ACADEMIA DE MARINHA

MEMÓRIAS

LISBOA — 1987

MEMÓRIAS

Depósito Legal n.º 63244/93

ACADEMIA DE MARINHA

MEMÓRIAS

VOLUME XVI

LISBOA — 1987

SUMÁRIO

PILOTOS PORTUGUESES EN EL RIO DE LA PRATA DORANTE EL SIGLO XVI

PREÂMBULO

A la vista de la abundante bibliografia existente sobre los pilotos portugueses de los siglos XV al XVIII, sorprende que el tema que va a desarrollarse no haya suscitado el interés de los investigadores y haya permanecido inédito hasta ahora.

Aun el tratado más extenso e importante sobre los pilotos portugueses, es decir, la obra de Francisco de Sousa Viterbo, titulada *Trabalhos náuticos dos portugueses nos séculos XV e XVI* (Lisboa, 2 vols. 1898-1900) contiene escasísima información sobre nuestro tema.

Lo mismo cabe decir del trabajo de Frazão de Vasconcelos, *Pilotos das navegações portuguesas dos séculos XVI e XVII* (Lisboa 1942) considerada por el autor como apostilla de la obra de Viterbo; de los 227 pilotos mencionados en el libro, sólo tres (Esteban Gomes, Pedro Anes y Sebastián Prestes) navegaron en el rio de la Prata.

Otros trabajos, como los muