlas*, p. 340.
- ⁴⁵ *Atlas*, p. 340. Em Tróia, cujo nome antigo se ignora, situava-se um dos mais importantes centros de produção e exportação de preparados piscícolas do mundo romano, entre os quais o célebre *garum*. Infelizmente, as ruínas têm sido bastante maltratadas e timidamente exploradas.
- ⁴⁶ *Atlas*, p. 341; Carlos Tavares da Silva / Joaquina Soares, *Ilha do Pessegueiro. Porto romano da costa alentejana*, ICN, Lisboa, 1993, pp. 29-30, 152.

- ⁴⁷ Suzanne Daveau, *Geografia de Portugal*, I, Sá da Costa, Lisboa, 1987, p. 101; Alexandre Massai, *Descrição do Reino do Algarve*, fol. 61 (Coleção Olisiponense Vieira da Silva nº 1160). Sobre esta obra: Luís Guedes, *Aspectos do Reino do Algarve nos séculos XVI e XVII. A “Descrição” de Alexandre Massai (1621). Il Tratato*, Boletim do Arquivo Histórico Militar, 58, 1989, pp. 8-124.
- ⁴⁸ João Teixeira, *Descrição*, Carta XII (Cortesão / Teixeira da Mota, Est. 510 D).
- ⁴⁹ *Atlas*, p. 309.
- ⁵⁰ *Atlas*, pp. 341-342.
- ⁵¹ João Teixeira, *Descrição*, Carta XV (Cortesão / Teixeira da Mota, Est. 510 E, F).
- ⁵² *Atlas*, p. 342. Embora se localize normalmente *Portus Hannibalis* em Portimão ou perto, esta identificação não está ainda garantida.
- ⁵³ O. Pilkey et alii, *Algarve Barrier Islands: A Noncoastal-Plain System in Portugal*, “Journal of Coastal Research”, 5 (2), 1989, pp. 234-261; A. Esaguy, *Barra de Faro-Olhão. Evolução*, DGP, 1989.
- ⁵⁴ J. A. Pinheiro e Rosa, *As muralhas de Faro*, Anais do Município de Faro, V, 1975, pp. 71-72; C. Pereira Calixto, *Apontamentos para a história das fortificações da praça de Faro*, Anais do Município de Faro, X, 1980, pp. 62-63.
- ⁵⁵ *Atlas*, p. 342; C. Pereira Calixto, *As fortificações marítimas da praça de Faro*, Anais do Município de Faro, XIII, 1983, pp. 302-303.
- ⁵⁶ J. B. Silva Lopes, *Memória para a história eclesiástica do bispado do Algarve*, Lisboa, 1848, p. 355. A planta foi desenhada por José Gualdim Ferreira, em 1832.
- ⁵⁷ Massai, *Descrição*, fol. 23r. O galeão *S. Mateus*, com cerca de 750 toneladas, era um dos mais poderosos navios da época. Combateu na batalha naval de Vila Franca, nos Açores, contra as forças do Prior do Crato, em Julho de 1582, e perdeu-se em 1588 em Nieuwport, em combate contra navios holandeses, quando integrado na malfadada Invencível Armada.
- ⁵⁸ *Atlas*, p. 342. A reconstrução, algo conturbada, foi efectuada pelo mestre Joaquim Dias, segundo planos de Mateus do Couto e Pedro de Santa Colomba, engenheiro militar francês ao serviço de Portugal, pertencendo-lhe os quatro arcos da margem direita.
- ⁵⁹ A. Miguel Galvão, *Um século de história da Companhia de Pescas do Algarve*, Faro, 1948, pp. 113-118, 125-131; João Teixeira, *Descrição*, Carta XVI (Cortesão / Teixeira da Mota, Est. 510 H).
- ⁶⁰ Frente à zona de banhos da Ilha de Tavira, nos anos cinquenta, existia uma elevação de areia, quase aflorando na baixamar, que poderia corresponder ao local de descarga do lastro dos navios. O problema do lastro alijado em locais inconvenientes fez com que alguns portos, como sucedeu em Setúbal, em 1603, estabelecessem *guardas do lastro*.
- ⁶¹ Blot, pp. 295-298.
- ⁶² Estrabão, III, 1, 8; 2, 3.
- ⁶³ *Atlas*, pp. 342-343; Blot, pp. 300-301.
- ⁶⁴ Foi em Castro Marim que Duarte d’Armas iniciou, na Primavera de 1509, o seu levantamento das fortalezas da fronteira portuguesa, que terminaria em Caminha no mês de Setembro do mesmo ano. Para este valioso documento: Duarte de Armas, *Livro das Fortalezas. Fac-simile do Ms. da Casa Forte do Arquivo Nacional da Torre do Tombo* (introd. M. Castelo Branco), Inapa, Lisboa, 1997².
- ⁶⁵ *Atlas*, p. 334.
- ⁶⁶ *Atlas*, p. 343.

NAVEGADORES, PIRATAS, CORSÁRIOS, GUARDIÃES DA CRISTANDADE: PORTUGUESES NO MEDITERRÂNEO EM MEADOS DO SÉCULO XV

Comunicação apresentada pela Académica
Margarida Garcez Ventura, na 4ª Sessão
Cultural conjunta com o ICEA, em 6 de Maio

A historiografia portuguesa que se dedica ao século XV tem dado atenção, no que concerne às acções de Portugal no “além-mar”, a três ordens de factos: a expansão atlântica, a exploração da costa africana e a conquista de praças no norte de África; alguns autores recentes (nomeadamente Manuela Mendonça) têm estudado as viagens por terra no continente africano, já nos finais do século.

Raramente se realça a interligação destas frentes como prova de uma política coe-rente e de uma acção estratégica concertada de Portugal e da cristandade em relação ao mundo muçulmano. Mais ainda: raros estudos (de novo Manuela Mendonça e, também, Adão da Fonseca) têm em conta a presença portuguesa na área de charneira entre o mundo cristão e o muçulmano, ou seja, no Mediterrâneo. E, no entanto, bastará reler a documentação por demais conhecida, respirar ao lado... da obsessão pelas responsabilidades do desaire de Tânger.

Peço-vos que me acompanhem em algumas reflexões necessárias para formar o quadro geral em que se move esta comunicação. Por estar entre historiadores e cultores da História não pedirei desculpa pela complexidade de análise que proponho, aliás muito aquém da complexidade dos acontecimentos.

Há pouco falámos de estratégia da cristandade frente ao mundo muçulmano, pois são estas duas áreas que estão em confronto – religioso, económico, político e militar – quando consideramos as questões do séc. XV. Simplificamos: pois se é certo que a Cristandade é um conceito político-religioso, não é um conceito unitário, nem do ponto de vista religioso e, sobretudo, do ponto de vista político. A Guerra dos 100 Anos e o Cisma do Ocidente (para referimos somente casos próximos da época que nos importa) são disso prova, para já não falar na separação da Igreja Ortodoxa (desde 1054). Mas também é verdade, repetida à exaustão deste a pregação da 1ª cruzada que essa divisão, não só é absurda (pois não são todos reinos cristãos?) mas também se torna impeditiva da eficácia dos planos militares contra o inimigo “arquétipo”, isto é, o muçulmano.

Contudo, estamos longe de um mundo inexoravelmente dividido entre os *fiéis de Cristo* e os *infieis*, com os respectivos domínios políticos, militares e económicos. Ao contrário da proposta – teórica, é certo – do Papa João VIII (872-881) entre o território do Bem e o território do Mal, vai existir circulação de pessoas, de ideias e, até, de interesses políticos. O antagonismo formal é constantemente quebrado em todas as instâncias.

A evolução do mapa político do século XV é marcada pelo avanço do Turco. No século XIV reacende-se, no chamado oriente cristão, a instabilidade frente ao muçulmano. Na verdade, embora algumas vitórias tenham permitido a existência de pequenos enclaves cristãos – referimo-nos sobretudo à conquista de Rodes pelos Hospitalários em 1309¹ – o avanço dos Turcos Otomanos é globalmente imparável, sobretudo após a vitória sobre a cavalaria franca em Nicópolis, em 1396. Em 1423 a conquista da Moreia marca uma nova fase de grande perigo para a permanência dos cristãos no Mediterrâneo.

Neste mundo dividido, o Mediterrâneo funciona como uma fronteira permeável. Assumimos a aparente contradição, lembrando que por aí circulam os inevitáveis mercadores que tratam com cristãos e infiéis todo o tipo mercadorias, lícitas e ilícitas. Mas também navegadores em reconhecimento de rotas, corsários e piratas: homens de armas que no mar capturam navios cristãos ou muçulmanos por conta de um rei, de um príncipe, ou por sua própria conta. Toda esta gente passa de um *status* ao outro com muita facilidade; podem sair do serviço de um senhor para se proclamarem soldados na luta contra o infiel e, mesmo, integrarem uma Ordem Militar... e juntarem-se aos que, no título, designei como *guardiães da Cristandade*: em particular aos Hospitalários.

Esta nossa despretenhosa lição terminará com a visita às vidas exemplares de dois homens: o famoso e sempre citado João Pires, cidadão de Lisboa e o desconhecido Frei Vasco, franciscano de Évora.

Vejamos com um pouco de atenção esta realidade humana, de modo a percebermos a base de recrutamento comum e a facilidade com que se alteram os objectivos.

Os mareantes – homens que conheciam a arte de navegar – poderiam ser mercadores ou estar ao serviço destes, poderiam ser recrutados para empresas de exploração marítima ou acções bélicas regulares ao serviço de uma armada senhorial ou real, poderia ser-lhes permitido o corso como forma de flagelar o inimigo, por exemplo sob a forma de “represália”². Mas esses mesmos homens poderiam agir por conta própria, à margem de qualquer beneplácito de legítima autoridade política – uma das condições do *jus ad bellum* – e seriam então piratas.

O caminho inverso também foi possível, pelo que o já clássico cultor da História Marítima, Michel Mollat, notou quão difícil era distinguir o corso da pirataria, não do ponto de vista jurídico, mas na realidade³.

No Portugal de quatrocentos esse embaraço estende-se também à figura do “mareante-descobridor”. Tirando partido da nossa situação geográfica do sul de Portugal, que permitia acesso fácil ao tráfico comercial entre os reinos de Granada e de Fez, o infante D. Henrique obteve o direito (desde 1443) a um quinto das presas efectuadas sobre navios sarracenos por mareantes ao seu serviço que, assim, se transformavam em corsá-

¹ José Anastácio de Figueiredo (*Nova História da Militar Ordem de Malta e Senhores Grão-Priores d'ella, em Portugal*, Lisboa, 1800-1804, Parte II, p. 366) duvida entre 1309 e 1310.

² Vd. a incontornável obra de Ruy de Albuquerque, *As Represálias. Estudo de História do Direito Português (Séc. XV e XVI)* Vol. I, Lisboa, 1972, *passim*.

³ Ana Maria P. Ferreira, *O essencial sobre o corso e a pirataria*, Lisboa, INCM, 1985, p. 4

rios (ou quase..., pois o infante, embora mestre da Ordem de Cristo, não tinha senhorio político...) Magalhães Godinho chega mesmo a afirmar que os homens do infante, pelo menos até à passagem do Bojador, eram mais corsários do que descobridores.

Corso contra os navios sarracenos, sem dúvida, pois, se poderia haver algumas objecções a respeito da guerra contra cristãos e à utilização do corso, no que dizia respeito ao mundo muçulmano era plenamente admitido e até aprovado. Trata-se de um dado adquirido, presente nas acções dos referidos João Pires e Frei Vasco, como veremos.

Citando ainda um caso português, em 1433 o infante D. Pedro obtém licença para “armar” alguns navios para andarem no corso no Estreito contra o sarraceno. Mas o facto é que estes e outros homens actuavam, não só contra os sarracenos, mas contra súbditos de reinos cristãos peninsulares e contra portugueses. Nas cortes de 1446 os concelhos do Algarve queixam-se dos ataques de navios portugueses – do infante e outros – que agiam como piratas⁴.

Poderíamos multiplicar os exemplos da presença de navegadores portugueses, muitos deles em actividades de corso, em todo o Mediterrâneo, contra bascos, catalães, venezianos, genoveses⁵.

Em meados do século XV intensifica-se a actividade no Estreito de Gibraltar procurando atingir a navegação e comércio entre os reinos de Fez e de Granada, com base em Lagos e em Ceuta, que Magalhães Godinho classifica como base naval para o corso.

Convido-vos agora a passar destas considerações algo gerais para uma aproximação ao grande projecto de Portugal e da cristandade com vista à “reconquista” ou, pelo menos, ao controle do Mediterrâneo

Projectos que – desde já o dizemos – embora sejam coincidentes na finalidade, são divergentes da estratégia. O que poderá explicar em grande parte as condições adversas da campanha de Tânger e, consequentemente, o desastre...

Como foi dito, o perigo Turco crescia sobre o ocidente, enquanto persistia o cisma entre a Igreja Latina e Ortodoxa e as rivalidades entre príncipes cristãos e entre as cidades italianas. Em 1422 Constantinopla sofre o assédio do sultão Murad II que, embora rechaçado, mostra a fraqueza de toda a região e põe a nu a indiferença dos príncipes cristãos⁶. Ou de quase todos. Efectivamente, entre as Propostas de D. Duarte para a reforma da Igreja, enviadas a Eugénio IV por volta de 1436, encontramos a análise dos males que resultam do cisma entre os cristãos de ocidente e de oriente; foram também portugueses os bispos enviados pelos padres conciliares a Constantinopla para conseguir a união das Igrejas⁷; paralelamente, o mesmo texto eduardino inclui um pedido para que o papa pressione os príncipes cristãos para a libertação de Jerusalém e dos lugares santos.

⁴ Luís R. Guerreiro, *O Grande Livro da Pirataria e do Corso*, Lisboa, Círculo de Leitores, 1996, pp. 56s.

⁵ Luís Adão da Fonseca, *Navegación y Corso en el Mediterraneo Occidental. Los Portugueses a mediados del siglo XV*, Pamplona, Ed. da Univ. de Navarra, 1978, p. 15.

⁶ Domingos Maurício, “O Infante Santo Cardial”, *Brotéria*, Vol. XIX, Julho 1974, pp. 31-38, p. 31; cfr. Nota prévia de Antony Beevor, à obra de Sir Steven, Ruicman, *La Caída de Constantinopla. 1453*, Barcelona, Reino de Redonda, 2007, p. 25.

⁷ Cfr. Margarida Garcez Ventura, *Igreja e poder no século XV em Portugal. Dinastia de Avis e Liberdades Eclesiásticas (1385-1450)*, Lisboa, Edições Colibri, 1997, pp. 56-57.

Queremos com isto dizer que Portugal não estava alheado do diagnóstico do perigo, nem das suas causas, nem da sua solução. A solução passava também, no entender de D. Duarte, pelo reforço da presença portuguesa no norte de África, e para isso foram solicitados ao papa os habituais apoios: bulas de indulgência e, sobretudo, mobilização de outros reinos para a empresa de Tânger.

Empresa parte de um desígnio maior, mas da qual D. Duarte não queria prescindir. Todavia, o mesmo papa preparava nesses mesmos anos (1434 ou 1435) uma expedição bélico-religiosa para a defesa do Mediterrâneo, que se converteria em cruzada em 1440. Portugal seria envolvido no projecto através da contribuição de algumas galés para a frota que acorreria em defesa da ilha de Rodes e que recuperaria a península da Morea. Por capitão da armada iria o infante D. Fernando, ao qual, com essa finalidade, seria atribuída a púrpura cardinalícia⁸. O projecto não chegou a efectuar-se porque o infante D. Fernando recusou o encargo, justificando-se com a sua pouca idade e experiência. Mas, provavelmente, porque a coroa considerou prioritária a sua presença no assédio de Tânger.

*

O cerco e a queda de Constantinopla, em Abril de 1453 fecha um ciclo, talvez mais no plano psicológico do que no plano político ou económico, pois há muito que o Turco marcava presença no Mediterrâneo, a par dos corsários quase piratas... ou piratas quase corsários.... ocupando-se também na “santa pirataria”..... parafraseando o título do sempre citado artigo do nosso Professor Eduardo Nunes *Guerra Santa - Santa “Pirataria”*⁹

De facto, a tomada de Constantinopla aguçou na Cristandade o sentido do perigo e a tentativa de mobilização de forças. O papa Nicolau V publica em Maio-Junho de 1453 a bula de cruzada contra os Turcos. D. Afonso V promete aderir com 12 mil homens à sua custa, por um ano. A iniciativa foi retomada pelo seu sucessor Calisto III, em articulação com os trabalhos para reforçar a defesa de Rodes contra os renovados ataques de Maomé II¹⁰. Era Prior em Portugal D. Vasco de Ataíde, que irá servir na própria ilha de Rodes, cabeça da Ordem do Hospital de São João, por volta de 1458¹¹.

Como atrás dissemos, vamos aproximarmo-nos da vida de dois portugueses. Tivemos a sorte de os conhecer porque suplicaram ao papa o perdão para faltas cometidas. Como se sabe, esses pedidos constituem o fundo arquivístico existente no Arquivo Secreto do Vaticano que dá pelo nome de *Registra Supplicationum* - “Registos das Súplicas”. Ambas as súplicas que agora vos trazemos são de 1455 e relatam acontecimentos decorridos durante alguns anos, sem que se diga quantos: talvez uns 10 ou 15.

⁸ Domingos Maurício, “O Infante...”, pp. 34s.

⁹ Eduardo Nunes, *Guerra Santa - Santa “Pirataria”: um caso português de 1455*, Sep. de Brotéria, Vol. XC, Lisboa, 1970.

¹⁰ José Anastácio de Figueiredo, *o. c.*, Parte III, pp. 268 e 62s; *Crónicas de Rui de Pina*, Introdução e Revisão de M. Lopes de Almeida, Porto, Lello & Irmão Editores, 1977, “Chronica do Senhor Rey D. Affonso V”, Cap. XXXV, pp. 767s.

¹¹ José Anastácio de Figueiredo, *o. c.*, Parte. III, pp. 62s. Sobre Frei Vasco de Ataíde vd. Henrique Lopes de Mendonça, *Um tio de Afonso de Albuquerque*, Sep. do *Boletim da Segunda Classe da Academia das Ciências de Lisboa*, Coimbra, 1915.

Vejamos então o caso de João Pires, estudado por Eduardo Borges Nunes no opúsculo atrás citado. João Pires identifica-se como cidadão de Lisboa e patrão de um navio de Filipe, duque da Borgonha. Informa o papa que desde há anos se dedica, por conta do duque, à “guerra contra os Turcos e outros infiéis sequazes do danado Mafamede”. Guerra de corso, pois, mas não um corso qualquer. Sucedeu-lhe que atacou e tomou navios de cristãos que transportavam alimentos e armas para terra de infiéis, mercadorias proibidas, portanto. Tem dúvidas sobre a licitude do apresamento, pelo que pede sanção apostólica para esses casos e para eventuais casos futuros. Para de aumentar a sua devoção nessa guerra, solicita para si e para os seus várias indulgências e graças equiparadas às que se dão aos cristãos que se batem contra os exércitos do Sultão. Finalmente pede para trazer consigo um sacerdote que lhes diga missa, os confesse e possa absolvê-los em casos reservados. Pede também indulgência plenária em artigo de morte. Todas as súplicas foram concedidas.

Borges Nunes apelidou João Pires de “corsário quase pirata”, considerando implicitamente que o duque da Borgonha não seria legítima autoridade para a declaração da *guerra justa*.... um problema político-jurídico que agora não nos importa. O que nos importa é como esse corsário-pirata se assume como quase cruzado em guerra santa, e como tal é implicitamente reconhecido pelo papa. Na verdade, só aos agentes da *guerra santa* era concedida autorização para altar portátil e capelão com tão largos poderes de absolvição.

Filipe o Bom duque da Borgonha, tinha casado em 1430 com D. Isabel, filha de D. João I, retomando a tradição do relacionamento de Portugal com a Borgonha. É ao seu serviço que este mareante lisboeta aprisa – e, depois de 1445, com licença papal – navios muçulmanos, provavelmente dos reinos de Granada e de Fez, na área do Mediterrâneo ocidental e Estreito de Gibraltar, assim como a zona atlântica entre o Algarve, Madeira e Canárias.

João Pires lutava contra o Turco? Por certo que não. Mas a reiterada alusão que lhes é feita vem como trunfo psicológico¹² para que Calisto III lhe concedesse as graças suplicadas.

Resta-me trazer-vos agora a outra personagem, Frei Vasco, franciscano de Évora, cuja Súplica, despachada em Roma 24 de Outubro de 1444, foi por mim estudada numa comunicação apresentada à Academia Portuguesa da História e ainda inédita. Esse, sim, terminaria a sua carreira plena luta contra o Turco, pois de pirata (ou companheiro de piratas) tornar-se-ia membro da Ordem do Hospital de São João, então sediada em Rodes, primeira linha de defesa da Cristandade e da navegação no mediterrâneo.

O suplicante narra a sua vida: o ingresso como noviço nos franciscanos de Évora por volta dos sete anos, por vontade de sua mãe; a fuga do mosteiro para junto de seu pai natural, quando, por volta dos 14 anos, quiseram fazê-lo professor; o regresso ao mosteiro por insistência da mãe e a sua entrada, coagida, em ordens menores, por volta dos 20 anos. Vendo que não poderia acatar as regras impostas, fugira do mosteiro e vagueara pelo mundo...

¹² Cfr. Eduardo Nunes, , *o. c.*, p. 7.

Começa então a parte da sua vida que mais nos interessa. Conta-nos que se entregara aos combates no mar na companhia de piratas outros, mas sempre – assegura – contra sarracenos e infiéis a Deus. Depois, arrependido, voltara ao mosteiro e assumira o hábito. Todavia, cedendo à tentação, tornara à vida das armas como soldado em terra, mas agora contra cristãos. Mais uma vez, vendo que punha em risco a sua salvação, e muito arrependido, retomara o hábito.

Era esta a situação ao tempo da formulação da súplica. Teme, contudo, errar pela terceira vez. Solicita, pois, toda a indulgência, benignidade e graças espirituais da sé apostólica e pede para se acolher à Ordem do Santo Sepulcro ou de São João de Rodes, para aí viver até à hora da morte. A súplica recebe despacho favorável de Nicolau V.

Não conseguimos nenhuma informação que coloque frei Vasco entre os Hospitalários em Rodes. Todavia, é bem provável que assim tenha acontecido.

Após a perda de São João de Acre, em Maio de 1221, os Cavaleiros de São João refugiam-se em Chipre, onde irão adquirir as competências na guerra naval, usadas nos séculos seguintes¹³. A conquista de Rodes em 1309 dará à Ordem o seu quartel general (o quinto) até que Solimão o Magnífico arrebatou a ilha após um largo e sangrento cerco (de Junho de 1522 a Janeiro de 1523). Os Cavaleiros de São João sediados em Rodes foram a guarda avançada contra o Turco, promovendo também a utilização de todos os meios para os combater¹⁴. Se tivermos em conta o que atrás dissemos sobre a forte presença de portugueses no Mediterrâneo – mareantes de vários estatutos... – assim como a intervenção de muitos Hospitalários portugueses na defesa de Rodes, pode bem entender-se o pedido de Frei Vasco: solicita, afinal, que o deixem integrar a sua capacidade bélica numa ordem militar, colocando ao serviço da guerra santa as aptidões manifestadas no terreno movediço da pirataria, do corso e dos exércitos mercenários.

Não interessa aqui verificar a evolução destas questões, mas tão somente entender a situação no mediterrâneo e o envolvimento de Portugal na clarificação desse espaço como área de influência da cristandade, mau grado a crescente instalação do Turco. Esse envolvimento fazia-se tanto nas iniciativas formais da coroa do reino, como através da acção de navegadores, corsários e piratas mobilizados eficazmente para o recuo do Turco e para a navegabilidade cristã no Mediterrâneo: para a guerra santa, afinal.

Nos meados do século XV e, depois, por todo o século XVI, o mediterrâneo tornara-se a fronteira alargada do reino de Portugal¹⁵.

¹³ *Portugal e a Ordem de Malta. Aspectos da Europa* (Dir. de Martim de Albuquerque), s. l., Edições INAPA, 1992, p. 11, n. 18.

¹⁴ Cfr. Michel Fontenay, "Les Chevaliers de Malta dans de «corso» Mediteranéen au XVII^e siècle", *Las Órdenes Militares en el Mediterraneo Occidental – siglos XIII-XVII*, Madrid, Casa de Velasquez, 1989, pp. 369-395.

¹⁵ Após a perda de Rodes, D. João III ofereceu a praça de Tânger para novo assento dos Hospitalários, tentando sobrepor-se à oferta de Carlos V (ilhas de Malta e Gozo), a qual, como é sabido, prevaleceu (vd. José Anastácio de Figueiredo, *o. c.*, Vol. II, p. 141).

OS NAUFRÁGIOS NA COSTA PORTUGUESA E OS LITÍGIOS SOBRE ACHADOS DO MAR (SÉCULOS XV-XVII)

Comunicação apresentada pelo Académico
Fernando Gomes Pedrosa, na 4ª Sessão Cultural
conjunta com o ICEA, em 6 de Maio

Sabe-se que a costa portuguesa continental tem muitos destroços de navios naufragados, por razões de ordem vária, sobretudo os temporais, as guerras e o corso.

OS TEMPORAIS

Os ventos dominantes sopram de norte e noroeste. Deles só estão abrigadas duas zonas: a de Sesimbra, desde o Cabo Espichel até Setúbal, e a costa sul do Algarve, desde o Cabo de S. Vicente até ao Guadiana. Havia ainda uma terceira, relativamente abrigada, a de Atouguia, Peniche, Baleal, que ao longo dos séculos sofreu grandes transformações.

Os ventos de sudoeste são mais esporádicos mas também mais gravosos. O porto de Lisboa era um dos mais gabados da Europa. «A natureza deu a Lisboa aquele excelente porto e sítio, com que a fez Rainha do mar Oceano, como lhe chamam gravíssimos autores».¹ Mas não está abrigada do sudoeste, aqui chamado «Palmelão», porque sopra do lado de Palmela. Destruiu uma armada de 30 navios no dia 13.9.1572 («alvorçou de sorte os mares que deram todas as embarcações à costa pelas praias do rio e cidade de Lisboa»)² Poucos anos depois, no dia 16.11.1587, outra tormenta causou danos em todos os navios portugueses que iam participar na Grande Armada.³ No dia 18.10.1622 ficaram destruídas 120 embarcações,⁴ e 180 no dia 19.11.1724.⁵ Por esse motivo era costume uma nau estar no rio «amarrada a seis e oito âncoras».⁶ Também o porto de Setúbal, um dos melhores do país, não está abrigado do sudoeste que passa na península de Tróia sem encontrar obstáculos, varre todo o estuário do Sado e bate com força na cidade. No dia 23.12.1864 derrubou árvores seculares, arrancou telhados e destruiu muitas embarcações.⁷

¹ Manuel Severim de Faria, *Notícias de Portugal* (...), Lisboa, 1655, p. 72.

² Joaquim Veríssimo Serrão, *Itinerários de El-Rei D. Sebastião (1568-1578)*, 2ª ed., Lisboa, Academia Portuguesa de História, 1987, p. 254.

³ Enrique Herrera Oria, *Felipe II y el Marqués de Santa Cruz en la empresa de Inglaterra, según los documentos del Archivo de Simancas*, Madrid, Instituto Histórico de Marina, 1946, p. 130.

⁴ João Carlos d'Almeida Carvalho, *Acontecimentos, lendas e tradições da região setubalense*, vol. III, Junta Distrital de Setúbal, 1969, p. 73.

⁵ *Gazeta de Lisboa Ocidental*, 23.11.1724.

⁶ Cristiano Sena Barcelos, «Construção de naus em Lisboa e Goa para a Carreira da Índia no começo do século XVII», *Boletim da Sociedade de Geografia*, Lisboa, 17ª série, nº 1, 1898-1899, p. 35.

⁷ Manuel Maria Portela, *Diário Histórico Setubalense*, Câmara Municipal de Setúbal, 1915, p. 60.

Estes temporais dizimavam a navegação porque os navios eram mais frágeis e a previsão meteorológica menos eficaz. Estão por vezes documentados destroços ao longo de toda a costa desde a foz do Mondego até à lagoa de Mira (cerca de 30 km).⁸

O CORSO

Nos séculos XVI e XVII cresceu muito a actividade dos corsários europeus. Também o raio de acção dos mouros, até aí confinado ao Algarve, se estendeu a toda a costa e mais longe ainda, até à Inglaterra, Irlanda, Islândia e Terra Nova. Esta guerrilha marítima, devastadora, pode ser ilustrada com alguns números. Entre 1508 e 1538, estão documentados 423 navios portugueses apresados pelos franceses, número que não corresponde ao total dos apresamentos – talvez apenas 60 a 70%.⁹ Em 15 anos, desde 1623 até 1638, os holandeses terão apanhado 547 navios portugueses carregados de açúcar. Em 1607, os vereadores do Porto alegam «as grandes e contínuas perdas que [a cidade] tem recebido e recebe cada dia dos cosairos do Mar (...) de mais de cem naos E navios que navegão neste porto não ha oje dez».¹⁰ O mesmo sucedia em Vila do Conde, a cuja confraria do Santíssimo Sacramento o rei atribui em 1631 a quantia de 70.000 reais, «havendo respeito ao que me enviastes dizer por vossa petição que por causa dos muitos piratas e inimigos tinha chegado a estado essa villa que temdo os tempos passados cento e dezoito navios, não havia ao presente mais que cinco pella qual razão estavam os moradores della muito pobres».¹¹ Em 1636, diz a câmara de Viana: «he tanta a miséria que este Povo padece que, tendo esta villa mais de 70 navios, oie não ha coatro».¹² O porto de Cascais «teve muitas caravelas próprias que faziam a terra opulenta, com algum comércio, porém hoje, cativando tudo os mouros», só tem 50 ou 60 barcos da terra, lê-se nas Memórias Paroquiais (1758).¹³

Os corsários, quando surpreendidos por um temporal, não tinham locais de abrigo apropriados. Apenas, em parte, as Berlengas. A sua presença assídua é referida na carta régia de 12.11.1609 que elevou Peniche a vila: os navios «ali se acolhiam, perseguidos dos corsários e ladrões, de que era mais frequentada aquela costa, principalmente naquela paragem, por estar perto das Berlengas, onde os ditos corsários tinham o seu acolhimento ordinário».¹⁴

⁸ Livros e cadernos manuscritos de A. Mesquita de Figueiredo, na Biblioteca Municipal da Figueira da Foz (doravante, MF), Liv. 9, fls. 131, 174, Liv. 11, fls. 121-122.

⁹ Ana Maria Ferreira, *Problemas marítimos entre Portugal e a França na primeira metade do século XVI*, Redondo, Patrimonia Histórica, 1995, p. 240.

¹⁰ Francisco Ribeiro da Silva, «A pirataria e o corso sobre o Porto (Aspectos seiscentistas)», *Revista de História*, vol. II, Actas do Colóquio “O Porto na época moderna”, Porto, INIC, 1979, p. 300.

¹¹ Amélia Polónia, *A Expansão Ultramarina numa perspectiva local. O Porto de Vila do Conde no século XVI*, 2 vols., Lisboa, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 2007, vol. I, p. 371.

¹² Manuel António Fernandes Moreira, *O Porto de Viana do Castelo na época dos Descobrimentos*, Câmara Municipal de Viana do Castelo, 1984, p. 32.

¹³ Ferreira de Andrade, *Cascais - Vila da Corte. Oito séculos de história*, Câmara Municipal de Cascais, 1964, pp. VI e ss.

¹⁴ José Justino de Andrade e Silva, *Colecção cronológica da legislação portuguesa, 1603-1612*, Lisboa, Imprensa de J. J. A. Silva, 1854, p. 281.

As batalhas provocavam, naturalmente, naufrágios. Não só as que envolviam navios portugueses, mas também outras, entre mouros e corsários cristãos de várias nacionalidades ou só entre cristãos. Em 1648, na quinta-feira de Ascensão, deu à costa na foz de Santa Susana um navio turco acochado por 4 navios holandeses; os pescadores da Ericeira foram lá recolher 300 moios de trigo e 7 peças de artilharia.¹⁵ Em 1672 ocorreram vários recontros entre franceses e mouros; em Janeiro, um corsário de Salé atacou no Cabo de S. Vicente duas tartanas francesas, afundando uma e obrigando a outra a encalhar. Em 1681, dois navios de Salé, atacados por franceses, foram obrigados a encalhar; os tripulantes, salvos em terra, foram entregues ao comandante da armada francesa, após intervenção do embaixador francês em Lisboa.¹⁶

Crescia muito o número de cativos no Norte de África. Por exemplo, em 1571, mouros apresaram mais de 80 pescadores de Tavira.¹⁷ Em Setembro de 1676, três navios de Salé, com portugueses, vieram para a barra de Lisboa, arvorando pavilhão português, e apanharam os tripulantes de uma centena de embarcações de pesca que se haviam aproximado julgando tratar-se de navios avançados da frota do Brasil.¹⁸ Para evitarem o cativeiro, os capitães ou mestres dos navios mercantes, quando perseguidos por corsários mouros, se não conseguiam salvar o navio faziam «botatierra», nome que os espanhóis davam à manobra de encalhar na praia para salvar a mercadoria e os tripulantes, que poderiam fugir a pé, a nado ou na embarcação de bordo. Em Junho de 1626, um navio francês de Saint-Malo perseguido por mouros naufragou junto à «cana» de Mira.¹⁹ Era uma manobra arriscada. Em 1591 o mestre dum navio de Viana, vindo da Catalunha com mercadorias, foi atacado por mouros no Algarve e atirou o navio contra os penedos da praia, na Raposeira, morrendo ele e todos os tripulantes.²⁰

O apresamento por corsários cristãos também poderia ter funestas consequências. Com relativa frequência iam vender os cativos aos mouros: por volta de 1600, um flamengo apresou a caravela portuguesa de Bernardo Duarte, com 17 tripulantes, e foi vender 2 a Agadir e 15 a Salé.²¹ Os franceses cometiam por vezes «grandes e desumanas crueldades»: em 1525 roubaram uma nau da Índia e deitaram ao mar toda a tripulação. Por esse motivo também se fazia «botatierra» para fugir a corsários cristãos. Em 1596 a nau basca *Maria la Bendita de Dios*, ao ser atacada por ingleses, atirou-se para a praia de Aveiro. Em 1605 uma zabra basca vinda de Sevilha foi atacada por franceses; os tripulantes fizeram «botatierra» junto ao Mondego e fugiram no batel.²² Em 1682 o navio

¹⁵ J. d' Oliveira Lobo e Silva, *Anais da vila da Ericeira*, Coimbra, 1933, vol. I, p. 25.

¹⁶ Roger Coindreau, *Les Corsaires de Salé*, Paris, 1948, pp. 113, 168.

¹⁷ Archivo General de Índias (doravante, AGI), Patronato, 268, N. 1, R. 3.

¹⁸ Roger Coindreau, *op. cit.*, pp. 81, 136.

¹⁹ ME, Liv. 10, fl. 415.

²⁰ Manuel António Fernandes Moreira, *Os mercadores de Viana e o comércio de açúcar brasileiro no século XVII*, Câmara Municipal de Viana do Castelo, 1990, p. 74.

²¹ Bartolomé et Lucile Bennassar, *Les Chrétiens d'Allah. L'histoire extraordinaire des renégats, XVI-XVII siècles*, Paris, Perrin, 1989, p. 208.

²² José Antonio Azpiazu, *Historias de corsarios vascos. Entre el comercio y la piratería*, Donostia, Tarttalo Estudios, 2004, pp. 30, 32.

inglês *Thomaz*, com mercadorias destinadas a Lisboa, deu à costa na praia de Buarcos «em rezam de vir acossado de dois navios».²³

Muitos cativos renegam, tornando-se mouros, navegam em navios de corso e mais tarde querem regressar. Alguns afirmaram ter levado o navio a encalhar de propósito. João e Domingos, ambos de Peniche, terão encalhado assim, em 1632, na costa de Faro.²⁴ Diz a alfândega de Buarcos em 27.4.1623: «cada dia sucedem naufrágios nestas costas do mar por razão dos corsários mouros e turcos que nelas andam».²⁵ Uma Consulta do Conselho de Guerra, de 27.8.1661, informa que galegos, biscainhos e dunquerquezes «há dois anos assenhorearam-se da barra de Aveiro e das mais circunvizinhas, tendo-se perdido mais de 30 embarcações entre rendidas e varadas na praia».²⁶

AS GUERRAS E A EVOLUÇÃO DA ARTILHARIA

A costa foi palco de numerosas batalhas envolvendo ou não navios portugueses: todos os beligerantes queriam controlar o Cabo de S. Vicente, ponto estratégico decisivo, ou o eixo Cabo de S. Vicente – Açores. Sabe-se que estas batalhas provocaram muitos naufrágios, assim como os incêndios e os acidentes com pólvora. Um aspecto menos conhecido é o relativo aos naufrágios provocados pela evolução da artilharia, isto é, pela descoordenação ou desajustamento entre três factores: o navio, a artilharia e os homens que os manobram.

A artilharia evoluiu rapidamente entre os sécs. XV e XVII, de tal modo que uma das palavras mais documentadas é «invenções», em especial nos projecteis explosivos e incendiários. Diz Fernão Mendes Pinto:²⁷ o rei de Achem atacou o rei de Aaru com «invenções e artificios de guerra» que um turco engenheiro «inventara»; «muitos artificios de fogo que os chins nos inventaram com cobiça do muito que para isso se lhes dava». Todos os dias aparecem novos inventos, anotou em 1590 o capitão Roger Williams.²⁸ Convém haver homens muito entendidos em fogos artificiais e que saibam inventar sempre qualquer coisa de novo («inuentare sempre qualche cosa di nuouo»)²⁹. Estas invenções e a progressiva melhoria da qualidade das peças e da pólvora exigiam adaptações na construção dos navios e na sua manobra.

Qualquer arma de fogo, no momento do disparo, recua. Como uma peça pode pesar 4 toneladas ou mais, o seu recuo corresponde a este peso em movimento, provo-

²³ António dos Santos Rocha, *Materiais para a história da Figueira nos séculos XVII e XVIII*, 2ª ed., Figueira da Foz, 1954, p. 55.

²⁴ Isabel M. R. Mendes Drumond Braga, *Entre a Cristandade e o Islão (séculos XV-XVIII). Cativos e renegados nas franjas de duas sociedades em conflito*, Ciudad Autonome de Ceuta, Instituto de Estudios Ceutis, 1998, p. 124.

²⁵ MF, Liv. 11, fls. 356, 369, e Liv. 3 “pesc.”, fls. 96-97.

²⁶ MF, Cad. 8, fl. 90.

²⁷ *Peregrinação*, Lisboa, Afrodite, 1980, pp. 84, 196.

²⁸ J. R. Hale, *Guerra y sociedad en la Europa del Renacimiento: 1450-1620*, Madrid, 1990, p. 66.

²⁹ «I Carichi militari, di Fra Lelio Brancaccio», in *Fucina di Marte, nella quale con mirabile industria, e con finissima tempra d' istruzioni militari* (...), Venetia, appresso I. Giunti, 1641, p. 116.

cando uma forte tracção na estrutura do navio. E pode até virá-lo, como aconteceu a uma galé moura que, em 1516, no Índico, disparou um basilisco contra navios portugueses.³⁰ Em 1504, os rumes dispararam um tiro do convés «e com a força do couce que deu desfez um pedaço da amurada da nau: e abriu-se um grande portal» por onde os nossos entraram». ³¹ Por vezes os navios «abrem». À volta de 1516, Henrique Leme estava no porto de Cosmim, perto de Pegu, numa nau velha e podre; durante um ataque, disparando toda a artilharia, a nau começou a abrir e foi ao fundo. Antes de 1528, uma nau que os espanhóis tinham em Tidor disparou a artilharia, e por ser velha começou a abrir e foi ao fundo.³² É famoso o galeão português *S. João*, dito Botafogo, considerado o mais forte e mais artilhado navio do seu tempo. Quando ia participar na tomada de Tunis, em 1535, foi visitado em Barcelona por Andrea Doria, capitão-mor da armada italiana: «gabou muito a artilharia e o modo de que estava posta e disse que se espantava como não abria quanto tirava». ³³ Em 1581, o rei de Espanha mandou construir 9 galeões segundo a traça e medidas de Cristóbal de Barros, «todo con la mayor fortaleza que se pueda por ser nauios de armada que la mucha artilleria los atormenta en pocos años, y assi se encargue mucho a Christoual de Barros los procure hazer muy fuertes y trauados y con toda la perneria y clauazon que se pueda (...) sean los mas fuertes nauios que se puedan». ³⁴ Que a muita artilharia os atormenta em poucos anos, é dito também pela Casa de la Contratación de Sevilha numa carta ao rei, em 1601, expondo-lhe as dificuldades que tem para organizar a Armada de Barlavento. Só pode contar com 6 navios, 2 do rei e 4 de particulares. Os do rei, já velhos, «estan tan quebrantados que aun que se les haga un gran adouio en la primera ocaçion que sea neçessario jugar la artilleria se ande abrir». Os de particulares têm «delgadas maderas y tan poco son capaces para la artilleria». ³⁵

Os navios de guerra costumavam levar muitas peças, algumas de grande peso, exigindo cuidados na sua amarração para que não se movimentassem durante os balanços. Um enorme galeão veneziano afundou-se em 1559 devido a uma grande tempestade que fez correr toda a artilharia a um bordo. ³⁶ O mesmo podia acontecer nos navios mercantes, com menos peças, mas sem bombardeiros especializados. Em 1604 Afonso Gonçalves, de Buarcos, foi em romaria ao santuário da Senhora da Nazaré agradecer a graça recebida: vindo do Brasil na nau *Santiago*, de Baltazar de Aragão, durante um combate, «ao virar, correu a artilharia a uma banda com tanto ímpeto que imediatamente se foi ao fundo». ³⁷

³⁰ Carlo M. Cipolla, *Canhões e velas na primeira fase da expansão europeia (1400-1700)*, Lisboa, Gradiva, 1989, p. 96 (ed. orig. *Guns, sails and empires*, 1965).

³¹ Fernão Lopes de Castanheda, *História do descobrimento e conquista da Índia pelos portugueses*, ed. 1797, vol. II, p. 248.

³² Luís Filipe F. R. Thomaz, «O malogrado estabelecimento oficial dos portugueses em Sunda e a islamização de Java», in *Aquém e Além da Taprobrana*, n.º 1, org. Luís Filipe F. R. Thomaz, Centro de História de Além-Mar, Universidade Nova de Lisboa, 2002, pp. 479, 556.

³³ António Cruz, «Cartas do capitão António de Saldanha sobre a empresa de Tunis de 1535», separata do *Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto*, vol. II, fasc. III, Setembro 1939, p. 14.

³⁴ AGI, Indiferente, 739, N. 366; AGI, Indiferente, 2495, L. 3, fl. 68.

³⁵ AGI, Indiferente, 2510, L. 1, fl. 14 v.

³⁶ Auguste Jal, *Archéologie Navale*, vol. II, Paris, Firmin Didot, 1840, p. 207.

³⁷ Manuel de Brito Alão, *Antiguidade da sagrada imagem de Nossa Senhora da Nazaré*, ed. Pedro Pentead, Lisboa, Colibri/Confraria de Nossa Senhora da Nazaré, 2001, p. 71.

Certas manobras que eram válidas numa determinada época, deixam de o ser quando as peças aumentam de peso e de potência. Alonso de Chaves, numa obra que se supõe escrita entre 1520 e 1535,³⁸ propõe que, depois de se dispararem os tiros (peças) de um bordo, se tragam os do outro bordo que estão em carretões: «moviendo asimismo los otros del outro bordo, aquellos que tienen sus carretones que andan por cima de cubierta y tolda». Isto põe em causa a estabilidade do navio: de um bordo, dispararam as peças desse bordo e também as do outro. Mas está a referir-se a uma nau mercante, com peças de ferro forjado que usam pequenas cargas de pólvora. Mais estranho é que o mesmo faça, já em 1565, uma armada espanhola em viagem para as Filipinas. Querendo bombardear e ocupar uma povoação, colocou toda a artilharia da banda de terra: «se armó toda el artilleria de las naos a la banda de tierra y se embarcaron todos los soldados en los bateles y chalupas por la banda de fuera, y que estuviesen a punto para, despues de disparar la artilleria, ir con los bateles a tierra».³⁹ Mais estranho ainda é que uma ordem semelhante fosse dada pelo vice-rei da Índia em 1634. Perante a ameaça duma armada holandesa, mandou naus e galeões para a barra de Goa. «E ao capitão mor das naos ordeney surgisse cõ a sua capitana mais para dentro e mais chegada a terra, E ao veedor da fazenda ordeney que surta a nao surgissem os Galliões todos por detras da nao enfiados hum atras do outro ao longo da terra muito bem armados, e se puzesse a artilharia toda pella banda do mar».⁴⁰

Colocando-se demasiado peso a um dos bordos, o navio inclina, ficando com as portinholas da artilharia mais perto da água. E inclina também pela acção do vento no velame. A simples ondulação pode impedir o disparo das peças principais, normalmente as que estão mais em baixo, ao lume de água. É por isso que Francisco Manuel de Melo⁴¹ propõe que os navios não levem mais de 30 peças, dispostas de tal maneira que qualquer vento fresco não lhes consiga impedir o uso. A entrada de água pelas portinholas da artilharia terá sido a causa do afundamento do navio inglês *Mary Rose* em 1545 e do sueco *Wasa* em 1628. Conta Frei Vicente do Salvador⁴² que, à volta de 1615, o capitão Baltasar de Aragão saiu da Baía com uma armada contra os franceses. Quando se preparava para abordar uma nau francesa, o vento deu-lhe nas velas e «pendeu tanto a sua nau, que tomou água pelas portinholas da artilharia, e calando-se pelas escotilhas que iam abertas, foi entrando tanta que em continenti se foi ao fundo com seu dono», afogando-se mais de 200 homens».

OS ACHADOS DO MAR

No início da Nacionalidade (séc. XII), o rei tinha o direito de se apoderar das pessoas e coisas naufragadas no mar e nos rios. Era o «jus naufragii», conhecido por

³⁸ *Quatri partitu en cosmografia práctica, y por otro nombre, Espejo de Navegantes*, eds. Paulino Castañeda Delgado, et al., Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1983, pp. 237 e ss.

³⁹ *Coleccion de diarios y relaciones para la historia de los viajes y descubrimientos*, vol. V, Madrid, Instituto Histórico de Marina, 1947, p. 36.

⁴⁰ *Diário do 3º conde de Linhares, vice-rei da Índia*, tomo I, Lisboa, Biblioteca Nacional, 1937, p. 206.

⁴¹ *Política militar em avisos de generais*, tradução e comentários de Reis Brasil, separata da revista *CNA*, Tomar, Colégios Nun' Álvares, 1971, p. 32 (1ª edição, Madrid, 1638).

⁴² *Historia do Brazil*, Rio de Janeiro, Leuzinger & Filhos, 1889, p. 195 (obra concluída em 1627).

«peceium», «pecegium», «pecegio» ou «peceo», termo designativo vulgarizado noutros países: «peceium – fractura navium».⁴³ O rei podia doá-lo, como, veremos adiante, D. Afonso Henriques fez na zona entre a foz do Mondego e a lagoa de Mira.

Este costume antigo, que já havia sido reprimido no tempo dos romanos e dos visigodos, foi proibido em vários códigos medievais a partir dos sécs. XII ou XIII, como as Roles de Olerón e o Consolat de mar.⁴⁴ Em Castela, estabelece o Fuero Real de 1255: se um navio «peligrar o quebrar», as coisas sejam dos seus donos.⁴⁵ Também uma lei de D. Afonso II (Cortes de 1211) determina que os salvados sejam restituídos aos seus donos, sob pena de confisco dos bens dos infractores: que os almoxarifes «nom tomem nenhuma cousa daquelas a que acontece perigo no mar».⁴⁶ A lei é omissa mas os salvados sem dono conhecido continuam a pertencer ao rei.

Em 1250, D. Afonso III doa à Ordem de Avis o castelo de Albufeira, com exclusão das regalias e direitos que os reis costumam ter no mar («exceptis iuribus et directis que reges consueverunt habere in mari»), entre os quais as baleações e o pecegio («nisi de ballenatione quam nobis et nostris successoribus reservamos, et excepto pecegio de navibus in mari pereclitantibus»)⁴⁷ Num escambo de 1262, entre D. Afonso III e o bispo de Tui, o primeiro doa ao segundo metade da paróquia de Afife «(...) cum portibus et litoribus maris, exceptis inde pecegio et ballenatione (...)».⁴⁸ Em 1250, D. Afonso III doa ao chanceler Estêvão Eanes o castelo de Porches com «tota piscaria que est in littore maris in terminis dicti castri, tam maris quam aque dulcis», excepto, entre outras coisas, «pecegio e baleias: «salvis nobis pecegio, balenatione (...)».⁴⁹ O rei doa o castelo, o termo circundante e toda a «piscaria», marítima e fluvial. Esta «piscaria» é o direito de receber o tributo do pescado em todas as pescarias, isto é, em todos os locais de pesca. É esta a fórmula, com ligeiras variantes, que o rei emprega ao doar as zonas marítimas e fluviais. Faz uma separação nítida entre o «pecegio» e as baleias. Do «pecegio» fazem parte os navios e embarcações, e todos os objectos com eles relacionados, incluindo mercadoria, redes de pesca, cabos, bóias, âncoras, etc. Mas na barra dos tribunais, veremos adiante, dava-se-lhe uma definição mais ampla: «nau ou navio ou qualquer cousa com sua mercadoria ou uma baleia e tudo o mais que o mar lance fora».

⁴³ Charles Du Cange, *Glossarium* (...), ed. Frankfurt, 1710 (1ª ed. 1678), tomo IV, p. 243.

⁴⁴ Olga Marlasca Martínez, «Prohibición de apropiarse de los despojos de un naufragio: diferentes etapas históricas», *Ius fugit: revista interdisciplinar de estudios histórico-jurídicos*, Universidad de Zaragoza, nº 12, 2003, p. 471.

⁴⁵ Jean-Marie Pardessus, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle*, 6 vols., Paris, Impr. Royale, 1828-1845, vol. I, pp. 313 e ss., e vol. VI, p. 15.

⁴⁶ Nuno Espinosa Gomes da Silva e Maria Teresa Campos Rodrigues, *Livro das leis e posturas*, Universidade de Lisboa, Faculdade de Direito, 1971, p. 10

⁴⁷ Leontina Ventura e António Resende de Oliveira, *Chancelaria de D. Afonso III*, Livro I, vol. I, Coimbra, Universidade de Coimbra, 2006, p. 234; João Martins da Silva Marques, *Descobrimentos Portugueses. Documentos para a sua história*, supl. vol. I, Lisboa, Instituto para a Alta Cultura, 1944, p. 377 (doravante, DP).

⁴⁸ Manuel António Fernandes Moreira, *Viana nas suas origens*, Viana do Castelo, Centro de Estudos Regionais, 1993, pp. 52-53; Leontina Ventura e António Resende de Oliveira, *Chancelaria de D. Afonso III*, Livro I, vol. I, p. 323.

⁴⁹ José Marques, *Relações entre Portugal e Castela nos finais da Idade Média*, Braga, F. Calouste Gulbenkian / JNICT, 1994, p. 139.

As baleias afluíam à costa na época da procriação e encalhavam, morrendo sufocadas à compressão do próprio corpo. Além da carne, que tinha largo consumo, forneciam óleo: uma baleia de 18 a 19 metros de comprimento produz cerca de 10 mil litros de óleo. Na documentação medieval costuma aparecer associada a outras espécies: «Balea ou Baleato ou serea ou coca ou Roaz ou musaranha» ou outro pescado grande que se pareça com um destes.⁵⁰ O roaz é uma variedade de golfinho bem conhecida. A sereia é, certamente, a *Eubalaena glacialis* ou *Balaena biscayensis* que nas fontes documentais galegas dos séculos XVI e XVII aparece designada como «trompa», «sirena» ou «xerene»; o seu deslocamento lento e pausado facilitava a perseguição e a captura.⁵¹ A coca está documentada no relato anónimo da primeira viagem de Vasco da Gama à Índia: «achámos muitas baleias e umas que se chamam cocas e lobos-marinheiros».⁵² Uma das outras é o cachalote que produz o âmbar pardo ou cinzento. Durante o domínio muçulmano o âmbar era apanhado no Algarve, em Alcácer do Sal, na baía de Setúbal, em Sintra e Atouguia. A baía de Setúbal era a baía (jawn) do âmbar (jawn al-'anbari).⁵³ Apesar de ir progressivamente rareando, ainda nos primeiros anos do séc. XVII Manuel de Brito Alão,⁵⁴ referindo-se a Pederneira e Paredes, diz que algumas vezes o mar lança à praia âmbar, «que de pobres faz ricos, e comprem casas e terras».

A baleia era um dos «peixes reais», nome que se dava a algumas espécies que ficavam reservadas para o rei ou eram alvo de tributação mais gravosa, como o solho-rei (esturjão), o roaz, o golfinho, a toninha, o atum e o salmão. Pelas Inquirições de 1284, os de Cabanões (Ovar) davam todos os exemplares de «baleia, ires ou outro peixe real». O «ires» (ou «hyrcis») é, segundo alguns autores, o salmão. Nas Inquirições de 1258, os de Lordelo pagavam ao rei metade de «dulfni et hyrcis et tunine et belene» (golfinho, salmão, toninha e baleia).⁵⁵ D. Dinis, no foral que deu ao reguengo de Varazim de Jusão (1308), reteve para si «balea ou roaz ou qualquer cousa real», que incluiu na doação do reguengo (1318) ao mosteiro de Santa Clara de Vila do Conde. O foral de D. Manuel I (1514) acrescenta o solho e o salmão: «E o peixe real atrás mencionado entenderão também solho ou sarman que será assim também do dito mosteiro». Os forais e outros diplomas régios têm disposições muito variadas, desde os mais gravosos até aos mais liberais. O foral mais liberal e que mais favorece os pescadores é o da Ericeira, de 1229, em especial nas seguintes cláusulas: da baleia só paguem a vintena (1/20); nada paguem da toninha, do golfinho e do pescado que encontrarem morto.⁵⁶

⁵⁰ Doc. 1274 (DP, supl. vol. I, p. 12).

⁵¹ Andrés Canoura Quintana, *A pesca da baleia en Galicia nos séculos XVI e XVII*, s/l, Xunta de Galicia, 2002, pp. 19-20.

⁵² José Pedro Machado e Viriato Campos, *Vasco da Gama e a sua viagem de Descobrimento*, Câmara Municipal de Lisboa, 1969, p. 115.

⁵³ Christophe Picard, *L'Océan Atlantique musulman. De la conquête arabe à l'époque almohade. Navigation et mise en valeur des côtes d'al-Andalus et du Maghreb occidental (Portugal-Espagne-Maroc)*, Paris, Maisonneuve & Larose, Unesco, 1997, p. 50.

⁵⁴ *op. cit.*, p. 145.

⁵⁵ Alberto Sampaio, *Estudos históricos e económicos*, vol. II, *As póvoas marítimas*, Lisboa, Veja, 1979, p. 73.

⁵⁶ DP, supl. vol. I, p. 372; Margarida Garcez Ventura (coord.), *O foral da Ericeira no Arquivo-Museu*, Lisboa, Colibri, 1993, pp. 101 e ss.

Na barra dos tribunais, veremos adiante, também se diz que o «peceo» inclui «as coisas que o mar deita fora, das que ele cria, como aljófar e baleia». Aparece agora o aljófar (pérolas). E o mesmo se poderia dizer do coral, que o rei também não considera incluído nas doações de zonas marítimas. A primeira informação segura sobre a apanha de coral é uma carta de 16.7.1443, na qual o infante D. Pedro a concede aos mercadores Bartolomeo «Florentim» (de Florença) e João Forbin (de Marselha), em exclusivo por 5 anos nos mares do reino. E as concessões seguintes também serão em exclusivo nos mares do reino. Em resumo, podem ser do rei o «peceo», as baleias, os peixes reais, o âmbar, o aljófar, o coral e tudo o mais que o mar «cria» ou «deita fora».

Entretanto, a lei de D. Afonso II (1211) que manda devolver os salvados aos seus donos, foi confirmada por D. Fernando nas Cortes de Atouguia de 1375⁵⁷ e por D. João I. Também as Ordenações Del-Rei D. Duarte (constituição III): «(...) se alguns nauyos em nosos Regnos piriguarem no mar (...) E per tormenta quebrarem ou deitarem alguma cousa no mar E per força desa tormenta ou per caJom⁵⁸ esas cousas aportarem aa riba ou em algum porto (...), sejam devolvidos aos seus donos. Este rei, nas Cortes de 1434, modificou-a do modo seguinte: o achador deve informar o almoxarife no prazo de 8 dias e pode conservar por 3 anos os salvados, apregoando-os nas povoações mais próximas dos lugares onde foram encontrados para que os proprietários os venham receber; caso não sejam reivindicados, o achador fica com metade do que valerem e a Coroa com a outra metade; se não puderem ser conservados, serão inventariados e vendidos na presença do almoxarife.⁵⁹ As Ordenações Afonsinas (Liv. II, tit. XXXII) retomaram a lei de D. Afonso II, substituindo a perda total dos bens dos transgressores pelo pagamento em tresp dobro dos valores sonegados. As Ordenações Manuelinas (Liv. II, tit. XXII) vieram depois introduzir uma alteração importante. O achador ou primeiro ocupante poderia ficar com os despojos dos navios infiéis, inimigos da fé cristã, «de pessoas com quem tenhamos guerra ou de corsários que andarem a toda a roupa». «Corsário de toda a roupa» é o que rouba a amigos e inimigos. Em Castela, a cláusula relativa aos navios inimigos já está prevista nas *Siete Partidas de Afonso, o Sábio*, do séc. XIII. A Partida 5, tit. 9, proíbe que alguém se apodere dos despojos, mas admite uma excepção: «fuera ende si tales cosas fuessen de los enemigos, del Rey, o del Reyno: ca entonce, quien quier que las falle, deuen ser suyas». ⁶⁰ Os despojos dos outros navios, não aparecendo dono no prazo de 6 meses, seriam entregues ao mamposteiro dos cativos desse lugar e consignados à redenção dos cativos; se o dono ainda viesse depois a aparecer, o valor ser-lhe-ia pago da redenção dos cativos. Esta lei passou para as Ordenações Filipinas (Liv. II, tit. XXXII).

⁵⁷ Pascoal José de Melo Freire, *Instituições do direito civil português (...)*, versão de Miguel Pinto de Meneses, in *Boletim do Ministério da Justiça*, 1966/67 (<http://www.iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/>), Fontes Históricas do Direito Português, Livro primeiro de Direito Público, tit. IX, «Das leis náuticas», p. 94, citando Fernão Lopes, *Crónica de D. Fernando*, cap. 92, e Frei Manuel dos Santos, *Monarquia Lusitana*, vol. 8, liv. XXII, caps. 19 e 30.

⁵⁸ Cajão: fortuna de mar.

⁵⁹ Henrique da Gama Barros, *História da administração pública em Portugal nos séculos XII a XV*, vol. I, Lisboa, Ferin, 1922, p. 61, e vol. III, Lisboa, Tipografia Castro Irmão, 1914, p. 58.

⁶⁰ Olga Marlasca Martínez, *op. cit.*, p. 478.

Mas a jurisprudência orientou-se noutro sentido, como se comprova na região situada entre a foz do Mondego e a lagoa de Mira, onde este assunto suscitou vários pleitos judiciais entre o mosteiro de Santa Cruz de Coimbra e os outros interessados: o rei, o primeiro ocupante e a redenção dos cativos. A argumentação do mosteiro baseia-se nos seus direitos em duas povoações marítimas, Eimide (junto a Buarcos) e Quiaios, e no castelo de Santa Eulália (ou Santa Olaia), situado perto da foz do Mondego, por compras que fez e doações que recebeu do rei D. Afonso Henriques.⁶¹

- Em 1134, Paio Guterres e sua mulher cedem-lhe metade da vila de Quiaios, da qual vendem um quarto, e o outro quarto doam, «cum suis ingressibus et regressibus, pascuis et aquis, terris cultis et incultis, molendinis et foro maris». O «foro maris» (foro de mar) incluiria o «peceo».

- No mesmo ano (1134) compra metade da vila de Eimide a Paio Mides e sua mulher.

- Em 1143, o rei doa-lhe as outras metades das vilas de Quiaios e de Eimide, contando as duas vilas na íntegra. Segundo o mosteiro, a doação inclui todos os direitos do rei («quicquid mei juris»), entre os quais os destroços dos navios naufragados e tudo o que for achado na costa («omnes navis quae periclitaretur in mare et omne quod in reperiretur»).

- O rei doa-lhe o castelo de Santa Eulália, em 1166, e confirma tudo no seu testamento.

- Entre 1166, data da doação do castelo de Santa Eulália, e 1185, data da morte do rei, este mandou fazer inquirição para determinar a quem pertenciam os direitos da portagem de Buarcos, na foz do Mondego, sobre o que havia contenda entre os homens de Montemor-o-Velho e os do mosteiro. A inquirição concluiu que esses direitos haviam sido cobrados a princípio no castelo de Santa Eulália, depois em Montemor e por fim em Buarcos. Quando Paio Guterres tinha o castelo de Santa Eulália em prestamónio recebia dos mercadores e pescadores toda a portagem de mar e terra, numa área situada entre o Mondego e a foz do Mira («Mondeco usque ad focem Mire»), e recebia também os destroços dos navios naufragados e tudo o que fosse achado na costa: «(...) quando domnus Pelagius Goterriz de Silva tenebat castellum Sancte Eolalie et Aliadam [Alhadas] in prestimonium totum portaticum tam de mari quam de terreno erat liberum de domno Pelagio Goterriz de lo monte qui vocatur Ceano quomodo vadit pelo esteiro de intra in Boi et intrat in Mondeco usque ad focem Mire et omnes mercatores sive piscatores undecumque venissent ad emendum vel vendendum sive piscandum domno Pelagio Goterriz dabant totum suum portaticum (...) Omnis navis que periclitaretur in mare et ibi exisset sive aliud quodlibet lignum domni Pelagii erat et navis et omne quod in ea reperiretur hoc fuit forum et dominium casteli Sancte Eolalie (...)».⁶²

⁶¹ Sobre a localização do castelo de Santa Eulália, Maria Luísa Pinheiro Blot, *Os portos na origem dos centros urbanos. Contributo para a arqueologia das cidades marítimas e fluvio-marítimas em Portugal*, Lisboa, Instituto Português de Arqueologia, 2003, p. 205.

⁶² Leontina Ventura e Ana Santiago Faria, *Livro Santo de Santa Cruz*, Coimbra, INIC, 1990, pp. 28, 124-125, 318-319, 376-378; MF, Liv. 5, fls. 232-234, e Liv. 9, fls. 320-323.

Portanto, alega o mosteiro:

- É donatário de toda a orla marítima desde a foz do Mondego até à lagoa de Mira, por ter comprado uma parte, e ter recebido a outra parte em doação do rei, incluindo «omnes navis quae periclitaretur in mare et omne quod in reperiretur».

- É «donatário extenso», pelas palavras da doação «quicquid mei juris», e da compra «com seu foro de mar».

- O «foro de mar», que abrange o «peceo», isto é, «nau ou navio ou qualquer coisa com sua mercadoria ou uma baleia e tudo o mais que o mar lance fora»,⁶³ esteve na posse de Paio Guterres, foi confirmado por D. Afonso V e também pelas Confirmações Gerais, e consta do contrato sobre jurisdições celebrado com o Mestre de Santiago e duque de Coimbra, D. Jorge, filho de D. João II, e da carta de D. João III que separou da mesa prioral de Santa Cruz de Coimbra algumas rendas para a manutenção dos frades.

- «O direito aos achados do mar não podia pertencer aos cativos, pois nunca o rei neles teve parte (...) quando as Ordenações dizem que estas coisas eram para os cativos, deve entender-se só nas praias onde não houvesse donatário como o mosteiro».

Na realidade, o mosteiro não era donatário de toda a orla marítima, porque lhe faltava uma parte importante, a de Buarcos, mas recebeu de D. Afonso Henriques determinados direitos em toda a orla, numa doação que nunca foi depois revogada. Quanto ao âmbito desses direitos:

- Inclui o «peceo», do qual fazem parte os navios e embarcações naufragadas, e todos os objectos com eles relacionados.

- À partida, não inclui as baleias, porque os forais e outros documentos régios fazem uma separação nítida entre o «peceo» e as baleias. Mas o mosteiro considera que estão abrangidas, assim como «tudo o mais que o mar lance fora», no «foro de mar» e na expressão «quicquid mei juris». Entre as coisas que o mar lança fora está o âmbar.

- E o mamposteiro dos cativos, na barra dos tribunais, não lhe contesta esse direito, quando reivindica os destroços dos navios: o «peceo é somente as coisas que o mar deita fora, das que ele cria, como aljôfar e baleia, e não as naus ou fazendas que saíam à costa, porque estas arrenda o mamposteiro dos cativos, como está nas leis do reino.

Com este arrazoado o mosteiro de Santa Cruz obtém invariavelmente sentenças favoráveis. E também consegue obter dos tribunais uma interpretação restritiva do texto das Ordenações que atribui ao primeiro ocupante os despojos dos navios infieis, inimigos da fé cristã, «de pessoas com quem tenhamos guerra ou de corsários que andarem a toda a roupa». A «inimizade» só se manifesta através de confrontação bélica. Isto é: se um navio mouro ou turco, fortemente armado, der à costa sem haver luta, não é «inimigo», e portanto os seus despojos pertencem ao mosteiro. Se houver luta, pertencem aos primeiros ocupantes – os que lutaram. Daí que, naturalmente, nos pleitos judiciais apareçam duas versões dos acontecimentos: uma com luta, outra sem ela.

O naufrágio de um navio turco, em 9.6.1630, deu origem a um pleito judicial movido pelo mosteiro contra os primeiros ocupantes, moradores em Quiaios.

⁶³ ME, Liv. 9, fls. 170-171.

Os primeiros ocupantes alegam: quando o navio inimigo apareceu ao largo, tocou-se a rebate; depois o navio aproximou-se da praia, e houve tiroteio, até que os corsários fugiram numa jangada; com ordem do capitão da terra, os que participaram no tiroteio recolheram os destroços, «porque foi em guerra»; «conforme o direito e Ordenações, os navios que se perderem, se forem de infiéis e de inimigos da nossa santa fé (...) eram de quem primeiro os ocupasse (...) as doações dos autores [o mosteiro] não estão confirmadas (...) e se estivessem (...) só poderiam ficar com o que não tivesse dono conhecido».

Replica o mosteiro que não houve tiroteio: os turcos deram à costa durante a noite, andaram escondidos pela praia, e na manhã seguinte foram recolhidos por um batel que os transportou para uma caravela que haviam apresado uns dias antes; «os réus não pelejaram com os turcos, senão com a fazenda do navio».

Treplicam os réus que houve forte tiroteio, e poucos dias depois voltaram os turcos para roubar gado e cativar pastores, os quais conseguiram fugir. Desde tempo imemorial que o que dá à costa, de inimigos da fé, é de quem primeiro o encontrar, como aconteceu há alguns anos com embarcações que deram à costa de um «inglês herege»; as pessoas que primeiro chegaram, levaram dinheiro e fazenda; também há alguns anos deu à costa um navio de mouros, e tudo foi entregue aos primeiros ocupantes (mouros e fazendas); «ainda alguns mouros estão agora em casa de Pero Lopes de Quadros».

A sentença foi favorável ao mosteiro, «visto que não pelejaram».⁶⁴

A questão de saber se houve ou não luta implicava um conflito de competências. Para o mosteiro, não tendo havido luta, tratava-se de uma causa sobre direitos reais (direitos do rei, que estavam na posse do mosteiro) e competia ao juiz dos Feitos da Fazenda da Relação do Porto. Este mandou prender os moradores que haviam desviado fazenda. Mas o juiz de Montemor-o-Velho soltou-os, alegando que a fazenda fora tomada em guerra justa, portanto era causa crime, e não cível, e da sua competência (do juiz de Montemor-o-Velho). A sentença da Relação do Porto mandou-o voltar a prender os que soltara.⁶⁵

Nos casos em que reconhecidamente não houvera luta, suscitava-se outro conflito de competências. Em Agosto de 1621, deram à costa muitas embarcações com muita fazenda desde Mira até Buarcos, e o mosteiro terá recolhido tudo. O procurador dos cativos, alegando que não havendo dono conhecido os destroços deviam ir para a redenção dos cativos, moveu-lhe uma acção na Provedoria-Mor dos Cativos, que tinha jurisdição em todo o reino, e de que eram presidente e deputados os da Mesa da Consciência e Ordens. O mosteiro deduziu excepção de incompetência: a causa pertence ao Juízo dos Feitos da Coroa e Casa do Porto, e nesse sentido tem acórdão de Lisboa; é sobre direitos reais e compete ao Juiz dos Feitos da Fazenda da Relação do Porto. A sentença final deu-lhe razão.⁶⁶

Nos primeiros meses de 1645 naufragou um navio de mouros na Fonte Quente (Tocha); o mosteiro decidiu ficar com alguns mouros, dar outros ao rei e vender os restantes. Nesse mesmo ano naufragou outro navio de mouros em Buarcos; o rei determi-

⁶⁴ MF, Liv. 9, fls. 92 e ss.

⁶⁵ MF, Liv. 9, fls. 179-185.

⁶⁶ MF, Liv. 9, fl. 118.

nou que o arrais, renegado flamengo, fosse trocado por cativos que estavam em Argel.⁶⁷ Uma sentença deferiu a pretensão de D. Luís Tomé de Castro e do licenciado Pedro Casqueiro da Rocha sobre os turcos dum navio que deu à costa junto a Faro; uma carta régia de Maio de 1622 manda que o marquês de Alenquer cumpra a sentença e lhes entregue o justo valor dos turcos.⁶⁸ Um diploma de 16.1.1644 atribui os mouros duma caravela que deu à costa em Viana aos que os apanharam. Outro da mesma data atribui os mouros duma falua que deu à costa nas Berlengas aos que os salvaram, devendo estender-se as Ordenações, Livro II, tit. XXXII, não só a respeito dos bens, mas também das pessoas.⁶⁹

Em resumo, a legislação só é aplicável no caso de aparecer dono no prazo de 6 meses. Expirado este prazo, atribui os destroços à redenção dos cativos, mas o mosteiro alega que são seus, e o tribunal dá-lhe razão. Quanto aos despojos dos navios de infiéis, inimigos da fé cristã, «de pessoas com quem tenhamos guerra ou de corsários que andarem a toda a roupa», seriam para os primeiros ocupantes, mas estes terão de provar que houve luta, o que dificilmente conseguem.

Mesmo aparecendo dono no prazo de 6 meses não é fácil provar que os destroços lhe pertencem. Em fins de Dezembro de 1630 deu à costa de Quiaios, perto de Mira, um navio dinamarquês (ou flamengo) chamado *Rosa Branca*; apareceu o dono, mas não conseguiu fazer prova, e os destroços foram entregues ao mosteiro.⁷⁰ Em Maio de 1617, o juiz da alfândega de Buarcos mandou rebocar para o rio Mondego uma nau estrangeira desmantelada que aparecera ao largo. Depois de descarregarem «120 pipas de vinho e mais coisas, vinha tão destroçada que nem encontraram papéis indicando a proveniência ou o armador». O rio Mondego já ficava fora da área do mosteiro, mas este alega que, se a nau não fosse rebocada, daria à costa nas suas terras, e um despacho do juiz da alfândega manda entregar-lhe toda a fazenda se no prazo de 6 meses não aparecer dono.⁷¹ Neste processo e noutros parece haver a intenção de ocultar o nome do navio e do armador. Em 1595, o mosteiro mandou vender a caravela ou naveta carregada de sal que dera à praia de Quiaios no ano anterior. Em 1623, recebeu os salvados dum patacho biscainho carregado com figo do Algarve que dera à praia de Buarcos em 27.11.1621.⁷² Não seria difícil saber a proveniência de um navio carregado de sal, que deveria ter largado de Aveiro, Setúbal ou outro porto vizinho, e de outro navio com figo do Algarve.

A maior dificuldade que o mosteiro enfrentava era a impossibilidade de fiscalizar uma área tão vasta. Os moradores das povoações vizinhas desviavam tudo o que podiam. Em 1597 um pescador encontrou 3 onças de âmbar, vendeu-as, e comprometeu-se depois a dar o dinheiro ao mosteiro.⁷³ A Misericórdia de Buarcos vendeu um mastro e alguns cabos que haviam dado à praia, e o mosteiro perdoou-lhe, em 1628, com a condição de os irmãos

⁶⁷ MF, Liv. 9, fl. 203, e Liv. 11, fls. 107-108.

⁶⁸ Andrade e Silva, *op. cit.*, (1620-1627), p. 72.

⁶⁹ António Lopes da Costa Almeida, *Repertório remissivo da legislação da Marinha e do Ultramar compreendida nos anos de 1317 até 1856*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1856, p. 535.

⁷⁰ MF, Liv. 9, fl. 193.

⁷¹ MF, Liv. 9, fls. 137-138.

⁷² MF, Liv. 9, fls. 129-130, 154-168.

⁷³ MF, Liv. 9, fl. 127.

não lançarem mais mão de coisa alguma que lhe pertencesse.⁷⁴ Em 1627 o mosteiro deu à Misericórdia 8 tralhas de redes, de 19 braças cada, com suas cortiças, que haviam aparecido na praia.⁷⁵

Quanto aos navios do rei, o mosteiro guardava os destroços. De uma nau que naufragou na costa de Buarcos em Abril de 1645, o rei manda que o mosteiro entregue todas as peças de artilharia, âncoras, cabos e tudo o resto para ser colocado na fragata que se está a construir no Porto.⁷⁶ Uma carta régia de 27.1.1651 menciona a fazenda da nau *Conceição* que se perdeu na costa da Fonte Quente (Tocha), «nos prazos de Mira», vinda do Brasil, e na qual morreu o governador do Brasil; parte da fazenda estava guardada pelo mosteiro e a outra parte fora roubada por particulares.⁷⁷

Em 1556, deu à costa em Buarcos a nau capitana da armada espanhola que vinha da América, e na Carrapateira outra nau, ambas com muito ouro e prata. Para Buarcos o rei de Espanha mandou dois homens, um para solicitar pleitos judiciais junto do corregedor de Coimbra, sobre o muito que dizem que foi furtado e está «em poder dos vizinhos dos lugares daquela comarca», e outro para guardar a costa onde se perdeu a nau, «porque agora é Inverno e pouco se pode fazer». Para os dois locais seguiram especialistas com «rastros», aparelhos destinados a revolver a areia procurando ouro e prata. Da Carrapateira, sabe-se, nada foi possível recuperar apesar dos grandes gastos.⁷⁸ Com relativa frequência davam à costa navios espanhóis que vinham da América. E o mesmo sucedia nos Açores. Em 1596, o rei de Espanha manda recolher muitas peças de artilharia «de nauios que viniendo de las Indias occidentales dieron en la costa» nas ilhas Terceira e S. Miguel.⁷⁹

Um alvará de 20.12.1713 veio introduzir alterações ao destino dos navios naufragados de inimigos, infiéis ou corsários: em vez de ficarem para os primeiros ocupantes, pertencerão à Fazenda Real e serão ocupados pelos seus oficiais.⁸⁰ Esta alteração não terá afectado os direitos do mosteiro de Santa Cruz, porque anos depois, uma sentença de 1742 determina que o juiz da alfândega de Buarcos «se não intrometa a tomar as fazendas que derem à costa» entre a foz do Mondego e a lagoa de Mira.⁸¹

O regime especial de que gozava, contrário ao estabelecido na legislação aplicável, vigoraria noutras zonas do país. Alguns anos depois de 1620 deu à praia da Fonte Quente (Tocha), um pouco a sul da lagoa de Mira, um navio com 80 mouros, que foram levados para Mira, onde o senhor da terra, António Tavares, ficou com eles e com tudo o que estava a bordo. O corregedor da comarca mandou recolher os mouros, porque pertenciam ao rei, mas António Tavares recorreu para a Relação do Porto. Num documento interno o mosteiro de Santa Cruz estuda esta questão: «o Tavares funda-se na Ordenação, Liv. 2º, tit.

⁷⁴ MF, Liv. 11, fl. 260.

⁷⁵ MF, Liv. 9, fl. 141.

⁷⁶ MF, Liv. 9, fl. 201.

⁷⁷ MF, Liv. 11, fls. 108-109.

⁷⁸ AGI, Indiferente, 1965, L. 13, fls. 122 v, 131, 177 v, 233.

⁷⁹ AGI, Indiferente, 2496, L. 5, fl. 225 v.

⁸⁰ Sobre este assunto, Pascoal José de Melo Freire, *op. cit.*, Livro primeiro de Direito Público, tit. IX, «Das leis náuticas».

⁸¹ MF, Liv. 9, fl. 203.

32, e no foral, contra o que se pode dizer que ele não foi o primeiro ocupante, pois lhos trouxeram a casa sem ser em guerra; e a praia não é do rei, mas do donatário, o que parece favorecer a Ord. Liv. 2º, tit. 26, parágrafo 27, que diz que todos os bens vagos a que não é achado dono certo são direitos reais».⁸² Isto revela que o senhor de Mira também reivindicava os destroços dos navios naufragados. E o da Terra da Maia, situada entre os rios Ave e Douro, porque uma sentença de 1433 reconheceu pertencer a Fernão Vasques da Cunha, senhor da Terra da Maia, a ribeira do mar e o que dela saísse.⁸³

Em resumo, os achados do mar deram origem a numerosos processos judiciais na zona situada entre a foz do Mondego e a lagoa de Mira, e o mesmo deve ter sucedido ao longo de toda a costa.

⁸² ME, Liv. 10, fls. 488-492.

⁸³ *As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. II, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1962, p. 45.

NAVEGAÇÕES DE ALTO-MAR NO ATLÂNTICO ANTERIORES A 1434

Comunicação apresentada pelo Académico
José Malhão Pereira, na 4ª Sessão Cultural
conjunta com o ICEA, em 6 de Maio

Introdução

Admitindo que este encontro tem uma componente importante de arqueologia subaquática, orientei esta minha participação no sentido de contribuir para dar aos arqueólogos mais alguns meios de poderem exercer a sua acção.

Julgo que a fundamental informação que um arqueólogo subaquático necessita é a da localização de naufrágios acessíveis à sua exploração com os meios técnicos disponíveis.

Um dos processos para conhecer essa localização será o de proceder à investigação das fontes e saber concretamente a posição de determinado naufrágio.

Mas para chegar a essa fonte há a necessidade de se ter alguma formação na área da história marítima para que o arqueólogo possa com mais conhecimento de causa interpretá-la e ainda saber por onde há-de começar. Não valerá a pena iniciar a investigação se se desconhecer quem navegou, quando navegou e que tipo de navio utilizou.

Também será necessário que os arqueólogos tenham uma noção das técnicas de navegação e dos instrumentos usados, e ainda das condições meteorológicas das áreas navegadas, para inclusivamente poderem, ao investigar, conjecturar os locais dos naufrágios.

Em suma, parece-me que um arqueólogo subaquático deverá também ser um marinheiro e um historiador da náutica, ou pelo menos um *agente técnico* da náutica. Há muitos exemplos de habilitações deste último género que permitem o exercício de funções com muita responsabilidade.

Foi por se aceitar e apoiar esta ideia, que a Universidade Autónoma de Lisboa organizou, e já lá vão três anos, um *Curso de História da Náutica e da Arqueologia Subaquática*, e que está em vias de tentar voos mais elevados nesta área.

Mas não é para filosofar que eu estou aqui nesta tão honrosa tribuna, que hoje é do ICEA e da Academia de Marinha, é de facto para dar, em parte, corpo às ideias acima expostas, fazendo uma análise sucinta das navegações que se deram nas costas do nordeste do Atlântico e nas da África do noroeste, anteriores à dobragem do Cabo Bojador por Gil Eanes. Admito que tal possa ajudar os arqueólogos no futuro. Abster-me-ei ainda de considerações de ordem política, nomeadamente a luta entre as duas nações ibéricas para o controlo das Canárias.

E mais não poderei fazer, até porque não sou arqueólogo subaquático, apesar de ter tirado o curso de mergulho há mais de 40 anos, no Centro Português de Actividades Subaquáticas, quando este Centro ainda funcionava num palácio da R. das Janelas Verdes.

Irei portanto falar em algumas das navegações oceânicas feitas por Europeus e Árabes, que são por vezes esquecidas, mas que até certo ponto foram as precursoras das viagens que mudaram o mundo.

Não falarei das viagens dos povos do norte da Europa no primeiro século da nossa era à América, dado as mesmas não terem tido reflexos na evolução da humanidade.

Falarei sim, e muito brevemente, das que se desenrolaram essencialmente entre a Europa Ocidental e a África do Noroeste, nomeadamente as expedições às Canárias e à Madeira.

Condições físicas da área em causa

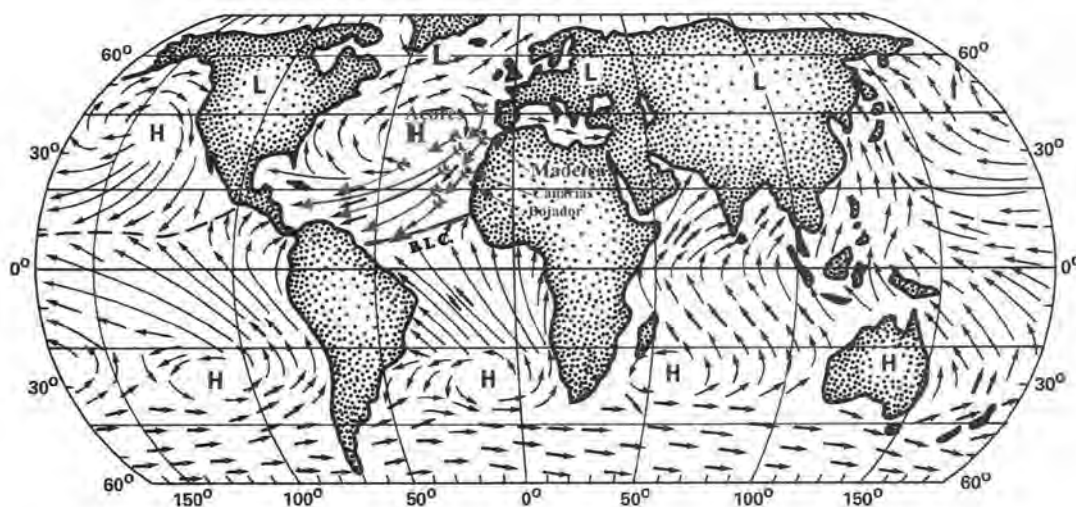


Fig. 1. Ventos médios em Agosto nos oceanos.
No Atlântico o alíseo de NE acentuado a encarnado

As viagens que referirei, fizeram-se essencialmente com veleiros ou com navios a remos e vela. Sendo assim, será muito útil analisar o condicionalismo físico das áreas navegadas. É conhecida a situação média do campo da pressão e do consequente vento no Atlântico Norte.

As imagens das figuras 1 e 2 correspondem ao campo médio da pressão em Agosto e Janeiro em todos os oceanos do mundo. No Atlântico Norte avivaram-se a encarnado os ventos dominantes junto à costa de África e verifica-se que predomina o vento nordeste. Contudo, a alta pressão do Atlântico que está pela latitude dos Açores em Agosto, desce em Janeiro mais para Sul acompanhando o movimento do Sol. A depressão situada mais a norte no Verão, acompanha esse movimento também.

Nestas condições e em média, há quase sempre junto às costas da Península Ibérica e Ocidental de África uma componente de nordeste acentuada em qualquer época do ano, apesar de no Inverno se sentir a influência das depressões que originam, esporadicamente vento sudoeste mais para Sul.

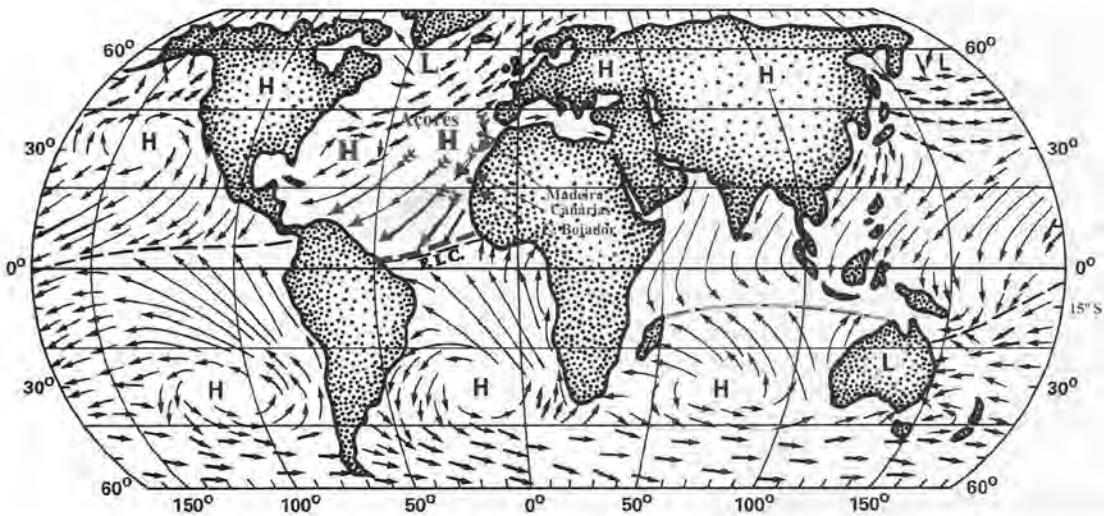


Fig. 2. Ventos médios em Janeiro nos oceanos.
No Atlântico, acentuados a encarnado os alíseos do Nordeste

Assim, um navio que pretenda seguir da Europa do Sul para o Sul e efectuar uma viagem ao longo da costa de África, poderá fazê-lo sempre no Verão e quase sempre no Inverno. O problema, como podemos imaginar é o regresso.

Contudo, e como dissemos, as depressões que atravessam o Atlântico Norte durante o Inverno do nosso hemisfério, exercem a sua acção bastante para Sul, originando ventos de Sudoeste moderados a frescos que afectam a costas não só da Península Ibérica como também mais a Sul e por vezes, as águas da Madeira e das Canárias.

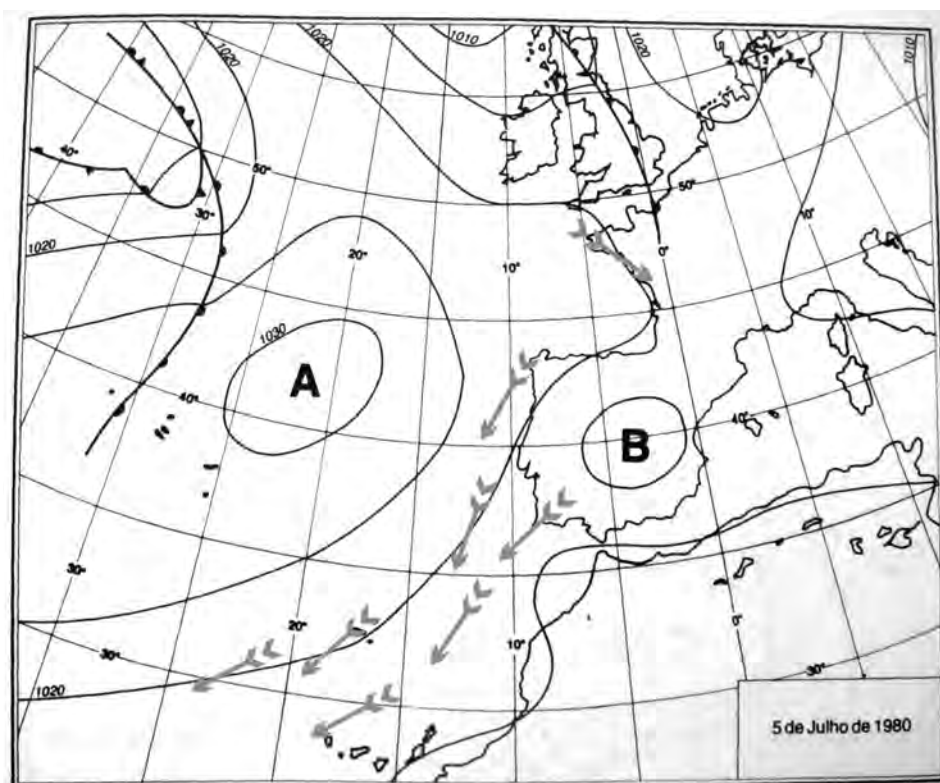


Fig. 3. Nordeste no Atlântico, no Verão

Basta apenas analisar duas cartas de tempo (Figuras 3 e 4), que correspondem a duas análises da situação meteorológica nos dias 5 de Julho de 1980 e 25 de Fevereiro de 1978, para verificarmos que na primeira (situação de Verão), o vento é nordeste até às Canárias pelo menos e que na segunda (situação de Inverno), o vento é sudoeste desde as Canárias até às costas da Península Ibérica.

Vemos assim que são possíveis viagens num veleiro para as ilhas Canárias e Madeira e portos da costa de África adjacente, sendo evidentemente mais fácil a viagem de ida do que a de volta. De facto, para a viagem de ida a predominância do vento nordeste praticamente durante todo o Verão e a grande percentagem de ventos da mesma direcção, mesmo no Inverno, fazem com que um veleiro de pano redondo não tenha qualquer dificuldade na ida.

No regresso, as situações de Inverno, Outono ou mesmo primavera em que as depressões do Atlântico Norte originam vento sudoeste na área, permitem que esse mesmo veleiro não tenha dificuldades de maior em regressar.

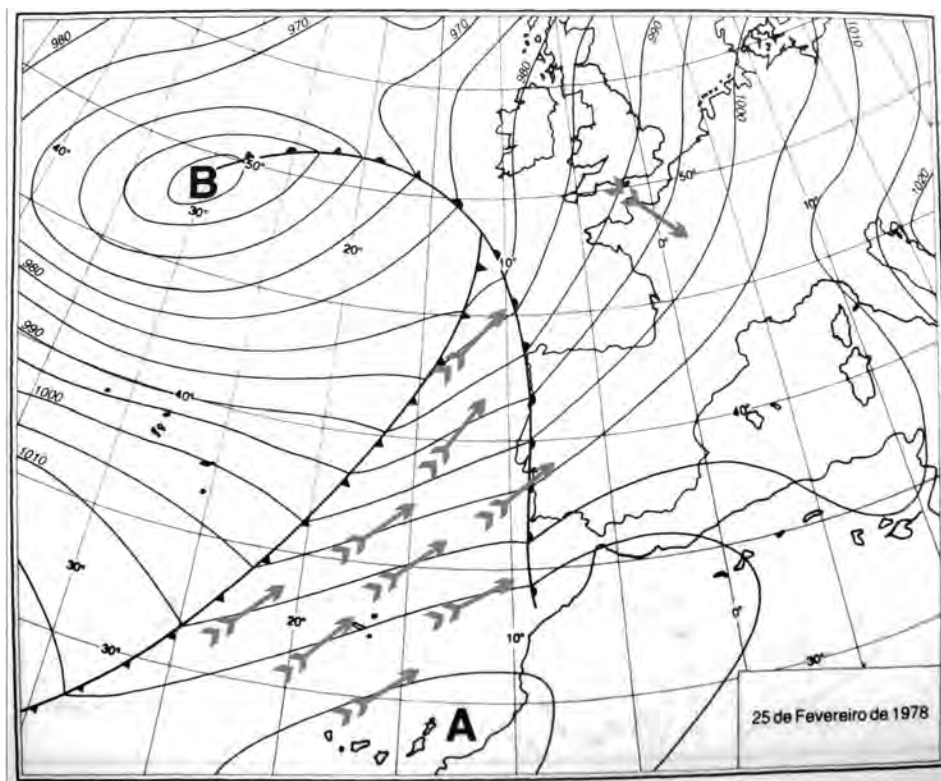


Fig. 4. Vento sudoeste junto à costa no Inverno

Acontece também que por vezes uma depressão de origem térmica se forma entre a Península Ibérica e as Canárias e chega a manter-se mais de 15 dias na área. Essa é outra situação favorável ao regresso.

Contudo, é sempre possível efectuar a viagem de regresso contra o vento nordeste dominante, partindo das Canárias, do modo que se esquematiza a seguir e que correspondeu em parte ao regresso do nosso pequeno veleiro, o *Madrugada*, do Funchal, em 1988.

Bastará para isso o veleiro cingir-se ao vento o mau possível, com amuras a estibordo, ganhando latitude, e por alturas do paralelo 36 ter-se-á vento NW, favorável portanto ao regresso ao continente europeu. Não será necessário, como se vê, atingir a latitude dos Açores, mas tal poderia acontecer se o navio bolinasse muito mal ou se o vento fosse NE até latitudes mais elevadas. Mas a nossa experiência não nos indicou isso, pelo que navegámos até ao C. de S. Vicente fazendo a derrota indicada na imagem (figura 6).

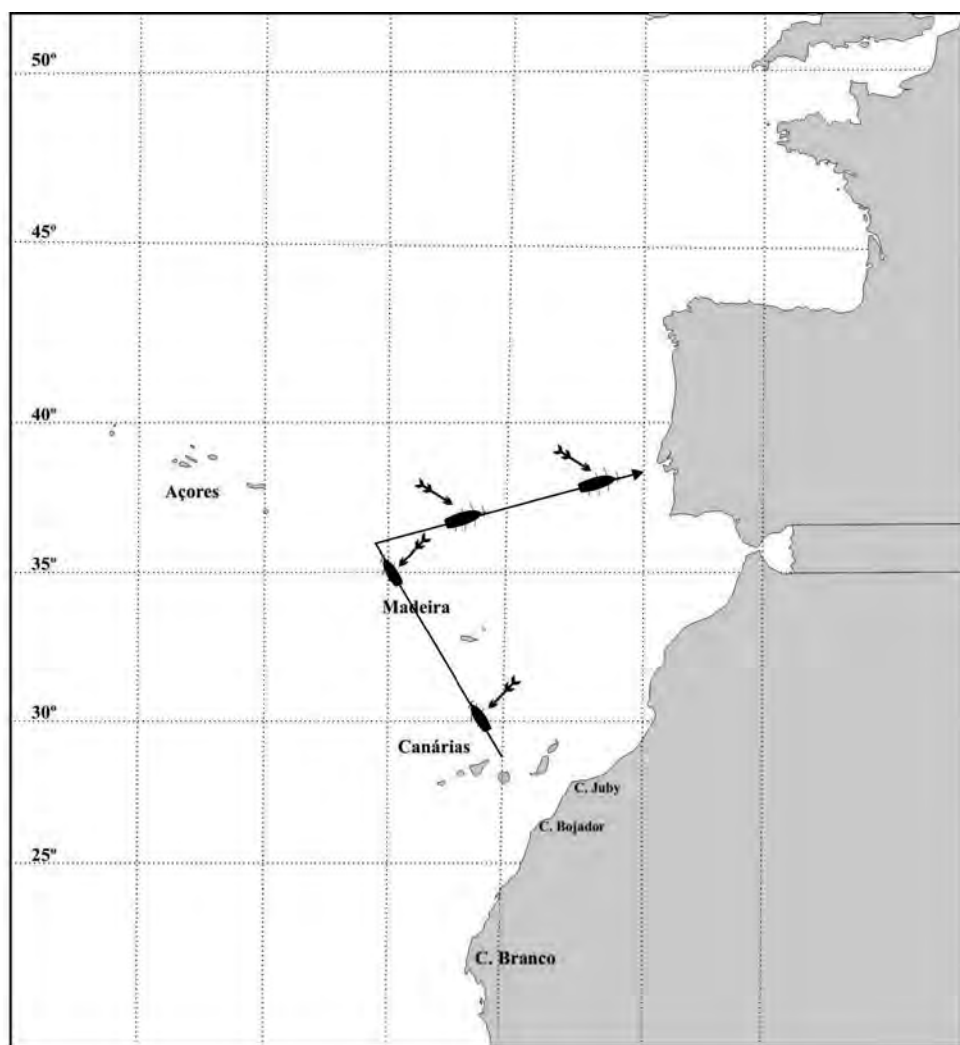


Fig. 5. Rota possível de regresso das Canárias à Europa, com NE dominante, num veleiro de pano redondo

Note-se que no exemplo que apresentámos de um navio a sair das Canárias e bolinando mal, originará que se passe a oeste da Madeira para regressar à Europa.

Mas vejamos agora o que se passa a Sul das Canárias, para lá do Cabo Bojador e até praticamente o Cabo Verde, actualmente onde se situa a cidade de Dakar.

O que se passa na realidade é que a existência de vento nordeste é praticamente constante, não chegando a área a ser afectada pelas depressões da frente polar do Atlântico Norte já mencionadas, ou da depressão de origem térmica acima referida.

Nestas condições, os Europeus e os mercadores Árabes e outros povos do Norte de África tiveram oportunidade de visitar as Canárias e a Madeira antes de Gil Eanes dobrar o Cabo Bojador. E só por aí se mantiveram, visto que mais para Sul seria uma viagem sem regresso, como acentuaremos mais tarde.

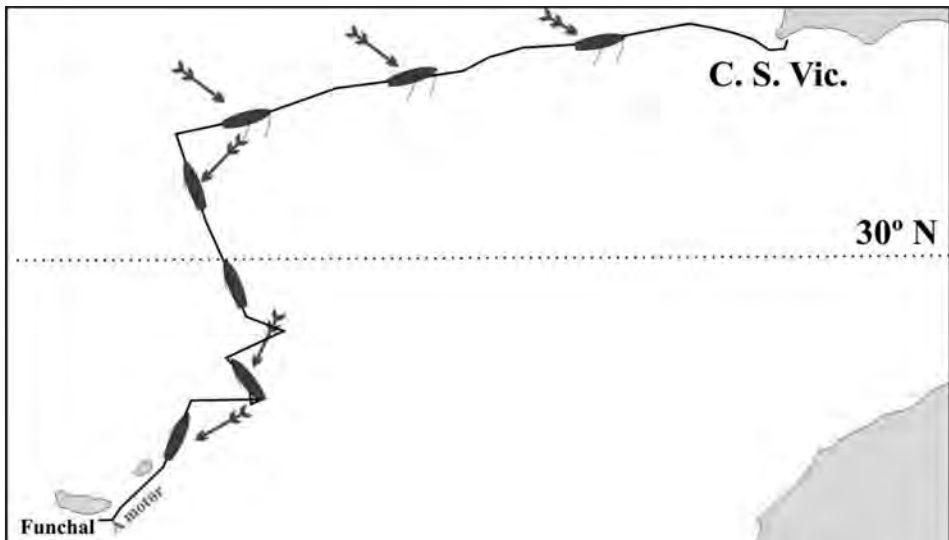


Fig. 6. O *Madrugada*, de regresso ao Continente no Verão de 1988

É dessas viagens, pré Henriquinas que irei falar.

Irei também, na parte final desta exposição, narrar-vos, muito sucintamente a nossa aventura de dobragem do Cabo Bojador e viagem ao longo da costa de África até ao Cabo Verde. Não narrarei a vagem de regresso porque como devem imaginar, foi de avião.

Seguirei muito de perto o excelente estudo de Raymond Mauny sobre este assunto¹.

Navegações árabes. Os aventureiros de Lisboa

Segundo Raymond Muny, em data anterior à reconquista de Lisboa por D. Afonso Henriques, oito aventureiros árabes saíram desta cidade com mantimentos para vários meses².

¹ Raymond Mauny, *Les Navigations Médiévales sur les Côtes Sahariennes Antérieures à la Découverte Portugaise (1434)*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1960.

² Cf., *op. cit.*, pp. 86-88.

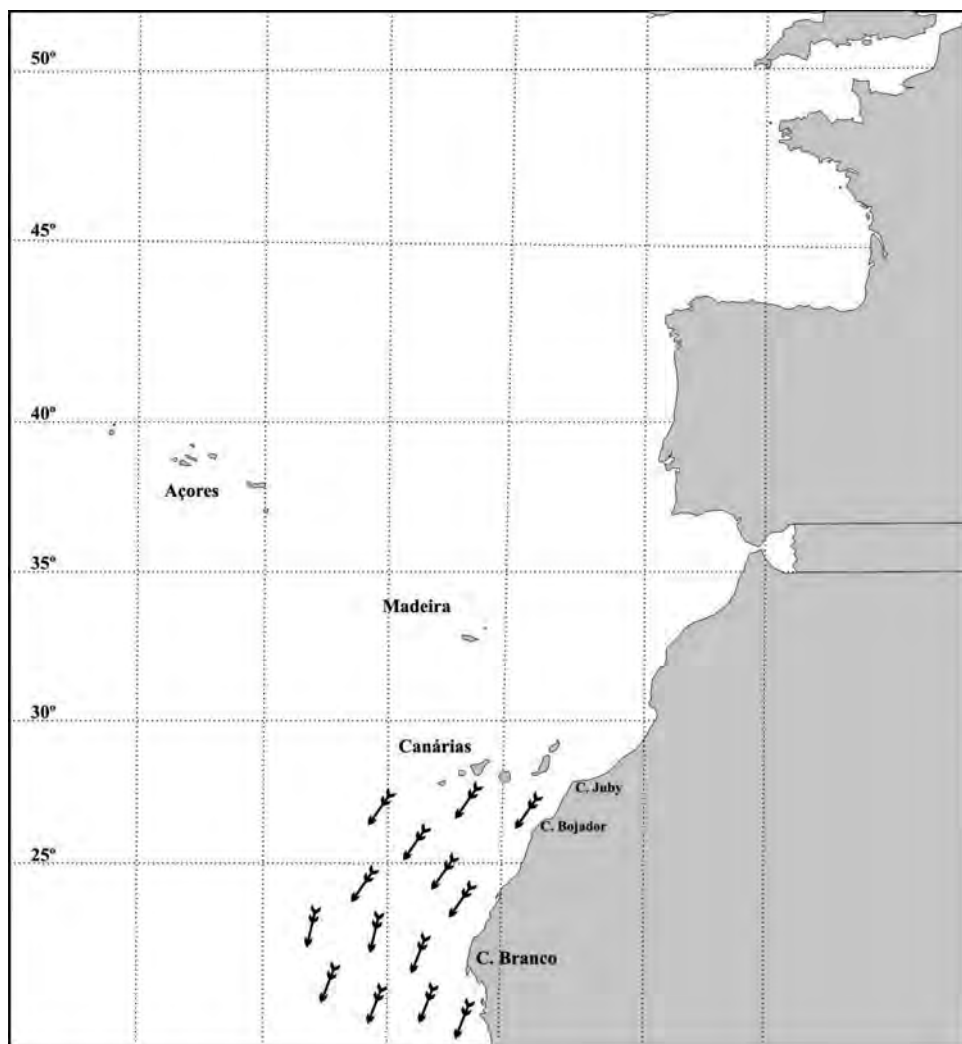


Fig. 6A. Ventos a Sul do C. Bojador sempre do NE

Segundo a fonte para este evento, o relato algo fantasioso de Al Idrisi, (o que aliás era hábito dos cronistas da época), navegaram para oeste durante 11 dias, e tendo achado um mar de águas fétidas que escondiam perigosos recifes, alteraram o rumo e navegaram 12 dias para o Sul atingindo uma ilha deserta com carneiros. Ao fim de mais 12 dias de navegação encontraram uma ilha habitada, sendo cercados por embarcações e feitos prisioneiros.

Foram interrogados pelo Rei, através dum intérprete árabe, e mais tarde foram intimados a abandonar a ilha e ao fim de 3 dias, com vento oeste, atingiram Safi.

Tudo isto parece bastante fantasioso. Contudo Mauny considera que esta é uma das viagens possíveis que terão correspondido a uma passagem pela Madeira (a ilha dos Carneiros) e a uma passagem por uma das Canárias (Lanzarote). A viagem para a costa africana, Safi, está algo coerente, o que não acontece com a viagem para oeste, contra os ventos dominantes do oeste, com os 11 dias entre a Madeira e Lanzarote (estão apenas a duas dezenas de milhas uma da outra e o vento seria em princípio favorável) e outras incongruências do género.

A figura 7 poderá ser uma conjectura desta viagem e das duas mencionadas a seguir.

Viagem de Ibn Fátima

A viagem de Ibn Fátima, um mercador árabe, é também uma viagem considerada possível mas com muita fantasia na sua descrição por Ibn Said, geógrafo nascido em Granada em 1214. A viagem terá sido executada no século XIII, partindo de lugar incerto da Península (não certamente de qualquer lugar já reconquistado pelos Portugueses) e terá seguido a derrota muito conjecturada também na figura 7, a verde, que corresponde a uma viagem por mares das costas do actual Marrocos e desembarque pela latitude das Canárias sem nestas ilhas tocarem.

Note-se que Ibn Fátima foi referido por outro geógrafo Árabe como tendo atingido Sofala, navegando naturalmente de Norte para Sul na costa oriental Africana.

Expedição de Mohammed ben Ragano

Um relato escrito em 1337 por Ibn Fadl Allah Al-Omari no seu livro *Masalik el-Absar* descreve uma viagem de um mercador de Almeria que embarcou em Ceuta com as suas mercadorias e outros comerciantes com destino a uma cidade do litoral marroquino.

Atendendo à descrição, é possível que estes homens tivessem atingido uma zona da costa entre o C. Timiris e o rio Senegal, visto se informar que atingiram uma terra de negros. Além disso os ventos dominantes facilmente os levariam para Sul e até talvez tivessem assim dobrado o C. Bojador. Ver também figura 7, a azul.

Depois desse contacto com habitantes que manifestaram grande surpresa em os verem, regressaram por terra para norte.

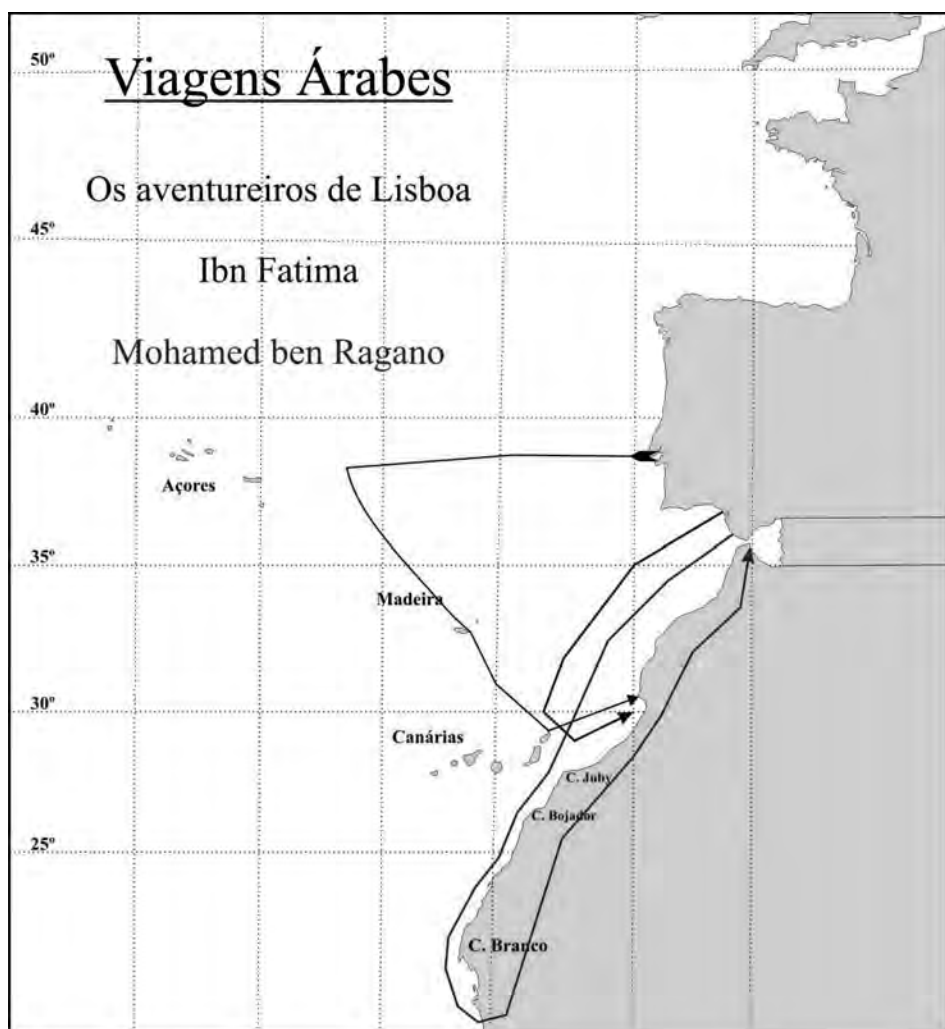


Fig. 7. Os “aventureiros de Lisboa”, pouco anterior a 1147, data da tomada de Lisboa

Atendendo aos ventos dominantes tudo leva a crer que não haverá qualquer dificuldade em atingir essa latitudes mais austrais, depois de passar entre as Canárias e o continente ou mesmo por fora destas ilhas. O regresso é que seria o problema, mas não tiveram naturalmente nenhum impedimento político em regressar por terra visto pertencerem à nação que dominava a área.

E são estas as expedições consideradas viáveis por Raymond Mauny depois de uma análise cuidada às fontes árabes

Note-se que todos estes marinheiros só o foram em parte da viagem. O regresso foi sempre feito por terra, o que é sintomático e demonstrativo das dificuldades do regresso por mar.

Contudo, Mohamed Bem Ragano terá sido o primeiro humano a dobrar por mar o Cabo Bojador, apesar de isso não ter originado uma nova rota marítima porque este viajante não regressou por mar ao seu local de partida.

Navegações dos cristãos

Vejamos agora as mais importantes expedições cristãs na área ainda de acordo com Mauny, que naturalmente foram mais tardias que as expedições árabes. De facto, só depois ou durante o período da reconquista tiveram os povos cristãos da área mais fácil acesso ao mar para efectuarem expedições marítimas. Vejamos as muito esquematizadas conjecturas a diferentes cores.

Os Irmãos Vivaldi

Em 1291, Tedisio d'Oria, um rico genovês, financiou, com outros cidadãos da cidade, uma expedição que entregou ao comando dos irmãos Ugolino e Vadino Vivaldi.

A expedição foi constituída por duas galeras carregadas de víveres e mercadorias, que largaram em Maio, fazendo escala em Maiorca e Ceuta, com o objectivo, segundo as fontes de "... navegar para as Índias pelo Oceano e pelas terras indianas para trocar mercadorias"³.

As fontes, todas elas bem indicadas por Raymond Mauny, apenas mostram que a expedição saiu as colunas de Hércules e, navegando ao longo da costa africana, chegaram pleno menos um pouco além do Cabo Juby.

Damião Peres segue também este conceito⁴.

Poder-se-á facilmente conjecturar que as galeras, com uma guarnição acrescida pela necessidade de remadores, seriam um péssimo meio de empreender tal viagem. De facto, só um veleiro com a sua autonomia, poderia ser o veículo indicado.

Segundo pensamos, a morte dos seus tripulantes à sede, algures entre o Cabo Juby e o Cabo Verde antes de dobrar este último, terá sido o mais provável.

Os marinheiros de Cherburgo

Num opúsculo impresso em Caen em 1632, informa-se que Lancelot Maloisel (o Lanzarote Malocello que mais tarde, como veremos abaixo, atingiu as ilhas Canárias),

³ Cf., *op. cit.*, pp. 92, 93.

⁴ Cf., Damião Peres, *História dos Descobrimentos Portugueses*, 3ª ed., Porto, Vertente, 1983.

conquistou a ilha de Lanzarote em 1312 depois de obter conhecimento da sua existência por alguns marinheiros de Cherburgo que foram lançados para elas por mau tempo.

Esta é outra viagem possível, que terá levado Maloisel ou Malococello a redescobrir as ilhas em c. 1336.

Expedições de Lanzarote Malococello

Esta expedição terá sido em 1336 segundo interpretação de Charles Verlinden, analisando uma carta de 1345 do rei Afonso IV de Portugal ao Papa Clemente VI e documentos portugueses de 1370 e 1385 publicados por Silva Marques, e ainda a carta de Sanuto de 1320 (segundo afirma Mauny), a de Peerino Visconti (segundo Damião Peres), e a de Dulcert de 1339.

Apresentamos um excerto da carta de Sanuto, e outro da de Dulcert, que são muito elucidativos. De facto, a primeira não inclui ilhas naquela área e a segunda é a primeira que as inclui (duas delas). Fig. 9.

É portanto esta expedição que teve de facto consequências futuras, para já com a inclusão da informação geográfica na cartografia e ainda o facto de mais tarde e segundo a interpretação dos historiadores, ter Malocello voltado às ilhas em 1365 já como vassalo do Rei de Portugal.

Admite-se que Malocello desceu ao longo da costa africana tendo em seguida desembarcado na ilha que se passou a chamar de Lanzarote. Ver figura 8.

As expedições catalãs e a de Jacques Ferrer

Depois da redescoberta do arquipélago em 1341 por uma expedição italo-portuguesa, seguiram-se-lhe duas expedições catalãs em 1342 e 1352 e outras em 1369, 1370 e 1386.

A referida expedição italo-portuguesa, que partiu de Lisboa em 1 de Julho de 1341, foi comandada pelo Florentino Angiolino del Tegghia acompanhado do Genovês Niccoloso di Recco. Compunha-se de 2 navios e de uma pequena embarcação armada, tendo uma guarnição de Genoveses, Florentinos, Castelhanos e outros Espanhóis. Chegou às Canárias 5 dias depois, o que está coerente com as cerca de 700 milhas que separam os portos de partida e de chegada. Voltaram a Lisboa em Novembro do mesmo ano.

É natural que com este progresso na exploração da costa e das ilhas adjacentes, os cristãos se sentissem mais seguros para continuar o reconhecimento para o Sul. É por isso, que uma importante exploração ao famoso Rio do Ouro se tivesse tentado.

A única fonte para essa expedição ao Rio do Ouro é do Atlas de Abraão Cresques de 1375 onde está escrita a informação que apresento na imagem extraída da referida carta. O texto, acompanhado de uma figura de uma galé, poderá traduzir-se por: “A galera de Jac Ferrer partiu para ir ao Rio do oro de St. Lourenço em 10 de Agosto de 1346”. (Fig. 10)

Outras expedições

A cartografia que se seguiu ao Atlas Catalão é prova eloquente do desenvolvimento da toponímia entre o Cabo Nun e o C. Bojador, o que indicia uma grande actividade de exploração para o Sul mas que nos abstermos de comentar.

O “terrível” cabo Bojador

Verifica-se assim, que todas estas expedições esbarraram sempre com o mesmo problema, o do regresso.

Foi isso que impediu as novas explorações e que só foi resolvido depois de uma insistência de alguns anos, com explorações sucessivas para Sul e com a definitiva de Gil Eanes em 1434.

E o único problema do c. Bojador era o facto, que agora já não se ignora, de existir a partir daquela ponta de terra uma constância de ventos dos quadrantes de Norte e quase essencialmente de NE.

Tive oportunidade de constatar na prática este facto, acompanhado pelos meus camaradas da Armada, e também com a minha família, principalmente a bordo da *Sagres*, do *Vega* e do *Madrugada*.

Já por mais que uma vez fomos e voltámos da Madeira e em pequenos veleiros, nomeadamente no nosso veleiro particular, e no *Vega* da Escola Naval.

Fiz também, a bordo do N.E. *Sagres* em 1990, uma viagem directa de C. Verde aos Açores, sempre à bolina, com amuras a EB, com vento NE fresco, que foi enfraquecendo à medida que nos aproximávamos dos Açores e do centro de alta pressão lá estacionado naquela época do ano, (fins de Junho).

Em Setembro de 1987, regressámos em regata com o N.E. *Vega*, de Las Palmas (Grã Canária) para o Funchal. Dado ser um veleiro de regata, que pode bolinar até 28º do vento aparente, fizemo-lo à bolina folgada, com amuras a EB, contra o NE dominante, que só nos largou a cerca de 5 milhas do Funchal, devido à influencia das montanhas da Ilha da Madeira. Em todas estas tiradas, que foram no Verão, nunca deixou de soprar o NE.

Quanto a viagens para o sul em veleiros, poderei mencionar também de memória (um estudo mais profundo destas viagens pode-se sempre fazer através dos diários náuticos dos navios, incluindo o nosso veleiro particular do qual também há registo de navegação), as seguintes:

- Em Maio de 1960, na antiga *Sagres*, de Lisboa ao Funchal, sempre com vento NE.
- Em Maio de 1967, de Lisboa ao Funchal e Las Palmas, como escalas de viagem transatlântica para Norfolk, no actual N.E. *Sagres*, sempre com vento NE.
- Em 1968, de Lisboa para C. Verde como escala para Luanda, a bordo da actual *Sagres*, sempre com vento NE.
- Em Maio de 1984, na actual *Sagres* e também como escala de viagem transatlântica, de Lisboa a Las Palmas, sempre com vento NE fresco a muito fresco.

-Em princípios de Setembro de 1987, no N.E. *Vega*, de Lisboa para Las Palmas, sempre com vento moderado, que enfraqueceu bastante à aproximação das Canárias.

-Em Agosto de 1988, no nosso barco, de Vilamoura à Madeira e Porto Santo, sempre com vento NE, que enfraqueceu à chegada a Porto Santo. Mas que entre Porto Santo e Funchal, passados alguns dias, soprou forte a muito forte.

-Em Outubro de 1989 e a bordo da *Sagres*, de Lisboa ao Funchal com vento NE, o mesmo acontecendo em Fevereiro de 1990.

- Em Maio de 1992 na *Sagres* de Cádiz para Las Palmas, o vento foi sempre NE até Lanzarote, havendo um pouco vulgar SW em seguida que nos dificultou, durante cerca de 12 horas a dobragem da ponta norte da ilha, como previam as instruções da regata em que participávamos com mais 24 grandes veleiros e cerca de 150 pequenos veleiros.

- Em Abril de 2000, na actual *Sagres*, de Lisboa às Canárias, sempre com vento NE. Verifiquei então, por experiência própria, que o vento foi praticamente sempre NE durante aquelas travessias, que efectuámos sempre à vela, com excepção de algumas milhas perto dos portos de destino. E durante essas viagens imaginámos o que seria a vida a bordo de uma caravela que regressasse de portos da costa ocidental africana, e recuando mais ainda de embarcações de pano redondo que pelo menos desde a “redescoberta” e colonização das Canárias (meados do séc. XIV), andavam por aquelas águas.

O segredo era o regresso, como parece estar mais que demonstrado e a rota que no futuro se efectuou foi a que a gravura mostra.

Outra experiência concreta

Outra muito interessante experiência aconteceu em 1998, a bordo de um pesado veleiro de aço, comandado por um holandês e acompanhado por uma equipa de televisão e, naturalmente a minha companheira de aventuras.

O objectivo era colaborar num programa integrado nas comemorações dos descobrimentos portugueses, relatando as primeiras viagens de exploração ao longo da costa de África. A tripulação era constituída pela companheira, namorada ou como lhe queiram chamar, do holandês comandante, o realizador belga e a produtora americana, além de um operador de câmara e um operador de som, ambos da RTP.

Largámos de Tenerife, demandámos o C. Bojador que fotografámos e começámos a navegar ao longo da costa de África a cerca de 5 a 10 milhas da mesma.

Ao largo do C. Bojador havia alguma rebentação, mas bastou afastarmo-nos 2 ou três milhas para o dobrarmos sem qualquer problema.

A viagem até ao C. Verde demorou 7 dias. O vento foi sempre moderado a fresco de NE, e como navegávamos perto da costa a sua direcção, por efeito de brisa, variava cerca de 40 a 60° de entre os quadrantes de NE e NW.

Aconteceram várias interessantes peripécias, como termos tido necessidade de comprar água no deserto a peso de ouro, visto que os nossos amigos tripulantes, com o consentimento expresso do Comandante, tomaram banho todos os dias e mais de uma vez por dia.

Aconteceu também que a namorada do senhor comandante que era doutorada em cozinha, segundo informou toda a guarnição logo de início, assim que saiu fora do abrigo da ilha de Tenerife interrompeu o seu *vol au vent* de lagosta e deitou-se no seu confortável beliche de onde só saiu em Dakar.

A nossa cozinheira passou a ser a senhora minha esposa, que teve um grave problema que consistiu em não conseguiu compreender o conteúdo das latas de conserva, cujos rótulos estavam escritos na língua de Goethe.

As expedições a Dakla e Nouadibhou para comprar água, foram épicas, com os Marroquinos e Mauritanos a extorquirem dinheiro aos sequiosos estrangeiros ricos.

Eu tive uma luminosa ideia, que felizmente não concretizei, porque tinha para aqueles árabes polígamos uma excelente moeda de troca. Mas comecei a pensar como é que iria viver o resto dos meus dias e desisti.

Soube que a viagem de regresso (nós viemos de avião, é claro!), demorou cerca de 15 dias, a motor, evidentemente, tendo eu sugerido ao comandante holandês que levasse sempre a vela grande içada e aproveitasse junto à costa o efeito de brisa, navegando à vela e a motor. Sei que foi isso que o senhor fez, e deu resultado, porque se tal não fosse ainda hoje andaria aos bordos naquela costa e a comprar água já sem moeda, visto que a senhora professora doutora cozinheira seria logo trocada ao fim do 2º dia por 30 litros de água. E não tinha sido trocada na viagem de ida porque os mauritanos e marroquinos não gostam de mulheres enjoadas.

Portanto, o temível Bojador, não era mais do que um obstáculo meteorológico que foi vencido graças a uma simples manobra táctica de vela, que correspondeu à futura volta da Guiné e volta da Mina. Poderão reparar na figura que o regresso da Mina ou mesmo da Guiné, que se começou a fazer a partir do início das viagens relatadas por Gomes Eanes de Azurara, corresponde em distância percorrida no alto-mar, a uma distância superior à da Península Ibérica às Antilhas.

E acentuo isto, porque muitos detractores das primeiras viagens de exploração portuguesas afirmaram que a viagem de Colombo foi a primeira viagem de alto-mar no Atlântico. Evidentemente que esses mesmos críticos se esqueceram das viagens aos Açores a partir de 1427.

Penso assim que este trabalho poderá então ser útil aos arqueólogos, e sugiro-lhes que procurem os irmãos Vivaldi ao longo da costa da Mauritànea.

Sinceramente considero que muito se poderia eventualmente fazer em colaboração com as autoridades da África do Noroeste no campo da arqueologia subaquática.

Mas aconselho-os a poupar água e a não alugarem um barco holandês e muito menos com uma cozinheira alemã diplomada.

A MISSÃO DO PADRE ANTÓNIO VIEIRA NO GRAM PARÁ – MARANHÃO

Comunicação apresentada pela
Dra. Anete Costa Ferreira, em 13 de Maio

*“A Paz de Mapuá... neste dia se acaba de conquistar
o Maranhão. Fica o Pará seguro e impenetrável a
todo poder estranho...”*

Camutá – Pará, 29 de Agosto de 1659.

António Vieira.¹

A temática a ser desenvolvida neste trabalho prende-se aos movimentos sócio-económico-religiosos de que foram palcos o Maranhão e o Gram Pará, sob a batuta dos jesuítas, no século XVII.

A política indigenista de Portugal sofreu vários reveses, algumas ocasiões apoiava a liberdade dos ameríndios e, em outras, procurava contentar os colonos que pediam mão-de-obra indígena escrava.

Observa-se, entretanto, que no século XVII o sistema desta política se fez sentir em duas regiões onde a mão-de-obra africana inexistia ou era insignificante. Eram a Amazônia e a Capitania de São Vicente no sul do Brasil.

Houve neste século várias leis aprovadas pela Coroa Portuguesa, direccionadas aos Estados do Maranhão e do Pará, para aplicação à liberdade dos gentios, numa época de intensa actuação do padre António Vieira. Ressalte-se que alguns diplomas foram revogados ainda dentro do mesmo século devido aos conflitos havidos entre Jesuítas, colonos e governantes.

António Vieira desempenhou árdua actividade no Maranhão e no Pará no período de 1653 a 1651, tendo tido, também “*certa interferência no sudeste, em 1694, quando dá parecer sobre a administração exercida pelas autoridades aos gentios paulistas*”.² É uma fase pouca promissora, uma vez que já se encontra em estado debilitado, oriundo da sua saúde precária.

No dia 6 de Fevereiro de 1608, nasceu na Rua dos Cónegos, na freguesia da Sé, em Lisboa, o primogénito de quatro filhos que viria a ser o célebre padre António Vieira. Filho de Maria de Azevedo (lisboeta) e de Cristóvão Ravasco Vieira (alentejano), fidalgo da Casa Real. Era neto de uma serviçal negra. Foi baptizado a 15 de Fevereiro, na Sé Metropolitana, e teve como padrinho D. Fernão Teles de Menezes, conde de Unhão.

¹ Carta de António Vieira, Camutá - Pará

² Maria Beatriz Nizza da Silva, Vieira e a questão indígena: Estratégias e Conflitos, Actas – 3º Centenário da Morte do Padre António Vieira, Braga, 1999

No ano de 1609 seu pai é nomeado escrivão do Tribunal da Relação, destacado para o Estado da Bahia, no Brasil. Vieira, fica em Lisboa com a sua mãe na Rua Nossa Senhora dos Mártires, com quem aprendeu a ler e a escrever. Providenciados os preparativos em 1614, seguem para a cidade de Salvador onde seu genitor já estava a desempenhar as funções para a qual fora designado.

Inicia-se o ano de 1615, António foge de casa para estudar, indo abrigar-se no Colégio de Santo Ignacio de Loyola, na capital baiana e segundo consta, gostava de orar à Virgem na Capela privada da Sé Primacial.

A capitania do Maranhão vivia momentos difíceis com a invasão dos franceses ocorrida em 1612, ocasionando grandes distúrbios na vida dos habitantes. Decorrido três anos da instalação dos gauleses, o governador Jerónimo de Albuquerque envida todos os esforços para a expulsão dos invasores. Pede auxílio aos militares que se encontravam em Pernambuco e no Ceará os quais vão em seu socorro, levando em sua companhia vários missionários e, dentre eles, os jesuítas Manuel Gomes e Diogo Nunes. Reunidas as forças, iniciam-se em 1615 as lutas, e os portugueses conseguem expulsar os estrangeiros.

Uma vez libertados dos franceses no Maranhão, Portugal entende haver chegado o momento para expandir seus domínios territoriais e parte para a conquista de novas terras ao Norte. Em 1616, são lançadas as bases para a presença portuguesa na Amazônia com a fundação da cidade de Santa Maria de Belém do Gram Pará, pelo capitão-mor Francisco Caldeira Castelo Branco, e a construção do forte do Presépio pelo Engenheiro-mor Francisco Frias de Mesquita.

O arruamento foi iniciado com os colonos abrindo caminhos na floresta. As construções foram baseadas nos modelos dos nativos, sendo as casas feitas de madeiras, barro ou palha, com poucas acomodações. Belém tinha o aspecto de aldeamento regular, conforme o historiador paraense Augusto Meira Filho. Paralelas a estas obras, as igrejas iam ocupando os espaços principais, como o Convento e a Igreja de Nossa Senhora do Carmo, no terreno doado pelo governador Bento Maciel Parente (1621-1626). No dia 31 de Dezembro de 1622, este autoriza a construção da Igreja de São João, em taipa e pilão, no largo do mesmo nome. A cidade de Belém no século XVII concentrava-se na freguesia da Cidade ou da Sé e tinha um prolongamento na freguesia da Campina que surgiu a partir do caminho que iniciava no Piry, alagado que separava as duas freguesias. Sobre este alagado foi construída uma ponte rústica, onde transitavam os habitantes e os mercadores.

A falta de mão-de-obra foi um dos grandes problemas para conquista do espaço, pois os colonizadores do Pará não tinham produção própria. Mas segundo Arthur Cêzar Ferreira Reis: *“se podiam adquirir muitas peças das que legitimamente são cativas, conforme as leis de sua Magestade”*³. Tal referência era, nada mais, nada menos, do que os resgates dos ameríndios provenientes do Maranhão. A lei de 11 de Setembro de 1611 conferia a liberdade já reconhecida aos gentios: *“Era o início a guerra justa que seria efectuada tornando os cativos escravos, estendendo-se aos índios que estivessem presos para serem comidos*

³ Arthur Cêzar Ferreira Reis, A Amazônia que os Portugueses Revelaram, Escolas Profissionais Salesianas, 1942, pp. 37

*pelos inimigos*⁴. Neste quadro se antevê a batalha com que se empenhariam os religiosos a fim de conquistar não só as almas dos nativos, mas o território amazônico.

Os primeiros jesuítas chegados em 1615 ao Maranhão, partiram para Madrid em 1619, desolados pela discórdia entre índios e colonos além da falta de apoio das autoridades, conforme se queixavam. Para suprir estas ausências D. Felipe ordena que a Companhia de Jesus permaneça em São Luís. Acatam as ordens os padres Benedito Amodei, Francisco Pinto e Luís Figueira. Entretanto, ocorre um choque entre os índios Tacarijús do qual apenas Luís Figueira saiu ileso. Porém, isto não foi motivo para intimidá-lo, uma vez que o religioso toma a decisão de continuar a missão catequística qualquer que fosse o resultado advindo dos colonos, ameríndios e autoridades camarárias, quando diz: “...só feito em pedaços se apartaria dos exercícios da sua vocação de converter e salvar os infieis”⁵. Afirmativa feita por presenciar também estarem os ânimos exaltados entre a população que exigia a expulsão dos missionários no ano de 1622.

Após dois anos, chega a Belém do Pará Frei Cristóvão de Lisboa, que ia como Custodio dos Capuchos, Visitador Eclesiástico e Comissário do Santo Ofício.

Procedia do Tocantins juntamente com três padres da mesma Ordem. Sua primeira iniciativa foi mandar afixar um aviso com os dizeres “... uma pastoral fulminando ex-comunhão maior contra todos os que, estando de posse das administrações de índios, as não largassem sem detença”⁶. Foi o suficiente para explodir a ira dos moradores de Belém. O Senado da Câmara reuniu-se extraordinariamente para avaliar as reacções dos missionários e dos colonos, sendo a decisão do Plenário desfavorável aos religiosos.

Temendo um levante, Frei Cristóvão de Lisboa, volta para São Luís disposto a prosseguir a Visitação. Entretanto, escreve para o Reino fazendo fortes acusações contra o padre Luís Figueira, todavia essa atitude não obteve eco na Corte.

Na Bahia, em Maio de 1624, dá-se a invasão holandesa e os religiosos refugiam-se nas Aldeias de Espírito Santo (actual Abrantes), distante cerca de 35 km de Salvador. Ocasão em que Vieira estuda as línguas nativas, sendo de grande valia na sua actuação que irá realizar junto aos gentios da Amazônia.

Os Jesuítas requereram à Câmara de Belém, em 1626, autorização para fundar uma Casa da Companhia de Jesus na capital, mas viram o seu pedido indeferido. A rejeição calçou-se de que havendo dois conventos na localidade pleiteada o espaço não comportava uma terceira. Ante o parecer negativo, os religiosos acataram sem mais delongas.

O governante da Capitania Manuel de Sousa d’Eça, criou um Regimento do Governador do Maranhão (1623-1625), contendo decisões políticas para acalmar os ânimos na capital paraense. Dentre elas uma sobre os resgates, frisando: “que em nenhum caso nem modo algum que os gentios do Brasil fossem cativos e quando por sua vontade quisessem servir aos moradores do dito Estado lhe pagassem seu trabalho como homens livres”⁷. Outra

⁴ Idem, ibidem

⁵ Padre José de Moraes, História da Companhia de Jesus na Extinta Província do Maranhão e Pará, Maranhão, 1987, pp. 134

⁶ Idem, ibidem

⁷ Bernardo Pereira Berredo, Anais Históricos do Estado do Maranhão em que se dá notícia do seu descobrimento, 1740, § 564

medida também considerada importante foi a atribuição da primeira légua patrimonial de Belém, assegurando uma considerável fonte de receita, para solucionar as dificuldades financeiras em que viviam a Câmara e os moradores. Essas resoluções repercutiram favoravelmente no âmbito administrativo que em muito contornou a situação na localidade.

Preocupados, os jesuítas, em propagar a Fé no rincão amazônico, e sendo portadores dos meios determinantes constantes da Mesa da Consciência e Ordens, emitidos pela Coroa, viam sempre embargados seus trabalhos para a implantação da religião e ampliação de novos espaços na região.

Visando solucionar os problemas, seguiu até ao Pará o governador Francisco Coelho de Carvalho, no ano de 1636, levando em sua companhia o padre Luís Figueira. Este viaja convicto de que solucionaria os conflitos que eram semelhantes aos já existentes em terras maranhenses. No Pará visita as Aldeias do Tocantins, Pacajás e Xingu, a fim de se inteirar concretamente da situação dos ameríndios. Após estas constatações pensa colocar em prática a resolução para os problemas analisados. Entretanto, regressa a São Luís quando escreve: “*Memorial sobre as Terras e Gentes do Maranhão, Grão Pará e Rio das Amazonas*”⁸, onde enumera as dificuldades em que viviam os nativos destas localidades e as perseguições de que eram vítimas os religiosos. Envia a Filipe III para seu conhecimento. Este encaminha ao Conselho das Índias que, por sua vez, opina dever ficar a conversão dos ameríndios sob a responsabilidade dos Inacianos. O Parecer é exarado na Carta Régia de 9 de Novembro de 1639 – na qual é declarada: “*que a Administração Eclesiástica do Maranhão e a governação dos Índios ficassem sob a guarda do Superior da Companhia de Jesus daquele Estado*”⁹, acrescentando que o governador fosse o encarregado de todo o apoio necessário para o desempenho dos missionários.

Enquanto aguardavam as directrizes que deveriam colocar em prática, os Jesuítas passaram a estudar medidas a fim de dar continuidade a missão primordial de catequizar e salvar os índios do cativeiro em que se encontravam no Maranhão e Grão Pará.

No início de 1643, o governador do Maranhão empreende uma viagem ao Grão Pará, levando quinze religiosos entre jesuítas e carmelitas. Ao atingir a barra do Pará ocorre um naufrágio, salvando-se poucas pessoas, dentre elas o padre Luís Figueira, que em terra teria sido morto em conflito com os índios Aruans, na costa da Ilha Grande de Joanes, actual Marajó. Os Inacianos sobreviventes foram Francisco Pires, António Carvalho e Nicolau Teixeira. Desolados, voltam para São Luís quando passam por outro momento difícil com o falecimento do padre António Carvalho e a partida do padre Nicolau Teixeira para Lisboa.

Os religiosos da Companhia de Jesus não desistem de fundar a Ordem Jesuíta no Pará, mas novamente o pedido é indeferido. Porém a tentativa persiste até que, em 21 de Outubro de 1652, é escolhido por D. João IV para ocupar o cargo de Superior das Missões no Maranhão o padre António Vieira, que se encontrava em Lisboa. Aceita a nomeação e embarca a 22 de Novembro para aquele Estado. Pela caravela “*Nossa Senhora das Candeias*”, aporta em São Luís no dia 17 de Janeiro de 1653, certo de que naquela

⁸ Revista do Instituto Geográfico Brasileiro, tomo 04, ano 1637, pp. 429/32

⁹ Carta Régia, 9 de Novembro de 1639

cidade iria implantar a sistemática aprovada pela Igreja em favor dos ameríndios, com o apoio da Coroa.

Entretanto, nessa mesma ocasião desembarcam em Belém os jesuítas João Sottomayor e Gaspar Fragoso. Apresentam-se no Senado da Câmara, portando a Carta Régia que D. João IV endereça aos oficiais da Autarquia, datada de 23 de Setembro de 1652, cujo teor é: “...ordeno aos Religiosos da Companhia da Província do Brasil, que, por serviço de Deus, e meu, tornassem a esse Estado e fundassem nele as Igrejas necessárias com o intuito de doutrinar e encaminhar ao gentio dele a abraçar nossa Santa Fé, principal obrigação minha nas Conquistas”¹⁰. Uma vez que a carta nenhuma referência fazia aos indígenas, se não a religião, a Câmara acatou a determinação para que instalassem um estabelecimento de ensino na cidade. Os missionários acatam e passam a ministrar a doutrina cristã e o latim aos filhos dos moradores da urbe.

Ao mesmo tempo a Câmara solicitou aos missionários que assinassem o compromisso de não ter ingerência com a vida dos índios. O acto foi lavrado no “*Livro de Termos dos Acórdãos do Conselho Municipal*” com o seguinte texto: “...não havia de entender com escravos dos brancos, nem ainda queira administração de índios forros e que esta obrigação ficava nos mais, que viessem a suceder-lhe. Belém do Pará, 26 de Janeiro de 1653, Padre Reitor João Sotto Mayor”¹¹. Como se depreende, os jesuítas nada mais poderiam avançar senão à causa do ensinamento da doutrina cristã.

Concomitante, o padre António Vieira permanece em São Luís até Maio, a fim de inteirar-se da situação maranhense e, para obter informações do Pará, envia até Belém os padres Manuel de Sousa e Mateus Delgado.

Durante a permanência, Vieira não obteve êxito no Maranhão, onde seus pronunciamentos e a administração da doutrina não alcançavam eco. Decepcionado, decide no dia 24 de Novembro do mesmo ano partir para Belém. Apresenta-se no Senado da Câmara com a Carta Régia que D. João IV escreveu em Lisboa, no dia 21 de Outubro de 1652, que dizia: “...para a Propagação do Evangelho, levanteis Igrejas, faças Missões, levando índios convosco, descendo-os do Sertão, ou deixando-os em suas Aldeias”¹². A missiva pedia ainda o apoio das autoridades. Caso não fossem acatadas as determinações o Rei deveria ser avisado.

A autorização para a construção do Colégio na cidade de Santa Maria de Belém do Grão Pará, em honra a São Francisco Xavier, actual Igreja e Convento de Santo Alexandre, é concedida no ano de 1653, após vários embargos pela Câmara local. É o primeiro templo jesuítico na Capitania.

Os moradores da cidade de Belém, desgostosos com as regalias dadas aos missionários Inacianos, revoltam-se e pedem à Câmara que os expulsem da Capitania. Vieira não se intimida com as ameaças e, em 4 de Abril de 1654, leva ao conhecimento do Rei a situação caótica que o impedia de desempenhar suas tarefas. Pregava nos púlpitos, mas nada conseguia. Advertia sobre os pecados e castigos, mas ninguém lhe dava crédito.

¹⁰ Serafim Leite, História da Companhia de Jesus no Brasil, vol. 2, pp. 208

¹¹ Anais Históricos do Estado do Maranhão, Livro XIII, p.p 238.

¹² Idem, ibidem, pp. 293

Entretanto, recebe pelas mãos do procurador Manuel Guedes Aranha, a provisão em forma de Lei que D. João IV regulamenta os casos dos índios onde se destaca: “...*É lícito e resolvei que pode e deve haver cativo aqui em diante*”¹³. A partir de então estava declarada a guerra justa e um dos pontos principais era a negação do aceite à religião onde o Rei pensava e entendia como: “*o haver lançado como inimigos da Coroa*”¹⁴. O castigo seria aplicado quando o índio manifestasse impedimento a Propagação da Fé. Também a escravidão dos índios da corda¹⁵, era legítima, desde que a entrada no sertão fosse com religiosos.

Esta tomada de decisão ainda não era a ideal para Vieira. Tanto que opta por viajar até Lisboa em 16 de Junho de 1654. Antes, porém, prega em São Luís, no dia de Santo António, o “*Sermão aos Peixes*” onde lança farpas no mundo político, religioso e administrativo, que é entendido por muitos historiados como um desabafo pelo insucesso da sua missão em terras maranhenses e paraenses. O missionário resalta vários textos bíblicos, comparando o milagre dos pães com a fartura de peixes da região aos quais chama de “*irmãos peixes*”¹⁶.

Chegando a Lisboa, Vieira consegue que D. João aprove nova lei sobre o Cativo dos Índios no Maranhão e Grão Pará. Na capital lusitana aproveita para pregar o “*Sermão da Sexagésima*”, sublinhando no Capítulo IV a semelhança que Cristo fez entre o pregador e o semeador: “*O pregar que é falar faz-se com a boca; o pregar que é semear faz-se com a mão*”. *Para falar ao vento bastam palavras; para falar ao coração são necessárias obras*”¹⁷. Muitos historiadores interpretam esta comparação como: palavras o vento leva e as escritas permanecem.

Em seguida, regressa a São Luís onde desembarca a 9 de Abril, na pretensão de dar continuidade ao seu trabalho missionário. Aproveita e faz identificação da organização e estratificação social da Capitania. Classifica os habitantes em dois grupos.

O primeiro grupo seria formado pelos portugueses e seus descendentes imediatos e brancos. Por sua vez, neste grupo reconhece a existência de três sub-grupos: o dos nobres ou cidadãos, o dos peões e o dos infames. Nobres ou cidadãos eram os primeiros portugueses que povoaram a nova terra e conquistaram ou reconquistaram-nas aos estrangeiros e aos índios. Peões, chamou Vieira aos portugueses que desempenhavam ofícios de mercadores, operários e trabalhadores de qualquer espécie. Infames eram os cristãos novos e degradados.

O segundo grupo seria formado pelos índios que se dividiam entre gentios e cristãos. Os gentios viviam nos sertões, enquanto os cristãos poderiam ser livres ou escravos. Os livres moravam nas suas aldeias e os escravos aqueles que habitavam com os brancos, a quem serviam em suas casas ou nas lavouras.

Segundo o procurador do Maranhão e Gram Pará, Paulo da Silva Nunes, no ano de 1655 existiam nove povoações, sendo duas em São Luís e ambas com aproximadamente três mil índios. As demais distribuíam-se pelo vasto território ainda não catalogadas.

¹³ Idem, ibidem, pp. 240

¹⁴ Idem, ibidem, pp. 241

¹⁵ Idem, ibidem, pp. 241

¹⁶ Sermão aos Peixes, Capítulo III, Maranhão, 1654

¹⁷ Sermão da Sexagésima, Capítulo IV, Lisboa, 1654

O padre Antônio Vieira, ao ser consultado por D. João sobre a situação na Capitania, teceu comentários que desagradaram os governantes. Tais informações levaram o Rei à revogação da Decisão Régia de 23 de Fevereiro de 1652 e a aprovação de novo diploma a 25 de Agosto de 1654, pois entendia a Coroa que a obediência às leis superiores eram para ser cumpridas na íntegra.

A 11 de Novembro, assume o governo do Maranhão e Grão Pará, André Vidal de Negreiros. No dia 16 chega a São Luís o padre Antônio Vieira, portando a carta escrita por D. João IV acerca da administração dos índios, onde citava que a defesa dos nativos era da competência dos religiosos da Companhia de Jesus, e não das autoridades locais. A notícia provocou grande abalo nas demais Ordens que também lutavam pela Propagação da Fé, na Capitania.

Negreiros viaja para Belém, e manifesta desejo de conhecer a Ilha de Joanes, no Marajó, pois era sabedor da grandeza da sua extensão, habitada pelas sete Nações indígenas de línguas distintas, que eram inimigas e constantemente faziam investidas guerreiras.

Vieira, cumprindo as ordens de D. João IV, constantes da missiva de 9 de Abril de 1655, escreve ao Rei uma correspondência de dez capítulos, dando ciência dos factos havidos no Pará. Destaca-se o último, no qual o religioso sublinha: “...os gentios nos amam, nos recebem e nos veneram; e os cristãos, ainda religiosos e portugueses, são os que nos perseguem e afrontam e impedem o exercício da conversão das almas”¹⁸. Tal atitude causou desgasto aos governantes da Capitania.

Entretanto, Luís Pimenta de Moraes, em 8 de Dezembro de 1655, foi nomeado capitão-mor do Pará, para desempenhar o cargo na ausência do governador André Vidal de Negreiros, que voltou para São Luís.

Antes, porém, em Setembro, reúne-se na cidade de Belém a Junta das Missões, para uma tomada de decisão sobre a guerra dos índios da Ilha de Joanes. O Termo é assinado pelo governador André Vidal de Negreiros; Antônio Coelho Gasco, provedor da Fazenda de Sua Majestade e ouvidor da Capitania do Pará; Frei Estevão da Natividade, vigário provincial da Ordem de Nossa Senhora do Carmo; Frei Bartolomeu Ramos de Castro, comissário da Ordem de Nossa Senhora das Mercês; Frei Custódio de Alcântara, custódio da Ordem de Santo Antônio; Frei Antônio de Madre Deus, guardião do convento dessa Ordem em Belém; padre Antônio Vieira, da Companhia de Jesus e Superior das Missões no Estado do Maranhão Grão Pará e padre Manuel Nunes, Superior da Missão em Belém.

Submetida a votação foi aprovada por unanimidade, pois o fundamental era a tomada de providências para acabar com a guerra entre os Neengaibas. O governador mandou formar uma caravana armada sob o comando dos padres João Sotto Mayor e Salvador do Vale, chefiada por dois cabos de guerra, cento e doze brancos e novecentos índios. Partiram em trinta e sete canoas, decididos a castigar os Aruans e fazer as pazes com os Ingaíbas.

Chegados ao arquipélago sofreram vários ataques com flechas envenenadas, causando grandes baixas na armada. Após decorridos três meses sem sucessos, entenderam

¹⁸ Carta do Padre Antônio Vieira, Clássicos, pp. 124

que jamais conseguiriam a paz pela via da força. Contactados por um tuchaua, este pediu ao padre Sotto Mayor algo que provasse sua boa intenção. Sem discutir entrega seu crucifixo. Entretanto, permaneceram durante três dias, aguardando uma resposta o que não aconteceu. Desiludidos, decidem retornar a Belém.

No ano de 1656, Pimenta viaja para Portugal a chamado da Coroa. Assume interinamente Agostinho Correia, que tomou posse a 23 de Setembro de 1656. Na sua gestão notou as reacções hostis que os moradores de Belém e de São Luís mantinham contra as atitudes dos jesuítas, que achavam absurdas. Todavia, foi ponderando, uma vez que era apenas substituto e estava aguardando o efectivo para o cargo.

Ainda na sua gestão, ocorre o falecimento de D. João IV, a 6 de Dezembro de 1656, sendo realizadas na Capitania as cerimónias funerárias na conformidade com o protocolo da época.

Como de praxe, dá-se o processo de nomeação, assumindo o governo D. Pedro de Melo, a 16 de Junho de 1658. Este deparou-se com o ambiente hostil em que viviam os moradores da Capitania, achando-se injustiçados com recursos, poder e autoridade dos Inacianos que iam dominando os lugares onde se instalavam, enquanto a população pobre achava-se desamparada, sem ao menos contar com o apoio dos governantes a quem acusavam de não ouvirem suas queixas.

Após quatro anos da viagem inglória a Joanes, o governador D. Pedro de Melo, continua com a ideia de obter a tão desejada paz naquelas tribos. Neste sentido, Vieira defende que o melhor seria procurar a forma pacífica. Decidido, o jesuíta, no dia 24 de Dezembro de 1658, consegue que dois caciques levassem uma carta às nove Nações dos Neengaíbas, na qual constava que Sua Majestade havia posto fim ao cativo injusto.

Os portadores avisaram Vieira de que, se no final da lua seguinte não voltassem, seria porque teriam morrido. Entretanto, antes de expirar o prazo, entraram os Neengaíbas no Colégio da Companhia, acompanhados de sete chefes de outras Nações. Disseram ao religioso que se entregavam nas mãos dos portugueses por confiarem no “*Payassu*” – *O Padre Grande*. Tratamento carinhoso com que passaram a tratar Vieira. Despediram-se, prometendo voltar para levá-lo até à Ilha de Joanes, no próximo Verão, pois no Inverno iam providenciar a sua morada.

No dia 23 de Junho de 1659, véspera de São João, chegaram os chefes indígenas para apanhar Vieira. Este, enfermo, prometeu ir quando recuperasse a saúde. Ressalte-se que o jesuíta adquiriu sezão por ocasião da viagem que fez pelo rio Tocantins. Conseguindo refazer-se, juntou forças e escreveu na cidade de Cameté, “*Esperanças de Portugal – V Império do Mundo*”, que envia por carta ao bispo titular do Japão, André Fernandes. Obra que gerou grande polémica no seio da Igreja Católica.

No dia 16 de Agosto, já restabelecido, parte com os ameríndios, levando uma escolta de todos os “*principais*” e seis portugueses. Atingiram o rio Mapuaíses, a 21 do mesmo mês. Os chefes das Nações foram ao encontro de Vieira, na canoa, e como primeiro gesto lhe entregaram o crucifixo que guardavam durante quatro anos.

Quando a comitiva já se encontrava em terra, chegaram todos os chefes das tribos, prestaram juramento, obediência e fidelidade, em cerimónia solene, prometendo seguir a Fé de Nosso Senhor Jesus Cristo e tornaram-se vassalos do Rei de Portugal. O *Padre Grande* rezou missa num altar ricamente ornado.

Armou-se no mesmo lugar um estandarte da Fé. Arvorada uma formosíssima cruz, na qual não quiseram os padres que tocasse índio de menor qualidade. Cinquenta e três “*principais*” tomaram-na nos ombros, levantando-a com grande festa e alegria, numa comunhão de cristãos e gentios.

Decorriam os dias 27 e 28 de Agosto de 1659, estava selada a paz entre as tribos da ilha de Joanes (Marajó-Pará) e os portugueses. Feito que ficou registado como “*A Paz de Mapuá*”, por haver ocorrido às margens do rio do mesmo nome, próximo da vila de Breves, no Pará. Foi o triunfo barroco em plena selva amazônica, conforme Benedito Nunes. Ganhava a Fé 100 mil almas e o Rei um rol de Nações de diferentes línguas, entre Mamainás, Aruans, Anajás, Mapuans, Paicajás, Cambocas, Guaianás, Pixix-pixix e Ingaibas, dentre outras.

Vieira, feliz, escreve ao Rei: “*Neste dia se acabou de conquistar o Estado do Maranhão; porque os Neengaibas por inimigos, seria o Pará de qualquer nação estrangeira que se confedersse com eles; e com os Neengaibas por vassalos e por amigos fica o Pará seguro e impenetrável a todo o poder estranho*”¹⁹. Os índios aldearam-se no sítio Mapuá e fundaram a grande Nação Ingaiba ou de Guaricum. A Aldeia de Joanes é a mais antiga fundação dos Jesuítas na região do Marajó, conforme sublinha João Palma Moniz.

Após esta vitória, Vieira e alguns auxiliares fizeram incursões pelos rios Negro e Tocantins, afim de avaliar o trabalho dos missionários que tinham sido destacados para aquelas áreas. Contactou os Tupinambás, os Potys, louvando o sucesso dos religiosos. Prosseguindo, alcança o rio Juruna e visita a tribo do mesmo nome que habitava nas margens do rio Xingu. Continuando a navegar, chega ao rio Amazonas, onde em Gurupá observou que levantaram cruzeiros, doutrinaram, baptizaram e examinaram os cativos dos Tupinambás. Desceu o rio, alcançando a Aldeia Pauxis, levando consigo cerca de seiscentos gentios.

Antônio Vieira, notando ser necessário um maior número de religiosos para defender o Cristianismo na região, escreve para Roma, pedindo missionários. São enviados para a Capitania padres de várias Ordens para implantação da Fé Cristã na Amazónia.

Todavia, a situação de animosidade entre jesuítas e moradores continuava em todos os aspectos. Ante este estado de intranquilidade, a Câmara de Belém decide escrever à Rainha Regente, pedindo que os missionários ficassem somente com a parte espiritual nas Aldeias. Na Corte, os amigos de Vieira dissuadiram a Rainha, alegando que o poder espiritual dependia do temporal. A Autarquia ficou sem apoio. Então, pede ajuda, em 1660, ao Senado do Maranhão. Este responde pedindo aos paraenses que se acalmassem que as coisas melhorariam, pois viviam problemas idênticos.

Descontentes com a resposta maranhense, a edilidade paraense decide, em 15 de Janeiro de 1661, escrever ao padre Antônio Vieira expondo a insatisfação da população e o estado de miséria que viviam pela ausência de escravos índios. Ao mesmo tempo solicitava ao Jesuíta a nomeação de cabos de escolta, a fim de atenuar a situação, determinando novas “*entradas*” no sertão. Inquietos, os autarcas aguardavam a resposta de Vieira, que chegou a 12 de Fevereiro do mesmo ano, alegando em vários itens as razões da falta

¹⁹ Carta do Padre Antônio Vieira, Vila de Camutá, (actual cidade de Cametá - Pará), 1659

de escravos índios. Onde ressalta ser a miséria culpa dos governantes e que por muitos escravos que legitimamente se resgatassem, jamais seriam satisfeitas as necessidades dos moradores.

É taxativo quando diz que: *“as coisas continuariam assim, se não introduzissem escravos de Angola, como se fazia no Brasil”*²⁰. E acrescenta: *“por serem os índios da terra menos capazes para o trabalho e de menos resistência as doenças”*²¹. Vai mais além e frisa: *“os resgates feitos a partir de 1655, eram com toda a legitimidade onde se tem descido mais de três mil almas de índios foros e mais de mil e oitocentos escravos para serem cativos”*²². Quanto ao desagravo dos paraenses sublinha: *“podem recorrer neste particular a quem a decisão dele pertencer”*.²³

O Senado revida a atitude de Vieira e escreve uma outra carta em 15 de Fevereiro, anexando os elementos desde a chegada do Padre Sotto Mayor, que assumiu em nome da Ordem a não ingerência aos índios do Pará. E lembrava que um dos pontos juramentados pelo religioso é o: *“que não haviam de tirar lucros nos índios foros, nem com eles fabricar fazendas, nem canaviais e só tratarem da doutrina espiritual”*. Na ²⁴mesma missiva, pedem: *“se acaso Vossa Paternidade tenha alguma ordem de Sua Majestade no temporal, será servido mandá-la apresentar neste Tribunal”*²⁵.

Em seguida são destacados o escrivão da Câmara Manuel Ribeiro Porto e o procurador do Concelho Manuel Brás, que dirigiram-se ao Convento de Santo Alexandre a entregar a correspondência em mãos do padre António Vieira. Este na ocasião retrucou, dizendo que nada mais tinha a fazer.

A Câmara decide enviar a Portugal, em 9 de Abril de 1661, António de Albuquerque Maranhão, filho de Jerónimo de Albuquerque, o primeiro conquistador do Maranhão, e para São Luís, no dia 17 de Maio, o vereador Manuel Cordeiro de Jardim. Acontece, porém, que antes dos emissários chegarem aos seus destinos, explode a convulsão em São Luís onde a população amotinada se dirigiu ao Colégio dos Jesuítas e prendeu os religiosos que lá se encontravam na ocasião: Padre Superior Ricardo Carrero, padres José Soares e António Soares, os Irmãos João Fernandes e João de Almeida e o secular Manuel da Silva. Sabendo que havia mais religiosos, decide a massa partir até a cadeia de São José para prender o padre António Ribeiro, a última vítima da sanha maranhense. Uma vez concluídas as detenções naquela capital, em 15 de Maio, os revoltosos só se afastaram quando viram os jesuítas embarcados presos para Lisboa.

Na cidade de Belém os ânimos ataçaram-se mais ainda quando o Padre António Vieira mandou prender um cacique na Aldeia Maracanã no forte de Gurupá, acusado de adultério. O jesuíta, ignorando os factos de São Luís, viaja pretendendo chegar àquela capital. No trajecto é avisado, com recomendação do governador, para desviar o caminho e ir até ao Gurupi. Nesta localidade os funcionários o receberam bem, arranjaram uma

²⁰ Carta do Padre António Vieira, Belém –Pará, 1661

²¹ Idem, ibidem

²² Idem, ibidem

²³ Idem, ibidem

²⁴ Idem, ibidem

²⁵ Idem, ibidem

escolta de três canoas armadas que o acompanharam seguro para Belém, onde chegou a 21 de Junho de 1661.

No Colégio de Santo Alexandre, o Padre António Vieira redige uma carta à Câmara de Belém, solicitando providências para evitar o que aconteceu em São Luís e pede para acalmar os ânimos aos paraenses. Só que já era tarde demais. A revolta se instalara com contornos incontrolláveis.

A multidão revoltada dirige-se até a Autarquia exigindo a nomeação de um juiz do povo, idêntico como fizeram no Maranhão. Os moradores irmanados rumaram até ao Colégio de Santo Alexandre, tomaram de assalto o estabelecimento e prenderam os religiosos: Manuel Nunes, Tomé Ribeiro, Francisco Veloso, Sebastião Vale, Francisco da Veiga, António Vieira e os irmãos Marcos Vieira e Manuel Lopes. Sob vaías e achincalhamentos conduzem os missionários para várias prisões nos templos citadinos.

Vieira foi encarcerado na Ermida de São João. Apenas a índia Mariana Pinto esgueirava-se entre os soldados para lhe levar alimentação. Ameaçada pelos militares de que a sua casa seria incendiada se continuasse com aquela atitude, responde: *“nas cinzas da casa cozinharei o comer para o padre António Vieira”*²⁶. A Congregação dos Inacianos agraciou-a como membro da Ordem. Seu corpo esta sepultado na Igreja de Santo Alexandre, em Belém do Pará.

Posteriormente, Vieira foi colocado em um barco sardinheiro de Setúbal, de péssimas condições para se encontrar com os demais religiosos na capital maranhense. Em seguida, juntos, são embarcados na caravela “Sacramento” com destino a Lisboa, em número de trinta e dois, partindo em três viagens diferentes.

Em 1662, assume o governo do Maranhão Rui Vaz de Sequeira, deparando-se com a capitania ainda em pé de guerra contra os Inacianos. Tentando contornar a situação realiza duas Juntas Gerais, uma em São Luís e outra em Belém, mostrando à população que era necessária a presença de religiosos na Capitania, afim de atender várias carências. Após muita relutância, chegaram a um acordo população e governantes, acatando a solicitação com algumas restrições e a concordância de pedirem perdão aos jesuítas.

O padre António Vieira, já na capital portuguesa, escreve uma carta no dia 24 de Julho de 1662 ao Conselho Ultramarino, solicitando punição para dois caciques do Maranhão por estarem em pecado de bigamia. Ouvido o Procurador Geral do Maranhão, Jorge Sampaio de Carvalho, que também se encontrava em Lisboa, este deu o seguinte parecer: *“serem os mesmos pessoas leais e bons servidores de sua Magestade e neles se não achou nada em contrário”*²⁷. Diante desta resposta, decide o Conselho Ultramarino pelos seus Membros indeferir o pedido do padre António Vieira, conforme o Parecer de 27 de Julho do mesmo ano e ao mesmo tempo, autorizando o regresso dos dois principais para o Maranhão. Neste momento Vieira sente o desprestígio e o ambiente adverso a que foi relegado.

²⁶ Maria de Belém Menezes, Padre António Vieira e a Igreja de São João Batista, Voz de Nazare, Belém, Para, 6.6.1997

²⁷ Papéis Avulsos, Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa, Caixas do Maranhão e Pará

Por determinação da Coroa, em Setembro de 1663, regressam ao Maranhão os padres Salvador do Vale e João Maria Gorsony, portando carta de D. Afonso VI, que ordena a reabilitação das missões da Companhia de Jesus.

Por sua vez em Fevereiro de 1664, desembarca em São Luís, procedente de Lisboa, o procurador Jorge de Sampaio com duas Provisões em forma de Lei, datadas respectivamente de 12 de Setembro de 1663 e uma Apostila de 18 do mesmo mês.

Na primeira Provisão, o Rei confirma o perdão geral concedido, em seu nome, pelo governador Rui Vaz de Sequeira aos moradores do Maranhão e Grão Pará: “*Hey por bem por dezejar fazer mercê aquelles meus vassalos de confirmar o dito perdão, e que se não fale mais nem trate das culpas entre os moradores do dito estado e os ditos religiosos*”²⁸.

A segunda Provisão é direccionada ao Maranhão, na qual D. Afonso VI é incisivo quando diz que: “...os religiosos da Companhia de Jesus possam continuar a missão na forma que fica referido, excepto o padre António Vieira por não convir a meu serviço que torne aquelle Estado”²⁹. Para continuar a Propagação da Fé outros missionários eram então preferidos ao Jesuíta.

Quanto a Apostila, o Rei sublinha: “...os templos erguidos à custa dos Jesuítas e que se encontravam na posse dos mesmos na ocasião da expulsão daquela Capitania lhes fossem restituídos”³⁰. Era a maneira coerente de reintegrar os religiosos no imenso rincão amazónico, restabelecendo a harmonia entre o Governo e a Igreja.

Como se depreende, os Inacianos estavam desprovidos de poder e autoridade sobre os ameríndios e colonos, podendo unicamente praticar a jurisdição espiritual dos silvícolas. Determinação extensiva a todas as demais Ordens, que a partir de então ficam em pé de igualdade com os Jesuítas, enquanto as Aldeias seriam administradas pelos “*principais*”.

É mais abrangente o seu teor, dando unicamente às Câmaras competência para eleger no início de cada ano um repartidor, sublinhando que o pároco da referida Aldeia colaboraria, indicando quais os índios que deviam servir.

Vieira permaneceu na Europa cerca de duas décadas, vivendo momentos atribulados. Viajou por vários países até que, em 1681, a Coroa ordena seu regresso a Bahia (Brasil), para prosseguir o seu trabalho de evangelização. Mas, sentia-se desfavorecido de poder e estava esquecido do Rei, conforme lamentava nas suas cartas. No final de 1688 é nomeado novamente Visitador Geral dos Jesuítas no Brasil, cargo que exerceu até 1692.

Já com trabalhos reduzidos é consultado pela Ordem, sediada em São Paulo, sobre a administração dada aos índios naquele estado brasileiro. Responde ser inacreditável que os paulistas não iriam mais buscar gentios no Sertão.

O método de conversão aplicado pelos jesuítas teria sido válido, uma vez que a liberdade os índios tinham no sertão, no seu estilo de vida, na sua forma de estar?

De 1653 a 1661, a presença de António Vieira e os seus companheiros no Grão Pará e Maranhão propiciou um processo mútuo de aculturação. Catequizaram os ame-

²⁸ Biblioteca Nacional, Livro Grosso do Maranhão, pp. 31-32

²⁹ Anais Biblioteca Nacional, Livro Grosso do Maranhão, pp. 29-31

³⁰ Berredo, op. cit. § 1126, pp. 291.

ríndios, buscando afastá-los do seu ambiente que diziam ser pecaminoso. Por sua vez, os gentios contribuíram ensinando os segredos da floresta, o labirinto das águas e a política de exploração das riquezas do sertão.

Jesuítas, Carmelitas, Capuchos, Mercedários e outras Ordens deslocaram-se ao Maranhão e ao Grão Pará com a finalidade precípua de salvar as almas dos gentios. Todavia, era imprescindível a implantação da língua portuguesa via catequese, sem a qual jamais seria possível a Coroa governar.

Vieira percorreu cerca de 14 mil léguas, entre o Grão Pará e o Maranhão, durante nove anos, pregou a moderação dos costumes, defendeu ameríndios contra senhores de escravos, advogou a ida de escravos africanos para desenvolver regiões coloniais no Brasil, pois proteger o índio era a sua maior ambição. Redigiu, ainda, catecismos para ensinar os silvícolas e formou novas Aldeias desde o Ceará até ao Xingu com o ideal de fundar o Império Jesuítico na América do Sul.

A Casa Missionária, situada na Quinta do Tanque, na Bahia, foi o refúgio do *Payassu*, tendo como companheiro o seu amigo padre José Soares a quem, a 12 de Julho de 1897, ditou a última carta. Ali viveu seus últimos dias, já cego e com audição deficiente, vindo a falecer no dia 18 de Julho, com a idade de 89 anos.

Foi sepultado na Igreja do Colégio dos Jesuítas. Há informações de que em 1720 seus ossos foram colocados em uma urna que desapareceu. Para os estudiosos cumpriu-se o que Vieira dizia em vários dos seus sermões com referência a Cipião, o Africano: *“Pátria ingrata não possuirás os meus ossos”*³¹.

Considerado como um visionário, é possível acreditar-se que António Vieira teria previsto o futuro que se lhe avizinhava.

A sua luta é um legado para inúmeras interpretações, análises e reflexões ainda nos dias actuais, pois com referência a índios, quer escravos, quer livres, há muito que estudar sobre a sua determinação como defensor das Nações Indígenas no Grão Pará e Maranhão.

Bibliografia:

- Dom Romualdo Antônio de Seixas, Breve memória acerca da naturalidade do Padre Antônio Vieira, Rio de Janeiro, 1856, Tomo XIX.
- Padre Antônio Vieira – O Morgado da Sabedoria, Clube dos Empresários, Revista Bimestral nº 13, 2ª série, Agosto/Setembro 97, Lisboa, pp. 10.
- Cronologia de Vieira, pesquisa Internet, dia 13 de Março de 2008, p.1.
- Capistrano de Abreu, Prolegômenos ao Livro V da História do Brasil de Frei Vicente do Salvador, pp. 382; Carlos de Araújo Moreira Neto, Os Principais Grupos Missionários que actuaram na Amazônia Brasileira entre 1607 e 1759, in História da Igreja na Amazônia, pp. 65.

³¹ Cronologia Vieira, 2008, 400 Anos, investigação Internet, 31.março.2008. p. 1

- Carta que o Padre Superior Manuel Gomes escreveu ao Padre Provincial do Brasil, in Annaes da Bibliotheca do Rio de Janeiro, v. 26, pp. 329 e 334; José Valente, Hoje na Vida do Pará, Jornal O Liberal, Belém do Pará, 27.11.2001, e 31.12.2001.
- Padre José de Moraes, História da Companhia de Jesus na Extinta Província do Maranhão e Pará, Maranhão, 1987, pp. 134.
- Anete Costa Ferreira, A Expedição de Pedro Teixeira: Sua Importância para Portugal e o Futuro da Amazônia, Edição V Centenário das Comemorações do Descobrimento do Brasil, Ésquilo Edições e Multimédia, Lisboa, 2000, pp. 49.
- Choques Culturais na Amazônia Seiscentista: Colonos, Padres, Índios e ...Antônio Vieira, Geraldo Mártires Coelho, palestra comemorativa ao IV Centenário de Nascimento do Padre Antônio Vieira, Universidade da Amazônia, Belém do Pará, 2008, pp. 2.
- Arthur Cêzar Ferreira Reis, A Conquista Espiritual da Amazônia, Escolas Profissionais Salesianas, 1942, pp. 23.
- Augusto Meira Filho, Evolução Histórica de Belém do Grão Pará: Fundação e História, Belém do Pará, Grafica, pp. 128.
- Denise Helena Farias de Souza Penteado, Belém: Estudo de Geografia Urbana, v. L, pp. 101.
- Bernardo Pereira Berredo, Anais Históricos do Estado do Maranhão em que se dá notícia do seu descobrimento, 1749, Lisboa, § 564; João Francisco de Lisboa, Jornal de Tímor, v. II, pp. 174.
- Arthur Cêzar Ferreira Reis, A Amazônia que os Portugueses Revelaram, Escolas Profissionais Salesianas, 1942, pp. 37.
- Berredo, Anais Históricos, op. cit. § 495-96.
- João Francisco de Lisboa, Jornal de Tímor, v. I, pp. 173-74.
- Carta do padre Cristovão de Lisboa, 2 de Outubro de 1626, Instituto de Biblioteca Nacional e do Livro, Lisboa, Fundo Antigo, Caixa y, 2 e 23.
- Berredo, Anais Históricos, op. cit. § 564.
- Augusto Meira Filho, op. cit. p. 73.
- Berredo, anais, op. cit. § 569.
- Augusto Meira Filho, Evolução, op. cit. pp. 147.
- Regimento de Filipe III a Francisco Coelho de Carvalho, Instituto da Biblioteca Nacional e do Livro, Secção VII, Manuscritos, códice 7626, f. 145.
- Carta Régia, 31 de Outubro de 1628, Livro da Mesa de Consciência, fl. 101v, Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa: 1627-1633, 1855, pp. 138.
- Augusto Meira Filho, Evolução, op. cit. pp. 220.
- Memorial sobre as terras e gentes do Maranhão que o padre Luís Figueira enviou a D. Filipe III, in Revista do Instituto Geográfico Brasileiro. Tomo 04, ano 1637, pp. 429-32.
- Livro de Cartas Régias da Mesa da Consciência, f. 131, Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa: 1634-1640, 9 de Novembro de 1639, pp. 198.
- J. Lúcio d'Azevedo, Os Jesuítas no Grão Pará: suas Missões e Colonização Bosquejo histórico com documentos inéditos, Belém, Secult, 1999, pp. 40-41.

- Barão de Guajará, Catequese de Índios no Pará, Annaes da Bibliotheca e Archivo Publico do Pará, tomo 2, pp. 129.
- Nomeação do Padre António Vieira para o Maranhão, Livro XIII, f.423, Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa: 1648-1656, Lisboa, 1856, pp. 293.
- Carta de 23 de Setembro de 1652 de D. João IV para os oficiais da Câmara de Belém, in Serafim Leite, História da Companhia de Jesus no Brasil, v. 3, Lisboa, pp. 208.
- Paulo Rodrigues dos Santos, Tupaiulândia, 3ª Edição Comemorativa aos 500 Anos do Descobrimento do Brasil, Gráfica Tiagão, Santarém, Pará, 1999, pp. 39-40.
- Livro dos Termos e Acórdãos do Conselho Municipal da Câmara de Belém, Acordo do Padre Reitor João de Souto Mayor, Belém, 26 de Janeiro de 1653.
- Carta de António Vieira para D. João IV, sobre os índios do Maranhão, 4 de Abril de 1654, in Cartas edição de Mário Gonçalves Viana, Porto, 1920, pp. 191-203.
- Sermão de Santo António aos Peixes, Clássicos Sermões, Padre António Vieira, Público nº 16, RBA Editores, Lisboa, 1996, pp. 60.
- Conhecer Vieira ou Subsídios para Compreender a História dos Índios da Amazônia Brasileira, Amarilis Tupiassu, Artigo, Universidade da Amazônia, 2004, edição reeditada corrigida e aumentada, palestra comemorativa ao IV Centenário de Nascimento do Padre António Vieira, Universidade da Amazônia, 2008, p. s/nº.
- Anete Costa Ferreira, A Missão do Padre António Vieira na Amazônia, palestra na Escola Secundária Santa Maria dos Olivais, Tomar (Portugal), Comemoração do III Centenário do Falecimento do Padre António Vieira, 1997.
- Nomeação de André Vidal de Negreiros, Carta de 2 de Novembro de 1654 de D. João IV, Chancelaria de D. João IV, Doações, Livro nº 26, fl. 202v-3, Torre do Tombo, Lisboa.
- Carta de António Vieira a El Rey D. João IV sobre os índios do Pará, Clássicos Sermões Padre António Vieira, Público nº 16, RBA Editores, Lisboa, 1996, pp. 125.
- Serafim Leite, História da Companhia de Jesus, op. cit. Nota 2, pp. 237-34.
- Carta de D. João IV ao Padre António Vieira, Amnaes Históricos do Maranhão, Livro XIII, f. 423, Lisboa, 21 de Outubro de 1652.
- J. Lúcio d'Azevedo, Os Jesuítas, op. cit. pp. 56.
- Provisão em forma de Lei que D. João IV passa a António Vieira sobre os índios in Annaes Históricos do Maranhão, 4ª edição, § 982, Lisboa, 17 de Outubro de 1653, f. 240-41.
- Marco Martins Meireles, História do Maranhão, pp.102.
- Chancelaria de D. Afonso VI, Livro 23, Lisboa, 24 de Julho de 1657, Arquivo Nacional da Torre do Tombo, f. 378v.
- Benedito Nunes, Os Tristes, Brutos Índios de Vieira... ou um Missionário Aturdido, palestra comemorativa ao IV Centenário de Nascimento do Padre António Vieira, Universidade da Amazônia, 2008, Belém do Pará, pp. 4.
- Padre Serafim Leite, História da Companhia, op. cit. pp. 246.
- Carta de Vieira ao Rei D. Afonso VI, 1659, in Benedito Nunes, op. cit. pp. 4.
- Leite, História, op. cit. 146-7.

- Bettendorf, Crônicas dos Padres da Companhia de Jesus, op. cit. pp. 144.
- Berredo, Annaes, op. cit. § 1020- 22.
- Idem, ibidem, § 1028, pp. 251-53.
- Idem, ibidem, Vieira responde à Câmara de Belém, 12 de Fevereiro de 1661, § 1030, pp. 253-54.
- Idem, ibidem, Câmara de Belém, resposta carta de Vieira de 1661, § 1032, pp. 255-57.
- Bettendorf , Crônicas, op. cit. pp. 166.
- Azevedo, Os Jesuítas, op. cit. pp. 78
- Berredo, Anais Históricos, op. cit. § 1044, pp. 262-67.
- Obras de João Francisco Lisboa, Jornal de Tímon II, v. I. pp. 166, in Lucinda Saragoça “Da Feliz Lusitânia aos Confins da Amazónia”, Edições Cosmos, Santarém (Portugal), pp. 148.
- Carta de Vieira ao Conselho Ultramarino em 24 de Julho de 1662, Arquivo Histórico Ultramarino, doc. 1625, Catálogo de Documentos de Reinóis, Capitania do Pará, Caixa nº1, Docº 728.
- Carta de d. Afonso VI, de 21. Setembro. 1653, Anais da Biblioteca Nacional, Livro Grosso do Maranhão, Lisboa, pp. 29-31.
- Idem, ibidem, pp.31-32.
- João Renor Ferreira de Carvalho, Momentos da Memória da Amazônia, Ética Editora, Imperatriz, Maranhão, 1998, pp. 68-75.
- Jerônimo de Viveiros, Alcântara no seu Passado Econômico, Social e Político, Fundação Cultural do Maranhão, 3ª edição, 1977, pp. 49.
- Maria Beatriz Nizza da Silva, Vieira e a Questão Indígena: Estratégias e conflitos. Actas Terceiro Centenário da Morte do Padre António Vieira, Congresso Internacional, v. I, Braga, 1999, pp. 198.
- Anete Costa Ferreira, Civilizações Indígenas da Amazônia, Revista Brasil Europa, Outubro/ Novembro 1996, Lisboa, pp. 36.
- Instruções para a Reforma do Ensino no Estado do Grão Pará e Maranhão e na Capitania do Piauí, Arquivo Nacional e a História Luso Brasileira, Internet, pesquisa em 14 de Março de 2008.
- Jesuítas na Amazônia: Isto é Igreja, pesquisa Internet, dia 18 de Março de 2008.
- José Varella, Amazônia, Vieira & Cia., pesquisa Internet, dia 11 de Fevereiro de 2008, pp. 2, 6 e 7.
- Cronologia de Vieira, 400 Anos, pesquisa Internet, dia 31 de Março de 2008, pp. 4.
- Felisberto Sussuarana, Amazônia Tapajônica: Santarénica – Enigmas e Revelações, Multigraf Editora, 2000, Santarém, Pará, pp. 103.
- João de Palma Muniz, Limites Municipais do Estado do Pará: Município de Santarém, Belém – Pará, Tomo IX.

LATITUDE, ESTIMA E DECLINAÇÃO MAGNÉTICA: DESVENDANDO O MISTÉRIO DA CARTA DE MAREAR

Comunicação apresentada pelo Académico
Joaquim Alves Gaspar, em 3 de Junho

Introdução

Antes de dar início a esta conferência, gostaria de explicar o seu título, o qual poderá parecer um pouco críptico para os não iniciados na linguagem da navegação. Por “carta de marear” designa-se aqui as cartas náuticas utilizadas pelos pilotos durante o período dos descobrimentos e expansão marítima e, em particular, as que decorreram da introdução da navegação astronómica pelos portugueses. O termo “mistério” destina-se a chamar a atenção para as dúvidas e mal-entendidos que ainda existem sobre a forma como essas cartas foram construídas. Como veremos, as cartas de marear do século XVI não utilizam nenhum método explícito de projecção cartográfica e foram construídas marcando directamente sobre o plano as latitudes, rumos magnéticos e distâncias estimadas obtidas no mar, como se a superfície da Terra fosse plana.



Fig. 1. Carta de Jorge de Aguiar, 1492

Esta é a carta de Jorge de Aguiar, desenhada em 1492, a mais antiga carta de marear portuguesa assinada que chegou aos nossos dias (fig. 1). Pouco sabemos sobre o seu autor, excepto que se trata, presumivelmente, de um fidalgo e navegador português que, no comando de uma armada a caminho da Índia, naufragou em 1508. Esta carta pertence a um modelo cartográfico a que chamamos “carta rumada”, uma vez que é baseada em rumos e distâncias observados entre lugares. Trata-se da solução adoptada pelas cartas-portulano do Mediterrâneo, a partir do final do século XIII, e que os portugueses começaram a utilizar, porventura, ainda durante o reinado de D. Diniz.

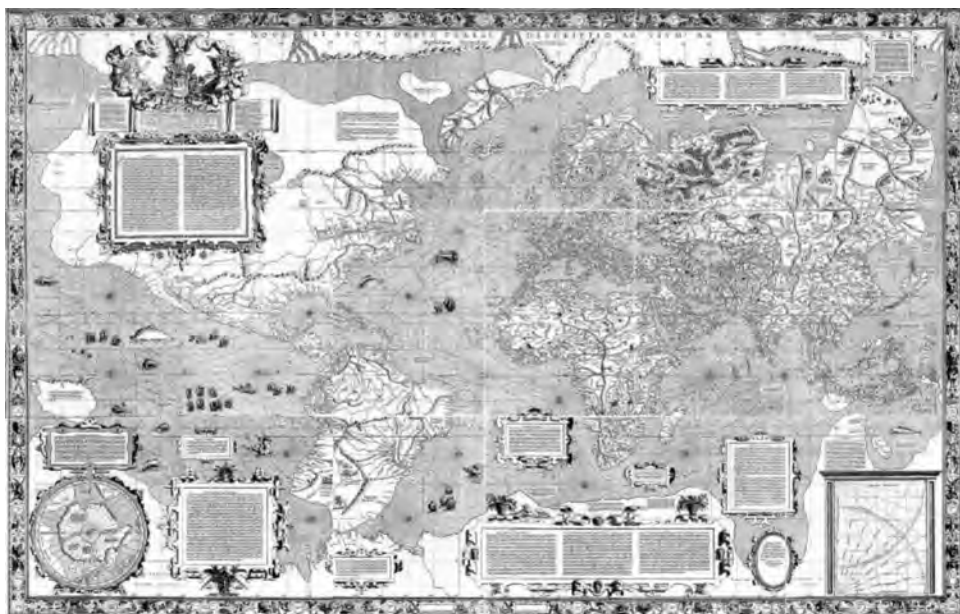


Fig. 2. Planisfério de Mercator, 1569

Este é o conhecido planisfério de Mercator, apresentado pelo cartógrafo flamengo Gerhard Kremer em 1569, a primeira carta náutica baseada em coordenadas geográficas, a latitude e a longitude. Trata-se de um modelo cartográfico distinto do anterior, pelo facto de todos os lugares serem aqui definidos a partir das suas posições absolutas à superfície da Terra, e não através das suas posições relativas. Como veremos, embora esta solução fosse conhecida e empregue pela cartografia terrestre a partir do início do século XV, na sequência da difusão da Geografia de Ptolomeu na Europa, não tinha ainda sido adoptada pela cartografia náutica, devido às limitações impostas pelos métodos de navegação da época.

E este é (fig. 3), evidentemente, o famoso planisfério náutico de Cantino, desenhado por um cartógrafo português desconhecido, em 1502, e levada para Itália, onde ainda se encontra. É uma carta com uma enorme importância histórica e um dos mais preciosos monumentos cartográficos de todos os tempos. Foi importante na sua época,

ção errada da sua geometria, por parte da maioria dos pilotos e cosmógrafos do século XVI e seguintes, os quais estavam convencidos de que marcando no plano as latitudes e direcções observadas obtinha-se automaticamente uma rede quadrada de meridianos e paralelos. Esta tese foi aceite e promovida por investigadores notáveis do último século (em especial por Armando Cortesão), não obstante os protestos enfáticos de António Barbosa, a partir de 1938, e da tímida demarcação de Luís de Albuquerque, a partir de 1986. Infelizmente, o mito da carta quadrada é ainda repetido por importantes especialistas mundiais e aparece no recém-publicado volume da *History of Cartography* sobre a Cartografia do Renascimento.

Quando os portugueses iniciaram a sua aventura no Mar Oceano, a carta-portulano tinha já provado a sua eficácia como ferramenta de ajuda à navegação marítima, não só no Mediterrâneo mas também nas águas costeiras da Europa. Cerca de 1420, a exploração da costa ocidental de África começou. Aparentemente, o tipo de navegação então praticado, baseado em distâncias estimadas pelos pilotos e em direcções magnéticas fornecidas pela agulha de marear, parecia adequado a este tipo de exploração costeira. De facto, era relativamente simples navegar ao longo da costa ocidental africana com a ajuda dos ventos dominantes, que sopravam dos quadrantes de Norte. Dobrar o Cabo Bojador, em 1434, foi uma façanha importante, não pela dificuldade em lá chegar mas sobretudo devido aos ventos e correntes contrários, que tornavam a viagem de regresso difícil e demorada. Muito mais fácil do que velejar (ou remar) contra os elementos, seria demandar primeiro o largo e regressar a Portugal através do mar dos Açores, tirando partido da circulação geral dos ventos, prática que foi iniciada pelos portugueses em meados do século XV, após a introdução da caravela nestas viagens. Contudo, e devido à precariedade dos métodos de navegação estimada que eram utilizados, os quais se tornavam quase inúteis após alguns dias sem ver a costa, este novo tipo de rota apresentava um perigo adicional, o de as embarcações se perderem no mar.

Problema análogo ocorreu certamente com a exploração das ilhas atlânticas, especialmente os Açores. As agulhas de marear eram instrumentos relativamente grosseiros e as viagens raras vezes se faziam em linha recta, devido à necessidade de alterar o rumo para melhor aproveitar o vento. Nestas circunstâncias, somente por um golpe de sorte poderia uma embarcação chegar ao seu destino após vários dias de navegação à vela, tendo por único método de posicionamento a estima realizada pelo piloto. Tornou-se então essencial encontrar um novo método de posicionamento, que permitisse a realização, com segurança e eficácia, de viagens de rotina no Atlântico, quer para Sul, quer para Oeste. Esse método foi a navegação astronómica, introduzida pelos portugueses durante o século XV. Nos primeiros tempos (porventura em meados do século) foram utilizadas alturas angulares da Estrela Polar, medidas com um quadrante náutico, com o intuito de estimar a componente norte-sul do deslocamento da embarcação ao longo de um certo percurso. Mais tarde, no último quartel do século XV, tornou-se possível a determinação

directa da latitude no mar através da medição da altura do Sol ao meio-dia, com uma versão simplificada do astrolábio astronómico.

A introdução da navegação astronómica teve uma influência profunda, não só no que respeita ao posicionamento das embarcações no mar mas também aos métodos utilizados nos levantamentos hidrográficos e na elaboração das cartas náuticas. Para melhor se entender a sua influência na geometria das cartas de marear, vejamos de que modo os pilotos dos séculos XV e XVI determinavam a posição no mar. Suponhamos que um navio parte de Lisboa e navega com destino a Porto Santo, no arquipélago da Madeira, com um rumo próximo de sudoeste. Dois dias depois, o piloto determina a sua posição num ponto que é a intersecção de uma linha com origem em Lisboa, orientada para sudoeste, com um arco de circunferência cujo raio é a distância estimada. Esta posição era conhecida na época como o “ponto de fantasia”, designação que sugere claramente a subjectividade do método utilizado pelos pilotos para estimar a distância. Suponhamos agora que a latitude do navio é também determinada, no mesmo instante, através de métodos astronómicos. Então, um novo elemento de informação posicional, a juntar aos dois já existentes (o rumo e a distância estimada), torna-se disponível. Uma vez que estes três elementos nem sempre estariam totalmente em concordância uns com os outros, foi criado um conjunto de regras destinado a estabelecer um critério uniforme na sua utilização. Bastará dizer aqui que, em todos os casos, a latitude observada deveria sempre prevalecer sobre os dois outros elementos de informação. A este novo ponto estimado chamou-se então “ponto de esquadria”. Vejamos como a geometria das cartas de marear foi afectada pela sua introdução.

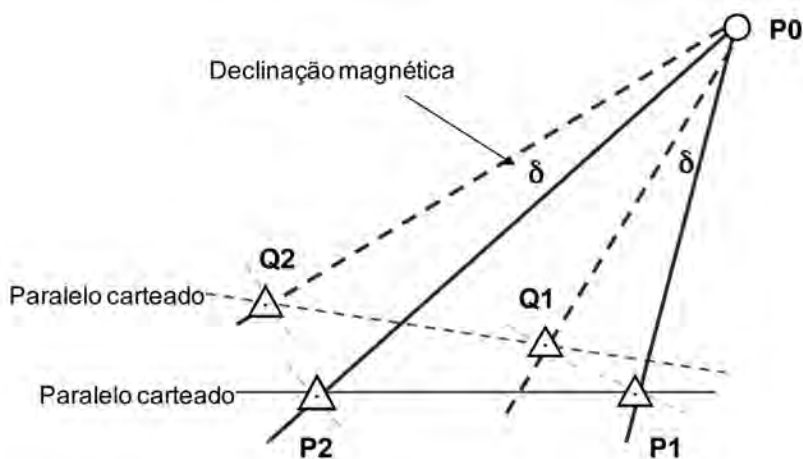


Fig. 4. Ponto de fantasia e declinação magnética

Suponhamos que se pretende colocar na carta de marear as posições de dois lugares situados no mesmo paralelo de latitude, utilizando o método do ponto de fantasia, isto é, marcando na folha as direcções e distâncias que foram determinadas no mar com origem num certo ponto de partida, P0 (fig. 4). Na ausência de quaisquer erros, quer nas direcções, quer nas distâncias, a linha que une os dois pontos ficará orientada na direcção este-oeste, o que é correcto, já que estes têm a mesma latitude. Mas se as direcções estiverem afectadas por um erro sistemático – a declinação magnética, então a linha que une os pontos não será horizontal e estes já não estarão, aparentemente, situados sobre o mesmo paralelo. Contudo, se for utilizado o método do ponto de esquadria para determinar as posições e marcá-las na carta, então os dois lugares serão sempre representados sobre a mesma linha horizontal, ainda que as direcções tenham sido afectadas pela declinação magnética (Figura 5). Tal significa também, assumindo que foi utilizada uma escala constante na representação, que as posições relativas de todos lugares na direcção norte-sul serão conservadas. Esta é uma propriedade de uma enorme importância prática, na medida em que tornou possível a utilização das cartas de marear em longos percursos oceânicos, em estreita sintonia com os novos métodos de navegação astronómica.

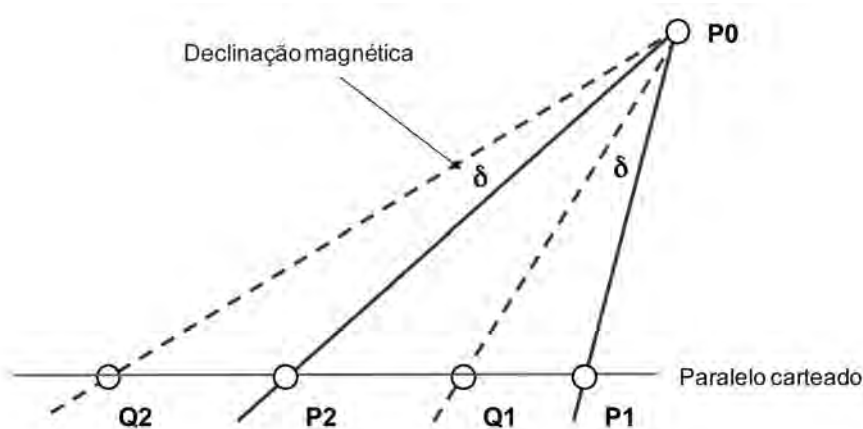


Fig. 5. Ponto de esquadria e declinação magnética

Este é um excerto da carta-portulano de Jorge de Aguiar, apresentada atrás, a qual se presume ter sido elaborada com base no método do ponto de fantasia (fig. 6). Note-se que, ao contrário das cartas náuticas actuais, esta não é dotada de qualquer informação respeitante à latitude e longitude dos lugares. Contudo, e através de um conjunto de posições de controlo de coordenadas geográficas conhecidas (os losangos vermelhos da figura), positivamente identificadas na carta antiga e numa carta moderna, foi possível interpolar a rede geográfica de meridianos e paralelos implícita à representação.

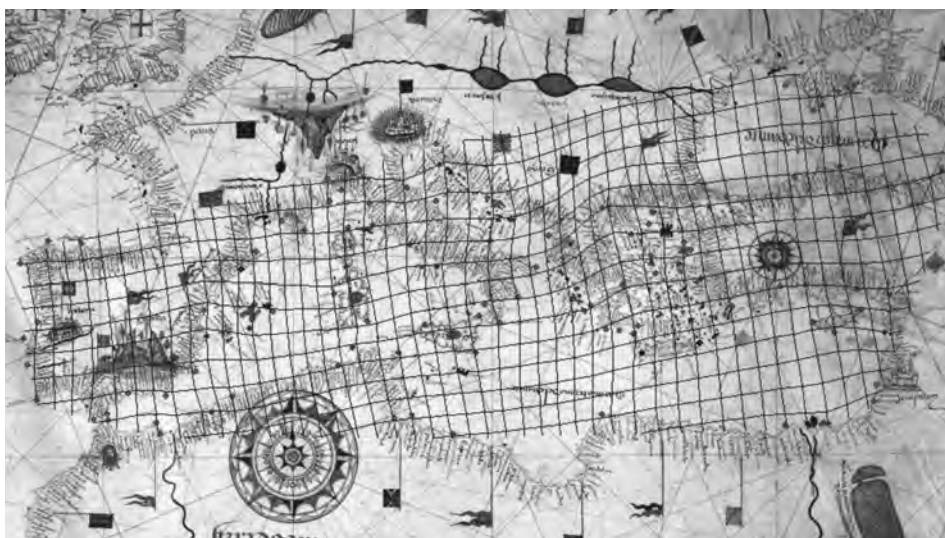


Fig. 6. Excerto da carta de Jorge de Aguiar (1492), com rede de meridianos e paralelos

Como esperado, esta rede aparece rodada no sentido contrário ao dos ponteiros do relógio, uma característica comum a todas as cartas-portulano até ao século XVIII. O ângulo médio de rotação é de 8° , valor que está de acordo com o que hoje conhecemos sobre a distribuição espacial da declinação magnética no Mediterrâneo, durante o século XV.

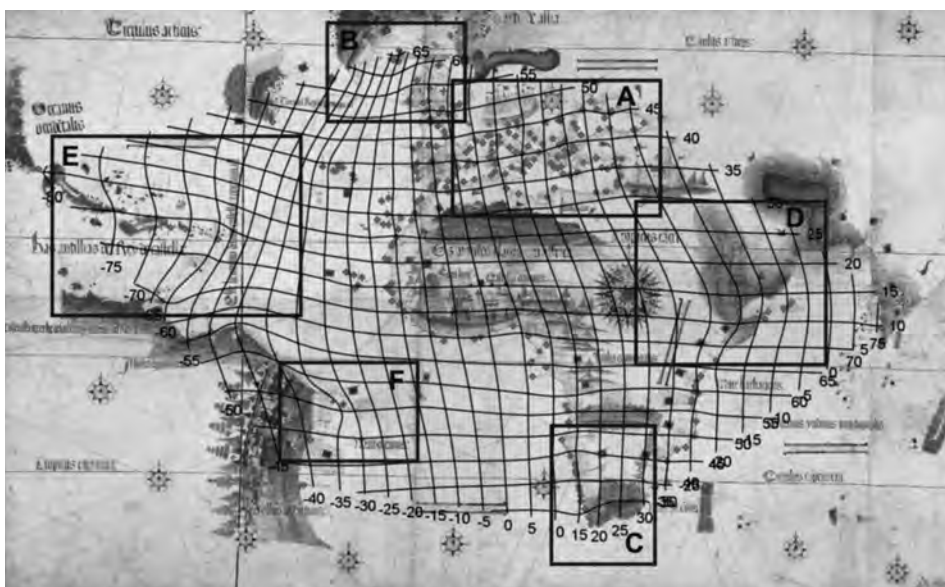


Fig. 7. Planisfério de Cantino com rede de meridianos e paralelos. Os retângulos A a F assinalam as zonas onde paralelos ou meridianos se encontram distorcidos

A próxima figura (fig. 7) mostra um excerto do planisfério de Cantino, representando o Atlântico e parte do Índico, com as costas da Europa, África e Brasil. A mesma operação de interpolação da rede geográfica de meridianos e paralelos foi aqui realizada, desta vez utilizando uma amostra de cerca de 200 pontos de controlo. Sobre o resultado dessa interpolação, gostaria de chamar a vossa atenção para os seguintes pontos:

- A geometria desta rede é típica do que hoje em dia designamos por projecção pseudocilíndrica, com paralelos rectilíneos e equidistantes, e meridianos curvilíneos. Embora esta propriedade não se verifique em toda a extensão da carta, como veremos em seguida, é óbvio que não se trata de uma projecção cilíndrica equidistante, ou “carta-quadrada”. Esta é uma matéria sobre a qual já falei e escrevi longamente e que não tenciono abordar aqui em detalhe;
- Dois tipos de representação cartográfica coexistem nesta carta: um, que afecta o Mediterrâneo, o Norte da Europa e o Mar das Caraíbas, regiões em que foi claramente utilizado o método do ponto de fantasia (zonas A e E, na figura). Por essa razão, os paralelos não se encontram orientados na direcção este-oeste, reflectindo a influência da declinação magnética; e outro, para as ilhas atlânticas, Brasil e África, onde foi empregue o método do ponto de esquadria e em que, por essa razão, os paralelos são aproximadamente equidistantes e orientados na direcção este-oeste. A coexistência de dois sistemas de representação é uma indicação clara de que o planisfério de Cantino é uma compilação de informação geográfica de várias origens e épocas;
- O continente africano está claramente distendido na direcção este-oeste, fazendo com que a entrada do Mar Vermelho se encontre desviada para Este e o istmo do Suez apareça com uma dimensão exagerada (rectângulo D). Para melhor entendermos a razão de tal distorção é necessário recordar que, ao contrário dos “mappa-múndi” e dos mapas terrestres da época, que adoptavam as projecções cartográficas preconizadas por Ptolomeu, as cartas náuticas não utilizavam qualquer sistema explícito de projecção cartográfica. As direcções, distâncias e latitudes, observadas no mar e durante os levantamentos hidrográficos, eram marcadas directamente sobre o plano da carta, com uma escala constante, como se a superfície da Terra fosse plana. Este método de representação dá origem a inconsistências geométricas, como veremos no exemplo seguinte.

Suponhamos que se pretende marcar numa carta a posição da Ilha Terceira, no Arquipélago dos Açores, a partir de rumos e distâncias medidos, a partir de Lisboa, sobre a superfície esférica da Terra. Imaginemos que essa operação é realizada de três formas distintas: directamente, através de um único trajecto para Oeste; com escala na Ilha da Madeira, utilizando um trajecto para Sudoeste e outro para Noroeste; e através de três

trajectos distintos, aos rumos Sul, Oeste e Norte. Se marcarmos estes três percursos numa folha de papel, usando as respectivas direcções e distâncias medidas à superfície da Terra (fig. 8), verificaremos que as posições da Ilha Terceira obtidas para cada um deles não são coincidentes, dando origem aos pontos C1, C2 e C3, em que a distância entre C1 e C3 é de 75 milhas náuticas (cerca de 140km). Podemos então concluir (e este é um resultado muito importante para entendermos a cartografia náutica da época) que o método é geometricamente inconsistente, uma vez que diferentes percursos dão origem a diferentes representações. No entanto, estes erros são ainda relativamente pequenos se tivermos em conta os métodos de navegação, ainda grosseiros, utilizados no início do século XVI. Contudo, se aplicarmos este mesmo método na representação de áreas muito maiores, as inconsistências resultantes não podem ser ignoradas. É precisamente o caso da extensão longitudinal exagerada do continente africano, no planisfério de Cantino, quando comparada com a do Mediterrâneo (fig. 7).

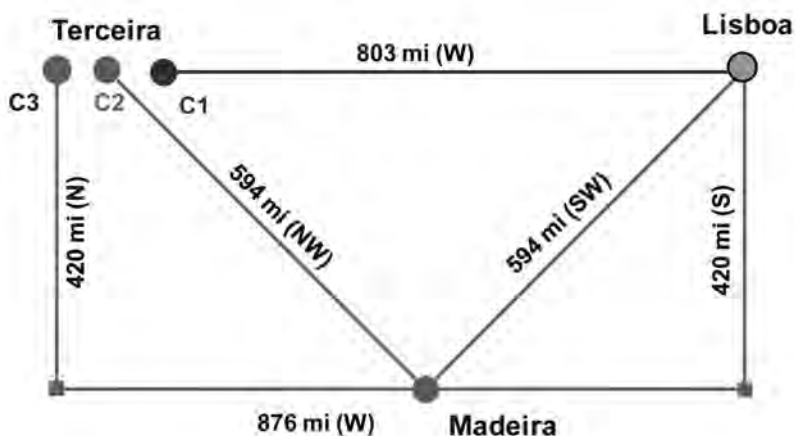


Fig. 8. Inconsistência geométrica na posição da Ilha Terceira

Pedro Nunes, que foi cosmógrafo-mor desde 1547 até à sua morte (em 1578), estava consciente dos problemas geométricos da carta plana. Não obstante lhe reconhecer certas inconsistências, atribui os erros de utilização à ignorância dos pilotos, nunca deixando de a defender. Diz o matemático no início do seu *Tratado em Defensam da Carta de Marear*, de 1537:

“Mas porque meu intento nesta pequena obra he desculpar a carta das culpas e erros: de que todos geralmente a acusam: e nam as ignorancias: enganos: perfidias: e contumácias dos mareantes.”

No princípio, Pedro Nunes parece hesitante na sua análise, aceitando certos pressupostos sem os discutir para, mais adiante, e após cuidada reflexão, acabar por os descartar. É precisamente o caso da pretensa geometria quadrada da rede de meridianos e paralelos da carta de marear, bem como de as linhas de rumo fazerem, aí, ângulos constantes e ver-

dadeiros com os meridianos. Depois de um longo texto, em que o matemático acaba por reconhecer a inconsistência geométrica da carta plana, Pedro Nunes termina com uma sugestão inesperada para resolver o problema: o uso de cartas parcelares de grande escala, reunidas num atlas, e desenhadas na projecção cilíndrica equidistante (ou de Marino de Tiro, como era então conhecida):

“Mas ho melhor seria: pera escusarmos todos estes trabalhos: que fizessesmos a carta de muitos quarteyrões: de bom compasso grande: nos quais guardemos ha proporção do meridiano ao paralelo do meio: como faz Ptolomeu nas tavoas das províncias”

Como disse, considero este remate inesperado. Se o intuito do tratado era, de facto, “desculpar a carta das culpas e erros de que todos geralmente a acusam”, porquê então sugerir o seu abandono em favor de uma carta de coordenadas? Sabemos hoje que esta sugestão nunca foi posta em prática. Nem teria porventura Pedro Nunes a intenção de a promover, seguramente devido aos mesmos problemas que impediram a adopção da projecção de Mercator durante o século XVI: a impossibilidade de determinar directamente a longitude no mar; e a ignorância sobre a distribuição espacial da declinação magnética. Alguns autores consideram, por outro lado, que esta sugestão de Pedro Nunes estará na base do desenvolvimento, em 1569, da projecção de Mercator. Não lhe teria sido difícil dar esse pequeno salto mental (de uma série de cartas rectangulares para a projecção cilíndrica conforme), se a sua atenção para aí estivesse orientada, o que não parece ter acontecido. Por outro lado, o método gráfico seguido por Mercator para desenvolver o seu planisfério terá tido por base um outro princípio geométrico, que é o das loxodrómiás rectilíneas.

Para além do texto de Pedro Nunes, chegaram até nós alguns documentos históricos que descrevem o modo como as cartas de marear eram elaboradas. O mais antigo, e também o mais completo e interessante, foi escrito no final do século XVI pelo Padre Francisco da Costa, professor da Aula da Esfera, em Lisboa. Não só este explica em pormenor a construção da carta plana através do método do ponto de esquadria, mas também se refere aos seus problemas geométricos e à solução proposta por Pedro Nunes.

Tendo em conta as suas imperfeições, por que razão estaria a carta plana ainda em uso 150 anos depois da apresentação da projecção de Mercator? Julgo existirem duas ordens de razões para esse facto. A primeira, e provavelmente a menos relevante, é a resistência dos pilotos, que estavam perfeitamente conscientes dos erros da carta plana, bem como da forma de os evitar ou corrigir, mas que não se mostravam interessados em introduzir alterações profundas nos métodos de navegação. É importante assinalar que a carta plana era bastante exacta quando utilizada ao longo das rotas mais comuns, as quais estavam, afinal, na base da sua própria construção. A segunda razão, certamente mais séria do que a primeira, está relacionada com a impossibilidade de determinar a longitude no mar, a qual afectava toda a navegação da época, e também, com o desconhecimento da distribuição espacial da declinação magnética. Ao contrário da carta plana, a carta de Mercator era construída com base em latitudes, longitudes e direcções geográficas verdadeiras. A adopção deste modelo obrigaria a profundas mudanças nos métodos

de navegação, e também, na forma como se realizavam os levantamentos hidrográficos. Note-se que a primeira carta de isogónicas do Atlântico foi desenhada somente em 1701, por Edmond Halley. Quanto ao problema da determinação da longitude no mar, só em meados do século XVIII, com a invenção do cronómetro de marinha, se conseguiu chegar a uma solução praticável e suficientemente exacta para as necessidades da navegação. Não obstante as suas limitações e o método aparentemente ingénuo como era construída, a introdução da carta plana constituiu uma revolução na Cartografia náutica do Renascimento. A sua vida foi longa e distinta, tendo servido a navegação durante todo o período dos descobrimentos e expansão marítima, durante mais de 250 anos.

Um modelo da carta plana

Passamos agora à segunda parte desta conferência, cujo objectivo será mostrar, através de um modelo numérico que simula a construção da carta plana do século XVI, que esta foi, de facto, elaborada com base em latitudes observadas e em direcções magnéticas.

Suponhamos que o Infante D. Henrique, olhando o mar a partir do seu local favorito no promontório de Sagres, decide mandar fazer um novo mapa no qual as distâncias e direcções de todos os lugares, medidas a partir deste lugar, sejam conservadas. Assumindo que era possível, nessa época, realizar tal projecto (o que não é seguramente verdade), o resultado seria uma projecção cartográfica conhecida desde a antiguidade, que se designa por “ projecção azimutal equidistante ” (fig. 9, esquerda). Nos nossos dias, é fácil incluir nesta representação a rede geográfica de meridianos e paralelos; mas não no século XV, uma vez não existiam então métodos para determinar a latitude e longitude dos lugares com a exactidão necessária. Por outro lado, este tipo de representação não seria certamente muito útil aos pilotos da época, uma vez que a navegação se realizava, tal como agora, ao longo de linhas de rumo (ou loxodrótrias), e não ao longo de círculos máximos (ortodrótrias).

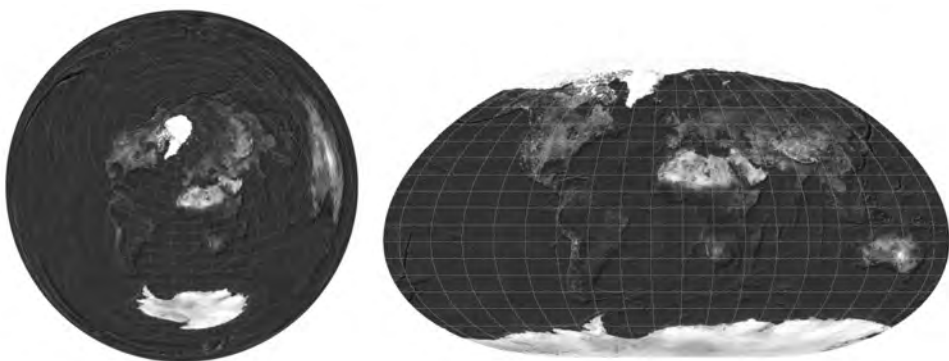


Fig. 9. Projecções azimutal equidistante e loximuthal centradas em Sagres

Recordemos então os não-navegadores aqui presentes que a loxodrómia é uma linha à superfície da Terra que faz um ângulo constante com os meridianos. O seu uso em navegação é conveniente uma vez que é através desse ângulo, designado por rumo, que as embarcações se orientam no mar. As ortodrótrias, embora definam o caminho mais curto entre os lugares, não gozam dessa propriedade, pelo que raramente são utilizadas em navegação. Se, em vez de arcos de círculo máximo, o Infante D. Henrique optasse por utilizar arcos de loxodrómia, então o resultado seria uma projecção cartográfica pouco conhecida, chamada “projecção loximutal” (fig. 9, direita) cuja propriedade é, precisamente, conservar os rumos e as distâncias ao longo de todas as linhas de rumo que irradiam do seu centro.

Construídos por este processo, os dois mapas têm dois importantes pontos em comum. Em primeiro lugar, são soluções exactas, o que significa que, se nenhum erro for cometido da fase de medições, então as propriedades geométricas desejadas serão integralmente cumpridas; em segundo lugar, podem ser construídos sem conhecer as coordenadas geográficas dos lugares, ou sequer, a forma da Terra. A este tipo de representação, em que são utilizados métodos numéricos ou geométricos para se obter determinadas propriedades, sem ter em conta as latitudes e longitudes, chamamos “projecções empíricas”. Uma questão relevante é a de saber se será possível construir uma carta, utilizando este método empírico, em que os rumos e distâncias ao longo de todos os arcos de loxodrómia, e não só dos que irradiam do centro, sejam conservados. A resposta é um redondo “não”, uma vez que isso seria equivalente a construir uma projecção cartográfica isenta de deformações, tarefa que é teoricamente impossível. No entanto, se estivermos dispostos a aceitar certas deformações e/ou a limitar a área representada a dimensões relativamente pequenas, então a resposta será já afirmativa. Essa foi, afinal, a solução adoptada pela cartografia náutica entre o final do século XIII, quando surgiu a primeira carta-portulano, e meados do século XVIII, quando a projecção de Mercator foi finalmente adoptada, sem mais reservas, pelos navegadores.

Suponhamos que se pretende estimar a posição de um conjunto de lugares sendo somente conhecidas as distâncias entre eles (ou somente parte delas), por exemplo, através de uma tabela de distâncias quilométricas fornecidas por um mapa das estradas. O método para resolver este problema é conhecido por análise de coordenadas principais (ou *multimimensional scaling*) e tem uma ampla aplicação em estatística multivariada, especialmente no âmbito das ciências sociais. A sua aplicação à matriz de distâncias da figura conduz à solução que aqui se apresenta (fig. 10).

[illegible]

Fig. 10. Tabela de distâncias entre cidades (topo) e correspondente geometria estimada utilizando o *multidimensional scaling* (esquerda). O mapa à direita mostra as posições exactas

Duas ordens de razões levam a que esta solução não seja exacta, no sentido em que as distâncias fornecidas não são exactamente conservadas. No caso presente, há dois motivos para que isso aconteça: em primeiro lugar, as distâncias da tabela foram medidas

ao longo de percursos por estrada, não correspondendo portanto aos caminhos mais curtos entre as cidades. Note-se, por exemplo, que o mapa parece esticado no sentido este-oeste, o que porventura indicia uma maior sinuosidade das estradas nesse sentido; em segundo lugar, as distâncias foram medidas sobre a superfície esférica da Terra, e em seguida marcadas sobre uma superfície plana, o que acarreta inevitáveis deformações. A aplicação deste tipo de ferramenta à modelação de cartas náuticas antigas foi pela primeira sugerido pelo conhecido geógrafo Waldo Tobler, em 1977, o qual utilizou uma matriz de distâncias medidas ao longo de linhas de rumo (loxodrómicas) para tentar replicar a geometria de uma carta-portulano do século XV. Este mesmo princípio foi por mim generalizado a distâncias e direcções medidas na superfície esférica da Terra, quer ao longo de ortodrómicas quer de loxodrómicas.

A próxima figura (fig. 11) mostra a *interface* de um modelo numérico que construí para a utilização desta ferramenta. Muito rapidamente, irei explicar as suas capacidades.

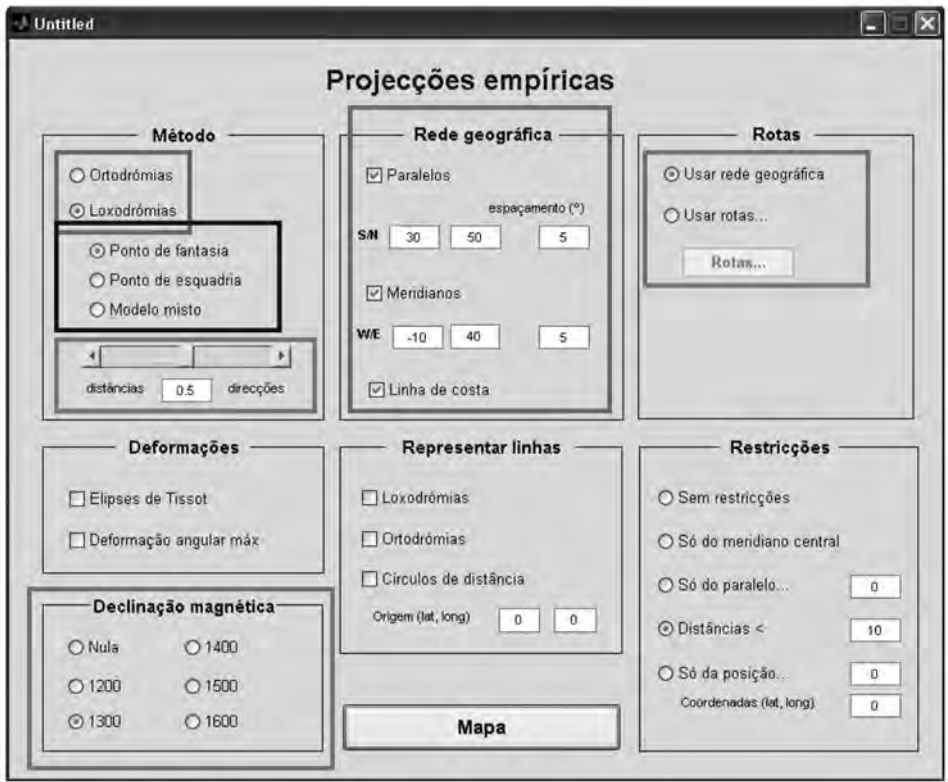


Fig. 11. Interface da aplicação *Projeções Empíricas*

O input do modelo é um conjunto de pontos numa certa área à superfície da Terra, definidos pelas suas coordenadas geográficas, a partir das quais são calculadas distâncias e direcções; o output é a sua representação no plano, na forma de um mapa.

Estes pontos podem ser fornecidos, quer através dos nodos da rede de meridianos e paralelos na área de interesse, quer de um conjunto de rotas fornecido pelo utilizador. Como veremos, é esta a solução mais adequada à modelação da carta plana. Dois tipos de trajectos podem ser utilizados: ortodrómiás e loxodrómiás. Em qualquer dos casos, é possível graduar o peso relativo entre as distâncias e direcções que constituem o input. Para o caso da loxodrómia, é possível simular a utilização do ponto de fantasia (baseado em distâncias e direcções) e do ponto de esquadria, baseado em latitudes e direcções. Finalmente, é possível fazer afectar a representação da declinação magnética em várias épocas.

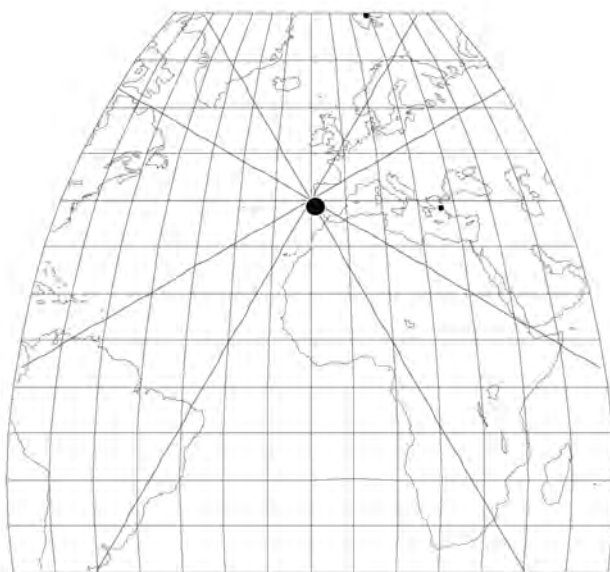


Fig. 12. Um modelo da carta plana: rotas a partir de Lisboa (projectão loximutal)

O que me proponho fazer a seguir é simular a construção de um excerto da carta de Cantino através deste modelo. Não é uma tarefa trivial uma vez que, como vimos, este mapa é uma mistura de dois modelos cartográficos distintos: o Mediterrâneo e a parte norte da Europa são representados como nas cartas-portulano, utilizando o método do ponto de fantasia, enquanto a África e o Brasil são desenhados de acordo com o modelo da carta de latitudes, isto é, utilizando o método do ponto de esquadria. Para começar, consideremos uma solução muito simples, embora sabendo que não foi este o método empregue na construção da carta de Cantino. Iremos simular o exemplo hipotético de que falámos atrás, no qual o Infante D. Henrique resolve construir uma carta em que os rumos e distâncias loxodrómicás de todos os lugares, medidos a partir de Lisboa, são conservados (fig. 12). Trata-se, obviamente, de uma solução pouco realista, o que é confirmado pela comparação do resultado com a rede geográfica implícita à carta de

Cantino (fig. 7). Consideremos então que as medições de distâncias e rumos foram feitas, não somente a partir de Lisboa, mas entre todos os lugares da nossa área de interesse, utilizando o método do ponto de fantasia, e também, o método do ponto de esquadria, estando os rumos sujeitos ao efeito da declinação magnética durante o ano de 1500.

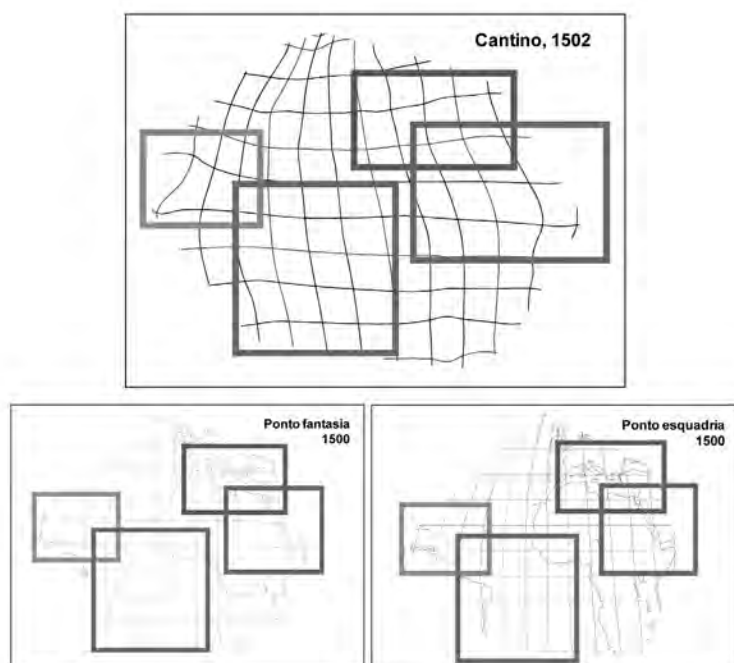


Fig. 13. Comparação da rede geográfica implícita ao planisfério de Cantino (em cima) com os resultados do modelo (em baixo)

Em cima (fig. 13) está a rede geográfica implícita à carta de Cantino, em que meridianos e paralelos se encontram espaçados de 10° . Em baixo, as duas soluções encontradas, respectivamente para o método do ponto de esquadria (esquerda) e do ponto de fantasia (direita). Tal como era esperado, ainda nenhum destes resultados é satisfatório, uma vez que algumas características geométricas importantes da carta de Cantino não são reproduzidas. A primeira diz respeito à representação do Mediterrâneo, cuja orientação se encontra rodada para NW, em resultado do efeito, não corrigido, da declinação magnética. O facto de o modelo que simula o método do ponto de fantasia não conseguir reproduzir este efeito poderá parecer surpreendente. No entanto, há que ter em conta que a origem da informação cartográfica relativa ao Mediterrâneo é, seguramente, muito anterior ao ano de 1500, porventura a uma época em que o valor médio da declinação magnética na zona era bastante superior. A segunda característica não reproduzida em nenhum dos resultados é a orientação geral dos meridianos no Atlântico sul e na parte nordeste de África, a qual está na origem da deformação do continente africano no

sentido este-oeste e do tamanho descomunal do istmo do Suez. Repare-se, finalmente, na acentuada deformação de meridianos e paralelos na zona do Mar das Caraíbas, a que não são porventura estranhos os conhecidos erros cometidos por Cristóvão Colombo na determinação das latitudes. A fim de resolver estas discrepâncias, iremos procurar harmonizar o processo de simulação com aquilo que conhecemos sobre as fontes do mapa de Cantino e a forma como este foi elaborado. A primeira melhoria a introduzir no modelo decorrerá, certamente, do reconhecimento de que dois métodos cartográficos distintos foram utilizados na sua construção.

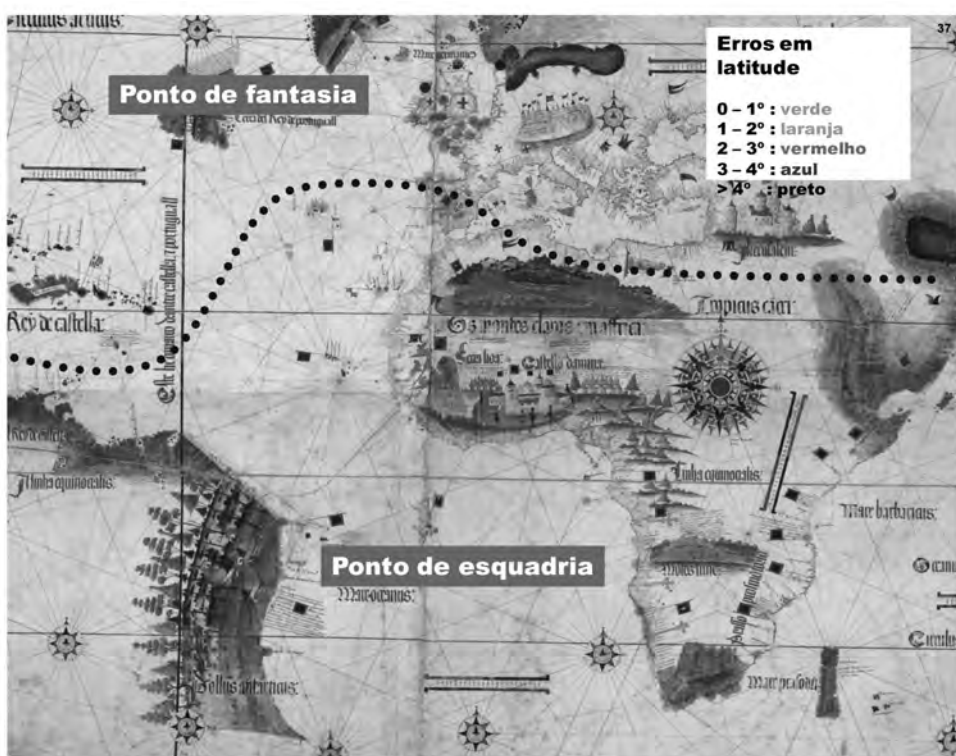


Fig. 14. Erros de latitude no planisfério de Cantino

A próxima figura (fig. 14) ilustra graficamente a distribuição geográfica dos erros em latitude dos lugares, avaliados por comparação dos valores associados à escala do próprio mapa (a qual decorre da posição do equador, trópicos e círculo polar ártico) com os valores verdadeiros, lidos numa carta actual. (A área do Mediterrâneo não foi considerada, uma vez que sabemos que este se encontra cartografado pelo modo antigo, isto é, pelo método do ponto de fantasia) Na figura, os círculos a verde assinalam erros de latitude inferiores a 1 grau; a laranja, inferiores a 2°; a vermelho, inferiores a 3°; a azul, inferiores a 4°; e a preto, superiores a 4°. Da análise da figura verificamos o seguinte:

- Toda a costa de Portugal, ilhas atlânticas e costa de África têm erros em latitude em geral inferiores a 1 grau, o que mostra que estas regiões foram levantadas com recurso a métodos astronómicos e cartografadas utilizando o método do ponto de esquadria. As excepções mais significativas são a parte meridional do continente africano e a costa do Brasil, onde encontramos erros entre 2 e 3°. É surpreendente o detalhe e rigor com que a costa oriental de África é representada, tendo em conta o pouco tempo que houve para o seu levantamento por parte das frotas de Gama e Cabral, entre 1497 e 1500. Fontes alternativas de conhecimento geográfico, de origem ptolemaica ou árabe, parecem pouco prováveis. As representações conhecidas de Ptolomeu são muito mais grosseiras e os árabes utilizavam unidades de latitude diferentes das dos europeus. Esta diferença está, aliás, na origem das grandes distorções na representação da Índia, neste mesmo planisfério de Cantino. Uma explicação mais verosímil para esse rigor poderá ser a eventual participação de Pêro da Covilhã no levantamento da costa, em 1489-90, sabendo nós que ele teve a oportunidade de enviar uma carta a D. João II relatando o resultado das suas explorações;
- Os erros em latitude a norte de Portugal aumentam gradualmente com a própria latitude, atingindo valores superiores a 4° na parte mais setentrional da Europa. Este é um resultado que aponta de forma inequívoca para o uso do método do ponto de fantasia, tanto mais que estas regiões não foram certamente levantadas pelos portugueses. Uma excepção a esta regra geral é a representação da Islândia, cujos erros em latitude não ultrapassam um grau;
- A representação das ilhas do Rei de Castela, no Mar das Caraíbas, é muito grosseira, apresentando erros em latitude superiores a sete graus. Será que os erros de observação cometidos por Colombo foram transcritos para esta carta?

Com base nestas conclusões foi traçada uma linha divisória entre as regiões que foram cartografadas utilizando o método do ponto de fantasia – Mediterrâneo, Norte da Europa e Mar das Caraíbas – e o método do ponto de esquadria – ilhas atlânticas, Brasil e costas ocidental e oriental de África.

Resta-nos ainda considerar duas questões: a representação do Mediterrâneo e a distensão do continente africano para Leste. Quanto à primeira, sabemos através de dados paleomagnéticos que o valor médio da declinação magnética no Mediterrâneo decresceu continuamente entre cerca de 8°E, em 1300 (data aproximada das mais antigas cartas-portulano), e cerca de 1°E, em 1500. A rotação do eixo do Mediterrâneo na carta de Cantino aproxima-se claramente do primeiro valor, o que indicia que a origem da informação terá sido bastante anterior a 1500. Este atraso temporal na afectação das cartas-portulano pela declinação magnética parece ser, aliás, um facto recorrente na cartografia

do Mediterrâneo. No que diz respeito ao presente modelo, a solução a adoptar será utilizar a declinação magnética relativa ao ano de 1300. Quanto à distensão do continente africano para Leste (fig. 15), sabemos já que resulta de se marcar no plano ângulos e distâncias medidas à superfície da Terra, ignorando o facto de ela ser esférica. Neste caso particular, o caminho percorrido ao longo da costa africana traduz-se numa distância este-oeste maior do que aquela que resulta do trajecto realizado no Mediterrâneo. Para reproduzir esta distorção teremos então de considerar as rotas que foram de facto utilizadas na construção da carta, considerando o efeito da declinação magnética, em vez dos trajectos irrealistas que temos vindo a utilizar.

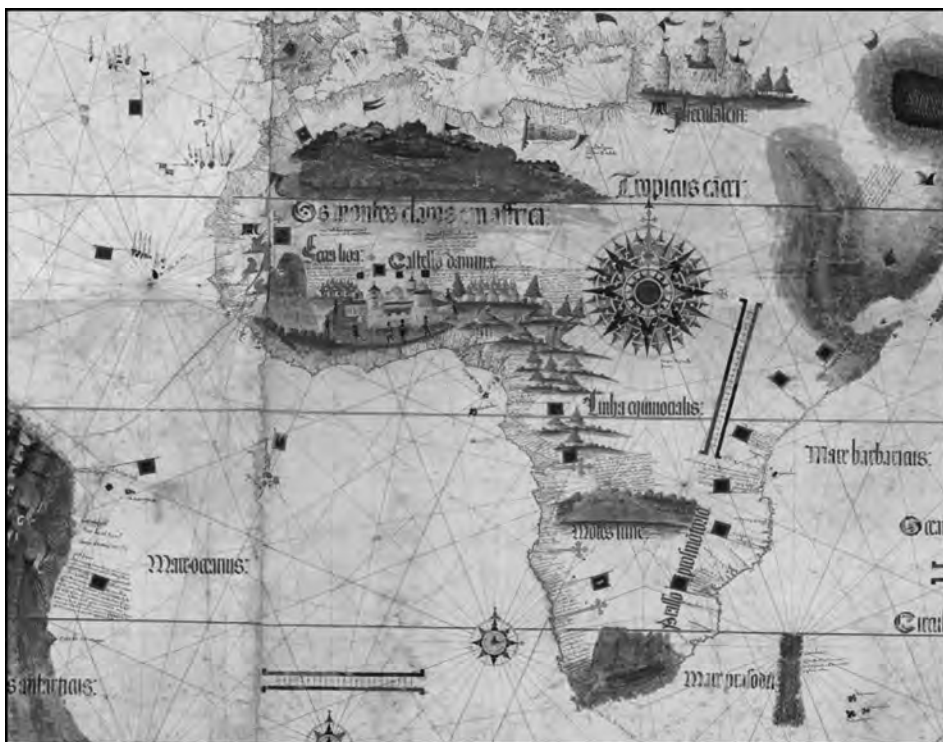


Fig. 15. Distorção do continente africano no planisfério de Cantino

A figura seguinte (fig. 16) mostra o conjunto dos trajectos que serão utilizados pelo modelo, em substituição daquela malha regular. Particularmente relevantes na simulação das distorções em longitude são os que contornam o continente africano para sul de Cabo Verde, e que estiveram seguramente na base da construção desta carta. Refiro-me, em especial, às viagens de Diogo Cão na costa ocidental de África (1482-85), de Bartolomeu Dias (1487-88), de Vasco da Gama (1497-98) e de Pedro Álvares Cabral (1500-01). Note-se que não é aqui indicada a rota entre o Brasil e o Cabo da Boa Esperança, uma vez que este trajecto não terá sido utilizado na cartografia da carta de Cantino.

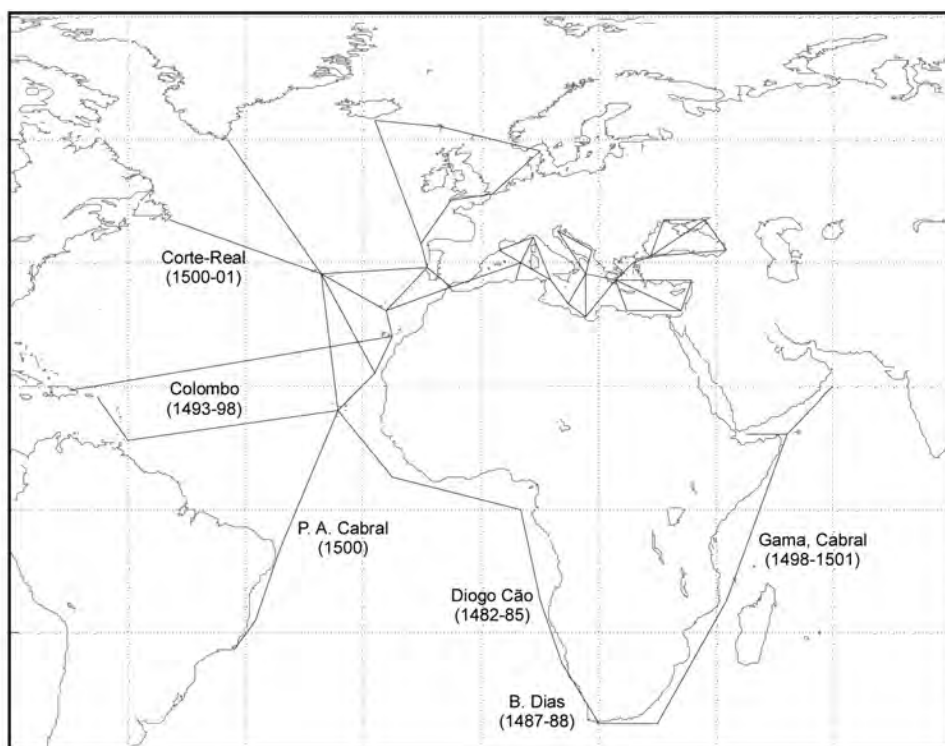


Fig. 16. Rotas utilizadas na simulação numérica da geometria do planisfério de Cantino

A próxima figura (fig. 17) mostra o resultado do modelo depois de efectuados aqueles ajustamentos nos seus parâmetros. Antes de o comparar com a malha geográfica da carta de Cantino convém relembrar o facto de todos os trajectos terem sido implantados de acordo com os valores exactos de latitude e de rumo magnético, isto é, isentos de qualquer erro (como se o GPS tivesse sido utilizado na elaboração da carta). A sua comparação com a rede de meridianos e paralelos implícita à carta de Cantino sugere os seguintes comentários:

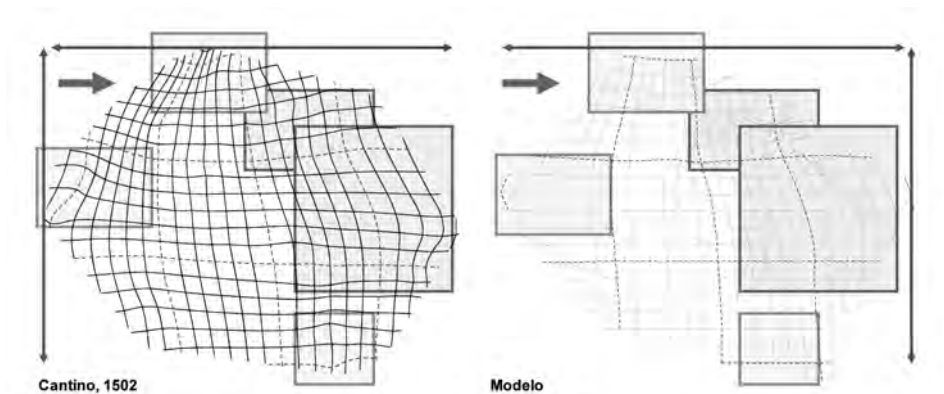


Fig. 17. Comparação do resultado do modelo (esquerda) com a rede geográfica do planisfério de Cantino (direita)

- É bem simulada a proporção entre as extensões em latitude e em longitude e, bem assim, entre os tamanhos dos graus de paralelo e meridiano nas várias latitudes;
- É bem simulada a convergência dos meridianos, em particular no Atlântico Norte, a qual resulta de, tanto na carta de Cantino como neste modelo, se ter utilizado uma escala única de distâncias;
- É muito bem simulada a distensão do continente africano para Leste, o que confirma a bondade das hipóteses colocadas para a sua explicação;
- É bem simulada a torção para NW do eixo do Mediterrâneo, o que confirma a origem antiga da sua representação;
- É menos bem simulada a orientação dos meridianos a norte da Europa. Uma possível explicação é a Islândia ter sido representada de acordo com latitudes observadas, hipótese que colocámos atrás;
- Não são simulados os erros em latitude que se verificam no Mar das Caraíbas e a sul do continente africano.

Em suma, podemos concluir que a geometria da carta de Cantino, no que diz respeito à representação do Atlântico, Índico Ocidental e Mediterrâneo, é bem simulada por este modelo. Algumas das discrepâncias observadas devem-se certamente aos erros da própria carta. Outras serão o resultado de se utilizar dados imperfeitos e poderão, porventura, ser corrigidas através da incorporação de um conjunto mais completo das rotas praticadas na época e de uma distribuição espacial mais exacta da declinação magnética.

E concluída esta segunda parte, penso ter sido atingido um dos objectivos da apresentação, que era mostrar que a geometria da carta de Cantino é cabalmente explicada pelo uso de latitudes observadas e direcções magnéticas, marcadas directamente no plano com uma escala constante, o que contraria o mito da carta quadrada.

Estou a chegar ao fim da minha apresentação. Comecei por introduzir a carta de latitudes como um novo modelo cartográfico de transição entre a carta-portulano e a carta de Mercator, modelo que persistiu durante mais de 250 anos na cartografia náutica europeia; simulei em seguida, através de um modelo numérico construído com base nos métodos de navegação e nas rotas praticadas no início do século XVI, a rede de meridianos e paralelos do planisfério de Cantino.

Apesar das suas inconsistências geométricas e do aparentemente ingénuo método de construção, a introdução da carta de latitudes constituiu uma revolução na cartografia náutica do Renascimento. Tal como é referido pelas fontes históricas conhecidas, foi construída marcando directamente no plano as latitudes e direcções magnéticas observadas, como se a superfície da Terra fosse plana. Com base no conhecimento dos métodos de navegação no século XVI, é possível construir modelos que simulam a geometria das cartas planas. Estes modelos constituem ferramentas poderosas para uma melhor compreensão da forma como foram construídas e utilizadas.

O CAÍQUE “BOM SUCESSO” DE OLHÃO AO RIO DE JANEIRO, NO ANO DA GRAÇA DE 1808

Comunicação apresentada pelo Académico
Henrique Alexandre da Fonseca, em 15 de Julho

Quem se dispuser a passear no Jardim “O Pescador”, fronteiro ao espelho de água da Ria Formosa, entre esta e a Av. Cinco de Outubro, encostado ao topo ocidental dos edifícios dos Mercados, na cidade de Olhão, encontrará aí diversos painéis de azulejos alusivos à história daquela cidade. Um destes, uma réplica de um original da autoria de Jorge Colaço, retrata a Baía de Guanabara e o porto do Rio de Janeiro, nos princípios do século XIX, vendo-se, em primeiro plano, uma pequena embarcação à vela, de dois mastros – um caíque algarvio! Aos estrangeiros e aos portugueses de outras paragens, este painel pouco lhes dirá; os olhanenses, porém, sabem todos, por certo, tratar-se do célebre caíque “Bom Sucesso”. Em 1808 esta embarcação fez uma viagem entre Olhão e o Rio de Janeiro que ficou famosa, relacionada com a revolta de Olhão contra os franceses de Junot, acontecimentos estes que estão na base da elevação da então freguesia de Olhão a vila, da especificidade desta terra e da identidade das suas gentes. E ali bem perto, mesmo em frente aos edifícios dos Mercados, atracada em cais próprio, flutua uma réplica, à escala natural, do atrás mencionado caíque, que em boa hora a Autarquia mandou construir há cerca de meia dúzia de anos e que proporciona à juventude local cruzeiros e passeios na ria.

Nesta comunicação, iremos abordar a viagem do caíque “Bom Sucesso”, ligando o Algarve ao Brasil, realizada de 6 de Julho a 22 de Setembro de 1808, há precisamente duzentos anos, efeméride que a cidade de Olhão, com natural orgulho, oportunamente comemorou e a que, modestamente, nos quisemos também associar.

Panorama Histórico da época

No início do século XIX Portugal vivia uma situação, a nível de política externa, muito complexa e difícil. Sob a pressão simultânea da França e da Inglaterra, as grandes potências de então, em conflito, o Príncipe Regente D. João, futuro D. João VI, procurava, desesperadamente, manter-se neutral. Mas, como se sabe, neutrais são os países fortes, que o podem ser, e não aqueles que apenas o desejam... e o dilema político era fácil de equacionar: por um lado, uma aliança com a França, a potência continental, significaria o fim do lucrativo comércio com o Brasil, a perda das colónias e das ilhas adjacentes, e muito provavelmente – como então acontecera à cidade de Copenhaga, capital da Dinamarca – o bombardeamento de Lisboa e a destruição da nossa esquadra pela “Royal Navy”; por outro lado, a manutenção dos tradicionais laços de amizade com a potência

marítima, a Inglaterra, não teria consequências menos gravosas, pois seria previsível a invasão do reino por tropas francesas e a consequente queda da dinastia de Bragança.

E foi isto, exactamente, o que veio a acontecer no Outono de 1807!

Napoleão, Imperador dos franceses, insatisfeito com a forma tímida e pouco empenhada como o governo português dera finalmente cumprimento ao “bloqueio continental”, por ele decretado em Berlim, em 21 de Novembro de 1806, determinou a invasão de Portugal por tropas francesas e espanholas, sob o comando do general Jean-Andoché Junot. E no tratado de Fontainebleau acordou com a Espanha a queda da Casa Real de Bragança e a divisão de Portugal em três pequenos estados.

A entrada de tropas estrangeiras, o exército de Junot, em território nacional, ocorreu na fronteira da Beira Baixa, em 19 de Novembro 1807, através da ponte sobre o rio Erges, em Segura, marchando aquelas forças depois por Zebreira e Idanha-a-Nova até Castelo Branco, onde chegaram dia 21. Este facto forçou o Príncipe Regente a tomar a dolorosa decisão de transferir a Corte para o Brasil, dando corpo a um plano há muito gizado e a que a Inglaterra dava o seu apoio. Assim, mais de 10.000 pessoas, os seus haveres pessoais, os arquivos do Estado, o Tesouro Nacional e muitas riquezas embarcaram na Esquadra e nos navios mercantes surtos no Tejo. Esta imensa frota, de mais de cinquenta navios, saiu a barra a 29 de Novembro de 1807, para desespero de Junot, que entrou em Lisboa precisamente no dia seguinte e que da areia da praia de Carcavelos, junto à fortaleza de S. Julião da Barra, apenas ficou “a ver navios”... A viagem decorreu sem novidade, sob a escolta de uma pequena força naval do Reino Unido, tendo D. João desembarcado em terras brasileiras, em S. Salvador da Baía, a 23 de Janeiro. Após uma estadia de cerca de um mês, onde avulta a assinatura, a 28, do decreto que determina a abertura dos portos brasileiros ao comércio internacional, o Príncipe Regente continua a viagem que termina, finalmente, a 7 de Março, com o desembarque no Rio de Janeiro, a nova cidade capital do Império Português.

A revolta dos Olhanenses

Entretanto, embora o Príncipe Regente tivesse deixado instruções para que não houvesse resistência, a ocupação de Portugal por tropas francesas e espanholas não se fez pacificamente.

Junot dissolveu o exército português, enviando para França os seus melhores quadros – a Legião Portuguesa – sob o comando de D. Pedro de Almeida Portugal, 3º Marquês de Alorna, e demitiu a Junta de Regência, que D. João havia nomeado antes da partida. Um dos membros desta, a que nos referiremos posteriormente, o Monteiro-Mor, Conde de Castro Marim, não querendo pactuar com os franceses, retirou-se para o Algarve, para a sua casa de Tavira. Junot lançou também pesados impostos, a que acrescentavam os desmandos, roubos e saques, que a maioria dos franceses, do soldado ao general, se não coíbiavam de fazer. Nestas circunstâncias, não espanta que o espírito de revolta das populações e o desejo de liberdade, sempre latentes, tenham começado então a germinar e a crescer...

Por esta altura, também em Espanha se sucedem curiosos desenvolvimentos políticos: o Rei Carlos IV e o Príncipe herdeiro D. Fernando desentendem-se por causa do Primeiro-Ministro, Manuel Godoy, simultaneamente amante da Rainha Maria Luísa, e Napoleão, num gesto de aparente apaziguamento familiar, chama ambos a Bayona; tudo porém não passava de uma armadilha, pois ali mesmo os dois foram feitos prisioneiros. O Imperador nomeia em seguida o seu irmão José Bonaparte rei de Espanha. Os espanhóis, contudo, reagiram de imediato a esta situação: as manifestações hostis da população de Madrid, reprimidas violentamente pelas tropas de Murat, Duque de Berg, deram origem aos massacres do “Dos de Mayo” (que Francisco Goya celebrou na tela), pelas províncias espanholas surgiram diversas “Juntas de Governo” e começou a guerrilha, dando início àquela que mais tarde ficou conhecida na História de Espanha como sendo a “Guerra da Independência”.

Neste tempo, era Olhão apenas uma pequena povoação de pescadores, uma freguesia recente, mas próspera e em rápido crescimento. A sua população, de cerca de 5.000 habitantes, vivia da pesca e do comércio marítimo. Uma pequena guarnição de 24 franceses fazia cumprir as ordens de Junot, que proibiam as viagens para longe, para Gibraltar e Marrocos, impedindo também os contactos com a Esquadra Inglesa, que pairava ao largo, e que taxavam fortemente a pesca, para grande insatisfação dos olhanenses.

O primeiro sinal de revolta foi dado por João da Rosa, Escrivão do Compromisso Marítimo, que, contrariando as ordens em vigor, destapou, na Igreja Matriz, quando das festas de Santo António, a 13 de Junho 1808, as armas reais da Casa de Bragança. Mas só três dias depois a revolta viria a eclodir, mais exactamente a 16 de Junho. O Coronel Lopes de Sousa, Governador de Vila Real de Sto. António, mas então a residir em Olhão, ao aproximar-se da Igreja Matriz, para assistir à Missa das dez horas e meia da manhã, no dia do Corpo Santo, ouviu ler um edital de Junot, e logo de viva voz se insurgiu e o rasgou, dizendo mesmo... que já não havia portugueses como os de outrora... “Ah! Portugueses, já não merecemos este nome, nada somos já!” À saída da Missa levantou-se então grande burburinho entre os presentes, houve vivas ao Príncipe Regente e à Casa de Bragança e ali mesmo a população o nomeou seu Capitão, dirigindo-se todos em seguida para o quartel da guarnição francesa a fim de os prender, como efectivamente aconteceu. Poderemos imaginar o que se terá passado, se observarmos uma tela alusiva a este evento, do pintor olhanense Jorge Timóteo, que se encontra hoje colocada em local de honra no salão nobre da Camara Municipal de Olhão. Entretanto, o Governador francês do Algarve, o general Maurin, ao saber destes acontecimentos, procurou concentrar as suas forças em Faro, para submeter os revoltosos, mandando chamar as suas tropas, que totalizavam cerca de mil homens, e que se encontravam na sua maioria na fronteira do Guadiana, pois a Andaluzia revoltara-se já e obedecia à Junta de Sevilha. Sabendo destes movimentos por terem capturado alguns “correios” franceses, os olhanenses atacaram de surpresa, na madrugada do dia 18, junto da Barra Nova, três embarcações que navegavam pelos esteiros da ria, vindas de Vila Real de Sto. António, capturando cerca de 80 estremunhados soldados franceses e, mais importante ainda, o respectivo armamento e munições. Em seguida, montaram com sucesso uma emboscada na ponte romana de

Quelfes, sobre a ribeira de Marim, provocando a uma coluna de cerca de duzentos granadeiros franceses muitas baixas entre mortos e feridos. Na tarde desse mesmo dia 18 de Junho, na Meia-Légua, entre Faro e Olhão, defrontaram-se de novo as milícias olhanenses e as forças francesas, registando-se algumas baixas de ambos os lados. Um discreto monumento – diria mesmo, talvez demasiado discreto!, colocado entre a estrada nacional nº 125 e a linha férrea, em frente a uma casa de cantoneiros, a exactamente 3 km de Olhão, recorda estes combates. No dia seguinte, 19 de Junho, com o toque a rebato dos sinos das Igrejas, revolta-se finalmente a população de Faro, situação que depois se estendeu a todo o reino do Algarve, o que obrigou as forças francesas, receosas também de um possível desembarque inglês, que muitos boatos, judiciosamente lançados, referiam, a fugirem sem demora para lá da serra do Caldeirão.

Constituiu-se então em Faro, por eleição, um Supremo Conselho de Regência, sob a liderança do Conde de Castro Marim, Monteiro-Mor e, como atrás referido, membro da Junta de Regência que Junot dissolvera. O Conselho organizou a defesa do Reino do Algarve e tomou as primeiras medidas de carácter político-militar. Mas tornava-se necessário levar ao Príncipe Regente, no Rio de Janeiro, a notícia do patriótico levantamento dos olhanenses, bem como solicitar a sua concordância com as decisões entretanto tomadas. Um olhanense, Miguel do Ó, membro do Conselho eleito pelo povo, cede então a sua embarcação – o caíque “Bom Sucesso” – alcunhado também de “Drago”, para esta tarefa, e de imediato se oferecem 17 “valorosos algarvenses”, como os jornais da época lhes chamaram, para o tripularem e fazerem tão arriscada viagem.

Os caíques algarvios

O caíque era uma embarcação muito comum na costa do Algarve, de cerca de 18 metros de comprimento e 5,5 metros de boca, deslocando aproximadamente duas mil arrobas ou trinta toneladas. O casco tinha formas alongadas, com linhas relativamente finas, e as amuras elevadas. A proa era ligeiramente levantada e arredondada, a popa baixa e rasa, quadrada com painel e leme por fora. As amuras eram geralmente decoradas com característicos desenhos de um olho humano de grandes dimensões. O convés era corrido, de vante para ré, dispondo de três ou quatro escotilhas, para serventia. O pequeno pontal obrigava os tripulantes a andarem curvados no interior da embarcação, o que se tornava muito incómodo e cansativo, sobretudo em viagens longas. Armava dois mastros pequenos e fortes – o “traquete” a vante, e o “grande” a ré – ligeiramente divergentes para cima, onde trabalhavam dois bastardos quadrangulares. Ao virar por davante as vergas normalmente não cambavam, indo uma “de boa volta” e a outra “contra o pau”. A vela do “traquete” era larga e a do “grande” era estreita e de menor área, embora pudesse ter maior guinda (ser mais alta). Com mau tempo a vela do “traquete” rizava (era parcialmente recolhida), enquanto a vela grande era arriada, podendo ser substituída pela “cachapana”, vela com carangueja, isto é, com verga, de menor área vélica e que envergava no mastro. As suas duas velas latinas tinham uma superfície de cerca de 150 m², e em

situações de calmaria podiam também armar dois ou três pares de remos. A sua característica armação vélica, semelhante à das caravelas, tornava-os velozes e de fácil manobra, e o pano latino permitia-lhes bolinar (navegar contra o vento), ganhando caminho contra a direcção do vento. Eram estas embarcações, os "caíques de pesca", as mais usadas na pesca do alto, ao largo da costa do Algarve, mas também nos mares de Larache, na pesca da pescada, da cavala e do sarrajão, e noutras áreas da costa de Marrocos. Os "caíques de carregó" transportavam pessoas e mercadorias em viagem de cabotagem ao largo da costa portuguesa. A guarnição de um caíque de pesca era numerosa, constando geralmente de um mestre, vinte cinco a trinta camaradas, quatro moços e dois cães de água; os caíques de carregó tinham apenas cinco tripulantes. Os cães de água eram uma raça de bichos peludos que se colocavam um em cada bordo da embarcação, atentos ao peixe que se soltava das linhas de pesca; o cão saltava então para a água e ia agarrá-lo, trazendo-o para bordo, na boca.

Diz-se, e talvez com algum fundamento, que algumas fortunas em Olhão se terão feito, certamente, com o contrabando e com os lucros do tráfego para Gibraltar, obtidos nestas embarcações, quando dos diversos cercos a que esta praça esteve sujeita pelos exércitos espanhóis no decurso do século XVIII.

No século XIX, os "caíques" de Olhão fizeram muitas viagens pelo Mediterrâneo, foram mesmo até Odessa, no Mar Negro, e pelo Atlântico, até Angola, onde muitos olhanenses se estabeleceram na costa sul, entre Porto Alexandre e a Baía dos Tigres. Este tipo de embarcações entretanto deixou de ser usado, em meados do século passado (século XX), quando da utilização generalizada da propulsão a motor.

A Navegação de então

A determinação da posição no alto-mar, nos inícios do sec. XIX, era obtida por estima, através da proa da agulha magnética, corrigida da declinação magnética, e da velocidade, dada pela barquinha, ou calculada a olho, por carteação, obtendo-se o "ponto de fantasia". Com o octante (antecessor do sextante) ou com a balestilha ou o astrolábio, que os antecederam, e com uma tabela de declinações do Sol, era possível conhecer a latitude ao meio-dia verdadeiro, quando aquele astro atingia a altura máxima na passagem meridiana, com uma precisão muito aceitável, da ordem dos minutos. O ponto obtido com a latitude verdadeira e com a carteação era designado por "ponto de esquadria". A longitude verdadeira, contudo, era muito mais difícil de determinar. Embora nesta altura já fossem conhecidos métodos astronómicos para a obter, como o das distâncias lunares, e já existissem cronómetros razoavelmente precisos, estes métodos eram pouco práticos e não estavam certamente ao alcance do piloto de uma pequena embarcação, plataforma aliás pouco estável, devido ao balanço, para fazer com precisão observações astronómicas. Por outro lado, a circulação geral dos ventos e das correntes no Oceano Atlântico era já conhecida dos pilotos portugueses, desde os séculos XV e XVI, sendo protegida, como se sabe, com grande secretismo. Para navegar para a costa sul do Brasil era necessário, a partir do arquipélago de Cabo Verde, progredir para sul e ligeiramente para leste, deixando o

cabo Palmas, na costa ocidental de África, a cerca de oitenta léguas, ou cento e cinquenta milhas, pelo través, e após cruzar as calmarias equatoriais, ao começar a receber os ventos alísios da circulação do hemisfério sul, abrir então a proa para oeste e depois rondando sucessivamente para sul, numa rota muito semelhante à usada para demandar a Índia.

A subsistência a bordo

A alimentação da guarnição colocava problemas de planeamento complicados nas viagens oceânicas. A duração da viagem era de difícil estima, face às contingências dos ventos e das correntes; o número de elementos a bordo era relativamente numeroso e as possibilidades de reabastecimento nos portos de escala por vezes muito limitadas.

A base da alimentação era a bolacha ou biscoito que, com o tempo, a humidade e o calor ganhava bicho. O pão, trazido de terra, aquecido e reaquecido, aguentava uma, no máximo, duas semanas. A carne de vaca, ou de porco, o toucinho e o peixe salgados, transportados em barricas, tinham que ser cozidos em água do mar, para perderem parte do sal. Carne e peixe secos, queijo e manteiga salgada, faziam também parte da alimentação. Era também normal transportarem-se animais vivos para abate, galinhas e patos, leitões e cabritos, e mesmo animais de maior porte; mas isto só era viável em navios grandes e na parte inicial da viagem, pois a água e a alimentação dos animais tinha também que ser transportada. Nas latitudes tropicais alguns peixes voadores podiam bater nas velas e cair a bordo, especialmente se o navio tivesse uma borda baixa, e alguns peixes poderiam mesmo ser pescados ao corrico ou com arpão; mas, no mar alto, as capturas eram escasas, embora por vezes se pudesse encontrar uma ou outra tartaruga comestível. Contudo, quando das escalas, ao navegar junto à costa, ou com o navio fundeado, era possível obter peixe fresco, permitindo melhorar e tornar mais nutritivo o rancho da guarnição. Feijão, cereais, batatas e cebolas aguentavam-se algum tempo; as frutas e vegetais, tinham de ser consumidos nas primeiras semanas, antes que apodrecessem. A falta de frescos, sabemos hoje, originava o escorbuto, mal que afectava as guarnições, provocando por vezes muitas baixas. Os frutos secos, designadamente os figos e as alfarrobas, as amêndoas e as nozes do Algarve, assim como as azeitonas, muito energéticos, fariam certamente parte da dieta alimentar dos mareantes.

O emprego do fogo a bordo, nomeadamente na cozinha, era objecto de restrições e de severo controlo, o que se compreende em navios de madeira, e para se cozinhar era preciso existirem condições de tempo favoráveis, o que nem sempre acontecia. Além disso, era necessário transportar lenha em quantidade, para assegurar o funcionamento da cozinha.

A água era recolhida em fontes e poços de confiança, pouco antes da partida, e transportada a bordo em pipas. Caso não houvesse cuidado em assegurar que a água era potável ao “fazer aguada” – e em certas escalas não o era – a água poderia ganhar

vermes ou apodrecer. De qualquer modo, a sua permanência nas pipas, durante muito tempo, dava-lhe um sabor a tanino, muito pouco agradável. O vinho era transportado também em pipas ou tonéis, e aguentava-se durante bastante tempo, embora os calores tropicais o afectassem, e por vezes o fizessem azedar. Era muitas vezes bebido com água, numa proporção de meio por meio. Aguardentes, rum, licores e bagaços eram também transportados a bordo, com fins terapêuticos, ou para serem servidos à guarnição, em circunstâncias ou ocasiões especiais.

A viagem Olhão – Rio de Janeiro

A viagem iniciou-se assim, com grande comoção geral, no dia 6 de Julho de 1808, precedida de solene Missa de despedida, celebrada pelo pároco de Olhão, o padre António Malveiro, na Igreja Matriz, de Nossa Senhora do Rosário, em Olhão. A primeira escala, após terem avistado as ilhas de Porto Santo e da Madeira, oito dias depois, foi na cidade do Funchal, onde ganharam um tripulante adicional: um jovem praticante de piloto, de seu nome Francisco Domingues Machado, que ali se lhes juntou.

Muito embora as informações existentes sobre a forma como decorreu a viagem sejam muito escassas, podemos no entanto ter uma pálida ideia das suas peripécias e dificuldades. Parece que não dispunham de instrumentos de navegação e apenas levavam uma carta de grande escala. Navegando para sul e para oeste, arrostando com tempestades e calmarias, a uma velocidade média de quatro nós e meio, a embarcação foi sendo levada pelos ventos gerais e pelas correntes até à costa da América do Sul, não chegando assim a escalar, como devia, em Cabo Verde. Verificaram então que se encontravam muito a norte, no paralelo da Guiana, nos cinco graus de latitude Norte, perto de Caiena, colónia francesa, e portanto inimiga. Tiveram assim de se fazer de novo ao mar e progredir para sul, ao longo da costa, muitas centenas de milhas, contra a corrente e com ventos adversos, certamente com longos períodos vencidos à força de remo. Mas passado o cabo Santo Agostinho, nos oito graus de latitude sul, no Nordeste brasileiro, voltaram a ter ventos e correntes favoráveis e escalaram, enfim, Pernambuco, após mais de mês e meio entre mar e céu. Depois, continuaram para sul, ao longo da costa do Brasil, até ao Rio de Janeiro, porto onde deram entrada a 22 de Setembro de 1808, concluindo assim, com sucesso, a árdua missão de “correio marítimo”, que o Supremo Conselho de Regência do Algarve lhes havia confiado.

Diz-se que “A sorte protege os audazes”, e assim foi neste caso!

Pasme-se como uma pequena embarcação de pesca do alto conseguiu vencer mais de cinco mil milhas em mar aberto, arrostando com ventos fortes e mares encapelados, e atravessando áreas frequentadas por navios negreiros e onde operavam numerosos corsários franceses!

Esta viagem suscitou grande admiração na época, designadamente na cidade do Rio de Janeiro, sendo a guarnição do caíque alvo de muitas homenagens pela sua faç-

nha. Até José Agostinho de Macedo, padre, polemista e escritor famoso, celebrizou este acontecimento, dedicando-lhe um poema épico, “O Novo Argonauta”, publicado no ano de 1809, de que se transcrevem os seguintes versos:

*Talvez ignore o frígido Tamisa,
E o Sena transformado em sangue e luto,
Que o Atlântico mar banhe a pequena
E mal sabida Olhão: he esta a pátria
Do novo heroe, do vencedor dos mares
Co’ as frágeis armas d’hum batel pequeno;
Cuja façanha audaz deixa esquecidos
De Américo, e Colombo o nome, e os feitos.*

Merecidas recompensas Reais

O Príncipe Regente D. João, consciente do valor do feito, recompensou com largueza e generosidade a guarnição do caíque. Comprou-lhes a embarcação por seis mil cruzados e guardou-a no Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras, no Rio de Janeiro (no entanto, um pedido nosso de informações à Directoria do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha Brasileira não permitiu obter quaisquer registos ou referências a esta embarcação).

O piloto, Manuel de Oliveira Nobre, foi nomeado Capitão do Porto de Olhão, com um vencimento anual de quatrocentos mil réis, função que desempenhou até à sua morte, em 1850. Terá assim sido, provavelmente, o primeiro “capitão do porto”, cargo inicialmente de características honoríficas, uma vez que só foi regulamentado mais tarde, em 1839. A muitos outros tripulantes foram atribuídas, vitaliciamente, funções autárquicas no novo município de Olhão. Foi-lhes ainda concedido o hábito da Ordem de Cristo, com uma apetejada tença anual, bem como postos na Marinha de Guerra e – talvez o mais importante para mareantes e pescadores – foi-lhes concedida isenção do imposto de pescado para as suas lanchas. Reconhecendo as acções patrióticas dos olhanenses, D. João respondeu ainda ao pedido de alvíssaras que lhe havia sido feito, atribuindo o merecido e tão desejado estatuto de “Vila” à freguesia de Olhão, que desde então, com justo orgulho, se passou a designar por “Vila do Olhão da Restauração”. Por alvará de 15 de Novembro, o Príncipe Regente concedeu aos seus habitantes o uso de uma medalha, na qual estava gravada a letra O, com a legenda “Viva a Restauração e o Príncipe Regente Nosso Senhor”. Além disso, D. João fez do Monteiro-Mor, Conde de Castro Marim, D. Francisco de Mendonça e Menezes, o primeiro Marquês de Olhão.

A embarcação levava como mestre Manuel Martins Garrocho, e como piloto Manuel de Oliveira Nobre. Na cidade do Funchal embarcou ainda um jovem praticante de piloto, Francisco Domingues Machado, como já atrás foi referido. O jornal “O Telégrafo Português”, de Maio de 1809, refere uma tripulação constituída por dezasseis “algarvenses” que, segundo o historiador olhanense Alberto Iria, já falecido, e cuja

obra nos serve de referência, terão sido: António da Cruz Charrão, António Pereira Gémeo, António dos Santos Palma, Domingos do Ó Borrego, Domingos de Sousa, Francisco Lourenço, João Domingos Lopes, João do Moinho, Joaquim do Ó, Joaquim Ribeiro, José da Cruz, José da Cruz Charrão, José Pires e Pedro Ninil.

Algumas famílias tradicionais de Olhão, descendentes destes valorosos mareantes, conservam ainda hoje relíquias destes tempos, tais como espadins e medalhas oferecidas pelo Príncipe Regente, e pergaminhos, amarelecidos pelo tempo, com os alvarás de nomeação para cargos autárquicos, ou da isenção do imposto de pescado. No Museu da Cidade, no Largo da Restauração, em Olhão, podem-se ver alguns destes testemunhos materiais, bem como o original "Livro do Compromisso", narrando os acontecimentos a que nos vimos referindo, registados pelo escrivão João da Rosa.

Uma breve nota final

Nasci em Lisboa, estudei em Lisboa e considero-me um lisboeta, mas sou descendente de algarvios, do lado materno e paterno, e também tenho raízes em Olhão. Em casa de minha avó materna, Noémia Machado Godinho, nascida em Olhão em 1893 e falecida em Lisboa em 1975, por diversas vezes ouvi referências a termos tido um antepassado tripulante do célebre caíque, mas não me lembro de lhe ouvir dizer qual o seu nome. Porém, consultando algumas certidões de nascimento, obtidas recentemente no Arquivo Distrital de Faro, foi possível identificar um antepassado, José da Silva Vaz, descendente directo do tripulante Joaquim Ribeiro, que também assinava Joaquim do Ó Ribeiro, e que, portanto, terá sido meu avô em sexto grau. Esta constatação é assim uma razão adicional para me interessar por uma viagem, a todos os títulos notável, que mostrou à evidência o espírito de coragem e determinação dos olhanenses de então, credores, hoje e para sempre, da nossa admiração e das nossas homenagens, a que eu próprio me desejo também publicamente associar.

A ASCENDÊNCIA DOS BARCOS TRADICIONAIS PORTUGUESES

REQUIEM POR UMA TRADIÇÃO EXTINTA

Comunicação apresentada pelo Académico
Hernâni Amaral Xavier, em 30 de Setembro

Introdução

Este trabalho, que há muito bailava na nossa mente, e que acabou por ser muito mais longo do que aquilo que pensávamos, derivou de uma tentativa de se corrigir uma daquelas “verdades ad-hoc” que são aceites sem crítica na nossa historiografia marítima: a de que os nossos barcos tradicionais, nomeadamente aquele a que erradamente se chama “Saveiro” mas que é a “Barca do Mar”, e os seus descendentes “Meia Lua”, “Saveiro” e “Bateira”, ou os primos afastados “Moliceiro”, Mercantel” e “Salineiro”, todos descendem de um Barco representado por um modelo em prata encontrado num túmulo de Ur.



A - Modelo de prata encontrado num túmulo de Ur

Lixa Filgueiras notou este facto em 1958 ¹ e mais tarde, Johnstone ², quando fala do “Saveiro português”, viria a aceitar a ideia.



B - Barca de mar, ou Barco da Xávega, em Aveiro.
Johnstone chamou-lhe Saveiro

Note-se que ambos fizeram esta comparação apenas pela sua aparência visual, sem qualquer outro apoio baseado na morfologia dos navios, datação, técnicas e objectivo da construção, mais nada do que uma simples identificação “a olho”. Muito embora Johnstone tenha tentado seguir a sua construção.

¹ Octávio Lixa Filgueiras, *A Arte da Construção no Estudo das Tradições Navais*, Centro de Estudos Humanísticos da Universidade do Porto, Porto, 1958

² Paul Johnstone, *The Sea-craft from Prehistory*, Routledge & Kegan Paul, London, 1980

Donde que esta identificação, que como de costume pegou, veio posteriormente a ser conotada com os Tartéssios, com as ligações deste Reino às cidades-estado Gregas e especialmente aos Fenícios de Tiro, e com os barcos dos Fenícios representados em monumentos Assírios e Egípcios.

Daqui, criou-se a lenda de que os barcos tradicionais portugueses descendem dos barcos Mesopotâmicos, cuja técnica e formas de construção teriam sido transmitidas aos Tartéssios e que estes teriam transmitido aos habitantes do Noroeste da Península, tradição que se teria fixado na Região Nortenha do nosso País até aos dias de Hoje. Esta falácia já está tão profundamente enraizada que até o nosso Museu da Marinha a divulga, na legenda escrita num dos barcos tradicionais exposto na sua entrada, como descendente dos barcos mesopotâmicos.

E o mesmo Museu, e também estranhamente, indica que o “Meia Lua” da Costa da Caparica, é um “Saveiro”, sem ter em conta que o Saveiro era o barco utilizado no Douro para a pesca do sável, designativo que já vem mencionado em documentos desde 1254, como “barca séeyra” ou em 1258 como “barco savaleiro”.

Tudo isto engendrado a partir das semelhanças das rodas de proa e popa em arco e da falta de algum bom senso na caracterização das embarcações, pois que todos nós teríamos a obrigação de saber que as conclusões retiradas apenas de semelhanças, são extremamente perigosas.

Ponhamos os factos em forma de demonstração:

Se como vimos atrás, A é semelhante a B...

E se **A** é mais antigo do que **B** ...

logo **B** é descendente de **A**.

E foi este ingénuo raciocínio que se seguiu e implementou a ideia como verdade histórica. Nem sequer se procurou pela “prova do DNA”.

Mas se continuarmos com o mesmo raciocínio em relação a outras duas representações de barcos, que vemos abaixo:



C - Gravação num sino de bronze japonês do Século III aC



D - Boliviano a construir um barco de vime

Se **A** é semelhante a **C** e **D**...

e se **A** é mais antigo que **C** e **D** ...

logo **C** e **D** são descendentes de **A**.

ou seja, chegaremos à conclusão que foram os Mesopotâmicos que ensinaram os Japoneses e Bolivianos a fazer barcos o que, evidentemente, é ridículo.

Dado que a História não se pode fazer assim, vimo-nos embrenhados numa tentativa de analisar os factos até agora conhecidos, numa tarefa multidisciplinar que julgamos que nunca foi feita.

Não pretendemos de modo algum fazer um tratado sobre a construção naval antiga mediterrânica, matéria que tem sido muito bem tratada por grandes especialistas de renome mundial, mas antes tentar conjugar, numa síntese o mais curta que nos fôr possível, o que de mais recente se tem escrito sobre barcos e navegações da Idade do Bronze e interligar estes estudos com os mais recentes trabalhos sobre a mesma Idade na Península Ibérica.

A necessidade das proas e popas levantadas em arco aberto

Como nos parece evidente, e tentámos demonstrar na Introdução, o levantamento das proas e popas dos barcos, não é, não pode ser, nem faria sentido que fosse, atribuível a este ou àquele Povo, porquanto este levantamento corresponde a uma solução encontrada de forma natural pelo Homem de todas as paragens e continentes, ao fim de um tempo de se ter decidido a enfrentar o Mar.

Desde o princípio da construção naval que os barcos, para serem lançados ao mar ou para dele saírem, faziam-no a partir de praias, não de docas ou cais que não existiam.

Antes de existirem cais de acostagem e docas de abrigo, quando os barcos saíam para o mar a partir de praias, todos **tinham que ter proas e popas, mais ou menos por igual, mais ou menos levantadas e o fundo plano mais ou menos arqueado**, consoante os mares em que navegavam impunham, e de acordo com as noções estéticas e religiosas de cada povo.

Ao lançar os barcos ao mar, se fossem de fundo e costado horizontal, a rebentação das ondas logo faria com que os barcos se afogassem, destroçando-os, tal como o mesmo sucederia no seu retorno a terra, se as popas fossem baixas.^{3, 4}



A vantagem de um fundo chato e curvo, e de uma proa levantada, quando o barco entra no oceano para a faina, demonstrada por uma “barca de mar” da Costa de Aveiro

³ Uma notável excepção a esta regra está provada pela popa do Barco da Nazaré, o Candil, que muito embora tenha a proa levantada em meia-lua, tem popa de painel muito alta e larga, assente num fundo extremamente encurvado, para aproveitar o impulso da rebentação no painel de popa, e assim tentar galgar a rebentação à sua chegada à praia.

⁴ Quando ainda muito jovem, e pescávamos numa canoa grande de mais de 600 kg, com aparelho, já ao anoitecer e recolhido o último lanço, resolvemos regressar. Entretanto a maré tinha virado à enchente e com a forte ondulação que sobreveio, tivemos dificuldades em remar, dando a popa às ondas, pelo que resolvemos embicar a terra na pequena praia de Paço de Arcos, junto ao forte. Com o barco batido pela popa por sucessivas ondas, e já próximo da praia, uma muito alta entrou pela popa e se não fosse tão alta e poderosa, não teria levantado tanto a embarcação, projectando-a no areal. Esperando pelo espraiair das ondas e puxando pela canoa, lá a conseguimos amarrar aos balaústres de pedra do muro. Enfrentar a fúria do mar é uma experiência e tanto...

A partir desta simples verificação de facto, o Homem de todas as latitudes e longitudes, pensou que o fundo dos barcos teria que ser chato, para poderem vir terra e para se manter por igual sobre as ondas, e que teria que ser levantado nas proa e popa, em relação à mediania da embarcação, e que se estas fossem suficientemente levantadas, seguindo uma acentuada curvatura do fundo, a onda passaria por baixo do fundo, levantando a roda que a enfrentava e assim impedindo que as ondas inundassem o barco.

Por isto e por mais nada, os barcos antigos que partiam de praias para o mar tinham que ter as proas e popas bastante levantadas.

Exemplos destes ainda hoje é possível encontrá-los em qualquer parte do Mundo.

Não seria necessário um levantamento tão acentuado quando os barcos se aplicavam em actividades fluviais, quando saíam para o mar a partir dos estuários de rios, ou quando depois de lançados ao mar, não vinham a terra e ficavam permanentemente fundeados em enseadas ou baías protegidas.

Quando hoje se vêem barcos fluviais com as proas e popas levantadas, serão encontrados em praias arenosas, estuários onde existe forte ondulação ou será apenas por tradição, porque nas proas e popas se podem fixar determinados cabos, ou ainda simplesmente por questões estéticas.

Damos como exemplo os barcos da Ria de Aveiro, que não saíndo para o mar e de bordo extremamente baixo mantêm, por uma questão de beleza de formas, as proas e popas levantadas.

Quando os navios e embarcações desses povos antigos, durante as suas navegações, eram assaltados por fortes ventos e uma ondulação tempestuosa, em mar aberto, porque a força de remos ou a dificuldade de manobrar o navio com lemes de espadela, não lhes permitia uma navegação segura, a sua única salvação era deixarem-se ir com ventos e ondas, em árvore seca, até quando avistassem uma praia para onde pudessem embicar a proa da embarcação.

Também aqui a popa levantada em arco acompanhando o arredondado do fundo, retirava grande parte do perigo desta aproximação a terra.

Povos havia que levavam a bordo grossas traves para que, numa situação destas, ao chegar a terra, as pudessem atravessar sobre os bordos, e que presas aos costados e suspensas aos ombros das tripulações, pudessem ser arrastadas, mais do que transportadas, para local seguro.

As provas disto estão escritas nos trabalhos de Homero, e até esta prática se podia encontrar em Portugal, em tempos idos, vendo o modo das companhas das *Meias-lua* da Costa da Caparica trazerem os barcos para o areal, a salvo da rebentação das ondas. Portanto, as proas e popas levantadas em arco mais ou menos fechado de alguns dos nossos barcos tradicionais, não são prova suficiente de que descendam seja de que barcos forem. Os “barcos de mar” de qualquer povo, em qualquer parte do Globo, eram assim construídos.

1ª Parte

Os barcos do Mediterrâneo Oriental – 3000 a 100 aC

1. As Fontes

A “prova” que Lixa Filgueiras viu na semelhança entre estes barcos e os do modelo mesopotâmico, e que Johnstone seguiu, e daí para cá toda a gente, apenas é apoiada, pura e simplesmente, pela forma do casco, com rodas de proa e popa levantadas em meia lua, e esta aparente semelhança não se pode negar, nem também o facto de Fenícios e Gregos terem andado por cá e supostamente terem utilizado essa característica nos seus barcos.

Para melhor compreendermos a insuficiência deste argumento como prova, é necessário que primeiro vejamos uma brevíssima síntese da História Marítima do Mediterrâneo Oriental e as formas que a sua construção naval foi desenvolvendo ao longo do tempo:

- A cidade de Ur, na Mesopotâmia, de onde provém o modelo em questão, teve o seu período máximo entre c. 3000 e 2110 aC. Estava localizada acima do Golfo Pérsico, e parece que até ao reinado de Hamurabi teria tido uma actividade marítima relevante. As suas navegações eram praticadas em rios e canais, e teriam navegado ao longo do Golfo Pérsico até Oman e provavelmente até à costa nordeste africana.⁵



Um selo com um barco fluvial de Ur. C. 3000 aC

Existem apenas algumas, poucas, representações iconográficas e ainda menos fontes escritas para os barcos que utilizavam.

- Entre o segundo milénio e o primeiro, o comércio marítimo do Levante era executado a partir de duas cidades-estado cananeias: Ugarit e Biblos, ambas sob a suzerania egípcia, e pela avançada Marinha dos Minóicos.
- O primeiro Império Assírio, que liderado por Tiglatpileser I teria conquistado a Arménia, apenas se expandiu para o Mediterrâneo c. 1100 aC, depois dos ataques dos “povos do mar”, e dependeu das cidades-estado Cananeias (agora já apelidadas de Fenícias) para as suas actividades marítimas. Aliás, era prática dos Assírios, como também dos Babilónios e dos Egípcios, empurrar os invasores que de vez em quando surgiam das montanhas, para a orla costeira mais próxima, deixando-os aí permanecer. Era difícil a sobrevivência nestas praias, sem caça nem vegetais; podiam morrer ou continuar vivendo, de qualquer maneira aliviavam o perigo.
- Quanto aos povos da Cananeia, talvez por isto mesmo e por serem de tribús diferentes, nunca constituíram uma única nação ou sequer um estado unificado. A maior aproximação entre eles tomava a forma de coligações.

⁵ A. Leo Oppenheim, *Ancient Mesopotamia*, The University of Chicago Press, Chicago, 1964, P. 36

- Estes povos que habitavam a antiga Cananeia (que era uma extensa área costeira desde a fronteira natural do Egípto até à Turquia), tinham-se constituído em cidades-estado, mais ou menos independentes umas das outras, e cada cidade-estado teve tempos de desenvolvimento próprios, a maior parte das vezes não coincidentes entre si, quer no tempo, quer no espaço.
- Desde antes do século XV aC até à chegada do Império Assírio ao Mediterrâneo, e mais tarde, às invasões dos “povos do mar”, que esta área, incluindo Ugarit, tinha sido integrada no território egípcio por Tutmoses III, embora gozando de uma relativa autonomia e independência.
- É importante notar-se que os povos Canaanitas **só passaram a ser chamados de Fenícios pelos Gregos (e nunca se referiram a si próprios por esse nome) a partir de cerca c. 1200 aC.**⁶
- Entre 2500 e 1300 aC, as cidades-estado canaanitas que mais se tinham desenvolvido foram Ugarit, Arvad, Sarepta, Akhziv, Beirut, Tiro e Sídon; mas durante este período, a que manteve sobre todas as outras um predomínio acentuado, e que teria estabelecido a primeira rede de navegações na área, mantendo um comércio activo com o Egípto, Ugarit e Creta, foi Biblos.
- Por outro lado, Ugarit, no extremo Norte da hoje Síria, em conjunto com Biblos e mais tarde Tiro, estabeleceram entrepostos comerciais no espaço Egípto-Egeu-Chipre-Creta-Cananeia-Mesopotamia interior, controlando o comércio da área, mas por sua vez controladas pelo supremo poder Egípcio.
- Seja por razões sócio-políticas internas nalgumas cidades-estado, seja por razões externas, como a invasão de Amurritas, Israelitas e “Povos do mar”, seja pela retirada do poder militar egípcio, seja ainda pela invasão e ocupação do território da Palestina pelos Filisteus (que chegaram a exercer um efectivo bloqueio naval às cidades canaanitas, entre 1230 e 975 aC), uma parte das cidades canaanitas foi destruída, outra parte ficou inoperativa, e durante cerca de dois séculos subsistiu uma quase inactividade marítimo-comercial na área.
- Os povos Cananitas não deixaram imagens próprias dos navios que utilizaram. A Iconografia mais antiga destes barcos aparece representada pelas imagens que os Egípcios deles tinham até c. 1200 aC e posteriormente, aparece em representações Assírias.
- Ao analisar-se o tipo de barcos desta área, é pois preciso ter muito cuidado em relação ao binómio espaço-tempo; por exemplo, não se podem assumir como semelhantes as representações de barcos erradamente apodados de “fenícios”, que só aparecem em fontes egípcias até cerca de 1200 aC, quando a Cananeia estava sob o domínio político-cultural dos Egípcios e que deles sofreu fortes influências (e que nesta altura se deveriam chamar de Cananeus), e as representações de barcos da Iconografia de origem Assíria (agora já Fenícios), daquela data em diante. Pois que se a origem dos barcos Cananeus teria sido egípcia, não se podem ignorar as alterações e inovações que os Fenícios lhes introduziram para navegarem fora do Mediterrâneo Oriental.

⁶ Maria Eugénia Aubet, *The Phoenicians and the West – Politics, Colonies and Trade*, 2nd Edit., Cambridge University Press, New York, 2001, p. 7-12

- São barcos de tipos muito diferentes, como veremos adiante.
- Como dissemos, o nome “fenício” é de origem grega (*phoinix*, masc. sing.) e reflecte a relativa identidade de vários grupos aparentados de um povo, na altura em que os Gregos com ele contactaram. Mais tarde, esta denominação foi adoptada pelos historiadores para se fazer a distinção entre duas realidades históricas diferentes – se de facto utilizamos estes termo para separar técnicas e culturas já diferentes, mas desenvolvidas numa mesma área e aparentemente pelo mesmo povo, parece-nos, por uma questão de coerência, que todos os factos que se relacionam com os barcos do primeiro período devem se tratados como Cananeus, e só aplicar o termo Fenícios aos barcos do segundo período.
- Teriam sido os Fenícios o primeiro povo a chegar à Península Ibérica (?) por mar, na sua expansão de prospecção comercial para Ocidente mas, ao certo, ninguém pode afirmar nem quando cá chegaram (e Aubet propõe um muito mais cuidadoso estudo desta matéria⁷), nem como eram os seus navios, visto que, de facto, o que se julga conhecer dos barcos destes povos, são apenas conjecturas baseadas em alguma iconografia feita por outros povos com quem os Fenícios mantinham relações, conforme acima dissemos, e algumas ligeiras observações feitas por autores clássicos que, se umas vezes e em determinado tempo, se podem conjugar com os achados da arqueologia terrestre e submarina ou mesmo com outras fontes escritas, outras vezes, e em relação a outras épocas, não são concorrentes, e o que se pretende provar fica a carecer de fundamento.

A Arqueologia naval, tem vindo a encontrar vários navios afundados nas costas do Levante Mediterrânico, alguns datados do século XIII a.C.

Esta Iconografia a que nos referimos, na sua maior parte, provém de cinco tipos de monumentos:

- a) a pintura em cerâmica, e se a datação por rádio-carbono dos objectos em que se encontram pintados os navios pode ser quase perfeita, já as representações iconográficas, só por si, irão oferecer algumas dificuldades de interpretação, dado que:
 1. estas representações aparecem tardiamente em relação à muito anterior utilização dos barcos;
 2. os barcos pintados estão sempre vistos de través, e não obedecem a qualquer escala;
 3. podem não representar uma realidade factual em relação à data do fabrico da peça;
 4. podem ainda ser estereótipos da memória colectiva de barcos muito anteriores ou, pelo contrário, representarem cenas e mitos antigos ilustradas por imagens de barcos recentes;

⁷ Idem, p. 25 “...It is important to gauge this period of inactivity of the Phoenician cities very carefully, since some of the written sources of the Hellenistic epoch situate the Tyrian founding of Gadir, and so the start of Tyre’s commercial diaspora, at these very dates...”

5. além disto, a morfologia dos barcos representados é sempre questionável pela distorção que o artista é forçado a introduzir na passagem de uma figura plana para uma superfície redonda, mesmo se considerarmos a melhor e mais imaginativa expressão artística do autor, ficando assim a sua reconstituição exposta às interpretações de cada estudioso, logo mais ou menos subjectivas;
6. como nota final, a maior parte das representações de barcos em cerâmica, que muito raramente atinge os séculos anteriores ao VIII a.C., ou é feita pelos Gregos em objectos do ciclo da pintura negra, originada em Corinto a partir do século VII a.C., ou em objectos do ciclo da pintura vermelha, que surgiu c. 530 a.C., ou ainda durante o período clássico antigo, de 475 a.C. em diante. Estes factos confirmam que os barcos incluídos em cenas mitológicas referentes a épocas muito anteriores, enquadram-se perfeitamente nas condições expostas em 3, donde que para barcos utilizados em séculos anteriores, as fontes Iconográficas da cerâmica grega podem sugerir pistas, mas não constituem provas definitivas.

São ainda fontes iconográficas:

- b) os modelos de barcos encontrados em túmulos e outras jazidas, de materiais variados, como barro, cerâmica, madeira e metal, muitas vezes, também eles, corporizando formas estereotipadas;
- c) barcos representados em moedas e selos;
- d) as esculturas em alto ou baixo relevos em edifícios, portas e túmulos de origem Assíria ou Egípcia e no caso destes, em murais das câmaras funerárias;
- e) os mosaicos de forro do chão ou paredes de certos edifícios, de uma maneira geral ainda mais tardias.

E em relação às fontes Iconográficas que têm vindo a ser utilizadas para caracterizar os barcos Fenícios ?

As várias representações artísticas com as quais se tem pretendido tipificar os barcos apodados de Fenícios, estão baseadas em imagens de um pequeno círculo de fontes:

- de pinturas das câmaras tumulares egípcias;
- dos relevos de bronze das portas de Balawat do Rei Assírio Shalmanazer III (meados do século IX a. C.) mostrando os *hippoi* Fenícios a transportar o tributo que lhe era devido;
- do relevo das paredes do Palácio de Sargão II, c. 722, em Khorsabad;⁸
- ou do palácio de Sennacherib (705-681 aC).

⁸ É interessante notar-se alguns pontos acerca destas datas: Todas as representações Assírias são muito posteriores à Idade do Ferro. Sabe-se que Tiro, que no início do seu repovoamento não estava incluída nas cidades-estado que pagavam tributo a Tiglatpileser I da Assíria, e que mesmo muito depois do século IX a.C., sempre tiveram forte relutância em o pagar, o que deu origem a vários cercos e guerras impostas pelos Assírios para a sua submissão; daqui, pensarmos que se poderá pôr em dúvida que os barcos que levavam os tributos a Shalmanazer III fossem de Tiro, mas antes de qualquer das outras cidades-estado fenícias, que essas, sim, sempre pagaram tributos à Assíria. Não se pode pois afirmar, peremptoriamente, que os barcos representados em fontes Assírias sejam originários de Tiro, pois bem poderiam ser de Biblos ou de Sídón.

– de selos ou moedas, fortemente estilizados devido à pequenez do suporte;

Como se sabe, e insistimos, para além das pinturas murais dos Cretenses, encontradas em Acrotiri, e das muitas representações de barcos egípcios de várias épocas, as representações de barcos Micénicos e Fenícios, de sua própria origem, são muito raras e pouco elucidativas. Note-se, no entanto, que as fontes egípcias mostram bastantes exemplos dos barcos utilizados pelos “Povos do Mar”.

Por outro lado, se considerarmos o que diz Plínio, o Velho,⁹ “...Dánae fue el primero que caminó en navio de Egipto a Grecia, porque antes navegavan en maderos travedos, que se habiam hallado en el mar Bermejo, entre las ínsulas, por el rey Erithra...”, ficamos a saber quão magras e confusas podem ser as fontes clássicas.

Os Fenícios (e aqui e agora já são principalmente os de Tiro), a partir do momento em que se lançaram na sua expansão comercial (que nunca foi de conquista e ocupação, mas antes de negociação e de uma exploração dos recursos dos naturais, pensadamente ajustada às práticas dos povos que visitavam), utilizavam já dois tipos de navios bem distintos: os *gauloi*, pesados e bojudos navios mercantes, propulsionados por velas, e os *hippoi*, os tais barcos com levantadas rodas de proa e popa, ao que se diz terminando em cabeça de cavalo, longos e estreitos, principalmente propulsionados a remos, e que eram utilizados como navios de guerra.

Mas antes de começar a estudar a forma dos barcos, e já vimos quão falha pode ser uma simples semelhança visual, temos ainda que ter em conta outros elementos, agora já referentes à evolução da construção naval e à náutica, sem os quais não se pode tentar uma comparação coerente e razoável.

2. Os Problemas do estudo da Idade do Bronze

Para seguir a História dos Povos do Levante Mediterrânico e da Europa neste período histórico, quanto às suas migrações e estabelecimentos, cultura, religião, costumes e técnicas de que dispunham, quanto mais obras se consultam, mais confuso é o resultado. A melhor síntese que conhecemos, rigorosa e cronologicamente detalhada, é a de Jawad Boulos¹⁰, que seguiremos de perto.

Parece que cada especialista em determinado povo e área, se volta apenas para a parte do problema constituído pelas suas excavações arqueológicas e interpretação dos dados daí recolhidos, e ficamos com a impressão que tanta especialização em determinado assunto, tem deixado de lado o estudo profundo das interações entre povos vizinhos, deslindando necessidades e objectivos dos diferentes povos de uma dada área geográfica e comparando-os com os possíveis dados referentes a povos vizinhos, tentando desenvolver uma visão integrada destes povos em áreas sucessivamente mais extensas. Até porque, ao que parece, estes povos estavam todos aparentados em duas grandes famílias étnico-culturais, os indo-europeus e os semitas.

⁹ Cayo Plínio Segundo, *Historia Natural*, Visor Libros, Universidad Nacional de México, 1999, Libro Séptimo, p. 352

¹⁰ Jawad Boulos, *Les Peuples et les Civilizations du Proche Orient*, 2 Vols., Mouton & Co, The Hague, 1962

Hoje, já não nascem Toynbees, Dawsons, Pirennes ou Braudels.

Como a maior parte destes dados provêm de sítios arqueológicos, terrestres ou subaquáticos, e como cada equipa está subordinada a um muito elevado nível de financiamento, procura satisfazer, essencialmente, os seus próprios anseios e objectivos e a seguir os dos “sponsors” e até por vezes os dos Estados que governam o local dos sítios, a escassa e lenta informação que destes trabalhos vem a transparecer, é muitas vezes demoradamente seleccionada, intermitente, mínima e desconexa.

Por outro lado, a informação histórica escrita sobre os povos do Levante Mediterrânico, tinha vindo a ser, até há relativamente pouco tempo, baseada nos textos clássicos, bíblicos e de alguns pioneiros, como Gordon Childe e Waddell ; só de há cerca de meio século para cá, lentamente, é que se têm vindo a desvendar os mistérios que envolviam determinadas escritas primitivas que aparecem em estelas e taboínhas, e até em cerâmicas, moedas e selos, objectos de uso comum e inscrições em túmulos e sarcófagos e ainda mais lentamente, a proceder à sua tradução. E destas fontes directas, muitos milhares existem ainda por transcrever e estudar.

Tomemos um exemplo que nos parece paradigmático: L. Austine Waddell¹¹, nas décadas de 30/40 do século passado, ergueu uma extensa obra baseado na análise das moedas pré-romanas e na tradução de monumentos epigráficos encontrados em excavações e achados um pouco por todo o Reino Unido (todos ou quase todos datados de c. 400 a. C.), mas também da leitura das informações contidas no *Rig-Veda* indiano, e na sua interpretação da viagem do fenício Rei Brutus de Troia, em 1.103 a.C., viagem que se encontra descrita num único manuscrito da autoria de Nennius, um historiador do século VIII “extremamente inventivo”¹², e não confirmada em outros autores, posteriores ou anteriores.

Com o desenvolvimento destes elementos e também baseado nos seus estudos linguísticos, nos do seu tempo e de finais do século XIX, Waddell afirma que afinal os Celtas não eram Arianos, mas um povo primitivo chamado Pictos, distinto pela característica morfológica de terem “cabeças redondas” que, na Idade da Pedra, vindos da Mesopotâmia (onde tinham chegado vindos da Índia), teriam invadido a Gália e feito assentamentos na zona atlântica da Gália e da Ibéria e mais tarde passado às Ilhas Britânicas. Para Waddell, os verdadeiros arianos eram os Fenícios, que teriam chegado à Ilhas Britânicas, mais concretamente à *Ilha do Estanho*, no princípio do século XII aC. Acrescenta ainda que uma federação do tal herói Brutus e povos Godos Brito-Fenícios (?), teriam desalojado da Ilha do Estanho um Tiberiano (?) de nome Sylvius Alba, que já lá tinha chegado primeiro.

Hoje, tudo isto está considerado como erro e não passa de mais uma fábula.¹³

¹¹ L. Austine Waddell, *The Phoenician Origin of Britons, Scots and Anglo Saxons...* publicado em 1924 e agora reimpresso por Kessinger Rare Prints e *The Makers of Civilization in Race & History*, Angriff Press, Hollywood, 1929.

¹² Nennius, *Historia Brittonum*, Ms. Na opinião de Gerhard Herm (*The Celts*, London, 1976), Nennius escreve de um modo “unrestrainedly inventive”.

¹³ Ver Pierson Dixon, *The Iberians of Spain and their relations with the Aegian*, Oxford University Press, London, 1940, e ainda Wayne Lawrence, *The Celtic Memory – Gaeldom revisited*, <http://www.ensignmessage.com/archives/celticmemory.html>

Pior ainda, o que se verifica é que determinados autores, seguindo determinadas fontes e estudos, e apoiando-se em determinadas cronologias, das muitas que existem, perdem o norte na sua busca e a coerência no seu discurso, e acabam por nem dar por isso.

Ora qualquer destas teorias, em primeiro lugar, pecam por Cronologia, e em segundo têm vindo a ser contrariadas por uma série de factos históricos recentemente descobertos que, como veremos adiante, voltam a repôr a tónica nos Celtas.

3. Investigando

Chegámos assim a conclusão de que teríamos que investigar, de princípio (os tais quando, onde, como, por quem e porquê), os barcos tradicionais portugueses.

Três caminhos podíamos seguir: ou estudar aquilo que ainda se sabe da técnica de construção destes barcos, ou tentar saber quais os conhecimentos que os antigos povos da Europa e da Península Ibérica teriam tido sobre construção naval, ou ambos.

Decidimos enveredar pelo segundo caminho, para depois seguirmos os outros, e aí começaram os nossos grandes trabalhos, como iremos ver.

As grandes questões que se punham eram pois:

1ª Questão: Dado que sempre se fala que os barcos que iniciaram a vinda dos Fenícios à Península eram do Reino de Tiro, averiguar quando é que Tiro começou a sua supremacia marítima, até onde e quando é que chegaram na sua expansão, e que tipo de barcos utilizavam;

2ª Questão: Recolha de dados sobre as outras cidades-estado Fenícias, cobrindo os campos acima mencionados, e comparar com os dados obtidos sobre Tiro;

3ª Questão: Expansão Grega – estudo das cidades-estado gregas, especialmente dirigido para a sua expansão mediterrânica, tipo e formas dos navios utilizados e quando chegaram à Ibéria;

4ª Questão: Tartéssia – origem, desenvolvimento, pretensas relações com a Fenícia e a Grécia, era ou não povoada por povos com aptidão marítimo-naval, que tipo de barcos e técnicas de construção utilizavam, etc.

Quem alguma vez tentou coordenar a volumosa e muito variada pilha de dados que ultimamente tem vindo à estampa sobre estas matérias, ordenando-os por povos, cidades-estado, desenvolvimento, cronologias, rotas que seguiram, onde e quando chegaram, relações externas, língua e escrita, expressão artística, etc., e depois disto, tentar separar o trigo do joio, só esse alguém poderá fazer uma ideia dos trabalhos a que, voluntária mas incautamente, nos tínhamos abalançado.

4. As técnicas de construção naval

A técnica de construção do casco de um barco, para além da habilidade e experiência do Mestre Carpinteiro, depende directamente da madeira utilizada e das ferramentas necessárias para as trabalhar, já que estes dois elementos estabelecem as condições para se construírem navios, ou seja, se podemos escavar um tronco (anteriormente fragmentado

em duas ou três partes pelo método de introdução de cunhas sucessivamente mais largas e longas, batidas a mão, como se vê na foto ao lado, ou pelo fogo controlado fazendo arder apenas o cerne da árvore), posteriormente trabalhado com instrumentos rudimentares de pedra ou de obsidiana, ou mais tarde, mesmo de cobre e de bronze, fazendo um barco monoxilo, a construção de um barco com a utilização de cavernas, tabuado de fundo e de forro, não poderá ser feita sem a utilização de uma serra, e a madeira depois aparelhada com machado e enxó. Alturas houve em que à falta de serras capazes, as tábuas seriam mais ou menos afeixoadas apenas a machado e enxó, técnica de que a construção dos barcos Vikings, exímios carpinteiros de machado, nos deixou fartos exemplos.



A técnica mais antiga de abrir troncos, apenas com machado, mão e cunhas de madeira dura

5. As ferramentas da carpintaria naval



Ferramentas de bronze encontradas no achado de Gelidonya, c. 1200 aC

Muito embora a invenção da serra seja creditada à Idade da Pedra, com exemplos achados um pouco por todo o mundo, tal como provado por serras de pedaços de obsidiana encontradas na área da Suméria, de sílex encastado em madeira ou em osso, como as encontradas no Sul da França e um pouco por toda a Europa, parece que a primeira serra de metal até agora encontrada foi no Egito, em bronze, e está datada c. 1500 a.C.¹⁴

No entanto, verifica-se, pelas duas figuras que apresentamos, que tão cedo quanto c. 2400 a 1900 a.C., já se utilizavam martelos de pedra, formões, machados, enxós e serras com lâminas de cerca de 60 cm, embora o comprimento das peças a ser trabalhadas seja curto.¹⁵

¹⁴ Dilwyn Jones, *Boats*, Egyptian Bookshelf, British Museum Press, London, 1995, p.72-80 Idem. Fonte: Alex Webb, “*Metalworking in Ancient Greece* “....**Tools and weapons**”. Only a few iron items survive from Bronze Age Greece, including a tanged knife from Thermi on Lesbos and an iron dagger from Mycenae. In Anatolia, iron seems to have been more common, as seven weapons and eight tools have been discovered. About a fifth of Greek bronze finds of the 12th century are made up weapons and a third tools. This percentage would appear to drop considerably in the next few centuries. Larger numbers of bronze weapons and tools appear through out the Mediterranean in the 12th century than in later centuries, as bronze weapons tailed off and were replaced by iron objects in the preceding centuries.

¹⁵ Idem, Tools make up 37 per cent of the finds from the 11th century. Of 12th to 10th century iron finds made on Cyprus, 52 out of the 88 items are tools and a further 18 are either weapons or armour. Aegean items from the same period number eight weapons and as many tools. All sorts of metals were used for tools and in Greece lead tools have been found which date from the 12th century. From the next two centuries, only four lead items have been found. In Hesiod, there is a mention of the use of stone tools such as obsidian continuing in his own day. Iron weapons are common among more than 50 Cretan items archaeologists have unearthed from the 11th and 10th centuries, mainly from 10th century warrior graves.

A introdução da tecnologia da fundição do ferro na Região está atribuída, ou aos Micénicos, ou aos Dórios, ou mesmo aos Povos do Mar, sempre à roda de 1200 a.C.¹⁶ (muito embora haja quem afirme, de acordo com os mais recentes desenvolvimentos da Arqueologia, que qualquer destes povos a teria recebido dos Celtas da Cultura de Hals-tat) mas dada a necessidade de se forjarem as peças, para se tornarem duras pela incorporação do carbono, algumas



Construção naval. Túmulo de Khnumhetop, em Beni Hasan, c. 1900 aC

armas e ferramentas não permitiam feitos complexos para serem encabadas, pelo que seriam os cabos que teriam que se abrir, na extremidade, para se conseguir a fixação da ferramenta ao cabo, sem grandes acabamentos. Por esta razão, as ferramentas de bronze continuaram a existir e ser abundantemente utilizadas até muito mais tarde.



Construção naval. Túmulo de Ti, em Saqqara, c. 2400 aC

6. As madeiras

No entanto, se tivermos em conta a densidade e grão das madeiras, chegaremos à conclusão de que até a algum tempo depois da invenção da metalurgia do ferro, muitas das várias espécies de madeiras em tronco não podiam ser eficientemente cortadas com estas ferramentas primitivas, que mais se adequavam a cortes de pequenas dimensões em madeiras macias.

A serração de faia (750 kg/m³), freixo (750kg/m³), acácia (710 kg/m³), carvalho (710 kg/m³), cedro (635 kg/m³), madeiras mais ou menos duras e compactas, aqueceria demasiado o bronze, que se tornaria quebradiço.

Por exemplo, depois dos barcos de feixes de papiro, as primeiras construções navais egípcias de madeira utilizaram pequenas tábuas de *acácia nilótica*, hoje quase extinta, que produz uma madeira moderadamente densa, acima dos 600 kg/m³.

Mas o que nos deixa estupefactos, perante os dados acima, é o facto dos Egípcios já conseguirem serrar tabuado e vigas de reforço interior com a perfeição que demonstra o corte transversal do barco de Khurfu, que aqui se mostra, em acácia, e com ferramental ainda da Idade do Bronze ou, muito provavelmente, ainda de cobre. Para além dos factos que o tempo quase não contava num projecto, que as oficinas poderiam dispor de grande quantidade de ferramentas, que partidas, seriam refundidas para fazer outras e ainda na mão de obra escrava, julgamos que terá aqui que existir qualquer pormenor técnico que nos escapa.



Corte transversal do barco de Khurfu, c. 2560 aC

¹⁶ Idem, By the 8th century iron surpasses bronze and spearheads were able to be mass produced, but there was little development in weapon styles. Bronzes are still found, but generally represent remoteness and backwardness with the exception of votive offerings found at sanctuaries.

Por outro lado, os barcos das expansões Fenícia e Grega, todos eles já construídos dentro da Idade do Ferro, certamente não seriam de técnica inferior à dos Egípcios, demonstrada na construção do barco de Khurfu; alguns já incluíam quilha, rodas e qualquer forma de “cavernas” e vaus para aguentar o tabuado, e deveriam ter sido construídos utilizando ferramentas e pregaria de ferro, como tem sido demonstrado por vários achados arqueológicos subaquáticos.



Reconstituição de um barco mercante

7. A Invenção dos Portos e cais de acostagem

Um pormenor que tem sido totalmente descurado nas investigações marítimo-navais, é o das embarcações auxiliares dos navios.

Não encontrámos nem textos nem iconografia referente aos navios deste período, que nos demonstrassem ou sugerissem sequer, a existência de embarcações auxiliares transportadas nos próprios barcos. O único documento iconográfico que ficámos a conhecer sobre embarcações auxiliares a bordo, é o obtido pela análise de um sarcófago encontrado mergulhado na enseada de Sídón, mas do século III a.C.¹⁷



Fenícia
Representação de um navio de Sídón do século III aC

Como é óbvio, até certo ponto este é um facto compreensível, dado que, ao princípio, eram os próprios barcos que vinham a terra, e da praia saíam para o mar - eram de fundo chato e pequeno calado.

Mas a partir de uma certa altura, com o desenvolvimento do comércio marítimo, os barcos tiveram que aumentar a sua capacidade de carga. Como estavam bastante limitados no comprimento dos navios pelas dimensões das tábuas, e muitos não tinham quilha que lhe solidificasse a estrutura, só podiam aumentar esta capacidade através do alargamento de boca e da maior altura do calado.

Se assim aconteceu, estes barcos deixaram de poder encalhar em terra, e passaram de embarcações a navios; para cargas e descargas ou acostavam a cais, ou transportariam as suas próprias embarcações auxiliares, ou estas teriam que existir nos locais de destino.¹⁸

¹⁷ Zvi Herman, *Peoples, Seas and Ships*, G.P. Putnam's Sons, New York, 1967, Plate 10

¹⁸ Maria Eugénia Aubet, *The Phoenicians and the West*, Cambridge, 2001, p. 302, citando Pseudo-Scilax Periplus "... When they arrive at the island of Cerne, they anchor their cargo ships [gauloi] and set up stalls in Cerne. But after they have unloaded the cargo from their ships (quanto a nós esta parte da tradução estará errada porque deverá querer dizer-se "quando retiraram a carga do porão"), they carry it in small boats to the mainland...". Como dissemos atrás, as mercadorias eram carregadas em pequenas embarcações para as trazer para terra, pelo que a bordo dos *gauloi* deveriam ir, na cobertura, estas pequenas embarcações auxiliares, que não se sabe como eram. Ou já existirem em terra. Por outro lado, o comprimento dos barcos andava à roda dos vinte, vinte e cinco metros, e traziam parte da carga no convés, o que não lhes daria espaço para transportarem grandes embarcações auxiliares, e as pequenas, não eram muito aconselháveis para cargas pesadas e/ou volumosas, o que nos leva de volta à necessidade de, previamente à chegada dos navios mercantes, construir cais de acostagem

Este é um dos chamados raciocínios de Monsieur de Laplace, que julgamos não merecer controvérsia.

Este simples facto desencadeia algumas questões:

- Quando e quem é que inventou os cais de acostagem e/ou os portos ?
- Se os navios não tinham embarcações auxiliares, quando chegavam a lugares visitados pela primeira vez, e cujas populações não tinham grandes actividades marítimas, como é que as tripulações chegavam a terra para estabelecerem relações, mostrarem os produtos que transportavam e tomarem conhecimento dos eventuais produtos com interesse para trocas que os habitantes dessas terras possuíam?



Reconstituição artística de um cais improvisado de estacaria, rochas e terra batida

Lembre-mos que os navios dos portugueses, nos primeiros descobrimentos na Costa Ocidental de África, poderiam chegar próximo de terra (o que só dependia do acidentado da costa e da amplitude das marés), mas que todos eles transportavam a bordo embarcações auxiliares (esquifes, batéis ou barcas, consoante as suas dimensões).

O que vem trazer à baila o problema das navegações de Colaiois,¹⁹ que chegou à Tartéssia e ficou amigo de Argantónio, história aliás que é muito semelhante à da chegada dos navegadores de Tiro a Gadir, cuja frota também foi desviada da sua rota por um temporal, numa viagem de exclusivo intuito comercial, como nos diz a Professora Aubet.²⁰

E agora em relação a estas duas chegadas à Ibéria, as deduções que se podem fazer dos textos são algo diferentes.

Quanto aos Gregos:

Em relação aos Gregos, segundo Heródoto, Colaiois navegava numa pentecôntera, navio misto de remos e vela, de baixo pontal e, logo, de muito pequena capacidade de carga. Mas uma pentecôntera, à chegada, teria possibilidades de ser encalhada na praia, se os Tartéssios não tivessem já cais e/ou portos.

Aqui, a questão a discutir é saber-se onde é que Colaiois carregou a prata necessária para construir as muralhas da Fócia, “de não poucos estádios de perímetro”, e que alguém já estimou em cerca de duas toneladas ?

¹⁹ Heródoto, *As Histórias*, I, 163 “...Os habitantes da Fócea foram os primeiros a realizar longas viagens por mar e foram eles que descobriram o Adriático, Tirreno, Ibéria e Tartessos. Não navegaram em naves mercantes, mas sim em pentecônteras. E ao chegar a Tartessos fizeram grande amizade com o rei dos Tartéssios, cujo nome era Argantónio, que (como um tirano) governou Tartessos durante oitenta anos e viveu um total de cento e vinte. Pois bem, os focenses fizeram-se tão amigos deste homem que, primeiro animou-os a abandonar a Jónia e a estabelecer-se na zona dos seus domínios que preferissem, e, logo, ao não poder persuadi-los sobre o caso, quando se apercebeu por eles de como aumentava o medo, deu-lhes dinheiro (prata) para rodear a sua cidade com um muro. E deu-o em abundância, pois o perímetro da muralha mede, com efeito, não poucos estádios e toda ela é de blocos de pedra grandes e bem emparelhados...”

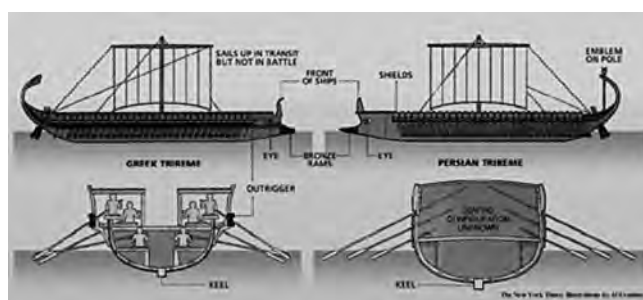
²⁰ Maria Eugénia Aubet, op. cit. p. 261. Cita Diodoro, (5:20, I)



Apesar de só mostrar 34 remos, assume-se que represente uma Pentecôntera grega do século V aC

Teria que a ter levado, a reboque, num outro barco cedido pelos Tartéssios, porque num barco com as dimensões e formas de uma pentecôntera, que vemos acima, não acreditamos que houvesse espaço no reduzido “porão” para se carregar fosse o que fosse. Este tipo de navio, de que se sabe que teria que fazer várias escalas ao longo do dia e que sempre era encalhado com a aproximação da noite, teria que transportar os 50 remeiros e mais dois ou três tripulantes (e soldados, se os levassem), a água e o vinho (de que os remadores no Mediterrâneo, que apenas navegavam de meados da Primavera a meados do Outono, quase precisavam mais do que de alimentos), os víveres, os armamentos pessoais, as âncoras, cabos, mastro e velas, e ainda por cima carregar duas toneladas de lingotes de prata, ou mesmo minério a granel.

Do século V a.C. em diante, a morfologia de barcos Gregos de guerra (as triremes) e os barcos Fenícios, aproximou-se muito, mau grado as diferenças de construção e a posição dos remadores que se evidencia no desenho abaixo.



Ainda em relação aos Gregos, segundo Heródoto, foram eles que descobriram a Ibéria e a Tartéssia. O que relega a chegada dos Fenícios para segundo lugar.

Destes dados, não se pode estimar quando teriam chegado uns ou outros, pelo que as datações dependem exclusivamente da arqueologia, naval ou terrestre.

Vejamos uma Cronologia parcial da implantação das Colónias Gregas, desde já advertindo de que esta é uma, das várias dezenas que se podem encontrar quer na Internet, quer em obras publicadas por variados autores, e que esta que apresentamos aqui, pareceu-nos ser aquela que mais correctamente transmite os factos derivados dos últimos resultados obtidos pela arqueologia:

Cronologia parcial das Colónias Gregas e datas aproximadas do seu estabelecimento²¹

Colony	Region	Year Founded (BCE)	Mother City/Region
Ephesus	Ionia	“Dark” Age	Ionian Greeks, legend - Athens
Miletus	Ionia	Pre 1st millenium	Ionian Greeks
Kolophon	Ionia	1100-1000	Messenia
Priene	Ionia	1100	Thebes/Athens
Knidos	Caria	Early 1st millenium	Sparta
Phocaea	Turkey	Early 1st millenium	Ionian Greeks
Smyrna	Ionia	950	Lesbos/Kolophon
Clazomenae	Ionia	8th century	Cleonae & Philius
Naukrati (Trading Colony)	Egypt	8th century	9 sponsor cities
Assos	Troas	8th or 7th century	Methymna
Soli	Cilicia	Late 8th century	Lindos
...	...	...	...
Massalia *	Gaul	6th century	Phocaea
Amisus	Pontus	6th century	Miletus
Antipolis *	Gaul	6th century	Massalia
Emporium *	Spain	6th century	Phocaea/Massalia
Messambria	Western Black Sea Area	6th century	Megara
Phasis	Colchis	6th century	Miletus
Terina	Bruttium	6th century	Kroton
...	...	...	...

Costuma dizer-se que foram os Fócios que levaram as navegações gregas ao seu extremo Ocidental. Veja-se a data do assentamento dos Gregos na Fócia (marcada a azul) e as da Gália e da Espanha marcadas a amarelo.

Quanto aos Fenícios:

Diodoro escreve que os Fenícios teriam chegado à Tartéssia também empurrados por uma tempestade, que fundaram uma cidade junto das Colunas de Hércules, de nome Gadeira, e que o seu propósito não era de colonização, mas antes de comércio.

Por outro lado Estrabão, afirmou que os Fenícios tiveram que fazer três expedições a três locais diferentes, até que finalmente, à terceira, receberam aprovação dos deuses

²¹ Retirado do site , <http://tjbuggey.ancients.info/colonies.html> :

para edificar o santuário a Melcarte, na parte Oriental de uma das três Ilhas que, na então baía de Cadiz, se situavam defronte da terra firme.²²



Réplica recente de um navio Fenício

Se Heródoto tem razão e se os Fenícios teriam sido os segundos a chegar ao Estreito de Gibraltar, isto quereria dizer que os Fenícios teriam fundado Gadir depois dos Gregos terem fundado Emporium ou pelo menos Masília, ou então depois da viagem de Colaios, ou seja, cerca do século VII a. C.

Aliás, por outro lado, haveria talvez que ir mais longe e tentar relacionar com estas viagens o mito de Gerião, o tal gigante três-em-um da mitologia grega, que detinha na ilha de Erytheia o rebanho roubado a Helios, sendo que o décimo trabalho de Hércules teria sido o de restituir a Helios o gado roubado por Gerião, para o que teria que matar o cão de guarda de duas cabeças, Orthos, e o seu pastor Eurytion. Forte como era, acabou por também matar o gigante Gerião.

No mito, e segundo Plínio o Velho, Erytheia era a ilha de Cotinusa²³, Hélios era o Sol, e o herói Hércules tinha a versão fenícia do deus Melcarte, a quem os Fenícios dedicaram logo um santuário.

Mas aqui põe-se nos uma grande dúvida: se no século VII aC, pela mesma altura em que se diz que os Fenícios teriam chegado à Tartéssia²⁴ há dois autores Gregos a falar do Oceano, das Colunas de Hércules e da Ilha Erytheia (ou Cotinusa), em frente de Cádiz, o que nos parece razoável é que, das duas uma:

- ou o mito foi criado a partir de confidências dos Fenícios, depois de lá terem chegado (o que não nos parece verosímil, dada a quantidade de informações que a lenda presta e tendo em atenção o conhecido secretismo que os Fenícios mantinham sobre as suas navegações);

- ou a navegação de Colaios (ou de qualquer outro nauta grego desconhecido) teria sido anterior à chegada dos Fenícios, e teria sido o seu colorido relato que teria dado

²² O primeiro relato do décimo trabalho de Hércules foi escrito por Hesíodo, *Theogonia*, no século VIII aC. e ainda no mesmo século, por Eumelos ou Arctinus na *Titanomachia*, citado por Athenaeus. Este mito relaciona Erytheia, ilha onde Gerião tinha o seu gado, para lá do rio Okeanos, com a ilha Erytheia em frente de Cádiz, onde os Fenícios teria construído Gadir. Hesíodo diz assim, a p. 287: “Khrysaor, married to Kallirhoe, daughter of glorious Okeanos, was father to the triple-headed Geryon, but Geryon was killed by the great strength of Herakles at sea-circled Erytheis (the Red Isle) beside his own shambling cattle on that day when Herakles drove those broad-faced cattle toward holy Tiryns, when he crossed the stream of Okeanos and had killed Orthos and the oxherd Eurytion out in the gloomy meadow beyond fabulous Okeanos.”

²³ Plínio, o Velho, *Historia Naturalis*, 4. 36 “Towards Spain [in the Atlantic Ocean], at about 100 paces distance, is another long island, three miles wide, on which the original city of Gades stood. By Ephorus and Philistides it is called Erythia, by Timaeus and Silenus Aphrodisias, and by the natives the Isle of Juno. Timaeus says, that the larger island used to be called Cotinusa, from its olives; the Romans call it Tartessos; the Carthaginians Gadir, that word in the Punic language signifying a hedge.

²⁴ Aubet, já mencionada, afirma que “...The indigenous Tartessian settlements on the bay of Gadir, some of them inhabited since the second millenium BC, did not receive their first Phoenicians imports until the years 760-750...”

origem ao mito. A este e ao de Argantónio. Mas que também teria dado aos Fenícios a localização deste território.

E isto ainda sem considerar a hipótese de que os Tartéssios também poderiam viajar para o Mediterrâneo e que lá tinham estabelecido contactos com Gregos e Fenícios, indicando-lhes o caminho.

De qualquer modo, para surgir a lenda, teria que se ter prévio conhecimento dos locais onde ela se desenrola e Aubet, que não fala do mito, nota isto mesmo quando diz:

"...Nevertheless it is noted that Tyre had the firm intention of founding a settlement in a very specific zone and in the vicinity of a land rich in silver, gold and copper, and the Tyrians must have had previous knowledge or intuition about the possibilities of exploiting these materials..."

o que é a mesma coisa que aquilo que acima dissemos, dita de outra maneira.

E isto se não acreditarmos em oráculos e que deixemos de parte a hipótese de miraculosas "intuições".

Quanto aos barcos que os Fenícios utilizaram nestas três viagens:

Também aqui temos duas hipóteses:

- ou os Fenícios teriam feito a primeira viagem em barcos longos, que teriam acesso às praias, mas que não encontrando locais próprios para a atracação dos navios mercantes, tivessem continuado em busca de um local que lhes permitisse a amarração desses navios em posteriores viagens;

- ou os navios em que fizeram a primeira viagem eram redondos e não lhes permitiram desembarcar, pelo que fizeram novas viagens até terem encontrado a baía de Cádiz, onde de há muito já havia estabelecimentos Tartéssios e, provavelmente, cais de acostagem (ver nota 16).

De qualquer modo, e já que mostrámos uma Cronologia da colonização grega, vejamos também, do mesmo *site*, uma cronologia das colónias fenícias:

Colónias Fenícias e datas do seu estabelecimento ²⁵

Colony	Modern Region	Year Founded
Leptis Magna	Libya	1100
Utica	Tunisia	9th century
Kition	Cyprus	9th century
Hadrumetum	Tunisia	9th century
Thapsus	Tunisia	pre 8th century

²⁵ In <http://tjbuggey.ancients.info/colonies.html>, com as seguintes notas: a) While traditional founding dates go back to the 12th century BCE, no archaeological evidence predates 800 BCE. b) Mogador was the furthest of all the early colonies lying on the Atlantic Coast of present day Morocco over 2000 miles from the homeland and 450 miles south of the Pillars of Herakles. c) While documentary evidence places the Phoenician diaspora before that of Greece, Archaeological evidence places the expansion at the same time.

Motya	Off Sicily	8th century
Panormos (Zis)	Sicily	8th century
Cartaghe	Tunisia	814
Karalis	Sardinia	7th century
Nora	Sardinia	7th century
Oea	Libya	7th century
Lixus	Morocco	7th century
Mogador ^{b)}	Morocco	6th century
Eivissa	Balearic Islands	654
Sabratha	Libya	5th century
Phoenicus	Lycia	5th century
Tingis	Morocco	5th century
Sexi	Spain	5th century
Malaca	Spain	12th century ^{a)}
Gadir	Spain	1100 ^{a)}

Como vemos nas duas tabelas que apresentámos, ambas as expansões Fenícia e Grega seguem um padrão Cronológico para Ocidente, e em ambas, as únicas colónias cujas datas de fundação se afastam do padrão, e que estão em causa pela cronologia de Tiro (teve alguma actividade local quando incorporada no território egípcio e antes da invasão dos “povos do mar”, que só viria a recuperar depois de meados do Século IX a.C.), são as de Gadir e Malaca, na Península Ibérica, que mereceram as notas do autor, que citamos na nota 20.

E não nos parece que fosse possível chegar à Ibéria três séculos antes de fundar Cartago (porque nessa altura teria que se pôr o problema de qual a Colónia que teria fundado Malaca e Gadir, dado que a Cronologia da própria Tiro é contrária a esta viagem, neste tempo) ou cinco séculos antes de atingir as Ilhas Baleares e mesmo quando só chegaram a Marrocos no século V.



Cartago e a sua área de influência antes da Primeira Guerra Púnica (264 a.C)

Se as datas bíblicas são possíveis no que respeita às viagens conjuntas de Hirão I e Salomão (porque os Fenícios entre os séculos IX e VII tinham iniciado uma lenta mas segura expansão e já tinham colónias estabelecidas na Tunísia, na Sicília, na Sardenha e na Líbia, tendo fundado Cartago em 814 a. C.), o que é facto é que esta possibilidade de navegações para o extremo Ocidental, é frontalmente contrariada pela cronologia que apresentámos, se esta se aproximar da verdade da arqueologia, como pensamos que sucede.

Para tentar evitar todas estas dúvidas e contradições e para tentar explicar porque é que os Fenícios teriam chegado primeiro ao Extremo Ocidente e fundado Malaca e Gadir, para só séculos depois se terem interessado na fundação de outras colónias no Mediterrâneo Central e mesmo Oriental, Aubet,²⁶ avança uma teoria que achamos muito frágil:

“...Consequently, Gadir was to be the origin not only of Tyre's wealth, but also to a large extent of the Phoenician diaspora to the central and western Mediterranean...”

Quer-nos parecer que uma explicação lógica para esta anomalia, seria a pressão que os Fenícios sentiriam para tentar travar a expansão Grega, criando-lhes dificuldades com fundação de colónias ao longo do caminho para Oeste. Aliás, foi com as dissensões entre colónias próximas dos dois povos numa mesma região que surgiram guerras entre o colonos Gregos e Fenícios na Sicília que, mais tarde e na sua continuação, dariam origem à Primeira Guerra Púnica.

Se o pensamento de Pierson Dixon se aproxima da verdade, e se a Península Ibérica representava o *Eldorado* da Antiguidade,²⁷ temos que pensar que a descoberta (no sentido de uma primeira viagem e de sucesso na torna-viagem, firmando-se a possibilidade de lá voltar) de uma rota marítima para esse almejado Objectivo, teria que ter sido publicitada por alguém e para lá teriam sido canalizados muitos navios e multidões de aventureiros e mercadores, de muitas nações ou mesmo que exclusivamente Fenícios e Gregos, num permanente vai e vêm, tal como sucedeu nos EUA com a descoberta de ouro na Califórnia.

Ora o que a Arqueologia tem provado até agora, é que foram encontrados indícios de terem existido alguns (não muitos) lugares que prefixaram assentamentos de pequenas colónias de Fenícios e Gregos (como é lógico, muito mais dos Cartagineses, que efectivamente ocuparam uma parte da Península) na Península Ibérica, mas que os achados arqueológicos dispersos de alguns objectos, em extensas áreas, apenas sugerem a possibilidade de contactos entre as populações que os utilizavam, com as populações que os recebiam, ou produziam.



Descarga de ânforas
num porto Romano



Descarga de mercadorias de um
navio Canaanita, num cais
alfandegado do Egipto

Porque, ainda por cima, existe a possibilidade real (que não pode ser descartada) de muitos destes objectos terem sido já produzidos na Península por artífices que tivessem copiado as técnicas e as formas dos originais do Levante.

²⁶ Maria Eugénia Aubet, op. cit. p.

²⁷ Pierson Dixon, *The Iberians of Spain and their Relations with the Aegean World*, Oxford University Press, London, 1940

Quanto a nós, também é muito possível que algumas das datações arqueológicas estabelecidas para objectos alegadamente Fenícios encontrados na Península, digam já respeito à expansão Cartaginesa, que a partir da sua fundação, em 814 a.C., viria a assumir o papel iniciado por Tiro, erigindo um Império Marítimo no Mediterrâneo, que, no dizer de alguns historiadores, foi o mais extenso e de mais longa duração da História da Antiguidade, como se pretende demonstrar com o mapa que atrás vimos.

Mas os Cartagineses, com o comércio desenvolvido de que gosavam, e com os numerosos mercados que tinham à sua disposição, teriam que acumular stocks, nada garantindo que estes se esgotassem em relação às suas importações da cidade-mãe ou doutros produtores a Oriente, ou que fossem vendidos os stocks mais antigos em vez dos recém-chegados.

Quem pode garantir que um determinado barco não tivesse saído de Cartago para um novo destino, com clientela ainda pouco exigente e que o seu carregamento não fosse constituído por produtos em “saldo”, tão antigos e desactualizados que já não tinham procura em mercados mais sofisticados ?

Mas voltando à necessidade de portos e/ou cais de acostagem:

A existência destas facilidades portuárias vem da alta antiguidade: existia no Egipto²⁸ e na Mesopotâmia, conforme atestado nos baixos relevos de Sargão e Senacherib I, em Tiro, dado que um dos primeiros cuidados de Hirão I, foi construir uma doca e cais na parte norte da Ilha; existiam no Pireu, na Grécia de Temístocles, onde a partir dos séculos V-IV foi construído um Porto que faria inveja ao Porto de Lisboa de hoje; existiam em Cartágo - ou seja, por necessidade imposta pelo Comércio, todos os locais de partida e destino passaram a ter portos ou, no mínimo, cais de acostagem.

Vejamos mais alguns exemplos:



Descarga do Tributo de Tiro à Assíria



Reconstituição artística do Porto do Pireu, segundo dados arqueológicos e fontes clássicas, com três docas e abrigos para os navios, mandado construir por Temístocles, séculos V-IV aC



Reconstituição artística do porto artificial de Cartago, século V aC Exemplo de pregadura de ferro entre cinta, forro e braço da baliza, encontrado no achado de Blackfriars, Séc. II dC

²⁸ Dilwyn Jones, op. cit. p. 82-83

As navegações conjuntas dos navios de Hirão I e do Rei Salomão

Acresce que várias opiniões tendem para afirmar que quando Salomão precisava de barcos e marinheiros, voltava-se para os seus vizinhos do Norte, já que os Israelitas não tinham qualquer apetência pelo Mar ²⁹, nem eram versados na construção naval, nem na navegação.

A grande dificuldade no estudo da História destes Povos, neste período, é distinguir o trigo do joio nas informações que são prestadas na Web, muitas com evidentes adulterações dos textos citados, ou por ignorância, ou por malícia ou por quaisquer outros intuitos que escapam à nossa imaginação.

Veja-se apenas um exemplo, para evitar prolixidade:

O site www.theology.edu/ugarbib.htm, é da Quartz Hill School of Theology, nos E. U. A., e nele se publica a História de Ugarit. Como procurávamos informações mais modernas sobre este assunto (as obras que possuíamos, na altura, e que o abordam, eram dos anos setenta, e daí para cá houve uma verdadeira revolução na factualização dos dados históricos referentes a estes povos), lemos o artigo com atenção, até porque é publicado por uma instituição religiosa, e se nestas instituições não houver verdade, onde é que a haverá?

No título 7 – *International Relations and Seamanship in Ugarit*, parágrafo 2, diz, e citamos

“...But, it must be said, the Israelites were not interested in the Sea and were not boat builders or sailors in any sense of the word...”.

Dá como apoio para esta afirmação os por demais conhecidos Salmos: Reis, III, 9:26-27 e Reis III, 10:22-26.

Esta afirmação é uma total distorção do que está escrito nesses Salmos, ou mesmo um abuso em relação ao que deles se pode inferir, já que os textos também em Inglês,³⁰ são, respectivamente:

*Kings III, 9:26 “...And King Solomon **made a fleet** in Asiongaber, which is by Ailath, on the Shore of the Red Sea in the land of Edon...”*

Idem, em português: ³¹

“...Esquipou mais o Rei Salamão uma frota em Asiongaber, que é perto de Ailath na praia do Mar Vermelho, na terra de Idumea...”

Kings, III, 9:27

*“...And **Hiram sent his servants in the fleet, sailors that had knowledge of the sea**, with the servants of Solomon...”*

²⁹ Afirmação explícita no site da Internet que mencionámos, e em muitos outros locais.

³⁰ Quando em Inglês, verificamos sempre pela The Family Rosary Edition of the Holy Bible, The Catholic Press Inc., Chicago, 1953, expressamente aprovada pela Cúria Romana.

³¹ Em Português, seguimos sempre a *Bíblia Sagrada contendo o Velho e o Novo Testamento, com referencias*, Trad. António Pereira de Figueiredo, Lallémant Frères, Lisboa, 1879.

Idem:

“...E mandou Hirão nesta frota servos seus, homens marinheiros entendidos em a nautica, juntamente com os servos de Salomão...”

Idem: 9:28

“...os quais tendo chegado a Ofir trouxeram ao Rei Salomão quatrocentos e vinte talentos de ouro, d’ali conduzido...”

Mesmo que nos limitemos a estas citações, nada, nestes textos, permite assumir que “os Israelitas não estavam interessados no mar, e não eram construtores navais nem marinheiros, em qualquer sentido das palavras”, mas antes pelo contrário, porque:

- Não é no mínimo razoável pensar-se que Salomão tivesse mandado construir uma frota (pelo seu povo, já que na construção dos navios não se mencionam os homens de Hirão de Tiro, só mencionados na tripulação), no topo do Mar Vermelho, com o único objectivo de fazer uma expedição a Ofir, situada algures foras do Mar Vermelho, se os Israelitas não estivessem minimamente conotados com a construção naval, a marinharia e a navegação.
- Não nos parece, que em qualquer altura e especialmente neste tempo, se pudesse entregar uma frota de navios a estrangeiros não súbditos, por muito amistosas que fossem as relações de Salomão com Hirão.
- E Hirão mandou os seus marinheiros na frota porque tinham o conhecimento do mar (não o Mar, de uma forma geral, mas o Mar Vermelho, que se mencionara no Salmo anterior, de que este é uma continuação) e provavelmente dos mares até Ofir.
- Por outro lado, não eram os Israelitas que acompanhavam os Fenícios de Hirão - os navios eram de Salomão e os Fenícios é que iam na companhia dos servos de Salomão, provavelmente como “consultores”.

A outra frase mencionada no texto que vimos criticando é:

Kings, III, 10:22 “...For the king’s navy, once in three years, went with the navy of Hiram by sea to Tharsis, and brought from thence gold, and silver, and elephant’s teeth, and apes and peacocks...”

Idem:

“...Porque a frota do Rei Salomão ia por mar com a frota de Hirão, uma vez cada três anos a Tharsis; a trazer dali ouro e prata, e dentes de elefantes, e bogios, e pavões...”

- Ora se Salomão mandava a sua frota (de navios, é óbvio), em conjunto com a frota de Hirão a Tharsis, **uma vez em cada três anos**, parece-nos lícito retirar-se que Salomão não só tinha Marinha, mas mais importante ainda, que essa Marinha era permanente. E para ter marinha permanente, era necessário ter marinheiros à altura. E para ter marinheiros à altura, era necessário que houvesse algum gosto pelas coisas do mar.

E isto parece confirmar, para lá de qualquer dúvida, que de facto Salomão e os seus marinheiros conheciam o mar, a construção naval e a náutica. **Parece, mas não confirma.**

Porque na mesma Bíblia, em Paralipomenos 8:17-18, já se conta a história de modo diferente:

Paralipomenos, II, 8:17 :

“...Então foi Salamão a Asiongaber, e a Ailath, à praia do mar Roxo, que é na terra de Edom...”

Idem, II, 8:18:

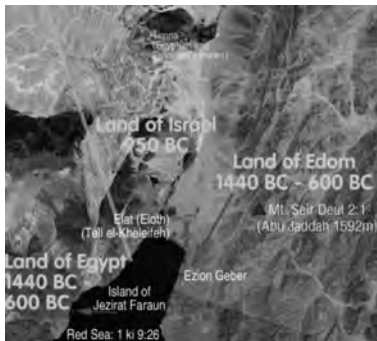
“...E o Rei Hirão lhe mandou por seus vassalos náos, e marinheiros praticos do mar, e foram com a gente de Salamão a Ofir, e de lá trouxeram ao Rei Salamão quatrocentos e cinquenta talentos de ouro...”

Como se vê, aqui já não foi Salomão que mandou construir os navios, mas antes Hirão que lhes cedeu para esta viagem, ou seja, o que era, já não é, muito embora não estejamos a ver bem como é que Hirão mandou os navios do Mediterrâneo para o Mar Vermelho, a menos que tivessem ido desmontados e transportados em dorso de camelos.

Ainda em Paralipomenos, II, 9:10

“...E os servos de Hirão com os de Salamão trouxeram também ouro de Ofir e madeiras de thyno, e pedras de sumo preço...”

o que reforça a ideia do salmo anterior.



A datação destes acontecimentos, pelas anotações desta edição da Bíblia, diz respeito a 992 a. C. o que, como vimos, não condiz com o reinado de Hirão, que só começou a reinar em 969 aC.

Por outro lado, quase um século depois, já em 896 aC pela datação bíblica, e ainda em Paralipomenos, II, 20:35 :

“...Depois disto, travou Josafat Rei de Juda amizade com Occozias Rei de Israel, cujas obras foram impiíssimas...”

Idem, 20:36 :

“...E conveiu com elle que esquipassem navios, que fossem a Tharsis; e construíram uma armada em Asiongaber...”

Como dissemos atrás e vemos agora no mapa ao lado, Ailath e Asion Gaber estavam ambas situadas no topo do Mar Vermelho e qualquer barco saído destes portos só terá acesso ao Mediterrâneo se circumnavegar África. Donde que se saíram esquadras de Ailath para Ofir e de Asion Gaber para Tarshish, estas esquadras dirigiam-se para qualquer paragem, no Mar Vermelho, ou para qualquer outro destino em África ou para Oriente, provavelmente a Índia.

Idem, 20:37 :

“...Porém Eliezer filho de Dodau de Mareza prophetizou a Josafat, dizendo: Pois que tu fizeste aliança com Ocozias, destruiu o Senhor as tuas obras e depedacaram-se as tuas náos, e não poderam ir a Tharsis...”

De facto, Josafat reinou de 870 a 845 e Ocozias de 853 a 852, o que torna possível esta aliança, que confirma para além de qualquer razoável dúvida, que Tharsis, tal como Ofir, seriam a Oriente.

Ainda em Reis III, 10:11, se confirma que os Navios de Hirão traziam a Salomão produtos raros:

“... Mas até a frota de Hirão, que trazia o ouro de Ofir, trouxe de Ofir uma prodigiosa quantidade de paus odoríferos, e pedras preciosas...”

Idem, 10:12 :

“...E o Rei mandou fazer das madeiras cheirosas os balaustres da casa do Senhor, e da casa do Rei, e citharas e violas para os musicos: não se trouxeram nem se viram mais semelhantes madeiras odoríferas até ao presente dia...”

Muito embora estas madeiras odoríferas, tão raras que nunca mais voltaram a existir naquela área, sejam mais uma pista, é novamente uma pista que não leva longe, ou que pelo contrário, se considerarmos a madeira odorífera como sendo o longínquo sândalo, leva tão longe quanto a Índia.

E, de facto, como pudemos ver no mapa que apresentámos, a área conhecida como Edom pelos Israelitas, tinha sido povoada por Edomitas, mas depois foi invadida pelos Nabateus, uma tribú árabe, que forçou os Edomitas a emigrar para o sul da Palestina. Seriam estes Nabateus quem, mais tarde, e beneficiando da experiência muito anterior das viagens do Babilónios e mais recentes viagens de Fenícios e Israelitas, viriam a estabelecer um semi-monopólio no tráfego por mar com a Índia, tendo “inventado” os Dhows e aperfeiçoado o Kamal para as viagens por mar.

Curiosamente, estes dois nomes de terras onde existiam infindáveis riquezas, são também mencionados na Bíblia como nomes próprios de personagens:

Ofir é o nome de um personagem bíblico do Antigo Testamento, mencionado como um dos filhos de Joctá, da descendência de Sem. (Genesis, 10:29)

Tharsis é o nome é um dos filhos de Javan (Genesis, 10:4)

Verificámos assim que a ***impossibilidade de a Tharsis bíblica se poder considerar como a Tartéssia da Ibéria***, ganha novos contornos e impõe-se por si própria. Julgamos que estes argumentos acabam com alguns mitos que rodeavam as viagens dos Israelitas e /ou dos Tartéssios:

- 1) Tanto quanto a Bíblia pode demonstrar, era Salomão quem mandava os seus navios (se estes não era dos Fenícios), juntamente com o navios do Fenício Hirão I, a Tharsis, para de lá trazer as mercadorias mencionadas, que são o ouro, a prata, o marfim, os macacos e os pavões. Não o contrário, não eram os Tartéssios que mandavam os seus navios à distante corte de Salomão, como tantas vezes

se tem propalado: por outro lado, obtem-se a certeza, por estas citações, que a Tharsis de que a Bíblia fala não pode ser a Tartéssia da Ibéria.

2) Mas de acordo com Paralipomenos II, 8:18:

“...E o Rei Hirão lhe mandou por seus vassalos náos, e marinheiros praticos do mar, e foram com a gente de Salomão a Ofir, e de lá trouxeram ao Rei Salomão quatrocentos e cinquenta talentos de ouro...”

já não era Salomão que mandava construir os navios, mas Hirão que lhes mandava pelos seus vassalos.

3) E esta hipótese de que os navios pertenciam a Hirão I e não a Salomão, quanto a nós, faz mais sentido, porque:

- Se os navios fossem de Salomão, tripulados por marinheiros de Salomão, após duas ou três viagens a seguir os navios dos Fenícios, poderiam perfeitamente ir lá quando quizessem, sem estar à espera dos navios de Hirão I;
- Que os Israelitas gostavam do “dinheiro” e do sumptuário como demonstração desse mesmo “dinheiro”, dizem-nos as alegadas viagens, a descrição do Templo de Salomão e a jactância de se dizer que a “prata era coisa de pouca monta” na corte de Salomão, daqui o móbil para que tivessem feito estas viagens sózinhos;
- E se os Israelitas lá pudessem ir quando quizessem, não se “rogaria a praga”³² que Ezequiel lançou sobre Tiro, nos Capítulos XXVII e XXVIII do seu Livro, toda ela trespassada da mais pungente amargura e mal disfarçada inveja.

4) De qualquer modo, os salmos sugerem uma datação para estas viagens ultramarinas, visto que Hirão I reinou de 969 a 936 a. C., e firmou relações com o Rei David, que por sua vez reinou de 1010 a 970 a.C. Portanto, Hirão I pode ter estabelecido as primeiras relações com os Judeus através de David, logo em 969, o que dá lugar a que se possa inferir que estas relações amistosas e de cooperação poderiam ter continuado com Salomão enquanto Rei, até 936 a.C.

5) Não existem provas de que o anterior Rei de Tiro, Abi Baal, se tivesse ocupado com grandes empresas marítimas, já que dos registos conhecidos, Tiro, no seu tempo, ainda era uma pequena cidade numa pequena ilha, sem abastecimento próprio de água e com fracos recursos alimentares, nem sequer participando no comércio com o Egipto, tarefa que cabia a Biblos e Sidon. A sua pouca importância até ao reinado de Hiram, que foi o grande reformador da cidade e o impulsionador do seu desenvolvimento, prova-se ainda pelo facto de Tiro não pagar tributo ao Rei Assírio, Tiglatpileser I (1114 a 1076 a. C.) quando todas as outras cidades-estado Cananeias o pagavam.³³ Tiro só pagou o primeiro tributo à Assíria depois da campanha de Ashurnasirpal II, em 887, e parece que só voltaria a pagar quando forçada por Shalmaneser III, em 837.

³² Eufemisticamente, diz-se que Ezequiel fez uma profecia, mas uma “profecia de desastre” motivada pela mais profunda inveja, é uma Praga.

³³ [Http://www.ras-shamra.ougarit.mom.fr/geographic.html](http://www.ras-shamra.ougarit.mom.fr/geographic.html)

- 6) Hiram começou a reinar em 969, e os primeiros trabalhos que teve que empreender, foram:
- os de construir cisternas e mandar fazer outros trabalhos hidráulicos para recolher a água da chuva, para assim garantir o abastecimento da água à crescente população;
 - aterrar o espaço entre as duas ilhas e fechar, por três lados, a baía do lado norte da Ilha, construindo grandes estaleiros navais,
 - e emprender a construção do Palácio Real e de dois templos, a Melcart e Astartea, que ficaram famosos por centúrias.

No dizer de Katzenstein³⁴ “It was Hiram who laid the foundations for the great Tyrian Sea Empire that knew no equal in ancient history”, frase que achamos algo exagerada, quando se tem em conta o Império Marítimo Grego, estabelecido quase em simultâneo.

- 7) Hirão, que usufruiu de um tempo de relativa paz para desenvolver estas obras, beneficiou de vários factores da anterior História da região, como:
- a retirada militar do Egípto, que deixou um vazio militar naquela área;
 - a derrota dos Filisteus por David;
 - e a subsequente unificação dos Judeus sob este mesmo Rei, consolidada por Salomão, com quem viria a criar fortes relações.

- 8) No entanto, toda a obra de Hiram deveria ter levado algumas décadas, e precisou de grandes rendas para a realizar. Essas rendas só eram possíveis através do controlo do comércio marítimo da área, e não nos quer parecer que Hiram tivesse podido meter ombros à expansão para Ocidente sem primeiro ter assegurado a sua hegemonia no triângulo Chipre-Egipto-Síria

Seja como fôr, e de acordo com a Bíblia, e com a história das outras cidades-estado fenício-cananeias, o que nos parece evidente é que os Fenícios de Tiro ainda não exerciam nenhuma predominância marítima no Mediterrâneo Oriental antes de muito avançado já o século IX aC., e que só teriam começado a exercer uma actividade naval consequente e permanente, entre os meados e o final desse mesmo século. Por outro lado, a datação bíblica das viagens dos Fenícios e Judeus de Salomão para Tharsis, que ainda hoje muitos têm como sendo a Tartéssia da Ibéria, continua a ser tradicionalmente apontada para 1200-1100 aC, o que não condiz com os resultados a que chegámos, nem com a Cronologia do desenvolvimento da própria Tiro, nem com avanço para Ocidente no estabelecimento das colónias que fundaram ao longo do tempo, e nem sequer com as datações bíblicas, dado que as viagens conjuntas entre os navios de Hirão e de Salomão indicam datas posteriores a meados do séc. IX aC.

Como se acabou de ver, também pela outra via, a Bíblica, não é possível que os conhecimentos de construção naval oriental tivessem chegado a Portugal nas datas que se costumam afirmar.

³⁴ H. J. Katzenstein, *The History of Tyre*, Jerusalem, 1973.

Estávamos num beco sem saída, e resolvemos enveredar pelo estudo aprofundado da evolução da construção naval no Mediterrâneo Oriental, apoiados nos dados que já havíamos recolhido.

A evolução da construção naval

Já vimos que uma das causas que permitiu o desenvolvimento da construção naval e a evolução acelerada das formas dos navios, agora já definitivamente separados em navios de guerra e navios mercantes, foi a criação dos portos integrando todas as actividades relacionadas com as actividades marítimas, desde a construção naval à armazenagem de mercadorias e apetrechos.

O que foi permitindo as alterações na morfologia dos navios, que passaremos a examinar.

Como vimos, antes do aparecimento dos navios, só existiam embarcações, desde as mais primitivas formas de jangadas até aos primeiros barcos constituídos por tábuas mais ou menos grosseiramente aparelhadas, fixadas entre si por métodos engenhosos, desde a costura à face com cordas de fios vegetais, como vimos no navio de Khufu, à mais sofisticada união por linguetes de madeira encaستoados nas tábuas e fixados por meio de cavilhas de madeira, ou tornos (em inglês, sistema de *mortise and tenon*), cuja evolução se vê ao lado.



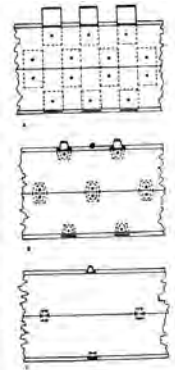
Exemplo de pregadura de ferro entre cinta, forro e braço da baliza, encontrado no achado de Blackfriars, Séc. II dC

A última figura, marcada com C, está provada por um achado arqueológico subaquático de c. 625 a.C., a do meio, marcada B, corresponde a um achado do século IV a.C., e a primeira, marcada A, é típica dos achados do século I a.C.

Entretanto, parece que é a partir da cultura celta de Hallstatt, já com a utilização de ferramentas de ferro e o aparecimento de pregos deste metal, que a construção naval Atlântica e Centro-Europeia pode evoluir em outros sentidos.

A fixação dos tabuados do fundo e dos costados, ao princípio ainda utilizando uma técnica mista (costura do tabuado e a aplicação de poucos pregos), rapidamente se devolve para a utilização de pregadura em toda a construção, utilizando-se pregos compridos que à saída das peças a unir reviravam em sentido contrário, como se vê no desenho ao lado. A construção naval torna-se mais resistente e segura, mais fácil e menos trabalhosa.

Também já vimos que as rodas de proa e popa levantadas, quer em arco, quer na vertical subindo em linha recta, ou quase recta, por vezes formando um teixel em forma de cabeças de animais, normalmente mamíferos ou aves, conforme a cultura e arte dos povos que os fabricam, correspondeu a uma necessidade quando os barcos saíam



Selo Babilónio, c. 3000 aC

da praia para o mar, e que essa necessidade teria desaparecido em relação aos navios mercantes e depois aos de guerra, logo quando começaram a existir cais de acostagem e portos.

O termo *hippoi*, proveniente do grego *hippos* (cavalo), é um termo que só deveria ser aplicado aos navios cujas rodas de proa e/ou popa terminam em cabeça de cavalo, mas generalizou-se, e hoje parece abranger a representação de cabeças de todos os animais e mais ainda, aquelas que se estilizaram e passaram apenas a ser formas geométricas.

E como há autores que mencionam *Hippoi* no sentido estrito, e outros que o mencionam no sentido lato, criam-se enormes confusões.

Pelo que se pode retirar da iconografia do período mais antigo dos barcos do Levante, a ordem cronológica por que aparecem representadas as rodas de proa e popa nos barcos do Mediterrâneo Oriental é:



A “Barca Solaris” de Cheops, c. 2500 aC

1º Rodas de proa e popa levantadas em arcos mais ou menos fechados, como é o caso do modelo de prata de Ur e deste barco fluvial mais ou menos da mesma época (3000 a.C.) e do mesmo lugar (Mesopotâmia), assim como nas mais antigas representações de barcos egípcios, minóicos, micênicos e gregos. Deve notar-se que os calados demonstrados pelos próprios barcos indicam fraca capacidade de carga, e que estes navios só seriam utilizados em rios e mares interiores e de fraca ondulação, como no delta do Nilo, no Mar Vermelho e nas costas do Mediterrâneo Oriental

2ª. A mais antiga representação das rodas subindo na vertical parece ser egípcia, e verifica-se na barca do Faraó Cheops, datada de 2500 aC, como vemos na ilustração à esquerda.

Por outro lado, os barcos cananeus representados no túmulo de Kenamum, alto dignitário de Amenhotep II (1427-1400 aC), na figura abaixo, são ainda da altura em que as cidades cananeias faziam parte territorial do Egito e sofriam a sua influência técnica e cultural, pelo que não admira que sejam muito semelhantes ao barco egípcio de Cheops.



Descarga de mercadoria fenícias no Egito, c. 1200 aC, antes das invasões dos “povos do mar”

3ª. Os barcos com as rodas de proa e popa terminando em cabeças de animais, só aparecem no Mediterrâneo durante e depois das invasões dos “Povos do Mar”. Se verificarmos o perfil dos barcos dos “povos do mar”, representados na alegoria a Ramsés III, iremos verificar que é nesta pintura mural do túmulo deste faraó egípcio que pela primeira vez aparecem no mediterrâneo os teixéis em forma de cabeça de animal, neste caso, uma ave. Nos desenhos correspondentes que apresentamos a seguir, os barcos egípcios, de rodas de proa e popa com curvatura acentuada, mas não levantadas, distinguem-se perfeitamente dos barcos inimigos, com as rodas de proa e popa levantadas em recta e encimadas por cabeças de animais, que neste caso aparentam ser aves.



Reconstituição desenhada dum pormenor da pintura alegórica aos feitos de Ramsés III, c. 1200 a.C.
Modelo de navio de Ramsés III, construído a partir do desenho



Modelo de navio de Ramsés III, construído a partir do desenho

Contrastando com estas imagens mas num período diferente (Séculos XVI e XV a.C.), portanto anterior a 1200 a.C., podemos verificar que os barcos Cretenses encontrados em pinturas murais de Akrotiri e os barcos Micénicos originários de pinturas da Etrúria, são algo semelhantes aos egípcios do tempo de Ramsés III, ou seja, de casco arredondado, mas com rodas de proa e popa com curvatura bem acentuada, mas aberta e sem pescoço de cavalo. Parece que foram os Fenícios que inventaram o esporão metálico de proa, mas foram os Gregos que começaram a utilizar os esporões em forma de cabeças de animais, como se pode verificar nesta pintura em cerâmica do ciclo de pintura negra ateniense, de c. 530-510 a.C.³⁵



Modelo de navio dos Povos do Mar, construído a partir do desenho



Barco Cretense de Akrotiri, c 1500 aC



Pintura de embarcação grega, c. 1600 aC, encontrada na Etrúria

A distinção entre barcos longos e barcos redondos

Depois das campanhas dos “povos do mar”, a morfologia dos navios começa a mudar, com a introdução da metalurgia do ferro, o aparecimento de portos e cais de acostagem para facilitada carga e descarga (que se conhece já existirem no Egito e na

³⁵ Note-se que o esporão voltado para baixo é um dos resultados da passagem de uma figura plana para uma superfície redonda. Para que é que serviria um esporão voltado para baixo, que de modo algum atingiria o casco de um navio de formas semelhantes, como aqui se vê ?



Barco grego com esporão em forma de cabeça de um animal

Suméria para barcos de pouco calado) e a dedicação exclusiva dos Fenícios ao comércio marítimo e às viagens de prospecção de clientes e produtos para trocas.

A utilização da vela em substituição dos remos, nos navios mercantes, torna-se obrigatória pela drástica redução nos custos de operação e manutenção, mas também pelo acrescido espaço de carga, e cedo se passa à inclusão de um pequeno mastro de traquete, inclinado, quase um gurutep, com uma segunda vela mais pequena.

Amplia-se a distância das viagens, mas encurta-se a sua duração, pois já se navega à noite, e os fenícios desenvolvem a navegação pelas estrelas e tomam notas dos ventos dominantes.

Aumenta a variedade dos produtos para troca, alguns que já eram volumosos (os líquidos contidos em ânforas, desenvolvidas para a sua fácil arrumação no porão), e pesados (os sólidos, madeiras, metais e outros produtos a granel), obrigam a que os navios do comércio longínquo aumentem o calado e alarguem a boca.

É pois entre meados do século IX e finais do século VII que se irá definitivamente processar a diferença entre navios longos e a remos, normalmente dedicados exclusivamente à guerra, e os navios redondos e à vela, utilizados pelas marinhas mercantes.



Barcos fenícios num bronze assírio de Balawat, com tributos a Salmanasar III, século IX aC



Baixo relevo no palácio de Sargão II, século VII aC

E a filosofia que obrigava à separação de objectivos, imposta logo à partida na construção dos navios, será exactamente a mesma que virá a dar origem na Idade Média Europeia, aos Dromons e Galés, longos e de propulsão mista, e às naves, largas e redondas, exclusivamente de propulsão à vela, e viria a manter-se durante quase 30 séculos, até ao século XX.

Ilustremos, quanto possível com barcos fenícios, esta evolução:

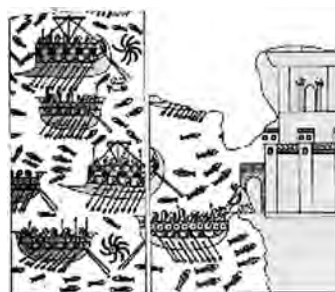
Como podemos ver, na primeira ilustração atrás e à esquerda, os barcos são todos semelhantes e são sem dúvida *hippoi*, aparentam uma só coberta e parece não usarem velas.

Na segunda ilustração, já surgem dois tipos de barcos diferentes: uns semelhantes aos anteriores, mas dois, no topo à esquerda e no fundo à direita, já têm mastro e cesto de gávea, mas não mostram verga nem velas, possivelmente por estarem arreadas. Ambos os tipos ainda aparentam ser de uma única coberta e são ainda *Hippoi*.

Mas na terceira ilustração desta série de barcos fenícios, agora à direita, aparecem também dois tipos de barcos bem diferenciáveis uns dos outros e dos anteriores. Já nenhum é *hippoi*, pois em nenhum aparecem as cabeças de cavalo sobrepondo as rodas e já todos têm duas cobertas, a inferior para os remadores e a superior para o que aparenta serem soldados.

Dois destes, mostram propulsão mista a remos e vela, têm mastros com as vergas montadas e um enorme esporão à proa.

Estes navios confirmam as formas do modelo de terracota que mostramos, que por sua vez é muito semelhante ao pingente abaixo e prenciam a forma de um navio mercante Fenício, que mostramos adiante, provavelmente do século II a.C.



Barcos fenícios no palácio de Senaquerib, século VII aC



Moeda fenícia com um barco



Modelo de navio fenício em terracota



Pingente fenício, século V aC

Daqui em diante, já não conseguimos encontrar mais iconografia de navios Fenícios, pelo que para ilustrarmos a tendência para a separação dos navios de guerra dos mercantes, teremos que apresentar iconografia com representações de navios Gregos, assumindo que se ambas as civilizações se vieram a empenhar em guerras entre si e em campanhas de colonização muito semelhantes e quase coincidentes, os seus navios não poderiam ser muito diferentes (e esta é uma matéria que ainda hoje se encontra em discussão, quem é que inventou o quê primeiro).

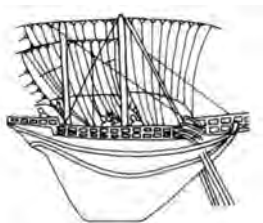
No entanto, esclarecemos desde já que nas muitas obras que consultámos, e na muita Iconografia que possuímos, não vimos nem conhecemos nenhum navio grego, que para além da popa e proa levantadas em arco, mais aberto ou mais fechado, ou mesmo na vertical, estivesse decorado com a cabeça de cavalo ou de qualquer outro animal.



Barco longo, provável triacôntera, como a de cima, do ciclo negro, numa taça de Antimenes, 530-510 aC

Entre 600 e 500 aC, já os barcos mercantes dos Gregos, que se chamavam *strongyloi*, e Etrúscos, tinham um casco redondo, alguns mastro grande e tra-

quite, e usavam duas espadelas, uma a cada bordo, enquanto que os barcos longos, ou de guerra, mantinham o seu aspecto geral, continuavam a ser propulsionados a remos ou mistos, muito embora fossem classificados pelo número dos remeiros, *triaconteras* com 30 remeiros. e *pentaconteras* com cinquenta remeiros, como se pode observar nas série de ilustrações que mostramos de seguida.



Reconstituição de um barco mercante etrusco, numa pintura tumular de Tarquinia



Barco longo, provável pentecôntera, ciclo negro, numa taça de Exekias, 550-530 aC



Dois barcos redondos e dois longos, de duas cobertas, numa taça do ciclo de pintura negra, 550-500 aC



Barco Fenício conhecido como o “Barco de Tarsus”, séculos II ou I aC



Reconstituição do Barco de Yassiada, século VII aC



Reconstituição do Barco Cipriota de Kerynia, século IV aC

Pela comparação das duas imagens que mostrámos atrás, parece que em três séculos a morfologia dos barcos mercantes, não mudou muito.

Falta acrescentar um dado em relação aos barcos com proas levantadas encimadas por cabeças de animais.

Júlio César, durante as campanhas da Gália, ficou admirado com a aptidão para o mar dos barcos Celtas dos Veneti, e ainda pelo facto das **suas proas e popas se erguerem para o alto** ³⁶ e Kimmig ³⁷ afirma que **as rodas de proa e popa encimadas por cabeças de aves era uma característica da construção naval Celta, o que Wouldhuizen confirma.**

E se Wouldhuizen tem razão, ³⁸ alguns (se não todos) os Povos da Europa, numa dada altura, tinham raízes Celtas. O que nos demonstrou que teríamos que estudar os Celtas e os achados que tem sido encontrados dos seus navios.

Mas antes de entrar no estudo dos Celtas, parece-nos pertinente levantar algumas questões deixadas pelas matérias que vimos atrás, e retirar algumas conclusões prévias:

Primeira – todos os navios Fenícios que atrás vimos representados, estão datados entre os reinados de Salmanasar III e Senaquerib, ou seja, abarcando um período de cerca de um século. Entre os navios fenícios que se mostram, já se podem notar as diferenças que vimos atrás. No entanto, para nós a questão que mais nos intriga, é a seguinte:

Vejamos com atenção o mapa à esquerda, que mostra o Império Assírio na sua máxima expansão. Nos tempos de Salmanasar e de Sargão, a Capital dos Assírios era Assur, marcada com a seta vermelha; Senaquerib passou a capital para Ninive, assinalada com a seta azul. As cidades-estado Fenícias estão à esquerda, marcadas com a seta preta.

Como é que os Fenícios entregavam aos Assírios, por mar, os grossos toros de cedro que se mostram na escultura ?



³⁶ Mencionado por Johnstone: "...The ships of the Veneti astonished Julius Caesar. His description of their exceptionally high bows and stems, flat bottoms, heavy oak strakes and cross-timbers, iron anchor chains and leather sails makes it quite understandable that these craft were more at home in the difficult seas of the coast of Brittany than were the Roman craft. Since only literary descriptions of them exist, a good deal of speculation about how they looked has gone on. Stones from the sea-bottom off the Morbihan, for example, are said to have been ballast from which one can derive something of the keel shape of the Venetic ships..." op. cit. p. 87

³⁷ Wolfgang Kimmig, *Seevölker bewegung und Urnenfelderkultur, Ein Archäologisch-Historischer Versuch*. In Studien aus Alteuropa I, 1964.

³⁸ Frederik Christiaan WouldHuizen, *The Ethnicity of the Sea Peoples*, Tese de Doutoramento apresentada à Universidade Erasmus de Roterdão, em 2006 : "the fact that the boats from the Sea Peoples are of a common type with the bird head at bow and stern, which, as we have noted, is a typical Urnfield feature. It should be noted in this context, however, that Shelley Wachsman suggested that the Egyptian artist who drew the boats of the Sea Peoples took one example, as the norm, so that the apparent unity of the ships may be illusory" op. cit. p. 120. Como a cultura dos campos de urnas esteve espalhada por toda a Europa...

Sabendo-se que os Assírios não detinham portos deles próprios e que os que existiam e estavam integrados nos seus territórios conquistados, mantinham as populações originais e uma certa independência, desde que pagassem os tributos, como é que a cena era possível ?

Existe uma hipótese, que seria a de transportar os barcos (e os toros) por terra até ao Eufrates, descerem por este e na junção com o Tigre, subirem por este rio até Assur, ou mesmo Ninive.

E isto faz sentido? Donde que, para nós, estas representações são alegóricas e podem ou não ter um mínimo de verdade.

Não seria por isto, por os Assírios não terem barcos, e talvez também pela falta de madeira adequada, que o mesmo Salmanasar escreveu:

“.....“En el día 14 del mes de Airu, crucé el Tigris y me acerqué a las ciudades de Giammú y de Balik. El terror de mi nombre y el poder de mis armas las llenaron de espanto, y con sus propias manos los habitantes mataron a su rey. Puse mis dioses en sus templos y festejé en sus palacios. Abrí sus tesoros y sus riquezas y envié sus dioses a Azur. **De ahí partí cruzando el Eufrates durante la inundación, en barcos hechos con cueros hinchados.** Recibí el tributo de los pueblos del otro lado del Eufrates y llegué a Kalman...”³⁹?

Segunda – Como vimos atrás, neste mesmo período de tempo, estão representados vários tipos de barcos diferentes na estrutura e na forma: barcos a remos de baixo bordo com cabeças de cavalo nas rodas bastante levantadas da proa e da popa; barcos de baixo bordo, só com cabeças de cavalo na roda da proa, mas ambas as rodas ainda bastante levantadas; barcos só de remos, mas já com duas cobertas, com um teixel muito curto e já sem cabeças de cavalo e finalmente barcos com duas cobertas, sem teixel mas com esporão à proa e com a popa arredondada para ante a vante, mas sem teixel e de propulsão mista a remos e vela. Nestes, o esporão é indicativo de barco de guerra, mas as formas e a vela apontam para barco mercante.

Desta variedade de formas, qual é o verdadeiramente típico barco fenício ?

E não nos queixemos das enganadoras representações artísticas, porque, como se sabe, os artistas gosam da sua “liberdade artística”.

Terceira – Se nos fiarmos nesta iconografia (e se não o fizermos, teremos que pedir emprestado ao Eça o seu “manto diáfano da fantasia”), a partir do reinado de Senaquerib (finais do século VII a.C.) os barcos fenícios já não tinham popas nem proas levantadas em arco ou na vertical.

Quarta – Se isto corresponder à verdade, quererá dizer que no período de maior actividade dos Fenícios na Ibéria, os seus barcos, de guerra ou mercantes, já não poderiam ter influenciado a construção naval tartéssica no sentido de construírem barcos com as rodas de popa e proa levantadas, porque eles, Fenícios, já não as usariam.

³⁹ (escritos de Salmanasar III, rey asirio, año 854 a. de JC) In <http://brasil.indymedia.org/pt/blue/2003/04/252010.shtml>, 2008

Quinta – Ficaria assim por resolver o mistério da pregadeira encontrada em Aliseda, de que falaremos adiante.

Note-se que em meados do século IX aC, e quantos não apontam para mais cedo, os Fenícios transportavam mercadorias para todo o Mediterrâneo Oriental e em 814 uma parte descontente dos habitantes de Tiro veio a fundar Cartago, para lá transportando pessoas e haveres.

Estes barcos, que não poderiam ser os de guerra de baixo bordo, a que barcos corresponderiam dos que as imagens mostram ?

Como se vê, continua-se a saber muito pouco dos barcos fenícios.

Sexta - para o estudo da evolução da construção naval no Mediterrâneo Oriental, para a distinção entre barcos longos, estreitos e sem quilha e barcos bojudos, largos e com quilha, é de uma pertinência esmagadora o conhecimento da inultrapassável existência de embarcações auxiliares transportadas a bordo dos “gauloi”. Mas parece-nos que este pormenor, tem sido minimizado e pouco estudado.

Sétima – à partida, e como demonstrámos, pela iconografia existente, ficam expostas diferenças consideráveis entre a morfologia dos barcos fenícios e os gregos. Mas muito pouco se conhece dos barcos cartagineses, cuja influência na Península teria sido mais marcante, que pelo espaço agora dominado e pelo tempo que durou, teria sido muito mais importante do que a Fenícia.

Com todos estes problemas em mente, passemos agora aos Celtas.

Os Celtas e a sua influência na Europa, especialmente na Ibéria

A moderna tendência da História é a de aceitar que os Celtas provavelmente descendiam dos primeiros Homens da Idade da Pedra que povoaram a Europa a partir de 10 000 anos aC.

Ao longo dos milénios foram desenvolvendo várias culturas características e subsequentes:

- c. 4 000 aC, por toda a Europa Central e do Norte já se fazia agricultura e criava gado:

- c. 2 500 aC, com o desenvolvimento das rotas comerciais, já dominavam a metalúrgia e trabalhavam utensílios e adornos de cobre e bronze, desde os Balcãs às Ilhas Britânicas;

- c. 1 200 aC, espalha-se a Cultura dos Campos de Urnas, cobrindo o Alto Reno, o Norte da Itália, a França, as Ilhas Britânicas e a Península Ibérica;

- cerca de 800 aC, durante a chamada Cultura de Hallstatt, muda o ritual dos enterramentos para a inumação e começam a aparecer nas campas armas e utensílios de ferro;



Modelo em ouro, de origem Celta, encontrado numa praia da Irlanda

- entre 600 e 450 aC, desenvolvem-se na chamada Cultura de La Thène, que atinge novos parâmetros tecnológicos, artísticos e comerciais e espalha-se por toda a Europa desde a Ucrânia à Itália, às Ilhas Britânicas e à Ibéria.

- c. 400 aC, tribos Celtas atravessaram os Alpes, saqueiam Roma sem resistência e assentaram no Norte da Itália.

Chega-se assim à conclusão de que, a pesar das numerosíssimas tribus em que estava dividido este Povo, que nunca se unificou nem criou escrita própria, e de algumas das suas tribus, em várias regiões, terem evoluído em sentidos diferentes, quase todos os primitivos povos da Europa tinham um tronco comum Celta.

Comerciavam com os povos do Mediterrâneo através do rio Ródano, e com o extremo Oriental através do Danúbio. Desde muito cedo, como veremos, que os Celtas dominavam as tecnologias da construção naval, como aliás se demonstra por o modelo em ouro que mostramos acima, onde se pode notar um navio de propulsão mista, a remos e uma vela redonda, longo leme de espadela e oito pares de remos, sendo visíveis as bancadas dos remadores,

Woudhuizen, que atrás mencionámos, teria pegado nesta tese e desenvolvido o trabalho de Kimmig, dado que os Celtas são primeiro definidos por Heródoto

“...for the river Ister begins from the Keltoi and the city of Pyrena and so runs that it divides Europe in the midst (now the Keltoi are outside the Pillars of Heracles and border upon the Kynesians, who dwell furthest towards the sunset of all those who have their dwelling in Europe) ...”

O rio Ister era o nome que os Gregos davam ao Danúbio, os Kynesians eram os Cinetes da Tartéssia e julga-se que Pyrena estava localizada no centro da actual Alemanha, perto da cidade de Heuneburg, onde escavações executadas em meados dos anos 70, e que duraram 20 anos, vieram a descobrir um enorme forte habitado pelo menos desde o século VII aC, cuja construção demonstra que este povo de há muito que estaria em contacto com os Gregos.

Esta descoberta, em conjunto com a do barco encontrado em Blackfriars, na área de Londres, em 1962, e cujo estudo já muito tinha avançado, lançou novos horizontes sobre a Cultura Celta e daí para cá muitas escavações têm sido executadas, encontrados muitos achados e muita literatura tem sido publicada sobre o assunto.

De tal modo que uma obra editada na década de noventa pode hoje já estar ultrapassada, nalguns aspectos.

Fazer um síntese de todas as ideias que têm sido trazidas à luz, é trabalho para vários grossos volumes, pelo que nos limitaremos a realçar os factos mais importantes.

Foram escavadas inúmeras jazidas na Inglaterra, nos Países Baixos, na Dinamarca e no Báltico, nas margens do Danúbio e do Reno, e de todas estas escavações resultaram informações surpreendentes, que se encontram magistralmente descritas por Detlev Ellmers⁴⁰, e que posteriormente John Haywood,⁴¹ investigando os manuscritos que se

⁴⁰ Detlev Ellmers, *Celtic Plank Boats and Ships, 500 BC – AD 1000*, Capítulo 4 de “The Earliest Ships”, Brassey’s, London, 1996

⁴¹ John Haywood, *Dark Age Naval Power*, Anglo-Saxon Books, Norfolk, 2006

referem ou dão indicações, de um modo ou outro, sobre as actividades náutico-marítimas dos povos deste período, viria a complementar.

Para o escopo deste trabalho, e baseados na Bibliografia que estudámos, bastará talvez dizer-se que hoje, existem várias teorias que, desde apresentarem o problema do nome “Celtas” (nome dado pelos Gregos, <Keltoi>, a um povo que estava radicado na periferia da Grécia e da Itália) ser quase que uma designação virtual, pois Celtas seriam inúmeros grupos de povos, de uma mesma raiz Indo-Europeia,⁴² ou Indo-Ariana, como dizem outros, demonstrando as mesmas bases de Cultura, Costumes, Organização Social, Língua e Religião, que teriam chegado à Europa desde o Neolítico, e que teriam recebido, ao longo da História, vários influxos de migrações sucessivas de povos aparentados nas mesmas tradições, mas de culturas sucessivamente superiores, as últimas das quais estariam representadas nas chamadas Culturas de Hallstatt, La Thène e dos Campos de Urnas.

Os grupos da agora chamada Cultura Celta, na sua longa marcha para o Extremo Ocidente, teriam ensinado a tecnologia do ferro a alguns dos povos que formaram os “povos do mar”, tão longe quanto o Mar Negro e o século XII aC, teriam introduzido aos Gregos a mesma técnica entre os séculos VII e VI, e já depois na Península Ibérica, na França Atlântica e nas Ilhas Britânicas, entre os séculos VI e V, transmitiram aos autóctones (que há quem diga que por sua vez eram descendentes de outros Celtas, ou pré-Celtas), os segredos desta metalúrgia e a sua inovadora construção naval.

Para completarmos o quadro no qual iremos inserir os nossos Barcos Tradicionais, falta-nos sintetizar alguns dados essenciais sobre os Tartéssios e a sua ainda um pouco enigmática História.

Os Tartéssios e o seu desenvolvimento

A História da Tartéssia e dos Tartéssios, que se pode dizer que foi apenas iniciada como disciplina nas décadas de 30/40 do século XX, é uma daquelas que mais avança ou mais recua em função dos historiadores que a estudam.

Desde Schulten, que lhe dedicou a sua vida, Almagro Gorbea, Albright, Garcia Bellido e tantos outros numa Bibliografia extensíssima, sem podermos deixar de mencionar os muitos arqueólogos interessados que têm trazido à História importantes contribuições para este estudo, que a Tartéssia e os Tartéssios têm sofrido altos e baixos na sua reconstituição histórica.



⁴² Ver L.A. Waddell, *The Makers of Civilization in Race & History*, Angriff Press, Hollywood, 1929, que faz a História da Exoansão dos povos Indo-Arianos para a Europa e para a Índia.

Vamos basear este nosso brevíssimo esboço, na obra já citada da Professora Aubet, que apesar de não ser dedicada à Tartéssia, trata o problema de uma forma que nos parece cientificamente bem apoiada, muito bem delineada, isenta e claramente escrita.

Cultura que se desenvolveu pela conjugação de vários povos (com quatro núcleos bem definidos, turdetanos-túrdulos, bastetanos-bástulos, oretanos e mais tarde os Celtas, ou os Celtiberos, para além de tribus menores radicadas em territórios definidos), que parece terem conseguido definir um Estado bem organizado entre os séculos X e IX. Com escrita desde o século VIII, desde o fim deste mesmo século que se constata a construção de pequenas fortificações, que pelo século VI são já verdadeiras *oppida*, que vão recebendo as gentes rurais que a elas se acolhem. Por esta altura, a organização política começa a constituir-se em vincadas aristocracias, com origem em soldados-cavaleiros.

Com a chegada de Fenícios e Gregos (ou vice-versa), as actividades naturais dos povos (agricultura, pastorícia, pesca e metalúrgia), foram elevadas a uma exploração semi-industrial, fomentada pelos “colonizadores”, através de um aproveitamento da predisposição natural dos aristocratas, política e economicamente dependentes dos Fenícios. Desenvolveu-se a agricultura e a pastorícia, dado que os Fenícios adquiriam os cereais e lã: instituiu-se a pesca excedentária, com a criação de salgadeiras e introdução da indústria do Garum; incrementou-se exponencialmente a indústria mineira e espalhou-se a fundição de metais em lingotes de formas aprovadas pelos Fenícios, para facilitar o transporte; levou-se a olaria e a cerâmica a níveis apreciáveis, com a introdução de novas técnicas e estilos, pois as ânforas eram necessárias, quer para as necessidades de embalagem da produção interna, quer para a exportação, e a louça tinha novos mercados internos.



Pregadeira de Aliseda, mostrando um barco do tipo hippoi

Provavelmente, melhorou-se a construção naval local.

Como sempre sucedeu e ainda hoje sucede, os chamados “benefícios civilizacionais” pagam-se caros e os custos que os Tartéssios tiveram que pagar pelo vinho e o azeite (e os objectos de luxo que os Fenícios prestimosamente distribuíam pela aristocracia), foi um depauperamento generalizado dos recursos naturais naquela região.

Parece que os Tartéssios já praticavam a navegação costeira antes da chegada dos Fenícios, trocando os seus produtos por toda a Península, e existem sinais de algumas cidades fortificadas e bem implantadas económica e politicamente, nos territórios que hoje constituem Portugal. Aubet ⁴³ dá os exemplos de Alpiarça, Catujal, Tapada da Ajuda e Quinta do Almaraz, entre 1100 e 700 aC, nos arredores do Tejo, e a partir do Século VIII aC, a construção de cidades fortificadas dominando o estuário dos rios, como Castro Marim, Quinta do Almaraz, Sé de Lisboa, Alcáçova de Santarém, Setúbal, Alcaccer do Sal, Coimbra e Santa Olaia. A partir destas cidades, enviava-se para exportação

⁴³ Maria Eugénia Aubet, op. cit, pp. 292-297

o cobre do Alentejo, o estanho da Beira Alta e o ouro da Estremadura; Castro Marim, por exemplo, desde o princípio do 1º milénio que dominava o estuário do Guadiana e o acesso à parte navegável deste rio, controlando o comércio local.

Não existe qualquer espécie de iconografia referente aos barcos que os Tartéssios utilizavam, dado que mesmo a celebrada pregadeira de prata de Aliseda, próximo de Cáceres, à direita, se permite datação (ao que parece, século VII aC), não indica quem foi o autor, se Fenício, Grego ou um qualquer artífice da Tartéssia.

Sendo um exemplo único, podia até muito bem ser um objecto de família, sucessivamente utilizado por vários descendentes, e ter acabado num oficial de qualquer destes povos que o tenha levado para a tumba, donde que as hipóteses colocadas por R. D. Barnett e L. Casson (citados por Johnstone à cerca da pregadeira) podem não passar disso mesmo.

Por outro lado, também se sabe muito pouco à cerca das navegações dos Tartéssios; se alguns estudiosos desta matéria podem afirmar, com bem deduzidos raciocínios e abundantes provas circunstanciais, que os Tartéssios tinham uma marinha desenvolvida e que, para Norte, efectuaram navegações até à Gália e às Ilhas Britânicas e para Sul, entraram bem dentro do Mediterrâneo, outros negam estas conjecturas, até melhor suporte por provas concretas. Em boa verdade, todo este desconhecimento gira à roda do facto de ainda não ter sido encontrada, mau grado os esforços de alguns muito empenhados arqueólogos, a capital do Reino Tartéssio.

Mas uma coisa é certa: se como diz Aubet, os Tartéssios já exploravam, armazenavam e exportavam os produtos da Ibéria para mercados ultramarinos, quer a Norte quer a Sul da Europa, então teriam que ter desenvolvido uma marinha capaz de realizar esse comércio. Se esta hipótese for verdadeira, então uma verdadeira catadupa de dúvidas que hoje ainda subsistem poderão vir a ser clarificadas.

Entretanto foi localizado um conjunto de dois barcos mercantes, de reduzidas dimensões, afundados em Mazarron, e datados de 650-600 aC, que parece serem de ascendência Fenícia.

O Mazarron I, era um barco pequeno de 5,5 m de comprimento por 1,30 m de boca e transportava carga variada.

O Mazarron II, um pouco maior, estava construído com quilha, tabuado fixo por linguetes e tornos (mortise-and-tenon), e travessões no fundo. O que, face aos dados que atrás mencionámos, prova que método de construção naval mediterrânica, pelo menos até aos primeiros séculos do primeiro milénio, ainda era de fixação do tabuado por linguete e torno.

A âncora era de madeira e chumbo e a sua carga inteiramente constituída por lingotes de chumbo. Ainda não há pormenores sobre a construção, nem é conhecida uma qualquer tentativa de reconstituição.

2ª Parte

Os Barcos Tradicionais Portugueses

Depois deste demorado estudo, de que temos vindo a dar conta, já alguns dados concretos conseguimos apurar:

1. Os nossos barcos tradicionais não têm, nem nenhum indício leva a crer que alguma vez tivessem tido, o pescoço de cavalo. As proas e popas são em arco ou oblíquas, não na vertical.
2. Os nossos barcos tradicionais são de fundo chato (não têm quilha) e são construídos com tabuado trincado ou à face. Não há conhecimento de que alguma vez em Portugal tivessem sido construídos barcos com tabuado cosido ou fixo pelo sistema de linguete e torno.
3. Se a construção dos nossos barcos correspondesse a uma ancestralidade oriental, e dado que o mais recente ancestral encontrado é de c. 650 aC, a construção dos nossos barcos deveria corresponder ao sistema Fenício, o que na realidade não sucede.
4. Mais ainda, os barcos orientais do tempo do modelo de Ur, tinham o tabuado cosido com fios textéis; a passagem para lingueta e torno já corresponde a uma grande evolução e até mesmo esta inovação foi ultrapassa para melhor na construção naval celta e nos nossos barcos.

O que sem dúvida nos leva a concluir que os Barcos Tradicionais Portugueses não descendem dos Barcos Fenícios e muito menos dos anteriores barcos orientais.

Mas mesmo nos nossos barcos tradicionais, existem casos que têm que ser vistos de forma diferente, nomeadamente os barcos moliceiros e salineiros, dado que a sua actividade não era desempenhada em mar aberto, mas em estuários e lagunas, que apresentam, na maior parte das vezes, situações de navegação muito diferentes das do mar aberto. Seguindo o princípio geral que invocámos, nestes casos já não seria necessário ter as proa e popas tão altas nem recurvadas.

E é precisamente nestes casos que pensámos que seria necessário reforçar e estender a pesquisa, tendo em conta vários factores:

1. Em termos cronológicos, é essencial ter-se em conta quando é que estes barcos começaram a ser utilizados, especificamente para as actividades que desempenharam;
2. É ainda necessário ter-se uma ideia clara das técnicas de construção naval existentes à data da sua construção;
3. Terá que se saber qual era a utensilagem e ferramental disponível para a sua construção, no tempo;
4. Será ainda útil conhecer-se o nível de desenvolvimento artístico e cultural do povo que os construiu.

Mas quanto aos Tartéssios e Celtas na Ibéria ?

De tanto quanto se conseguiu apurar, até agora, pela conjugação de esforços da arqueologia, etnonímia, antroponímia, linguística e epigrafia, parece ter havido duas (ou três) correntes migratórias de povos de origem Indo-Ariana ou Celta (seja o que fôr que esta palavra hoje signifique) para a Península:



Subida de Celtas, Turdetanos, Túrdulos e Cónios para Noroeste e descida dos Lusitanos para os territórios que aqueles ocupavam

– a primeira, mais antiga, que alguns datam entre c. 1 200 e 1 100 aC, proveniente do Norte da Gália, sendo que um ramo se dirigiu para Ocidente, para a Galécia e territórios a Sul do Douro, que daqui ou da Gália, teriam ido para as Ilhas Britânicas, e que outro ramo assentou na Meseta Castelhana.

Estes Celtas, fundido-se com os Íberos, teriam dado origem à Civilização Celtibérica, expandido-se daí até próximo das regiões do alto Tejo, nas áreas ocupadas pelos Lusitanos.

– a segunda, por volta de 600 aC, teria vindo da Gália Central pelos caminhos do Sul e teria penetrado na Ibéria pelas regiões ocupadas por Turdetanos, Túrdulos e Cónios, vindo a estabelecer-se na região donde viria a surgir, ou já estaria estabelecido, o reino da Tartéssia.

– não têm surgido provas que quer uma ou a outra migrações tenham sido violentas, e normalmente, para se darem aculturações não violentas, é necessária a existência comum de substratos étnico-culturais semelhantes.

Destes factos, parece resultar que os Celtas estavam de há muito estabelecidos no Noroeste da Península quando se deu a segunda invasão Celta, que se viria a fixar no Sudoeste, convivendo com, ou absorvendo na sua esfera de domínio, os povos ali estabelecidos.

Esta fixação dos Celtas no Noroeste da Península, que pareceria mais ou menos contemporânea da sua fixação na parte litoral Atlântica da França e de grande parte das Ilhas Britânicas, ganhou importância durante algum tempo, mas estudos recentes⁴⁴ têm levado a opiniões que projectam o muito anterior estabelecimento destes ou de anteriores Celtas, ou pré-Celtas, no Norte da Europa, em datas tão longínquas quanto de 4 000 a 2 500 anos aC, e que teria sido destes que algumas tribus teriam descido para a Ibéria.⁴⁵

De uma forma ou doutra, a ascendência Celta directa dos nossos barcos tradicionais, toda ela oriunda da área ocupada por séculos pelos Celto-Suevos do Norte da Península, poderia assim ser fundamentada.

Mas existem outros dados, até agora nunca abordados, que nos parece virem confirmar esta hipótese.

⁴⁴ Ver WouldHuizen, op. cit.

⁴⁵ Tem sido publicada grande número de obras tratando os últimos dados recolhidos pela Arqueologia sobre excavações em locais Celtas. Merece a pena ler, entre muitos outros: Nora Chadwick, *The Celts*, London, 1997; Gerhard Herm, *The Celts*, Book Club Associates, London, 1976; Henry Hubert, *The Rise of the Celts*, Constable & Co., London, 1987.

Sabe-se que os Celtas, Turdetanos, Túrdulos e Cónios, aculturados, que formavam uma boa parte dos povos da chamada Civilização Tartéssica, emigraram para o Noroeste da Península quando das primeiras guerras de resistência a Cartago e, maciçamente, quando da ocupação do Sul da Península pelos Romanos, o que teria levado à descida dos Lusitanos dos locais que anteriormente ocupavam, conforme se pode ver no mapa ilustrativo que apresentamos. Aliás, tal subida das populações de Sul para Norte voltaria a ser repetida com as invasões dos árabes, como faz notar Torquato Sousa Soares.⁴⁶

Concluindo, podemos supor que os barcos que eram construídos com as rodas de proa e de popa perpendiculares ao fundo, em ângulo, mais aberto ou fechado, e de tabuado sobreposto, como os Rabelos, Rabões, Saveiros e Bateiras, que se mantiveram barcos fluviais do rio Douro e na sua foz, de formas diferentes, mas de construção semelhante aos outros mais a Sul, poderão ser de descendência directa da construção naval dos primeiros Celtas que se estabeleceram no Noroeste da Península, área para a qual teriam subido os Tartéssios.

E dissemos “podemos supor”.

Por outro lado, os Barcos da Arte da Xávega e Meias-lua, seus descendentes, bem como os Moliceiros e Salineiros, que mantiveram as mesmas características de construção, mas que têm já formas de barcos de mar, com as proas levantadas em arco apertado, e alguns construídos, ao que parece, quer com tabuado sobreposto, quer à face, poderiam também ser descendentes da construção naval Celta, com técnicas de construção semelhantes, mas com rodas de proa e popa já arredondadas, como aliás seria requerido pelas condições de forte ondulação da zona da sua implantação original, das praias da área de Espinho até aos areais de Aveiro.

E dissemos “poderiam já ser descendentes”.

Pomos estas reservas por várias razões:



Fundo do Barco de Ferryby 3,
conforme escavado, meados do
2º milénio aC



Fundo completo do Rabelo

⁴⁶ Torquato Sousa Soares, *Despovoamento e repovoamento do Norte de Portugal, nos séculos VIII ao XI*, In Revista Portuguesa de História, Tomo XIX, Coimbra, 1981, p. 1-13

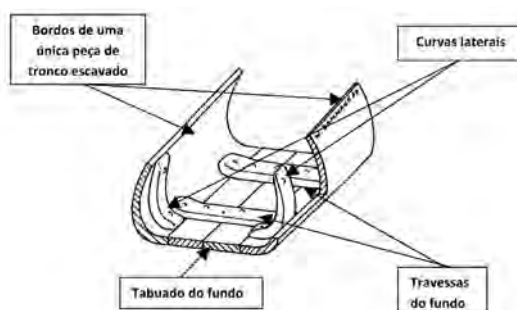
1ª - Há provas⁴⁷ que os Celtas do Norte da Europa já construíam embarcações com o tabuado à face, cosido por fios vegetais, tão cedo quanto o segundo milénio aC (a datação por Carbono de várias peças em diferente estado de conservação pressupõe uma datação média para a segunda metade do segundo

milénio aC), mas também se sabe que construíam barcos com tábua sobreposta.

Pelo que, em relação aos nossos barcos tradicionais, tivessem sido construídos com tábua sobreposta ou à face, nenhum argumento destes dois exclui o seu possível enquadramento na tecnologia de construção Celta.

2ª - O fundo do barco de Ferriby 3 (acima à esquerda) encontrado, com os restos de mais dois barcos da Idade do Bronze no banco norte do estuário do rio Humber, na Inglaterra, apresenta inegáveis semelhanças com a construção do fundo do Rabelo que se vê ao lado e cujos passos de construção mostraremos adiante, facto que julgamos poder indiciar, em conjunto com o que diremos adiante, que é possível serem ambos provenientes da mesma técnica de construção.

3ª - Não se podem calcular quais as evoluções que o Rabelo possa vir a ter incluído, durante cerca de três milénios de vida, mas algumas são notórias.



Dada a evolução já detectada na técnica de construção Celta, no Norte da Europa, ao longo de quase dois milénios, sabe-se que o casco dos barcos começaram a ser construídos a partir de duas metades de tronco escavados por igual, mas em sentidos opostos; com o aparecimento dos primeiros instrumentos de ferro que permitiram o regular corte de tabuado, estes dois blocos escavados passaram a ser afastados por tabuado de união entre as duas metades do tronco, formando o fundo.



4ª - Por outro lado, e conforme as ferramentas e técnicas do corte da madeira foram evoluindo, todo o barco passa a ser constituído por tabuado, primeiro cozido depois pregado, ao princípio com tornos de madeira e mais tarde com pregos de ferro, voltando de novo aos tornos de madeira, na Idade Média.

O barco assim construído ficava como se vê na figura que mostramos acima.

⁴⁷ Hoje, está provado que os Celtas do Norte da Europa já construíam barcos com o tabuado à face e que utilizavam técnicas de construção em tudo semelhantes às que ainda foi possível verificar nos barcos mais antigos do Norte do nosso País. Ver Johnstone, pp. 85-98 e The earliest Ships, pp. 31-71

Têm sido excavados barcos como este por toda a zona ribeirinha do Norte da Europa e até no Reno e noutros rios e canais daquela região. a utilizado para transportar grandes cargas no rio Reno e uma das suas aplicações era o transporte de barris de sal minerado em Duernnberg, uma mina de sal de propriedade de um nobre senhor Celta, cuja sepultura foi encontrada não longe da sua “oppida”.

Pormenor curioso, nestas “barcas” que mostramos, a proa formava uma porta rebatível e dado o seu fundo chato, podiam entrar de proa nas margens de areais, baixar a porta e através dela, e com pranchas, carregar ou descarregar a embarcação, rolando os barris, que utilizavam para transportar líquidos e sólidos.

5ª - Foram encontrados exemplos iconográficos que mostram este tipo de barco propulsionado por remos, e por remos e vela, alguns com a típica vela de cabedal Celta, com um longo leme central ou lateral de espadela e um remo à proa para corrigir a direcção (achados citados nas obras de Johnstone e no *The Earliest Ships* ⁴⁸).

A fixação dos costados ao fundo começou por ser feita através de curvas ao alto, como vemos na figura ao lado, mas logo passou para meias-cavernas, de alongado pé em L, aproveitando das árvores a madeira que dava esta configuração.

Colocadas a intervalos regulares, levavam entre cada par um forte travessão, que mantinha juntas as tábuas do fundo.

A evolução seguinte mostra a aplicação de alguns pregos, ainda não muitos, mas longos, que se reviravam à saída depois de atravessarem a madeira e eram de novo martelados para voltarem a entrar na madeira em sentido oposto.

Os barcos assim construídos podiam ter as proas e popas de um só madeiro obliquo, mas em muitos outros exemplos a popa podia ser vertical. A existência desta técnica em Portugal está demonstrada na construção do Barco de Mar, que Johnstone, seguindo o termo usado em português, chamou de “*Saveiro*”, e cuja construção fotografou, como se vê na fotografia a seguir.



Fotografia que Johnstone apresenta para demonstrar a construção do barco a que chama “saveiro”



Colocação das primeiras meias cavernas em L e travessões de reforço

6ª - As ferramentas de ferro vieram a permitir algumas inovações como a utilização daquilo a que talvez se possa chamar de *pré-quilha*.

O tronco era utilizado para dele se cortar uma grossa tábuia central, acompanhando todo o fundo ou não, e era cortado a direito nas faces, mas na faces laterais do topo eram cavados uma espécie de alefrizes primitivos, onde assentava o tabuado sobreposto para formar os bordos, como se vê na ilustração à direita.

Toda esta construção parece ter sido de fundo e costado primeiro cavernas e forro depois.

⁴⁸ *The earliest Ships*, Conway's History of the Ship, Brassey' (UK) Ltd., London, 1996

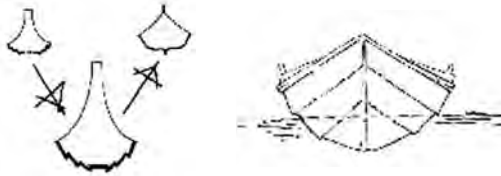
Lixa Filgueiras que notou esta transição, mas não tirou dela as necessárias conclusões, fez o desenho abaixo (o que leva a crer que não tenha lido a obra de Mattos, ou que tenha trocado as referências), afirma que era o Valboeiro que já tinha uma espécie de quilha, quando Mattos diz que o Rabão e o Valboeiro eram o mesmo barco com nomes diferentes em relação à área onde eram construídos e à sua aplicação, e que o Barco que tinha um princípio de quilha era o Saveiro e até apresenta o seu desenho, que vemos a baixo.

De qualquer forma, o que é facto é que apareceu entre nós um barco que representou a transição dos barcos de fundo chato para os barcos com quilha.

Como se vê quando se comparam os dois desenhos, um dos autores estava enganado mas, na dúvida, damos a preferência a Mattos, que fez um estudo *in loco* e muito mais aprofundado.



Forma de construir uma “pré-quilha”



De acordo com os achados arqueológicos encontrados na Europa do Norte, a evolução que se teria dado na fixação dos costados ao fundo, pelo antigo método de fundo primeiro e costado depois, pode seguir-se na figura que atrás apresentámos.



Evolução da aplicação das “balizas” na construção naval antiga

Julgamos terem ficado claras as razões para se justificarem as nossas reticências à

aceitação automática das teorias elaboradas por anteriores estudiosos desta matéria.

Com tudo isto, pensamos ter já deixado o caminho aberto para o seguinte raciocínio:

- Se os Celtas estiveram na Península desde a Idade do Bronze, e por muitos séculos;
- se se miscigenizaram com as populações autóctones e com outras de subsequentes migrações (caso de que não há conhecimento seguro que se tenha dado nem com Fenícios, nem com Gregos, nem com Cartagineses, que apenas andaram por cá de passagem);
- se os seus conhecimentos das técnicas de construção naval já tinham influenciado a construção naval dos Francos, dos Anglo-Saxões e dos Romanos, na área do Canal da Mancha e no Báltico, como afirma John Haywood ⁴⁹;

⁴⁹ John Haywood, *Dark Age Naval Power*, Anglo-Saxon Books, Norfolk, 2006

- se os barcos que chegaram até nós, no Rio Douro e só nele, são inequivocamente semelhantes aos construídos pelos Celtas desde esse citado período Histórico e se ainda não foram descobertas nenhuma prova nem de construção, nem de características demonstradas, que não as assentes em palpites visuais até aqui utilizados para ligar os nossos barcos tradicionais a Ur, parece-nos que não há dúvidas quanto ao caminho a seguir.

Porque a “Prova” que Lixa Filgueiras viu na semelhança entre estes barcos e os do Levante Mediterrânico, e que Johnstone seguiu, é pura e simplesmente a forma do casco, com rodas de proa e popa levantadas em meia lua, e esta evidência não se pode negar, nem também o facto de Fenícios e Gregos terem andado por cá e supostamente usarem essa característica nos seus barcos.

Mas não existem quaisquer provas definitivas quanto às formas dos Barcos destes dois Povos, quando por cá andaram. São apenas conjecturas baseadas na iconografia, como atrás vimos, não confirmadas pelos achados arqueológicos. Repare-se, e repetimos, que os barcos mais antigos estudados pela arqueologia naval, no Levante (Gelidonya, Yassi Ada, Ulu Burun e Kyrenia), quer gregos, quer fenícios, nenhum deles mostra ter as características visuais dos “hippoi”, nem sequer proas em arco fechado e extremamente levantado.

No entanto, parece-nos que se tem ficado pela aceitação tácita destas propostas e que até agora ninguém esteve para se dar ao trabalho de as aprofundar.

Ainda insistindo e voltando atrás, como nos parece evidente, o levantamento das proas e popas dos barcos, não é, não pode ser, nem faria sentido que fosse, atribuível a este ou aquele Povo.

Como é óbvio, os barcos portugueses que puderam ser analisados pelos estudiosos e arqueólogos navais dos séculos XIX e XX, se por um lado parecem ainda demonstrar não só a técnica de construção antiga, mas também algumas características não tão primitivas, mas assim mesmo muito arcaicas, por outro lado, incluem já outras mais modernas, como se pode verificar em algumas alterações de modernização que foram sofrendo ao longo dos tempos.

Iremos tentar estudar os dois diferentes tipos de barcos que até nós chegaram, ou seja, os barcos de fundo chato, porque esta é uma das características comuns a todos, e que atesta a sua antiguidade, além de outras, e os barcos já com esboço de quilha:

- um tipo cujas rodas de proa e popa eram pregadas directamente ao fundo e subiam em linha oblíqua, de que apenas existem dados para o Rabelo e Rabão, também chamado de Valboeiro.
- e o outro tipo, com as proas muito levantadas em arco fechado, oferecendo o aspecto de uma meia-lua, de que ainda ficaram alguns dados, poucos, sobre a sua técnica de construção antiga, como sejam os Barcos da Xávega, ou Barcas de Mar e a Meia-Lua da Caparica, que é uma versão mais curta e mais estreita do Barco da Xávega, assim como o Mercantel, o Moliceiro, a Salineira e a Bateira do Norte.
- O Saveiro constitui um caso à parte, e como tal será tratado.

O Moliceiro e o Salineiro, são barcos com funções específicas, e tanto podem ter sido construídos talvez pelos primitivos Celtas que tivessem ocupado estas regiões (também no Norte e Centro da Europa os próceres Celtas possuíam e exploravam minas de sal),⁵⁰ mas também é provável que tenham sido desenvolvidos a partir dos modelos do Douro e adaptados a estas funções, “herdando” esta característica da Barca de Mar e da Bateira, apenas por semelhança, ou mesmo por questões estéticas.

Qualquer destas razões pode apoiar a teoria proposta, se tivermos em atenção a sua tardia aplicação nestes trabalhos (já depois de constituído Portugal, próximo do início do século XIII, como veremos adiante).

Não nos debruçaremos sobre o Barco da Nazaré, que até tinha o nome de Candil, porque é evidente que é uma versão mais pequena, simplificada e moderna do Barco da Xávega (a popa, que teria outrora sido em bico levantado, aparece nos tempos modernos sempre cortada e já com painel, embora que bastante alta, como é exigido para aproveitar o impulso das ondas na sua aproximação a terra).

Façamos aqui um breve parentese para procurarmos os termos aplicados aos barcos desde a fundação da nacionalidade, seguindo o precioso estudo de Carbonell Pico.

Alaúde, Albetoça e Almadia, são do século XV; **Aloque** (que não se sabe o que é) **Baixel** e **Barquete** do século XIII; **Barca** e **Barco**, do século IX; **Batel** e **Barinel** do século XIV; **Bragantim** do século XV; **Bucardos Trincatus, Búrcia** (ambos provavelmente de origem italiana) e **Caravela**, do século XIII; **Caravo** do século XV; **Carraca** do século XIV; **Coca** do século XIII; **Concho** (embora mencionado por Zurara, “feito de um pau cavado”, deve ser muito antigo, e era utilizado nos rios Mondego e Zêzere); **Copano**, de origem italiana mencionado por Fernão Lopes; **Coque** do século XV; **Enxabeque** do século XV, **Fusta** mencionada como do século XIV, mas é muito anterior; **Fustalha** do século XV; **Galé** do século XIII; **Galeão** do século XIII; **Galeota** do século XIV; **Galera** do século XV; **Gondora**, do Italiano, século XIV; **Lenhato** do século XIV; **Lenho** do século XV; **Lenhom** do século XV; **Nau** do século XIII; **Nave** do princípio do século XIII; **Naveta** do século XV; **Navio** dos finais do século XII; **Navo** do século XV; **Pinaça** do século XIII; **Urca** e **Zavra** do século XV. Como vemos a designação Barca ou Barco aparece cerca de dois séculos mais cedo do que qualquer outra. E para estes, existiam diferenciações, conforme a aplicação, de que se deduz poderem ter morfologias diferentes.

Barcas - Em 17 de Março de 1254, um documento real diz:

« ... de omnibus **Barcis et Barquetis** que venerint de ripa de Dorio cum vino, et cum lignis; .. Et mando vobis quod de omnibus navibus et de omnibus **Barcis magnis et parvis** que venerint de francia vel de Rupella vel etiam de alijs locis cum pannis uel cum maderia vel cum ferro... faciatis medietatem aportare in meam villam de Gaya... et ubi Barca sive navis descarregaverit ibi encarreguent eam. Mando vobis eciam quod lexetis aportare in villam Ecclesie Barcas et Barquetas que venerint de mari...».

⁵⁰ The Earliest Ships, já citado

As Barcas e Barcos podiam ser **de carregio**; **de carreto**, julgamos que de transporte fluvial, **do condado**; de congregar (pesca do congro); **de mercadorias**; **de mercee** (?); **de passagem** (entre margens); **de pesca**, havendo altas e de pescado miúdo; **da sardinha**; **de sal**; **secira ou savaleira**, da pesca do sável; **taberneira**, a que traz vinho para vender e **do concelho**.

Por aqui se vê não só que havia Barcas grandes, tão grandes que iam e vinham de França, outras mais pequenas, que tinham capacidade para carregar madeira e ferro, e que as Barcas e Barquetas que vinham de RibaDouro eram carregadas com vinho e com madeiras.

Mas voltando à construção, a partir da introdução do método da quilha e rodas de proa e popa, para originar o suporte da construção, muito provavelmente por construtores navais de Itália, e já tão tarde como o século XII dC, a nova prática desenvolveu-se em flecha, e desde os batéis de serviço aos barcos maiores, barcos de pesca e “barcas de tráfego costeiro”, Naus, Barinéis e Caravelas, e toda uma imensidade de barcos dos quais hoje só conhecemos os nomes, toda a Iconografia que até nós chegou já mostra indícios de uma pré-quilha, ou a própria existência de quilha, embora que, ao princípio, em barcos que ainda utilizavam popa redonda.

Estamos convencidos que as “Barcas” que D^a Teresa, mãe de Afonso Henriques, já utilizava no rio Minho ⁵¹, seriam qualquer coisa semelhante à Barca de Mar, robustas, pesadas, mas talvez mais sofisticadas, assim como julgamos que o que teria estado na base do desenvolvimento da posterior construção naval portuguesa, teria sido a atracção exercida nos carpinteiros de ribeira do Padrão, na Galiza, formados pelos Pisanos e Genoveses que construíram Dromons para o Bispo Gelmirez, pela necessidade que D. Afonso Henriques teria sentido de construir navios exclusivamente dedicados à guerra.

Sabe-se que um ou mais carpinteiros de ribeira Pisanos, teriam fixado residência no Padrão, e chegou até nós o nome de um jovem habilidoso, Fuxón, ⁵² que teria sido encarregue de construir um segundo grupo de Dromons, cinco anos depois dos dois primeiros; que este e/ou outros carpinteiros galegos que tinham aprendido a arte, tenham sido atraídos para Portugal, onde era preciso construir muitos e grandes navios (quando a Galiza ainda estava em fase de repovoamento e tinham acabado as aventuras dos nórdicos e até as incursões dos árabes), portanto um novo mercado, oferecendo mais trabalho e certamente melhores e mais certas remunerações, não constituirá surpresa.



Construção mista, com assentamento inicial da quilha, rodas e tabuado do costado, e só depois as cavernas, como demonstrado na Holanda. Ver trabalho de Van de Mortel

⁵¹ Ver Alberto Sampaio, *As Póvoas Marítimas*, 2º Vol., Vega, Lisboa, 1979

⁵² Lixa Filgueiras, op. cit.

A deslocação de artífices qualificados de um País para outro, de livre vontade ou obrigados, está registada na História e portanto era normal daquele tempo; basta lembrar que o corpo de carpinteiros de ribeira do Clos de Rouen, na França Atlântica, foi constituído por artífices arregimentados em Pisa, Génova e no Sul da França.

Alguns barcos, construídos pelos carpinteiros de ribeira que se mantiveram no Douro, teriam resistido às inovações e seguiram as características arcaicas durante quase um milénio, por terem provado bem, mas outros adaptaram-se; estamos a lembrar-nos do caso da Muleta, cujas imagens do séc XIX já nada tem que ver com imagens do barco do mesmo nome do século XVI, onde se podem encontrar características de proa algo levantada em arco, assim como nos lembramos da Barca da Póvoa, cuja evolução é possível seguir a partir do século XVIII, sendo que a imagem desta altura já nada tem a ver com as desenhadas por Duarte de Armas, em 1509/10.

De facto, a construção dos Dromons por Carpinteiros de Ribeira de Pisa e Génova, no Padrão, Galiza, e posteriormente, a sua provável vinda para o Porto, deve ter constituído uma revolução pacífica nas nossas técnicas de construção naval até aí utilizadas em relação aos barcos próprios para navegar em mar aberto.

Não acreditamos que tenha sido introduzida, nesta altura, a técnica do “carvel-built”, porque essa já seria do muito anterior conhecimento dos Celtas; mas propomos firmemente que após a introdução do novo sistema de se começar pelo assentamento da quilha, roda de proa e cadaste, ainda se tivesse seguido um período, talvez largo, em que a construção naval ainda utilizaria o método de fundo e costado primeiro, balizas depois, de acordo com as provas desta técnica mista, que existiam na construção naval limitada ao rio Douro, e que tem paralelo com os dados que recentemente foram encontrados na Holanda.⁵³

E isto tendo em atenção a forma “fácil” como se fazia a construção do Rabelo, como veremos adiante.

Ao contrário do que se tem vindo a pensar, a nossa tradição de barcos de pesca vem do Norte para Sul.

O “barco de mar” veio do Norte para Ílhavo, Figueira da Foz, Mira e Peniche, daí para a Caparica e para o Algarve.

O que não é para admirar, dado que, além da possível excepção da Tartéssia, que voltaremos a ver, também as técnicas de construção naval Celtas para embarcações e navios para actividades mercantes ou de guerra, costeiras ou de longo curso, vieram de Norte para Sul.

O que também não constituirá grande enigma, dado que Portugal nasceu no Norte e levou mais de um século para se distender para Sul.

⁵³ Aleydes Maria P. A. Van De Mortel, *A Cog-like Vessel from the Netherlands*, Tese apresentada ao Graduate School of the Texas A&M University, para obtenção do grau de MA, 1987

A Técnica Celta de construção naval utilizada nos primeiros barcos portugueses

A História da expansão dos nossos barcos tradicionais acompanha a História do crescimento e da evolução da costa Norte de Portugal, e por isso pode ser seguida, se forem analisados os tipos de embarcações que deixaram rasto significativo ao longo dos tempos, e a própria utilização dos barcos.

Para nós, não resta qualquer dúvida de que o modelo de construção utilizando as antigas técnicas Celtas irradiou da área que se pode enquadrar hoje como a região do Grande Porto.

Adiante explicaremos as razões distantes desta afirmação, porque foi só no rio Douro, e em mais nenhuma área da Península Ibérica, que se deram as condições para que esta tradição se mantivesse, preservada pelos habitates que teimosamente ficaram nos castros construídos nas suas alcantiladas penedias e que, quando era possível, desciam às terras da suas margens para continuarem as suas actividades.

Se, como pensamos e temos vindo a expôr, havia alguma possibilidade de se manter escondida, mas activa, tão antiga tradição, foi aqui, no Douro, porque todo o resto do litoral da Península, de Norte a Sul, estava deserto e não havia contactos com outros povos ou civilizações que lhes trouxessem inovações.⁵⁴



Reconstituição do barco de Kerynia

Fundamentada esta teoria, que nos parece razoável, como iremos ver, julgamos ser coerente pensar-se que, com base nesta técnica de construção, se teria vindo a desenvolver um tipo de barco, semelhante ao Rábão (ou Valboeiro), basicamente com características facilmente adaptáveis à pesca ou a transportes costeiros, como o era aquele barco fluvial, e cujas formas não difeririam muito quer do “barco de mar”, quer das formas do barco de Kerynia, que neste caso só tinha duas tilhas, uma à popa e outra à popa, mas que eventualmente poderia sofrer convés.

Diz-se que dos árabes, cuja cultura se espalhou pelos moçárabes, entre 720 e 1100 dC, teríamos recebido a vela latina e a sua manobra; mas não se têm em atenção que antes da nacionalidade, já se tinham construído Dromons perto da fronteira norte portuguesa, que já utilizavam vela latina e que os portugueses teriam aperfeiçoado a sua manobra.

⁵⁴ Luiz Gonzaga de Azevedo, História de Portugal, Vol. Primeiro, Edições Búlion, Lisboa, 1944, p. 9, “...A ocidente, porém, celtas e lusos não adiantam; esquecem, até, o que souberam seus pais e avós, porque lhes falta o convívio de povos cultos e não os anima o comércio...Por suas terras não passam estradas, que relacionem entre si povos e raças diversas, como na Europa Central; suas extensas costas marítimas estão habitualmente desertas; nem delas vogam, nem a elas chegam, ao menos com frequência, embarcações e navios, como às dos mares do Levante, v.g. da Grécia ou da Jónia...” Cita Estrabão, Rerum Geographica-rum, Amstelædami, 1707, Lib. III, p. 137

Um barco como o Valboeiro, já com pré-quilha, embora utilizando ainda o método arcaico de construção, de fundo e costado primeiro e balizas depois, permitia uma evolução directa para embarcações e navios de maior porte. Não é para admirar que com outros horizontes e maior incentivação, os agora portugueses se tivessem lançado na construção de caravelas de pesca e mercantes ou de navios que lhes permitissem viagens de longo curso.

Porque o facto da Caravela só aparecer mencionada no Foral de Gaia de 1255, não é prova de que não existiam antes navios apelidados de Caravela. O substantivo em si, já aparecia muitos anos antes, quer como patronímico, quer como barco.

Mas também o vocábulo *nave* só aparece escrito em português em 1211,⁵⁵ e ninguém duvida que eram utilizadas pelos povos da Península muitas décadas antes (ou séculos) pois sabe-se que em 1195, cerca de meio século depois da independência de Portugal, mas cerca de outro meio século antes da sua próxima menção (foral de Gaia de 1255), uma *nave* portuguesa naufragou nas costas da Flandres.

Já alguns, lendo acriticamente um trabalho de Furio Ciciliot⁵⁶ sobre Caravelas Mediterrânicas, em que o autor dá conta de ter encontrado o termo “caravellum coo-pertum”, num acervo de documentos notariais da área de Génova, referindo-se a uma pequena embarcação auxiliar de uma *navis*, em 1159 (e ao contrário do que conclui Ciciliot, o facto de ser coberta não define as suas dimensões, porque se fosse apenas tilhada à popa e à proa, já era coberta com tilha, e por outro lado não poderia ser muito grande, porque se o fosse, não caberia na *navis*).

Também apareceu um outro “caravellum” (no masculino), que Ciciliot julga ainda mais pequena que a anterior, em 1190.

Ciciliot não afirma (porque não tem elementos suficientes para isso), que os dois *Caravellum* sejam antepassados das *Caravellae* portuguesas:

1. O nome dos dois barcos da região de Génova é masculino e as portuguesas sempre foram femininas, o que pode ser resultado da linguagem.
2. Estes *Caravellum* italianos são de 1159 e 1195. Não há provas definitivas da primeira aparição da Caravela portuguesa, ou se quisemos, construída na Península Ibérica; a primeira vez que o vocábulo aparece escrito é no princípio do século XII, cerca de 1220, o que não é prova suficiente para demonstrar que não existisse antes.
3. Mas como os carpinteiros de ribeira (Pisanos e Genoveses) contratados por Gelmirez estiveram no Padrão, Galiza, para construírem Dromons (e nesta construção é que eles eram peritos), em 1115, e tendo em atenção que a maior parte deles teria regressado às suas terras (Pisa e Génova), dado que, e ao que os documentos implicam, só teria ficado um jovem habilitado de nome Fuxón, não pode ser descartada como inverosímil a hipótese de que alguns dos que

⁵⁵ Maria Alexandra Tavares Carbonell Pico, A Terminologia Naval Portuguesa anterior a 1460, Sociedade da Língua Portuguesa, Lisboa, s/d, p. 156

⁵⁶ Furio Ciciliot, *Notte sulle Caravellae Medievali Mediterranee*

regressaram a Itália tivessem levado consigo a técnica da construção de barcos relativamente pequenos, que em Portugal se chamavam *Caravellae*.

4. Chegados a Génova e Pisa depois de 1120, e devido à atracção que este método antigo, já de há muito esquecido no Mediterrâneo (de fundo e costado primeiro e balizas depois), possa ter exercido sobre estes mestres, já peritos em métodos de construção naval mais evoluída, seria a relativa facilidade e rapidez com que estes pequenos barcos de fundo chato, ou mesmo já com pré-quilha se construíam. Daí terem tentado a sua construção naquela região.
5. Por razões óbvias, este método de construir barcos não teve grande influência na região de Génova, mas mesmo que tivessem construído muitos *Caravellum* antes, para os quais não foram encontrados documentos, ou depois, cujas fontes também não apareceram, não seria para admirar que a partir de certa altura estes barcos, tivessem eles progredido, tivessem mudado de nome.

Ciciliot, e honra lhe seja feita, limitou-se a demonstrar que na área de Génova, nos meados e nos finais do século XII, foram construídos dois *Caravellum*. Analizou o termo, e fez as devidas comparações com o mesmo ou semelhante termo encontrado noutras paragens.

Mas que saibamos, não afirmou nem sequer sugeriu que os portugueses tivessem aprendido a fazer Caravelas por cópia dos *Caravellum* Mediterrânicos. Até porque o termo, na Itália, parece só ter sido utilizado duas vezes, em relação a duas pequenas embarcações, depois de Pisanos e Genoveses terem estado na Ibéria. Afirma ainda que o termo *Caravelas*, naquela zona, só voltaria a aparecer nos Séculos XIV/XV, mas agora referindo-se a navios portugueses, já com algum porte.

A Construção dos Barcos Tradicionais Portugueses

Porque as características e formas de construção de alguns barcos tradicionais representam já uma evolução em relação ao barco do Douro mais antigo, o barco Rabelo, será agora a altura de vermos como é que este se construía, dando origem aos outros barcos tradicionais, mas cuja ascendência tem vindo a ser radicada, quanto a nós erradamente, nos barcos do Levante Mediterrânico.

Já abordámos, *en passant*, os nomes de alguns barcos tradicionais.

Mas não teríamos uma visão tão clara para diante se não estudássemos primeiro a muito primitiva técnica de construção do Rabelo e a simplicidade de métodos e ferramentas, que nos abrirá uma melhor compreensão das técnicas de construção dos barcos portugueses que pretendemos estudar.

O barco Rabelo

O Rabelo foi estudado, talvez entre outros que desconhecemos, pelo Dr. Armando de Matos, em 1940,⁵⁷ e mais tarde pelo Prof. Lixa Felgueiras, cujo texto foi seguido para produção de um vídeo, agora em CD, tendo ficado registadas as várias fases da sua construção.

Vejamos, com quanto pormenor nos dão as imagens recolhidas pela SINAL (equipa de vídeo de uma firma de



Tábuas do fundo cortadas e assentes no chão plano

Áudiovisuais que filmou a construção de um destes barcos), feita por mestre construtor de Rabelos e utilizando as técnicas primitivas com que eram construídos.



Escolha e abate dos pinheiros

Esta firma merece o nosso reconhecimento,

pois que prestou à nossa História Marítima e à História Marítima Universal um excepcional serviço, preservando neste óptimo trabalho, uma memória que, não tivesse sido oportunamente recolhida, bem cedo se desvaneceria.

Volta a referir-se aqui a importância das “traças” na construção naval antiga, nesta técnica representadas pelos conhecimentos ancestrais dos “mestres construtores de Rabelos”, pessoas simples, do povo, que recebiam dos pais ou parentes muito próximos a forma de construir estes barcos.

Chamamos a atenção para o facto de termos seguido a obra do Dr. Armando de Mattos, dadas algumas confusões e incorreções que encontramos no texto de Lixa Felgueiras.

Primeira fase – Formação da equipa e escolha das árvores

Depois de formada a equipa de “carpinteiros de ribeira”, homens treinados na utilização da serra, da enxó e do machado de carpinteiro, o mestre, com alguns membros da sua equipa, vai procurar as árvores⁵⁸ que mais se adequam às formas do barco que se vai construir, tendo em atenção a sua altura, diâmetro e a ausência, tanto quanto possível, de nós. Como os barcos, nesta zona, eram construídos inteiramente em pinho bravo, é óbvio que se teria que escolher os pinhais onde abundassem árvores com alguma idade e porte e ainda ter em atenção a altura do ano mais propícia para se efectuar esse abate.

⁵⁷ Armando de Mattos. *O Barco Rabelo*, Junta de Província do Douro Litoral, Porto, 1940

⁵⁸ Nesta construção foi utilizado o pinho bravo, espécie mais abundante no litoral. Para nascente, era preferido o carvalho e o castanho na construção dos mesmos tipos de barcos.

Segunda fase – Corte da madeira e assentamento do tabuado do fundo

Os troncos de pinheiro eram serrados (ultrapassado no tempo o desmembrar do tronco por cavilhas de madeira rija, em V, enterradas nos troncos por força de grandes maços de madeira), em tábuas sucessivamente preparadas com as larguras, espessuras e comprimento requeridos para o barco em vista.

As tábuas de maior espessura eram as que assentavam no fundo, a meio navio, e eram tantas quantas as necessárias para dar a boca, ou largura máxima.

Terceira fase – Marcação das formas do fundo

Depois de postas à face as tábuas do fundo, a marcação do desenho do fundo era feito com uma linha molhada e metida em cinza de cortiça queimada.

Com pregos espetados na madeira, a olho, conforme se ia desenvolvendo nas madeiras a curvatura do fundo, a linha assim preparada e passada pelos pregos, era batida a martelo, para deixar que a cinza “escrevesse” o desenho nas tábuas, que depois eram serradas ao longo dessa linha.

As tábuas extremas eram galivadas para dentro, com o fim de permitir o assentamento oblíquo do tabuado dos costados.

A esta operação dava-se o nome de “solinhado”.

Toda esta marcação era feita “a olho” e era impressionante ver como a perícia do Mestre conseguia formas curvas equidistantes da linha central, sem qualquer instrumento que não fossem os cordéis esticados à medida.



Marcando a forma do fundo

Quarta fase – Fixação provisória, com as travessas, do tabuado do fundo

Depois de formado o fundo, pregavam-se as travessas, que iriam assegurar a união entre si do tabuado do fundo.⁵⁹

Nesta altura, e também “a olho”, procuravam-se defeitos da curvatura das linhas do fundo, que se marcavam, para se poder eliminar quando o fundo subisse ao picadeiro.

Só depois desta operação se iniciava a construção do “picadeiro”.

O “picadeiro” era formado por uma sucessão de grossas estacas enterradas no solo à força de maço, as mais baixas a meia nau, e subindo em arco para ambas as extremidades, de acordo com o arqueamento que a perícia do



O Tabuado do fundo cortado e fixo por travessas provisórias

⁵⁹ Note-se que enquanto Filgueiras utiliza o vocábulo *Sagro* de uma forma indeterminada, para se referir ao tabuado do fundo, a que Mattos se refere como sendo o *ensaio ou cavernas*, visto do lado interior, este autor também refere Sagre, em vez de Sagro, mas referindo-se ao espaço desde o fundo até à linha de água, quando visto do exterior. Para evitar confusões, continuamos a utilizar fundo para referir a parte chata da embarcação onde se prega o tabuado do costado.

Mestre exigia. O perfeito alinhamento e horizontalidade das estacas era assegurado por uma teia de linhas transversais e longitudinais .

Quinta fase – Passagem do fundo para o picadeiro

Colocado o fundo equilibrado sobre o picadeiro, era depois apoiado por prumos cravados no solo e verificava-se se todo o tabuado assentava de forma uniforme sobre o picadeiro.

Se o tabuado resistisse ao arqueamento, colocava-se sobre ele o peso necessário, formado por grandes pedras ou sacos de areia molhada. Se houvesse defeito no alinhamento das estacas do picadeiro, faziam-se enchimentos com cunhas de madeira.



Passagem do tabuado do fundo para o picadeiro, para lhe dar uma forma curva

Sexta fase – Assentamento das “oucas” (?)



As “oucas”, segundo Lixa Filgueiras, eram reforços transversais pregados no interior do fundo, à popa e à proa, onde assentavam as rodas de proa e de popa.

Não sabemos a origem desta definição, porque na obra de Armando de Mattos, “oucas” seriam os paus onde se apoiavam as pás, para remar, e que vem acompanhada por um expressivo desenho, que apresentamos. Para nós, esta é a definição correcta, porque as oucas correspondem aos espaços “oucos” deixados no costado para a colocação dos remos, como se vê na figura de Mattos. Por desconhecermos o que é que Lixa Filgueira queria dizer, e por não podermos seguir esta operação, por não estar fotograficamente representada, passamos por cima.

Sétima fase – Assentamento das rodas

Repare-se na fotografia seguinte, em que a roda de proa é formada por quatro madeiros sobrepostos, em que a roda propriamente dita é o segundo madeiro a contar de cima, composta por três partes arqueadas, que se unem entre si pelo menos por duas escarvas.

Por cima da roda, para o lado do topo, assentava sobre ela outro madeiro e por baixo mais dois enchimentos, perfazendo os madeiros necessários para formar o teixel característico.

O madeiro das rodas era escarvado na extremidade inferior para a sua fixação aos bicos da proa e da popa.

Também não vemos a necessidade de lhe meter nos bicos enchimentos de reforço, como sugere Filgueiras, dada a grossura dos madeiros das rodas e a do tabuado do fundo onde elas assentam, e ainda tendo em atenção que é o tabuado dos costados, também ele



Assentamento das rodas de proa e popa

bastante grosso, que vai manter as rodas na sua posição e absorver as possíveis tensões. Talvez que o barco cuja construção Filgueiras acompanhou, por ser mais pequeno e mais maneiro que o grande rabelo tradicional (os próprios construtores apelidaram-no de “barquinha rabela”), tivesse sido construído com tabuado de menor espessura (no texto informa-se que era de 4 cm) e por isso tivesse que levar os tais reforços que Lixa Filgueiras chama de oucas, mas nem termo nem peça existem na monografia de Mattos, com a aplicação que Filgueiras lhes dá.

Há muitos anos, tivemos a oportunidade de observar, com algum pormenor, um grande rabelo que jazia em decomposição à saída para juzante do Cais de Gaia, local que parecia ter servido para um pequeno estaleiro artesanal, e cujo tabuado do fundo media 5 cm de espessura e o do forro 4 cm.

Oitava fase – Aplicação da primeira tábua do Forro

Depois de verificado o correcto alinhamento das rodas de proa e popa, através de um fio preso entre as rodas e do qual se suspendiam prumos, que também serviam para acertar o arredondado simétrico do fundo, já entretanto se tinha preparado o tabuado do forro, em que cada fiada era constituída por três tábuas, correspondendo cada uma a seu “terço”.

O terço do meio era o último a ser ajustado aos outros dois. Note-se que sendo as tábuas do costado de largura igual de um extremo ao outro, e sendo o seu arqueamento para fora que vai formar o feitio abaulado do costado,⁶⁰ conclui-se que cada tábua sobreposta à anterior vai ficando cada vez mais alta



nas rodas e mais baixa a meia nau. Por isso, a última tábua do terço do meio, não era corrida de popa a proa, ocupava somente os espaços entre terços e atingia a altura mediana do *coqueiro*, de que adiante falaremos. A estas tábuas chamava-se os *bordados*, como vemos no desenho de Mattos.



Colocação da primeira tábua do forro, pregada a topo na roda e por baixo na tábua extrema do fundo, previamente galivada com o ângulo correcto

Nona fase – Corte, preparação e assentamento das cavernas

Depois de fechado o casco com a penúltima fiada do forro, passava-se à configuração das cavernas, tomando as suas medidas e forma a partir de dentro do casco, um par de cada vez. As cavernas do Rabelo cuja construção se acompanha, são já uma evolução em relação às cavernas do saveiro e da xávega, como veremos. Com toda a probabilidade de acertarmos, como



Medindo os espaços para afeiçoar as cavernas

⁶⁰ Veja-se Van De Mortel, atrás citada

veremos adiante, salientamos que na construção primitiva deste barco deveriam ter sido aplicadas meias cavernas, alternadas com travessões de bordo a bordo.



Note-se que estas balizas já seguem a configuração da Alta Idade Média, sendo constituídas por duas partes, a caverna no fundo formando um L muito ligeiro, e o *pegão* já pouco inclinado para cima, nomes que na construção naval posterior, viriam a ser substituídos por caverna e braço.

Enquanto Mattos nos mostra caverna e braço pregados lateralmente na zona dos côvados, conforme a tradição antiga, e como se vê abaixo, este Rabelo já nos mostra a face inferior dos *pegões* (provavelmente escarvados) directamente pregados sobre a face superior das cavernas, o que se atribui a um aligeiramento da construção, por ser pequena, e à economia de madeira.



Note-se bem a alteração sofrida num espaço de quatro décadas. Quantas alterações mais não teria sofrido quase em dois milénios.

As cavernas já colocadas, afastando-se do padrão antigo

Décima fase – Assentamento de estameiras e verdugos

Sobre as cavernas, de proa à popa, eram pregadas as estameiras, reforços longitudinais cumprindo a função das escoas, na construção naval posterior.

Pregadas as cavernas com pregos revirados do lado oposto, passava-se ao assentamento das *estameiras*⁶¹ e *verdugos*, sendo as primeiras grossos barroteis longitudinais, fixos aos *pegões* por altura da borda, do lado de dentro do casco, e os *verdugos* sensivelmente menos grossos, do lado do costado.



Modo de aplicação de estameiras e verdugos

Ambas estas peças são cavilhadas à estrutura já formada, de uma só vez, com uma longa cavilha de madeira⁶² atravessando a estameira, o braço (que Filgueiras refere como *pegão*), a tábuia do forro e o *verdugo*, através de buracos feitos com o trado, cavilha que era travada por cunhos de madeira cravados do lado da saída.

Muitas vezes, para se conseguir obter deste tabuado a curvatura necessária para que se adaptassem ao traçado do interior e exterior da borda, era necessário sugar-lo, suspenso de uma armação pela zona que se queria curvar, ao calor de uma fogueira, pendurando pesos na extremidade suspensa. Como é óbvio, a madeira teria que ser bem molhada, repetidas vezes, para não pegar fogo.

⁶¹ Este madeiro a que Filgueiras chama *draga*, foi chamado de *estameira* por Mattos. Ver obra citada, p.51

⁶² Ao estudarmos esta parte da construção, descobrimos a razão para as trocas de vocabulário que tínhamos vindo a notar entre os textos de Mattos e Filgueiras – alguns vocábulos utilizados por Filgueiras em relação ao Rabelo, como é o caso de *draga*, estão especificados por Mattos na construção do Saveiro, que é algo diferente, como veremos

Décima primeira fase – Acabamentos interiores

- *Chileiros e coqueiro*

Estas embarcações tinham uma espécie de tilhas, arredondadas uma à proa e outra, maior, à popa, que se chamavam *coqueiros* e seus *chileiros*, da vante e da ré, respectivamente. Eram já uma espécie de castelos, que se viriam a manter por séculos e estão iconograficamente representados nos navios celtas do Norte da Europa, mas também nas naves das iluminuras das *Cantigas*, de Afonso X.



O taburno, com a sua característica forma abaulada

O Chileiro da vante ocupava o espaço que ficava imediatamente abaixo da pequena tilha da vante, e tinha junto a *tábua da cama*, onde os tripulantes dormiam. O chileiro da ré era bastante maior e era o armazém de víveres, a despensa. Aparentemente, o chileiro da ré fazia parte do taburno, ou coqueiro, nome que se dava à zona coberta da ré, ocupando a sua parte mais trazeira. Dentro do coqueiro, existia a *tábua do pão*, prateleira onde este alimento era acondicionado.

Teremos que verificar com atenção a forma do coqueiro, porque esta memória é importante para uma comparação que faremos mais adiante.

- *Mastro e seu assentamento*

O mastro erigia-se bastante por ante-a-ré de meia nau, próximo das *apégadas*, e era constituído por um único tronco de pinheiro novo, direito e sem pernadas; tinha de alto, do topo ao seu assentamento no fundo, cerca de uma vez e meia o comprimento fora a fora da embarcação, o que corresponde às medidas tradicionais da construção naval portuguesa.



O texto do vídeo não faz observações sobre o assentamento do Mastro, mas Mattos descreve-o: diz que a *carlinga* é uma grossa tábua pregada ao fundo, com a *pia* para o pé do mastro, e que a posição fixa do mastro era reforçada pela passagem por uma espécie de enora, aberta no *estamão*, ou *traste*, que era uma grossa tábua transversal de bordo a bordo, servindo também de banco. E as figuras que ilustram esta definições também são claras, como vimos.

- *Chumaceira*

A *chumaceira* era uma forte peça rectangular de sobreiro, ou freixo, afeiçoada com a enxó em forma abaulada para lhe retirar os ângulos, firmemente encastada no topo da roda de proa e nas tábuas da última fiada do costado, sobre a qual irá trabalhar o leme, ou espadela. Para esta função, no centro geométrico desta peça é cravado um grosso eixo de ferro, o *parafuso*, como se fosse um tolete, o qual virá a entrar no furo feito no *quiço* da espadela, permitindo-lhe uma movimentação lateral giratória sobre o eixo.



Fixação da chumaceira à roda de popa e à última tábua do costado

Ainda é nesta altura que se vai verificar e marcar no fundo, a localização dos *pilares*, ou *escamões*, que irão suportar as *apêgadas*, *caranguejola* ou *ponte do arrais*, de onde se governa a embarcação. O pavimento que se monta sobre os escamões e sobre o qual estará o arrais, é o *estrado das apêgadas*.

- Calafetagem

É ainda com o barco deitado que se procede à operação de *calafetagem*, tarefa cuidada e morosa, que irá ser desempenhada por especialistas, os *calafates*. São utilizados rolos de estopa para fazer os fios que vão ser intruduzidos nas juntas dos tabuados, com os *grafetos*, espécie de escopros especiais, batidos com o *macête*.



Calafetando o costado

Décima segunda fase – A construção da Jangada



Fazendo a jangada e preparando a junta de bois

Com o barco na posição horizontal em que até aqui se encontra, não é possível afagar as tábuas do fundo, corrigindo-lhe os defeitos que tivessem sido notados e dando-lhe o necessário acabamento, nem aplicar convenientemente a *breagem*. Há pois que tomar o barco, empinando-o.

E esta é uma operação difícil, já que compreende a equipa de carpinteiros e o pessoal que vai trazer as juntas de bois para a concretizar.

Primeiro, faz-se a *jangada*, algo afastada do casco, que é a arreigada onde virão a ser presos os moitões ou cadernais do aparelho de força, cujo tirador será puxado pela junta de bois. Armados os aparelhos de força, que podem ser *teques* ou *tralhas simples*, conforme o peso estimado do barco, ficam os dois extremos aplicados às estameiras e à jangada, e o *tirador* é preso ao jugo (ou *molhelha*) dos bois. A conjugação do esforço de tracção dos bois exige grande cuidado, mas por fim lá fica a embarcação apinada, sendo mantida nesta posição pela aplicação lateral de prumos.



Acertando o encolamento

É com o barco nesta posição que se vai proceder ao acabamento do tabuado do fundo e da primeira fiada do tabuado do costado, de modo a que o seu acabamento fique perfeito e sem arestas.

Décima terceira fase – A breagem

Terminada esta operação, passa-se à *breagem*, que consta da aplicação, a quente, de *pez louro* misturado com *gordura de carneiro*, para dar maior fluidez ao pez, ou *melhor corrimento*.

A mistura é aplicada a partir da panela de ferro de três pés, em que foi aquecida, em todo o costado, com especial incidência sobre as áreas do calafeto, por meio dos *escopei-*



A operação de breagem do costado e fundo vai trazer o barco de volta à sua posição horizontal, e aqui já são apenas os homens que a protagonizam, numa operação difícil e perigosa. Enquanto uns seguram os chicotes dos aparelhos de força para aguentar a descida do barco, cuja base no solo levou estacaria para não o deixar fugir, outros aguentam com as costas (alombam) a sua descida, enquanto outros também vão aguentando esta lenta descida com prumos, que fixam no solo. Quando o barco poisa por igual no solo, é a altura de calafetar e brear o interior, após o que resta apenas um ou outro acabamento e o seu lançamento à água. Para esta cerimónia era costume antigo engalanar a proa com festões e flores e a popa com ramos de oliveira, ainda restos das invocações bárbaras aos deuses pagãos.

ros, espécies de pincéis feitos com pele de carneiro a que ficou ainda agregada a lã.

Terminada esta tarefa e depois de concedido o tempo para secagem do breu, passa-se à seguinte operação do bota-abaixo.

Décima quarta fase – O bota-abaixo

Esta é a operação que



Num esforço colectivo e controlado, a equipa volta a pôr o barco na posição horizontal

Décima quinta fase – Construção das apégadas

Já com o barco na água, fazem-se os acabamentos. Volta-se a verificar os alinhamentos pela linha de flutuação, acerta-se a posição do traste para segurar o mastro na vertical, aplica-se a breagem interior e fabricam-se as apégadas, que levam:

1. Quatro *escamões* ou *pilares*, que servem de suporte ao estrado do arrais, e este era o número aplicado nos rabelos mais pequenos ou, como foi este o caso, nas barcas rabelas, com capacidades de 12 a 24 pipas. Nos Rabelos maiores (e chegaram a construir-se para capacidades de 100 pipas e mais), o número de escamões já era de seis, como se vê no desenho ao lado e aqui merece a pena citar a nota de Mattos, quando referenciava a observação de Estrabão: no Douro navegavam “*magnis scaphis*”.
2. Para além da sua fixação entre as estameiras e o costado, e ao fundo, a estrutura era mantida pelas travessas interiores e exteriores e as dragas laterais, cujo número podia variar entre seis e oito, conforme as dimensões do barco. Consolidada esta estrutura, assentava-se o estrado e sobre ele, as *pèjadeiras*, barras que permitiam o assentamento dos pés do arrais, nas manobras do leme.



Décima sexta fase – O fabrico da espadela

Entretanto outra equipa estava ocupada no fabrico da espadela, composta por várias partes, como se pode ver na fotografia seguinte:

A *emenda* vai da *mão* à *haste* e é na *mão*, a sua extremidade, que irão ser encastrados os *tornos*, cavilhas de madeira onde se prendem os *cabrestos*. Conforme o tamanho dos barcos, e consequentemente o da espadela, os tornos podem ser em número de quatro, seis, ou oito, em pares.



O fabrico da espadela



Os tornos para os cabrestos

A haste vai da emenda ao *pail* e a cerca de um terço tem, para vante, uma forte peça de madeira, plana do lado em que é fixada à haste, oblonga e ovalizada para fora, que se chama o *quiço*. Este *quiço* é a peça que tem um furo no seu centro geométrico, pelo qual penetra o parafuso, e que sustenta a espadela com a ajuda dos cabrestos.

O *pail*, vocábulo derivado de pá e a cuja forma a espadela obedece, é a espadela propriamente dita. À haste são pregados vários enchimentos, por baixo e por cima, até se conseguir a tradicional forma de pá, que caracteriza estes lemes. Pás eram também o nome antigo que se dava aos remos da proa e da ré.



O parafuso e o quiço

Décima sétima e última fase - assentamento do mastro, colocação da verga, do respectivo massame e poleame e envergue da vela

Como já se disse e mostrou anteriormente, o mastro era colocado a cerca de um terço do casco para a ré, mesmo à frente das apêgadas. O mastro é mantido na vertical, pelo *estai*, cabo que vai do galope à proa do barco e por um ou dois pares de brandais fixos e um par de móveis, que saem da encapeladura para os *ginga-mochos* e *estameiras*, na horizontal do mastro e que são fixados por *voltas de estameira*, nós especiais que prendiam estes cabos simultaneamente às duas peças.

A *verga*, que sustenta a *vela quadrada*, é içada e arreada pela *adriça*, cabo que passa por um gorne encastrado no galope do mastro. Nos *laizes da verga* são presos os *braçadores*, cabos com que se manobra a verga a BB ou EE. No meio da verga, está preso um moitão por onde passa um cabo que permite fazer subir o centro da esteira da vela, fazendo com que esta forme dois balões, um de cada lado, mas que permite ao arrais ver o caminho que tem à frente. Este conjunto tem o nome de *espiadoiro*.

No forro do gurutil da vela, são colocados os *invergues*, que prendem a vela à verga e nos punhos da esteira, as *escotas*, que vão prender nos *ginga-mochos*, paus que se sobrepõem aos bordados e que servem para neles se passarem as voltas dos cabos. Só falta montar as *varas-do-tolde*, que são seis varas com uma extremidade presa aos escamões e a outra ao coqueiro, por sobre as quais se vai estender o *tolde* ou *tolde*, de lona ensebada ou oleado, e que vai fechar toda a popa, das apêgadas ao coqueiro.

E agora o Rabelo está pronto para o seu lento e majestoso navegar, ao longo das margens do Douro.



Ficam-nos algumas dúvidas.

É muito presumível que tal como aconteceu com a evolução das cavernas em cerca de seis décadas, tenha acontecido também em relação a uma muito provável passagem de meia caverna e travessões de reforço para a caverna moderna que Mattos exemplifica, assim como as velas não seriam de lona ou brim mais de tecidos muito mais rústicos, até mesmo de peles, ao uso celta.

Mas este é um outro campo de investigação para o qual seriam necessárias provas, ou mesmo fortes indícios, e esses, infelizmente, se existem, ainda não foram encontrados.



Vejamos uma das provas iconográficas que pode estabelecer a conexão destes barcos à construção naval de origem Celta do Norte da Europa.

A gravura à esquerda, representa o *Oberländer*,⁶³ um barco do Reno dos finais da Idade Média.

Muito embora apresente todas as características da construção naval Celta do período do Bronze (compare-se o casco com o outro simples que mostrámos atrás): mostra sinais de evolução mais acentuados do que aqueles que apresenta o Rabelo, nomeadamente a ausência do característico leme de espadela alongado, aqui substituído pelo leme fixo ao costado.

No entanto, não nos podemos deixar levar por aparentes diferenças, como o feitio do casco e do castelo de popa, porque a conformação deste barco já é mais moderna do que a do Rabelo e destinava-se a outros fins; será porventura maior e com diferente capacidade de carga, e os ventos do Reno não ajudarão tanto quanto os do Douro, daí mais remadores. Mas note-se que o *coqueiro* do Rabelo está lá e com a mesma forma abaulada, mais comprido talvez para acomodar passageiros, e o mastro vem mais para vante.

⁶³ *The Earliest Ships*, p.59

No entanto, as características que nos permitem deduzir a semelhança estão todas lá. Os remadores remam de pé, como nos rabelos e à proa lá está a pá para corrigir o rumo. Esta aqui está centrada em relação à embarcação, com suporte fixo, daqui a inexistência da roda de proa, enquanto esta manobra, no Rabelo, era feita de uma das amuras por um remador com remo solto. Mas julgamos que as semelhanças na conformação e na navegação são notáveis. Tal como nos Rabelos, zonas dos rios havia em que este tipo de barco era propulsionado à sirga.

Aproveitamos para chamar a atenção para dois factos: neste tempo, as rodas de proa e popa nos barcos de rio, não eram tão elevadas quanto as rodas dos barcos de mar, porque a ondulação dos rios normalmente é mais mansa, e quando usavam velas, estas eram sempre mais altas que largas ou pelo menos, como é o caso do rabelo, quadradas, para melhor apanharem os ventos altos das montanhas.

O Rabão

Existia um outro barco fluvial no Douro, que se dedicava a transportes, construído exactamente da mesma maneira, mas mais pequeno - o Rabão - cujas diferenças principais em relação ao Rabelo eram as suas dimensões mais modestas, a inexistência das apêgadas e a espadela mais recurvada e curta, para que o leme pudesse ser manobrado de uma posição mais baixa.

Num dos seus trabalhos ⁶⁴ Filgueiras incluiu uma fotografia de construção de um rabão, em Bitetos, e noutro, apresenta uma fotografia de dois rabões na água, ambas aqui reproduzidas. ⁶⁵

Se seguirmos Mattos, que fez um estudo exemplar 40 anos antes de Filgueiras e que teve a oportunidade de estudar estes barcos muito mais cedo, verificamos que afinal o Valboeiro era o nome aplicado aos Rabões, que eram construídos em Valbom, nos tempos chegados a ele, modernos, pois antes disso, os Rabões eram construídos em Gaia.



Dois Rabões numa das margens do Douro



Construção de um Rabão, em todos os passos semelhante à do Rabelo

Os Rabões, conforme Filgueiras também viria a constatar, construíam-se de acordo com a mesma técnica e com os mesmos preceitos que o Barco Rabelo.

Mattos considera quatro sub-tipos de Rabões, todos eles sem apêgadas e espadela mais curta e recurvada:

⁶⁴ Octávio Lixa Filgueiras, *A lancha Poveira e o Saveiro de Valbom*, Centro de Estudos Humanísticos, Porto, 1958

⁶⁵ Idem, *A Arte da Construção no Estudo das Tradições Navais*

O Tipo I, era um barco exactamente igual ao Rabelo, mas sem apégadas. Era utilizado como barco de transporte de mercadoria diversa.

O Tipo II, tinha a proa semelhante à do Saveiro, sem coqueiro, e era utilizado no transporte de estrumes.

O Tipo III, igual ao tipo I, mas sem coqueiro, utilizado no transporte de carqueija.

O Tipo IV, também semelhante ao tipo I, mas com coqueiro mais baixo, que se utilizava no transporte de carvão.

Em 1940, com as notórias dificuldades que existiam nos transportes por via terrestre ao longo do Douro (o combóio, demorava horas nas voltinhas das serras, apenas servia um número muito restrito de povoações, e as estradas para as margem eram inexistentes) estes barcos de transporte ,rabelos, rabãos e valboeiros, ainda eram construídos em número elevado.

O Barco da Xávega ou Barca do Mar, e os pseudo-saveiros

É deprimente constatar-se a falta de Monografias e de desenhos ou fotos que tivessem acompanhado a construção de um dos barcos de pesca mais antigos do mundo ocidental.



Existem barcos destes em muitos Museus, incluindo o nosso Museu de Marinha, constroem-se réplicas um pouco ao deus-dará por fotografias ou desenhos modernos, mas do seu passado, e da forma como eram construídos, muito pouco se sabe.

E desse muito pouco, ganham vulto as quatro fotografias que Johnstone publicou, e que por isso deram a volta ao mundo dos estudiosos destas matérias.

Das fotografias publicadas por Johnstone, a mais importante é aquela de uma meia-lua da Costa da Caparica e outra que agora repetimos abaixo.

A fotografia ao lado, representa a tal Meia-lua. Johnstone deve ter ficado impressionado com as formas exteriores do barco, que o tornam descecente directo do Barco da Xávega, mas desiludido quando observou o seu interior, pois não podia de ter deixado de reparar nos pormenores que demonstram que era um barco antigo, sem dúvida, mas sucessivamente modernizado na sua construção:

- as balizas já são de três peças, uma caverna e dois braços, como vimos na construção do Rabelo, o braço formando um L muito curto, que vai embarcar com a caverna junto ao costado.
- tem toletes ajustados à posição de cada banco, o que quer dizer que os remadores remavam sentados, em oposição aos barcos da xávega e saveiros, que remavam de pé virados para a proa, empurrando o remo em vez de puxar por ele.



Quanto à fotografia do que ele chama *saveiro*, e que ele também diz que é o barco da xávega, ao contrário do que se vê na legenda, não é um saveiro em construção, mas um cenário montado para mostrar como é que se construía um saveiro. Repare-se bem:

- o fundo não está completo, logo sobre ele não podiam ser montadas cavernas, nem poderia estar montado no picadeiro;
- não tem ainda assente, nem de um lado nem do outro, sequer a primeira fiada do tabuado do costado, onde forçosamente se teria que encostar e fixar o braço, o que confirma a nossa primeira observação;
- as cavernas ainda nem sequer foram afeiçoadas, são praticamente os paus em bruto tal como acabaram de ser serrados.

Esta fotografia provém de uma encenação que o construtor naval muito provavelmente montou para o “senhor estrangeiro” que o visitava. Mas note-se, não é falsa nem dolosa – as madeiras estavam lá, cortadas, o barco estaria a ser, ou iria ser construído e Johnstone não poderia perder a oportunidade de fotografar, nos dias de hoje, uma técnica milenar. E ainda bem que o fez.

No entanto, a sua descrição das fases de construção, por não a ter compreendido em face do que lhe mostraram, é sintética e pouco clara, ou em abono da verdade, totalmente confusa. Mas num outra comunicação fez melhor.

Quando se começa a estudar a não muita Bibliografia portuguesa publicada sobre os nossos barcos tradicionais e barcos de pesca do passado, de uma forma geral muito pouco investigada, a primeira vontade que nos dá é a de largar imediatamente o trabalho e abandonar o estudo, tantas são as afirmações não comprovadas, as confusões cronológicas e a atribuição de errados nomes a vários tipos de embarcações.

De todos estes trabalhos que consultámos, o que apresenta um estudo mais cuidadoso baseado numa Bibliografia extensa, é a do Dr. Armando de Mattos que, por isso mesmo vamos continuar a seguir.

O nosso amigo, infelizmente já desaparecido, Dr. Manuel Leitão fez uma Monografia sobre os Saveiros, datada de 1963, mas nela não abordou as origens da embarcação. A descrição da sua construção é clara e precisa, mas refere-se a um método de construção bastante mais moderno.

Assim e para começarmos a destrinça entre estes dados, teremos desde já que estabelecer a distinção entre a Barca de Mar ou da Xávega, e o Saveiro.

As diferenças entre estes dois tipos de barcos são profundas, quer na forma de construção, quer no aspecto, quer na sua utilização.

O Barco de Mar, originário não se sabe quando das áreas contíguas ao Porto, para Norte e para Sul é, para além dos dois que já vimos, o barco marítimo mais arcaico que se construía em Portugal, possivelmente com origens na construção naval Celta que se praticava no rio Douro.

Estamos seguros que era da forma como se construía Rabelos e Rabões que também se construía os Barcos de mar.

Porque era um barco que parece ter sido desenvolvido para a pesca no mar (e note-se, ainda não para a “arte da Xávega”, como veremos adiante) e que, para a faina, saía

das praias, tinha proa e popa levantadas, fundo chato, bastante arqueado, sem qualquer forma de quilha nem leme e os remadores remavam de pé, voltados para a proa. Repare-se que estamos a falar da configuração do barco de pesca que até nós chegou, o que de modo algum significa que a mesma configuração desta embarcação não tenha sido aplicada, com as necessárias alterações, a outros fins.

Era de avantajadas dimensões, em comparação com os dois que tratámos, pois levava companhias muitas vezes superiores a quarenta homens, às vezes e em certos locais muito próximo dos cinquenta, mais a enorme massa representada pela extensão dos muitos metros das abas e do saco da rede, e ainda mais os cabos (variando cada roceiro <cabo de alar> entre os 9600 m e os 1500m) ⁶⁶ que tinha que transportar a bordo e, no regresso, se a recolha de rede fosse feita a bordo, o resultado da faina, que podia ser volumoso. Confunde-se muitas vezes esta arte da xávega com outras artes de pesca, mas sem razão aparente.

A xávega era uma pesca que se fazia relativamente afastada da costa, cobria uma grande área do fundo do mar, e as redes, características, eram lançadas e recolhidas a partir do próprio barco ou, posteriormente, arrastadas para terra. Podiam utilizar artes de meio fundo, de fundo ou artes de arrasto. Muitas vezes, quando usava artes de grandes dimensões, o Barco de Mar era acompanhado por uma Bateira grande, para ajudar à recolha da rede.

Mas se isto é verdade em relação aos tempos mais próximos de nós, principalmente em relação às artes grandes, temos que verificar que um termo semelhante com duas grafias, Enxavégos e Enxavéguas, vem mencionado no *Elucidário*, nas *Ordenações Afonsinas* como *Enxavegua*, e está inventariado por Carbonell Pico ⁶⁷, mas aqui dizendo respeito às redes utilizadas nas praias ou nos rios para a pesca de solhas e outros peixes miúdos. Por outro lado um Dicionário de Castelhana ⁶⁸ dá Xávega como “red de arrastre del Algarve”

Conforme as dimensões das embarcações e o número de tripulantes, também as artes variavam.

Por exemplo, com barcos menores e até de outro tipo, como chatas e canoas, e com outras artes, as redes desta forma de pesca, em vez de serem recolhidas dos barcos podiam ser aladas de terra, mas perdia o nome de Xávega, passaria a ser pesca de Chinchorro, faina que conhecemos bem desde muito jovem, pelas muitas vezes que ajudámos os núcleos de pescadores das zonas de Algés, Dáfundo e Cruz-Quebrada, cabendo-nos, no fim, um pequena “teca” para as caldeiradas do jantar da “malta”, na praia. Neste tempo, ainda os pescadores deixavam na areia o peixe miúdo e o camarão negro, que de há muito já desapareceu do rio.

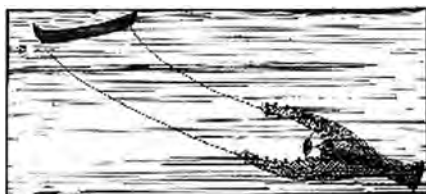
⁶⁶ Manuel Leitão, *Os Saveiros*, 1963, publicado pelo Museu de Marinha, Lisboa, 2000, p. 39

⁶⁷ Fomos informados pelo Senhor Capitão António Marques da Silva, que o termo já viria mencionado nas Ordenações Afonsinas, e de facto lá está, na p. 471 da Edição da Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1984; Confirmando à posteriori, também encontramos o termo em Carbonell Pico, op. cit, p. 551, e no *Elucidário*, de Frei Joaquim de Santa Rosa de Viterbo, II Vol., Porto, 1979, p. 221

⁶⁸ David Ortega Caverio, *Diccionario Portugués-Español-Español-Portugués*, Edit. Ramon Sopena, Sa. Barcelona, 1977



Arte original da Xávega



Arte do Chinchorro

A grande diferença entre estas duas artes, para além da forma como são trabalhadas, é que as redes do chinchorro não ultrapassavam os 200/250 metros, normalmente mais pequenas, enquanto as grandes artes da xávega podiam alcançar comprimentos da ordem dos 700 metros e mais.

Manuel de Castelo Branco⁶⁹ dá algumas medidas de diferentes tipos de embarcações de pesca e das suas artes, mas os seus números são tão modernos que não os citamos, por induzirem facilmente em erros grosseiros.

Quem precisar de obter informações sobre as antigas artes de pesca do Norte, poderá consultar um livrinho que descreve as artes de pesca espanholas, com ênfase especial na Galiza.⁷⁰

O Saveiro

Segundo Mattos, o Saveiro era o barco utilizado na pesca do sável (e daí o seu nome), que como vimos já vem referenciado desde os princípios do século XIII.

Não era um barco de mar, pois a sua origem teria sido nas povoações da margem esquerda do Douro (nomeadamente S. Paio da Afurada, Areíño, Oliveira do Douro, Avintes, Arnelas e Crestuma) e era construído com a técnica de construção do Rabelo, com algumas alterações. Vejamos quais:

- Como não era um barco de mar (a sua actividade desenvolvia-se no rio até à foz), saía de praias fluviais, não precisava de proa e popa altas como a Barca de mar, pelo que mantinha a mais antiga forma de construção destas, com madeiros de curva aberta ou quase oblíquos.
- Como os aparelhos de pesca que utilizava eram de muito menor volume do que aquele que a as redes da Xávega obrigavam, e que muito mais tarde viriam a ser utilizadas na Barca de Mar, era bastante mais pequeno, e a sua tripulação não ultrapassava os três homens.
- Por outro lado, como tinha sido concebido para a pesca fluvial (só mais tarde seria adaptado a actividades de transporte), podia ter uma boca mais pequena e um casco mais arredondado.

⁶⁹ Manuel de Castello Branco, *Embarcações e Artes de Pesca*. Lisnave, Lisboa, 1992

⁷⁰ Jose Maria Navaz y Sanz, *Pesca Marítima Artes de Pesca, Embarcaciones, Pesquerías, Industrias*, Instituto Social de la Marina, Madrid, 1945

- Não tinha apégadas nem a espadela do Rabelo, pelas razões acima.
- A sua propulsão era feita por dois remos, ou pás, mas excepcionalmente utilizava três. Tinha mastro, que normalmente ia arreado, podendo utilizar uma carangueja na volta da pesca e quando o vento era de feição para o seu destino.
- Os remos eram encaixados nas *chãs*, que formam os bordados. Podiam ter uma *borda falsa*, quando não tinham as chãs, para serem utilizados no transporte de passageiros e nos das padeiras de Avintes, sendo nesta actividade apelidados de Barco das Padeiras.
- Tinha o nome (normalmente de origem religiosa) pintado por fora.
- Foi também o barco que regista, em Portugal, a passagem dos barcos de fundo chato para os barcos de quilha, como vimos atrás.
- Tinha ainda uma característica, meio exclusiva em relação aos barcos portugueses, que os relaciona directamente com os barcos Celtas, e que veremos adiante.

Estes barcos faziam uma pesca com um raio de acção curto, que não ultrapassava os cem metros, conforme o tipo de aparelhos de pesca que utilizavam, que podiam ser:

- Alvitanas, Aranhô e Bardal;
- Chumbeira, Galva, Saveira e Varga (esta de arrasto, e todas estas exclusivas para o Sável);
- Cabaceira, para a Lampreia;
- Tresmalho, utilizada quando as águas estavam turvas;
- e Chinchorro, rede de arrasto para a pesca da tainha.

Alguns destes nomes ainda correspondem a aparelhos de pesca medievais, outros ainda chegaram até nós.

A sua construção, por ser igual à do Rabelo, permite-nos que não a voltemos a repetir, dado que pode ser seguida na parte que a ela nos referimos no Rabelo. Apenas com a salvaguarda da tábua central do fundo ser mais estreita e mais alta do que as outras, configurando aquilo a que chamámos de pré-quilha. Por outro lado, apresentaremos em Apêndice a Terminologia comparada destes dois barcos.

Vejamos as suas formas, de cima, de frente, e de lado, seguindo os desenhos que Mattos publicou:



Saveiro visto de cima

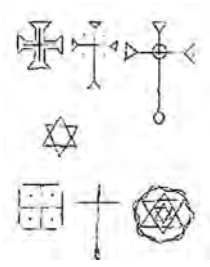


Saveiro visto de frente



Saveiro visto de lado, a navegar

Quanto à característica exclusiva destes barcos a que atrás nos referimos, é a seguinte: Nos Saveiros eram gravadas ou pintadas, certas marcas, ou siglas, que relacionavam estes barcos com os seus proprietários. As marcas eram distintas e próprias de cada famí-



lia do proprietário, podendo passar de pais para filhos. Parece que em tempos idos, estas *Marcas* também eram utilizadas nas Barcas Poveiras, provavelmente com o mesmo fim. Modernamente, também se viam nos Barcos de Mar.

Apareciam entre cavernas do lado da proa e podiam ser repetidas dos dois lados da tábuia que fazia de quilha. Mattos inseriu na sua obra uma amostragem destas marcas, que apresentamos.

Exclusivos de uma determinada região, ainda mostrando traça e formas de construção que sem dúvida entroncam com as técnicas de construção das Barcas de mar ou dos Rabelos, temos ainda o Moliceiro, a Salineira, e o Candil da Nazaré, todos eles descendentes, de uma forma ou de outra, destes barcos primitivos do Norte do País, que nos absteremos de abordar, por falta de elementos credíveis.

A Bateira

A Bateira tradicional era uma embarcação nitidamente fluvial, dedicada à pesca no rio e a toda a espécie de transportes, rio acima ou abaixo e entre margens. Era propulsionada por remos, e conforme as dimensões, tripulada por um, dois ou mais homens.

Embora fosse construída de acordo com a técnica de Rabelos e Rabões, era mais pequena, mais estreita e tinha o bordo muito baixo.

Algumas bateiras eram utilizadas na pesca fluvial, e nessa actividade utilizavam artes semelhantes às dos saveiros. Algumas de maiores dimensões acompanhavam as Barcas de Mar, na Arte da Xávega. Nestas que saíam para o mar, pode notar-se na fotografia o fundo acentuadamente em arco e a proa e popa levantadas em meia lua.

Desde tempos imemoriais que todos estes barcos do Douro eram genericamente apelidados de “barcas”.

De acordo com Mattos, e como já vimos atrás, as embarcações do Douro eram bem conhecidas no século IX, antes de existir Portugal e o Foral de Gaia menciona as “barcas do vinho” e as “barcas de rio”, designação que ainda aparece noutros documentos.



Bateiras numa das margens do Douro

Voltando aos Barcos de Mar e à Arte da Xávega

Ora agora voltando aos Barcos de Mar, costuma dizer-se que a grande tradição do Barco da Xávega é oriunda das praias de Espinho a Ovar, e mais tarde, das costas de Aveiro a Mira.

Mas a primeira notícia que se conhece de actividades piscatórias em “Spinum”, advem duma carta de D. Manuel I, de 1510, que fala das pescarias até à foz do Vouga.

Quanto a Ovar, terá “...surgido da fusão de uma série de aldeias próximas, sendo as mais importantes Ovar e Cabanões, foi crescendo e ganhando importância, tendo recebido foral dado por D. Manuel I, em 10 de Fevereiro de 1514...”. E a pesca não seria

a sua primacial actividade, dado que era terra de “lavradores, pescadores, comerciantes de sal e artesanos .” ⁷¹

O despovoamento do litoral Atlântico Peninsular



Distribuição etnográfica dos vários Povos da Península c. 1.300 aC

dução de novas técnicas de pesca (as Artes Grandes ou Xávega) e de salga e conservação do pescado...” ⁷²

A arte da Xávega não é pois originária desta parte da costa portuguesa, donde se pode retirar que nem os barcos eram utilizados neste tipo de pesca. Mas este facto não é decisivo quanto aos barcos, que poderiam já existir na zona, maiores ou mais pequenos, provenientes duma tradição mais antiga e aplicados a outras artes de pesca.

Mas como vimos, essa tradição não podia ter subsistido sem gente, e gente não havia por lá.

Na obra de Navaz y Sanz ⁷³ que atrás mencionámos, diz-se que a a arte da Xávega teria sido importada para a Galiza c. 1750, por pescadores originários da Catalunha e de Valência, onde a arte era de há muito utilizada, e esta informação está de acordo com a sua introdução no Norte de Portugal.

Como iremos tentar demonstrar, temos a Sul de Gaia, uma costa despovoada, durante séculos mantida sob o domínio mais ou menos efectivo dos árabes, e julgamos que numa terra sem gente, não há tradições.

E o povoamento que desde Sancho I e depois Afonso III, para não irmos tão tarde quanto D. Dinís, foi levado a cabo com gentes que não eram naturais da costa, mas do interior.

Fica-nos pois o problema da origem dos barcos da Xávega, até porque, segundo parece, a Arte da Xávega é tardia “...O grande impulso ao crescimento demográfico da zona (Espinho-Ovar) verificou-se a partir do século XVIII, facto a que não é alheia a intro-



Distribuição linguística dos mesmos Povos, dois séculos mais tarde

⁷¹ Informação recolhida do site da Câmara Municipal de Ovar, em “História”

⁷² Idem

⁷³ Op. cit. p. 48

Mas afirmámos que a costa estava tangencialmente deserta.

Vejam os porquê:

A razão para este despovoamento é simples, mas mais uma vez tudo o que é simples ao primeiro relance, torna-se simplesmente complicado, quando se tenta aprofundar e demonstrar os factos.

O relativo abandono da orla costeira da Península quando se formou Portugal, tem primordialmente que ver com as sucessivas hordas de invasores, não só com os que vêm de Oriente, mas também os que surgem do Sul, e a forma como se virão a radicar em áreas distintas da Península.

Sigamos este Processo através de alguns mapas:

A Galécia habitada por um conglomerado de naturais e celtas, sempre deu grande trabalho àqueles que a pretenderam conquistar; ofereceu grande resistência a Décio Júnio Bruto, que só conseguiu algum domínio depois de fundar Cale, na margem esquerda do Douro.

Teria sido o primeiro cônsul romano a passar para Norte o rio Douro, mas teve que o fazer acompanhado por uma esquadra naval que acompanhava o seu avanço por terra.

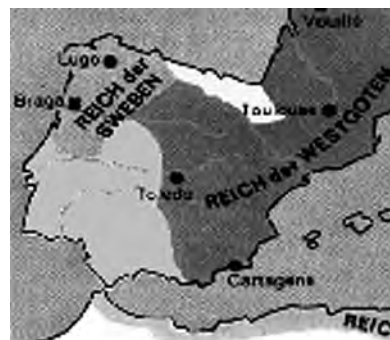
Dominados, (ou melhor “amansados”) os Calaicos, mantiveram o território em permanente estado de guerrilha contra os romanos e só Augusto, a partir de meados do primeiro século, viria a conseguir uma certa pacificação. A partir de 411 começam a chegar à Península os grandes bandos de Alanos, Vândalos e Suevos, povos que devido a lutas intestinas entre romanos, tinham sido impelidos a revoltar-se contra Constantino e deslocarem-se para Ocidente. Os Suevos ocupam a orla marítima a norte do Douro, mas fundem-se com Alanos e os anteriores Celtas e vão-se assenhoreando dos territórios dos Lusitanos quase até Coimbra; viriam a formar o Reino Suevo, sendo o seu primeiro Rei Hermerico.

Os Vândalos, ficam com os territórios a Leste, até Lugo e Astorga, mas comandados por Gunderico, vão descendo e ocupam a extensa área da Lusitânia e da Bética, como se vê no mapa seguinte. Entre uns e outros não pára a guerra até 429, data em que os Vândalos passam a África.

Entretanto os Visigodos, que tinham ocupado uma boa parte da Europa Ocidental, expandem-se na Península, expulsam os Vândalos e ocupam toda a Península Ibérica, com excepção do Reino Suevo e da área Cantábrica até aos Pirenéus. Com a sua descida para Sul, os Francos já tinham ocupado grande parte da hoje França.

Após várias guerras entre Suevos e Visigodos, Leovigildo vence os Suevos e alarga o Reino Visigótico a toda Península, ainda a com excepção dos territórios dos Cântabros e Bascos, no Nordeste.

Mais tarde, por várias questões políticas e algumas guerrilhas que se desenhavam de há tempos, durante o reinado do Visigodo Rodrigo (710/711), a facção que pretendia que



Reino Suevo, povoado por Galaicos, Celtas e Alano-Suevos. A amarelo, os territórios dos Vândalos

Se numa tarefa simples, formos verificar os “sites” das várias Autarquias estabelecidas em áreas litorais abaixo de Gaia (Espinho, Ovar, Ílhavo, Vagos, Aveiro, as Gafanhas, Figueira da Foz, Mira, Marinha Grande, Leiria, e Alcobaça) e se neles procurarmos a sua História (e a tendência natural é cada uma “puxar a brasa à sua sardinha”) verificaremos que todas elas, muito embora algumas possam argumentar vestígios comprovados de ocupações muito antigas, começam a sua História tardiamente, na maioria dos casos, a partir das acções de povoamento e incentivação da agricultura de D. Sancho I, e mais certamente, de D. Afonso III.



Princípio da Reconquista.
Situação política da
Península, c. 850

Pelo que a afirmação do Cruzado Osberno, em 1147, quando diz que na sua descida ao longo da Costa, do Porto para Lisboa, a costa era um grande ermo, corresponde à verdade.

Mas é também verdade que em relação a todas as cidades, vilas e lugares, logo acima do Porto, o mais para trás que consegue andar em termos históricos, é até às Inquirições de D. Afonso III.

De Vila do Conde e Póvoa do Varzim sabe-se que foram doadas por D. Dinís a seu filho bastardo, D. Afonso Sanches. De Espozende, Fão, Viana do Castelo e Caminha, nem tanto se sabe.

Donde que as tão faladas “tradições de pesca” dos povos do litoral da Península Ibérica, e dos seus barcos, são apenas lendas inventadas, com os “pontos” que se acrescentam quando se contam “contos”, ao longo de muitos e muitos anos e que têm sido difundidas por muitas obras românticas que sobre estas matérias se tem escrito...e nelas se tem acreditado.

Conclusões

Tendo em conta os dados que conseguimos coligir, e as linhas de raciocínio que tivemos que traçar para enquadrar ideias, factos e hipóteses, parece-nos lícito retirar as seguintes conclusões:

1. Como em muitos outros assuntos da nossa História, existe também nesta matéria uma crónica ausência de estudos qualificados, e devidamente integrados, sobre a ocupação dos variados espaços do Território, talvez, por falta de documentos coevos, mas não só – existe nesta matéria como em tantas outras, muito desleixo.
2. Conforme verificámos, desde a chegada de Fenícios e Gregos, que a parte Ocidental da Ibéria não mais teve sossego. Vieram os Cartagineses, depois os Romanos, depois os chamados Bárbaros e por fim os Visigodos...
3. Quando se começava a ter tempo para consolidar o Estado visigótico, por desinteligências internas, em 711 chegaram “para ajudar” os árabes e conquistaram toda a Península até ao Cantábrio, e mais uma vez mudou tudo aquilo por onde havia que mudar.

As terras pantanosas da área do Vouga ao Mondego, desabitadas, assim continuaram, e as terras ocupadas por Celtas, Suevos e os povos que tinham emigrado do Sul, esvaziaram-se de gente, que fugiu para o Cantábrio e Astúrias.

4. Só depois de avançada já a Reconquista, a partir de c. 870 dC, é que começam a ressurgir populações no litoral norte; o Porto caía nas mãos de Vímara Peres em 868, e este Conde e outros próceres regionais, teriam começado o repovoamento para o litoral Norte.⁷⁶

Mas a área de Coimbra, conquistada por Hermenegildo Mendes, voltaria a ser reconquistada pelas tropas de Almasor e o litoral centro continua abandonado e deserto, sendo que qualquer esforço de repovoamento só teria sido possível a partir da conquista definitiva levada a cabo pelo moçárabe Sesnado Davides, em 1064. Onde o repovoamento do litoral de Coimbra ao Porto estaria atrasado em relação ao litoral Norte, cerca de dois séculos.⁷⁷

5. Como dissemos acima, não havendo Gente, não há Memória, e não existindo Memória, não existem Tradições.

Também como vimos por hipótese, o único rincão onde se poderiam eventualmente ter mantido as antigas tradições de construção naval que os Celtas certamente teriam desenvolvido, era o Alto Douro, porque quem quer que fossem os ocupantes, de Romanos, Suevos, Visigodos a Árabes, que estivessem acantonados nas serranias do Centro-Norte da Península, todos eles depen-

⁷⁶ Joaquim Pacheco Neves, *Vila do Conde*, Câmara Municipal de Vila do Conde, Vila do Conde, 1991

⁷⁷ Sérgio da Silva Pinto, *Breves Notas sobre Presúrias do Século IX na Terra Portucalense*, In Cale, Revista da Faculdade de Letras do Porto, I, 1968

deriam dos Rabelos como único meio de comunicação com o litoral. Note-se que ainda no fim do século XVIII, eram os Rabelos, que na torna viagem, levavam “munições e fardamento para os corpos do exército estacionados na Beira e Trás-os-Montes. Os Rabelos constituíam, no passado, senão o único meio de transporte entre o Porto e as terras de riba-Douro, pelo menos o mais acessível”.⁷⁸

6. Aliás, em 997, o grosso do exército de Almansor, que vinha por terra acompanhando a sua frota para atacar Santiago de Compostela, atravessou o Douro por pontes montadas sobre “barcas” e pelo mesmo caminho regressou a Lamego, onde distribuiu parte do saque aos Condes Visigodos que o tinham acompanhado na expedição.⁷⁹ Essas “barcas”, suficientemente fortes para sobre elas se armarem pontes, eram certamente Rabelos, senão Rabões.
 7. Assim,
 - se a orla costeira acima de Lisboa e até ao norte do Minho (provavelmente também a correspondente costa da Galiza), estava despovoada e deserta, de tal modo que os próceres e pequenos nobres que delas se assenhoriaram durante o regime de Presúrias, as tiveram que vir a repovoar, uma a uma;
 - mas se as populações do interior, que em grande parte ficaram, continuavam a viver a sua vida, mesmo como moçárabes;
 - parece-nos que a tradição Celta da construção naval, só poderia ter permanecido ao longo do rio Douro, porque os povos radicados ao longo daquele rio, mais ou menos protegidos pelas alcantiladas penedias das suas margens, tiveram a necessidade de a manter, continuando a construir Rabelos, Rabãos e Saveiros;
 8. Se assim tivesse sucedido, como estamos seguros de que sucedeu, teria sido da arquitectura original destes Rabelos, Rabãos e Saveiros, que como tentámos atrás demonstrar é de longe a mais remota encontrada “viva” em toda a Europa, que se teriam desenvolvido as formas da Barca do Mar, irradiando daqui para todo o litoral de Portugal, ao longo dos séculos, muito embora sofrendo as alterações que as condições locais exigiam.
- Mesmo os Moliceiros e Salineiros só poderiam ter sido construídos para satisfação das necessidades dos povos da região, e já sabemos que o repovoamento destas regiões foi tardio dois séculos em relação ao Norte, e que a actividade salineira só volta a ser lentamente reconstituída a partir dos finais do séc. XII.

⁷⁸ Mattos, op. cit. p.41

⁷⁹ É preciso ter em atenção que todos (ou quase todos) os que ficaram nas suas terras, foram mais ou menos arabizados no decurso de dois séculos e tinham alguns direitos reconhecidos pelos árabes. Veja-se: David Lopes, *História de Portugal*, volume I, págs. 422 e 423. “...A luta entre eles (cristãos e muçulmanos) é mais de domínio político e económico do que religioso. Só o sentimento religioso exacerbado ofusca e cria intranqüiências. Ora a Idade-Média da Península não tem grandes ódios religiosos. Os invasores são tolerantes com os vencidos e os príncipes cristãos da reconquista dão aos vencidos de agora condições de vida suaves, considerando-os, apesar de outra religião, como membros dignos da nova comunidade. Também será bom ver E. Lévi-Provençal, *Histoire de l’Espagne Musulmane*, vol. II, pág. 249/250 e Alexandre Herculano, *História de Portugal*, Volume I, pág. 152 a 156

9. E que essa tradição só foi possível ser revivida tardiamente, provam-no os vários forais que foram sendo dados a estas povoações, alguns já para os séc. XIV, XV e mesmo XVI, e as Inquirições de D. Afonso III, que mencionam vários tipos de barcos de pesca, mas não Barcas de Mar, Saveiros, Moliceiros ou Meias-lua.



Barco esculpido numa das pedras de granito da Sé do Porto

10. Concluimos, portanto, que os chamados Barcos Tradicionais Portugueses, considerados nos seus quatro ramos, descendem dos primitivos Barcos da Tradição Celta, que as várias circunstâncias apontadas permitiram que se tivesse mantido apenas no Rio Douro.

- Os quatro barcos originais, o Rabelo, o Rabão, o Saveiro e a Bateira, foram sempre e exclusivamente, utilizados no Rio Douro; e como vimos, os métodos de construção que chegaram até nós enquadram-se perfeitamente na tecnologia de construção naval celta amplamente conhecida pelos dados arqueológicos e pelas fontes escritas referentes ao Norte da Europa.

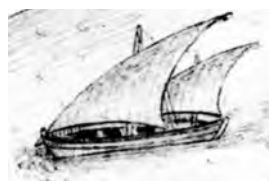


Barco (Caravela Pescadeira?)
desenhado por Duarte de Armas
junto ao forte de Valença do Minho

O Rabão, após a Reconquista e acompanhando o repovoamento que se lhe seguiu, teria sido adaptado à pesca de mar, e ao pequeno tráfego costeiro, alterando-se lhe as dimensões e as rodas de proa e popa para o poder fazer sair das praias para o mar, passando a ser designado por Barca de mar.

Por outro lado, mesmo tendo em conta o arcaico método de construção, que atrás acompanhámos, não seria difícil assentar-lhes tilhas a fechar parte do casco, depois de finalizado, nem mesmo aplicar-lhes uma coberta, da mesma forma como se desenvolveram as cogas.

Ainda em 1509, Duarte de Armas mostra-nos um barco, de popa e proa redondas, com leme de cimitarra que pode muito bem constituir um exemplo da transição das Barcas de mar para as Caravelas. Também o navio esculpido numa das pedras da Sé do Porto se enquadra nesta evolução e a forma do seu casco muito se aproxima da dos rabelos.



Barca de boca aberta e
dois mastros latinos,
desenhada por Duarte de
Armas junto à fortaleza
de Caminha

- Utilizaria redes de cerco para a pesca miúda (não sabemos que artes), talvez redes de arrasto e outras artes para outras espécies. Teria sofrido alguma evolução até aos nossos dias.

- O Saveiro manteve-se como o barco da pesca fluvial da foz do Douro para a pesca do Sável, e é provável que tivesse dado origem aos barcos utilizados na foz dos rios Ave, Lima e Minho, mas com a introdução das novas técnicas de construção naval trazidas por Pisanos e Genoveses, teria evoluído para a Barca da Póvoa, e para outros barcos já providos de quilha.
 - Os Moliceiros e Salineiros, dois séculos depois, ainda seriam descendentes adaptados dos Rabelos e Rabões, para satisfazer funções específicas.
 - Os chamados “Saveiros” da Costa do Porto a Coimbra, que agora julgamos ter provado que de Saveiros só herdaram o nome, descendem, tal como as Meias-lua e semelhantes barcos algarvios, das Barcas de Mar, com as adaptações regionais que foram sofrendo ao longo dos anos.
 - Também as Bateiras, que se generalizaram por toda a orla costeira, são descendentes directas da Bateiras do Douro.
11. Assim, o facto da ascendência dos Barcos Tradicionais Portugueses ser de raiz Celta, como temos vindo a defender, põe em causa a procedência da Caravela como sendo do Algarve, tese defendida por Alberto Iria e muitos outros após ele. De facto, quer à luz da construção naval, quer em face da iconografia existente, quer perante as fontes escritas, nada apoia a teoria duma “caravela algarvia”.

Vejamos:

- O patronímico Caravela é mencionado no Livro de Linhagens de D. Pedro (cerca 1220) e o Barco Caravela no Foral de Gaia (1255), remetendo-a para o princípio do século XII, quando o Algarve só foi definitivamente conquistado aos mouros em 1249. A questão da posse do Algarve, questionada por Afonso X de Castela, só viria a ser resolvida a favor de Portugal, pelo Tratado de Badajoz de 1267; não vemos possibilidade de se fazer legislação em 1255 que fosse aplicável a Caravelas, no foral de Vila Nova de Gaia, se ela não fosse de construção local ou das cercanias.
- Como é do conhecimento geral, o Algarve, ou melhor, o Reino dos Algarves, até muito tarde, era o local para onde eram desterrados os criminosos (Fortaleza de Castro Marim), e manteve-se praticamente inacessível, por terra, até quase aos finais do século XIX. Começa a desenvolver-se e a nele se fixarem pequenos e afastados núcleos populacionais a partir dos séculos XIII-XIV, com população ainda árabe e moçárabe, mas as suas comunicações com o resto do país faziam-se por mar, não tanto pela distância, mas pela quase intransponibilidade da Serra do Caldeirão, que constituía uma fronteira natural.
- Dos portugueses de hoje, poucos farão ideia que as comunicações por terra para o Algarve, até cerca de 1930 eram feitas por uma linha de Caminho de Ferro, de Lisboa a Faro, inaugurada em 1889, que só chegou a Vila Real de Stº



António em 1906, e por uma estrada de pseudo-macadame, com mais buracos que estrada, que subia e descia a Serra do Caldeirão e que tinha curvas, algumas muito perigosas, à razão de uma por cada dia do ano.

- Se era muito difícil chegar por terra à região da serra, o Caldeirão era quase impenetrável, conforme atesta a Resistência do Remechido, um rebelde Miguelista nascido em Estômbar em 19 de Outubro de 1797 e ignominiosamente fuzilado em Faro, em 2 de Agosto de 1838.

Juntamente com o brigadeiro Cabreira, o Remechido derrotou o exército constitucional na Batalha de Sant'Ana, a Norte de S. Bartolomeu de Messines, a pesar do reforço que este tinha recebido por mar.

Por tudo isto, não é para admirar que ainda em 1920 uma grossa parte do comércio com o Algarve fosse efectuado por via marítima e deste, um apreciável número em barcos de vela, como podemos ver na Tabela seguinte:⁸⁰

Movimento de embarcações por portos (1920)
Saídas

Portos de saída	Vapor e vela				Vapor				Vela			
	N.º de embarcações	Tonelagem de carga	N.º de tripulantes	N.º de passageiros	N.º de embarcações	Tonelagem de carga	N.º de tripulantes	N.º de passageiros	N.º de embarcações	Tonelagem de carga	N.º de tripulantes	N.º de passageiros
Albufeira	28	26.185	539	—	26	26.185	533	—	2	194	13	—
Faro	913	107.464	4.789	—	110	146.221	2.630	—	403	19.943	2.069	—
Lagos	115	68.911	1.776	—	55	68.767	1.329	—	100	3.544	447	—
Olhão	292	9.542	1.521	4	14	7.126	286	2	274	6.316	1.235	—
Tavira	107	4.345	574	—	8	5.484	158	—	99	2.895	418	—
Portimão	406	156.800	4.205	—	164	148.508	2.916	—	262	10.294	1.289	—
V. R. S.º Amêlo	476	250.934	5.703	102	225	241.821	4.455	100	146	6.187	1.258	—
Setúbal	587	110.919	6.050	—	110	61.338	1.674	—	477	49.581	2.876	—
Avareiro	76	10.853	568	—	2	3.908	47	—	74	6.945	501	—
Figueira	120	9.847	776	—	—	—	—	—	120	9.847	776	—
Leixões	601	1.097.530	25.299	13.555	384	1.041.549	23.213	13.213	219	55.981	3.033	—
Viana do Castelo	59	7.568	377	—	2	344	19	—	57	7.172	358	—

- Note-se que o número de barcos de vela saídos de portos do Algarve corresponde a 136% dos barcos saídos dos portos do Norte do País, excluindo Lisboa, os de vela e vapor superam os mesmo portos do Norte (137%) e mesmo nos barcos só a vapor, a diferença é de 118%.
- No Total e só no ano de 1920, saíram dos portos do Algarve 3 849 barcos, contra 2 890 dos portos do Norte em análise, ou seja uma diferença de mais 33,2%. Já no primeiro quartel do século XX, o Norte estava muito melhor equipado em vias ferroviárias e viárias do que o Sul.
- A muito reduzida população da orla costeira para Sul, ainda se pode verificar por um incidente no Pinhal da Caparica, a meia dúzia de quilómetros de

⁸⁰ Duarte Abecasis, *Estudo Geral Económico e Técnico dos Portos do Algarve*, Litografia Nacional, Porto, 1926. Desta obra extraímos o Mapa e o Quadro apresentados

Lisboa, nessa altura ocupando uma área bastante mais vasta do que hoje; era um valhacouto de bandidos e arruaceiros ainda no século XVIII, e para lá o Marquês de Pombal teve que mandar tropas, para pacificar a região.

- Quanto a fontes escritas, o único documento que detalha a construção de Caravelas é o Livro de Traças de Carpinteria, de Manuel Fernandes, e mais alguns manuscritos, obras do princípio do século XVII, ou seja, quase meio milénio depois, e quando as caravelas de descobrir estavam já mortas.

Este documento não é válido senão para Caravelas de duas cobertas e armação redonda, (e mesmo assim com muitas reticências) que nada têm que ver com a anterior caravela utilizada nos Descobrimentos, mesmo que se considerem as de dois ou três mastros latinos. Aliás, no século XVII, a caravela latina típica já tinha morrido, e além de algumas que seriam utilizadas como “barcos de missivas” (a mexeriqueira) e de outras utilizadas pela Casa da Guiné e da Mina, para o tráfego do Tejo, as Caravelas tinham deixado de existir como navios do Estado. Só existiam de propriedade de particulares, mas dos humildes, não reza a História.

- Note-se que Camões, n’*Os Lusíadas*, menciona sessenta vezes naus, muitas vezes armadas, mas apenas uma só vez a palavra Caravela.⁸¹
- Curiosamente, o Livro das Fortalezas, de Duarte de Armas (1509-1510), só mostra Caravelas nas proximidades dos portos do Norte.

Julgamos que todos estes tipos de Barcos não têm, nem nunca tiveram, nem uma pitadinha de Tartéssio, nem um cheirinho de Mesopotâmico, nem nunca estiveram envolvidos na penumbra dos grandes mistérios do Oriente, como nos têm querido fazer acreditar.

Resultado de todo o saber da grande amálgama de Povos que neste rincão habitaram ao longo de muitos e muitos séculos, são apenas produto da “prata da casa” e não da do Argantónio.

E que, se por cá duraram até aos nossos tempos, foi:

- por um lado, devido à excelência e relativa facilidade da sua construção, com fórmulas empíricas transmitidas de pais para filhos, que lhes proporcionava, desde tempos imemoriais, todas as características que as populações das zonas ribeirinhas do Douro necessitavam, na sua justa medida; – por outro, por ser o único transporte viável das mercadorias chegadas por mar ao Porto para a sua distribuição ao longo dos pequenos portos fluviais do curso do Douro e daí transportadas a dorso de animais para os planaltos das cercanias, quer da Beira Alta, quer de Trás-os-Montes.
- e ainda por outro, pela tradicional teimosia das gentes do mar e da borda d’água, que não aceitam inovações senão depois de muito provada a sua necessidade... e passar da sua construção naval tradicional para a complicação de quilha, cadaste, roda de proa e cavernas, com contas a fazer e utilização de

⁸¹ António Geraldo da Cunha, *Índice Analítico do Vocabulário de Os Lusíadas*, 2ª Edição, Presença, Rio de Janeiro, 1980

instrumentos geométricos, não era necessário aos fins a que se destinavam os seus barcos e, portanto, não eram mais que “modernices” dispensáveis.

- Para eles, bastavam os seus conhecimentos empíricos, ter um pinhal a geito, as ferramentas de corte e desbaste, pregos...e um rolo de cordel. E ainda hoje existem por esse país fora, pessoas que são capazes de fazer uma boa embarcação de mar ou fluvial sem planos desenhados nem medidas aprovadas.
- A antiguidade das características demonstradas pelos nossos Barcos Tradicionais, encontra-se bastante reconhecida por variados autores estrangeiros, alguns já citados e outros que veremos nos Apêndices. Porque será que só nós, portugueses, é que não ligamos a estas coisas ?

Pensamos ter conseguido extraír, em função dos conhecimentos históricos até hoje atingidos, os dados sobre os quais sustentámos os raciocínios que nos levaram a construir este trabalho, na tentativa de dar alguma autenticidade à atropelada História dos Barcos Tradicionais Portugueses em particular, mas também à História da nossa Construção Naval e das Navegações Portuguesas, em geral.

Mas é preciso que chovam críticas a este nosso trabalho.

E sinceramente esperamos que tal venha a suceder, será sinal que a semente caíu em terra fértil.

Apêndice I

Tabela comparativa da nomenclatura do Rabelo e do Saveiro

Peças do Rabelo e do Saveiro com funções equivalentes,
segundo Armando Mattos

Rabelo	Saveiro
Apégadas – castelo da popa, ponte do arrais, caranguejola	Não tem
Bambinelas – cortinas da parte posterior das Apégadas	“
Bordados – tábuas que rematam as amuradas do barco	Chás – chanfro onde se firmam as pás nas guardas que correspondem aos bordados Borda falsa – quando em transporte de passageiros não têm chás
Braceadores ou braços – cabos presos aos lais da verga com que se manobra a vela	Não tem
Cabresteiro – Marinheiro que, nas apégadas, manobra os cabrestos	“
Carlinga – taboão pregado no fundo, com uma pia onde assenta o pé do mastro	O mesmo
Casco – pipa grande	
Chileira da ré – depósito de víveres, no fundo do barco, onde se chega através de um alçapão.	Chileira – minúscula cobertura à ré
Chileira da Vante – é o espaço que fica por baixo da tilha da proa	Não tem
Chumaceira – grosso pedaço de madeira, que segura o parafuso, onde gira a espadela.	“
Coqueiro ou Taburno – é o espaço abrigado situado à popa	“
Cozinha – local à proa onde se faz o lume para cozinhar	“
Dragas – varas transversais das apégadas onde se suspendem as sacas dos marinheiros	Dragas – são duas tábuas fixas às cabeças das cavernas, com a função das estameiras do rabelo

Ensaio – o fundo, por dentro, formado pelas cavernas	Agueiro – fundo, ou forro que reveste os cilhões das cavernas, entre o traste e o tôsto
Não tem	Panceiros – revestimento do fundo do barco, e são três: um descoberto, destinado ao pescado, entre o traste e o tôsto; à proa, entre o 2º curvatão e o traste, existe um coberto que pode ter o nome de painel, está mais alto do que os outros e vazio; o terceiro, também coberto, fica entre o tôsto e a chileira e pode ter o nome de quatel
Não diz -	Caverna – é a baliza, composta por três partes: Cilhão, que é a caverna propriamente dita, central, e duas Cabeças, partes terminais do topo das balizas
Não tem	Cal ou Cala - corresponde àquilo a que chamámos a pré-quilha
Escamões ou Pilares – madeiros verticais sobre os quais se apoia o estrado das apégadas	Não tem
Espadela ou Esparrela - é o leme, o <i>gubernaculum</i> dos romanos	O mesmo
Estai – é o cabo que segura o mastro por davante	“
Estamão – banco que tem a enora para o mastro	Banco ou tôsto – tabua que atravessa o barco de lado a lado, a meia nau, e serve de banco
Estameira – Barrote que corre por dentro, correspondente aos verdugos, fixado às cavernas	Sarreta – corresponde à estameira
Feitor da Espadela – é o mestre, primeiro cargo da tripulação	Não tem
Ginga-mochos – são os paus que aparecem a seguir aos bordados onde se prendem os cabos, as sirgas e as espías	Não tem
Oucas – espécie de toletes de madeira, onde se apoiam as pás, para remar	
Parafuso – eixo de ferro onde gira a espadela	Não tem
Pá – remo, mas também a parte inferior da espadela	O mesmo
Ponteador – marinheiro que vai às pás	Não tem

Rizar – Descer a vela a dois terços do mastro, para a furtar a vento violento	
Sagre – costado do barco pelo exterior, desde o fundo à linha de água	Não diz
Tábua da cama – tábua junto do chileiro da vante	Não tem
Tábua do pão – prateleira, dentro do coqueiro, Onde se guarda o pão	“
Toldo - Oleado que se estende das apégadas ao coqueiro, sobre as seis varas	“
Tornos – são cavilhas de madeira, pregadas no cabo da espadela, onde se prendem os cabrestos	“
Traste – tábua onde se firma o mastro, pregada ao ensaio	O mesmo, mas colocafo a dois terços da proa. podia ser cortado do lado da ré, para deixar cair o mastro
Varas do Toldo – são seis varas que vão das apégadas ao coqueiro e sobre as quais se estende o toldo	Não tem
Verdugos ou Bordugos – paus que resguardam a Borda e onde assentam os bordados	Altos – peças com a função dos verdugos. A seguir ao Verdugo, aplicam-se as Portas, que trincadas, formam o forro exterior; a 1 ^a a contar dos Altos, chama-se Cinta, a 2 ^a a Tábua de rebordo, a última é a Porta
Não tem	Assento ou curvatões - 1º e 2º, a partir da proa, são duas tábuas curvas de reforço interior, junto à proa
Volta-cega – nó, espécie de lais de guia singelo, que se utiliza para fora do barco	
Volta-de-estaca – nó, espécie de lais de guia dobrado, também para fora do barco	
Volta-de-estameira – nó original, usado por dentro do barco que passa pelos ginga-mochos e estameira	

Apêndice II

Método de construção do Barco do Mar, exposto por Manuel Leitão

Verificada a nomenclatura apresentada pelo Dr. Manuel Leitão, nota-se que a terminologia ainda se afasta mais da do Saveiro genuíno que a deste do rabelo, e tal compreende-se porque:

- por princípio o “saveiro” estudado pelo Dr. Leitão é já um barco relativamente moderno, mas que manteve as formas antigas por continuar a partir e chegar às praias.
- Embora a construção, até certo ponto, corresponda à fotografia publicada por Johnstone e que vimos atrás, denuncia já um método de construção misto: embora não tenha quilha e as cavernas sejam assentes sobre o fundo, são-no antes do assentamento do forro exterior, ao contrário do que sucedia com o Rabelo e o Saveiro genuíno, ou seja, já no passo seguinte da evolução da construção naval, fundo e ossada primeiro e forro depois. Por isso, já inclui cavernas de enchimento em V, à proa e à popa, situação que a fotografia de Johnstone ainda não mostra.
- Daqui que a nomenclatura proposta pelo Dr. Manuel Leitão, embora ainda com alguns vocábulos arcaicos, se aproxime mais da nomenclatura actual, pelo que só uma pequena parte resistiu ao tempo.

Eis a descrição da construção do “Barco do Mar”, tal como vista pelo Dr. Leitão e nas suas próprias palavras:

Texto da construção do Barco do Mar, ou da Xávega, do Dr. Manuel Leitão ⁸²

A primeira tábua a ser assente é a *tábua da quilha*, na linha mediana. Dado que não existe quilha propriamente dita, este componente, de 3 cm de espessura e 50 em de largura, é um elemento importante da estrutura e deve estar livre de qualquer defeito. Duas outras tábuas, de forma pré-estabelecida, as *tábuas dos covados*, com a mesma espessura e cada uma com 26 cm de largura, são pregadas a 26 *cavernas (paus direitos)* transversais, a conveniente distância de cada lado da primeira tábua, de modo a dar ao fundo a sua forma nas *arestas dos encolamentos*. A altura das cavernas é de 8 cm e a sua largura de 17,5 cm; o seu espaçamento é de 42,5 cm.

Os *braços* são *paus de volta*, unidos por *escarvas simples* à face superior das extremidades das cavernas. A sua espessura diminui gradualmente desde o seu pé até à borda do barco, onde a medida da cabeça da baliza é 5,5 cm. A largura diminui também com a subida do braço: desde 17,5 cm até 5,5 cm. O braço tem assim a forma quadrada no

⁸² Note-se que o erudito Investigador não lhe chamou “Saveiro”, em contra-corrente das opiniões generalizadas.

seu topo. Urn vau arqueado ou *barrote*, com 3,7 cm de espessura, reúne as cabeças do primeiro par de braços. São então montadas a *roda de proa* e a *roda de ré*, que têm 60 mm de espessura e uma largura média de 12,5 cm, seguidas pelos *forcados da proa* e os *forcados de ré*, os quais são balizas em V, sem caverna. As cabeças dos forcados da proa, que se prolongam acima do nível do convés, são conhecidas por *mãozinhas* ou *golfiões*.

Tendo sido braceados o fundo e a estrutura central para obter a curva desejada do *tosado do fundo*, são colocadas as *tábuas de armar* cuja função é formar e fixar o encolamento.

O próximo passo consiste em montar duas *cintas*, uma por bordo, por fora dos braços, medindo 4x15 cm a meia nau e estreitando para 4x12,5 cm nas extremidades, para consolidar a estrutura ao nível da borda. Estas cintas ocupam todo o comprimento do barco, e as de bombordo e de estibordo encontram-se avante da roda de proa e por ante-a-ré da roda de ré. Formam, com o *capelo* da roda, a decorativa *bica*.

São colocadas *dragas* ou *dormentes* de 3x18 cm no lado interno dos braços, com recortes para receberem os *bancos* ou *trastes* antes da montagem do *forro interior*.

A borda falsa é então completada com *bordas*, que são peças de revestimento de 2x18 cm escarvadas para o barrote da proa e cortadas junto dos forcados de ré. Os topos dos braços são cobertos por *remates das bordas* (1,5x11 cm), que *levam marrões* ou *chumaceiras* que suportam o atrito dos remos.

Finalmente, são montados os *vaus do convés* e as *tábuas do costado* que ficam encostadas com as cintas e que têm o nome de *tábuas de água e sol*, visto que são situadas acima das obras vivas do casco.

Estas tábuas são de 28 mm de espessura e não podem seguir a curva ascendente do *tosado* nas extremidades do barco, onde os espaços triangulares que permanecem são cheios posteriormente por *fiadas perdidas*.

Vira-se então o barco para um dos lados, e depois para o outro, para conseguir o revestimento do fundo, e calafetar e pontar as juntas. O fundo é todo alcatroado antes de endireitar o barco e terminar o revestimento do costado.

Os estrados elevados avante e à ré são conhecidos por *paneiros da proa* e *da ré*, e neles são montados *paus de voga* simples, de 12 cm de diâmetro, mais uns duplos, chamados *recoveiras* ou *trilhapés*, nas quais são pregadas tábuas onde alguns dos remadores trabalham de pé.

Os pequenos assentos laterais nos *remates das bordas*, são conhecidos por *requintas*. À popa, os *remates das bordas* são sempre feitos em peças separadas, porque precisam de ser substituídas periodicamente, pois o atrito dos cabos de manobra, neste local, vai desgastando a madeira.

Existe urn bloco de madeira de 25x15 cm, o *descanso da muleta*, fixado ao cadaste, onde a *forquilha* da extremidade daquela vara é apoiada quando o barco é empurrado para entrar na rebentação do mar além do local onde os homens podem apear.

As ferragens são simples:

- existem 8 ou 10 pares de cintas de ferro, as *boçardas*, colocadas 4-5 pares para vante e 4-5 pares para ré, perpendiculares às *arestas dos encolamentos*, para as reforçar;
- são montadas *lavaças* ou *verdugos*, abauladas e com prolongamentos de fixação sobre os *marrões*, de cada lado dos *escalamões* ou *toletes*;
- os *arganéis*, no costado do barco, são ferros cruciformes, com o topo virado para baixo para receber as *argolas* dos cabos que seguram o barco e não o deixam atravessar na rebentação;
- e finalmente são fixadas duas *armelas*, ou *arganéis*, no cadaste por baixo do descanso da muleta, para os *gatos* dos cabos de travagem usados no lançamento.

O comprimento das *lavaças* é de cerca de 70 cm, e os *escalamões* de ferro redondo têm 20 cm de comprimento e um diâmetro de 30 mm. O diâmetro das *armelas* é de 20 cm, e a espessura da barra redonda usada para as fazer é de 25 mm.

Os *remos* são feitos de madeira de castanheiro, eucalipto ou choupo. Nos barcos de 2 remos, têm ambos 11,9 m de comprimento. Nos barcos de 4 remos, há remos com dois comprimentos: 9 m para os remadores de proa e os de voga, e 11 m para os restantes.

O *punho do remo* é de 5 cm de diâmetro, e a medida do *cano* redondo, *cana* ou *haste*, diminui desde 15 cm até 5 cm onde encontra a *pá*. Um *cágado*, com *furo* redondo para receber o *escalamão*, é pregado na parte de vante da haste, com uma peça de reforço, a *tarma*, no lado oposto. O conjunto é consolidado por *arreataduras* de cabo de 15 mm de diâmetro.

Três centímetros acima do corpo do remo existe uma barra de madeira redonda, com 5 cm de diâmetro e 1,2 m de comprimento, a *cabrita*, para as mãos dos remadores de pé.

Como se vê, a estrutura do *BARCO DO MAR* é muito simples e sem problemas maiores; mas é de admirar como dois homens conseguem construir um grande, num só mês!

Apêndice III

Texto da mesma construção, segundo Johnstone

Como dissemos atrás, o texto sobre a construção do “Saveiro” que Johnstone incluiu na obra citada, está muito incompleto e confuso, talvez por necessidade de sintetização. Mas num trabalho publicado no *Mariner’s Mirror*⁸³, esta explicação está mais inteligível e pormenorizada, pelo que julgamos ser útil a sua transcrição, para fins comparativos:

“...AN UNUSUAL PORTUGUESE FISHING BOAT

“...Da Costa⁸⁴ has only two daughters and no apparent successor to take over his boat-building business in the little village of Pardilhó near Aveiro. The incompleteness and briefness of this attempt to record his methods is due partly to our shortage of time there, partly to the interpreter who was willing but uninformed about boats, and partly because at the time da Costa was working on a smaller related, but not identical, type to the ‘xavega’.

The wood he uses for a ‘xavega’ is pine, which grows abundantly in the district, though now frequently mixed with intrusive eucalyptus.

Before construction begins, the strakes are sawn and bent to the right curve. This is done simply by wetting them, putting them under tension and then lighting a fire of pine shavings underneath. For the frames, pine trunks are selected with a single root growing to approximately the right angle left on them. Unlike the smaller boats which are built in the boatyard itself, the ‘xavegas’ are built in the open air near their launching place, a dock which leads on to one of the great lagoons north of Aveiro, the working area of some of the almost equally remarkable ‘moliceiros’ or seaweed-gathering craft.

The small boat we saw under construction had apparently no particular name other than ‘barco’, the Portuguese for boat. Senhor da Costa seemed to feel that naming the different sorts of boat was a matter for boatmen rather than the builder. Like the “xávega” (or “saveiro”) and all the other local boats the ‘barco’ we saw building had no keel. The process of building begins with a line of posts (which would be called keel blocks if there were a keel) to support the centre-line plank of the boat’s bottom. In the case of the “xávega”, these are under the centre line. The tops of these posts follow, in height from the ground, the rocker of the bottom of the craft. The ones at bow and stem are of course much higher than the others because of the curve of the bottom. The centre-line plank is lightly nailed to each of these blocks with a single iron nail. Rather surprisingly, the

⁸³ Paul Johnstone/A. F. Tilley, *An Unusual Portuguese Fishing Boat*, *Mariner’s Mirror*, Vol 62, no. 1, 1976, p. 15 e seg.

⁸⁴ Refere-se a Mestre Henrique Ferreira da Costa, Mestre de Ribeira em Pardilhó, e afirma que era o último dos construtores destas embarcações, o que não é absolutamente correcto, mas talvez o único em actividade, em 1974

bottom of the boat is not completed at this stage. Gaps are left either side between the centre-line planks and the outer bottom planks.

Next, the boat's centre-line is drawn on the bottom plank, and ticked off at equal intervals to show the positions of the frames. This is done with a measuring rod ('pau dos pontos' in Portuguese) on which are marked the distances from the centre-line to the boat's hard chine at each frame.

Da Costa has one of these rods for each boat he builds. One face of it has these dimensions for the after frames, numbered from 1 (for the after-most) to 8. Another face carries the dimensions of the forward frames, numbered in a similar manner. So the bottom of the boat is marked out. A long, light batten (about a one centimetre square in cross-section) is bent round the pencil points, and a pencil line is drawn to represent the chine of the boat either side. The bottom is now sawn to shape. Meanwhile the frames have been prepared. One adjustable mould governs the shape of all the frames except one at each end. It is the only other measuring instrument used besides the rod. Each frame is in two pieces. The larger L-piece includes almost a complete floor timber. The smaller piece is little more than an upright or futtock. The first frame to be put in place is the forward one.

The larger pieces are built into the boat next, with uprights alternately to port and to starboard, making a pleasing pattern. The upright portions are left overlong and unfinished. The bend of each frame is in fact lined up to the outer bottom plank, i.e. to the chine.

The curve of the upright portions is drawn on prepared pieces of timber by following the line of the mould with ink. The curves are then sawn along the lines by two boys with a bow-saw, using a trestle structure instead of a saw-pit.

We observed the lads sawing a considerable bevel by eye. Da Costa explained that an adze is used as necessary to finish off the bevel after the frames have been set up.

Next comes the top strake. With a 'xavega' Da Costa has a timber offset about five metres long for the top strake, because of its very pronounced sheer.

After first being held in place with clamps and small iron nails, the top strake, like the other planking is permanently secured with treenails.

These treenails are made from roughly-shaped pieces of pine wood sawn from a slab. Da Costa then finishes them with a curious tool rather like a bill-hook. He does this by inserting one in a hole in a wooden roundel and then pressing treenail and roundel against his chest with one hand, leaving the other free for the shaping. All is done by eye and he leaves a considerable head on one end and slightly slopes off the point at the other. No wedges or inserted metal nails are used to secure the treenails in place. Presumably, being pine, they are soft enough to be compressed when hammered home and then expand enough, especially when wet, to make a tight fit.

Da Costa used an electric drill to make holes for his tree-nails, but he was quick to demonstrate the auger which he had apparently used until recently. The holes are drilled, and the treenails then driven from the outside, dry, without any grease or other preparation. A lad using a saw or an adze cuts off the surplus flush with the inner face of the frame.

Once the top strake is secured in place the frames are trimmed down to its upper edge. The final shape of the boat is now apparent.

The next step is to scarf in the uprights which complete each frame. A simple 45° scarf is used, secured, in the small boat, with a single treenail and in the 'xavega' with a quincunx of treenails.

The side planking is completed next, and then a gunwale, i.e. a length of wood running inside the frames level with the top strake. All the side strakes are horizontal, even to the small ones high up in the bow in the 'xavega'.

This combination of extravagant sheer with horizontal planking is a striking feature of the 'xavega' and also of other local craft, the 'meia lua', the 'moliceiro' and the 'mercantel'. This combination also appears outside Portugal in the Venetian gondola and the boats of Malta.

Finally, the boat is detached from the blocks and rolled on its side for the remaining bottom planking to be put in place and secured.

The caulking is of hemp, inserted with a normal caulking iron. Pitch is also used on top of the caulking in the seams in the bottom. Five straps round the bottom and sides of the bow and stern respectively, and the thole-pin plates are of metal but, like the other metal fittings, seem after-thoughts or recent additions. There are also two metal cruciform straps each side which hold the hauling rings for the oxen and two rings on the stem for the same purpose. Metal bolts are used to fasten these but da Costa was at pains to explain to us that metal fastenings were much less satisfactory than treenails, as they had no elasticity and so were more liable to snap. In all, he uses about 1,600 treenails in one 'xavega', whose working life is estimated to be about eight to ten years.

Since the planking is bent round and then secured to the larger part of each frame first, and the smaller part of the frame inserted after this has been done, the 'xavega' can claim additionally to be built in neither true skeleton nor shell-fashion.

An example of one of these craft, the 'San Paio', as has been said, can now be studied in detail at Exeter, and a BBC TV 'Chronicle' film was made of one in use at Torreira, which can also be viewed at the Museum. But unfortunately time and cost limited the amount of filming of the construction. Hence these brief notes, which we hope may encourage more people to contribute to the records of traditional craft, many of which will shortly disappear from use for ever.

It all seemed to us that the 'xavega' reinforced the arguments of Throckmorton and others that surviving practices tell archaeologists a good deal that it is impossible to deduce from remains alone.

Sources:

Guthrie, J., 1949, "Bizarre craft of Portugal", *The Mariner's Mirror*, 35 no. 3, May 1949

Guthrie, J., 1970, "Bizarre craft of the nineteenth Century", London

Lethbridge, T. C., 1952, "Boats and Boatsmen", Cambridge

Castro de, D. J., 1943, "Estudos Ethnograficos", Tomo ii, Aveiro, Porto

Filgueiras, O. L., 1970, "No crepúsculo das Embarcações Regionais", Lisbon

Passos, C., 1922, "Barcos da Pesca", Lisbon. ..."

Bibliografia

Dicionários

David Ortega Cavero, *Diccionario Portugués-Español-Español-Portugués*, Edit. Ramon Sopena, SA., Barcelona, 1977

Frei Joaquim de Santa Rosa de Viterbo, *Elucidário*, 2 Vols., Livraria Civilização, Porto, 1966

Hermann Kinder/Werner Hilgeman, *Pipers Weltgeschichte in Karten, Daten, Bildern*, R. Piper & Co. Verlag, München, 1970

Fontes

Al-Idrisi, *Geographie*, Quatrième Climat, Première Section. Internet, William Thayer

Antonino Pio, *Itinerário – As Grandes Vias da Lusitânia*, 6 vol, Mario Saa, Lisboa, 1956

Avieno, *Orla Marítima*, Instituto Nacional de Investigação Científica, Coimbra, 1985

Cayo Plínio Segundo, *Historia Natural*, Visor Libros, Universidad Nacional de México, 1999, Libro Septimo, p. 352

Claudius Ptolemy, *Geography*, Book 2, Chapt. 3 a 5, em http://www.ukans.edu/history/index/europe/ancient_rome/E/Gazetteer/Periods/roman/.T... 2008

Nennius, *Historia Brittonum*, Ms. Idem

Heródotos, *The Histories*, Penguin Books, Harmondsworth, 1979

Strabo, *Geography*, Books I to 7, http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/Strabo/1A*.html

Thucydide, *La Guerre du Péloponèse*, Gallimard, Paris, 1964

Xenophon, *The Persian Expedition*, Penguin Books, Harmondsworth, 1986

Sobre Arqueologia Naval, Construção Naval e História Marítima

Aleydes Maria P. A. Van De Mortel, *A Cog-like Vessel from the Netherlands*, Tese apresentada ao Graduate School of the Texas A&M University, para obtenção do grau de MA, 1987

Basil Greenhill, *Archaeology of the Boat*, A & C Black, Lts, London 1976

Dilwyn Jones, *Boats*, Egyptian Bookshelf, British Museum Press, London, 1995, p.72-80.

Cristophe Picard, *L'Océan Atlantique Musulman, de la Conquête Arabe à l'Époque almohade*, Maisonneuve & Larose, Paris, 1997

Furio Ciciliot, *Notte sulle Caravellae Medievali Mediterranee*, Pub. no site da Texas A & M University, 2008

George F. Bass, Edit., *A History of Seafaring based on Underwater Archaeology*, Thames and Hudson, London, 1972

J. Guthrie, *Bizarre Craft of Portugal*, The Mariner's Mirror, Vol. 35, 1949, No.3, p. 166 e seg.

Hernani Amaral Xavier, *A Marinha Real Portuguesa da Primeira Dinastia*, Academia de Marinha, Lisboa, 2008

John Haywood, *Dark Age Naval Power*, Anglo-Saxon Books, Norfolk, 2006

Leonel Casson, *The Ancient Mariners*, 2nd Edit, Princeton University Press, 1991

Maria Alexandra Tavares Carbonell Pico, *A Terminologia Naval Portuguesa anterior a 1460*, Sociedade de Língua Portuguesa, Lisboa, s/d

- Paul Johnstone, *The Sea-craft from Prehistory*, Routledge & Kegan Paul, London, 1980
- Idem, *The Archaeology of Ships*, The Bodley Head, London, 1974
- Paul Johnstone/A. F. Tilley, *An Unusual Portuguese Fishig Boat*, The Mariner's Mirror, Vol. 62, 1976, No. 1, p. 15 e seg.
- Peter Throckmorton, *Shipwrecks and Archaeology*, The Scientific Book Club, London, 1970
- R.C. Anderson, *Oared fighting ships*, Argus Books, 1976
- Ruth Gertwagen, *The concept of Ports in the Medieval Eastern Mediterranean*, In International Journal of Maritime History, Vol. XII, nº. 1, June 2000
- The Earliest Ships*, Conway's History of the Ship, Brassey's (UK) Ltd, 1996
- The Ship – Long ships and round ships*, National Maritime Museum, London, 1980
- Zvi Herman, *Peoples, Seas and Ships*, G.P. Putnam's Sons, New York, 1967

Sobre a História da Antiguidade Oriental

- A. Leo Oppenheim, *Ancient Mesopotamia*, University of Chicago Press, Chicago, 1964
- Frederik Christiaan WouldHuizen, *The Ethnicity of the Sea Peoples*, Tese de Doutorado apresentada à Universidade Erasmus de Roterdão, em 2006
- Jawad Bulos, *Les Peuples et les Civilisations du Proche Orient*, Tome 2, Mouton & Co. The Hague, s/d
- Wolfgang Kimmig, *Seevölker bewegung und Urnenfekerkultur, Ein Archäologisch-Historischer Versuch*. In Studien aus Alteuropa I, 1964

Sobre a História dos Fenícios, Gregos e Cartagineses

- H. J. Katzenstein, *The History of Tyre*, Jerusalem, 1973
- L. Austine Waddell, *The Phoenician Origin of Britons, Scots and Anglo Saxons...* publicado em 1924 e agora reimpresso por Kessinger Rare Prints
- Idem, *The Makers of Civilization in Race & History*, Angriff Press, Hollywood, 1929.
- Maria Eugenia Aubet, *The Phoenicians and the West – Politics, Colonies and Trade*, 2nd Edit., Cambridge University Press, New York, 2001, p. 7-12
- Sabatino Moscati, *Les Phœniciens*, Marabout Université, Paris, 1971
- Sanford Holst, *Phoenicians*, Cambridge & Boston Press, Los Angeles, 2005
- Sinclair Hood, *Os Minóicos*, Editorial Verbo, Lisboa, 1973

Sobre Celtas, Península Ibérica e Portugal

- Alberto Sampaio, *As Póvoas Marítimas*, 2º Vol., Vega, Lisboa, 1979
- António Geraldo da Cunha, *Índice Analítico do Vocabulário de Os Lusíadas*, 2ª Edição, Presença, Rio de Janeiro, 1980
- Duarte Abecasis, *Estudo Geral Economico e Tecnico dos Portos do Algarve*, Litografia Nacional, Porto, 1926
- Gerhard Herm, *The Celts*, Book Club Associates, London, 1976
- Henry Hubert, *The Rise of the Celts*, Constable & Co., London, 1987

H. N. Savory, *Espanha e Portugal*, Editorial Verbo, Lisboa, 1971

Internet: *Navegações Portuguesas*, Instituto Camões, texto de Luís Jorge Semedo de Matos, 2008

Idem, *Sites das Câmaras Municipais da Orla Costeira*, 2008

Luiz Gonzaga de Azevedo, *História de Portugal*, Vol. Primeiro, Edições Bêlbon, Lisboa, 1944

Manuel Recuero Astray/Baudilio Barreiro Mallón, *História da Galiza*, Sílabo, Lisboa, 2008

Margarida Garcez Ventura, *A Definição das Fronteiras, 1096/1297*, Academia Portuguesa da História, Lisboa, 2007

Nora Chadwick, *The Celts*, London, 1997

Pierson Dixon, *The Iberians of Spain and their Relations with the Aegean World*, Oxford University Press, London, 1940

Sérgio da Silva Pinto, *Breves Notas sobre Presúrias do Século IX na Terra Portucalense*, In Cale, Revista da Faculdade de Letras do Porto, I, 1968

Torquato Sousa Soares, *Despovoamento e repovoamento do Norte de Portugal, nos séculos VIII ao XI*, In Revista Portuguesa de História, Tomo XIX, Coimbra, 1981

Vitorino Magalhães Godinho, *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*, Dom Quixote, Lisboa, 2007

Wayne Lawrence, *The Celtic Memory – Gaeldom revisited*, <http://www.ensignmessage.com/archives/celticmemory.html>, 2008

Sobre Barcos Tradicionais e Artes de Pesca

António J. Nabais, *História do Concelho do Seixal*, 2-Barcos, Câmara Municipal do Seixal, 1982

António Marques da Silva, *O Barco Moliceiro*, Museu da Marinha, Lisboa, 2007

Armando de Mattos. *O Barco Rabelo*, Junta de Província do Douro Litoral, Porto, 1940

Caderno de Todos os Barcos do Tejo, Ed. Fac-similada da CML, Lisboa, 1982

Henrique Cabeçadas, Joaquina Soares, António Joaquim Guerra, *Embarcações Tradicionais do Sado*, Museu de Arqueologia e Etnografia do Distrito de Setúbal, 1986

J. A. Neves Cabral, *Meia-Lua da Costa da Caparica*, Junta Distrital de Setúbal, Setúbal, 1969

Joaquim Pacheco Neves, *Vila do Conde*, Câmara Municipal de Vila do Conde, Vila do Conde, 1991

Jose Maria Navaz y Sanz, *Pesca Marítima – Artes de Pesca, Embarcaciones, Pesquerías, Industrias*, Instituto Social de la Marina, Madrid, 1945

Manuel de Castello Branco, *Embarcações e Artes de Pesca*. Lisnave, Lisboa, 1992

Manuel Leitão, *Os Saveiros*, Museu da Marinha, Lisboa, 2000

Mestre Luís António Marques, *História da Coleção Seixas*, Museu de Marinha, Lisboa, 1985

Octávio Lixa Filgueiras, *A Arte da Construção no Estudo das Tradições Navais*, Centro de Estudos Humanísticos da Universidade do Porto, Porto, 1958

Idem, *A lancha Poveira e o Saveiro de Valbom*, Centro de Estudos Humanísticos, Porto, 1958

Idem, *O Barco Poveiro*, Contemporânea Editora, Lda, Matosinhos, 1995

ARBITRAGEM E DIREITO MARÍTIMO

Comunicação apresentada pelo Académico
Mário Raposo, em 7 de Outubro

1

Arbitragem Marítima ?*

1. No Editorial do vol. XXIII (2006) do seu Anuário de Derecho Marítimo interrogou-se Ignacio Arroyo sobre as causas do inêxito das tentativas esboçadas no País para o lançamento de um centro de arbitragem marítima.

Dentro dela destacou como determinante a irremovível concorrência dos grandes centros estrangeiros, experimentados e procurados.

A arbitragem marítima é “em mais de nove casos em cada dez uma arbitragem internacional”¹.

Ora o certo é que os diferendos submetidos a arbitragem marítima (internacional) surgem na maioria das vezes em transportes (marítimos) de mercadorias. E, embora os conhecimentos de embarque raramente contenham uma cláusula compromissória é prática quase invariável, sobretudo nos transportes em navios tramp (ou seja, em navios não afectados a linhas regulares), dar como incorporada no conhecimento a cláusula compromissória constante da carta-partida. A questão dos termos em que essa incorporação deve processar-se tem feito correr rios de tinta. E deu mesmo causa a soluções legislativas, como por exemplo no Arbitration Act de 1996 (art. 6, 1), no § 1031 do ZPO (Cód. Proc. Civ. Alemão, reforma de Dezembro de 1997), na lei de arbitragem espanhola de 2003 (art. 9,4) e na reforma de 2006 do Cód. Proc. Civil austríaco (art. 583, 2).

Na versão reformulada da Lei-Modelo sobre Arbitragem da CNUDCI, aprovada pela Assembleia Geral em 4.12.2006, procurou-se compaginar a cláusula de referência com a Convenção de Nova Iorque de 1958. Esta, sem se referir explicitamente à cláusula compromissória por referência ou per relationem, exige que a cláusula conste de um contrato assinado pelas partes ou integrado por uma troca de cartas ou telegramas (art. II, 2). As imprecisões do preceito deram causa a soluções legislativas e jurisprudenciais dispares quanto ao seu entendimento².

* Iremos considerar apenas o que possa dizer respeito à arbitragem institucionalizada, realizada em centros de arbitragem. A arbitragem ad hoc (i.e., realizada fora de centros de arbitragem) é, obviamente, praticável em litígios de direito marítimo. Ela é, aliás, a sua vertente mais pura, no dizer de Jean Robert, cit. por Pierre Lalive (Avantages et inconvénients de l'arbitrage “ad hoc”, em Études Pierre Bellet, ed. Litec, 1991, p. 301 ss). Cfr. também o que Lalive pondera em Sur une “commercialisation” de l'arbitrage international, (Études Claude Reymond, ed. Litec, 2004, p. 167 ss.)

¹ François Arradon, L'incorporation des clauses de charte-partie dans les connaissements, em Le Droit Maritime français (DMF), 2004, p. 883 ss, maxime p. 887

² Cfr. Mário Raposo, Arbitragem Marítima, em Estudos sobre Arbitragem Comercial e Direito Marítimo, ed. Almedina, 2006, p. 69 ss, e bibliografia aí referida

De qualquer modo, quer nos casos em que a convenção de arbitragem é aposta directamente no conhecimento, quer – nos casos mais frequentes – em que a convenção advem de uma referência a uma carta-partida, a sede da arbitragem não é, seguramente, em Portugal. E, verdade seja dita, também não será em Espanha.

2. Como se sabe, Londres e Nova Iorque absorvem cerca de 90% das arbitragens marítimas. Para Londres são encaminhadas aproximadamente 3000 por ano, ou seja, à volta de 70% das arbitragens marítimas realizadas em todo o mundo³.

E o certo é que o insistente marketing desenvolvido por outros centros europeus, como a Chambre Arbitrale Maritime (CAMP)⁴, a German Maritime Arbitration Association (GMAA)⁵ e a TAMARA (“Transport and Maritime Arbitration Rotterdam-Amsterdam”) em nada abalou essa supremacia.

Em Londres – ou seja, em termos práticos, no Reino Unido - o maior centro de arbitragem é a LMAA (London Maritime Arbitrators Association), cujo mais recente Regulamento é o de 2006. Porque à arbitragem britânica têm sido com insistência imputadas excessiva demora processual e onerosidade, a LMAA começou desde há anos a lançar mão de uma modalidade processual aplicável a diferendos até 50.000 dólares: o Small Claims Procedure.

Diga-se, no entanto, que este tipo simplificado de processo nem é uma criação da LMAA nem esta a criou recentemente. Realmente, já em 1996 Clare Ambrose e Karen Maxwell, por ex., a ela se referiam no âmbito da LMAA⁶.

De qualquer modo, LMAA tem uma característica muito própria, de certo modo resultante da grande especificidade da arbitragem marítima: não administra nem “fiscaliza” o processamento da arbitragem. Os árbitros actuam quase como se fossem árbitros ad hoc e não têm que, directa ou indirectamente, remeter a decisão para um controlo, mesmo que meramente formal, do órgão superior do Centro⁷.

Passam-se as coisas de maneira diversa na generalidade dos restantes Centros, embora com sensíveis modulações. Assim, e como exemplo de ponta, na Cour Internationale d'Arbitrage da CCI (Câmara de Comércio Internacional), que anualmente gere centenas de processos (embora em áreas não pré-delimitadas), a sua presença sente-se no decurso de todo o processo.

Designadamente, como consta do art. 27 do Regulamento de 1998 (que é o mais recente),

“Antes de assinar qualquer sentença, o tribunal arbitral deve submeter o projecto à Cour. Esta pode determinar (“prescreire”) modificações de forma.

³ Carlos Esplugues Mota, Arbitraje Marítima Internacional, ed. Thomson-Civitas, 2007, p. 31 ss.

⁴ Cujo último Regulamento (Junho de 2007) inclui na sua competência quase todas as áreas do Direito Marítimo (DM), desde a construção e reparação naval, à exploração e gestão de navios e aos acontecimentos de mar. Sobre história da C.A.M.P. cfr. Paul Reymond, em DME, 1996, p. 596 ss.

⁵ Fundada em 1983. O seu actual Regulamento é de 2005. O DIS (Instituto Alemão de Arbitragem), fundado em 1974 tem grande expressão científica mas recolhe apenas entre 70 a 90 arbitragens por ano.

⁶ London Maritime Arbitration, LLP, 1ª ed, p. 155. Sobre muitos outros meios alternativos de regulação de diferendos cfr., v.g., Philippe Fouchard, Arbitrage et modes alternatifs de règlement des litiges du commerce international, em Mélanges Philippe Kahn, ed. CNRS – Litec, 2000, p. 95-115

⁷ Espluges Mota, ob. cit., p. 36

E pode, respeitando a liberdade de decisão do tribunal arbitral, chamar a sua atenção para aspectos que tenham a ver com o fundo da questão. Nenhuma sentença pode ser dada pelo tribunal arbitral sem ter sido aprovada expressamente pela Cour".

Está, pois, em causa um exame prévio da sentença. É, aliás, assim mesmo que esta intervenção surge designada na epígrafe do preceito⁸.

3. Nos Estados-Unidos, desde 1963 a arbitragem marítima é fundamentalmente canalizada para a Society of Maritime Arbitrators (SMA).

E daí que nessa área ela tenha a seu cargo cerca de 20% da que em todo o mundo se processa.

No tocante às grandes associações de advogados – e há que ter em conta, desde logo, a American Bar Association (ABA) e a International Bar Association (IBA) – a sua essencial preocupação é a de emitir normas de ética relativas ao estatuto e à actividade dos árbitros e não a de organizar ou de patrocinar centros de arbitragem.

Nos Estados-Unidos, ao longo de muitos anos foi admitida a figura do árbitro “não neutral”. Isto mesmo foi reconhecido no “Code of Ethics” de 1977 aprovado conjuntamente pela American Arbitration Association (AAA) e pela ABA: se as partes não tiverem disposto em sentido contrário na convenção de arbitragem os árbitros-partidários ficam dispensados do dever de neutralidade. O que não significa que possam ser desonestos (“partisan, but not dishonest”).

A posição britânica é, sensivelmente, na mesma linha. Cada parte designa um árbitro. Em caso de irremissível discordância entre os dois árbitros de parte, intervirá então um umpire, que julgará o litígio. Ambos isentos de dever de neutralidade os árbitros de parte são, no entanto, responsabilizáveis se o seu comportamento se revelar “dishonest” ou “unfair”. Trata-se, no fundo, de um sistema análogo ao norte-americano e aos demais países de common-law.

De qualquer modo, o sistema dos árbitros de parte encontra-se em regressão. E a figura do Umpire vai perdendo relevo, porque tendencialmente desnecessária. Mas ainda está prevista no art. 16,1 do Arbitration Act 1996⁹.

⁸ Este sistema, que se poderá dizer específico da CCI, embora avalizado por alguns nomes sonantes da arbitragem (como Fouchard, Loquin, Craig-Park – Paulsson e Marc Henry) teve como principal opositor o habitual “enfant terrible” do direito da arbitragem Antoine Kassir e não tem a concordância inteira de Poudret-Besson e de Pierre Lalive. Por mim, ponderei já que o conceito de forma será por vezes difícil de delimitar e que, como aliás reconheceu o seu próprio Secretário Geral Horácio Grigera Naón, o exame prévio poderá implicar a alteração do projecto de decisão arbitral, submetido ao controlo da Cour. Como se diz numa conhecida publicação da CCI “a Cour (...) pode impor (sic) alterações de forma e pode, respeitando a liberdade de decisão do tribunal, chamar a atenção para aspectos de fundo (...). Se a sentença (recte, o projecto) não for alterada (no sentido imposto pela Cour) não é (por esta) aprovada”. Assim, Les pouvoirs de la Cour Internationale de la CCI..., em Arbitrage: Regard sur la prochaine decennie, suplem. especial do Bulletin de la Cour..., 1999, maxime p. 70. Cfr. Mário Raposo, Estudos... cit. (2006), p. 32-33.

⁹ Clara Potok, “The Umpire” en droit anglais de l’arbitrage..., em Cahiers de l’Arbitrage, 2004-II, p. 173 (ed. Gazette du Palais). Entretanto, reportando-se ao sistema britânico dos “party-appointed-arbitrators”, Mustill – Boyd (The Law and Practice of Commercial Arbitration, ed. Butterworths, 1982, p. 222 ss) ainda o consideram “the most striking feature of English Commercial Arbitration”

Nos direitos continentais é ponto assente que todos os árbitros deverão ser independentes e imparciais. A figura do árbitro não neutral nem sequer se põe.

Mas a realidade é que, como observa Jean-Denis Bredin, “dois árbitros, mesmo quando se esforcem por ser imparciais (...) arriscam-se a ser encarados como actuando com o preconceito (...) de defenderem os interesses da sua parte”¹⁰.

E daí que Pierre Lalive, talvez com alguma ironia, tenha escrito em 1996, que “a concepção do árbitro de parte como intermediário (da parte) não levantaria objecções essenciais se ela fosse, desde o início, comum aos dois árbitros escolhidos pelas partes”; “o princípio da igualdade ficaria assim respeitado”¹¹.

4. De qualquer modo, como linearizando a questão lembrou Charles Jarrosson¹², a arbitragem marítima “n’est que l’arbitrage appliqué à la matière maritime”. Obviamente que o mesmo se passará, “mutatis mutandis”, com qualquer arbitragem que incida sobre outro ramo do Direito. Mas a frase, dita aqui com ênfase e especial relevo, tem uma especial razão de ser. É que, na verdade, da polivalência dos saberes nem sempre poderão surgir respostas adequadas.

Daí que o “mundo” do DM seja, tendencialmente, um espaço relativamente “fechado”. Se isso acontece nos países anglo-saxónicos também não deixa de acontecer nos países continentais. Designadamente, na lista (fechada)¹³ da Chambre Arbitrale Maritime de Paris encontram-se, para além de juristas especializados, técnicos de construção naval e capitães de navios. E o mesmo acontece nos centros de arbitragem de Londres e de Nova Iorque.

Aliás, em Inglaterra, em qualquer tipo de arbitragem os árbitros são inalteravelmente escolhidos pela sua qualificação técnica¹⁴.

¹⁰ em Retour au délibéré arbitral, em Liber Amicorum Claude Reymond ed. Litec, 2004, p. 49.

¹¹ cit. por Cláudio Consolo, Arbitri di parte non “neutrali”, na Rivista dell’Arbitrato, 2001, p. 9 ss, maxime p. 11

¹² em La spécificité de l’arbitrage maritime international, em Il Diritto Marittimo (Il D.M.), 2004, p. 444 ss.

¹³ É geralmente criticada, nos centros de arbitragem “polivalentes”, a existência de listas fechadas de árbitros, previamente estabelecidas pelo “centro”. Isto, desde logo, porque coarctam o direito à livre escolha e designação dos árbitros pelas partes (cfr. Mário Raposo, Estudos... cit – 2006, p. 86). Face, entretanto, ao elevado grau de especialização da arbitragem marítima justificar-se-á uma derrogação dessa regra. Ocorre aí uma profissionalização dos árbitros, isto é, uma frequente existência de “árbitros marítimos”. É o que acontece, por ex., na LMAA, cuja actividade assenta sobretudo em cerca de 50 membros “plenos” (“full members”). “Many full members arbitrate as a full-time job” (Clare Ambrose – Karen Maxwell, London Maritime Arbitration, LLP, 2ª ed., 2002, p. 2). Aliás, quando se atente na lista dos colaboradores permanentes da DMF, encontrar-se-ão vários “árbitros marítimos”, como Raymond Achard ou Jean-Claude Buhler. Isto a par de maritimistas universitários, como Bonassies, Remond - Gouilloud, Yves Tassel, Phillipe Delebecque ou Tetley, e de advogados de prestígio, com Alexandre Von Ziegler, Phillipe Godin ou Jean-Serge Rohart, presidente cessante do C.M.I.

¹⁴ Claude Reymond, L’Arbitration Act 1996..., na Revue de l’Arbitrage (R.A.), 1997, p. 45 ss. Num evidente tropo de apreciação, um dos principais dirigentes da LMAA terá referido que “os árbitros marítimos devem ser especialistas em questões marítimas e não em arbitragem” (Fabrizio Marrella, em Unità e diversità dell’arbitrato internazionale: l’arbitrato marittimo, em Il D.M., 2005, p. 787 ss, maxime p. 816). Descontando algum exagero, a verdade é que, como regra, sem um actualizado domínio do DM uma boa justiça, pública ou privada, não poderá ser alcançada

2

E o que se passa com o DM ?

5. Portugal ratificou a Convenção de Bruxelas de 1924 em matéria de conhecimentos (ou seja, relativa aos transportes marítimos de mercadorias) em Dezembro de 1931, conforme carta publicada no Diário do Governo de 2.6.1932.

Não era então controvertida a doutrina da recepção ou incorporação automática plena do Direito Internacional na ordem jurídica interna, sobretudo no caso dos tratados e convenções.

A Convenção passou, portanto, a fazer parte da ordem jurídica portuguesa como Direito Internacional, desde Junho de 1932.

Aconteceu, no entanto, que em 1 de Fevereiro de 1950 foi publicado o Dec.-Lei 37 748, em cujo brevíssimo preâmbulo se disse que o diploma resultara da circunstância de se haver “reconhecido a necessidade urgente de introduzir em direito interno os preceitos (da Convenção)”.

Esses preceitos eram os arts. 1 a 8, ficando, portanto, de fora os arts. 9 e 10.

Nem sonharia, por certo, o incauto legislador, compelido por aquela “necessidade urgente”, com as perturbações doutrinárias e jurisprudenciais que, com o correr dos anos, viriam a resultar do seu aparentemente inofensivo impulso.

Desde logo os tribunais portugueses passaram a dar como certo que a Convenção ingressara na nossa ordem jurídica interna mercê daquele Dec.-Lei.

O que, de todo em todo, não aconteceu.

A Convenção, enquanto tal, vigorava, como conjunto (indesligável) de normas de Direito Internacional na nossa ordem jurídica desde há cerca de 18 anos e, possivelmente, terá sido o errado pressuposto que tal ainda não acontecia que terá feito actuar o legislador de 1950¹⁵.

De qualquer modo o legislador não “bisou” o ingresso integral da Convenção na ordem jurídica portuguesa, recolhendo apenas alguns dos seus preceitos.

6. Não será de excluir a hipótese de o nosso legislador de 1950 se ter deixado influenciar pela lei espanhola de 22.12.1949, publicada cerca de 40 dias antes do Dec.-Lei 37 748. Só que as situações não são de parificar. Diz-se, expressamente, na exposição de motivos da lei espanhola que, em sequência à ratificação da Convenção, feita em 1930, se pretendia, com ela, “introduzir na legislação nacional as normas da Convenção”, por uma forma apropriada à mesma legislação. E diz-se também que o longo interlúdio sobrevivendo (19 anos) se ficara a dever aos “acontecimentos ocorridos (em Espanha) desde 1930”.

Como também se diz na mesma exposição de motivos usou-se em Espanha da faculdade conferida no Protocolo de Assinatura da Convenção de introduzir na legislação nacional as regras adoptadas pela Convenção através de um diploma interno.

¹⁵ Assim, André Gonçalves Pereira, Curso de Direito Público, 2ª ed., s/d., p. 88

De qualquer modo a Lei de 1949 (que acolheu depois as inovações contidas nos Protocolos de 1968 e de 1979) foi sempre encarada como contendo normas de Direito Internacional¹⁶.

Ora, com o referido Dec.-Lei 37 748 nada disto aconteceu. Não se pretendeu usar da faculdade constante da faculdade contida no Procolo de Assinatura da Convenção. Não se pretendeu adaptar nada. Pretendeu-se apenas, declaradamente, dar resposta a uma “necessidade urgente”, que o legislador cuidou em encobrir em indevassável mistério.

7. Entretanto, para além deste “imbróglio” global entre as resultantes da defeituosa concepção e textualização do diploma uma há com consequências, já verificadas, particularmente graves.

É o caso de no art. 1 se dizer que “o disposto nos artigos 1 a 8 da Convenção (...) será aplicável a todos os conhecimentos de carga emitidos em território português, qualquer que seja a nacionalidade das partes contratantes”.

3

O art. 10 da Convenção e o art. 1 do Dec.-Lei 37 748

8. Consta do art. 10 da Convenção, na versão originária (isto é, anterior às Regras de Visby), que é aquela que ainda vigora em Portugal:

“As disposições da presente Convenção aplicar-se-ão todo o conhecimento criado num dos Estados contratantes”.

A interpretação a dar a este art. 10 não foi unívoca. Isto sem nunca se por em causa a internacionalidade da Convenção e, como decorrência, do preceito.

Num sentido foi defendido o critério da internacionalidade objectiva: o transporte deveria processar-se entre portos de diferentes Estados.

Noutro sentido entendeu-se que aquilo que marcava a internacionalidade seria a diferente nacionalidade das partes (internacionalidade subjectiva, portanto).

Veio, no entanto, a prevalecer, ganhando quase que completa unanimidade, o critério da internacionalidade objectiva. O que exclusivamente passou a relevar foi a circunstância de o transporte ocorrer entre portos de Estados diferentes¹⁷.

9. O nosso imaginativo (?) legislador de 1950, optou por uma solução mais drás-

¹⁶ Quer a Convenção, quer a LTM, aplicam-se exclusivamente aos transportes internacionais. No tocante aos transportes nacionais, o direito aplicável continua a ser, em Espanha, o Código Comercial (art. 706 a 718). Cfr. Ignacio Arroyo, Compendio de Derecho Marítimo, ed. Tecnos, Madrid, 2002, p. 147. Como reitera Arroyo (Curso de Derecho Marítimo, 2ª ed., ed. Thomson-Civitas, 2005, p. 520) a LTM aplica-se apenas ao transporte internacional, i. e., “não se aplica ao transporte de mercadorias entre portos espanhóis ou cabotagem nacional”

¹⁷ Rosario Espinosa Calabuig, El contrato internacional de transporte marítimo de mercancías..., Ed. Comares, Granada, 1999, p. 27-30, depois de fazer uma detalhada análise da jurisprudência nem sempre uniforme produzida até então, conclui pelo completo abandono da tese da subjectividade, “face a la tesis objectiva que se há confirmado rotundamente tanto por las Reglas de Visby, como las de Hamburgo” (p. 30)

tica, em que até então ninguém tinha pensado: o disposto nos artigos 1 a 8 da Convenção (repare-se que não falou em Convenção mas em preceitos dela) passou a ser aplicável a todos os conhecimentos de carga emitidos em território português, qualquer que seja a nacionalidade das partes contratantes.

Entretanto da listagem dos preceitos da Convenção enunciados no Dec.-Lei 37 748 não constava o seu art. 10.

Este, em qualquer dos entendimentos que lhe foi dado tinha sempre o cunho da internacionalidade – que é, incontroversamente, a sua indelével característica.

O legislador de 1950 nacionalizou, pura e simplesmente, os referidos arts. 1 a 8 – pondo de remissa um preceito que, mal ou bem redigido era, pelo que se disse, um elemento definidor da Convenção.

10. Assim sendo, uma de duas: ou o legislador pretendeu integrar na ordem jurídica portuguesa, uma fatia (embora “grossa”) da Convenção (os arts. 1 a 8) “saltando” por cima do preceito essencial, porque definidor do âmbito de aplicação da Convenção (o art. 10), alterando, com isso, por uma lei ordinária uma norma supra legal, porque de Direito Internacional, ou, mais comezinho, a sua intenção foi a de nacionalizar aqueles arts. 1 a 8, integrando-os na ordem jurídica interna, de modo a equipará-las às do velho Código Comercial.

É de insistir em que o legislador de 1950 não incluiu no seu dispositivo o art. 10 da Convenção. Limitou-se a reproduzir, para uso interno, os arts. 1 a 8 da Convenção, ou sejam alguns preceitos dela repescados.

Só que a ser assim, como inquestionavelmente é, o prazo anual de propositura das acções de indemnização em caso de incumprimento das obrigações do transportador passou a ser o de 2 anos (art. 27, 2, do Dec.-Lei 352/86) relativamente aos transportes internos, ou seja, entre portos nacionais ou seja, grosso modo, de cabotagem continental ou insular (Dec.-Lei 7/2006, de 4.1).

Realmente, este Dec.-Lei 352/86 tem exactamente a mesma natureza do Dec.-Lei 37 748, “a ele se sobrepondo quando contiver normas incompatíveis”¹⁸.

11. O que de toda esta “floresta de enganos” criada pelo legislador de 1950 advem é que designadamente o Supremo Tribunal de Justiça - garante da exacta aplicação das leis e, justificadamente, o “tribunal dos tribunais” - não encontrou ainda a bússola que o poderá fazer ultrapassar as incongruências do diploma.

E assim, por ex., no seu Acórdão de 18.9.2007 (relator: Conselheiro Mário Cruz) o S.T.J. entendeu que “com a entrada em vigor do Dec.-Lei 37 748 (...) o disposto nos arts. 1 a 8 passou a ser aplicável a todos os conhecimentos de carga emitidos em território português qualquer que seja a nacionalidade dos contratantes”. E daí que a relação

¹⁸ Mário Raposo, Estudos... cit. (2006), p. 126. O S.T.J. é o “padrão de referência de toda a actividade jurisprudencial. Será sempre a determinante garantia da certeza jurídica (...). Entretanto, ao definir o Direito, dando causa à realização da Justiça, o Juiz aplicará a lei” (Mário Raposo, Os Juizes, a Lei e o Direito, no BMJ, 1985, nº 348, p. 5-10). Só que quando as leis são confusas, a conclusão judicial fica necessariamente prejudicada

jurídica configurada na lide tivesse que reger-se em primeiro lugar (pela Convenção) “e só depois, subsidiariamente, pela lei nacional”.

Tratava-se, no caso, de um transporte entre os portos de Lisboa e do Funchal – ou seja, sem sombra de dúvida, de um transporte não regido pela Convenção.

Verdade seja dita, a A – contra a qual foi deduzida a excepção da caducidade – não soube fazer valer na réplica a falta de fundamento dessa excepção. Embrenhou-se numa complexa (e desnecessária) teoria de razões que justificariam o abuso de direito da posição de direito subjacente à posição da ré, quando esta arguiu a caducidade.

12.1 Curiosamente, o Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa de 15.1.2008 (relator: Desembargador João Aveiro Pereira) trilha o mesmo caminho.

E no que agora releva decidiu:

(1) O prazo de caducidade previsto na Convenção (art. 3, 6) é de 1 ano.

(2) É certo que o art. 27, 2, do Dec.-Lei 352/86 alargou esse prazo para 2 anos.

(3) No entanto, tendo sido emitido em Portugal o conhecimento de embarque, este Dec.-Lei 352/86 não tem aqui aplicação.

12.2. Tratava-se, no caso, de um transporte internacional, entre Leixões e Sidney.

Ora, por assim ser, nem sequer se teria que chamar à colação o Dec.-Lei 352/86, que diz apenas respeito aos transportes internos, nacionais.

A decisão está certa, mas por menos certas razões.

4

As Regras de Visby

13. Com a ratificação do Protocolo de 1968, o 1º dos dois que complementaram a Convenção¹⁹ e o que, sem dúvida, tem mais amplo relevo teria desde logo ficado arreadado o imbróglio a que o Dec.-Lei 37 748 tem dado causa. Com efeito, com a nova redacção dada ao art. 10 da Convenção foram removidas as dúvidas porventura ainda existentes quanto ao seu entendimento, embora ninguém tivesse posto em causa que a Convenção apenas se aplicaria aos transportes internacionais. Assim, e além do mais, diz esse art. 10 que as disposições da Convenção se aplicarão aos contratos de transporte marítimo entre portos de dois Estados diferentes.

14. Mas a ser assim porque não foi ratificado por Portugal, designadamente em 1986, o Protocolo de 1968 ?

Pensava-se então que as Regras de Hamburgo – que não tinham ainda entrado em vigor²⁰ - poderiam vir a receber finalmente o apoio da generalidade dos Estados.

¹⁹ O 2º, de 1979 (Protocolo SDR), introduz uma nova unidade de cálculo da limitação da responsabilidade do transportador, alterando, assim, o critério do art. 4, 5, da Convenção. O critério da conversão passou a ter como base os “direitos de saque especiais”

²⁰ O que só viria a acontecer em Novembro de 1992

Isso paralisou em muitos deles a ratificação dos Protocolos de 1968 e de 1979²¹.

Só que desde 1986 até agora muitos anos correram já e formou-se um generalizado consenso sobre o abandono, em definitivo, de uma significativa universalização das Regras de Hamburgo.

15. De qualquer modo, a ratificação do Protocolo de 1968 teria apenas uma possível eficácia, quase diria “pedagógica”, sobre o sentido a dar ao Dec.-Lei 37 748.

Repare-se, realmente, que este diploma não inclui na listagem de preceitos a que se refere o seu art. 1 o art. 10 da Convenção, mas apenas os arts. 1 a 8.

Ora, é evidente que, na mais favorável das hipóteses, o que o legislador terá pretendido mais não foi do que fazer aplicar aos transportes não abrangidos pela Convenção, ou seja, os transportes entre portos nacionais, aqueles preceitos, como que copiados da Convenção.

Não foi feliz na operação.

Faça-se o que se fizer, argumente-se como se argumentar e a Convenção, por Portugal assumida como Direito Internacional convencional em 1932, ficando assim colocada no topo da hierarquia das fontes de direito, foi amputada de uma parte e aplicada para fins que não eram, em qualquer dos entendimentos que lhe foi dada, os permitidos pela norma fulcral do art. 10.

Todos os preceitos da Convenção, tomada como tal, serão normas de direito internacional, inaplicáveis em direito interno, isto é, relativamente aos transportes internos nacionais, ou seja, por outras palavras, de cabotagem.

Como dissemos, o que o legislador de 1950 poderá ter feito foi integrar no direito interno terão sido preceitos por assim dizer avulsamente copiados da Convenção. Mas nesse caso – que é o único figurável! – essas normas, quando colidentes com as normas posteriores do Dec.-Lei 352/86, são por este neutralizadas²².

5

As reformas de 1998

16. Discordámos, logo em 1983²³, que a necessária reforma, “actualizante”, do DM devesse ser feita pela reformulação do Livro III do Código Comercial de 1888. É sabido que o DM não tem já lugar nos códigos comerciais: “la loi maritime se détache de la loi commerciale”²⁴.

²¹ Foi o que se passou, designadamente, com a Itália, que apenas ratificou os Protocolos em Agosto de 1985. Cfr., v.g., Francesco Berlingieri, Uniformité de la loi sur le transport maritime: perspectives de succès, em II D.M., 2001, p. 949 ss, maxime p. 951 (“même si les Règles de Hambourg n’ont pas obtenu le succès que ses redacteurs espéraient, elles ont certainement eu le résultat de paralyser la ratification des Protocoles de 1968 et de 1979 à la Convention de 1924”)

²² No Acórdão da Relação de Évora de 25.10.2001 (na CJ, 2001, IV, p. 275 ss), relatado por uma Magistrada altamente qualificada como é a agora Conselheira jubilada Laura Leonardo, depois de uma exposição detalhada do problema, a conclusão é oposta à que parecia fluir dos considerandos, ou seja, no sentido da colocação do preceitos avulsos referidos no art. 1 do Dec.-Lei 37 748 no topo da hierarquia das leis. Cfr. Mário Raposo, Estudos cit. (2006), p. 119

²³ Mário Raposo, Direito Marítimo..., na R.O.A., ano 43, pp 347-395, maxime p. 375

²⁴ Rodière, Traité D.M., Introduction, ed. Dalloz, 1976, p. 206

Entendeu-se em 1986, até por uma razão de ordem prática, não se iniciar a feitura de um Código de Navegação, que, por certo, demoraria alguns anos a concluir, como está a acontecer em Espanha. Decidiu-se assim começar por uma reformulação faseada ou gradual, “embora sem perder de vista a unidade e a coerência do sistema”. Sobretudo a disciplina interna do contrato de transporte marítimo de mercadorias era, fora de dúvida, a que maior relevo e urgência assumiria. Com ela alcançaram-se as duas mais instantes finalidades: distinguir o contrato de transporte do contrato de fretamento e encontrar uma solução legislativa para o transporte no convés de contentores. O primeiro objectivo estava já ínsito na Convenção de 1924, mas o segundo não poderia ser então encarado.

Das palavras que eu próprio disse ao dar posse à Comissão à qual se pediu a elaboração dos contratos de utilização ou exploração do navio, acentuei bem o que por certo estaria já no espírito de todos²⁵.

Assim, e designadamente:

“O contrato de transporte (marítimo) de mercadorias deixou de ter como suporte necessário o conhecimento de carga (...). O conhecimento informático ganhou hoje foros de cidade (...). Haverá (...) que perspectivar novos enquadramentos possíveis para novas realidades; recorde, precisamente, o seawaybill, que constituiu tema de especial atenção na XXXIII Conferência do Comité Maritime International, realizada em Lisboa em Maio de 1985”.

17. Estava-se ainda numa fase de indefinição quanto à viabilização das Regras de Hamburgo, designadamente através de uma solução compromissória com Convenção de 1924: foram exactamente a partir dessa época ensaiadas, por acção do C.M.I., algumas tentativas nesse sentido, a cargo de uma comissão internacional de que eu mesmo fiz parte.

Firmou-se, no entanto, logo no início dos anos 90, a certeza de que as Regras de Hamburgo estavam remetidas para o rol dos diplomas malogrados.

Teria sido então de meridiano bom senso ratificar os Protocolos de 1968 e de 1979, alterando a Convenção de 1924.

Só que em Portugal é já uma clássica tendência ratificar Convenções sem qualquer interesse e votar ao ostracismo outras com universal aceitação e evidente relevo.

Depende até certo ponto dos humores ou dos conhecimentos de algumas áreas dos sucessivos Governos. Assim, como exemplo, Portugal foi o 3º Estado, logo a seguir a Madagáscar (1965) e ao Zaire (1967) a ratificar em 1968 a Convenção sobre exploração de navios nucleares de Maio de 1962. Depois disso apenas logrou a companhia do Suriname (1974), da Síria (1974), da Holanda, com reservas (1974) e do Líbano (1975). Como referi em 1983²⁶ Rodière remeteu (DMF, 1978, p. 464) aquela Convenção para o rol dos textos inúteis, comentando, em frase manifestamente infeliz, que “aucune puis-sance digne de son nom” a tinha ratificado.

²⁵ Mário Raposo, A revisão do Direito Comercial Marítimo, no BMJ., 353, pp. 5-11

²⁶ Direito Marítimo cit., p. 371, em nota

18. Entretanto, ao invés do que aconteceu na generalidade dos Estados também ditos “desenvolvidos” – e não obstante tudo o que, com insistência, foi sugerido²⁷ – Portugal não ratificou nem aderiu à Convenção de 1989 sobre Salvação (Conv. 89).

Teria a Conv. 89 a inapreciável vantagem de resolver, só por si, tudo aquilo que nesta área de antiquado estava no nosso ordenamento jurídico interno.

Com efeito, tem a Conv. 89 (por força dela e não por acção de uma lei interna de precário e tendencialmente errado entendimento, como aconteceu com o Dec.-Lei 37 748...) o efeito de prescindir da lei nacional.

Nos termos da Conv. 89 ela será aplicável “sempre que qualquer acção judicial ou arbitral relativa às matérias nela tratadas seja proposta num Estado parte”.

É o triunfo, já qualificado de “revolucionário”, da lex fori²⁸. Como assinala Ramón Morral Soldevila a Convenção “esmaga as normas que regulam a salvação nos respectivos ordenamentos nacionais”²⁹. Ou seja: para a sua aplicabilidade não é exigível qualquer elemento de internacionalidade (“estrainetà”)³⁰.

Entretanto, a Convenção não é de aplicação imperativa. Como resulta do seu art. 6, 1, aplica-se “a qualquer operação, salvo disposição contratual, expressa ou tácita, em contrário”. Deste carácter supletivo resulta que o contrato de salvação pode remeter as partes para a lei inglesa, como no caso da LOF 2000³¹.

Sabido como é que à Convenção têm aderido cada vez mais Estados, estando quase que “mundializada”, assume renovada actualidade o que já lamentara em 1999:

“Em Portugal (com o Dec.-Lei 203/98) deu-se largas à nossa vocação para impor as nossas próprias regras ao shipping internacional, pondo de parte princípios e preceitos basilares de uma Convenção que virá a mundializar-se”³².

19. Para mais, o diploma português que veio ocupar (com misteriosos pressupostos e desígnios – se alguns houve) o lugar da Conv. 89, não será, por certo, um modelo de feliz legiferação.

Desde logo o preâmbulo contem flagrantes inexactidões, como a de considerar que a distinção – salvação/assistência - é de origem francesa, ou a de dizer que em Portugal “nunca se defendeu com perseverança a distinção entre os dois conceitos”, o que

²⁷ Designadamente por mim próprio, como Provedor de Justiça, em Recomendação legislativa feita, nos termos estatutários, à Assembleia da República e ao Governo (Dezembro de 1990). Essa Recomendação, publicada no Diário da República, foi, além de mais, transcrita nos Textos sobre Ambiente do Centro de Estudos Judiciários (1994).

²⁸ Dante Gaeta, La Convenzione di Londra 1989 sul soccorso in acqua, em Il D.M., 1991, p. 291 ss.

²⁹ El Salvamento Marítimo, ed. J.M. Bosch, 1997, p. 139

³⁰ Lefebvre d’Ovidio – Pescatore – Leopoldo Tullio, Manuale di Diritto della Navigazione, 9ª ed., Giuffrè, 2000, p. 651

³¹ Como já acontecia com a LOF 1995 (Lloyd’s Open Form). Certo é que a lei inglesa (Merchant Shipping Act – Salvage and Pollution 1994), reproduz praticamente na íntegra a Convenção, até porque a incorpora no ordenamento britânico (Jean-François Rebora, L’Assistance Maritime, ed. Presses Universitaires d’Aix-Marseille, 2003, p. 391). Sobre os vários contratos de salvação no regime da Conv. 89 cfr. Manuel Januário da Costa Gomes, O ensino do DM..., ed. Almedina, 2005, p. 207 ss.

³² Mario Raposo, Estudos sobre o Novo Direito Marítimo, ed. Coimbra Editora, 1999, p. 48

é peremptoriamente contraditado pelas obras de “notáveis” do DM do séc. XIX e da 1ª metade do séc. XX (Ferreira Borges, Veiga Beirão, Adriano Antero e Cunha Gonçalves) e pelos arts. 681 e 682 do Código Comercial.

Por uma razão de economia de tempo direi apenas que do Preâmbulo poderá resultar, em exame menos atento, que pelo Dec.-Lei (203/98) a Conv.89 foi, directa ou indirectamente, integrada na nossa ordem jurídica – o que é totalmente inexacto.

Com efeito, nesse Preâmbulo diz-se que o diploma foi publicado “em razão da assinatura (...) da Conv. 89”.

Ora como é sabido, a assinatura de uma Convenção não terá qualquer eficácia vinculativa para o Estado signatário³³.

20. Para além de alguns equívocos encontráveis no Dec.-Lei 203/98, um há que, a meu ver, sobreleva todos os demais.

Consta ele do art. 10 desse diploma.

Será caso de transcrever o preceito:

“1. Não tendo o devedor da compensação especial³⁴ procedido ao seu pagamento dentro dos 60 dias contados da interpelação judicial ou extrajudicial pelo salvador, pode este exigir imediatamente ao Estado a respectiva satisfação.

2. Sempre que o Estado, nos termos do nº anterior, pague a compensação especial ao salvador, fica sub-rogado nos direitos deste em relação ao devedor, podendo exercê-los dentro dos dois anos subsequentes à sub-rogação.

3. O procedimento administrativo relativo ao pagamento pelo Estado, previsto neste artigo, será regulamentado por despacho conjunto dos ministros das Finanças, do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território, da Justiça e do Ambiente”.

21. Compreender-se-á o respeitável propósito do preparador legislativo de incentivar as operações de “salvação ambiental”.

Entretanto, ele – e o Governo que assumiu a veste de legislador – não atentaram, por certo, nos compromissos incontornáveis e dificilmente recuperáveis que deste modo criaram para o Estado português.

Como comentei em 1999³⁵ esqueceu-se o legislador que o art. 22 da Conv.89 prevê um pagamento provisório, atribuído pelo tribunal competente para o processo (que será o da lex fori), o qual terá, vistas bem as coisas, a eficácia prática do art. 10 do Dec.-Lei 203/98.

³³ Mário Raposo, Estudos... cit. (1999), p. 21. Cfr. ainda Nuno Aureliano, A Salvação Marítima, ed. Almedina, 2006, p. 38 e Acórdão do S.T.J. de 5.6.2003, na C.J.-STJ, 2003, II, p. 97. Está este Acórdão anotado, em termos que justificam inteiro apoio, por Manuel Januário da Costa Gomes, em Entre a Salvação Marítima e o Reboque..., em Estudos... Marques dos Santos, ed. Almedina, 2005, p. 1053 ss.

³⁴ A compensação especial prevista no art. 14 da Conv. 89 é, grosso modo, a que é devida em caso de prevenção ou limitação do dano ambiental. Dir-se-á que o critério do art. 14 da Convenção não coincide com o do art. 9 do Dec.-Lei 203/98. Cfr. Mario Raposo, Estudos... cit., (1999), pp. 47 e 95

³⁵ id., p. 50

E o Estado não terá então que assumir um encargo na generalidade dos casos sem hipótese de reembolso.

22. Duas observações finais, quanto a este ponto.

A 1ª é a de que o nº 5 do art. 112 da Constituição dispõe:

“Nenhuma lei (entenda-se acto legislativo) pode criar outras categorias de actos legislativos ou conferir a actos de outra natureza o poder de, com eficácia externa, interpretar, modificar, suspender ou revogar qualquer dos seus preceitos”.

Ora, o processo legislativo previsto no nº 3 do art. 10 será regulamentado, ganhando com isso eficácia externa, por um mero despacho ministerial, embora provindo de vários Ministérios.

A 2ª é a que não se vê como poderá o Estado português fazer valer externamente o seu direito, através de um simples processo administrativo, enquanto não for parte da Conv. 89.

De novo se caíu numa floresta de enganos.

23.1. Finalmente, e ainda quanto a este preceito do Dec.-Lei 203/98:

No infausto preâmbulo do diploma ele é tido como uma das decisivas inovações – a “mais arrojada” de todas elas.

É, entretanto, a única que, nem de longe, é pressentível na Conv. 89.

Não atentou o nosso legislador de 1998 em que desde 1996 está em vigor um Código de Conduta celebrado entre a International Salvage Union e o International Group of P & I Clubs, respeitante, precisamente, ao pagamento, por estes, da compensação especial prevista na Conv. 89. Nos termos desse Código de Conduta o salvador deve notificar o P & I que estiver em causa “as soon as possible” logo que ingresse numa situação que possa dar causa a uma compensação especial.

Entretanto, o critério do art. 10 do Dec.-Lei 203/98 e a circunstância de Portugal não ter aderido à Conv. 89 neutralizarão por completo a eficácia e a aplicabilidade desse Código de Conduta.

Todo o sistema deste Código, a cláusula SCOPIC e a LOF 2000 pressupõem, como é óbvio, o funcionamento do sistema nos termos ou em sequência da Conv. 89³⁶.

23.2. A posição que tomei em relação ao art. 10 do Dec.-Lei 203/98 foi integralmente subscrita pelo Prof. Costa Gomes³⁷ que pondera ainda:

³⁶ Sobre a SCOPIC (“special compensation protection & indemnity club clause”), cfr. Jean-François Rebora, LA SCOPIC, em DMF, 2003, p. 260 ss. A SCOPIC foi uma das primeiras reacções dos P&I depois da Câmara dos Lordes, em decisão de que foi relator Lord Mustill, no processo Nagasaki Spirit, ter considerado que a compensação especial prevista no art. 14 da Conv. 89 excluía qualquer elemento de lucro. O critério da Câmara dos Lordes foi largamente criticado. Assim, por ex., Pierre Bonassies (DMF, 1995, p. 691 e 1997, p. 451).

³⁷ As traves mestras da CL 1989 e o regime português de salvação marítima, em O ensino do Direito Marítimo, 2005, p. 177 e ss, maxime p. 204-205.

“O que verdadeiramente surpreende, no regime do art. 10, é a desconsideração do legislador lusitano relativamente ao trabalhado sistema da (Conv. 89), que corresponde, já, à prática internacional. Mais concretamente, o legislador português ignorou a instituição pela (Conv. 89), de eficazes mecanismos de segurança do crédito, desde a obrigação de prestar caução prevista no art. 21,1 – dobrada pela proibição de remoção do art. 21,3 – até ao regime do pagamento provisório (interim payment) do art. 22”.

6

As reformas de 1998 (cont.)

24. Nos restantes diplomas deste núcleo alguns pouco ou nada adiantam e bastantes deles contêm lapsos ou contradições de tomo³⁸.

Entretanto, o ponto que me suscitou mais veemente inconformidade foi o constante do art. 17,3 do Dec.-Lei 202/98, respeitante ao estatuto do armador.

Diz esse art. 17:

“1. Considera-se abandonado o navio que, encontrando-se na área de jurisdição dos tribunais portugueses, aí permaneça, por um período superior a 30 dias, sem capitão ou quem desempenhe as correspondentes funções de comando e sem agente de navegação.

2. O navio deixa de ter agente de navegação a partir da data em que este notifique a capitania do porto respectivo de que cessou as suas funções.

3. O navio abandonado, nos termos do nº 1, considera-se do património do Estado”.

E comentei então que o nº 3 consagrava um confisco, que iria mesmo para além do autorizado pela Constituição de 1976, na fase revolucionária.

Realmente o confisco nessa época previsto apenas seria possível no caso de abandono injustificado dos meios de produção. Estes poderiam ser expropriados, não conferindo a expropriação direito a indemnização.

Era o art. 87, que apenas em 1989 viria a ser alterado num bom sentido.

25. Referindo-me ainda ao nº 3 daquele art. 17 ponderei:

“E o curioso é que o art. 17 não visou punir os armadores absentistas (!). Pretendeu-se, sim, ao que é dado supor, evitar que os navios abandonados prejudiquem a fluidez da navegação e a segurança que desta decorrerá. Claro está que em parte alguma do mundo ocidental foi dada uma solução tão incrivelmente drástica. Por exemplo, a Lei nº 85 – 662, de 3.7.1985, com-

³⁸ Para uma análise mais detida cfr. Mário Raposo, A revisão do Direito Comercial Marítimo português, em Estudos... Pedro Soares Martínez, 2000, I, ed. Almedina, p. 677 ss.

plementada pelo Decreto nº 87 – 830, de 6.10.1987, introduziu no direito francês o conceito de navio abandonado, meio termo entre o navio em plena exploração e a “épave” (destroço do navio). É necessário que o navio constitua um perigo para a navegação ou para o ambiente, não tendo qualquer tripulação a bordo.

O proprietário é notificado para fazer cessar o perigo. Se não for conhecido, a autoridade marítima (o Estado) substituir-se-lhe-á, por sua conta e risco. Mas o navio continua a pertencer ao seu proprietário. Isto muito em síntese.

Mais ou menos o mesmo acontece no Reino-Unido (sched. 252 do Merchant Shipping Act de 1995): as autoridades portuárias apenas poderão remover qualquer navio naufragado, encalhado ou abandonado (“any vessel which is sunk, stranded or abandoned”). Isto se o navio constituir um obstáculo ou um perigo (“an obstruction or danger to navigation”). Em qualquer caso, as autoridades portuárias o ponto máximo a que chegarão é o de vender o navio, entregando ao proprietário o saldo que existir, face às despesas efectuadas. Mas o navio não será vendido se o proprietário pagar voluntariamente tais despesas.

Nada disto acontece no regime português.

Bastará que não haja capitão e que decorram 30 dias, sem ele e sem agente de navegação.

Depois, logo cairá a guilhotina do confisco!”.

26. A minha natural inconformidade veio depois a ser compreendida e aceite e aquele nº 3 do art. 17 foi, pura e simplesmente, revogado pelo Dec.-Lei 64/2005, de 15 de Março, respeitante à remoção de navios encalhados e de destroços³⁹.

7

Os riscos de uma legislação mal ordenada

27. O perigo de legislar desordenadamente sobre matérias que faziam parte do Código Comercial foi o de desconstruir um sistema que, se bem que desactualizado, tinha um princípio, meio e fim. “Perder de vista a unidade e coerência do sistema” era o risco para que logo chamei a atenção em 1986. A legislação então publicada dizia essencialmente respeito ao contrato de transporte marítimo. No século XIX o fretamento a tempo era uma realidade desconhecida. E o fretamento por viagem, tinha a ver, quase sempre, com a deslocação de uma carga de um local para outro. A prestação nuclear do fretador era a de fornecer um navio em bom estado de navegabilidade. Mas a gestão

³⁹ Cfr., por ex., Luis da Costa Diogo – Rui Januário, Direito Comercial Marítimo, ed. Quid juris, 2008, p. 80, nota (111)

náutica continuava a pertencer-lhe. Só que enquanto no fretamento os dois contraentes são dotados de igual poder negocial, nele prevalecendo, assim, até certo ponto⁴⁰, a regra da liberdade de fixação do conteúdo contratual, no transporte de mercadorias a generalidade dos preceitos têm origem legal, e são de ordem pública e aplicação imperativa.

A ideia de se estabelecer uma diferenciação doutrinal e legislativa entre os dois contratos, embora formalmente atribuída a Rodière e aos seus seguidores, era já por muitos pressentida⁴¹.

Tinha, pois, pertinência plena a alteração, nesta parte, do Código Comercial. Os dois restantes diplomas de 1986-87, perfizeram a regulação normativa dos contratos de exploração comercial ou utilização de navios. A única que “mexeu”, e muito pouco, no regime do Código Comercial foi a respeitante ao transporte marítimo de passageiros.

Portugal não tinha (e continua a não ter) ratificado a Convenção de Atenas de 1974 e o Protocolo de 1976⁴².

28. Creio ser de evitar a repetição de um surto legislativo como o de 1998-1999. Logo na análise que a seu respeito fiz em 2000⁴³ sugiro isso mesmo.

Não era, repito, com esse critério que em 1986 se pensou em reformular o Direito Comercial Marítimo. A ideia seria a de se estabelecer ulteriormente uma planificação global, na qual se inseririam os diplomas matriciais do sistema. Não seria, por certo, a de editar diplomas avulsos, penosamente articuláveis. Foi o que aconteceu com o Estatuto Legal do Navio e das suas principais “personagens”, que se espalhou por 5 diplomas (Dec. Lei 201/98, 202/98, 196/98 e 198/98, todos de 10 de Julho, e Dec.-Lei 384/99).

Alguns destes diplomas contêm mesmo preceitos (e conceitos) contraditórios. Assim, enquanto que por um lado para o Dec.-Lei 196/98 o afretador a tempo é um armador, para o legislador do Dec.-Lei 202/98 (da mesmíssima data, portanto) não é (al. c) do nº 1 do art. 2)⁴⁴.

29. Em estudo recente⁴⁵ o Prof. Costa Gomes faz, designadamente, um reparo

⁴⁰ Até certo ponto porque, como se passa com quase todos os contratos marítimos internacionais, são as cartas-partidas tendencialmente pré-formuladas

⁴¹ Mário Raposo, *Fretamento e Transporte Marítimo...*, no BMJ, 1984, nº 340, p. 17-52

⁴² É, no entanto, de lembrar que a Convenção de Atenas apenas entrou em vigor, e com escasso “entusiasmo”, por parte de algumas das grandes potências económicas (assim não são parte dela os Estados-Unidos, a França, a Itália e a Alemanha), o mesmo acontecendo com o Protocolo de 1976. O desinteresse subiu de ponto com o Protocolo de 1990, que apenas encontrou acolhimento na Albânia, Croácia, Egipto, Luxemburgo, Espanha e Tonga. E ao Protocolo de 2002 apenas acorreram a Albânia, a Síria, a Latvia (que é um pequeno país do Mar Báltico) e St. Kittes e Nevis (situado nas Caraíbas e nas Antilhas). Qualquer destes dois Protocolos não entrou em vigor

⁴³ *A revisão do Direito Comercial Marítimo português*, cit.

⁴⁴ Cfr., com muito interesse, o que a respeito desta desconstrução inconsequente do Cód. Comercial ponderam Costa Diogo – Rui Januário, *ob. cit.*, p. 31 ss.

⁴⁵ Manuel Januário da Costa Gomes, *Acontecimentos e relatório de mar...*, em *O Direito*, 2007, p. 89-102. Cfr., ainda do mesmo autor *Direito Marítimo*, IV, *Acontecimentos de Mar*, ed. Almedina, 2008, *maxime*

concreto e inteiramente justificado ao critério usado no art. 13, 2, do Dec.-Lei 384/99, que enuncia um extenso rol, declaradamente incompleto, dos acontecimentos de mar.

Com efeito o legislador faz uma mescla indiferenciada de acontecimentos em sentido próprio com situações que integram caracterizações jurídicas. Assim, como exemplo, as avarias grossas ou a barataria.

Quanto a esta última o art. 604, § 1º, do Código Comercial prevê-a. Mas trata-se, declaradamente, de um conceito de direito que nele não está definido.

O Supremo Tribunal de Justiça, baseando-se essencialmente em Adriano Antero, entendeu, com irremovível inalterabilidade, que este corresponde não apenas às faltas intencionais, mas também à simples negligência⁴⁶.

Rodière, reportando-se precisamente a um Acórdão do STJ (o de 6.12.1974), publicado em DMF (1977, p. 248) comentou, ironicamente, que apenas na companhia (então... já não agora) da Argentina, Portugal era um dos dois únicos países do mundo a incluir na barataria “aussi bien les fautes légères (et) les fautes lourdes du capitaine”.

Em toda a parte a barataria advem de um acto fraudulento do capitão ou de um membro da tripulação.

Ou seja, “não inclui nem pode ser equiparada à (mera) culpa em qualquer dos seus graus”⁴⁷.

8

Crise no Direito Marítimo ?

30. Depois do que acabo de dizer quase que “salta” como pertinente a interrogativa: haverá uma crise no Direito Marítimo ?

No plano doutrinal afoitamente responderei que não. Existe, finalmente – creio que, pelo menos, desde 2002 – um curso de Direito Marítimo na Faculdade de Direito de Lisboa, a cargo de um já notável maritimista: o Prof. Costa Gomes. Publicam-se obras especializadas (o que é muito importante que aconteça) de qualidade. Poder-se-á dizer que, nesta área, se está a alcançar o nível que noutros domínios do Direito se firmou desde sempre no nosso País.

31. Exactamente para que essa exigível especialização se propagasse aos Tribunais promovi a elaboração, no 9º Governo (Bloco Central), de uma Proposta de Lei para a

p. 13-15

⁴⁶ Assim, já, por ex., no Acórdão de 1.11.1949 (BMJ, 16, p. 340) e, quase seis dezenas de anos depois, o Acórdão de 29.01.2008, que de certo modo aproxima a barataria da falta náutica ! Cfr. Mário Raposo, Sobre o conceito de barataria, em Estudos... cit (2006), p. 149-156

⁴⁷ José Luis Rodríguez Carrión, El dolo y la culpa del asegurado, sus auxiliares y terceros en el seguro marítimo, com especial referencia a la baratería del patrón, no Anuário de Derecho Marítimo, 1992, pp 39 ss, maxime p. 51

criação de Tribunais Marítimos. A inesperada queda desse Governo fez com que nova Proposta de Lei fosse submetida a decisão parlamentar no 10º Governo (Cavaco Silva), do qual também fez parte. Foi essa Proposta de Lei acolhida com generalizada concordância, tendo sido aprovada por unanimidade. E o Governo apresentante era um Governo minoritário.

32.1. Não, certamente, apenas por isso, mas porque a nossa actividade jurisprudencial sempre se caracterizou por uma inalterada marca de saber e de rigor (designadamente a dos Tribunais Superiores), é estranhável que nesta área surjam, embora a largos espaços, decisões que não serão de apoiar.

Este, como exemplo, o caso do Acórdão do STJ de 17.02.05⁴⁸.

Estava em causa a entrega pelo transportador da mercadoria sem que este tivesse recebido da pessoa a quem a fez o respectivo conhecimento de embarque.

Entendeu o STJ que, tratando-se do cumprimento defeituoso ou mau cumprimento do contrato de transporte marítimo, o prazo de prescrição era o prazo ordinário de 20 anos.

Realmente, para o STJ (neste caso) o prazo anual previsto no art. 3, 6, da Convenção reporta-se às perdas e danos na mercadoria transportada e não à responsabilidade resultante do mau cumprimento.

Ora, é evidente não ser assim⁴⁹.

Passa como moeda corrente que a má-entrega equivale à perda total da mercadoria.

Já o afirmava Rodière: “la livraison à un tiers sans doute équivaut à la perte totale de la chose et ne saurait être traitée plus sévèrement”⁵⁰.

No mesmo sentido, o então jovem Francesco Berlingieri dizia, em 1953, que a expressão perdas e danos usada na Convenção compreende não apenas as mercadorias, “ma anche la perdita totale delle merci trasportate”⁵¹.

32.2. Invoca-se no Acórdão o art. 27,2 do Dec.-Lei 352/86, que avalizaria, pela sua letra, o raciocínio ali deduzido.

Mas, lamentamos dizer, sem sombra de razão.

Por um lado porque no caso sub judice estavam em jogo diversos transportes internacionais concretamente entre Portugal e a Inglaterra. E o preceito do diploma português diz apenas respeito aos transportes nacionais, de cabotagem – ou àqueles que a Convenção rejeite, como os transportes no convés ou os transportes de animais vivos.

⁴⁸ C.J – STJ, 2005, I, p. 79

⁴⁹ Como mais detidamente justifico em Prazo para a propositura da acção de indemnização... (em Estudos... cit. – 2006, p. 131 ss)

⁵⁰ Traité..., Affrètements et Transports, II, Le contrat de transport de marchandises, ed. Dalloz 1968, p. 190 ss.

⁵¹ Prescrizione e decadenza nel trasporto marittimo di merci, 1953, ed. Cedam, Pádua, p. 157 ss. 1953.

Finalmente, porque a única divergência substancial que existe entre aquele preceito do Dec.-Lei 352/86 e o sistema da Convenção foi, como dissemos, a de, por indução (malograda) da possível viabilidade das Regras de Hamburgo, o prazo anual passar a ser nele bienal. Usou-se, é certo, de uma formulação diversa, mas que em nada colidiu com a essência do preceito. Ou seja, o que de essencial mudou foi apenas a duração do prazo⁵².

⁵² Porque na circunstância estavam em causa conhecimentos de embarque à ordem não poderia o transportador ter feito entrega das mercadorias sem a apresentação, pelo destinatário, dos conhecimentos. Fez, pois, más entregas, o que correspondeu a um mau cumprimento de cada contrato de transporte. O que tão simplificarmente se poderá dizer e concluir teria dispensado o distinto relator do Acórdão de explanar conceitos por inteiro laterais, sem nada a ver com a questão sub judice. Para mais, tais conceitos nem sequer eram pacíficos e estão hoje praticamente abandonados. Com efeito, passa agora como moeda corrente na melhor doutrina que o conhecimento de embarque não investe o seu detentor num direito real, mas apenas num direito de crédito. Aliás, na hipótese (cada vez mais frequente) de o conhecimento de embarque ser nominativo nem sequer é qualificável como um título de crédito, desde que contenha a cláusula não negociável. Assim, por ex, Filippo Lorenzon, em Il D.M., 2002, p. 1352 ss e 2007, p. 750 ss e Chiara Tuo, Il D.M., 2005, p. 75 ss e 2007, p. 491 ss. Então, a entrega da mercadoria pode ser feita sem a apresentação do conhecimento pelo destinatário: será suficiente a simples identificação deste. Aliás, o mesmo acontece com o straight bill of lading (que já era previsto no Pomerene Act norte americano de 1916), com o seawaybill (cfr. Giorgia M. Boi, La lettera di trasporto marittimo, ed. Giuffrè, 1995, maxime p. 68, em nota) e com o data freight receipt, obtido por meios informáticos (Giorgio Righetti, Trattato di Diritto Marittimo, 2ª parte, ed. Giuffrè, 1990, p. 473). Diga-se, de resto, que o seawaybill está já previsto no COGSA inglês de 1992, que revogou o Bills of Lading Act de 1855 (v.g. Simon Baughen, Shipping Law, ed. Cavendish Publishing, 1998, p. 24).

DOIS CANHÕES PORTUGUESES COM INSCRIÇÕES ORIENTAIS

Comunicação apresentada pelo Académico
Nuno Valdez dos Santos, em 14 de Outubro

Embora o tema da comunicação, que vamos ter a honra e prazer de apresentar a esta distinta Assembleia da Academia de Marinha, se relacione com acontecimentos passados nos finais do Século XIX, afigurara-se-nos, contudo, que devemos recordar um pouco dos primórdios do aparecimento da Artilharia Pirobalística.

Não se sabe, ao certo, quando surgiram as primeiras “bocas de fogo”, admitindo-se que teriam aparecido nos finais do 1º Quartel do Século XIV.

Toscas desenhos medievais, velhas iluminuras, mostram que a primitiva artilharia, desde muito cedo, se diferenciou em dois grupos distintos – os “canhões portáteis” e as “peças de sítio” ou “peças de bater” e, estas últimas, com o correr dos tempos, foram passíveis de disparar pesados projecteis, alguns com mais de quinhentos quilos, a distâncias da ordem dos mil metros. ⁽¹⁾

Um velho frade, Frei Joaquim de Santa Rosa Viterbo, no silêncio da sua cela, escreveu um livro notável – o “Elucidário das Palavras, Termos e Frases” em que referiu, com espanto, a “monstruosa bombarda portuguesa”, hoje conhecida pelo nome de “Canhão de Pinhel” ⁽²⁾ “cujo pelouro pesava quase uma centena de quilos”.

Não falando do “Canhão de Arzila” ou do “Canhão do Castelo de Safim” – que julgamos ser a mais antiga peça de artilharia fundida em Portugal ⁽³⁾ – e do “Canhão de Banastarim” que, quanto a nós, é o símbolo da nossa epopeia militar no Oriente e que, após a brutal invasão da Índia Portuguesa, em 1961, deixou de pousar em terras de Portugal ⁽⁴⁾, o Museu Militar de Lisboa possui magníficas “peças de grossos tiros” da nossa artilharia de outrora, salientando-se o “Tigre” – o mais belo canhão português ⁽⁵⁾ –, o “Touro” – o último canhão de ferro forjado construído no nosso país ⁽⁶⁾ – e o “canhão de Álcacer-Quibir” – concebido com a maior Fé e Esperança a Vitória da Grande Batalha ⁽⁷⁾ –, todos disparando pesados pelouros da ordem da centena de quilos.

Mas os nossos canhões, por maiores que fossem, eram bem modestos em relação à “artilharia megalómana” dos orientais ⁽⁸⁾, em especial a do Sultão da Turquia Mahomet II, o “Grande Artilheiro” como a História Universal o designou, cujos canhões chegaram a pesar mais de vinte mil quilos, podendo disparar projecteis oscilando pelos mil quilos! ⁽⁹⁾

Algumas dessas monstruosas bocas de fogo dispararam contra os portugueses em terras de África ou em remotas batalhas travadas na Índia ou no Extremo Oriente.

Podemos salientar as “maimonas mouriscas” ⁽¹⁰⁾ cujas balas nenhum homem podia abarcar... por maior que fosse a sua estrutura ⁽¹¹⁾ “ou, então, apontar para o “Pelouro de Ormuz” ⁽¹²⁾ “que o povo dizia”... nem juntas de bois mal o podiam mover.” ⁽¹³⁾

Não cabe aqui abordar este tema, o da artilharia megalómana, o que, talvez um dia – se for considerado o interesse – venha a ser apresentado. Hoje apenas queremos referir, e recordar, que, em 1622, um poderoso exército persa, com milhares de homens ⁽¹⁴⁾ entre os quais se incluíam muitos militares ingleses de todas as patentes, dotado de um colossal parque de artilharia com mais de quinhentos canhões, muitos deles de grosso calibre, sob o comando supremo de Allah Verdi Kan, cercou e depois conquistou, após porfiada luta, a Praça de Guerra de Ormuz de El-rei de Portugal. ⁽¹⁵⁾

Embora o Exército vencedor possuísse poderosos canhões – alguns de tamanho megalómano, como se pode verificar facilmente pelos “monstruosos pelouros disparados contra os portugueses” ⁽¹⁵⁾ – por qualquer razão o General persa escolheu, dos vários canhões portugueses capturados, duas magníficas peças de artilharia fundidas em Lisboa nos inícios do Século XVII por dois dos mais conceituados fundidores portugueses: Diogo Garcia ⁽¹⁷⁾ e João Álvares ⁽¹⁸⁾ e logo considerou estas duas bocas de fogo como “importantes e soberbos troféus de guerra”. Mandando abrir a ponção, em cada peça, uma laudatória inscrição em formato ovalóide e letra mourisca, com cerca de 26,5 cm de altura e de 17 de largura máxima, em “Memória da tomada da Fortaleza de Ormuz aos portugueses”, dedicando-as ao Rei Abbas, Xá da Pérsia ⁽¹⁹⁾ da “Casa Safavi, a mais formosa e mais gloriosa dinastia da Pérsia, desde a introdução do islamismo” como dizem as velhas crónicas. ⁽²⁰⁾

O Rei Abbas, conhecido pelo cognome de “O Grande”, teve um reinado fértil em lutas e guerras em que saiu vitorioso mas, logo que recebeu os “importantes e soberbos troféus de guerra”, mandou que estes fossem colocados numa sumptuosa sala do seu Palácio Real onde, tradicionalmente, dava audiência aos embaixadores dos países amigos e, consta de tradição, que estes teriam por obrigação e dever debruçarem-se sobre as duas velhas peças de artilharia portuguesa e “meditar sobre o efémero poder dos portugueses no Oriente” pronunciando, simultaneamente, laudatórias preces de agradecimento a Allah e benéficas graças ao Xá da Pérsia”.

Só assim é que seriam recebidos e atendidos pelo poderoso Rei da Pérsia!

Durante cerca de trezentos anos os dois canhões portugueses foram considerados quase como um símbolo do poder real da milenária Pérsia, mas devido à subida ao Trono, em 1786, de uma nova dinastia reinante, a dos Qadjars, as velhas peças de artilharia perderam muito da sua ancestral tradição e quase que foram relegadas ao esquecimento e abandono, muito em especial quando, a meados do Século XVIII, o Xá da Pérsia pretendeu entrar “na esteira da civilização ocidental”. Nas muitas pesquisas efectuadas mal conseguimos levantar um pouco o pesado manto que caiu e envolveu “os soberbos troféus de guerra portugueses”.

Mas eis que, ao começar o último quartel do Século XIX sucederam, em terras de África, tais acontecimentos políticos a nível internacional que fizeram com que os dois canhões portugueses surgissem, de novo, à luz da nossa História.

O fulcro desses acontecimentos foi a ocupação, por Portugal, do chamado “Triângulo de Tungue”, marco fronteiriço entre a nossa Província de Moçambique e o Território de Zanzibar.

Recordemos que as relações entre o nosso país e o sultanato de Zanzibar correram sempre mais ou menos ⁽²¹⁾ amenas e amigáveis, mas a partir da década de 1880 essas relações deterioraram-se, em parte devido à atitude da Inglaterra que, “esquecida dos nossos direitos e da nossa velha aliança, cerrando os ouvidos às nossas alegações, procurava motivos de conflito ⁽²²⁾”, acrescido do “quimérico espírito expansionista alemão no continente africano”, como escreveu, ⁽²³⁾ em 1888, o Reverendo Horace Waller, acrescentando, mais tarde, que “dessa intensa actividade resultou a posse de um milhar de quilómetros quadrados... mas este império não tinha saída para o mar!” ⁽²⁴⁾

Efectivamente a Alemanha mal deu os primeiros passos em terras de África, começou logo a caminhar rapidamente ⁽²⁵⁾ “n’esse continente vastíssimo... Em seis anos a Alemanha criou um império no continente negro; há dois annos apenas que metteu os hombros pela costa de Zanzibar... uma raça enérgica a d’aquelles teutões.” ⁽²⁶⁾

Impuseram, então, os alemães ao Sultão de Zanzibar “o abrir-lhes uma porta para o Oceano Índico, o que este potentado negro não acedeu. Porém... oito grandes unidades da marinha alemã bombardearam o Palácio Real de Dar-es-Salam e perante este facto” ⁽²⁷⁾... o sultão de Zanzibar “de boa vontade cedeu aos alemães a ambicionada passagem para o mar... e concordou com a entrega de todo o material bélico que existisse nos seus depósitos militares.” ⁽²⁸⁾

Contudo a Alemanha, que ainda nutria as maiores ambições coloniais... actuando em autênticas ferroadas “continuou a hostilizar as forças zanzibaritas” ⁽²⁹⁾ e, caso curioso, o mesmo fazia a Inglaterra... no fundo, ingleses e alemães procuravam indispor o Sultão de Zanzibar contra Portugal. ⁽³⁰⁾

Não é possível, nesta simples comunicação e em tão breves apontamentos, embrenhar-nos na política africana do final do Século XIX, muito em especial naquela dirigida contra o nosso Ultramar, principalmente o Norte de Moçambique. ⁽³¹⁾

Escasseia-nos o tempo e, assim, só nos resta referir que em princípios do ano de 1887, Portugal, por intermédio do Governador-geral de Moçambique, o Comandante Augusto de Castilho, envia a 11 de Fevereiro um ultimato ao Sultão de Zanzibar para que este faça a entrega imediata da Baía de Tungue ao Governo português.

Este *ultimatum* não só não foi aceite pelo Sultão de Zanzibar como também provocou um acentuado esfriamento nas nossas relações diplomáticas com a Inglaterra e Alemanha e, até, com outras potências com interesses coloniais, como a Pérsia, que considerou a atitude de Portugal como “um acto de violência contra um pobre país de negros mercadores e oprimidos.” ⁽³²⁾

Portugal bem protestou, nos meios diplomáticos, o seu direito às “Terras da Baía de Tungue”, e a razão do seu procedimento de enviar para aquele local a “Força Naval de Moçambique”, na ocasião constituída pelas canhoneiras Douro e Vouga e pelas corvetas Afonso de Albuquerque e Bartolomeu Dias.

“Força Naval considerável”, comentaram os alemães e ingleses na sua imprensa procurando, por todas as maneiras, denegrir a acção e política de Portugal em Africa.

Inexplicavelmente – pelo menos para nós – a Imprensa portuguesa da época foi muito avara na divulgação dos acontecimentos ocorridos na Baía de Tungue.

Além da meia centena de obras na Bibliografia, pouco mais encontramos que ligeiras referências, por vezes contraditórias, aos acontecimentos do Norte de Moçambique.

Na impossibilidade de se poder descrever com algum detalhe as operações então em curso, remetemos os dignos Confrades e Convidados presentes para as páginas da importante obra do Comandante António Marques Esparteiro, ⁽³³⁾ *Três Séculos no Mar*, onde é relatada, um pouco resumidamente, a história dos acontecimentos passados na Baía de Tungue e indicadas as principais características dos nossos navios intervenientes.

Não podemos deixar de focar algumas curiosas particularidades dos navios da nossa “Força Naval” que iam garantir a soberania de Portugal em terras do além-Rovuma, no Norte de Moçambique.

A Corveta Bartolomeu Dias (1858-1905) – que foi o único navio da nossa Marinha de Guerra comandado por um Príncipe Real, o Infante D. Luís, depois o Rei de Portugal D. Luís, o “Rei Marinheiro” – tinha boas qualidades náuticas, podendo em “boas condições de tempo e auxiliado pela vela” dar velocidades um pouco acima dos 10 nós mas, com “algum mar”... inclinava-se facilmente... dando um balanço suave e sem rebelão que podia chegar aos 30° o que fazia reçar pela sua segurança pois, por vezes, o “navio adormecia” obrigando a uma “ádua e acelerada manobra de meter as gáveas a dentro” mas a navegar... era bela, majestosa e imponente e todos exaltavam a sua elegância.” ⁽³⁴⁾

A Canhoneira Douro (1873-1897) era um navio “com qualidades náuticas pouco recomendáveis. Fosse qual fosse a direcção do vento e mar dava tais balanços – embora sempre doces – que obrigavam a tripulação a andar quase toda a viagem com cabos de vaivém passados para a gente se poder aguentar!...” mas, para qualquer marinheiro de então... “tinha linhas bem formadas, era bom de vela e sulcava os mares elegante e donairosa.” ⁽³⁵⁾

A Canhoneira Vouga (1882-1906) “mostrava com facilidade a sua má qualidade de se espetar muito e meter mares pela proa, ainda mesmo com pequena ondulação, o que torna muito perigosa a navegação... por os embornaes não darem vazão à água, as braçolas serem muito baixas, e as portas da bateria muito altas.” Um dos seus comandantes escreveu que “com vento moderado de 10 a 12 quartas e mar correspondente, a tolda estava constantemente molhada por água que entrava pelos embornaes e que chegava, por vezes, a galgar a borda. Obviou-se em parte a este inconveniente tapando inteiramente os embornais de barlavento.”

Neste navio, passear pelo convés era arriscar-se a tomar um constante “banho de chuveiro de água salgada” e este, muitas vezes transformava-se em “piscina” e todos, oficiais e marinheiros tinham que rapidamente... “destapar embornaes e abrir portinholas.” ⁽³⁶⁾

A Corveta Afonso de Albuquerque (1884-1909) também apresentava anomalias nas suas qualidades náuticas, pois “os balanços de bombordo a estibordo mereciam atenção especial quando o mar fosse pelo través ou de poucas quartas para ré dele. Portava-se bem com o mar na alheta: porém, com o mar e vento pela amura, perdia quase completamente o seguimento; nestas condições não embarcava mares pela proa, mas sim pelo reduto, tornando o navio muito enxovalhado”. ⁽³⁷⁾

Estes quatro navios da “Força Naval de Moçambique” – que ingleses e alemães chamavam de “Força Naval considerável” – tinham algumas particularidades que hoje nos fazem sorrir e que, no entanto, para a nossa Marinha de então eram consideradas como marcos de uma “elevada evolução técnica.”

A Canhoneira Douro tinha a chaminé articulada, que podia ser abatida para ré, além de ser susceptível de aumento na sua altura, consoante fosse necessária à tiragem da sua máquina. O “hélice quadripá era de arriar” através de um interessante sistema de suspensão, com vista a facilitar o escoamento do navio quando navegava à vela. ⁽³⁸⁾

A Canhoneira Vouga foi primeiro navio de guerra em serviço no Ultramar que “montava artilharia Armstrong de carregar pela culatra”, embora também possuísse velhos canhões de bronze de alma lisa e carregar pela boca! ⁽³⁹⁾

A Corveta Afonso de Albuquerque tinha a particularidade notável de ter sido o nosso primeiro navio de guerra dotado de iluminação eléctrica! Possuía sessenta ou setenta lâmpadas de vinte e quarenta velas e os dois faróis de borda regulamentares, além de um “projector” mas, quando este funcionava, todas as lâmpadas e faróis tinham que ser desligados... “pois a amperagem... do grupo de carga era completamente absorvida pela lanterna!” ⁽⁴⁰⁾

Eram estes os navios da “Força Naval de Moçambique” que ingleses e alemães diziam ser de um “poder de fogo... considerável”.

Resta-nos acrescentar que estes navios, como toda a “Estação Naval de Moçambique”, eram dotados dos mais distintos oficiais da nossa Armada e de competentes sargentos e marinheiros, e seria de toda a inteira justiça apontar os seus nomes e o papel importantíssimo que todos tiveram defendendo e impondo a Soberania Portuguesa em terras de Moçambique, mas a escassez de tempo tal não permite, como também detalhar o decorrer das operações da ocupação da Baía de Tungue.

Na sequência do *ultimatum* ao Sultão de Zanzibar e dentro do espírito da missão atribuída à nossa Marinha de Guerra, de “impedir, por todos os meios ao desembarque de quaisquer forças... para reforçar a fortaleza de Tungue e obrigar o sultão a arrear a sua bandeira içada em qualquer ponto do nosso Território”, no dia 18 de Fevereiro de 1887 a canhoneira Douro fez um pequeno bombardeamento de “vinte e uma bombas sobre a povoação de Meningani” e, segundo fontes oficiais, a 22 de Fevereiro de 1887 as forças portuguesas, comandadas pelo governador-geral Augusto de Castilho, atacam as do sultão de Zanzibar, acampadas na margem esquerda do rei Meningani, havendo intenso bombardeamento de para a parte, com grande vantagem para os portugueses”.

Conforme o Comandante Marques Esparteiro, ⁽⁴¹⁾ “em 23 efectuou-se um desembarque de forças da marinhagem... O nosso navio protegeu o desembarque com o fogo da sua artilharia e o Comandante acompanhou a força. Depois de calada a resistência, tomou posse e incendiou a povoação... A bandeira do sultão foi arriada e arvorou-se a bandeira portuguesa em terra. No dia 27, dois escaleres com uma força de caçadores... foi recebida a tiro, quando se iniciaram as obras de construção do “Forte de Palma”.

Em 26 de Março uma força naval em três escaleres sob o comando do 1º Tenente Wenceslau de Moraes, teve que desembarcar em socorro das forças militares que construíam o “Forte de Palma”.

Embora tivéssemos consultado muita documentação oficial e bibliografia sobre a chamada “Ocupação da Baía de Tungue” ⁽⁴²⁾, pouco conseguimos saber relacionado com o tema principal desta pequena Comunicação.

Do que lemos, respeitante ao estudo em causa, destacamos as seguintes palavras do General Teixeira Botelho: “Senhores da margem, os nossos queimaram a povoação e arrecadaram uma bandeira, bem como algum material de guerra que encontraram disperso, a saber duas peças de artilharia...”

Chamamos a atenção para o apresamento do “material de guerra”. Podemos afirmar, sem receio de errar, que este era relativamente pouco mas, para a maioria da imprensa portuguesa da época, “era muito material de guerra”!

Sublinhamos a alusão às “duas peças de artilharia”, pois estas são os canhões portugueses seiscentistas capturados em Ormuz no ano de 1622 aquando da perda desta nossa Fortaleza e Praça de Guerra e que, durante séculos, ostentando inscrições orientais, ornamentaram os palácios reais do Xá da Pérsia como “Soberbos Troféus de Guerra Portugueses”.

De dispersas notas e notícias publicadas em jornais alemães que correram em Moçambique, ⁽⁴³⁾ ficámos a saber que os Persas, “condóidos da sorte dos Zanzibaristas... e na previsão de um grave conflito com as forças portuguesas”, tinham enviado – não sabemos se a título de cedência definitiva ou temporária – para o local onde se esperava que se desenrolariam as operações, como “talismãs de guerra”, as duas seculares peças de artilharia portuguesas na esperança que estas, manejadas por oficiais persas, pudessem barrar qualquer avanço das tropas portuguesas e derrotá-las rapidamente, dando a “Vitória justa” ao Sultão de Zanzibar.

Mas... tal não sucedeu...

Os canhões portugueses não foram muito eficazes... quer como armas... quer como talismãs... apenas teriam feito quatro tiros “todos muito alto e ineficazes”, pelo que foram logo abandonados pelas suas guarnições e, pouco depois, capturados pelos nossos marinheiros. ⁽⁴⁴⁾

Dias depois, a 2 de Março de 1887, o sultão de Zanzibar pediu a “Paz e estabelecimento de relações diplomáticas”.

As velhas peças de artilharia portuguesa dos princípios do Século XVII voltaram a entrar na história de Portugal.

Iniciámos, então, longas pesquisas documentais para saber como tinha ocorrido esse acontecimento, mas pouco se conseguiu apurar. ⁽⁴⁵⁾

Logo que capturados aos zanzibaritas, os dois canhões foram enviados para Lourenço Marques, ⁽⁴⁶⁾ sendo muito admirados e considerados como “importantes testemunhos do preciosos estado de adiantamento das bocas de fogo nas nossas Colónias, em tão remotas eras e sob o jugo espanhol”. ⁽⁴⁷⁾

Ao que consta só em finais do Séc. XIX, em 1896, o Comissário Régio em Moçambique, Capitão de Cavalaria Mouzinho de Albuquerque, em vésperas de regressar a Lisboa ⁽⁴⁸⁾ teria enviado para o Museu Militar de Lisboa estas históricas peças de artilharia, onde teriam chegado em 1902.

Pode haver uma possibilidade que tal tivesse acontecido porquanto Mouzinho de Albuquerque foi para Moçambique em 1895, regressou dois anos mais tarde, suicidando-se em Janeiro de 1902. Porém, o facto destes canhões terem chegado a Lisboa no cambar do Século XIX, desconhecendo-se qual o meio de transporte usado – navio mercante, nacional ou fretado, ou então navio da nossa Marinha de Guerra ⁽⁴⁹⁾ – e por não se ter encontrado – o que não quer dizer que não existia – referência sobre as “andanças destes canhões durante uma dezena e meia de anos”, leva a que se não saiba qual teria sido a sua história nestes últimos cem anos.

Podemos apenas anotar que as primeiras alusões existentes no Museu Militar, é que ficaram conhecidas como “as peças que tinham uma inscrição árabe e que tinham vindo de Moçambique por ordem de Mouzinho de Albuquerque”.

Mais tarde foram inventariadas como sendo:

LEÃO – calibre de 0,19 cm; comprimento 3,82 m; peso 3800 kg;
fundidor Diogo Gomes. (*)

SERPENTINA – CALIBRE calibre de 15,5 cm; comprimento 4,57 m;
fundidor João Alves.

O Museu Militar, no louvável interesse de conhecer a história destas seculares peças da artilharia portuguesa do Séc. XVI, encontrou, por volta de 1912, novos elementos de estudo, ⁽⁵⁰⁾ dos quais se transcreve a seguinte passagem:

“A boca de fogo (*) foi parar depois, não se sabe como, a Zanzibar, donde foi remetida... para o Museu pelo nosso Consul naquela cidade, Coronel de Artilharia Ferreira de Castro...” ⁽⁵¹⁾

Em todas as pesquisas documentais a que se procedeu não foi possível confirmar ou refutar que este oficial teria estado ligado a Moçambique, muito em especial se exerceu as funções de Cônsul em Zanzibar. ⁽⁵²⁾ Conseguimos, contudo, apurar que nos princípios do Séc. XX se encontravam a prestar serviço em Moçambique vários oficiais cujo apelido terminava em “Ferreira de Castro” ou “Pereira da Costa”, ⁽⁵³⁾ entre os quais o Coronel de Artilharia Eduardo A. Ferreira da Costa, vulgarmente conhecido pelo nome de Coronel Eduardo Costa.

Este oficial tinha sido, em 11 de Dezembro de 1896, Governador do recém-criado Distrito de Moçambique, mantendo-se nestas funções até Abril de 1898. Por mera hipótese admitimos que este oficial tivesse enviado os “dois Canhões de Zanzibar” para o Museu Militar em Lisboa.

O Museu Militar continuou as suas pesquisas históricas, reconhecendo que estas duas peças ⁽⁵⁴⁾ de artilharia “são uma relíquia histórica de grande valia e como tal deve ser considerada”, tendo conseguido, em Novembro de 1916, que a “inscrição oriental” fosse lida pela Société Asiatique de Paris e obter a seguinte tradução:

“Durante o reinado que traz a felicidade ao Delleman e ao Kerman do Chah Abbas Sefevi, correspondente ao ano de 1031 da Hegira (1622), Allak-Verdikhan, servidor leal do soberano beyberberg de Fars, de Lar e de Konh-

-Guiloyé, fez gravar esta inscrição afim de que ela seja monumento duradouro da tomada de Ormuz”.

Só então é que as peças de artilharia fundidas em Lisboa, ao que se julga no final do 1º Quartel do Século XVI, foram devidamente fichadas nos inventários do Museu, passando a figurar com os respectivos números de Catálogo R. 16 e R. 17 ⁽⁵⁵⁾.

Na ocasião foi elaborado, pelo Museu Militar, um pequeno folheto ⁽⁵⁶⁾ no qual constava não só uma tradução da “inscrição persa” como também algumas facetas comuns às duas peças, em que se focavam o seu esmerado acabamento e o facto de ambas dispararem os “pilouros grandes com cerca de cinquenta arráteis”, ou seja à volta de vinte e dois quilos, e teriam ido para a Índia por alturas de 1521, aquando da chamada “Revolta de Ormuz”, tendo permanecido nesta importante praça de guerra portuguesa durante cerca de cem anos, até à sua perda, em 1622.

Para o General Pereira do Vale, e para o signatário, esta tradução não devia ser inteiramente correcta porquanto era pouco provável que na altura da captura da peça tivesse sido gravada a cinzel a indicação: “correspondente ao ano de 1031 da Hegira (1622)”. ⁽⁵⁷⁾

Esta anotação justificar-se-ia como intrínseca da tradução, mas não se compreendia como adenda pois, num escrito oriental – persa ou árabe – bastava indicar o ano, que sempre se subentendia como sendo da Hegira.

Esta anomalia levava a descrer da tradução apresentada, pelo que se pensou fazer as devidas averiguações. ⁽⁵⁸⁾

Na senda de pesquisas recomeçadas teve-se conhecimento, por informação ao Ministro dos Negócios Estrangeiros em Lisboa, que o Embaixador Imperial do Irão em Paris era curioso da História de Portugal no Oriente, em especial no que se relacionava com a cidade de Ormuz.

De imediato escreveu-se a este Diplomata, solicitando a informação não só do que se lhe oferecesse sobre a história dos portugueses naquelas paragens, como também a confirmação e tradução das inscrições gravadas naquelas peças, pelo que se enviou uma fotografia das mesmas.

A resposta não se fez esperar e, pouco tempo depois, recebeu-se o amável ofício do Embaixador do Irão em Paris, que se toma a liberdade de juntar em Anexo, tendo “numa versão única a almejada tradução da inscrição persa, como o ilustre diplomata a conseguiu decifrar:

“Sous le règne du roi, temporel et spirituel, le Shah Abbas Saffavide, dont les jours se perpétuent, en l’an... (non déchiffré), et, sous la haute autorité de Allah Verdi Khan, Chef des Armées et son Eman Gholi Khan, Gouverneur de Fars, Lar, Kohkiloyeh et de Bahrein, ce canon a été coulé afin qu’il soit un apport de gloire”.

Esta tradução é sensivelmente idêntica à que se encontra no actual Catálogo no Museu Militar de Lisboa e, ao que se nos afigura, para o seu tradutor também teria sido estranho a referência respeitante à data da inscrição, pelo que a considerou indecifrável.

Resta-nos esperar que estudiosos de hoje e de amanhã se debrucem sobre estes seculares canhões de outrora e procurem desvendar um pouco mais da sua longa História, ainda oculta.

Nós... lentamente fomos carregando – talvez abusando da muita benevolência da distinta Assembleia de Académicos e Ilustre Convidados – algumas achegas para a história daquelas duas peças de artilharia fundidas em Lisboa no tempo do Rei D. Manuel I e que, ao longo dos tempos, os portugueses de antanho consideraram “tiros de grosso calibre” e os persas de há trezentos anos quase que os deidificaram como “soberbos troféus de guerra” e, há pouco mais de cem anos queriam fazer deles invencíveis “talismãs de guerra”.

Em nossos dias esses dois canhões de outrora foram parar ao Museu Militar de Lisboa, onde são – e muito justamente – considerados “como relíquias históricas de grande valor”, e oxalá que assim sejam tidos nos anos do futuro, continuando a espantar todos aqueles que os contemplam e a dignificar o nome de Portugal.

NOTAS

- ¹ Em Portugal, após o Séc. XV, também se fabricaram e fundiram bocas de fogo de calibres relativamente grandes, podendo disparar projecteis da ordem dos 100 kg.
- ² Vidé: “Os velhos Canhões de Pinhel” na Rev. de Artilharia, ano de 1982, pp. 234-244.
- ³ Veja-se na Rev. Artilharia, n.º 739-740, ano 1987, pág. 493, “Canhões de Portugal em Terras de Marrocos”.
- ⁴ Veja-se: “Jornal do Exército”, n.º 157, Jan. 1973 e a “Rev. Independência”, II Sér., n.º 2, Dez. 1980
- ⁵ Idem, n.º 149, Maio 1972.
- ⁶ Idem, n.º 149, Maio 1972. Consulte-se: “Marcas de Fundidores Portugueses da Artilharia do Séc. XVI”, do Gen. P. do Vale, Lx., Ver: Artilharia, de 1963.
- ⁷ Veja-se: Revista Artilharia n.º 155, Nov. 1972, pp. e 679-680, 1982.
- ⁸ Idem, pp. 236. As quatro maiores peças de artilharia existentes no Museu militar de Lisboa são de origem oriental: “A peça de Diu” com cerca de 200 kg; o “Tiro de Diu” ou “Peça Turca”, que devia ter pesado entre 12000 a 14000 kg; a “Peça de Pondá”, com 5500 kg e a “Peça de Malaca”, com perto de 8000 kg.
- ⁹ É muito conhecido o “Canhão dos Dardanelos”, que se encontra nos jardins da Torres de Londres, porém a sua história é pouco conhecida, pelo que se indica resumidamente: “Para bater os muros de Constantinopola, o Sultão Mahomet II, em 1452, mandou construir um “grande canhão”, com 710 cm de calibre, que atirava projecteis de granito ou pedra, com cerca de 600 kg. Este canhão foi chamado de “Mahometa”, porém, ao fazer o seu quarto disparo, rebentou “sacrificando a guarnição e o técnico inventor e construtor”. Foi reconstruído no Séc. XVIII e oferecido pelo Sultão Abb-Ul-Aziz ao Governo Inglês, que o mandou colocar na “Torre de Londres”.
- ¹⁰ Na luta contra os marroquinos “os renegados ensinavam a colocar as bombardas – 40 a 50 bôcas de fogo de todos os tamanhos, entre as quais avultavam 6 dêsses trabucos conhecidos desde 1534 por maimonas”... que “deve ser o partícipio passivo, forma feminina, do árabe ma'munat: aquela de quem se confia...”, J. Figanier, Hist. de Santa Cruz do Cabo de Gué (Agadir), Lx. 1945, pp. 194 e 286.
- ¹¹ Segundo transcrição de J. Figanier, ant. cit., “... Faria e Sousa descreve-a com as palavras seguintes: trabuco ‘de tan desmesurada grandeza que ningum hombre era possible abraçar enteramente alguna de las balas que del salian: por memoria desta extravaganoia fue traída una a Lisboa, y aun oy pernmene a la puerta de la Iglesia de San Blas’. Pode-se acrescentar a esta informação que, desde 1893, este grande pelouro, com 1.80 m. de diâmetro, que foi conhecido e admirado pelos Lisboetas como o “Pelouro Negro de Safim”, ou “Pelouro Negro da Moimona”, se encontra no Museu Militar de Lisboa, onde continua a causar espanto a todos os visitantes.
- ¹² Sobre Ormuz, importante praça de guerra ocidental de África, sua conquista, posse e perda em 1622, consulte-se o P.^o Gabriel Saldanha em “História de Goa”, pp. 46, 95 e 153.
- ¹³ Expressão ouvida pelo autor a um lavrador do Minho, que visitava pela primeira vez o museu Militar.
- ¹⁴ O Exército Persa conquistou Ormuz comandado por Allan Verdika, sendo organizado e formado nos moldes das tropas europeias, em especial ingleses, por Robert Sheley, um aventureiro inglês que no início do

- Séc. XVII se encontrava no Norte da Pérsia. O Exército Persa era uma tropa de elite – a guarda pessoal do Xá, a “muláziman”, constituída por “3000 guerreiros fanáticos e aguerridos”, considerada na época a tropa mais bem instruída e militarizada. Além disso dispunha de forças de mosqueteiros, a grande maioria montada em velozes cavalos, e de Artilharia, com 12000 homens, equipada com 500 canhões, muito dos quais de grandes calibres.
- ¹⁵ Veja-se, além da Bibliografia indicada, muito em especial a “The Encyclopedia of Islam”, “Batalhas da Índia. Como se perdeu Ormuz” de Luciano Cordeiro, Lisboa, 1896.
- ¹⁶ Veja-se, no Museu Militar de Lisboa, o “Pelouro de Ormuz” pesando 69.3 kg e com o diâmetro de 1.16 m.
- ¹⁷ Vide: Sousa Viterbo in “Fundidores de Artilharia”, Lisboa, Revista Militar, 1901.
- ¹⁸ Idem.
- ¹⁹ Segundo elementos obtidos em “The Encyclopedia of Islam”, principal fonte seguida na obtenção de conhecimentos sobre a Pérsia, este rei nasceu em 27 de Janeiro de 1574, foi coroado com 16 anos, reinou e faleceu em 19 de Janeiro de 1629.
- ²⁰ Citado em “The Encyclopedia of Islam” e “Enciclopédia Universal Ilustrada Europeia-Americana” Vol. 52, p. 1214.
- ²¹ Veja-se “De Lisboa a Moçambique”, por A.B.C. Castro Ferrari, Lisboa, 1884, que, a pág. 144, refere que “o sultão, na sua visita à Europa, viu e estudou o que eram exércitos, e de volta ao seu famoso país tratou de aplicar os resultados das suas investigações. Páginas depois também refere a maneira como declinou o convite do rei D. Luís... “a distância de Lisboa a Zanzibar... era a mesma que de Zanzibar a Lisboa... e, assim, que o Rei D. Luís o fosse visitar!”.
- ²² Gen. T. Botelho, op. cit., p. 292.
- ²³ In *Os cães britânicos ou a Nyassaland*, Lx., 1890.
- ²⁴ Vide: Gen. T. Botelho, op. cit., p. 292.
- ²⁵ Ao que nos constou, a Alemanha, na ocasião da ocupação de Quioga em 1890, tinha cedido a Zanzibar “uma certa soma de dinheiro sonante” (veja-se Tenente M. Costa, op. cit., em especial os capítulos LXX-XIX e XC, a pág. 80). Já em 1876, a Alemanha teria feito circular na região de Zanzibar grande quantidade de dinheiro “em moeda sonante”. Às nossas mãos, por atenção especial do Administrador do Concelho de Maniamba, em 1959, foi-nos oferecida uma dessas moedas de “Fun Mark” datada de 1876, com os seguintes dizeres: DEUTSCHES REICH FUNF MARK (no verso) / WILHELM DEUTSCHER KAISER – KONIG V. PREUSSEN.
- ²⁶ Escrito datado de 1888, assinado por Rev. Horace Waller. Vide: *Os cães britânicos ou a Nyassaland* de Horace Waller, comentada pelo grande africanista e escritor colonial Gen. Henrique Dias de Carvalho, Lisboa, 1890. A título de curiosidade, indica-se que um exemplar desta obra – da qual apenas possuímos uma fotocópia – pertenceu ao Almirante que, em 1934 a assinou e, por sua letra, fez vários comentários e anotações à margem.
- ²⁷ Vide obra anteriormente citada.
- ²⁸ Entre esse material de guerra estavam “duas magníficas peças americanas de sítio, d’ aço com dez estrias e de carregamento pela culatra, e quatro peças inglesas modernas, também muito boas”, C. Ferrari, op. cit., p. 142.
- ²⁹ Em toda a bibliografia e documentação consultadas encontram-se as expressões “zanzibaristas” e “zanzibari-tas”, esta última a mais empregue, pelo que a seguimos, tanto mais que ainda consta em dicionários modernos, como o “Novo Dicionário da Língua Portuguesa” de Francisco Corrinha, pág. 1243.
- ³⁰ Vide: Gen. T. Botelho, op. cit., p. 305.
- ³¹ Consulte-se o chamado “Livro Branco” do Ministério dos Negócios estrangeiros, intitulado: “Documentos apresentados às Cortes na Sessão Legislativa de 1888, pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros”, Lisboa, 1888 e a já citada obra do Gen. T. Botelho, p. 295.
- ³² Veja-se o citado “Livro branco”, anteriormente referido.
- ³³ Consulte-se a importante obra do Comandante António Marques Esparteiro, *Três Séculos no Mar*, Edição do Ministério da Marinha, Lisboa, 1974 a 1987, em 32 volumes, em que nos volumes 16 e 17 são referidas as Corvetas Bartolomeu Dias (1858-1905) e Afonso de Albuquerque (1884-1909), e nos volumes 24 e 25 as Canhoneiras Vouga (1882-1906) e Douro (873-1897).
- ³⁴ M. Esparteiro, op. cit., vol. 16, p. 8.
- ³⁵ Idem, vol. 24, p. 108.
- ³⁶ Idem, vol. 26, p. 142.
- ³⁷ Idem, vol. 17, p. 119.
- ³⁸ Como o “Barão de Lazarim” (1858-1879), que foi o primeiro vapor misto construído no Arsenal da Ribeira das Naus, o hélice desta canhoneira podia ser içado, ficando “vertical”. Vidé M. Esparteiro, op. cit., vol. 24, p. 107 e 108.

- ³⁹ M. Esparteiro, *op. cit.*, vol. 26, p. 141. A Corveta Sagres (1858-1898) foi sempre armada com “canhões de carregar pela boca e de alma lisa”. Após o seu abate, algumas das melhores peças de artilharia foram “artilhar” outros navios, como sucedeu com o Rebocador Lidador (1884-1950) que, em 1900, foi “dotado” com duas dessas peças de bronze, montadas em carretas de madeira de quatro rodas e que podiam “jogar” através das aberturas dos portalós, ou em duas portadas abertas na amura de vante.
- ⁴⁰ M. Esparteiro, *op. cit.*, vol. 17, p. 119, e vol. 24 e 26. Veja-se, tb., *Os primeiros e os últimos navios a carvão da Marinha de Guerra Portuguesa*, de N. V. Santos, Lisboa, Academia de Marinha, 1998, p. 20 nota 33.
- ⁴¹ Vejam-se as obras indicadas na Bibliografia. A versão Inglesa acerca dos incidentes de Zanzibar pode ser consultada em “Blue Book Africa” nº1.
- ⁴² Consulte-se M. Simões Alberto e F. Toucano em “O Oriente Africano Português”, pp. 176-178. Vejam-se tb., Gen. T. Botelho, *op. cit.*, pp. 292 a 299, cap. II – Cabo Delgado – Conquista de Tungue.
- ⁴³ Amavelmente facultadas, em 1959, ao Autor pelo Administrador do Concelho de Maniamba, Niassa, atenção que muito agradecemos.
- ⁴⁴ Consulte-se *Missão Militar às Colónias*, Lisboa, Ministério das Colónias, 1943, 1º vol., p. 126; e *Portugal Militar*, de Carlos Selvagem, p. 608.
- ⁴⁵ Voltamos a referir que muito do que conseguimos apurar sobre a política africana nos finais do Séc. XIX, foi devido à consulta de interessantes apontamentos amavelmente facultados pelo Administrador do Concelho de Maniamba, atenção que, novamente, muito agradecemos.
- ⁴⁶ Veja-se *A Tomada da Baía de Tungue. No Parlamento e na Imprensa*, obra existente no Arquivo Histórico Militar, com a cota 1191.
- ⁴⁷ Ao que se depreende desta passagem pressupõe-se que tivesse sido escrita referindo ao fundidores de Goa.
- ⁴⁸ O já então Major de Cavalaria Joaquim Augusto Mousinho de Albuquerque, nomeado Comissário Régio de Moçambique em 27 de Novembro de 1895, foi chamado a Lisboa pelo Ministro da Marinha e Ultramar em 18 de Dezembro de 1897.
- ⁴⁹ Dois conceituados autores dos oficiais dos finais do Séc. XIX, o 1º Tenente da Armada Pereira de Matos e o Tenente do Exército Mário Costa, tão minuciosos nos seus trabalhos literários, em especial naqueles publicados nos primeiros anos de 1900, nada referiram – ou pelo menos não encontramos, o que não quer dizer que não tivessem existido – quaisquer referências ao transporte das peças em questão até Lisboa e posterior entrega no Museu Militar. No entanto estes Autores referiram e comentaram o facto de, em pequenas canhoneiras, terem-se transportado 9 camelos, 25 cavalos e 400 malas (de correio?), de Angola para Moçambique ou vice-versa.
- ⁵⁰ Indicações do Gen. P. do Vale, nosso mestre em estudos sobre artilharia e que nos forneceu muitos elementos de estudo, o que, ainda hoje, 2008, muito agradecemos e jamais esqueceremos.
- ⁵¹ Nos arquivos do Museu Militar encontramos referências e alusões a “Cor. Ferreira da Costa” e a “Coronel Ferreira de Castro”, que pareciam referir-se à mesma pessoa.
- ⁵² Parece-nos que este oficial só prestou serviço ultramarino em Angola.
- ⁵³ Em todas as referências e transcrições que se fizerem sobre as bocas de fogo em estudo, entenda-se que as mesmas se referem, “mutatis mutandis”, aos canhões R. 16 e R. 17.
- ⁵⁴ Conseguimos apurar que nos princípios do séc. XX prestavam serviço em Moçambique, inclusive em comissões civis, os seguintes oficiais: Cor. Art. António Guilherme Pereira da Costa, Ten. Inf. Artur Pereira da Costa, Cap. Luís Augusto Pereira da Costa e Cap. Inf. Joaquim Pereira da Costa.
- ⁵⁵ Veja-se *Museu Militar. Guia da Artilharia Antiga*, o referente às peças com o número de catálogo R. 16 Leão e R. 17 Serpentina.
- ⁵⁶ Da qual consultámos, apenas, um fragmento, propriedade do General Pereira do Vale.
- ⁵⁷ Estas diferentes opiniões estavam a ser devidamente estudadas pelo Gen. Pereira do Vale, do que foi impedido por grave doença que, em Abril de 1974, o vitimou. Deste Ilustre Oficial, que tanto se dedicou à História da Artilharia, e que tanto nos ensinou, muito recordamos e veneramos a sua Memória.

BIBLIOGRAFIA

ALBUQUERQUE – Major Joaquim Mousinho de, *Relatório do Governador do Distrito Militar de Gaza*, Lauguéne, 1895; *O Exército nas Colónias Orientais*, Lisboa, 1893; *A Campanha contra os Namarras*, Lisboa, 1897;

ALMADA, José de, *Convenções Anglo-Alemãs Relativas às Colónias Portuguesas*, Lisboa, Estado-Maior do Exército, 1946.

BOTELHO, Gen. José Justino Teixeira, *História Militar e Política dos Portugueses em Moçambique*, 1936.

CASTELBRANCO, Gen. Eduardo Basto, *Catálogo do Museu de Artilharia*, Lisboa, 1903.

CORDEIRO, Gen. João Manuel, *Apontamentos para a História da Artilharia Portuguesa*, Lisboa, 1895.

COSTA, Cte. Adelino Rodrigues da, *As Ilhas Quirimbas*, Lisboa, Ed. Culturais da Marinha, 2003.

COUTINHO, Cte. João de Azevedo, *Memórias de um velho Marinheiro de Soldado de África*, Lisboa, 1941.

DIAS, Cap. Vasconcelos, *O Museu Militar*, Lisboa, Portugal Militar, 1904.

ENNES, António, *A Guerra em África em 1895*, Lisboa.

SELVAGEM, Carlos, *Portugal Militar*, Lisboa, 1931.

WALLER, Horace, *Os cães britânicos ou a Nyassaland*, comentada por Henrique A. Dias de Carvalho, Lisboa, 1890.

S/A, *A Tomada da Baía de Tungue. No Parlamento e na Imprensa*. Lisboa, 1890

FERRARI, Alfredo Brandão Cró de Castro, *De Lisboa a Moçambique*, Lisboa, 1884.

WELLS, H.G., *História Universal*, Lisboa.

ESPARTEIRO, Cte. António Marques, *Três Séculos no Mar*, Lisboa, Ed. Ministério da Marinha, 1974 a 1987.

V/A, *Missão Militar às Colónias. Estudo Preparatório Geográfico- Militar de Moçambique e Angola*, Lisboa, Ministério das Colónias, 1943.

S/A ou V/A., Livro Branco do Ministério dos Negócios Estrangeiros, intitulado *Documentos apresentados às Cortes em Sessão Legislativa de 1888, pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros*, Lisboa, 1888.

V/A, Documentação Avulsa, vária.

S/A, *Museu Militar. Guia da Artilharia Histórica*, Lisboa, Museu Militar, 1972.

V/A, “Baye Tungue, Zanzibar” in *Blue Book Africa*, nº1, London.

V/A, *The Encyclopedia of Islam*.

V/A, *Enciclopédia Universal Ilustrada Europeia-Americana*.

S/A, Boletins Oficiais da Colónia de Moçambique, 1875 a 1900.

“INÉDITOS DE NÁUTICA” COM OS OLHOS NO CÉU E OS PÉS NA TERRA

Comunicação apresentada pelo Académico
Mariano Cuesta Domingo¹, em 21 de Outubro

1. Introdução

As reuniões internacionais da *História da Náutica e da Hidrografia* puseram especial ênfase, como não podia deixar de ser, às obras clássicas de náutica e navegação; e os últimos trabalhos individuais publicados que cultivaram essa temática literária e científica são abundantes². A apresentação da tese do Prof. Doutor Francisco Contente Domingues³ e também do trabalho do Comandante José Manuel Malhão Pereira⁴, assim como as actas da *IX Reunião internacional de História da Náutica* (Aveiro, 1998), a qual teve como figura central «Fernando Oliveira e o seu tempo»⁵, contribuíram para a realização do trabalho que aqui é apresentado, com as suas respectivas contribuições e sugestões, graças ao desenvolvimento da linha de investigação abordada.

As edições coevas dos autores de náutica foram muito numerosas. Apesar de algumas delas terem sido incessantemente reeditadas, inclusivé traduzidas de outros idiomas⁶, a sua maioria foi objeto de uma única edição. Entre elas, não foram poucas as obras de aqueles sábios e especialistas que permaneceram manuscritas até ao século XX, em consequência de determinação régia. Devido a isso, algumas das obras surgiram pela primeira vez, justamente no último quartel do século, sendo até então conhecidas apenas pelas referências documentais. De facto, era sabido que se encontravam em determinado

¹ Da Universidad Complutense de Madrid. Da Academia de Marinha de Portugal (classe de História Marítima).

² Nos últimos vinte e cinco anos foram realizados importantes trabalhos por diversos investigadores. Citamos alguns autores portugueses tais como os prof. Luis de Albuquerque e Francisco Contente Domín gues ou os militares navais António Estácio dos Reis e José Malhão Pereira; entre os brasileiros, o almirante Max Justo Guedes, norte-americanos, como Ursula Lamb, uruguaios, como o coronel Rolando Laguarda Trias ou, também, espanhóis como, por exemplo, Roberto Barreiro, Isabel Vicente Maroto, Mariano Esteban, José I. González-Aller, Maria Luisa Martín e Mariano Cuesta.

³ *Os navios da Expansão. O 'Livro da Fábrica das Naos', de Fernando Oliveira e a arquitectura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII*. 2 vol. Tese doutoral. Faculdade de Letras. Universidade de Lisboa, 2000 (publicado com modificações: *Os Navios do Mar Oceano. Teoria e empiria na arquitectura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII*, Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa, 2004).

⁴ José Manuel MALHÃO PEREIRA, «A Náutica, a Hidrografia e a Meteorologia na *Ars Nautica* de Fernando Oliveira». *Memórias*, 2003. Academia de Marinha, vol. XXXIII: 237-314. Lisboa, 2003.

⁵ *Fernando Oliveira e o Seu Tempo. Humanismo e Arte de Navegar no Renascimento Europeu (1450-1650)*, ed. Inácio Guerreiro e Francisco Contente Domingues, Cascais, Patrimonia, 2000.

⁶ Mariano CUESTA DOMINGO: «La influencia de la náutica española en Europa». *Carlos V. La náutica y la navegación*: p. 50-75. Pontevedra [Madrid] 2000.

arquivo, porém inacessíveis por motivos que não vêm ao caso. Contudo, apesar dos obstáculos, alguns dos trabalhos tiveram difusão, ainda que escassa, como ocorreu com o *Espejo de Navegantes*. A oportuna coincidência de efemérides notáveis com a presença de personagens sensíveis a essa temática, em instituições públicas e privadas, deu a professores e investigadores oportunidade de acesso a algumas dessas obras desconhecidas, interessantes ou até mesmo muito importantes. Mas nem tudo foi perfeito, pois a capacidade de difusão de tais entidades não foi sempre eficaz. Na realidade, somente o contacto entre investigadores e alguns programas de intercâmbio proporcionaram um maior conhecimento sobre estas sugestivas obras que ainda permaneciam manuscritas.

2. A arte de navegar; ciência e técnica. O especulativo e o experimental

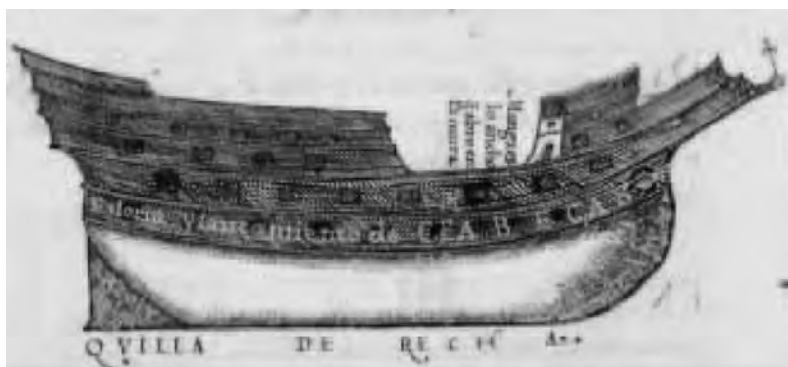
O seu atractivo reside na origem e no objecto pelos quais foram escritas, na época em que foram concebidas, na matéria que tratam, na sua repercussão científica, política e económica⁷. O seu interesse está sublinhado pela História e pela Cultura; pela historiografia, pelo seu atractivo museográfico, pelo empenho dos colecionadores e das instituições que levam os lances nos leilões até níveis exorbitantes, de tal modo que um punhado de páginas manuscritas – sem especial valor estético – alcançaram, em 1990, cifras superiores a 500 mil euros.

O fundamento jaz na sua qualidade de indiscutível testemunha de uma época histórica extraordinariamente atractiva, mais conhecida como a etapa da *expansão europeia*, por mais que queira ser avaliada com parâmetros próprios do século XXI, de modo anacrónico e extemporâneo. A Europa do Mediterrâneo, da península a sudoeste, a do Atlântico, reuniu toda a sua capacidade para deparar-se com sucessivos, e cada vez mais distantes, *finis terrae* e contactar desse modo, com as diversas culturas do Globo. Para isso, foram necessários os meios necessários, os peritos e, principalmente, a técnica que demonstrou estar à altura das circunstâncias: a náutica. Pode-se afirmar que a capacidade náutica é a que marca a expansão europeia; que a capacidade náutica era fruto de uma constatada potência cultural.

⁷ Mariano CUESTA DOMINGO: «Náutica especulativa y práctica. Navegación oceánica, siglo XVI». En: *Prodotti e tecniche d'oltremare nelle economie europee*, sec. XIII-XVIII, ed. de S. CARACIOCCHI: pp. 821-841. Prato, 1998.



Escalante de Mendoza ilustra o seu *Ytinerario* com excelentes gravuras da nau, «navegando de bolina»



A formação técnica emerge do incremento constante da autonomia dos navios e da perícia dos tripulantes. Um percurso onde as competências permitiram à náutica passar da categoria de *Arte* à de ciência. A mesma desembocará num estatuto de simples técnica (numa via aparentemente descendente); na realidade, satisfaz as necessidades com a destreza dos homens que se adquiria de forma prática; com competências adquiridas por experiência ou por imitação, por transmissão oral e por exercício contínuo e permanente no próprio navio. Sem pressa, ascendia-se na escala naval, enquanto se adquiriam por osmose aquelas competências e conhecimentos necessários e, então, suficientes.

Até 1503 o ritmo era pausado, sendo as necessidades náuticas preenchidas com o material e a mão-de-obra disponíveis. Porém, depois de uma década prodigiosa (1492-1502), quando a complexidade dos descobrimentos passou a exigí-lo, e com vista a pôr termo ao caótico sistema organizacional e expeditório da Carreira das Índias Ocidentais, foi fundada a Casa da Contratação e foram providenciados cada vez mais meios materiais, tripulantes e pilotos, de forma continuada, sendo ainda criados diversos cargos de comando a bordo e em terra. A transmissão dos conhecimentos e da experiência não podia fazer-se de forma empírica; era preciso atuar com uma maior presteza no que se refere à formação e nomeação dos pilotos, cosmógrafos, cartógrafos... São então elaborados manuais com sugestivos títulos de *Almanaques*, *Repertorios*, *Tablas*, *Sumas*, *Compendios*, *Breves Compendios*, *Libros*, *Artes*, *Tratados*, *Regimientos*, *Coloquios*, *Diálogos*, *Itinerarios*, *Luces*, *Espejos*, *Antorchas* e até *Reparo a errores*; sempre com a glosa de *navegantes*, de uma navegação especulativa e prática; astronómica, geográfica, cosmográfica e até corográfica. Por certo, eram gentes que punham os olhos no céu e as conclusões obtidas passavam a ser aplicadas na localização dos lugares, às viagens em terra e por mar, aos transportes e às comunicações⁸.

⁸ Uma temática que está sendo analisada por um Grupo de Pesquisa da Complutense sobre a Expansión Europea para verificar a relação e grau da criatividade e da fidelidade de cada obra, uma vez comparadas com as precedentes.

3. Necessidades e soluções. Segredo ou discrição

Os especialistas foram denominados Catedráticos e a sua especialização foi contínua⁹. Pouco importava a origem geográfica dos sábios da Casa; as suas descobertas foram matéria de difusão de conhecimento e de criação constante. Embora os seus ensinamentos estivessem bem regulamentados, não faltaram entre professores as tensões pessoais, as fraudes, as invejas, incluindo denúncias e pleitos: nada de novo sob o sol.

À medida que se avançava no processo do Novo Mundo, a actividade docente tornou-se imprescindível. No entanto, como já não era requerida muita prática na obtenção das licenças dos pilotos, dos navegadores e dos administradores, aumentou o risco de se perder o controle dos mares e das possessões, da negociação e do comércio. Como recurso, face à falta do ensino prático, tanto para os que não podiam frequentar as aulas como para os que estudavam à distância, existiu sempre a possibilidade de utilizar os manuais. Nesse sentido, o legado dessa temática é retratado no elenco bibliográfico e documental, não exaustivo, que pode ser apreciado no quadro anexo.

Manter o segredo dos progressos da ciência náutica era impossível: a itinerância dos que os conheciam era grande e as fronteiras difusas. O exemplo de Cristóvão Colombo é paradigmático, mas não isolado. Os nomes dos reinos ibéricos aparecem indiscriminadamente nas folhas de pagamento do seu vizinho, mormente na época filipina. Por norma havia empenho em assegurar a não difusão das obras, principalmente as cartográficas, cujo conteúdo era especialmente sensível aos interesses das Coroas. No entanto, no período filipino, o próprio monarca não teve receio de difundir uma ou outra cópia, como o fez, por exemplo, com o padrão real de Diogo Ribeiro ou – mais tarde e por outros meios – com o manuscrito e respectivos mapas (num dos casos) do *Islario* de Santa Cruz. Não devemos esquecer, contudo, a «cartografia em prosa» de Alonso de Chaves ou a de Vellerino de Villalobos, de qualidade inferior mas nada desdenhável, ou ainda a propriamente náutica de Escalante de Mendoza, da qual houve mais que uma cópia manuscrita. Essa política de sigilo em relação às explorações, a longo prazo prejudicou a Espanha, na sua presença no Pacífico Sul, afectando tanto a cartografia como a toponímia. Os que navegaram posteriormente por aquelas águas, publicaram relatos e mapas que chegaram a alcançar notória difusão e êxito. Entretanto, a cartografia proporcionava um apoio inicialmente prático: «Siendo este camino [en la mar] tan dificultoso... La mejor explicación es... pintado en una carta» (Cortés, fol. LXI v.). Tal técnica apresentou algumas dificuldades que foram sendo superadas pelos especialistas da Casa.

Em relação ao que aqui nos interessa, a imprensa fez o resto. Criação e difusão ocorreram sucessivamente e de forma simultânea, ao ritmo que exigiam as explorações, o tráfego e a comunicação. Devido aos aspectos cosmográficos, os progressos foram

⁹ Foram Pilotos-mores, Construtores e Medidores de Naus, de Artilharia, Fortificações e Esquadrões, da Arte da Navegação e Cosmografia, Cosmógrafos responsáveis por fazer Cartas e fabricar instrumentos náuticos.

extraordinariamente lentos; as reminiscências das ideias da Antiguidade¹⁰ alcançaram o Renascimento e inclusive superaram-no. Em relação aos aspectos náuticos, propriamente ditos, os progressos foram constantes e contínuos, porém não o suficiente para evitar o surgimento de textos ou imagens arcaizantes.

4. Professores e técnicos. Três exemplos: Chaves, Escalante, Bellerino

Os técnicos e professores fizeram uso da sabedoria dos antigos, não obstante o seu critério de autoridade ter sido confrontado com os progressos de todo o tipo que se iam dando; os conhecimentos herdados foram actualizados e aplicados à náutica. As observações astrológicas e os saberes cosmogónicos foram-se transformando em astronómicos e cosmográficos até culminar num compêndio verdadeiramente náutico. Todos os mestres se remetem a referências clássicas e medievais, embora conste que ficaram deslumbrados com as novidades que a Geografia apresentava¹¹. Pedro Mártir de Anglería perguntava em 15 de julho de 1497: «¿Qué cosa te puedo presentar más exquisita que el notificarte lo que la Naturaleza tuvo escondido hasta los tiempos en que nosotros habíamos de nacer?».

O que a natureza ocultou até então, foi um Novo Mundo e grandes porções de espaço do Velho Mundo, o campo de operações em que os navegantes e exploradores europeus em geral, e portugueses e espanhóis em particular, desenvolveram a sua actividade de descobertas geográficas e antropológicas. Por isso é tão importante o conjunto de humanistas, entre os quais devemos citar Américo Vespúcio, Andrés de Morales, Juan Díaz de Solís, Nuño García de Toreno, Francisco Faleiro, Diogo Ribeiro, Alonso e Jerónimo de Chaves, Alonso de Santa Cruz, Pedro de Mejía e tantos outros que serviram ou se aproximaram da Casa da Contratação, onde o exotismo e as novidades inundavam em primeira mão.

Finalmente, referir-nos-emos a três dos textos que a Coroa mantinha em sigilo, aqueles que puderam ser publicados de forma íntegra nos últimos tempos. O primeiro, realmente espectacular, de Chaves, cujo manuscrito se encontra na Biblioteca da Real Academia da História; o magnífico, de Escalante, cujo manuscrito pertence à Biblioteca Nacional da Espanha¹²; e o de Vellerino, de indiscutível interesse, o qual constitui o

¹⁰ Proliferaram por todos os lados dentro dos livros de náutica citações e referências ao Antigo Testamento e a outros livros sagrados. Seja aos doutores santos (Gregório, Agostinho, Jerónimo, Dionísio, Crisóstomo, Basílio, Bernardo, João Damasceno, Anselmo, Tomás, Boaventura, Beda e Eusébio); seja aos teólogos (o mestre das Sentenças, Orígenes, Alberto Magno, Nicolau de Lira, o cardeal Hugo, Afonso de Madrigal [Abulense]); seja aos clássicos (Platão, Aristóteles, Deodoro Sículo, Plínio, Heródoto, Tito Lívio, Homero, Virgílio, Ovídio, Horácio, Lucano, Ptolomeu, Pompónio Mela, Séneca, Macróbio, Avicena, Averroes, Eratóstenes, Estrabão, Euclides, Nebrija...)

¹¹ Ver CARRIAZO RUIZ, José Ramón: *Tratados náuticos del Renacimiento. Literatura y lengua*. Valladolid, 2003. LÓPEZ PIÑERO, José María (dir.): *Historia de la ciencia y la técnica en la Corona de Castilla*. Vol. III. Valladolid, 2002.

¹² Uma reprodução mais meticulosa dessa obra, também manuscrita, com um bonito frontispício e uma bela carta, foi adquirida pelo Estado Espanhol mediante a transação realizada pelo Director Geral de Belas Artes, Prof. Dr. José María Luzón, e depositado no Museu Naval de Madrid.

acervo da Biblioteca da Universidade de Salamanca¹³. As três obras, juntamente com as outras, foram objecto de uma colecção *ad hoc* realizada por iniciativa do Instituto de Historia y Cultura Naval (Madrid). É pertinente ressaltar alguns dados sobre estas obras mestras. Os três livros apresentam um título verdadeiramente significativo, os conteúdos não são homogêneos e a utilidade era irrefutável, merecendo ser analisadas por três diferentes razões: a primeira por ser a melhor da sua época, a segunda por ser a melhor entre todas as outras suas contemporâneas e posteriores – segundo o critério de Barriro Meiro –, e a terceira pelo seu atractivo, sem falhar nos atributos e nas qualidades.

1. Alonso de CHAVES: *Quatri partitu en cosmographia pratica i por otro nombre llamado Espejo de Navegantes. Obra muy utilissima y compendiosa en toda la arte de marear i muy neccesaria i de gran provecho en todo el curso de la navegación principalmente de España, agora nuevamente ordenada y compuesta.* (c. 1536).
2. Juan de ESCALANTE DE MENDOZA: *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales.* (1575).
3. Baltasar VELLERINO DE VILLALOBOS: *Luz de Navegantes* (1592).

4.1. Alonso de Chaves

Chaves foi Cosmógrafo e Piloto-Mor da Casa da Contratação, destacou-se como um profissional de notável prestígio; juntamente com Diogo Ribeiro foram requisitados como colaboradores por Hernando Colón (1526); consta que um grande mapa foi realizado por Chaves no ano seguinte. Em 1528 foi nomeado «piloto e cosmógrafo e mestre de fazer cartas e astrolábios e outras coisas para a navegação» e a carta e o mapa, nos quais ele participou activamente, foram a base da actividade cartográfica que, após Hernando Colón, recaiu sobre a Casa da Contratação, de acordo com o decreto de 16 de março de 1527. Segundo este, todos os pilotos e mestres que navegassem pelas Índias teriam de enviar uma relação detalhada sobre a viagem, desde o desembarque até ao regresso à cidade de Sevilha, indicando nela «el camino que cada día hicieren y a qué rumbos y qué tierras, islas e baxos toparen, y qué tanto corrieron por ellas, y cómo corría la costa, y en qué distancia y altura», uma normativa que parece adaptar-se materialmente, na perfeição, à quarta parte da obra magna de Chaves.

Alonso de Chaves solicitou uma permissão extraordinária para dedicar-se ao ensino, em sua própria casa, aos pilotos e homens do mar que quisessem aprender sobre a utilização do astrolábio, do quadrante e da carta de marear, e conhecer o tratado da esfera. O insólito é que a sua petição foi satisfeita, em 1528, com o beneplácito de Carlos V, que se dava «por servido y de su parte vos agradecemos y encargamos la continuéis»; tal competência era missão do Piloto-Mor da Casa, o qual Alonso de Chaves exercia interinamente, por ausência do titular, Sebastião Caboto.

¹³ A cópia do século XVII existente na RAH está algo menos detalhada, porém é sensivelmente análoga, com algumas carências e uma ilustração desdobrada.

Os trabalhos geográficos e cartográficos da Casa da Contratação foram progredindo ao ritmo do avanço das explorações; em 1535, a Imperatriz Isabel de Portugal requereu a Colombo uma cópia do «padrão real». Possivelmente, como resposta, Alonso de Chaves apresentou uma «carta universal» (1536) que gozou de grande prestígio e foi elogiada reiteradamente por Fernández de Oviedo, que a citava com frequência apesar do seu sentido de rigor ao utilizar a toponímia. Em palavras de Pérez de Tudela, «todo esto segund la carta moderna fecha por el cosmógrafo Alonso de Chaves el año de 1536, después que por el Emperador Nuestro Señor fueron mandados ver y corregir y examinar los padrones y cartas de marear por personas dotas y experimentadas, que para ellos fueron elegidas». A descrição deste mapa deu origem à quarta parte do «Espejo de Navegantes» de Alonso de Chaves, verdadeira carta ou mapa em prosa¹⁴. Finalmente, em 11 de Julho de 1552 Chaves foi nomeado Piloto-Mor, sem no entanto abandonar a sua actividade de cosmógrafo¹⁵. Com ele, o cargo de Piloto-Mor passou a ter um carácter mais científico que antes. E os pilotos-mores que lhe sucederam substituíram-se aos experientes marinheiros na cúpula da hierarquia da Casa; a sua notoriedade foi objecto de ataques e denúncias¹⁶.

¹⁴ Após a morte de Hernando Colón (1539), Chaves prosseguiu com os trabalhos iniciados. Em 1545, a Coroa solicitou-lhe uma informação sobre a qualidade das cartas e instrumentos de navegação de García Gutiérrez; a resposta de Chaves foi categórica: o Padrão Real da Casa da Contratação «está bueno y cierto, conforme a la sciencia y arte de la cosmografía» enquanto que as de Gutiérrez «estaban erradas y se deben enmendar» já que alegava o seu desacordo com o Padrão baseado em «dos y tres graduaciones de latitud diferentes» (tema que foi objeto de amplo debate para, finalmente, ser atribuído por Emiliano Jos a Pedro de Medina ou a Alonso de Chaves) e outras razões que conduzem a graves erros, e assim julga equivocados os astrolábios e as balestilhas de Gutiérrez; a solução que aponta é que se atribua a um homem competente as lições diárias aos pilotos sobre astrologia, cosmografia e cartas de marear.

¹⁵ Em substituição de Sebastián Caboto que havia passado ao serviço da Inglaterra.

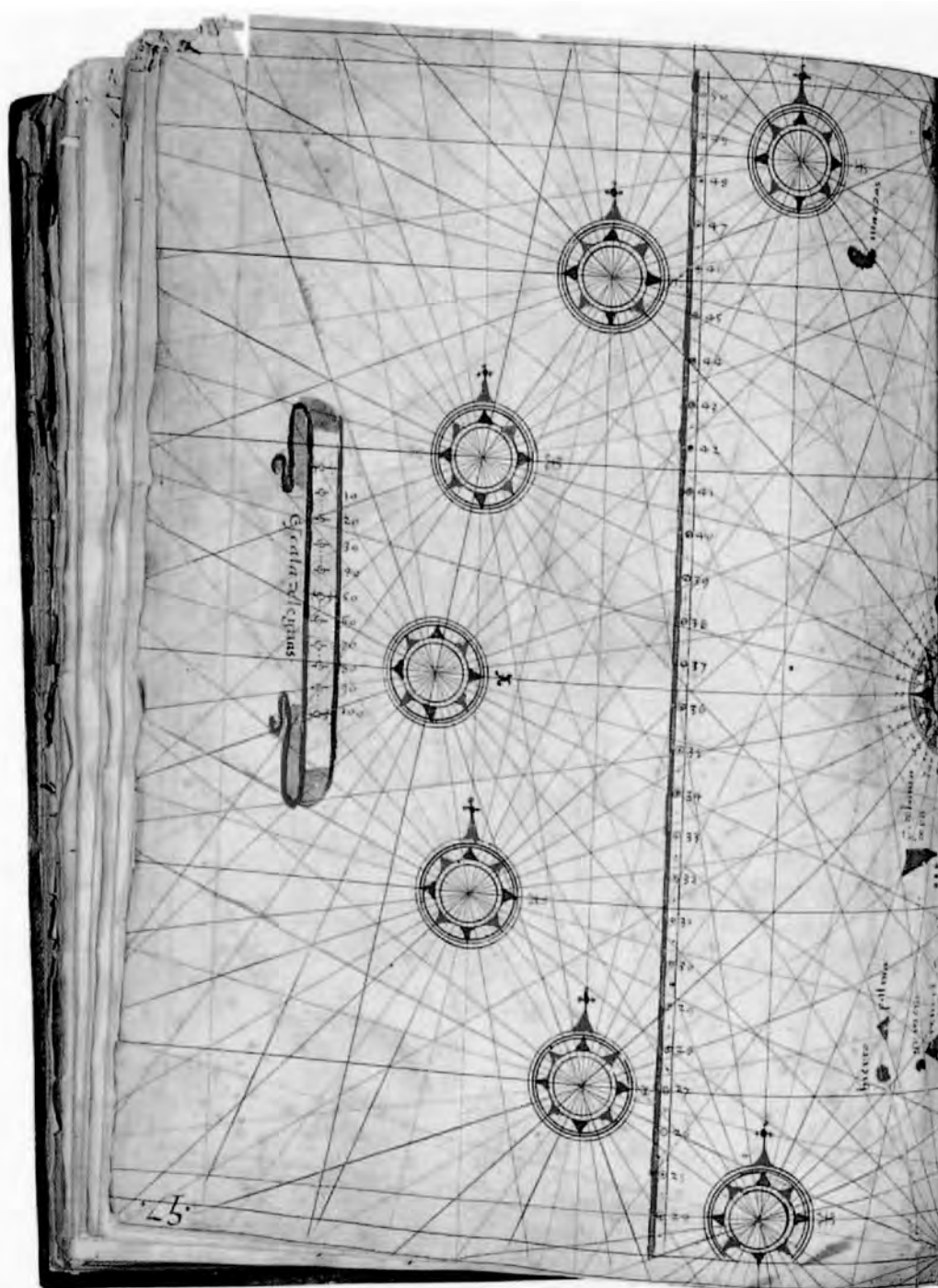
¹⁶ Sancho Gutiérrez foi acusado de realizar exames, contra a normativa, em sua própria casa; a defesa de Chaves foi boa, porém os oficiais do Conselho das Índias (5 de IX de 1561) convieram que os exames se fariam na Casa diante da presença de um tribunal de pilotos e cosmógrafos. Outro pleito que obteve ressonância foi o mantido entre os pilotos e mestres com Sancho Gutiérrez, pela posse de uma pedra-ímã, de vital importância para magnetizar a agulha da bússola que, ainda que sendo de propriedade privada, deveria ser custodiada na Casa. Foi um longo e reiterado pleito que em 1566 decidiu que as agulhas fossem magnetizadas no domicílio do dono da pedra, e que lhe pagassem os direitos correspondentes. Já em 1566 a Casa da Contratação considerava Alonso de Chaves «viejo y enfermo», embora este continuasse a cumprir com as suas obrigações de modo leal e competente. Em 1573 negou-se a conferir o título de piloto a Juan Díaz porque não sabia ler nem escrever, apesar de ser um prático em navegação no Novo Mundo, ter assistido às aulas de cosmografia durante um trimestre e ter atuado como piloto na Casa; noutra ocasião negou-se a aprovar umas cartas de Domingo Villarroel, apesar de previamente ter emitido uma opinião favorável. (Villarroel – dizia Chaves – era «extranjero y tacaño y sobrado de lengua» e podia cair na tentação de vender as cartas a outros países com grave prejuízo dos interesses da Espanha). Em 1575, Chaves, apesar de viver uma situação económica angustiante, solicitou a aposentação depois de mais de quarenta anos de serviços prestados e vinte e dois como Piloto-Mor, «donde ha gastado toda su hacienda, y tiene más de ochenta años» e pede «se haga merced de sus salarios ... para sus sustentación». Não lhe foi concedida e ele voltou a solicitar a sua aposentação quando já contava com noventa anos de idade «con mucha vejez e algunas enfermedades e mucha pobreza». Em 1584 a Universidade de Mareantes informava que Chaves se encontrava idoso, surdo e cego, pelo que deveria ser substituído. Rodrigo zamorano atacou Chaves com dureza mais uma vez, e solicitou o cargo de Piloto-Mor. Finalmente, em 21 de Abril de 1586, a aposentação foi concedida a Chaves, com todas as honras e salário integral de Piloto-Mor. No mês seguinte foram reconhecidos os muitos anos de serviços prestados, sendo-lhe outorgados 800 ducados, mas morreu pouco depois, a 28 de Agosto de 1587.

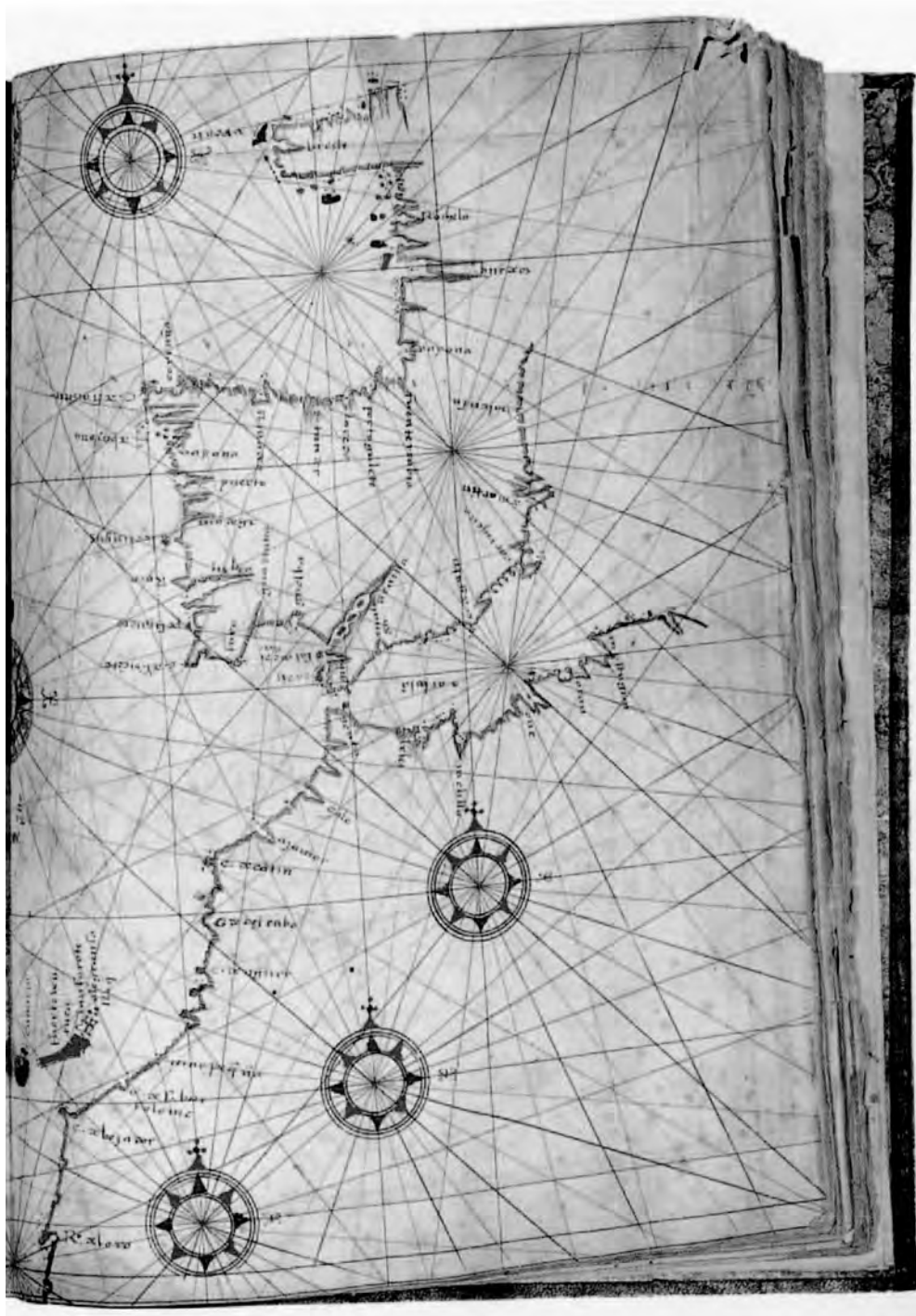


Cartela do *Espejo de Navegantes* de Alonso de Chaves.
Manuscrito da RAH

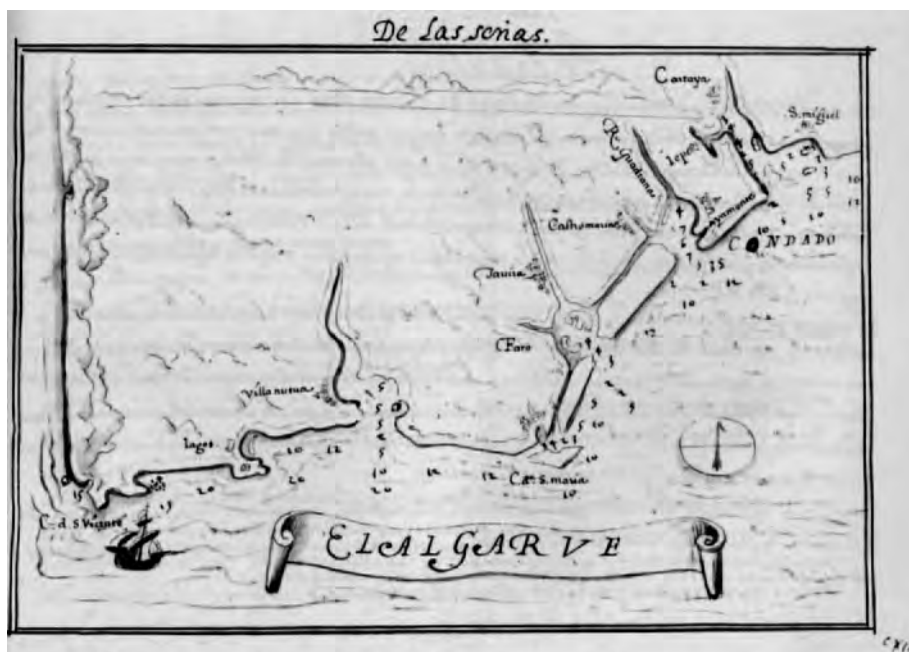


Imagem de um sábio da Casa sevillhana na
impressão da sua obra, Pedro de Medina





Mapa no *Ytinerario* de Escalante (Museu Naval)

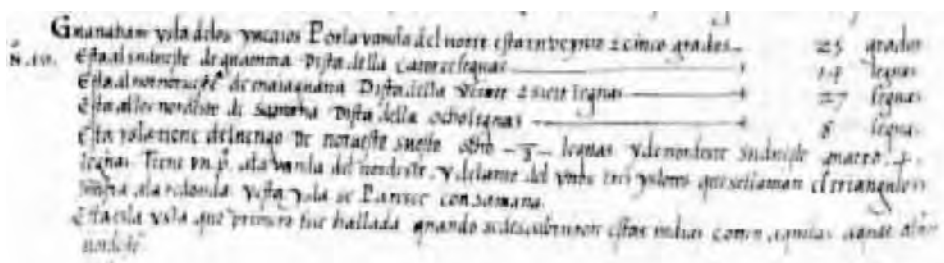


O mapa do sul de Portugal na *Luz de Navegantes*



Imagem de um sábio da Casa sevilhana na impressão da sua obra, Jerônimo Girava

A *Quatri partitu en cosmographia pratica ou Espejo de Navegantes* é uma compilação e elaboração muito apreciada, tendo sido aprovada por outros cosmógrafos da Casa e pelos «demás sabios pilotos que navegan y han navegado y han residido en las dichas partes». Certamente deve ter sido uma obra utilíssima, porque a sua publicação foi proibida em meados do século XVI para evitar que outros competidores europeus pudessem aproveitar, em seu próprio benefício, a obra de Chaves como um guia náutico das Índias; o manuscrito permaneceu inédito (na Real Academia da História) até 1983, embora já se soubesse da sua existência e, inclusive, algumas das suas páginas já tivessem sido publicadas.



Neste fragmento de *Espejo de Navegantes*, Chaves descreve a localização e as distâncias relativas da ilha do Descobrimento em um contexto onde se determinam com exactidão as coordenadas do mesmo

O exemplar, único, da RAH está redigido com a máxima atenção no que se refere à ornamentação, dado ser um manuscrito destinado ao Rei ou ao seu Conselho¹⁷. A autenticidade e autoria estão fora de questão, mas não acontece o mesmo quanto à data, o que originou algum debate; os anos de 1536 e 1537 são mencionados no texto, o ano 1538 aparece num futuro relativo, no começo de um novo “número áureo” e até é possível que a obra de Chaves se desse por concluída na década dos anos quarenta.

A *Quatri partitu* ou *Espejo de Navegantes* encontra-se estruturada, como foi indicado anteriormente, em quatro livros ou partes, como explicita o título.

O primeiro livro trata de um calendário romano, do cálculo do número áureo e da letra dominical, assim como da regulação das festividades. Numa segunda parte explicam-se e ilustram-se os instrumentos de navegação como a agulha magnética, a carta náutica, o astrolábio, o quadrante, a balhestilha, a sonda, a ampulheta, a escala altimétrica e as medidas usadas na geometria e cosmografia. São matérias de que o autor é verdadeiramente um especialista, instruindo ainda sobre o modo de construir aqueles instrumentos.

O segundo livro explica o espectro celeste, cosmográfico e a arte de navegar: o movimento do Sol, a declinação, a latitude, o relógio, o movimento da estrela polar, o

¹⁷ Apesar de inconclusivo; carece de prólogo e não apresenta dedicatória: essas características somadas a outras demonstram que o trabalho não pôde ser concluído.

cálculo da latitude pela elevação e o modo de calcular a hora em plena noite, a declinação das estrelas fixas e o conhecimento da latitude através delas; também se explicam as matérias relativas ao fabrico e ao uso da agulha e da carta de navegação, do astrolábio, do quadrante, da balestilha, da sonda, da escala aritmética com o seu uso e proveito e, finalmente, as medidas geométricas e a cosmografia, ao fabrico e o emprego da instrumentação náutica, a arte de navegação com todas as vicissitudes que possam produzir-se. Uma segunda parte expõe as tábuas de previsão de conjunções, oposições e quadraturas do Sol e da Lua (1539-1569) e dos seus eclipses (1532-1569), a relação entre o grau de longitude de cada paralelo e o grau da equinocial. Também apresenta um conjunto de sinais para conhecer a «mudança dos tempos» através dos sinais que aparecem nas estrelas, no Sol, Lua, nuvens, neblinas e vapores, arco do céu, trovões e relâmpagos, através dos sinais do vô das aves, dos animais terrestres, assim como os corpos inanimados ou «elementares» e os seus efeitos sobre a navegação.

O terceiro livro descreve a prática de navegação com os perigos naturais e humanos, e seus remédios. Alonso de Chaves realiza um tratado sobre a bússola no qual explica a declinação magnética e a descida da agulha de navegar, a regra para conhecer essas variações e como elas afectam o rumo da embarcação, assim como para conhecer as distâncias recorridas. Do mesmo modo, trata da Lua e dos movimentos naturais das águas do mar, indicando o cálculo da conjunção da Lua e do Sol, marés e correntes, como também a sua previsão. Além disso, redige um tratado no qual fornece informação sobre a nau e sobre as partes que a conformam com a terminologia marítima espanhola, sobre a tripulação, abastecimentos, armas e munições, o modo de marear e navegar, os perigos que podem ocorrer e sobrepor-se a eles, a luta entre duas naus ou uma batalha entre frotas. Finalmente, na quarta parte, a mais importante, a «carta em prosa», uma geografia e uma descrição das costas e derroteiros das Índias, as ilhas e terra Firme do mar e Oceano, com suas latitudes ou alturas, distâncias, sinais e grandezas, circunstâncias e resguardos, qualidades, sondas, correntezas e crescidas do mar; de todas e de cada uma das baías, golfos, recifes e depressões descobertos até então; enfim, uma obra «de tanto provecho antes de ésta nunca se había visto ni escrito a este propósito»¹⁸.

Uma parte apoiou-se no padrão real da cartografia da Casa e é contemporânea do *Islario* de Alonso de Santa Cruz (que também, e pelas mesmas razões, permaneceu inédito até ao século XX). Nestas páginas pode-se encontrar a descrição da navegação: da Espanha às Índias («la que todos los pilotos y navegantes acostumbran y tienen por mejor»), no Caribe com um topónimo hispânico que às vezes engloba o indígena e resulta capital para problemas concretos dos descobrimentos, tal como soube valorar Pérez de Tudela;

¹⁸ Da edição CASTAÑEDA, CUESTA DOMINGO y HERNÁNDEZ: *Quatri partitu en cosmografia práctica... Espejo de Navegantes*; e dos mesmos: Alonso de Chaves y el libro IV de su 'Espejo de Navegantes', já citados.

na ilha de San Juan e arredores, na Hispaniola, Jamaica, Cuba e suas possessões, assim como também as ilhas dos Lucayos; seguidamente descrevem-se as costas de Terra Firme, Nome de Deus, Honduras, Iucatão, Nova Espanha, Florida, Norte dos Bacalhaus, Perú, Panamá, Nicarágua, Mar do Sul, Paria, Maranhão, Brasil, Rio da Prata, do Estreito e as navegações para retornar de tais lugares à Espanha, partindo de Havana, Matanzas, Porto Rico, Bermudas, Rio da Prata e Ilhas dos Açores. Alonso de Chaves assinala através de roteiros e distâncias, pelas posições relativas dos diversos pontos que descreve, conferindo-lhe um caráter de autêntico guia das Índias.

Das quatro partes que compilam os conhecimentos teóricos e práticos disponíveis na Casa da Contratação de Sevilha, o quarto livro, em que se dava tão preciosa informação, foi disposto que não fosse divulgado face à sua erudição, ensinamentos e preceitos.

Porém, apesar do esforço que empregaram aqueles peritos, o desinteresse que se foi manifestando era notável. «*Pocos o ninguno de los pilotos saben apenas leer y con dificultad quieren aprender y ser enseñados*» (Cortés, fol. XXVI). Para romper com essa tendência, os autores escreveram livros sintéticos, de tamanho reduzido e incorporaram ilustrações, escolheram títulos sugestivos; ainda assim, os resultados foram pouco alentadores.

4.2. Juan de Escalante de Mendoza

Escalante (1534-1596)¹⁹ foi merecidamente elogiado. Após concluir os estudos escolares na cidade natal de Potes, a sua situação e aptidões conduziram-no a Sevilha, acompanhado pelo tio Álvaro de Colombre, começando de imediato a navegar nas naus pertencentes à família. A partir de então, a atividade náutica permitiu que ele percorresse tanto o Atlântico europeu como o caribenho; de tal modo que as suas vivências («*experiencia que tuve y tengo adquirida y ganada en el discurso de diversas navegaciones que hice, desde mi tierna edad hasta la viril de más de treinta años*» fol. 1v-2) e as suas leituras frutificaram nos ensinamentos adquiridos, na sua excelente obra náutica que foi redescoberta quatro séculos depois de haver sido escrita. A obra foi considerada por diversos autores,

¹⁹ Como sintetiza Barreiro Meiro, era filho legítimo de García de Escalante e Juana de Mendoza Padres; nobres, das casas dos antigos solarengos de Noriega e da Concha de Columbres na Vila de Riba de Deva, dioceses de Oviedo. Segundo Navarrete, nasceu em 1545, e em 1558, e com apenas 13 anos, declarou-se mestre em Sevilha versado em navegação na rota de Honduras (Barreiro), contudo não passava de um mero grumete ou a fonte refere-se a outra pessoa; se sabe também que contraiu matrimônio com uma filha de Alejo Salgado, juiz da Casa da Contratação. Navarrete afirma que o navegador faleceu aos sessenta anos de idade, ao final do século XVI, porém um manuscrito de Antonio Garroto (Museu Naval, cit. Barreiro) menciona que em 1596 a frota de terra firme estava ao mando do general Francisco de Erasso, decorrente da morte de Juan de Escalante de Mendoza que havia sido o responsável no trajeto de ida. Juan de ESCALANTE. Itinerario de Navegación de los mares y tierras occidentales, 1575. Ed. de R. Barreiro. Museo Naval. Madrid 1985; Cesáreo FERNÁNDEZ DURO: Disquisiciones náuticas; Martín FERNÁNDEZ DE NAVARRETE: Biblioteca marítima española. Madrid 1851; FERNÁNDEZ DE NAVARRETE: Disertación sobre el estudio de la náutica. Madrid 1845.

e em particular por Barreiro, como a mais completa nas áreas da navegação e da náutica (astronomia, cosmografia, cartografia, pilotagem, meteorologia, construção naval, artilharia, etc.), tendo sido dedicada a Felipe II com o objectivo de despertar o interesse e, consequentemente, obter a aprovação real para ser impressa.

O Ytinerario está escrito em forma de diálogos – uma metodologia clássica e acessível ao leitor pouco versado na matéria – desenvolvidos numa conversa entre um jovem entusiasta e ignorante e um piloto experimentado e maduro. Os conteúdos aparecem estruturados em três livros, intercalando-se ensinamentos e explicações puramente náuticas.

No primeiro livro apresenta-se a navegação fluvial de Sevilha a Sanlúcar de Barra-meda e a passagem pela *barra*. O diálogo, ameno, está enriquecido com referências frequentes aos perigos que podem dar-se durante aquela navegação pelo Rio Guadalquivir; não foi em vão que a magnitude dos mares e dos recorrentes perigos puseram em risco a vida humana e os bens materiais causando elevados prejuízos. «*Sea tan precisamente necesaria la buena y acertada navegación de tan grandes y espaciosos mares, en tantas y tan diferentes y diversas costas de tierras y regiones, en que tantos y tan grandes y diversos peligros suelen y pueden suceder, por las ignorancias, impericias y descuidos de los capitanes y pilotos, maestros y marineros que desacertadamente suelen, o pueden navegar en tan irreparable daño y pérdida de las gentes y haciendas que en los naufragios de las naves mal regidas y mareadas se suelen perder tan lastimosa y desastrosamente propuse para remedio de ellos escribir y componer este Itinerario de Navegación...*».

Pela mesma razão, Escalante também se referia aos ensinamentos sobre as qualidades das diferentes naus²⁰, a sua construção, medidas e proporções, instrumentação náutica, artilharia²¹, tonelagem e mastreação, etc. «*Para navegar más cómoda, cauta y seguramente y evitar grandes riesgos, peligros y daños.*» (fol. 1v-2), «*que los bajos del Guadalquivir llegan a absorber a los hombres sus haciendas y aun los matalotajes que tienen para hacer sus viajes y después se vienen a quedar en tierra pobres sin hacienda por no les quedar con qué poder navegar.*» (fol. 8v-9).

Prossegue com alguns elementos auxiliares, tais como o número de tripulantes, a sua origem (Biscaínhos, Portugueses, Trianenses), as qualidades do bom marinheiro²² e

²⁰ «Quilla (roble, muy derecha, una pieza), tablazón (cajigo), curvatonos y ligazón (roble bravo o encina), timón (vigas de tueros de los robles, secas, derechas), obra muerta (pino de Utrera u otro), estopa para calafatear (cáñamo), brea (de Vizcaya mezclada con grasa de ballena), mástiles y entenas (pino de Flandes), gavia (madera liviana), jarcia (cáñamo de Calatayud), velas (lienzo de Vila do Conde)»; (fol. 19-20). O autor não desperdiça ocasião para emitir sua opinião sobre a qualidade negativa da urga holandesa (fol. 85) ou da menor velocidade dos navios com excesso de carregamento.

²¹ Que «la artillería de hierro mata a la gente de dentro y espanta a los de fuera», o autor recomenda a de bronze (p. 28).

²² «Desimpedido de extremidades, diligencia, experiencia de 20 a 40 años.» (fol. 32 y 52 v); que debe saber gobernar muy bien el timón, velar su cuarto y hacer su centinela, acudir a todos los aparejos. Cualidades diferenciadas para el buen grumete, buen page, el buen piloto y marinero (p. 36) el buen piloto), buen contramaestre, buen dispensero (fol. 46 v.), buen escribano (fol. 47), hasta buen maestro (fol. 43-44), el buen capitán general y el buen almirante (fol. 41 v).



Frontispício do manuscrito do *Ytinerario* de Escalante de Mendoza que editou Roberto Barreiro



Frontispício do manuscrito de Escalante de Mendoza que se encontra no Museu Naval de Madrid

a indicação das provisões necessárias, incluindo as cartas e os tempos de navegação, bem como o que respeita à satisfação das necessidades religiosas dos tripulantes, como sejam os objectos litúrgicos ou a mera caixa das esmolos.

O segundo livro refere-se à navegação «*desde el puerto y barra de San Lúcar hasta llegar a los puertos de las tierras occidentales con todos los requisitos que para ello se han de advertir y noticias que se han de tener*». Com as etapas regulares desde a partida até às Canárias, com indicações sobre as distâncias e as posições na costa atlântica americana e africana. A navegação prosseguia até às Ilhas de Cabo Verde e daí até à ilha de Dominica; desde a ilha caribenha, as frotas seguiam as rotas convenientes em direção à Terra Firme e ao território mexicano, contendo uma descrição das ilhas Hispaniola e Cuba.

O autor refere os efeitos do enjôo, para cuja solução indica que se deve «*matar una gallina y, con sus especias, se cueza en una olla y se haga un poco de buen caldo para que, cuando estéis con el estómago vacío, le tomáis y comáis la gallina, que esto os confortará y os ayudará a componer y asentar los humores y quedaréis presto desalmadiado y hecho buen mariner*» (fol. 70). Essa era uma questão que se agravava à medida que se aproximavam do golfo das Éguas «*porque yendo en los tiempos pasados navegando por este golfo ciertos navíos cargados de yeguas para las islas de Canarias tuvieron grandes tormentas, que en tiempo de invierno en él suelen ser muy ordinarias, con que les fue forzado echar sus yeguas al mar; aunque algunos quieren decir que se llamó así por los grandes males y tormentas que en él suelen pasar los navíos que le navegan, de donde dicen que fue comparado a las yeguas bravas por domar, sueltas en el campo*».

Contudo, centra-se principalmente na descrição da navegação de Sanlúcar às Canárias e ilhas de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura, Grande Canária, Gomera, Palma, Hierro; e também de Porto Santo e Madeira; da navegação de Sanlúcar às ilhas de Cabo Verde, com uma descrição das ilhas do Sal, Boa Vista, Maio, Santiago, Fogo, São Nicolau, Santa Luzia e São Vicente; a travessia entre Sanlúcar e Santiago de Cabo Verde; entre Cabo Verde e Dominica; de Cabo Verde ao da Boa Esperança e até Bengala; também de Cabo Verde ao Estreito de Magalhães. Desde a Deseada ou desde Dominica até Nova Espanha, ou de Porto Rico até Nome de Deus, etc. Deste modo, refere todas as ilhas e a costa americana, com a sua localização e distâncias, como as ilhas de Deseada, Marigalante, Dominica, Martinica, Barbudos, Santa Lucia, San Vicente, Granada, Antigua, Guadalupe, Barbada, Monserrat, Redonda, Nieves e San Cristóbal. Entre todas as descrições, localizações e distâncias, Escalante exhibe os seus conhecimentos de cosmografia, da altura, da linha equinocial, do valor do grau (17'5 léguas) e da légua por rumos, do horizonte, da esfera celestial e elementar, das estrelas, assim como também dos instrumentos náuticos, da altura do Sol, regras e contas, declinação, tábuas, trópicos, cálculo de altura com balestilha, estrela polar e suas guardas, permitindo-se inclusive uma introdução a um estudo sociológico sobre as tripulações.

O terceiro livro descreve a navegação das frotas desde as suas respectivas regiões caribenhas até Sevilha, passando por Havana, Açores e Cabo São Vicente, incluindo as suas posições e distâncias; assim como a navegação com uma linguagem náutica bem dominada «*y porque muchos para mejor barloventear restringen las escotas y halan demasiadamente las bolinas, yerran mucho en ello porque no entienden el buen modo de baloventear*».

(...) «porque para que una nao dé su vuelta en redondo, sin ponerse en riesgo, y no sotaventée ni pierda camino, conviene tener artificio, hartándola primeramente en vela, y dejándola que ande y corte largo, y después que ella haya comenzado a correr y tomar furia, désele ir botando el timón poco a poco a sotavento y y largando la escota del trinquete hasta que totalmente relingue y, en relingando, entonces se debe largar la bolina y verdago del mismo trinquete y bracara por su braza de barlovento para que la nao pase de la otra parte del viento». Os diálogos incorporam lições sobre marés e correntes, contabilidade e fretes, perigos e declinação magnética, temporais, naufrágios e outras incidências naturais ou humanas²³.

Também são úteis as páginas que englobam outras explicações para a navegação como, por exemplo, os movimentos de mar e correntes, os fretes, os salários; sem esquecer os conhecimentos oportunos acerca dos naufrágios e outros acidentes naturais e ataques inimigos, assim como as devidas soluções. Estas páginas aparecem, novamente, intercaladas entre as descritivas, como as do canal das Bahamas (fol. 313), costa da Flórida (fol. 313 v) e avisos para a navegação, temporal no canal e precauções, declinação magnética, agulha magnética; descrição das Bermudas, fogo de Santelmo, ventos e seu prognóstico no mar, astrolábio, relógio, como saber as horas, a Lua, número áureo, marés, juntamente com a descrição das ilhas dos Açores.

García de Palácio (p. 5) argumenta a importância da náutica na economia e na política, na própria sobrevivência. O seu pensamento sintetiza-se numa frase: «Navegando se encomienda al viento y a las tímidas olas la hacienda y cosas y se pone la vida a tres o cuatro dedos de la muerte, que es el grueso de la tabla del navío».

4.3. Baltasar Vellerino de Villalobos

Como de costume, era habitual que os principais dados da personagem fossem refletidos na sua obra. Ao acabar de redigi-la e ilustrá-la, Vellerino era «*presbítero, doctor en sacros cánones y maestro en artes y philosophia*», episódio datado de 1592. Nasceu em Sevilha «*de donde soy natural*» (fol. 5) e viajou pelo Atlântico americano e africano e pelo Pacífico; foi quando se interessou pela náutica inclusive mais que nos seus anos de juventude, após ter ouvido um especialista (fol. 3), leu e escreveu, e pôde assim preparar o seu livro até deixá-lo pronto para impressão. Um verdadeiro roteiro²⁴ das rotas habituais próprias do seu século; e, em segundo lugar, pelas «*señas de las partes de las Indias, islas y Tierra firme del mar océano*» ou seja 115 vistas, cartas corográficas ou esboços, de utilidade e inestimável valor informativo; tanto é assim que, nos dois casos anteriores, as obras não receberam o *imprimatur* para autorizar a impressão. Sem dúvida, as contribuições de Alonso de Santa Cruz, Rodrigo de Zamorano e outros, como os dois anteriores que o precederam nestas páginas, são evidentes. O autor, ao colher os frutos do seu êxito, num misto de auto-estima e auto-elogio – apesar de que advogue por méritos

²³ Já o anunciava nas suas primeiras páginas (6 v): «En los navíos y gente que por ellos [mares] navegan suelen acaecer y suceder muy grandes daños y pérdidas de naos, gentes y haciendas, por ignorancias».

²⁴ Relativo a essa epígrafe, emerge-se também uma produção literária importante. Ver, por exemplo: Cr. BOXER: «Portuguese roteiros (1500-1700)». *Mariner's Mirror*. V. 20, n. 2. 1934.

partilhados –, diz acerca da mesma: «*se hallará lo necesario de la práctica, que para lo que es la especulación, el Regimiento del licenciado Rodrigo Zamorano es muy competente y acertado*»; Martín Cortés também se manifestou: «*Yo, el primero que redujo la navegación... escribiendo práctica y teórica de ella, dando reglas verdaderas a los marineros, mostrando camino a los pilotos*» (fol. III).

Contando com tudo o necessário, inclusive com uma boa navegação, apenas faltava alcançar um porto seguro, o porto desejado e, para esse fim, a dedicação dos marinheiros não bastava. Era necessária uma tripulação competente e, se fosse possível, com experiência comprovada; suficiente quanto ao número, nem mais que o necessário, nem menos que o imprescindível; que se ocupassem de todos os cargos e tarefas (capitão, mestre, piloto, tanoeiro, carpinteiro; contramestre, sargento, aguazil, despenseiro, tanoeiro; marinheiros e grumetes; escrivões, vedores, cirurgiões, línguas) contando ainda com simples passageiros.

Porém navegar é «*conservar el rastro de la nave en medio del mar*», sem outras referência que as estrelas na noite e o Sol durante o dia, a falta de experiência estavam os manuais para servir de apoio e que, no caso de Martín Cortés se ressalta: «*¿Qué obra mejor que encaminar al que va sin camino?, ¿qué cosa tan árdua como dar guía a una nao engolfada, donde solo agua y cielo verse puede?*» (fol. IV v.)



Frontispício do manuscrito da Luz de navegantes de Vellerino

Nas suas páginas aparecem de forma individualizada as ilhas Canárias (Lanzarote, Fuerteventura, Canária, Bahía de Canaria, Tenerife, La Gomera, La Palma e El Hierro), o Arquipélago da Madeira, as pequenas e grandes Antilhas (a Deseada, «*ninguna hay más nombrada*»); a Deseadilla, Marigalante, La Dominica, «*desde donde se puede tomar mejor la navegación para cualquier parte de las Indias*». Por isso, a *Luz de Navegantes* é utilizada como centro para todos os roteiros com os diversos lugares do Ocidente caribenhos; Matanino e outros portos e pontos de referência do Caribe que são avistados pelas embarcações na partida e ao retornar das Índias, até regressar por Havana, Bermudas, Corvo, Flores, Faial, Pico, São Jorge, Graciosa, Terceira, Portugal, Algarve e Andaluzia.

5. Em jeito de conclusão

Os três sábios deixaram um legado de obras que merecem a maior consideração, e ainda mais se consideramos que, justamente pelo seu interesse, não puderam ser publicadas no século XVI permanecendo, assim, inéditas até finais do século XX. Em consequência, nenhuma das três obteve repercussão no seu tempo, não foram traduzidas porque não foram conhecidas como as de Enciso, Cortés ou Medina e outros que aparecem citados na relação a seguir; todos eles, graças à imprensa, tiveram uma difusão seletiva por toda a Europa, principalmente pelas cidades portuárias e pelos centros de negócio, ao invés das universidades, eixos da cultura.

- 1502. Abraham ZACUTO: *Almanach perpetuu*²⁵.
- 1503. Alfonso de CÓRDOBA: *Tabulae astromice*.
- 1509. Duarte Pacheco PEREIRA: *Esmeraldo de Situ Orbis*.
- 1509. ----- *Regimiento do astrolabio...*²⁶.
- 1509. ----- *Tractado da Spera do mundo*²⁷.
- 1514. Francisco RODRIGUES. *O livro de F. R.*
- 1514. João de LISBOA: *Tratado da agulha de marear*.
- 1530. João de LISBOA: *Livro de Marinharia*.
- 1518. Alfonso X: *Tabule astromice*.
- 1518. Valentim FERNANDES: *Repertório dos Tempos*.
- 1519. Martín FERNÁNDEZ DE ENCISO: *Suma de Geographia*.
- 1530. Martín FERNÁNDEZ DE ENCISO: *Suma de Geographia*.
- 1546. Martín FERNÁNDEZ DE ENCISO: *Suma de Geographia*²⁸.
- 1520. O. MARGALLO: *Physices compendium*.
- 1535. Manuel ÁLVARES: *Livro de Marinharia*.
- 1535. Francisco FALEIRO: *Tratado del esphera y del Arte de marear*²⁹.
- 1636. **Alonso de CHAVES: *Quatri partitu en cosmografia práctica...***³⁰
Pedro APIANO: *Astronomicum Caesareum*.
- 1537. Pedro NUNES: *Tratado de Sphera*.
- 1537. Pedro NUNES: *Tratado sobre certas dúvidas*.
- 1537. Pedro NUNES: *Tratado em defensam da carta de marear*.

²⁵ ZACUTO, Abraham: *Almanach perpetuus*. Edição fac-símile de Luis de ALBUQUERQUE. Lisboa 1986. De outra forma em Juan VERNET GINÉS: "Uma versão árabe reduzida do almanach perpetuum de zacut". Sefarad, 10: p. 115-144. 1950.

²⁶ REGIMIENTO do astrolabio... o Guía náutico de Munich. Ed. fac-símile de Luis de ALBUQUERQUE. Lisboa 1991

²⁷ TRACTADO da Spera do mundo o Guía náutico de Evora. Ed. fac-símile de Luis de ALBUQUERQUE. Lisboa 1991

²⁸ FERNÁNDEZ DE ENCISO, Martín: *Suma*. Ed. de Mariano CUESTA DOMINGO. Madrid, 1987.

²⁹ Ed. de Ricardo ARROYO RUIZ-ZORRILLA. Madrid, 1989.

³⁰ Da edição Paulino CASTAÑEDA, Mariano CUESTA DOMINGO y Pilar HERNÁNDEZ: *Quatri partitu en cosmografia práctica...* Espejo de Navegantes. Transcripción, estudio y edición de. Madrid, 1983; dos mesmos autores: *Alonso de Chaves y el libro IV de su 'Espejo de Navegantes'*. Ed. Deimos. Madrid, 1977.

1538. João de CASTRO: *Tratado da Esfera*.
 1540. Manuel LINDO: *Guia náutico*.
 1543. Pedro de MEDINA: *Coloquio de Cosmographia*³¹.
 1543. Pedro de MEDINA: *Coloquio de Cosmographia*³².
 1538. Pedro de MEDINA: *Libro de Cosmographia*³³.
 1545. Pedro de MEDINA: *Arte de Navegar*³⁴.
 1552. Pedro de MEDINA: *Regimiento de navegación*.
 1550. Pedro de MEDINA: *Suma de Cosmographia*³⁵.
 1543. Pedro de MEDINA: *Suma de Cosmographia*³⁶.
 Pedro de MEDINA: *Coloquio sobre las dos graduaciones diferentes que las cartas de Indias tienen*³⁷.
 Alonso de SANTA CRUZ: *Breve introducción de Sphera*³⁸.
 Alonso de SANTA CRUZ: *Astronómico Real*³⁹.
 Alonso de SANTA CRUZ: *Libro de las Longitudines*⁴⁰.
 1551. Alonso de SANTA CRUZ: *Libro de Astrología*⁴¹.
 1545. Ionnes de SACROBUSTO: *Tractado de la Sphera*.
 1545. João AFONSO: *La cosmographie avec l'espère*⁴².
 1545. João AFONSO: *Régime du soleil et du nord*.
 1548. Jerónimo de CHAVES: *Repertorio de los tiempos*.
 1548. Bernardo Fernandes: *Livro de Marinharia*.
 1549. Diogo de Sá: *De Navegatione*.
 1551. Martín CORTÉS ALBÁCAR⁴³: *Breve compendio de la Sphera y de la Arte de Navegar*.

³¹ Da coleção Beinecke, Universidad de Yale.

³² Foi o último manuscrito de Medina que foi leilado.

³³ Sem data. Na Bodleian Library.

³⁴ MEDINA, Pedro de: *Arte de navegar*. Foi traduzido para francês e editado em 1554, 1561, 1569 e 1576 em Lion; em 1573, 1576, 1577, 1583 y 1607 em Ruan; em Pavia em 1573 y 1579; em Ferrand, 1583 e 1633; em La Rochela em 1615; em Roville em 1576 y 1602; e em Manassez de Preaulx em 1628. Na Itália foi publicada em Veneza, 1554, 1555, em Pedrezano, 1554 e em Baglioni em 1609. Na Inglaterra foi publicado em 1581 e 1595, em Londres. Na Bélgica em 1580, em Antuérpia. Na Holanda, nos anos 1589, 1592 e 1598 (apud Museo Naval de Madrid [por J. Guillén]). La obra cosmográfica y náutica de Pedro de Medina foi editada, sob a coordenação de Mariano CUESTA DOMINGO. Madrid, 1998.

³⁵ Na Biblioteca Nacional de Espanha.

³⁶ Na Biblioteca Colombina de Sevilha.

³⁷ Apud Cesáreo FERNÁNDEZ DURO: *Disquisiciones náuticas*. Madrid, 1876. p. 518 e ss.

³⁸ Alonso de SANTA CRUZ: "Breve introducción de Sphera". En *Islario de Santa Cruz* (ed. de Mariano CUESTA DOMINGO). RSG. Madrid, 1993.

³⁹ Mariano ESTEBAN, Isabel VICENTE y F. GÓMEZ: "La recuperación del gran tratado científico de Alonso de Santa Cruz. El *Astronómico Real*". *Asclepio*, XLIV, 1º: 3-30. Madrid.

⁴⁰ SANTA CRUZ, Alonso de: *Libro de las Longitudes*. En Mariano CUESTA DOMINGO: *Alonso de Santa Cruz y su obra cosmográfica*, I. Madrid, 1973.

⁴¹ Na Biblioteca da Universidade de Salamanca; cit. De M. L. MARTÍN MERÁS: *Cartografía marítima hispana*, p. 111 e 156. Barcelona, 1993.

⁴² AFONSO, João ou Jean Fonteneau ou Alfonse de Saintonge.

⁴³ CORTÉS ALBÁCAR, Martín: *Breve compendio de la Sphera y de la Arte de Navegar*: Outras edições: fac-similar, 1945 e transcrita, 1991 (Madrid). Em inglês se publicaram as seguintes edições: 1561, 1572, 1579, 1584, 1589, 1596, 1609, 1615 e 1630; a última edição de Mariano CUESTA DOMINGO. Madrid, 1991.

1556. Jerónimo GIRAVA: *Dos libros de Cosmografía*.
1568. Bartolomeu VELHO: *Cosmographia*.
1570. Fernando OLIVEIRA: *Ars Nautica*⁴⁴.
1573. Juan LÓPEZ DE VELASCO: *Geografía y descripción de las Indias*.
1581. Rodrigo ZAMORANO: *Compendio del arte de navegar*⁴⁵.
1575. **Juan de ESCALANTE DE MENDOZA: Ytinerario de navegación de los mares y tierras occidentales.**
1584. Lucas Janszoon WAGHENAER: *Sphieghel der Zeevaer*.
1585. A. AVELAR: *Repertorio dos tempos*.
1585. Francisco Vicente TORNAMIRA: *Chronographia y repertorio de todos los tiempos*.
1585. Andrés de POZA: *Hydrographie*⁴⁶.
1587. Diego GARCÍA DE PALACIO: *Instrucción náutica para navegar*⁴⁷.
1592. **Baltasar VELLERINO DE VILLALOBOS: Luz de Navegantes**⁴⁸.
1595. João Baptista LAVANHA: *Regimiento náutico*.
1595. S. de TOVAR: *Examen y censura del modo de averiguar las alturas...*
1599. Bernardo de VARGAS MACHUCA: *Milicia y descripción de las Indias*⁴⁹.
1599. G. ROCAMORA: *Spera del Universo*.
1601. Antonio de HERRERA Y TORDESILLAS: *Descripción de las Indias*.
1602. Pedro de SYRIA: *Arte de la verdadera navegación*.
1606. Andrés GARCÍA DE CÉSPEDES: *Regimiento de Navegación*.
1606. Simão de OLIVEIRA: *Arte de Navegar*.
1610. Pedro GOBEO DE VITORIA: *Peregrinación*.
1611. Tomé CANO⁵⁰: *Arte para fabricar y aparejar naos*.
1614. Manuel de FIGUEIREDO: *Hirografia, Exame de Pilotos...*
1621. Juan Bautista GESIO: *Arte de navegar*.
1628. Antonio de NAXERA: *Navegación especulativa y práctica*.
1632. Pedro LÓPEZ DE SOTO: *Diálogo entre un vizcaíno y un montañés sobre la fábrica de navíos*⁵¹.

⁴⁴ Oliveira foi o tema central da IX Reunião internacional de História da Náutica. Aveiro, 1998, como se disse atrás; importante a tese do prof. Francisco C. DOMINGUES: Os navios da Expansão, já citado, e o trabalho de MALHÃO PEREIRA: A Náutica, a Hidrografia e a Meteorologia na Ars Nautica de Fernando Oliveira. Lisboa, 2003.

⁴⁵ ZAMORANO, Rodrigo: Compendio del arte de navegar. Ed. fac-símile de Vicente SÁNCHEZ MUÑOZ. Madrid, 1973.

⁴⁶ POZA, Andrés de: Hydrographie. Estudado por Jon JUARISTI: Vestigios de Babel. Para una arqueología de los nacionalismos españoles. Madrid, 1992.

⁴⁷ GARCÍA DE PALACIO, Diego: Instrucción náutica para navegar. Madrid, 1993. Outras edições: fac-similar, 1945 e transcrita de Mariano CUESTA DOMINGO, Madrid 1991.

⁴⁸ Baltasar VELLERINO DE VILLALOBOS: Luz de Navegantes, 1592. Estudo e comentários de M^a. Luisa MARTÍN-MERÁS. Madrid, 1984; também, Evelio Teijón: "Breves notas a una obra de Baltasar Vellerino de Villalobos". Rev. General de Marina, t. II, p. 85-92. Madrid, 1944.

⁴⁹ B. de VARGAS MACHUCA: Milicia y descripción de las Indias. Estudo, edição e transcrição de Mariano CUESTA DOMINGO e Fernando LÓPEZ RÍOS FERNÁNDEZ. Valladolid, 2003.

⁵⁰ CANO, Tomé: Arte para fabricar y aparejar naos. Edição de Enrique MARCO DORTA. La Laguna, 1964.

⁵¹ LÓPEZ DE SOTO, Pedro: Diálogo entre un vizcaíno y un montañés sobre la fábrica de navíos. Ed. de M^a. Isabel VICENTE MAROTO, Salamanca, 1998.

1634. Pedro PORTER CASANATE: *Reparo a errores de la navegación*.
 1688. Francisco de SEYXAS Y LOBERA: *Theatro naval hydrographico*.
 1673. Lázaro de FLORES: *Arte de Navegar*.

Entretanto, a obra de Chaves deve ter sido conhecida por Pedro de Medina e por Juan de Escalante no *Ytinerario*. Um exame comparativo das distâncias e posições de dois lugares e roteiros que descrevem o *Especo*, o *Ytinerario* e a *Luz de navegantes* mostraria o grau de analogia existente; disso é testemunho fidedigno a metodologia empregue pelo prof. José Andrés Jiménez.

Os dois primeiros manuscritos apresentam uma clamorosa carência dos mapas ou cartas que devem ter acompanhado os originais. O último, no *Ytinerario* (Museu Naval de Madrid) é de grande beleza, mas aparentemente pouco ilustrativo dos conteúdos que o livro oferece.

No entanto, a riqueza das ilustrações esquemáticas e corográficas da *Luz de Navegantes*, se aos olhos dos estudiosos de hoje parecem peculiares, para os navegantes do final do século XVI foram de grande utilidade.



Uma imagem das ilhas de Açores, com o texto explicativo
 na *Luz de Navegantes* de Vellerin



Devemos salientar que os três manuscritos mencionados apresentam uma diminuição do interesse e sistematização da parte cosmográfica em função da data da sua manufactura. Deste modo, Chaves aborda essa matéria de uma forma minuciosa e com quadros explicativos; Escalante alterna entre os textos descritivos, como se de uma ilustração literária se tratasse, e Vellerino prescinde desta matéria.

Os três manuscritos coincidem em aportar conhecimento em matéria astronómica e cosmográfica; é um facto que a sabedoria clássica sofreu transformações consistentes em relação ao conhecimento estritamente náutico; porém o mesmo não ocorreu em matéria cosmográfica, a qual apresenta reminiscências memoráveis. Transformação e persistência são dados a conhecer nas publicações de Portugal e da Espanha, e nas difundidas por uma Europa em expansão. As ideias sobre o homem como eixo do Universo e o geocentrismo firmam as suas raízes em tempos remotos e manifestam-se naqueles livros. O processo havia sido intenso durante os séculos XIV e XV. As teorias antigas, de Ptolomeu, Afonso X ou Sacrobosco, e as tabelas de zacuto, tiveram a sua influência na Corte Portuguesa. Por sua vez, os manuais lusitanos tiveram a correspondente influência em Espanha, e todos tiveram repercussão no resto da Europa. O entusiasmo e a retórica da época levaram a que o almirante Guillén Tato afirmasse que a “Europa aprendió a navegar en libros españoles”, mas será preciso matizar que aquela expansão europeia aprendeu a navegar pela América em livros espanhóis⁵².

⁵² Os meus agradecimentos ao Comandante Couto Soares, ao Dr. João Abel da Fonseca e ao Prof. Contento Domingues, pela leitura e revisão do texto.

CONTRIBUTOS PARA A NAVEGAÇÃO FLUVIAL EM PORTUGAL

O aproveitamento dos principais rios portugueses

Comunicação apresentada pelo Académico
Adriano Beça Gil, em 28 de Outubro

1. INTRODUÇÃO

Perde-se no tempo a primeira navegação realizada pelo homem. Ela terá sido, muito provavelmente, a navegação fluvial.

A vista do primeiro rio terá despertado no homem a ideia de o atravessar. A necessidade de se deslocar e de transportar consigo cargas terá sido decisiva para iniciar a actividade fluvial: primeiro em troncos de árvore flutuantes e jangadas; depois em balsas e canoas cavadas em tronco de árvore; mais tarde em embarcações usando os remos como meio de propulsão e depois à vela.

Desde tempos que antecedem a Antiguidade o homem aproveita as potencialidades que os rios oferecem: via de comunicação e de transporte; fonte de energia; habitat de espécies piscícolas, que fizeram parte da dieta alimentar de muitas populações ribeirinhas.

Ao longo dos séculos as condições de navegabilidade alteraram-se, e em muitos casos degradaram-se, especialmente devido ao estreitamento e assoreamento dos leitos dos seus canais navegáveis. À medida que as dificuldades surgiam iam sendo vencidas pela intervenção do homem, quer pela desobstrução dos principais obstáculos à navegação quer pela construção de embarcações adequadas às condições particulares de cada rio. Graças ao seu engenho e persistência o homem foi tentando manter activas rotas fluviais que eram, à época, as vias mais adequadas e eficientes para a movimentação de mercadorias, produtos agrícolas e pessoas.

O aproveitamento dos rios portugueses para o transporte de mercadorias foi de grande importância ao longo de séculos. Esta actividade diminuiu significativamente a partir de finais do século XIX com o aparecimento do caminho-de-ferro, e mais tarde, já em meados do século XX, com o incremento do transporte rodoviário. A construção de barragens, para aproveitamentos hidroeléctricos e outros, veio alterar o regime de alguns rios portugueses e melhorar muito as suas condições de navegabilidade.

Na presente conjuntura em que a protecção do meio ambiente, o desenvolvimento sustentável e as energias renováveis estão na ordem do dia, o aproveitamento múltiplo dos rios, de forma integrada, impõe-se como opção viável e necessária.

2. PRINCIPAIS RIOS PORTUGUESES NAVEGÁVEIS, ESTUÁRIOS E PORTOS. SÍNTESE HISTÓRICA

Os principais rios que correm em Portugal comunicavam com o Atlântico através de profundos e largos estuários que facilitavam a penetração do mar até ao interior das terras. Estas condições terão prevalecido durante muitos séculos, antes que o assoreamento dos principais estuários e rios viesse a reflectir-se na sua navegabilidade.

Estrabão apresenta no Livro III da sua *Geografia* elementos relativos aos principais rios e estuários do território da antiga província romana da Lusitânia, actualmente território português. Os rios que correm para o oceano Atlântico apresentavam, nesse tempo, condições de navegabilidade diversas: “no Rio Minho a navegação era praticável numa extensão de cerca de 800 estádios” (aproximadamente 150 km); “o rio Douro era navegável talvez até Barca d’Alva”; “o Mondego era um rio pouco navegável”; “o Rio Tejo era navegável até próximo de Santarém, a cerca de 100km do mar”; “o Rio Sado era navegável pelo menos até Salacia” (actual Alcácer do Sal); “no Rio Guadiana, a navegabilidade teria sido possível até Mértola”¹. Foram profundas as transformações que se verificaram na costa atlântica ao longo dos séculos. Tiveram como consequência o assoreamento progressivo dos estuários e causaram significativas alterações nas condições de navegabilidade dos rios.

Antes que se tivesse iniciado o processo de assoreamento que causaria a obstrução dos principais estuários, o rio Minho era navegável até Tuy, o Lima até Ponte de Lima, o Vouga numa grande extensão, o Mondego até Coimbra, o Tejo até Santarém, o Sado até Alcácer, o Mira até Odemira, o Arade até Silves e o Guadiana até Mértola².

O assoreamento conduziu ao desaparecimento de alguns portos ou à perda das suas capacidades marítimas. Várias localidades perderam a actividade portuária, como foi o caso de Valença, Ponte de Lima, Soure, Coimbra, Santarém, Atouguia, Alcácer do Sal, Silves e Tavira³. Outros portos iriam sobreviver enquanto se mantivesse rentável a actividade de cabotagem – Mértola, Alcoutim, Castro Marim, Vila Nova de Milfontes e Odemira⁴.

Desde tempos antigos que povos do Mediterrâneo e da costa Atlântica transitavam ao longo da costa do território que agora é Portugal. Frequentemente entravam nos estuários dos rios e navegavam, em alguns deles, bastante para o interior, na procura de trocas comerciais. Essa navegação fluvial e a actividade portuária associada propiciaram o aparecimento de aglomerados urbanos ao longo dos principais rios e afluentes.

Maria Luísa Blot produziu um estudo em que estabelece a ligação entre a história da formação e do desenvolvimento de formas urbanas de povoamento e a história do território envolvente que lhes permitiu os contactos náuticos. Nesse sentido relaciona a distribuição geográfica das evidências arqueológicas de contactos mediterrânicos desco-

¹ BLOT, M^a. Luísa Pinheiro, *Os Portos na origem dos Centros Urbanos. Contributos para a arqueologia das cidades marítima e flúvio-marítimas em Portugal*, IPA, Lisboa, 2003, p. 82.

² CORTESÃO, J., *História dos Descobrimentos Portugueses*, Vol I, Círculo de Leitores, Lisboa, 1979, p. 116..

³ BLOT, M^a. Luísa Pinheiro, *Ibidem*, p. 98.

⁴ Idem, *Ibidem*, p. 99.

bertos no território português com a navegabilidade de rios e afluentes.⁵ De igual modo estabelece uma relação directa entre a distribuição dos sítios da Idade de Bronze e da Idade do Ferro com os grandes e pequenos cursos fluviais.⁶

No período da romanização desenvolve-se o comércio via marítima, através do qual são trazidos para Portugal vários produtos mediterrânicos – vinho, azeite e cereais.

Os rios foram vias utilizadas para o transporte daqueles produtos para o interior, sendo de realçar o traçado de troços viários romanos, em paralelo a cursos fluviais perfeitamente navegáveis, como é o caso do Tejo. No dizer de Maria Luísa Blot “(...) os traçados da rede viária romana afiguram-se como resultado de um aproveitamento de práticas de navegação fluvial indígena, ancestral, projectando não só o articular percursos terrestres com percursos estuarino-fluviais, mas também garantir um controlo destes últimos”.⁷

O período da presença romana em território lusitano ficou marcado pelos inúmeros portos construídos nos estuários dos rios, como era prática usual dos romanos em áreas mediterrâneas.

O litoral do território da Lusitânia era muito pouco povoado. No período das incursões piratas dos normandos, que assolaram o litoral durante os séculos IX a XI, verificou-se o declínio das actividades nos centros urbanos do litoral e na retracção das populações no interior, onde tinham melhores condições de segurança. Seguiu-se a pirataria sarracena, entre 1071 e 1113. Só na segunda metade do século XII a tranquilidade e segurança voltaram à zona litoral. As conquistas de Lisboa (1147) e de Silves (1189) tornaram mais segura a vida no litoral, onde permitiram a fixação de habitantes.⁸

O litoral português começa então a ser povoado. De norte a sul, ao longo da costa, nascem portos cuja actividade muito beneficiou da escala de navios que estabeleciam a ligação entre o Mediterrâneo e o Mar do Norte.^{9 10}

Os primeiros portos de comércio que tiveram relações continuadas com o estrangeiro foram, segundo J. Cortesão, os do estuário do Mondego.¹¹ Para isso concorreram as condições de segurança existentes na zona entre Coimbra e Soure que foram fundamentais para o desenvolvimento do comércio durante a primeira metade do século XII.¹² Na opinião de Jaime Cortesão, Coimbra terá sido, no início da nacionalidade, o “burgo flúvio-marítimo português mais seguramente abrigado nas profundidades dum estuário.”¹³

O comércio marítimo entre Portugal e o estrangeiro conheceu grande desenvolvimento durante o século XIII que se deveu, segundo Jaime Cortesão, à fusão das actividades agrícola-pecuária e marítima. Os produtos agrícolas provenientes do interior deve-

⁵ Idem, *Ibidem*, p. 77.

⁶ Idem, *Ibidem*, p. 80.

⁷ Idem, *Ibidem*, p. 143.

⁸ CORTESÃO, J., *História dos Descobrimentos Portugueses*. Vol I, Círculo de Leitores, Lisboa, 1979, p. 129.

⁹ BLOT, *Ibidem*, p. 133.

¹⁰ CORTESÃO, J., *História dos Descobrimentos Portugueses*. Vol I, Círculo de Leitores, Lisboa, 1979, p. 129.

¹¹ Idem, *Ibidem*, p. 129.

¹² Idem, *Ibidem*, p. 131

¹³ Idem, *Ibidem*, p. 133

riam ser canalizados para os portos mais próximos que, como diz Jaime Cortesão, “(...) teriam tanta mais actividade quanto o seu *hinterland* fosse mais populoso e próspero”. “Foi o que sucedeu com o Porto, que se tornou o mais activo dos portos portugueses, situação que se conservou até ao século XV”.¹⁴

A via fluvial terá sido fundamental para permitir o escoamento de produtos agrícolas e outros, desde a origem até aos portos. A navegação fluvial em Portugal foi importante, porquanto eram poucas as vias de comunicação, locais e regionais, e não existiam outros meios de transporte mais rápidos; ela era pretendida face ao baixo custo de transporte pelo rio e ao facto de toda a actividade ligada à navegação fluvial propiciar postos de trabalho a gente das regiões atravessadas pelos rios.

No século XVIII os transportes por via aquática eram preferidos não apenas pelo baixo custo das mercadorias quando transportadas desse modo, mas também pela capacidade de transporte de cargas pesadas e a velocidade de movimentação, particularmente nos percursos de descida dos rios.

O tráfego de embarcações via fluvial foi da maior importância em Portugal até à segunda metade do século XIX.¹⁵ Em alguns casos ele manteve-se com algum significado até meados do século XX.

Para melhor ilustrar o que foi dito, seguidamente referem-se as alterações das condições de navegabilidade verificadas ao longo dos tempos nos principais rios que correm em Portugal, e a actividade neles desenvolvida.

Rio Minho

O porto fluvial de Valença manteve-se activo durante o período medieval. Em meados do século XV a navegação fazia-se até Valença e Tuy, e mantinha-se o comércio com o estrangeiro.¹⁶ No século XIX, devido ao assoreamento do leito do rio, a navegação fazia-se apenas entre Caminha e Valença, povoações que em 1855 estavam ligadas por uma carreira diária de navios a vapor.¹⁷ Para montante desta cidade o rio era praticável apenas por embarcações de pequeno porte, com condicionamentos.

Rio Lima

O rio Lima foi navegável em 37 km durante séculos, desde a foz até um pouco a montante de Ponte de Lima. Esta cidade adquiriu grande desenvolvimento durante a presença romana devido às importantes vias de transporte que ali se cruzavam – a via fluvial e o importante eixo viário que ligava Braga, Tuy e Lugo. Na Idade Média o tráfego flúvio-marítimo fazia-se até ao ancoradouro conhecido por Carregadouro, localizado um

¹⁴ CORTESÃO, J., *Ibidem*, p.130.

¹⁵ BLOT, M^a Luísa Pinheiro, *Ibidem*, p. 139

¹⁶ CORTESÃO, J., *História dos Descobrimentos Portugueses*, Vol I, Círculo de Leitores, Lisboa, 1979, p. 116.

¹⁷ Roteiros de Portugal, II Série, Edição do semanário “Expresso” de 15/10/1994.

pouco a montante de Ponte de Lima. No século XV este porto recebia caravelas que mantinham comércio com a Irlanda e com portos mediterrânicos.¹⁸

O assoreamento do leito do rio por um lado, e o crescente desenvolvimento do porto de Viana do Castelo por outro, levaram a que Ponte de Lima viesse a perder a sua importância como porto fluvial. Viana do Castelo viria a tornar-se um importante porto pesqueiro e comercial.¹⁹

Rio Douro

Durante mais de dois milénios embarcações subiram e desceram o rio entre o Porto e o Tua, transportando pessoas e mercadorias. Para montante persistia o obstáculo intransponível do Cachão da Valeira, só ultrapassado em finais do século XVIII.²⁰

A navegação efectuada no rio ao longo de séculos foi especialmente importante para a exportação de vinho, possibilitando o seu transporte em *barcos rabelo* para a proximidade da foz e das rotas comerciais atlânticas. Com a criação da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro, em 1756, por Sebastião José de Carvalho e Melo, o porto de Peso da Régua ganhou importância e a navegação no rio teve um enorme desenvolvimento com o transporte do vinho. A cadeia de transportes do vinho rio abaixo até Gaia, que se manteve durante alguns séculos, foi quebrada em finais dos anos sessenta do século XX, primeiro com o comboio, depois com a estrada e o camião. O transporte rodoviário porta-a-porta substituiu o *rabelo* no transporte do vinho do Porto.

Rio Vouga

O rio Vouga, outrora de barra aberta, foi navegável numa grande extensão, antes que o processo de assoreamento do seu estuário impedisse a passagem de navios. Na época do renascimento a barra era larga e segura, factores que foram determinantes para o desenvolvimento da actividade portuária de Aveiro.

Rio Mondego

O rio Mondego foi navegado ao longo de séculos. Durante a presença dos romanos na península o rio era navegável até à zona de Coimbra. Posteriormente os árabes demandaram o Mondego usando embarcações e técnicas de navegação que muito viriam a influenciar os marinheiros portugueses. As condições do rio eram então propícias à navegação à vela.²¹

¹⁸ CORTESÃO, J., *História dos Descobrimentos Portugueses*, Vol I, Círculo de Leitores, Lisboa, 1979, p. 116.

¹⁹ Roteiros de Portugal, II Série, Edição do semanário “Expresso” de 15/10/1994.

²⁰ PEREIRA, Gaspar M., e BARROS, Amândio M., *Memória do Rio*, IND, Edições Afrontamento, Porto, Jan. 2001, p. 62.

²¹ SIMÕES DIAS, F., *Ó da Barca - Memória da Barca Serrana do Mondego*, Município de Penacova, 2005, p. 25.

Em meados do século XII era frequente ver navios de pequeno calado subirem o rio até Coimbra. A partir de então começou o progressivo e lento assoreamento do rio e das suas margens. No entanto, nos séculos XV e XVI, navios de pequeno porte chegavam até Coimbra.²² É por essa altura que, como diz Simões Dias “(...) aparecem as primeiras referências claras e oficiais às barcas.”^{23 (17)} Eram embarcações com características mais adequadas às condições do rio – de menores dimensões do que as que anteriormente eram usadas, de fundo alargado e achatado – com a vantagem de poderem navegar em águas pouco fundas.²⁴

Estas embarcações permitiram que se desenvolvesse a navegação para montante de Coimbra, havendo referências de barcas na Foz d’Alva, a montante de Penacova, transportando sal e pescado; na viagem de retorno transportavam lenha, madeira e carvão.²⁵

Durante os séculos XVII e XVIII foram evidentes os progressos do assoreamento do leito do rio que se fizeram sentir sobretudo entre Coimbra e a foz do rio, com especial incidência na zona de Montemor-o-Velho, vila que foi importante porto fluvial durante a Idade Média. Apesar disso a actividade comercial continuava, mas a partir de meados do séc. XIX fazia-se já com muita dificuldade. Por volta dos anos 50 do século passado, era ainda possível ver algumas barcas de 20 m fazerem o percurso entre a foz e a Raiva, consoante a época do ano.²⁶ Pouco depois desaparecia do Mondego a barca serrana.

Os portos fluviais funcionavam como entrepostos comerciais onde se guardavam os produtos transportados ao longo do rio até à chegada dos almocreves, que os transportariam para o interior da região beirã, pelos itinerários conhecidos da “rota da farinha”, “rota do azeite”, “via do sal”,²⁷ etc.

O vinho vindo de Viseu, da região beirã ou da Mealhada, era transportado via fluvial em grandes quantidades para Coimbra ou para povoações até à foz, e muitas vezes para exportação.²⁸

Rio Tejo

O rio Tejo era a via de comunicação por excelência no período medieval quer com o litoral quer com as zonas limítrofes. Há registos medievais do tráfego fluvial não só até Santarém como para montante desta cidade.

Santarém foi importante ponto de confluência entre o próprio estuário do Tejo e a principal via romana do *Itinerário* Antonino, a via XVI, que ligava Lisboa com Braga.²⁹⁽²¹⁾ Santarém, que pretendia dominar o comércio fluvial, cobrava portagem aos que desciam o rio.

²² Idem, *Ibidem*, p.26.

²³ Idem, *Ibidem*, p.26.

²⁴ Idem, *Ibidem*, p.27.

²⁵ Idem, *Ibidem*, p.27.

²⁶ SIMÕES DIAS, F., *Ó da Barca - Memória da Barca Serrana do Mondego*, Município de Penacova, 2005, p. 31.

²⁷ Idem, *Ibidem*, p. 36.

²⁸ Idem, *Ibidem*, p. 36.

²⁹ BLOT, M^a Luísa, *Ibidem*, p. 118.

Ao longo dos séculos os soberanos de Espanha e Portugal dedicaram sempre grande atenção à navegabilidade do Tejo, tendo promovido várias iniciativas que tinham por objectivo melhorar as condições da navegação no rio.

Em 1581 Filipe II de Espanha nomeou João Baptista Antonelli para avaliar da navegabilidade do rio, tendo concluído ser o Tejo navegável desde Lisboa a Aranjuez. Foram feitas as obras necessárias e passou a fazer-se a navegação ao longo do rio entre aquelas localidades. Abriram-se canais e construíram-se caminhos de sirga para facilitar a navegação do rio, verdadeira via de comunicação entre os dois reinos, com importância económica, política e militar. Mármore de Estremoz foram transportados através do rio para a construção de grande parte do Escorial.³⁰

No médio Tejo encontram-se ainda visíveis, acima do nível de enchimento das albufeiras de Belver e Fratel, diversos muros de sirga, outrora essenciais à navegação fluvial até Ródão, e durante a dominação Filipina, até Toledo.

O rio Tejo era considerado, no século XVIII, a via de comunicação ideal entre Espanha e o Atlântico.³¹

As autoridades espanholas realizaram estudos hidrográficos com vista a melhorar as condições de navegabilidade. Todas essas iniciativas não produziram consequências duradouras.³²

Em 1812 o tenente-coronel de engenharia Anastácio Joaquim Rodrigues propôs melhoramentos para tornar a navegação mais fácil entre Lisboa e Vila Velha do Ródão, reduzindo muito os transportes por terra.³³

Em 1816 Fernando VII de Espanha incita os seus súbditos a estabelecerem empresas de navegação interior.³⁴

Em 1819 o engenheiro espanhol Agostinho Marco Artu fez viagens de reconhecimento e estudo de Aranjuez a Lisboa a fim de obter elementos concretos para apresentar a Francisco Xavier de Cabanes, a quem Fernando VII havia concedido o privilégio da navegação do Tejo, entre Aranjuez e a fronteira com Portugal. No mesmo ano foi celebrado em Lisboa, em 31 de Agosto, entre os reis de Espanha e de Portugal, um tratado concernente à navegação do Tejo, que não viria a ter quaisquer consequências.³⁵ Os principais portos fluviais de Abrantes e Constância integraram um complexo portuário fluvial onde eram recebidos produtos alimentares, matérias-primas e manufacturadas, provenientes das regiões interiores, para embarque com destino a Lisboa e à foz do Tejo, e por sua vez para outros destinos longínquos.³⁶

Constância conheceu grande desenvolvimento, sobretudo a partir do séc. XIV, dada a sua situação privilegiada entre o rio Zêzere – que desempenhou importante fun-

³⁰ NOGUEIRA, Salvador de Sá, *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº1412, 16/10/1946, pp. 688-689.

³¹ Idem, *Ibidem*, p. 36.

³² Idem, *Ibidem*, pp. 688-689.

³³ Idem, *Ibidem*, pp. 688-689.

³⁴ Idem, *Ibidem*, pp. 688-689.

³⁵ Idem, *Ibidem*, pp. 688-689.

³⁶ BLOT, M^a Luísa Pinheiro, *Ibidem*, p. 257.

ção como via de escoamento dos produtos da Beira Baixa e da região da Serra da Estrela – e o Tejo que lhe assegurava a ligação aos centros urbanos de Santarém e Lisboa.

Para Lisboa eram transportados produtos provenientes das Beiras e da região: vinho, azeite, mel, cera, couros e madeiras; no sentido ascendente era transportado sal, peixe, panos e produtos diversos.

Rio Sado

O rio Sado era navegável até Porto de Rei, a cerca de 55 km da foz, ponto extremo da navegabilidade do rio no século XVI. Aquele porto foi um importante entreposto fluvial onde era armazenado o trigo proveniente do interior do Alentejo, para posteriormente ser transportado para Alcácer do Sal e para Lisboa.

Alcácer do Sal (Salácia durante o domínio romano) foi importante cidade portuária por onde se escoava o sal, o trigo – cuja produção havia sido impulsionada pelos romanos e que se manteve durante séculos – e outros produtos, minério e metais preciosos, provenientes da região do Alto Alentejo. No século XX o Sado ainda era navegável no troço atrás indicado, apenas por pequenas embarcações, embora com condicionamentos.

Rio Mira

O rio Mira foi navegável durante séculos até Odemira, havendo notícias do transporte de cortiça e cereais até à sua foz. Os povos mediterrânicos terão sido os primeiros a percorrer o rio até onde se fazia sentir a maré – Odemira, na procura de comércio.

No século XVI o rio era navegado por “caravelas de sessenta tonéis”, que chegavam a Odemira aproveitando a maré cheia, conforme é mencionado no levantamento do país ordenado por D. João III, em 1527. No século XVIII o rio continuava a ser navegável até Odemira.³⁷

No século XX o rio ainda era navegável por embarcações que faziam o transporte de cortiça desde Odemira até à foz.

Rio Arade

O rio Arade foi navegável durante séculos até Silves, antiga cidade portuária que atingiu notoriedade no período da ocupação muçulmana. O assoreamento do rio contribuiu decididamente para a perda de importância de Silves, em finais do século XVI, em favor da nova vila portuária que veio a desenvolver-se junto da foz – Vila Nova de Portimão. No entanto, em finais do século XIX e nas primeiras décadas do século XX, a indústria da cortiça, com fábricas localizadas junto ao rio, veio dar novo impulso ao desenvolvimento da cidade e ao tráfego no rio. Barcaças carregadas de cortiça desciam o rio desde Silves até à foz.³⁸

³⁷ Roteiros de Portugal, II Série, Edição do semanário “Expresso” de 15/10/1994.

³⁸ Roteiros de Portugal, II Série, Edição do semanário “Expresso” de 15/10/1994.

Rio Guadiana

O rio Guadiana foi via natural de penetração de sucessivos povos da bacia mediterrânica: cartagineses, romanos e árabes. Na segunda metade do século VIII a.C. os navegadores fenícios começaram a instalar-se nas costas meridionais da Península Ibérica. Dois séculos mais tarde os gregos estabeleceram os primeiros contactos com as comunidades locais, atraídos pela riqueza dos recursos mineiros da região. A navegabilidade do rio, desde Mértola até à foz, numa extensão de cerca de 42 km, permitiu o intercâmbio comercial e cultural com as comunidades do interior.

Durante o domínio muçulmano, Mértola (Myrtilis durante o período romano) desempenhou importante função de porto fluvial no escoamento de minério proveniente de Aljustrel e S. Domingos, e de produtos agrícolas do Alentejo, num local onde o rio se cruzava com vias terrestres por onde transitavam as mercadorias para exportação ou os mais variados produtos importados de países mediterrânicos.³⁹

O Pomarão surgiu no século XIX para escoar o minério proveniente das minas de S. Domingos. O minério era transportado em barças até ao mar onde era transferido para navios de maior tonelagem, os minerais, com destino a Inglaterra e Alemanha.

O porto foi encerrado depois de ter deixado de ter actividade na década de 60.⁴⁰

2. PRINCIPAIS RIOS QUE CORREM EM PORTUGAL. CARACTERÍSTICAS E ACTUAIS CONDIÇÕES DE NAVEGABILIDADE

Como vimos, a navegação nos principais rios que correm em Portugal foi relevante durante séculos. Foi diversa a actividade fluvial desenvolvida nesses rios consoante as condições particulares de cada rio. Seguidamente e de forma resumida, descrevem-se as características dos principais rios e referem-se as suas actuais condições de navegabilidade:

Rio Minho

O rio Minho nasce na serra de Meira, Galiza – Espanha, a uma altitude de 750 m. Tem um percurso total de 300 km, sendo 77,5 km em Portugal, desde Melgaço até à foz, em que serve de fronteira com Espanha.⁴¹⁽²⁴⁾

Actualmente é navegável, com limitações, desde a foz até Valença – Tuy. Para montante de Tuy o rio é navegável até Monção por pequenas embarcações.

Foi realizado um levantamento pelo Instituto Hidrográfico (IH) para montante de Vila Nova de Cerveira até Valença. A carta náutica nº 51 (IH) – Barra e Porto de Caminha, abrange a zona desde a foz do rio Minho até Vila Nova de Cerveira.

³⁹ Idem, *Ibidem*.

⁴⁰ Idem, *Ibidem*.

⁴¹ *Plano de Bacia Hidrográfica do rio Minho*, INAG, Nov. de 1999.

Rio Lima

O rio Lima nasce no monte Talariño, na Serra de San Mamed, na província de Orense, em Espanha, a uma altitude de cerca de 950 metros. Tem um percurso total de 108 km, dos quais 67 em Portugal. É fronteira com Espanha em 8,9 km, entra em Portugal próximo do Lindoso, a uma altitude de 275 m, passa por Ponte da Barca e Ponte de Lima e vai desaguar no Atlântico junto à cidade de Viana do Castelo.⁴²

A navegação por navios de maior porte só é praticada no estuário; a navegação comercial restringe-se ao uso do Porto de Viana do Castelo. Para montante o rio é navegável até Ponte da Barca, mas apenas por pequenas embarcações de fundo chato, de muito reduzido calado. São embarcações ocasionalmente utilizadas na pesca local e no transporte de passageiros entre as duas margens.

A carta náutica nº 26401 (IH) – Porto de Viana do Castelo, abrange toda a área navegável do estuário do rio Lima.

Rio Douro

O rio Douro nasce em Espanha, nos Picos de Móbion, na serra de Urbion (Montes Ibéricos), a cerca de 1700 metros de altitude, e tem a sua foz na costa atlântica, junto à cidade do Porto. Desde Miranda do Douro até à foz o Douro conserva o carácter de rio de montanha, de encaixe profundo. Aqui e ali, como acontece nas arribas no seu troço internacional, as margens estreitam-se e erguem-se em escarpas abruptas.

O seu curso, com o comprimento total de 927 km, desenvolve-se ao longo de 525 km em território espanhol, numa direcção média Este-Oeste. Entra em Portugal no concelho de Miranda do Douro e define a fronteira entre Portugal e Espanha numa extensão de cerca de 137 km até Barca de Alva;⁴³ é neste troço do rio que se verificam os maiores desníveis, onde o rio apresenta um desnível médio de 3,3 m/km. Desde o final do troço internacional, na confluência do rio Águeda, afluente da sua margem esquerda, até à foz, o rio Douro percorre cerca de 210 km em território nacional, novamente com orientação Este-Oeste. Corre num vale mais aberto do que no troço internacional e apresenta um declive médio aproximado de 0,55 m/km.

O reduzido declive do rio no seu troço nacional permitiu que o Douro fosse utilizado como via navegável por embarcações de tipo especial, apesar dos inúmeros condicionamentos derivados do seu curso sinuoso, da existência de fundos e margens rochosas, de rápidos, cachões, quedas, cachoeiras e de corrente, por vezes muito forte.

As condições de navegabilidade do rio alteraram-se radicalmente após a construção de cinco barragens no troço nacional do rio – Pocinho, Valeira, Bagaúste, Carrapateiro e Crestuma – todas providas de eclusa de navegação. Estavam criadas as condições para que o rio fosse navegável em toda a extensão do seu curso em território português.

⁴² *Plano de Bacia Hidrográfica do rio Lima*, INAG, 2002.

⁴³ *Plano de Bacia Hidrográfica do rio Douro*, INAG, Jul. de 1999

Estão reunidas condições para que a via navegável do Douro possa ser praticada em segurança, cientes de que se mantêm condicionamentos que não poderão ser ultrapassados, mas que não impedem a utilização do canal navegável durante a maior parte do ano, excepção feita ao período em que é maior a probabilidade de ocorrência de cheias no rio, de Dezembro a Fevereiro.

O Douro, via de ligação do litoral ao interior, proporciona uma via navegável em cerca de 210 km, disponível para a navegação marítimo-turística e de recreio em toda a sua extensão. No que respeita à navegação comercial a situação é diferente: esta pode realizar-se, actualmente, apenas no troço de 102 km entre o Porto e a Régua, devido ao estrangulamento do canal navegável na zona do Tua que se mantém desde que o canal foi aberto à actividade marítimo-turística, em 1990. Esta limitação impede a passagem de embarcações flúvio-marítimas, até 2500 toneladas de deslocamento, com destino ao Pocinho (km 178), a Barca d'Alva (km 210) e ao porto de Vega Terrón (km 211), em Espanha.

Rio Vouga

O rio Vouga nasce a 864 metros de altitude, na serra da Lapa, concelho de Sernan celhe, distrito de Viseu. Depois de passar Cacia, no concelho e distrito de Aveiro, o rio divide-se em inúmeros canais de terreno baixo e pantanoso, formando a Ria de Aveiro. O seu percurso tem um total de 148 quilómetros de extensão.

Actualmente, na bacia hidrográfica do rio Vouga, os cursos de águas navegáveis ou flu tuáveis localizam-se a jusante da ponte de Angeja, onde é praticada actividade desportiva, com relevo para a canoagem e remo.⁴⁴

Na Ria de Aveiro estão localizadas as infra-estruturas do Porto de Aveiro.

A Carta náutica nº 26403 (IH) – Porto de Aveiro, cobre a área marítima nas aproximações a Aveiro e toda a área navegável da Ria de Aveiro.

Rio Mondego

O Rio Mondego nasce na Serra da Estrela e tem um percurso total de 220 km.

É actualmente navegável em alguns troços do seu curso por embarcações de reduzido calado, utilizadas em actividades desportivas, turísticas e lúdicas.

A jusante da ponte da Raiva é frequente a prática de actividades náuticas de carácter desportivo e/ou lúdico.^{45 (28)} Efectuam-se descidas em canoa desde Penacova até à Ponte de Santa Clara, em Coimbra. Junto a esta cidade, entre a foz do Rio Ceira e o Açude-Ponte de Coimbra, existe actividade fluvial-turística, nomeadamente com o envolvimento de um barco-restaurante.⁴⁶ Mais a jusante, no concelho de Montemor-o-Velho, existem vários locais onde é possível praticar actividades náuticas. No concelho

⁴⁴ *Plano de Bacia Hidrográfica do rio Vouga*, Anexo 8, INAG, Maio de 1999.

⁴⁵ *Plano de Bacia Hidrográfica do rio Mondego*, Anexo 8, INAG, Maio de 1999.

⁴⁶ *Plano de Bacia Hidrográfica do rio Mondego*, Anexo 8, INAG, Maio de 1999.

de Figueira da Foz, na zona estuarina do rio, existe muita actividade náutica – vela, canoagem e motonáutica.⁴⁷ O porto de Figueira da Foz localiza-se na zona de estuário, junto da foz, na margem direita do rio, onde estão implantadas infra-estruturas portuárias de apoio à navegação comercial, e marinas de apoio à navegação de recreio. Na margem esquerda existem vários estaleiros de construção e reparação naval.

A carta náutica nº 26404 (IH) – Porto da Figueira da Foz, cobre a área navegável do estuário do Mondego.

Rio Tejo

O rio Tejo nasce na serra de Albarracim, em Espanha, a cerca de 1600 m de altitude, e desce rapidamente cerca de 1000 m em 130 km, até à confluência com o Guadiela. Atravessa depois a planura de Castela-a-Nova com declive médio muito mais suave, para se acentuar de novo entre Talavera e Alcântara e decrescer suavemente até à foz. Limita Portugal desde a foz do seu afluente Elga e entra no país ao receber o seu afluente Sever, na margem esquerda. No seu percurso em território português o Tejo é marcado por importantes quebras de declive, primeiro em Portas de Ródão e depois em Belver.

No Tejo existem dois aproveitamentos hidroeléctricos, a fio de água: Fratel, entre as Portas do Ródão e a foz do rio Ocreza, e Belver, localizado 20 km a jusante de Fratel e da confluência do rio Tejo com a ribeira de Eiras. No projecto inicial da barragem de Belver foi prevista a possibilidade de instalação de uma eclusa de navegação, o que não chegou a concretizr-se. Possui apenas uma eclusa tipo Borland, para peixes.

O rio oferece actualmente no seu curso, em território nacional, várias possibilidades de uso como via navegável, quer na zona estuarina, junto a Lisboa, quer ao longo do seu curso até Valada do Ribatejo. Do Plano de Bacia do Rio Tejo transcreve-se o seguinte: “(...) O Tejo serve também como suporte de trânsito fluvial transversal, entre margens opostas, situação que se verifica um pouco ao longo de todo o seu curso, mas que assume apenas proporções de projecção económica e social na zona da Grande Lisboa.

Proporciona também uma via de navegação longitudinal, ligando aglomerados urbanos e industriais e zonas agrícolas dispersas ao longo do seu curso”.⁴⁸

O seu estuário proporciona boas condições de abrigo para navegação de alto-mar. Nele se situa o porto de Lisboa, que dispõe de inúmeras infra-estruturas e serviços de apoio para assistência à navegação de alto mar que o demanda.

A carta náutica nº 26307 (IH) cobre o rio Tejo, no troço de Sacavém até Vila Franca de Xira.

Rio Sado

O Rio Sado nasce na serra da Vigia, a uma altitude de 230 m. Desenvolve-se ao longo de 180 km até à foz, no Oceano Atlântico, junto a Setúbal. Num primeiro troço,

⁴⁷ *Plano de Bacia Hidrográfica do rio Mondego*, Anexo 8, INAG, Maio de 1999.

⁴⁸ *Plano de Bacia Hidrográfica do rio Douro*, INAG, Jul de 1999.

entre a nascente e a confluência da ribeira de Odivelas, o rio corre no sentido sul-norte, inflectindo depois para noroeste, direcção que mantém até à sua foz.⁴⁹

Ao longo do rio, nos locais de maior interesse, incluindo Alcácer do Sal, não existem infra-estruturas adequadas de apoio à actividade de transporte de mercadorias, o que reduz as potencialidades de aproveitamento do rio, nomeadamente para a actividade marítimo-turística, por falta de cais de atracação.⁵⁰

Actualmente a navegação fluvial fora da zona estuarina, para montante dos Estaleiros Navais, resume-se a actividades lúdicas. O transporte de mercadorias apenas se pratica na zona do estuário onde está localizado o porto de Setúbal.

O rio é navegável até Alcácer do Sal por pequenas embarcações, com condicionamentos.

A carta náutica nº 26308 (IH) – Barra e Porto de Setúbal, cobre toda a área portuária até aos estaleiros navais da Setnave. A carta náutica nº 26309 (IH) – Porto de Setúbal, cobre a área do estuário da Carraca à Ilha do Cavalo.

Rio Mira

O rio Mira nasce na Serra do Caldeirão, a 470 m de altitude, e percorre cerca de 145 km até desaguar no oceano Atlântico, junto de Vila Nova de Milfontes. Tal como o Sado, corre de sul para norte. Na maioria do seu curso o desnível é baixo.

A zona estuarina tem cerca de 32 km de comprimento e uma largura máxima de 150 m. A profundidade média é de 6 m e a máxima de 11 m. Na zona junto a Vila Nova de Milfontes, ao longo de cerca de 2 km, existem bancos de areia que descobrem em baixa-mar e formam um sistema de canais.

A montante desta zona o rio corre num único canal de 8 a 10 m de profundidade, que diminui até onde se faz sentir a maré, a cerca de 40 km da foz.

O rio é navegável por pequenas embarcações. No estuário praticam-se desportos náuticos. Durante todo o ano, sempre que as condições atmosféricas o permitem, são realizados cruzeiros no rio em embarcações de pequeno porte, desde Vila Nova de Milfontes até Odemira.⁵¹

Rio Arade

O rio nasce na Serra do Caldeirão, a uma altitude de 481 m. Tem um percurso de 75 km, passando por Silves, Lagoa e Portimão, e desagua no Oceano Atlântico, junto à Praia da Rocha.

Actualmente é navegável na zona do estuário. Para montante da ponte só é navegável com condições favoráveis de maré, e apenas por embarcações com calado não superior a um metro.

⁴⁹ *Plano de Bacia Hidrográfica do Sado*, Vol 1, INAG, Out de 2003.

⁵⁰ *Plano de Bacia Hidrográfica do Sado*, Vol 1, INAG, Out de 2003

⁵¹ *Plano de Bacia Hidrográfica do Mira*, INAG, Nov. de 2000.

O IPTM tem em curso acções de promoção da navegabilidade do rio para aproveitamento turístico. Nesse sentido foi lançado um projecto de “Estudo de Navegabilidade do Rio Arade entre Portimão e Silves”, com o objectivo de criar um canal de navegação para embarcações de calado até dois metros, em qualquer condição de maré.⁵² O Estudo de Impacte Ambiental posteriormente apresentado veio colocar condições relativamente ao depósito de dragados, gravosas em termos económicos, pelo que o projecto se encontra em análise no IPTM.

A carta náutica nº 26310 (IH) – Barra e Porto de Portimão, cobre a área do Porto de Portimão até à ponte rodoviária.

Rio Guadiana

O rio Guadiana nasce nas lagoas de Ruidera em Espanha, na província de Albacete, a 1700 m de altitude. Tem um percurso total de cerca de 810 km, dos quais 260 correm em Portugal. Faz fronteira com Espanha em 110 km. Depois de um percurso de 780 km o rio torna-se navegável nos últimos 48 km, entre o Pomarão e Vila Real de Santo António.⁵³

O rio é actualmente navegável por embarcações de calado “médio” até Mértola.

Embarcações marítimo-turísticas até 1100 toneladas praticam os portos fluviais de Alcoutim e Pomarão.

Para montante o rio é navegável, sem condicionamento de maré, por embarcações de pequeno porte, com calado inferior a três metros. No troço Pomarão - Mértola a navegação não tem regularidade nem volume significativo.⁵⁴ Neste troço o rio corre em zona de fundo rochoso, com pro-fundidade da ordem dos 5 metros, não existindo balizagem nem sinalização, pelo que a navegação requer muita precaução.⁵⁵

A carta náutica nº 26312 (IH) – Barra e Porto de Vila Real de S. António, cobre a barra, os portos de Vila Real de Santo António e de Ayamonte, e a área do estuário até à ponte rodoviária internacional.

3. A NAVEGAÇÃO FLUVIAL EM PORTUGAL. QUE FUTURO?

Ao longo dos tempos os transportes por via aquática apresentaram sempre vantagens relativamente aos efectuados por via terrestre. A via marítima foi preferida tendo em conta a facilidade e segurança na movimentação, em contraste com as inúmeras dificuldades e perigos que acompanhavam uma viagem por terra, especialmente quando se tratava de grandes distâncias. Dada a inexistência de outros meios e vias de comunicação locais e regionais – estrada e caminho-de-ferro – a navegação fluvial foi sempre preten-

⁵² *Estudo de Navegabilidade do Rio Arade entre Portimão e Silves*, Hidroprojecto/IPTM, 2005.

⁵³ *Plano de Bacia Hidrográfica do Guadiana*, INAG, Maio de 2000.

⁵⁴ *Plano de Bacia Hidrográfica do Guadiana*, INAG, Maio de 2000.

⁵⁵ *Estudo de Navegabilidade do Rio Guadiana entre Vª. Real de Sto António e Mértola*, Hidroprojecto/IPTM, 2004.

didada face ao baixo custo de transporte pelo rio e ao facto de propiciar postos de trabalho a gente das regiões atravessadas pelos rios.

O transporte de matérias-primas, combustíveis, minerais estratégicos e produtos alimentares continua a ser essencial para satisfazer as necessidades dos portugueses. O transporte marítimo de curta distância, integrado num sistema de transportes à escala europeia, permitirá obter deslocações competitivas quer em tempo quer em preço, e contribuirá para atenuar a grande dependência de Portugal do transporte rodoviário, modalidade que está a atingir níveis de saturação no espaço europeu.

A ligação dos principais portos nacionais ao interior do país e a Espanha deverá ser desenvolvida tirando partido da conjugação das diversas opções disponíveis – rodovias, caminho-de-ferro e cursos navegáveis dos rios – numa perspectiva integrada de rede de transportes a nível nacional.

A ligação com o interior do país e com Espanha, aproveitando cursos navegáveis dos rios, poderá constituir uma solução complementar e alternativa, com vantagens ambientais e económicas relativamente ao modo rodoviário. O factor acessibilidade que os rios navegáveis constituem deverá ser aproveitado para atenuar as assimetrias existentes, em favor do desenvolvimento das regiões ribeirinhas, através do incremento do transporte de mercadorias pela via fluvial e das várias modalidades que a actividade marítimo-turística oferece.

Interessa salientar que o transporte pela via fluvial apresenta menores custos exteriores marginais quando comparado com os modos rodoviário e ferroviário: produz menor poluição ambiental e sonora, reduz os congestionamentos de tráfego rodoviário e está menos sujeito a acidentes (representando cerca de 20% menos dos custos exteriores marginais do transporte rodoviário). Acresce que o transporte de mercadorias modo fluvial é mais barato do que o efectuado pelo modo rodoviário e ferroviário: um navio flúvio-marítimo tem uma capacidade de transporte equivalente a 100 camiões de 25 toneladas ou 11 composições de 11 vagões de 20 toneladas.⁵⁶

A navegabilidade do rio Douro é uma realidade. No entanto, o aproveitamento pleno das suas potencialidades, enquanto via de transporte, está longe de ter sido atingido. Em nosso entender é um objectivo alcançável a curto prazo, já que a via navegável do Douro oferece condições para poder ser utilizada mais intensamente, com regularidade, por navios e embarcações adequadas ao transporte de mercadorias – autopropulsionadas, rebocadas ou empurradas.⁵⁷ Estas embarcações realizariam o transporte de carga geral, cargas perigosas (combustíveis e produtos refinados) e mercadorias volumosas, provenientes de Leixões ou de outros portos nacionais e estrangeiros, para um complexo logístico a implantar no Pocinho, na confluência do IP2. Daí as mercadorias seriam encaminhadas para o interior do país – Nordeste, Região do Douro e Beira Interior – via rodoviária, em trânsitos de muito menor extensão do que aqueles que actualmente se realizam.

⁵⁶ IPTM-Delegação do Douro.

⁵⁷ MOTA, Óscar, *A Navegação no Rio Douro*, II Congresso Ibero-Americano de Engenharia Naval, Lisboa, 1980.

A implantação de uma plataforma logística intermodal no Pocinho, onde confluem três modalidades de transporte – ferroviário, rodoviário e fluvial – sugerindo a complementaridade e multimodalidade dos transportes, iria certamente gerar novas actividades na zona, com o desejável envolvimento de mão-de-obra local, e assumir-se-ia como pólo dinamizador que contribuiria para o desenvolvimento regional.

Esta proposta de criação de um complexo logístico localizado a 180 km do Porto enquadra-se na política preconizada no Livro Branco da Política Europeia de Transportes, uma vez que iria promover a intermodalidade, o transporte fluvial e a revitalização do caminho-de-ferro. Aliás a UE, prevendo um elevado crescimento do tráfego de mercadorias nos próximos anos e reconhecendo ser insustentável o correspondente aumento de circulação rodoviária por factores de ordem social, ambiental e económica, vem incentivando modos alternativos de transporte, com relevância para o marítimo, o fluvial e o ferroviário.⁵⁸

É de prever que parte da carga transportada pela via fluvial possa prosseguir até ao porto de Vega Terrón, onde será desembarcada, ou então que siga directamente por caminho de ferro, do Pocinho para Salamanca ou outros destinos, quando for reactivado o troço ferroviário entre Pocinho e Barca d'Alva, de 28 km de extensão. Recorda-se que em 1988 foi suspenso o serviço de comboios neste troço, interrompendo o serviço directo de caminhos-de-ferro Porto - Salamanca iniciado em 1887.⁵⁹

De acordo com notícias divulgadas, as entidades espanholas consideram a alternativa de transporte de mercadorias do mar para o interior (Salamanca) e vice-versa, utilizando o porto de mar de Leixões. Esta intenção está expressa no projecto que prevê a implantação de um “enclave logístico” em Vega Terrón e no plano de reactivação, até 2010, do troço ferroviário entre Fuente de San Esteban e Barca de Alva (78 km).⁶⁰

Logo que estejam estabelecidas as necessárias condições de segurança da navegação na barra do Douro, e eliminado que seja o estrangulamento do canal navegável que persiste na zona do Tua, navios flúvio-marítimos de maior tonelagem, procedentes de portos nacionais e estrangeiros, poderão realizar a viagem directa até ao Pocinho ou até Vega Terrón. As obras de regularização da barra em curso deverão estar concluídas durante o corrente ano. De qualquer modo, face aos números de dias em que esteve encerrada ou condicionada à navegação no ano de 2007 – fechada 6 dias, condicionada 6 dias – poderemos considerar que as condições de navegação na barra estão praticamente asseguradas.

O que foi dito relativamente às vantagens de localizar uma plataforma logística no Pocinho assume, em nosso entender, maior relevância quando nos referimos ao transporte de cargas perigosas – combustíveis líquidos, gasolina, gasóleo e outros produtos refinados – do litoral para o interior do país. Estamos certos de que os combustíveis, produtos mais vendidos e regularmente distribuídos para o norte do país por via rodoviária a partir da refinaria de Leça da Palmeira, poderiam ser transportados utilizando ini-

⁵⁸ HENRIQUES, André C., *O Programa Logístico Nacional*, FER XXI, Publicação nº30, 2005, p. 28.

⁵⁹ *Os Caminhos de Ferro Portugueses 1856-2006*, CP – Comboios de Portugal, 2006.

⁶⁰ TÁO, Manuel Margarido, *Um Monumental Equívoco*, Expresso, Suplemento Economia, edição de 28/04/2007, p. 38.

cialmente a via fluvial, numa extensão de 180 km, e posteriormente o modo rodoviário, para fechar o ciclo e realizar o serviço porta-a-porta, em percursos de menor extensão do que aqueles que actualmente são percorridos. De salientar que num raio de 100 km do Pocinho localizam-se as principais povoações do nordeste transmontano e das Beiras.

Esta modalidade reduziria significativamente os riscos actuais, já que não obrigaria a percorrer longas distâncias em estradas sinuosas, por vezes com piso em mau estado, congestionadas, com frequentes travessias de povoações, situações que envolvem, seguramente, maiores riscos e mais poluição.

No século passado foram dados dois importantes passos no sentido do desenvolvimento das potencialidades que o rio tem e das suas áreas ribeirinhas: por um lado o programa hidroeléctrico veio potenciar o vector energético do rio, e por outro a concretização do projecto de navegabilidade veio possibilitar o aproveitamento das capacidades do rio como via de comunicação e transporte. Foram duas profundas alterações no sistema fluvial do Douro que propiciaram os elevados índices alcançados nas actividades marítimo-turística e de recreio.

Bem diferente é a situação no respeitante à actividade comercial, que em nosso entender se justifica desenvolver. Não podemos esquecer a importância que a navegação do rio Douro teve ao longo de séculos para a exportação de vinho, possibilitando o seu transporte em *barcos rabelo* para a proximidade da foz e das rotas comerciais atlânticas, actividade que se manteve quase até à construção das barragens.

As condições de navegabilidade do rio Douro alteraram-se profundamente com a construção das barragens e eclusas de navegação, que tornaram viável a navegabilidade em toda a extensão do troço nacional do rio. Estamos em crer que a moderna navegação comercial poderá recuperar o transporte do vinho e de outros produtos agrícolas da região, para exportação.

Somos de opinião que o transporte de mercadorias deverá ser intensificado em toda a extensão da via navegável do Douro, tendo em conta a economia que o transporte fluvial representa em termos energéticos. O transporte intermodal, com base no transporte flúvio-marítimo, complementado com o modo rodoviário e o modo ferroviário, apresenta-se, no caso do rio Douro, como solução alternativa viável, com vantagens económicas e ambientais relativamente ao transporte unimodal rodoviário.⁶¹

Os avultados investimentos já realizados no Douro justificam e requerem que sejam potenciadas todas as valências que o rio oferece como via de transporte. O IPTM tem desenvolvido uma acção relevante no sentido de manter a segurança da navegação da Via Navegável do Douro e de assegurar as condições de operacionalidade das infra-estruturas. O recente concurso lançado por aquele Instituto para um Estudo de Desenvolvimento da Navegabilidade no Rio Douro, sustentado numa visão integrada das várias actividades que nele se desenvolvem, abre boas perspectivas para o futuro da via navegável do Douro.

Manter o Douro navegável, oferecer um verdadeiro serviço de qualidade e prestígio suportado numa navegação segura e num conjunto adequado de infra-estruturas de

⁶¹ SOARES, J., *Desafios Intermodais e Logísticos do Transporte Marítimo*, FER XXI, Publicação nº30, 2005, p. 51.

apoio, e incentivar a actividade comercial na via navegável até Espanha, deve constituir uma aposta nacional. A aposta na via fluvial é investimento estruturante para a região, só possível concretizar com envolvimento de todos os autarcas ribeirinhos e dos vários operadores de transportes.

A realidade do Rio Douro é, em nosso entender, um forte incentivo e argumento relevante para que sejam criadas condições de navegabilidade noutros rios. Consideramos ser da maior importância o aproveitamento das condições naturais dos principais rios, melhorando as condições de navegabilidade existentes de modo a que, para além de possibilitarem actividades turísticas, desportivas e lúdicas, possam também assegurar vias alternativas ou complementares para o transporte de mercadorias, em segurança e em condições vantajosas, em determinados troços desses rios.

É o caso do rio Tejo, que dispõe de boas condições naturais para ser navegável e oferece no seu curso em território nacional várias possibilidades de uso como via navegável. Dadas as suas características e de acordo com estudos realizados, a navegabilidade poderá ser conseguida, fundamentalmente, através da construção de três barragens – Almourol, Santarém (Foz do Alviela) e Muge. De acordo com o Plano de Bacia “...Estas barragens iriam criar uma sucessão de albufeiras de águas calmas, onde quer a velocidade quer a profundidade da água permitiria ultrapassar as dificuldades que actualmente se colocam à navegação”.⁶²

“A barragem de Almourol já tinha projecto de construção (Aproveitamento de Almourol. Projecto EDP/HP, Março de 1986) e a barragem de Santarém (Foz do Alviela) foi objecto de estudos preliminares (EDP/HP - DGRAH, 1985). Ambos os aproveitamentos se destinam prioritariamente à produção de energia”.⁶³

Para permitir o trânsito de meios modernos de transporte fluvial, desde a foz até Belver, é necessário prever a construção de importantes obras de regularização. A esse respeito o Plano de Bacia do rio Tejo refere “o perfil longitudinal do rio e o respectivo tirante de água, sem obras transversais de regularização, não permitem nas condições actuais o avanço de batelões de carga fluvial com características modernas para além da zona de Valada”.⁶⁴

O Programa Nacional de Barragens com Elevado Potencial Hidroeléctrico anunciado pelo Governo, em Outubro de 2007, contempla a construção da barragem de Almourol, implantada no concelho de Vila Nova da Barquinha, junto à povoação de Praia do Ribatejo (na margem direita) e a cerca de 2,7 km a jusante da confluência do rio Zêzere. Trata-se de um aproveitamento hidroeléctrico a fio-de-água, com reduzida capacidade de armazenamento de água, com uma potência máxima instalada de 78 MW.⁶⁵

A construção da barragem de Almourol abre boas perspectivas para a navegabilidade do rio. Todavia, a versão final do projecto lançado a concurso público internacional, em Abril do corrente ano, não prevê a construção de eclusa de navegação. Entendemos

⁶² *Plano de Bacia Hidrográfica do rio Douro*, INAG, Jul. de 1999.

⁶³ *Plano de Bacia Hidrográfica do rio Douro*, INAG, Jul. de 1999.

⁶⁴ *Plano de Bacia Hidrográfica do rio Douro*, INAG, Jul. de 1999.

⁶⁵ *Programa Nacional de Barragens com Elevado Potencial Hidroeléctrico*, Aproveitamento Hidroeléctrico de Almourol – Anexo 9, 2007.

ser esta a última oportunidade para conferir ao Tejo as condições indispensáveis para poder ser navegável, pelo que em nosso entender deveria ser considerada a implantação de eclusa de navegação na barragem a construir, mesmo que o projecto de navegabilidade não se materialize a curto prazo. Desta forma não se inviabilizará, no futuro, a navegação até Belver, reactivando os antigos portos fluviais que foram determinantes no escoamento de produtos provenientes do interior com destino à foz.

Tem-se conhecimento de estudos com vista ao transporte de carga contentorizada via fluvial, do Porto de Lisboa para uma plataforma logística na zona de Valada, de forma a ultrapassar as crescentes dificuldades que se colocam à movimentação dos contentores via rodoviária na área da Grande Lisboa. A movimentação de contentores, de e para o Porto de Lisboa, passaria a fazer-se pelo modo fluvial, com as inerentes vantagens ambientais e económicas.

As potencialidades do rio Tejo justificam que se assumam superiormente opções que serão determinantes no seu futuro, enquanto via de transporte e fonte de energia. Citando J. Felício “(...) há que realizar investimentos de monta... requisitos estratégicos a assumir, nomeadamente, a necessidade de articular globalmente esta via fluvial com os modos de transportes e as diferentes plataformas logísticas, no quadro de um modelo logístico nacional...”⁶⁶

O Guadiana é outro rio com potencialidades para ser navegável. O melhoramento das condições de navegabilidade e de segurança da navegação, desde a foz até ao Pomarão, divulgado pelo IPTM em 2007, abre boas perspectivas para a navegação neste rio e constitui incentivo à sua utilização como via de comunicação do litoral com o interior. O Estudo de Navegabilidade do Rio entre Vila Real de Santo António e Mértola, encomendado pelo IPTM, foi já apreciado.⁽³⁴⁾ Presentemente aguarda-se decisão sobre o ulterior estudo de impacte ambiental referente ao primeiro troço estudado, foz do Guadiana até Pomarão, tendo em vista a realização das necessárias dragagens, balizagem e assinalamento marítimo.

O aproveitamento turístico dos nossos principais rios – Minho, Douro, Mondego, Tejo, Sado e Guadiana – está longe de estar esgotado, embora no caso do rio Douro tenha já atingido elevados níveis de qualidade, intensidade e diversidade de oferta. Outros casos pontuais de aproveitamento turístico das vias navegáveis são já uma realidade, se bem que em menor escala.

A concretização de projectos que visem o aproveitamento integrado dos rios, designadamente das suas valências energéticas e como via de transporte, apresenta-se como opção viável, vantajosa e necessária, envolvendo empreendimentos com múltiplas utilizações e que tenham relevante interesse para várias actividades económicas.⁶⁷

Em conclusão, somos de opinião de que os troços navegáveis dos principais rios portugueses devem ser considerados na rede de transportes a nível nacional, numa perspectiva integrada dos vários modos de transporte disponíveis e cujo emprego deve ser feito numa óptica de complementaridade, tirando partido da diversidade de valências em apreço.

⁶⁶ FELÍCIO, J.A., *Vias Fluviais e Navegação*, Cargo Edições, Lisboa, 2003, p.23.

⁶⁷ FELÍCIO, J.A., *Vias Fluviais e Navegação*, Lisboa, Cargo Edições, 2003, pp.11-16.

FONTES CONSULTADAS

- NOGUEIRA, Salvador de Sá. *Gazeta dos Caminhos-de-Ferro*, nº1412, 16/10/1946.
- CORTESÃO, J., *História dos Descobrimentos Portugueses*, Vol.1, Círculo de Leitores, Lisboa, 1979.
- MOTA, Óscar F., *A Navegação no Rio Douro*, II Congresso Ibero-Americano de Engenharia Naval, Lisboa, 1980.
- Roteiros de Portugal*, II Série, Edição do semanário “Expresso”, 15/10/1994.
- Plano de Bacia Hidrográfica do rio Minho*, INAG, Nov/1999.
- Plano de Bacia Hidrográfica do rio Lima*, INAG, 2002.
- Plano de Bacia Hidrográfica do rio Douro*, INAG, Jul/1999.
- Plano de Bacia Hidrográfica do rio Vouga*, Anexo 8, INAG, Mai/1999.
- Plano de Bacia Hidrográfica do rio Mondego*, Anexo 8, INAG, Maio/1999.
- Plano de Bacia do Tejo*, INAG, Out/1999.
- Plano de Bacia Hidrográfica do Sado*, INAG, Out/ 2003.
- Plano de Bacia Hidrográfica do Mira*, INAG, Nov/ 2000.
- Plano de Bacia Hidrográfica do Guadiana*, INAG, Maio/2000.
- PEREIRA, Gaspar M., e BARROS, Amândio M., *Memória do Rio*, IND, Edições Afrontamento, Porto, Jan 2001.
- Plano de Bacia Hidrográfica do Sado*, Vol 1, INAG, Out/2003.
- BLOT, Mª Luísa Pinheiro. *Os Portos na origem dos Centros Urbanos. Contributos para a arqueologia das cidades marítimas e flúvio-marítimas em Portugal*, IPA, Lisboa, 2003.
- FELÍCIO, J.A., *Vias Flúvias e Navegação*, Cargo Edições, Lisboa, 2003.
- SIMÕES DIAS, F., *Ó da Barca – Memória da Barca Serrana do Mondego*, Município de Penacova, 2005.
- HENRIQUES, André C., *O Programa Logístico Nacional*, Henriques, FER XXI, Publicação nº30, 2005.
- Estudo de Navegabilidade do Rio Arade entre Portimão e Silves*, Hidroprojecto/IPTM, 2005.
- Transportes Marítimos e Portos*, Fundação Luso-Americana, Conferência Internacional sobre Transportes Marítimos e Portos, Lisboa, 9/05/2005.
- SOARES, J., *Desafios Intermodais e Logísticos do Transporte Marítimo*, FER XXI, Publicação nº30, 2005.
- Os Caminhos de Ferro Portugueses 1856-2006*, CP – Comboios de Portugal, 2006.
- Programa Nacional de Barragens com Elevado Potencial Hidroeléctrico*, Aproveitamento Hidroeléctrico de Almourol – Anexo 9, 2007.



Alcoutim – porto fluvial



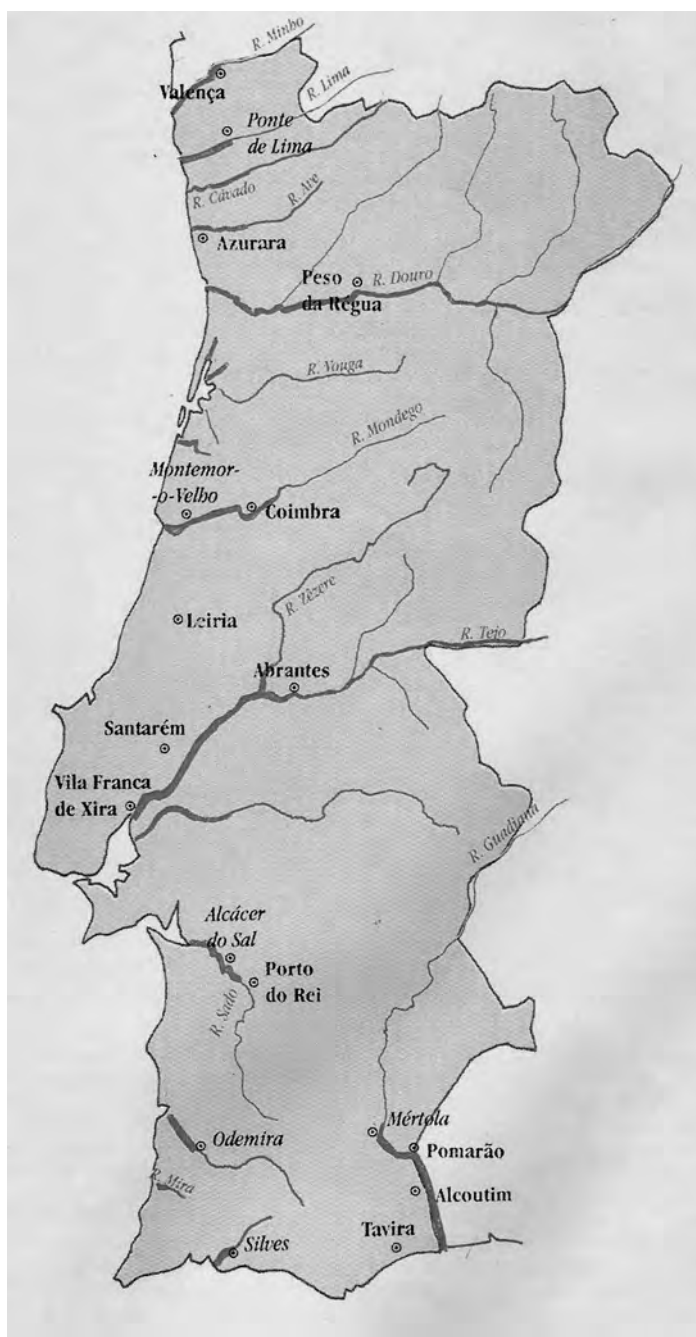
Douro – barcos rabelo



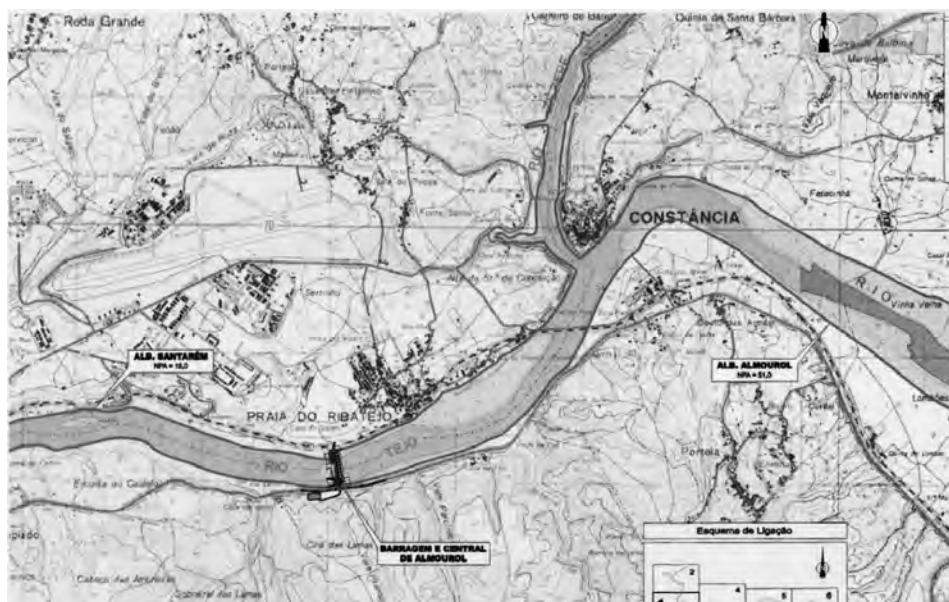
Alcoutim – porto fluvial



Rio Mondego – ponte da Portela



Principais rios portugueses



Confluência dos rios Zêzere e Tejo



Rio Minho – Barra



Rio Douro – troço nacional



Rio Douro – região da Rede



Rio Douro – Barra



Rio Douro em Miranda do Douro
Em 1952 (antes da construção da barragem)

MOVIMENTO DE EMBARCAÇÕES**MARÍTIMO-TURÍSTICAS**

Ano	Embarcações	Turistas
1996	10	43 484
1997	14	63 042
1998	18	70 114
1999	18	95 400
2000	22	124 000
2001	30	80 000
2002	31	135 000
2003	38	168 000
2004	40	162 915
2005	44	170 636
2006	36	157 338
2007	52	165 641

MOVIMENTO DE MERCADORIAS

Ano	N.º Navios	Carga (ton)
1996	108	35 776
1997	138	75 054
1998	50	77 475
1999	59	90 660
2000	50	85 696
2001	28	28 910
2002	43	61 110
2003	79	132 365
2004	76	143 124
2005	44	83 545
2006	78	143 124
2007	62	116 913

Fonte: IPTM Delegação do Douro

Embarcações de Recreio

Ano	Embarcações	Turistas
1999	347	5 882
2000	204	6 299
2001	316	5 444
2002	416	7 564
2003	441	7 622
2004	441	5 748
2005	484	6 636
2006	510	5 837
2007		7 042

Fonte: IPTM Delegação do Douro

A ACADEMIA DE MARINHA

Comunicação apresentada pelo Académico Eduardo Serra Brandão, na sessão solene comemorativa do 30º aniversário da criação da Academia de Marinha, em 16 de Dezembro

Ao comemorar trinta anos de vida da Academia de Marinha, por mais que force a memória e a imaginação, não consigo deixar de falar na sua génese e fazer o elogio dos fundadores. Lembro--me que já fiz a história e o louvor da Academia quando, em 1994, se comemorou os vinte e cinco anos do seu embrião, o Grupo de Estudos de História Marítima; já fiz em várias ocasiões o elogio do almirante Sarmento Rodrigues, designadamente quando se comemorou o centenário do seu nascimento; por duas vezes, oficialmente, fiz o elogio do almirante Teixeira da Mota quando, na Sociedade de Geografia, se lamentou a sua morte prematura e quando, na Academia, exprimimos a nossa saudade no vigésimo aniversário do seu desaparecimento. Grande parte da assistência é testemunha de que já fiz também elogios aos outros presidentes.

Ninguém gosta de se repetir, mas animei-me quando pensei que comemorar é exactamente trazer à memória, fazer recordar, lembrar com alguma solenidade e circunstância. Assim, os académicos e os convidados terão de ouvir, mais uma vez, com alguma paciência e, presumo, com muita tolerância, as palavras habituais sobre o nascimento, o crescimento, os objectivos atingidos e as glórias da nossa Academia. Ela merecia mais e, para isso, há outros oradores.

Como disse há catorze anos, a Academia de Marinha é uma das criações culturais mais originais e mais notáveis da Marinha Portuguesa. Ela deve-se, na sua essência e como sabemos, à larga visão e às preocupações culturais do seu fundador, profusamente manifestadas ao longo da sua vida de marinheiro e de político. Tive o privilégio de com ele servir e com ele conviver em organizações culturais no País e no estrangeiro e, imagine-se, até fui seu professor no curso para almirante. Aqui lhe deixo, uma vez mais, uma palavra de admiração e de saudade. Tudo o mais que poderia dizer já foi dito ou está na nossa memória.

Os objectivos explícitos da Academia eram, como se lembram, “promover e desenvolver os estudos e divulgar os conhecimentos relacionados com a História, as Ciências, as Letras, as Artes e tudo o mais que diga respeito ao mar e às actividades marítimas”. A ideia era criar “um organismo essencialmente cultural, (...) de prestígio nacional e internacional”. Nasceu assim, em fases sucessivas ao longo de trinta e nove anos, uma Academia à dimensão da tradição marítima do País e da herança cultural da Marinha.

Na promoção e transmissão dessa herança cultural, teve relevo uma plêiade de oficiais que hoje seriam, sem dúvida, membros eméritos da nossa Academia. Volto a lembrar, entre outros que antecederam a sua criação, os seguintes: Inácio Quintela e os

seus quatro volumes dos *Anais da Marinha Portuguesa*, Hermenegildo Capelo e os seus estudos africanos, Celestino Soares e os seus *Quadros Navais*, Fontoura da Costa e os seus estudos de astronomia e navegação, Braz de Oliveira e as suas curiosas narrativas navais, Gago Coutinho e as ciências da navegação marítima e aérea, Pinto Bastos e as suas suaves aguarelas, Pereira de Matos e os seus trabalhos sobre marinha de comércio, Almeida d'Eça e a sua *História Marítima*, Quirino da Fonseca e as suas caravelas, Lopes de Mendonça e os seus versos imortais, Botelho de Sousa e as suas Armadas da Índia, Conceição Silva e o seu Observatório Astronómico, Carlos Testa e o seu Direito Internacional Marítimo.

Também na consolidação e transmissão desta mesma herança, não é possível esquecer o papel de relevo que tiveram os *Anais do Clube Militar Naval*, em cujas páginas colaboraram, desde meados do século XIX, centenas de oficiais talentosos e sabedores, com artigos, estudos, crónicas, notícias, lembranças e outros contributos de inegável valor científico, histórico e literário.

De referir a contribuição da *Revista da Armada* que, de uma publicação basicamente destinada às Câmaras e às Cobertas, se transformou num interessante instrumento informativo e cultural. Também não se pode esquecer o interesse da célebre *Colecção de Documentos* editada pelo nosso Ministério, as Edições Culturais da Marinha e as antigas publicações como os *Anais de Marinha*, o *Tridente*, a *Revista de Marinha* e o *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*.

Noutra linha cultural muito diferente, seria injusto não mencionar o Museu de Marinha, a Biblioteca, o Aquário, o Planetário, o Navio-Escola Sagres e a Fragata D. Fernando.

Foram as lições do passado, a análise dos esforços individualmente feitos, o inventário desses valores dispersos e avulsos, que levaram Sarmento Rodrigues à criação de um Centro de Estudos, primeiro como Grupo de Estudos de História Marítima, feito por medida para Teixeira da Mota, que já não “cabia” nos navios. Um ano depois o Grupo foi alargado às Artes, às Letras e às Ciências e, oito anos mais tarde, transformou-se o Centro de Estudos de Marinha em Academia de Marinha.

*

Em 1960, nas Comemorações Henriquinas, a Escola Naval realizou no Mosteiro dos Jerónimos o V Colóquio Internacional sobre a História e a Economia do Navio, que congregou historiadores do mais alto nível internacional. Foi então que Sarmento Rodrigues, considerando o elevado número e o elevado nível dos especialistas portugueses, se lembrou de fundar o Grupo de Estudos de História Marítima, que só veio a ser criado, por razões da sua vida profissional, em Março de 1969 pelo Ministro Pereira Crespo. Foram seus fundadores os ilustres historiadores que figuram no quadro agora descerrado e, passado pouco mais de um ano, foi fundado o Centro de Estudos de Marinha, sendo escolhidos para membros da nova Secção de Artes, Letras e Ciências, no dizer do anterior presidente, “doze distintas personalidades, das quais apenas dois estão vivos”. O almirante Max Guedes, primeiro membro estrangeiro desta Academia, lembrava a carta que lhe escreveu Sarmento Rodrigues, em 1970, comunicando-lhe a ideia da criação do Cen-

tro de Estudos de Marinha, que veio a ser inaugurado nesse mesmo ano com a presença do Ministro e do Embaixador do Brasil, tendo eu merecido a honra de ser escolhido para orador da sessão inaugural. E, em 1983, já nesta sala, dizia Max Guedes: “A Academia viria a tornar-se um dos mais operosos, dinâmicos e eficientes organismos culturais entre os muitos que conheço e com que intimamente convivo. (...) E, continuava Max Guedes, recordo os colóquios, simpósios e congressos realizados, o avultado número de sessões culturais que geraram importantes publicações, hoje indispensáveis em qualquer biblioteca ligada a assuntos marítimos de qualquer natureza”.

É agradável aos Académicos ouvir estas palavras de um membro estrangeiro, tão antigo e tão prestigiado. Mas há mais!

Idêntica opinião seria manifestada pelo nosso confrade Veríssimo Serrão, então presidente da Academia Portuguesa da História. E cito: “A Academia de Marinha pode vangloriar-se da obra considerável que tem legado à Cultura Portuguesa. Sendo a mais recente das academias nacionais, não hesito em reconhecer que é, porventura, pela assiduidade dos seus membros e pelo trabalho realizado, a mais promissora e activa das instituições homólogas que funcionam no nosso País”.

Continuava o professor, “penso (...) que esta dinâmica actuação a devemos todos a quem, há tantos anos, está na ponte de comando da Academia de Marinha (...). O senhor almirante Rogério d’Oliveira deu o melhor dele próprio, num esforço profícuo e diário, (...) vivendo, hora a hora, a satisfação de conduzir o ‘barco’ da Academia para novos e mais rasgados horizontes”.

Ao lembrar o antigo presidente, aproveito para prestar homenagem a todas as personalidades estranhas à Armada, académicos e convidados, que, com o seu talento, o seu saber, o seu currículo e a sua assiduidade, muito enriqueceram a Academia, contribuindo com a diversidade dos seus trabalhos e intervenções, para a sua valorização e projecção.

Entre os confrades que não pertencem à Armada, refiro os actuais vice-presidentes, Raquel Soeiro de Brito e Francisco Contente Domingues, distintos professores com notável currículo, obra realizada e nomes bem firmados nas matérias das suas especialidades.

*

Voltando à história da Academia, relembro Dezembro de 1978, quando o então Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Sousa Leitão, considerando a notável acção desenvolvida pelo Centro, criou em seu lugar a Academia de Marinha.

Sarmento Rodrigues foi o seu primeiro presidente, mas não quis o destino que ele engrandecesse a Academia de Marinha ao nível do seu sonho, nível coerente com a superior e nobre missão que lhe destinara. O almirante veio a morrer sete meses depois. Sucedeu-lhe na presidência Teixeira da Mota que, desafortunada e inesperadamente, morreu em Abril de 1982. A sua morte criou um vazio crucial e grave crise de provimento do cargo e da própria sobrevivência da Academia.

Esse vazio, já aqui foi dito, “paralisou a já ténue actividade da Academia e gerou alguma desorientação entre os seus membros”. Foi muito importante nessa altura o tra-

balho do secretário-geral, eng.º Viriato Tadeu, até a crise ser resolvida quando o prof. Arantes e Oliveira foi eleito presidente.

Em 1986 foi eleito formalmente o almirante Rogério d'Oliveira e em 2004 assumiu a presidência o almirante António Sacchetti, com a difícil, honrosa e bem sucedida missão de dar continuidade à obra dos seus antecessores.

Sob a sua presidência, os trabalhos têm mantido o interesse, a variedade, a frequência e o nível científico e cultural a que estávamos habituados.

Melhorou, sem dúvida, a divulgação dos trabalhos da Academia, graças à colaboração da *Revista da Armada*. Sei que é muito difícil vencer o desinteresse da comunicação social em geral, mas penso que merece o esforço.

Não posso deixar passar em branco a satisfação da Academia de Marinha com a recente admissão na Academia das Ciências de Lisboa dos nossos confrades António Ferraz Sacchetti e Nuno Vieira Matias. Foram notáveis as suas primeiras comunicações àquela Academia sobre o Mar e em defesa do Mar Português.

Como trabalho recente, merece referência o muito interessante e original *Livro do Curso D. Lourenço de Almeida*, agora publicado, onde se reconhece a colaboração de distintos membros da nossa Academia.

*

Todos nos lembramos das palavras com que Sarmiento Rodrigues visionou a criação da Academia: “Difícilmente se compreende que numa nação cuja principal grandeza teve origem no Mar, que no Mar recolheu as suas maiores glórias e que ainda depende grandemente do Mar, não exista um organismo de cultura que ao Mar seja especialmente dedicado”.

E se era assim no tempo do Almirante, nestes novos tempos de mudança em que, no interesse comum, acordámos subtrair poder aos Estados Europeus limitando as soberanias, mais se reforça a necessidade de contribuir para a afirmação dos valores que projectaram a Nação Portuguesa e foram determinantes na sua consolidação, independência e economia. E aproveito para citar, resumidamente, o que disse a este respeito com a maior oportunidade, há cinco anos, o então Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Nuno Vieira Matias, no encerramento de um colóquio nesta Academia: “Temos de encontrar formas de compensar os efeitos negativos dessas limitações, e espero que a Academia de Marinha contribua para aclarar os espíritos sobre a importância da nossa maritimidade (...) e para a necessidade de uma estratégia nacional para os oceanos”.

Ainda nesta linha, não quero deixar de citar também o que escreveu recentemente o comandante Dias Correia num brilhante artigo sobre o regresso dos Portugueses à África: “Portugal sempre foi um cais de partida para o Mar Oceano. A viagem que durante cinco séculos encetámos pelos mares, além do mar, e, depois, através das selvas e sertões, tornou-nos cidadãos do mundo, vagabundos de um sonho universal. Basta tão-só que não se perca o pragmatismo da aventura e o realismo do sonho”. É um parágrafo de antologia que suscita à nossa Academia a ajuda numa perspectiva informativa, estratégica e sonhadora.

Julgo que poderia ainda a Academia lembrar aos nossos marinheiros e aos portugueses em geral que a Marinha foi em Portugal pioneira do ordenamento dos territórios de além-mar, dos levantamentos hidrográficos e da meteorologia, das radiocomunicações e da farolagem, do direito internacional marítimo, da oceanografia e da navegação aérea transoceânica.

Insisto, mais uma vez, em que a Marinha não pode ser só navios, marinheiros e infra-estruturas navais. Ao longo dos séculos a Marinha tem sido também Ciência, também Tecnologia, também Escola, também Diplomacia e também Cultura. Neste último aspecto, lembro com satisfação que não escaparam à Academia os dois acontecimentos mais relevantes da vida europeia contemporânea: primeiro, o vendaval que varreu o Continente, derrubando muros, deslocando fronteiras, removendo exércitos, apeando ditadores, rasgando pactos e desfazendo ilusões; depois, as últimas e importantes singraduras da União na controversa rota do alargamento e da integração.

E termino citando-me a mim próprio – à falta de melhor – para mostrar que já tinha razão quando aqui falei há catorze anos, dizendo, por outras palavras, o que mais tarde vieram dizer Veríssimo Serrão e Max Guedes, com mais brilho, mais autoridade e mais independência.

Nesta fase da sua existência, verificamos com regozijo e com orgulho que a Academia de Marinha cumpriu. Não tem a tradição, não tem o peso cultural, nem a riqueza nem a história das instalações das suas congéneres, mas alinha com elas sem complexos nem constrangimentos. Cumpriu os objectivos para que foi criada e respondeu, com modéstia mas com dignidade, com dificuldades mas com eficiência, sem grandes formalismos mas com estilo, aos ambiciosos desafios que foram lançados pelos seus fundadores.

Passados tantos anos de profícua actividade, a Academia é já credora da Marinha, do País e da Cultura. A Academia de Marinha não tem o exclusivo, como disse, mas apresenta-se como um interessante alfobre e um valioso repositório da cultura naval contemporânea.

O COMANDANTE ANTÓNIO MARQUES ESPARTEIRO MARINHEIRO, HISTORIADOR E CRONISTA NAVAL

Comunicação apresentada pelo Académico José Luís Leiria
Pinto, na sessão solene comemorativa do 30º aniversário da
criação da Academia de Marinha, em 16 de Dezembro

A descrição de viagens, o conto naval e a história de navios são algumas das áreas da escrita a que se têm dedicado oficiais de Marinha. Destacar nomes não será totalmente correcto, já que a apreciação de textos é sempre muito subjectiva. No entanto, pela produção de um diversificado e muito vasto conjunto de obras escritas, aliada a uma longa e distintíssima carreira naval, justifica-se dar a conhecer a biografia de António Marques Esparteiro, nascido em 21 de Outubro de 1898 em Mouriscas, Concelho de Abrantes, e tendo ingressado na Escola Naval em Fevereiro de 1920.

Promovido a 2º tenente em Julho de 1924, especializa-se em Artilharia e embarca no cruzador “Carvalho Araújo”, a bordo do qual visita portos da costa ocidental africana.

Segue-se um período em terra, na Brigada de Marinheiros, tendo sido, em 1927, Comandante da Escola de Alunos Marinheiros. Dedica-se então a questões relacionadas com o Pessoal, respectiva organização e instrução, especialmente a Marinharia, tendo sido louvado “ e mais tarde, igualmente, “ É promovido a 1º tenente em Novembro de 1929, um ano depois volta ao mar, para comandar o torpedeiro “Lis”, até Junho de 1931, e em seguida o rebocador “Lidador”, na fiscalização da pesca no Algarve, tendo na ocasião sido louvado Terminados em Setembro de 33 os comandos no mar, amplia os conhecimentos de Artilharia frequentando, no ano lectivo de 1933 e 34, cursos no Royal Naval College, de Greenwich e na Gunery School de Portsmouth, após o que, em Julho de 34, faz parte da Missão Portuguesa dos Avisos de 1ª classe que, em Newcastle, Inglaterra, acompanhava a construção destes navios. Em Fevereiro de 1935, quando o aviso “Afonso de Albuquerque” é aumentado ao efectivo dos navios da Armada, o 1º tenente Esparteiro assume o cargo de Chefe do Serviço de Artilharia, sendo depois louvado “.

Mantém-se no aviso durante três anos e no último como oficial imediato. Presta em seguida serviço no navio escola “Sagres” até que, em Abril de 1939, passa a chefiar uma secção da Direcção de Material de Guerra e Tiro Naval e por acumulação nomeado sub-director da mesma Direcção, onde é louvado “. Regressa ao “Afonso de Albuquerque” em Fevereiro de 1940, sendo promovido a capitão-tenente em Maio desse ano. No “Afonso” visita, de Outubro de 41 a Março do ano seguinte, portos das costas africanas banhados pelo Atlântico e pelo Índico.

Desembarca para ser Director dos Serviços Marítimos durante cerca de um ano assumindo, em Setembro de 43, o cargo de Capitão do Porto de Leixões e por acumulação Comandante da Defesa Marítima de Leixões e Barra do Douro.

Este tempo de serviço em terra é interrompido em Junho de 44 quando é nomeado comandante do contratorpedeiro “Douro”, em missões no Atlântico Norte, tendo então sido louvado pela “.

Os períodos de embarque e em unidades em terra vão-se alternando. Assim, em Outubro de 1946 volta à Direcção de Material de Guerra agora nas funções de seu director.

Os profundos conhecimentos de Artilharia que demonstra possuir, não só na área operacional como na sua gestão técnica, são reconhecidos quando é louvado “. Na qualidade de especialista do armamento dos navios patrulhas “tipo PC”, fornecidos pelos Estados Unidos, integra desde Setembro de 1947 até igual mês do ano seguinte, em Washington, a respectiva Missão de Fiscalização. Será o seu último cargo no âmbito da Artilharia Naval.

Apesar de, contrariamente ao sucedido com a maioria dos oficiais do seu tempo, o Comandante Esparteiro ter um conhecimento limitado das terras portuguesas de África, em Junho de 49 é nomeado Capitão do Porto da Beira. Promovido a capitão-de-fragata em Março de 51, confirmará, mais uma vez, “ , conforme louvor que lhe foi concedido em meados de 1955, quando, já capitão-de-mar-e-guerra, desde Janeiro, regressa a Lisboa. Em Novembro desse ano volta ao serviço no mar ao assumir, em Goa, o comando do “Afonso de Albuquerque”, então um dos mais valiosos navios da Armada.

Com um ano de comissão nos mares da Índia é louvado “.

A partir de fins de 1956 é, em acumulação com o comando do navio, nomeado Comandante-chefe das Forças Navais do Estado da Índia e em Abril de 57, ao largar de Goa, novamente louvado, sendo considerado “. Chega a Lisboa em Junho e, em Outubro de 1958, data em que passa à Reserva, entrega o comando e termina o serviço no mar, exceptuando quando, em 1967 e 68, exerce, por breves períodos, o cargo de Capitão de Bandeira, respectivamente dos paquetes “Vera Cruz” e “Índia”, utilizados como transporte de tropas.

Eram passadas três décadas e meia em que o Comandante Esparteiro tinha servido no mar e em terra, com destaque para o comando de quatro navios desde o pequeno torpedeiro até ao aviso de 1ª classe, e cumprido comissões em Moçambique e na Índia. Uma carreira naval plenamente preenchida!

Com a nomeação, em Setembro de 1959, como Director do Arquivo Geral da Marinha, inicia a última fase da sua vida na Marinha, que agora seria inteiramente dedicada às Letras.

Passando a reportarmo-nos à numerosa bibliografia de que é autor, constata-se que até cerca de 1940, ano em que se iniciou como colaborador da “Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira”, os temas versados incidem principalmente sobre **Marinharia** e **Artilharia**, correspondendo assim aos períodos em que prestou serviço na Brigada de Marinheiros e se especializou e exerceu funções relacionadas com a Artilharia. Questionários de Marinharia, de 1928, é o seu primeiro trabalho publicado. Tendo tido oito edições, verifica-se que esta obra durante mais de quatro décadas foi uma referência, de acordo com o afirmado na Introdução da edição de 1968 – “. De destacar também neste

período: Peça Skoda de 67,5 m/m, de 1931, uma pormenorizada descrição da peça que armava o torpedeiro por ele comandado; Instalações de Artilharia dos Avisos de 1ª classe, de 1937 – conforme citado, o tenente Esparteiro foi o primeiro Chefe de Serviço de Artilharia do aviso “Afonso de Albuquerque” – e Comandos e Manobras de Vela. Este último trabalho, merecedor do Prémio Almirante Magalhães Osório do Clube Militar Naval de 1940, e fruto da experiência quando embarcado na “Sagres”, constitui “.

Desenvolveu igualmente estudos sobre **Tecnologia Naval**, tema onde podem ser incluídos, entre outros, o Dicionário Ilustrado de Marinharia, de 1936, quando o anterior dicionário português de Marinharia tinha sido publicado no longínquo ano de 1855, e Panoramas Navais, em que “Com a experiência de oficial imediato na “Sagres” e no “Afonso”, publica em 1942 A Acção do Oficial Imediato a Bordo, o seu único trabalho sobre **Liderança**, colectânea de um conjunto de regras da *Arte de Mandar*, termo usado na época, considerando que “Entretanto, a partir de 1940, dedica-se à **História de Navios**, com a colecção “Subsídios para a História da Marinha de Guerra”, que inclui estudos sobre 14 navios e será publicada nos Anais até 1952, e “Corvetas Mistas”, correspondentes a 8 navios, igualmente nos Anais de 1959 e 1963. **A Guerra no Mar** é outro tema assim como **Navios e Marinheiros**, que iniciou com Heróis do Mar, publicado em 1953 na cidade da Beira, quando exercia o cargo de capitão do porto, depois, em 54, é Portugal no Mar (1608-1923) e em 59 O Famoso Botão de Âncora (1600-1895), nos quais “Um tipo de escrita também constante da sua bibliografia é a **Crónica** de que sobressaem “Crónicas do Mar”, editadas nos Anais na década dos anos 40 e onde afirma que *os* A partir dos anos 60, período em que é Director do Arquivo, publica **Biografias de Marinheiros Ilustres** e dedica-se a trabalhos sobre a **História Geral**, incidindo em episódios relacionados com a Marinha. De referir que a biografia O Almirante Marquês de Nisa já tinha sido feita pelo Comandante Esparteiro em 1944, data da sua 1ª edição.

O estudo de **Tecnologia Naval** despertou continuamente o seu interesse e além dos trabalhos atrás indicados relativos aos anos 40 e de A Linguagem do Marinheiro, de 1965, é de referir que o seu perfeito domínio da língua inglesa o levou a apresentar, em 71, Analogias das línguas portuguesa e inglesa, e em 74 e 75 Dicionário de Termos Navais (Inglês-Português e Português-Inglês), que são as duas últimas obras publicadas em vida.

Do conjunto da sua muito numerosa obra, contam-se 120 títulos, dos quais deve claramente distinguir-se, por constituir uma referência para a investigação histórico-naval correspondente à Dinastia de Bragança, o ciclópico trabalho Três Séculos no Mar – (1640-1910), distribuído por 30 volumes da “Colecção Documentos”, e publicados de 1974 a 1987 pelo Ministério da Marinha. Reportando-se ao muito expressivo número de 1.306 navios, “*é um registo de vida a bordo dos navios do período*”. O primeiro volume inclui um pormenorizado plano da obra, uma introdução geral – em que são caracterizadas as Marinhas de Remos e de Vela – e uma síntese histórica do período brigantino. Nos volumes em que se inicia cada uma das partes é feita a descrição geral e evolução dos tipos de navios correspondentes.

Compulsando os vários escritos do Comandante Esparteiro, constata-se o seu profundo conhecimento das coisas do mar e de realidades que se têm mantido inalteráveis ao longo dos tempos, como é o caso quando afirma: “Após se ter feito uma muito breve síntese da extensa bibliografia do Comandante Esparteiro, e voltando à sua carreira naval, assinala-se que em Maio de 1960 foi nomeado Vogal do Conselho Consultivo do Museu de Marinha, em Setembro do mesmo ano Vogal do Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, e em Setembro de 62 igualmente vogal, mas agora da Comissão de História Militar. Em Maio de 1969 é um dos dez membros fundadores do Grupo de Estudos da História Marítima, que em Agosto de 70 dava origem ao Centro de Estudos de Marinha, o antecessor da actual Academia de Marinha, criada em Dezembro de 1978. Torna-se notório que na década dos anos 60 do século XX o Comandante Esparteiro era, no âmbito da História, uma referência não só na Marinha como em outras instituições que se dedicavam ao seu estudo.

Em Outubro de 1968 passa à situação de Reforma, mas só deixa a efectividade do serviço em Março de 1970 e, por consequência, o cargo de Director do Arquivo Geral de Marinha. Nessa mesma data recebeu o último louvor onde é afirmado que “, pelo que lhe foi concedida a medalha de ouro de serviços distintos.

Apesar de ter deixado a efectividade do serviço continuou os seus estudos, mantendo-se a publicação das obras de que era autor. Deslocou-se pela última vez ao estrangeiro, em Agosto de 1972, para apresentar a comunicação “Três Datas que Importam à Independência do Brasil (1808-1815-1822)”, quando da realização, no Rio de Janeiro, do colóquio A Marinha e a Independência.

Em 28 de Dezembro de 1976 falecia em Lisboa o capitão-de-mar-e-guerra António Marques Esparteiro, notável oficial da Armada que, além de ter tido uma exemplar e longa carreira naval, é autor de uma vastíssima e valiosa bibliografia, especialmente dedicada à Marinha, aos seus navios e aos seus marinheiros.

COMUNICAÇÕES DE ANOS ANTERIORES*

* Por lapso os textos das comunicações seguintes não foram incluídos nas *Memórias* 2005 e 2007, oportunamente publicadas. Por tal facto pede-se desculpa aos autores e aos leitores.

LANÇAMENTO DOS LIVROS, DE PEDRO DIAS,
*DE GOA A PANGIM. MEMÓRIAS TANGÍVEIS DA
CAPITAL DO ESTADO PORTUGUÊS DA ÍNDIA*
E
*A URBANIZAÇÃO E A ARQUITECTURA DOS
PORTUGUESES EM MACAU. 1557-1911*

Sessão de 13 de Dezembro de 2005

No início da sessão foram impostas ao Professor Doutor Pedro Dias as insígnias do grau de Comendador da Ordem do Infante D. Henrique, pelo Secretário-geral da Presidência da República, Dr. José Vicente de Bragança, em representação do Presidente da República



Na cerimónia, que contou com a presença dos presidentes dos Conselhos Científico, Directivo e Pedagógico da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, respectivamente os Professores Doutores José Amado Mendes, Lúcio Cunha e Lourdes Craveiro, e o Presidente do Instituto de História de Arte, Prof. Doutor Filipe Pimentel, foi salientada a passagem do 30º aniversário da publicação do primeiro trabalho científico do homenageado “**As obras do pintor italiano Pascoal Parente em Portugal**”, na Revista “Estudos italianos do Instituto Italiano de Cultura. Seguiu-se a apresentação das duas últimas obras do Prof. Doutor Pedro Dias.

DE GOA A PANGIM. MEMÓRIAS TANGÍVEIS DA CAPITAL DO ESTADO PORTUGUÊS DA ÍNDIA

Apresentação pelo Académico José Manuel
Garcia, em 13 de Dezembro de 2005

A apresentação das duas últimas obras do Professor Doutor Pedro Dias – *De Goa a Pangim. Memórias tangíveis da Capital do Estado Português da Índia* e *A Urbanização e a Arquitectura dos Portugueses em Macau. 1557-1911* – constitui uma boa ocasião para evocar os trinta anos de dedicação à causa da Educação e da Ciência de uma das figuras mais proeminentes no panorama da Cultura Portuguesa Contemporânea. Tal missão cumpre-se com o gosto de quem presta um acto de justiça, pois aqueles que conhecem Pedro Dias sabem bem que estamos perante uma personalidade que alia a arte da simplicidade com o superior sentido de estar na vida, assumindo serenamente a projecção nacional e internacional que lhe é por demais reconhecida.

Pedro Dias doutorou-se em História da Arte pela Universidade de Coimbra em Junho de 1982, onde alcançou a categoria de catedrático desde 1990, tendo sido a partir daquela multissecular instituição que desenvolveu um intensíssimo labor docente e directivo desde 1976. Ao evocarmos a sua carreira na Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra temos de enaltecer a sua actividade não apenas de leccionar várias disciplinas, mas também a de orientar dissertações, participar em júris de provas académicas, etc. Além de tão honrosa actividade em prol da Educação Pedro Dias desempenhou inúmeros cargos de grande responsabilidade, tendo sido um dos mais recentes e de maior prestígio o de director da Torre do Tombo, que com mágoa teve de deixar por não lhe ter sido permitido levar a cabo os seus ambiciosos e louváveis projectos de fomento cultural.

A grandeza da sua obra mede-se não apenas pelos prémios e distinções que recebeu mas sobretudo pela consagração das suas múltiplas actividades para lá do campo educativo, as quais se estenderam a instituições oficiais não universitárias; à intervenção em academias; à colaboração em actividades científicas diversas; a acções na área da museologia, da organização de exposições, da participação em iniciativas de salvaguarda do património, conservação e restauro, além da promoção da investigação científica, da área editorial e dos meios audiovisuais. Destacamos aqui com particular relevo de entre as suas realizações a preparação de reuniões científicas e culturais; a participação em mais de uma centena de encontros científicos; as quase duas centenas conferências que proferiu; a publicação de igual número de livros e artigos, bem como de vinte e seis catálogos de exposições.

Ao apresentarmos o Professor Doutor Pedro Dias no contexto do lançamento destes seus dois livros pensamos que será particularmente ajustado contextualizá-los numa das tendências do vasto conjunto da sua produção científica a que felizmente se tem dedicado nos últimos quinze anos com particular atenção, preenchendo lacunas que se faziam sentir no panorama da Historiografia Portuguesa. Referimo-nos à criação de um conjunto de obras de referência, que nos permitem aprender os mais diversos temas relativos à Arte que os Portugueses criaram por todo o Mundo.

Em pequenas notas queremos apenas sublinhar com a brevidade possível a importância de algumas dessas suas criações de leitura obrigatória para todos aqueles que se interessam pelos aspectos mais importantes da História de Portugal como são aqueles que constituem a sua História da Expansão, começando pela belíssima edição dos seus dois grossos volumes de grande abrangência temática e constituem um dos marcos mais proeminentes da Historiografia Portuguesa Contemporânea: a *História da arte portuguesa no mundo 1415-1822*, publicada em Lisboa pelo Círculo de Leitores em 1998 e 1999. A consagração aos assuntos aí focados teve felizmente desenvolvimento em monografias como *A arquitectura dos portugueses em Marrocos: 1415-1769*, Lisboa, Minerva, 2002 e a *História da Arte Luso-Brasileira. Urbanização e Fortificação*, Coimbra, Almedina, 2004, sem esquecer obras como *O contador das cenas familiares: o quotidiano dos portugueses de quinhentos na Índia na decoração de um móvel Indo-Português*, Porto, Pedro Aguiar Branco, 2002; *A arte do marfim: o mundo onde os portugueses chegaram*, Porto, V.O.C. Antiguidades Lda., 2004 ou ainda a edição da *Descrição da Fortaleza de Sofala e das mais da Índia* de António de Mariz Carneiro, Lisboa, Fundação Oriente, 1990, a que se vem juntar agora. *De Goa a Pangim. Memórias tangíveis da Capital do Estado Português da Índia e a Urbanização e a Arquitectura dos Portugueses em Macau. 1557-1911*.

Os volumes que acabámos de mencionar apenas a título de exemplo, inserem-se na realização de inúmeras pesquisas e conferências efectuadas desde o Brasil a Macau, que se traduziram em artigos especializados de que são testemunhos aqueles que já recolheu num volume, como o bem sugestivo título de *A viagem das formas: estudos sobre as relações artísticas de Portugal com a Europa, a África, o Oriente e as Américas*, Lisboa, Estampa, 1995.

De entre as inúmeras obras que consagrou à História da Arte podemos também relacionar com o ambiente da Expansão aqueles que se prendem com o Manuelino, de que nos limitamos a lembrar *A arquitectura manuelina*, Porto, Livraria Civilização Editora, 1988 e *Os portais manuelinos do Mosteiro dos Jerónimos*, Coimbra, Instituto de História de Arte. Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1993.

Deixei propositadamente para o fim a evocação de uma área específica dos seus interesses à qual consagrou vários trabalhos: o estudo do Infante D. Henrique. Grande parte dessas realizações decorreu no âmbito das comemorações dos seiscientos anos do seu nascimento, que decorreram em 1994.

Nesse saudoso ano, em que também com muita paixão nos dedicámos a tais celebrações, tivemos o grato prazer de acompanhar de perto Pedro Dias em Tomar e em Viseu, quando aí realizou uma das suas mais admiráveis exposições que intitulou *O rosto do Infante*, acompanhada de magnífico catálogo, tendo sabido valorizar com grande mestria, sentido estético e de forma moderna o iniciador dos Descobrimentos Portugueses, contribuindo assim para um melhor conhecimento de um dos maiores vultos da História Universal.

É esse sempre presente infante D. Henrique que ilumina hoje Pedro Dias numa justa recompensa pela sua consagração à Cultura, a qual nos permite aceder de forma tão bela e sábia à História da Arte, mas mais do que isso: a descobrir a ARTE NA VIDA!

Obrigado Pedro Dias.

A URBANIZAÇÃO E A ARQUITECTURA DOS PORTUGUESES EM MACAU. 1557-1911

Apresentação pelo Prof. Doutor José Amado
Mendes, em 13 de Dezembro de 2005

É para mim uma grande honra poder intervir nesta cerimónia, com um significado muito especial, que é o de prestar uma justa e merecida homenagem a um Colega e Amigo, da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra. Gostaria, no entanto, de advertir que, do ponto de vista protocolar, esta função deveria pertencer ao Senhor Presidente do Conselho Directivo, Prof. Doutor Lúcio Cunha, aqui presente, como responsável máximo pela Faculdade. Todavia, para que seja eu a fazê-lo, aliás com a sua plena concordância, pesaram duas coincidências.

Por um lado, o facto de o nosso homenageado, o Prof. Doutor Pedro Dias e eu próprio pertencermos ao mesmo grupo, isto é, ao Grupo de História da dita Faculdade. Por outro, em virtude de os laços que nos unem terem tido início, já há mais de três décadas, quando, sendo eu ainda um jovem assistente, tive o gosto de o ter como aluno e, por sinal, um dos mais brilhantes do seu ano, renunciando já, na altura, o seu notável percurso, como académico e homem de cultura.

Não me compete, obviamente, esmiuçar aqui o *curriculum vitae* do Professor Pedro Dias. Desejo, tão-só, sublinhar alguns dos traços que considero mais relevantes no seu itinerário docente e como investigador, no âmbito da História da Cultura Portuguesa, em geral, e da História da Arte, em particular. Do ponto de vista temático, o horizonte da sua investigação foi-se tornando cada vez mais abrangente, contemplado a arquitectura religiosa e civil, a pintura, a ourivesaria e o mobiliário, mas também o património edificado, sua conservação, restauro e reutilização.

Geograficamente, pôs em prática a recomendação de alguns pedagogos oitocentistas, ao partir do mais próximo e conhecido para o mais remoto e desconhecido. Assim, começou por estudar a arte de Coimbra e respectiva área envolvente, para depois calcorrear e estudar praticamente a de todo o país, tendo-se tornado um provado conhecedor da História da Arte Portuguesa, nas suas múltiplas vertentes.

No entanto, desde cedo se apercebeu que o mundo da Arte não se circunscrevia ao país nem, sequer, à Europa, pelo que os seus estudos começaram a incidir também sobre realidades muito distantes, mas intimamente relacionados com a História da Arte Portuguesa e Europeia. Além dos contactos com alguns dos mais prestigiados centros de investigação europeus, as suas numerosas visitas a países da América Latina — com destaque para o Brasil — da África e do Oriente estiveram na base da publicação de muitos trabalhos, sempre inovadores e de leitura estimulante.

Veja-se, a título de exemplo, aquele com que acaba de nos presentear, intitulado *De Goa a Pangim. Memórias tangíveis da Capital do Estado Português da Índia*.

De facto, estudos desta índole são fundamentais para se compreenderem as relações culturais entre continentes e países e, inclusive, para fortalecer o diálogo, como

antídoto ao perigo do choque de civilizações, para o qual Samuel Huntington nos alertou, já em 1996.

Mas o Prof. Pedro Dias não tem confinado a sua acção somente à pesquisa, em arquivos, bibliotecas ou na observação do património artístico. Como docente universitário, tem feito chegar o seu saber, mas também o seu dinamismo e entusiasmo, a milhares de alunos, nacionais e estrangeiros. Como muitos desses seus ex-alunos exercem o magistério, nos diversos graus de ensino, a formação que receberam do Mestre tem tido um efeito multiplicador. Este torna-se ainda mais evidente se atentarmos nos números licenciados que, sob a sua orientação, têm acedido aos graus de agregado, doutor ou mestre, acção que continua a desempenhar com grande entusiasmo.

Esta vertente, que tende a tornar-se mais significativa com a constituição do Espaço Europeu do Ensino Superior, no âmbito do Processo de Bolonha, e com a valorização da formação ao longo da vida, começa a ser devidamente reconhecida, ao invés do que sucedia ainda num passado recente. Na Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra tem sido um dos principais obreiros da afirmação da História da Arte e do seu Instituto que, graças a Prof. Pedro Dias e aos demais Colegas que o integram — e que aproveito, também, para saudar —, goza hoje de um considerável prestígio, não só em Portugal como também além fronteiras.

Recordo, ainda, que não é apenas a Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra que beneficia da colaboração e participação activa do nosso homenageado.

A sua colaboração com outras instituições do Ensino Superior, Museus, autarquias, associações, fundações e com a comunidade, em geral, deve ser igualmente evocada. Em meu entender, trata-se de um dos deveres dos universitários — cuja acção não deve ficar limitada ao âmbito da sua instituição — e que, no caso vertente, o Prof. Pedro Dias tem cumprido exemplarmente.

Por outro lado, nas relevantes tarefas que tem sido chamado a desempenhar (lembro apenas dois exemplos; Delegado da Secretaria de Estado Para a Zona Centro e Director-Geral do Instituto de Arquivos Nacionais/Torre do Tombo), tem tido a possibilidade de pôr em prática não apenas as suas competências no campo da História da Arte, mas também como organizador, ao nível da gestão e da administração.

As numerosas condecorações que lhe têm sido atribuídas e as muitas academias e associações científicas de que é membro atestam, também, a grande craveira do nosso homenageado, o que muito me apraz registar.

A finalizar, e após estas palavras, demasiado sucintas face ao muito do que havia a referir, resta-me apenas:

Em primeiro lugar, agradecer ao Prof. Pedro Dias, em nome da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, do seu Conselho Directivo e do seu Conselho Científico e, também, em meu próprio nome, tudo o que tem feito pela cultura, em geral, e pela História da Arte, em particular, não só em Coimbra e em Portugal, como por esse Mundo fora.

Em segundo, sugerir-lhe que, com o seu muito saber e dinamismo, continue a investigar e a formar todos aqueles que o desejem e estejam em condições de beneficiar do seu apoio e orientação.

Muito obrigado, por tudo, caro Colega e Amigo.

O SILENCIOSO REBENTAR DE UMA ONDA

Comunicação apresentada pelo Segundo-tenente
Luís Quaresma dos Santos, em 26 de Junho de 2007

Quem não brincou à beira de um charco sem resistir a atirar-lhe uma pedra?

O fascínio de perturbar uma superfície plana e admirar o efeito das ondas que nela se formam é inerente a todos nós. Enquanto que o ponto de colisão é dependente da nossa pontaria, as ondas geradas são função das características do charco e, pois claro, da pedra que se atira. Se este meio fosse homogéneo (com igual densidade em todo o domínio) e isotrópico (onde a velocidade de fase da onda é a mesma em qualquer direcção) observaríamos, à superfície, a geração de anéis concêntricos de raio crescente, resultante da dispersão radial destas ondas. No entanto, os charcos que se formam após uma dia chuvoso são tudo menos perfeitos, constituindo as folhas, os ramos, as pedras e as margens obstáculos à propagação destas perturbações da superfície. Este contributo promove uma dinâmica variada, alimentada por processos físicos como a difracção, a reflexão e a refracção. É gratificante observar que alguns segundos depois, uma panóplia de ondas, com diferentes formas, direcções e velocidades, imprime na superfície da água uma bonita ilusão óptica (interferência).

Imagine agora que o nosso charco apresenta no fundo uma camada de água enlameada. Desta vez, deixámos de ver o chão e passamos a observar apenas a fronteira que separa esta camada de fundo de uma massa de água mais cristalina à superfície. Torna-se apetecível voltar a atirar uma pedra ao charco e ver o que acontece. À semelhança da superfície, a fronteira que separa estas duas camadas será perturbada e sobre ela vão também dispersar-se ondas, modeladas também pelas características do charco. Se a turbulência gerada não misturasse as duas camadas de água, o efeito tridimensional desta interferência seria espectacular.

O oceano mostra-se em muitos aspectos como um gigantesco charco estratificado, onde as camadas de água se diferenciam por diferentes densidades e as pedras atiradas não alteram por si só a sua superfície já perturbada. No entanto, oscilações internas ocorrem de forma ubíqua em todo o seu domínio, sem que se conheça exactamente os agentes que as originam (de onde vêm as pedras?). Estas perturbações da estrutura interna do oceano aparecem recorrentemente nos registos de temperatura, salinidade e velocidade da corrente, tendo sido muitas vezes apontadas como parte constituinte do ruído da medição. A evolução da tecnologia e a persistência das medições revelam actualmente que esta dinâmica desempenha um papel preponderante nos processos de mistura e de dissipação da energia, no sistema Oceano.

in L.S. Quaresma: Observação de Ondas Internas Não-Lineares Geradas Sobre o Canhão Submarino da Nazaré, Academia de Marinha, Lisboa 2006.

1. Introdução

A dinâmica oceânica da margem continental Oeste portuguesa revela um padrão sazonal, modulado pela evolução de dois grandes sistemas atmosféricos: o *Anticiclone dos Açores* e a *Depressão da Islândia* (WOOSTER *et al.*, 1976). Durante o Verão, o *Anticiclone* migra para a região central do *Atlântico Norte* (posicionando-se ao largo da Península Ibérica) e a *Depressão da Islândia* tende a dissipar-se. Esta evolução favorece o estabelecimento de um regime de ventos fortes do quadrante Noroeste (*Nortada*), que forçam o transporte das águas superficiais para o largo por *efeito Coriolis*, e por continuidade o afloramento costeiro de águas profundas, geralmente mais frias (FÍUZA *et al.*, 1982). Por outro lado, o aumento da radiação solar e o regime pouco energético da agitação marítima leva respectivamente ao aquecimento da água à superfície e à diminuição significativa dos processos de mistura, favorecendo desta forma a estratificação da coluna na camada superior do oceano. Esta é habitualmente expressa por uma termoclina sazonal (fronteira originada por um forte gradiente de temperatura) que separa uma camada superficial de água mais quente (relativamente homogénea) da uma massa de água mais fria, observada junto ao fundo (JORGE DA SILVA, 1992).

A maré propaga-se ao longo da costa portuguesa de Sul para Norte como uma onda de Kelvin (FANJUL *et al.*, 1997). É dominada pela constituinte lunar semi-diurna M_2 e essencialmente modelada, ao longo de um ciclo lunar, pela constituinte solar semi-diurna S_2 (SAUVAGET *et al.*, 2000). A sua amplitude cresce no sentido da costa. Sobre a plataforma continental, a corrente de maré mostra-se geralmente polarizada na direcção da batimetria (FORTUNATO *et al.*, 2002) e apresenta magnitudes raramente superiores a 0.2 m.s^{-1} (TABORDA, 1999). Apesar da maré ser essencialmente barotrópica, na presença de estratificação vertical da coluna de água é frequente observar modos de oscilação baroclínicos (maré interna) resultados de uma interacção da corrente de maré com a topografia de fundo (QUARESMA, 2000; QUARESMA *et al.*, 2000; CLEMENTE *et al.* 2000).

De entre uma dezena de canhões e vales submarinos existentes na margem continental portuguesa, o da Nazaré é sem dúvida o mais imponente. Para além de ser um dos maiores do mundo, ele rasga por completo a plataforma continental e estende-se por mais de 220 km (VANNEY e MOUGENOT, 1990). Sendo um gigantesco acidente topográfico, o canhão da Nazaré desempenha um papel preponderante na circulação regional das massas de água (VITORINO *et al.*, 2005). As suas características favorecem o transporte de massa e energia entre as regiões da plataforma interna e o oceano profundo. A configuração do eixo do canhão promove uma focalização da energia baroclínica no seu interior, registando-se aqui ondas internas de grande amplitude (QUARESMA, 2000).

2. Ondas internas

As ondas internas, como o próprio nome indica, são ondas gravíticas que se propagam no interior de um fluido. Constituem modos de oscilação baroclínicos na presença de estratificação. A *frequência de oscilação* varia entre a *frequência de Brunt-Väisälä* ou

frequência de impulsão e um mínimo correspondente à *frequência de Coriolis* ou frequência inercial.

No meio ambiente estas ondas são ubíquas, ou seja, podemos encontrá-las por toda a parte sempre que se estabelece a combinação apropriada entre um gradiente de densidade, um fluxo de corrente e uma variação da topografia. Ocorrem tanto na atmosfera como nos oceanos, onde as oscilações internas devem a sua existência à acção da força de impulsão (do inglês *buoyancy*). Esta força restauradora actua sobre as partículas do fluido, deslocadas verticalmente da sua posição de equilíbrio de densidade, conferindo-lhes uma frequência máxima de oscilação definida por,

$$N(z)^2 = -\frac{g}{\rho_0} \frac{d\rho_0}{dz}$$

onde g representa a *aceleração da gravidade*, z a *coordenada vertical* e $d\rho_0/dz$ a *variação vertical da densidade* (de um fluido incompressível não perturbado). No oceano, as ondas internas revelam-se numa sobreposição de diferentes tipos de ondas, com diferentes frequências, números de onda e amplitudes. A diversidade de mecanismos de geração e os inúmeros locais onde estes processos dominam preenchem o interior do oceano com uma dinâmica interna muito energética (KANTHA e TIERNEY, 1997). As suas amplitudes variam de metros a dezenas de metros, os períodos de minutos a horas e as suas escalas espaciais de centenas de metros a quilómetros.

Podemos de uma forma simplificada dividir as ondas internas em três bandas de frequência principais:

1. **Ondas internas quase-inerciais.** Estas ondas possuem um período de oscilação próximo do período de inércia local. Deste modo, são fortemente condicionadas pelos efeitos de rotação (*força de Coriolis*). São habitualmente geradas nas camadas superiores do oceano (ex. por acção do vento) e tendem a propagar-se para o seu interior. Apresentam uma grande variabilidade no tempo e no espaço.
2. **Maré interna.** Corresponde a oscilações internas de período geralmente semi-diurno. São forçadas pelas correntes de maré sobre topografias irregulares. Estas ondas internas resultam na dissipação de 10 a 20 % da energia da maré barotrópica global (WUNSCH, 1975).
3. **Ondas internas solitárias.** Estas ondas constituem uma vasta classe de ondas internas não-lineares, de período inferior a uma hora e cuja densidade espectral se reduz continuamente até à região de alta-frequência (próximas de N). O termo *solitão*, vulgarmente utilizado na literatura científica para identificar estas oscilações, reflecte o seu carácter não periódico e isolado com que foram inicialmente observadas. A sua ocorrência é muitas vezes perceptível na rugosidade da superfície do mar, imprimindo assinaturas características na forma de bandas paralelas de intensidade alternada, cuja luminosidade contrasta com o fundo da imagem (Fig.1).

Dá-se o nome de solitão a uma onda solitária de amplitude finita e forma persistente, com uma velocidade de fase função crescente da sua amplitude. No oceano, em especial nas suas margens continentais, os solitões são observados em grupo (*trens de onda*), geralmente ordenadas hierarquicamente por amplitude, velocidade de fase e comprimento de onda (APEL, 2003). Existem vários mecanismos hidrodinâmicos passíveis de provocar perturbações da estrutura interna do oceano e desta forma desencadear a geração e a propagação de ondas internas solitárias. São exemplo a instabilidades de correntes por efeitos de atrito, a geração de *ondas de sotavento* (*Lee waves*) e a própria degradação da maré interna.

Quando a estratificação se simplifica a uma única fronteira de densidade (picnoclina), que separa duas massas de água distintas em temperatura e/ou em salinidade, os solitões revelam-se pela propagação de oscilações pronunciadas desta fronteira. Estas ondas de curto período (minutos) correspondem predominantemente a depressões singulares da picnoclina na forma de uma solução das equações tipo KDV (LIU e CHANG, 1998). Devem a sua existência ao exacto balanço entre o declive da onda e a tendência para se dispersar horizontalmente (BENNEY, 1966), conservando assim a forma da onda e a sua velocidade de fase (VLASENKO *et al.*, 2005).



Fig.1 A modelação da textura da superfície do mar pelas ondas internas é de natureza muito complexa e variada. As micro-ondas não penetram a superfície do mar (nem do solo) pelo que os padrões observados na imagem radar devem-se a variações da sua rugosidade. Enquanto que nas regiões terrestres a luminosidade impressa na imagem SAR é função do declive da superfície (que pode ser favorável, ou não, para uma retro-difusão na direcção do satélite), na água são as interacções entre as ondas capilares à superfície com os diferentes processos hidrodinâmicos que moldam a sua rugosidade. Esta imagem corresponde a uma subsecção da frame 2817, obtida pelo satélite ERS1 em 22 JUL 1994, mostrando a região costeira da Nazaré. Nela são visíveis a enseada da Nazaré (a Norte) e a enseada de S. Martinho do Porto (mais a Sul). Ao largo, diferentes assinaturas de ondas internas a propagarem-se na direcção da costa.

3. Observações

O Instituto Hidrográfico (IH) iniciou há cerca de dez anos um conjunto de projectos que visaram o estudo da maré interna sobre a margem continental portuguesa. Destes salienta-se o projecto “TRANSCAN”, cujo objectivo se centrou na avaliação do impacto provocado pelo canhão da Nazaré na geração destas ondas internas. Neste contexto, foi realizado, em Março de 1999, um levantamento hidrológico sobre a cabeceira do canhão. A partir da repetição de medições da estrutura interna no domínio de estudo foi possível observar e caracterizar a propagação da maré interna, no interior do canhão. Os resultados alcançados mostraram que esta onda interna semi-diurna é amplificada pela focalização de energia baroclínica ao longo do seu eixo (QUARESMA et al., 2000).

O cálculo da distribuição da *energia potencial de perturbação* (E_{pp}), associada às deformações da estrutura de densidade, permitiu avaliar o modo como este canhão conduz a componente baroclínica da onda de maré. Esta análise revelou uma dissipação exponencial da E_{pp} sobre o bordo do canhão, assim como ao longo do seu eixo, no sentido da costa. Enquanto que a dissipação longitudinal foi apontada como resultado da conversão da energia potencial em energia cinética (aceleração da corrente de maré com o constrangimento do eixo do canhão), a dissipação lateral foi sugerida como sendo resultado da transferência de energia potencial para outras formas de oscilação interna de maior frequência, tais como os solitões, que se propagariam para a plataforma continental adjacente (QUARESMA, 2000).

Com o objectivo de avaliar a geração de ondas internas não-lineares sobre o canhão da Nazaré seleccionou-se um lote de imagens SAR, obtidas nesta região pelos satélites ERS1 e ERS2, entre 1994 e 2003, e disponibilizado pela Agência Espacial Europeia no âmbito do projecto AMAZING (em curso na altura deste estudo no Instituto de Oceanografia da Universidade de Lisboa e coordenado pelo Prof. Dr. José da Silva). As imagens escolhidas foram geo-referenciadas e incorporadas num sistema de informação geográfico, desenvolvido para o efeito em ambiente ArcGIS. A interpretação da ocorrência de ondas internas foi realizada com base em critérios referenciados na literatura. Uma vez localizados, os diferentes solitões foram digitalizados e projectados sobre a batimetria da região (disponibilizada pelo Instituto Hidrográfico). A localização dos diferentes solitões foi também correlacionada com a fase de maré prevista para o Porto da Nazaré (previsões obtidas pelo IH). O conjunto das imagens escolhidas permitiu avaliar a distribuição espacial dos solitões ao longo de um ciclo semi-diurno. A partir desta informação foi elaborada uma interpretação da dinâmica interna de alta-frequência na região do canhão submarino da Nazaré.

A maioria dos solitões identificados nas imagens SAR propaga-se do largo para a costa, agrupados em trens de onda. Este facto, associado à forte probabilidade de geração de ondas internas sobre a vertente continental (BAINES, 1982; APEL 1987), sugere a sua origem sobre este acidente topográfico (*Continental Slope generated Non-linear inter-*

nal waves, CS-NIW). A diversidade de rumos e raios de propagação apontam para a existência de diferentes pontos geração (*hotspots*) ao longo da vertente (tanto a Norte como a Sul do canhão da Nazaré), imprimindo na região da plataforma continental uma complexa actividade de ondas CS-NIW. No entanto, a análise das mesmas imagens SAR revelou também que outro grupo de ondas internas se forma numa região mais próxima da costa, sobre o canhão. A direcção de propagação e o raio de curvatura das suas assinaturas difere das demais, permitindo distingui-las nas imagens SAR e apontam para uma geração sobre os declives acentuados das paredes do canhão (*Canyon generated Non-linear internal waves, C-NIW*).

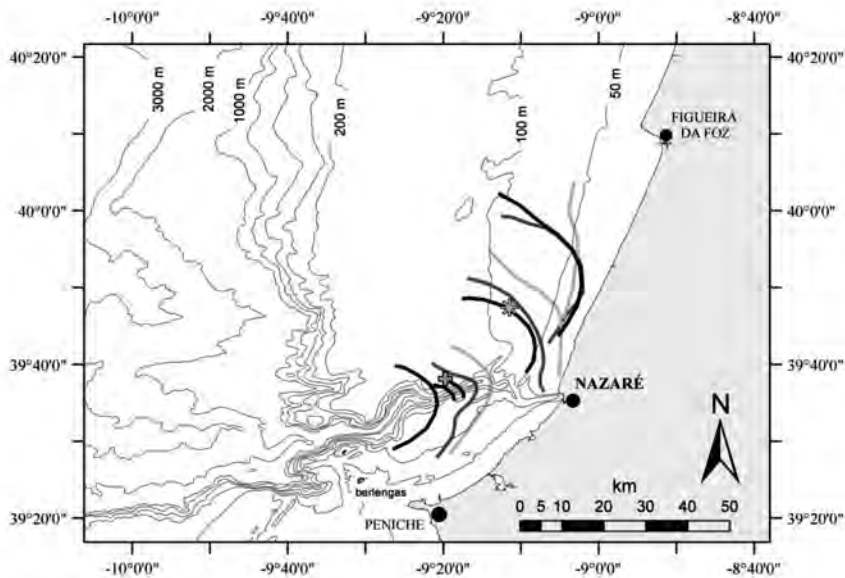


Fig.2 Área de actividade das ondas C-NIW. As linhas identificam as frentes de onda C-NIW nas imagens SAR apresentadas nas Figuras 22 (preta), 23 (cinza escura) e 24 (cinza clara). Esta representação das posições destas frentes é correlacionada com a fase de maré (no instante de cada imagem) por: BM - 1h (preta), BM - 2h (cinza escura) e BM - 3h (cinza clara).

A precedente análise permitiu definir a área de actividade das ondas C-NIW (Fig.2) e motivou o IH a realizar uma campanha oceanográfica com o objectivo de registar *in-situ* (posições indicadas na Fig.2 por uma cruz e uma estrela) a propagação destas ondas. A campanha decorreu entre os dias 29 de Agosto e 1 de Setembro de 2004, a bordo do navio NRP *Auriga*. A área de estudo abrangeu a região costeira a Norte do canhão submarino, onde foi instalada uma estação de observação de ondas internas (Fig.3), sobre a batimétrica dos 82 metros (39°47.4'N-009°11.4'W).

Na *estação* foram fundeadas uma amarração oceanográfica e uma plataforma instrumentada de fundo (Fig.3). A amarração foi composta por duas cadeias de termistores (Aanderaa, CT-20m) e dois correntómetros acústicos Aanderaa RCM9. As cadeias foram sobrepostas de forma a medir o perfil de temperatura entre os 12 e os 55 m de profundidade reduzida (70-27 metros acima do fundo), com uma resolução vertical de 2 m e um intervalo de amostragem de 1 minuto. Os correntómetros foram colocados a 33 e 60 m de profundidade reduzida (49 e 22 metros acima do fundo, respectivamente) e programados para registar a velocidade da corrente a cada minuto. A forte impulsão distribuída ao longo destas cadeias garantiu uma medição estável, reduzindo a sua inclinação a um valor máximo inferior a 10°, o que equivaleu a um afundamento do topo da amarração inferior a 1 metro.

A plataforma instrumentada de fundo, utilizada na experiência, foi desenvolvida no IH (QUARESMA *et al.*, 2003) com o objectivo de monitorizar o perfil da corrente em toda a extensão da coluna de água, assim como observar e caracterizar o sedimento em suspensão. Para tal, integrou dois perfiladores acústicos de corrente RDI, a observar em sentidos opostos: um observou a coluna de água do fundo até à superfície e o outro a camada limite de fundo.

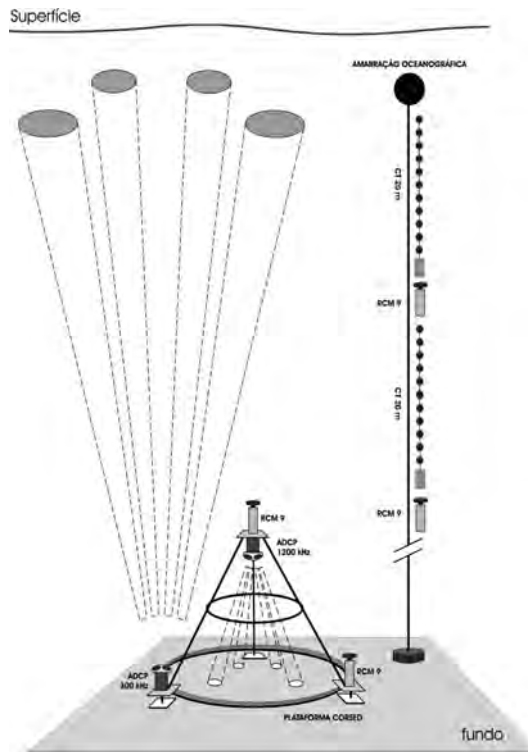


Fig.3 Estação de monitorização da actividade das ondas internas.

O período da presente campanha foi condicionado pelo planeamento da orbita do satélite ENVISAT, com o objectivo de conseguir obter uma imagem SAR contemporânea aos registos *in-situ*. Neste sentido, foi requisitada à ESA a activação do sensor SAR na orbita em que este satélite passou sobre a margem continental portuguesa no dia 30 de Agosto de 2004, às 10:54 UTM (A interpretação desta imagem encontra-se esquematizada Fig.4). As condições ambientais no período da campanha mostram que esta decorreu num regime típico de Verão, na margem continental portuguesa. O registo da maré junto da costa mostra que as observações *in-situ* se realizaram durante um período de marés vivas, cuja altura rondou os 3.0 metros. Os registos de agitação marítima mostram que o período adjacente à campanha foi moderadamente energético, com alturas significativas nunca superiores a 3.5 metros e períodos sempre inferiores a 10 segundos.

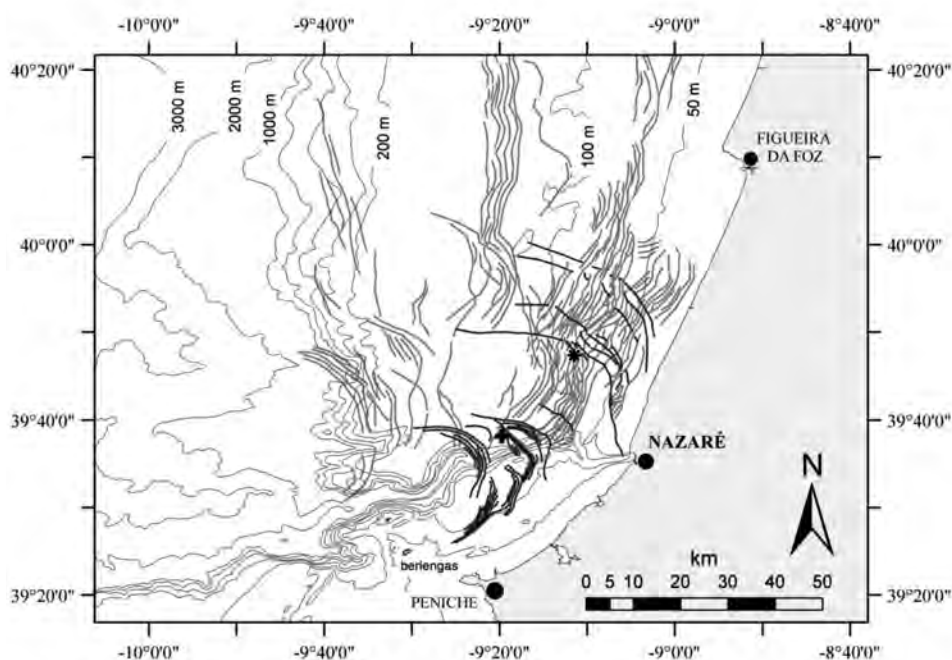


Fig. 4. As linhas identificam as frentes de onda identificadas na imagem ENVISAT ASAR obtida durante a campanha. Para Norte propagam-se as ondas C-NIW (geradas sobre o eixo do canhão) e do largo para a costa as ondas CS-NIW (geradas sobre a vertente continental). Situação de marés vivas, fase de Enchente (BM mais 2 horas).

4. Análise

A campanha oceanográfica realizada no âmbito do presente trabalho originou um extenso lote de dados, cuja qualidade suscitou o interesse da comunidade científica internacional. Neste sentido, a presente comunicação não pretende apresentar a globalidade dos resultados alcançados mas sim focar a caracterização da estrutura das ondas internas solitárias geradas no canhão da Nazaré, sobre a plataforma continental média e avaliar o seu impacto na cobertura sedimentar local.

O levantamento hidrológico obtido durante a campanha mostrou um sistema fortemente estratificado. Os perfis de temperatura revelaram que esta estratificação se restringiu essencialmente a uma forte termoclina sazonal localizada a uma profundidade média de 15 m. Esta fronteira separava uma fina camada de mistura superficial ($\sim 17^{\circ}\text{C}$) de uma camada mais profunda caracterizada por uma água mais fria ($\sim 14^{\circ}\text{C}$).

A integração vertical das séries temporais registadas pelos termistores que compuseram a amarração oceanográfica, permitiu construir uma secção temporal do perfil de temperatura, entre os 10 e os 51 metros de profundidade reduzida. Esta serie revelou oscilações da estrutura interna do oceano (Fig.5) de grande amplitude (15-30 m) e de curto-período (8-25 min). O carácter não-linear destas flutuações, assemelhando-se a soluções de uma equação tipo KDV sugere que estas correspondem à propagação de ondas internas solitárias sobre a termoclina. Estas ondas aparecem nos registos agrupadas em pacotes de 5 a 10 solitões, separados por um período semi-diurno, antevendo por isso uma geração pelo forçamento da maré.

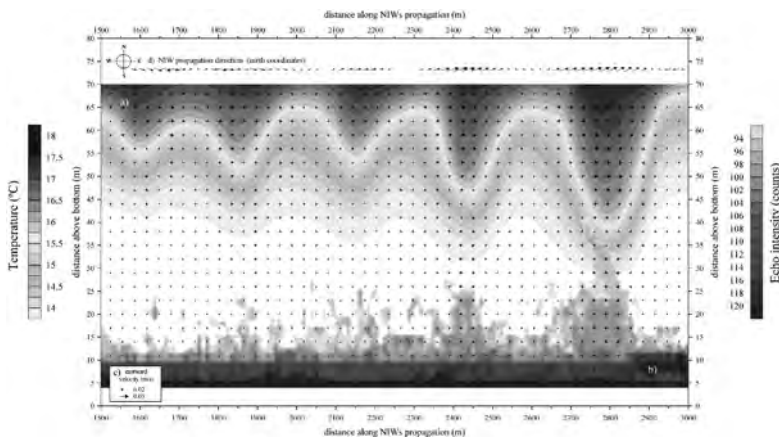


Fig.5 A figura mostra a propagação de cinco solitões registados durante a campanha. Corresponde a uma integração das seguintes séries: a) Série temporal do perfil da temperatura ($^{\circ}\text{C}$) registado na amarração oceanográfica (cadeias de termistores); b) Série temporal do perfil da intensidade do eco (counts), registado pelo ADCP de 300 kHz. c) Série temporal do perfil da velocidade da corrente (m.s^{-1}), componente Este-Oeste (vectorial) registado pelo ADCP de 300 kHz. d) Representação dos pulsos de corrente observados junto à superfície (pelo ADCP de 300 kHz), revelando a orientação da propagação de cada solitário (coordenadas terrestres). *Figura publicada em Quaresma (2007).*

A série temporal do perfil da velocidade da corrente foi obtida pela integração vertical dos perfis registados pelo par de ADCPs, instalados a bordo da plataforma CORSED. Desta forma, a série resultante cobriu praticamente a totalidade da coluna de água, observando a velocidade da corrente desde o fundo (0.4 m acima do fundo) até à superfície (~ 4 m de profundidade). À semelhança da temperatura, o perfil da velocidade registou pulsos de corrente de grande amplitude (alcançando 0.5 m.s^{-1} na camada superficial) e de curto período (8-25 min). Estes pulsos (anomalias da velocidade) mostraram-se em fase com as oscilações da termoclina, registadas na amarração oceanográfica.

Os perfis de nefelometria obtidos no levantamento hidrológico mostram aspectos curiosos na distribuição dos sedimentos em suspensão (turbidez). Ao longo da secção espacial que acompanha o rumo de propagação das ondas C-NIW estes perfis apresentam um valor médio de 0.25 NTU e revelam a existência de uma pluma nefelóide de fundo (CNF) sobre a plataforma média. Esta pluma estende-se entre as batimétricas dos 130 m e dos 60 m, com uma espessura média de 10 m e um valor médio de turbidez de 1.0 NTU. A maior expressividade desta estrutura revela-se sobre a região próxima da estação de monitorização, onde a turbidez alcançou 1.4 NTU e a sua espessura 15 metros.

5. Discussão

O presente trabalho revelou a propagação de ondas internas solitárias não-lineares sobre a plataforma continental média, a Norte do canhão submarino da Nazaré. As observações efectuadas por detecção remota sugerem a sua geração no bordo do canhão, num local onde o seu eixo mostra um forte constrangimento e curvatura ($39^{\circ}37'N/009^{\circ}23'W$). Este processo é apontado como resultado da interacção do fluxo de maré com este acidente topográfico. Uma vez geradas, as ondas C-NIW propagam-se directamente para as regiões pouco profundas da plataforma (<120 m), tomando o sentido da costa. A topografia irregular do canhão origina a refração destes trens de ondas internas, dividindo-os em duas frentes distintas (evoluindo uma para a plataforma a Norte do canhão e a outra para a plataforma a Sul). A frente mais persistente toma o sentido do pólo, percorrendo a margem continental paralelamente à batimetria. Durante a sua propagação, os processos de refração modificam a orientação destas ondas solitárias, forçando a sua chegada à região da plataforma interna com uma direcção perpendicular à costa. Este comportamento define a sua área de actividade, estendendo-se entre a cabeceira do canhão e a latitude $40^{\circ}0.5'N$ (próximo da Figueira da Foz).

Os registos *in situ* confirmam a ocorrência dos solitões C-NIW, e mostram que a sua propagação ocorre com direcções no quadrante Norte-Este. As observações revelam também o seu cruzamento com numerosos trens provenientes da região da vertente con-

tinental (CS-NIW), caracterizados por direcções de propagação no quadrante Sul-Este. No entanto, as ondas C-NIW's distinguem-se das restantes por uma amplitude superior (alcançando 30 m) e pela indução de pulsos de corrente com maior intensidade junto ao fundo ($0.1-0.2 \text{ m.s}^{-1}$). Os dados mostram que estes trens C-NIW são constituídos por duas a três ondas, com períodos de 5 a 10 minutos e amplitudes de 10 a 30 m.

A análise da intensidade do eco e os cálculos da tensão de corte evidenciam a capacidade das ondas C-NIW's em interagir com o fundo, remobilizando o seu sedimento. Esta constatação permite equacionar o seguinte mecanismo de geração de uma *Camada Nefelóide de Fundo (CNF)*: Após a ressuspensão do sedimento, pela passagem de cada uma destas ondas de grande amplitude, as diferentes velocidades de queda, das partículas que compõe este sedimento, tenderam a separar os grãos de areia dominantes (~93%) da sua fracção mais fina (~6%). A primeira componente deposita-se rapidamente no fundo, enquanto que a segunda manter-se-á em suspensão, por acção da corrente de maré ou por uma corrente residual.

As ondas internas ocorrem na margem continental portuguesa entre o fim da Primavera e o início do Outono, acompanhando o aparecimento de uma termoclina sazonal. A combinação dos diferentes resultados alcançados apontam para uma energética actividade interna, forçada pelo fluxo de maré sobre o canhão, que estará a complementar durante o Verão a acção das tempestades de Inverno na ressuspensão do sedimento fino, sobre a plataforma média adjacente.

A duração da observação *in situ* (2.8 dias) revelou-se pequena para avaliar o impacto de um típico jacto de afloramento costeiro sobre a cobertura sedimentar, na região em estudo. No entanto, sabe-se pela sua dinâmica que quando este alcança o fundo desempenha um papel preponderante no transporte do sedimento em suspensão. Nestas condições o transporte ocorre para Sul e para a costa.

6. Referências

- Apel, J.R.**, 1987. Principles of Ocean Physics. International Geophysics series, *Academic Press*, New York, EUA.
- Apel, J.R.**, 2003. A New Analytical Model for Internal Solitons in the Ocean. *Journal of Physical Oceanography*, **33**, 2247-2269.
- Baines, P.G.**, 1982. On internal tide generation models. *Deep-Sea Research*, **29-3A**, 307-338.
- Benney, D.J.**, 1966. Long non-linear waves in fluid flows. *Journal of Mathematical Physics*, **45**, 52-63.
- Clemente, C.**, Beja, J., Coelho, E.F., 2000. Internal tide on Setúbal submarine canyon – Normal Mode Oscillation. *Proceedings of 3rd Symposium on the Iberian Atlantic Continental Margin*, Faro, Portugal, 167-168.
- Fanjul, E.**, Gómez, B., Sánchez-Arévalo, I., 1997. A description of the tides in the Eastern North Atlantic. *Progress in Oceanography*, **40**, 217-244.
- Fiúza, A.F.G.**, Macedo, M.E., Guerreiro, M.R., 1982. Climatological space and time variation of the Portuguese coastal upwelling. *Oceanologica Acta*, **5**, 31-40.
- Fortunato, A.**, Pinto, L., Oliveira, A., Ferreira, J., 2002. Tidally generated shelf waves off the western Iberian coast. *Continental Shelf Research*, **22**, 1935-1950.
- Jorge da Silva, A.**, 1992. Dependence of upwelling related circulation on wind forcing and stratification over the Portuguese northern shelf. *ICES CM2/C*, **17**, 12pp.
- Kantha, L.H.**, Tierney, C.C., 1997. Global baroclinic tides. *Progress in Oceanography*, **40**, 163-178.
- Liu, A.K.**, Chang Y.S., 1998. Evolution of nonlinear internal waves in the East and South China Seas. *Journal of Geophysical Research*, **103**, 7995-8008.
- Quaresma, L. S.**, 2000. Estudos Em Oceanografia Física - Maré Interna no Canhão Submarino da Nazaré. B.Sc Thesis, Évora University, Portugal.
- Quaresma, L. S.**, Coelho, E. F., Rosa, L., Beja, J., 2000. Internal tide on Nazaré submarine canyon – head canyon measurements. *Proceedings of 3rd Symposium on the Iberian Atlantic Continental Margin*, Faro, Portugal, 165-166.
- Quaresma, L.S.**, 2003. Utilização de imagens SAR na identificação de processos oceânicos de alta frequência – ondas internas. Trabalho realizado no âmbito da *disciplina de Oceanografia Espacial*, mestrado em Ciências Geofísicas, ramo Oceanografia, Faculdade de Ciências, Universidade de Lisboa, Portugal.
- Quaresma, L.S.**, Caldas, J.M., Vitorino, J., 2003. Corsed – Uma Plataforma Oceanográfica. *Boletim do Instituto Hidrográfico - Hidromar*, **73**, 1-3.
- Quaresma, L.**, Vitorino, J., Silva, J.C.B., 2005. Non-linear internal waves generated at Nazaré canyon: observations over the W Portuguese inner shelf. *Geophysical Research Abstracts*, EGU2005, **7**, 10135.
- Quaresma, L.S.**, Vitorino, J., Oliveira, A., 2006. Evidence of sediment resuspension by nonlinear internal waves on the western Portuguese mid shelf. *Marine Geology* (artigo submetido a publicar em 2006).

- Sauvaget**, P., David, E., Guedes Soares, C., 2000. Modelling tidal currents on the coast of Portugal. *Coastal Engineering*, **40**, 393-409.
- Taborda**, R., 1999. Modelação da Dinâmica Sedimentar na Plataforma Continental Portuguesa. Ph.D. Thesis, *Lisbon University*, Portugal.
- Vanney**, J.R., Mougenot, D., 1990. Un canyon sous-marin du type "gouff": le Canhão da Nazaré (Portugal). *Oceanologica Acta*, **13** (1), 1-14.
- Vitorino**, J., Oliveira, A., Beja, J., 2005. The Nazare Canyon (W Portugal): Physical processes and sedimentary impacts. *Geophysical Research Abstracts*, EGU2005, **7**, 10013.
- Vlasenko**, V., L. Ostrovsky, K. Hutter, 2005. Adiabatic behavior of strongly nonlinear internal solitary waves in slopeshelf areas. *Journal of Geophysical Research*, **110**, C04006.
- Wooster**, W. S., Bakun, A., McLain, D. R., 1976. The seasonal upwelling cycle along the eastern boundary of the North Atlantic. *Journal Marine Research*, **34**, 131-14.
- Wunsch**, C., 1975. Internal tides in the ocean. *Reviews in Geophysics and space Physics*, **13**, 167-182.

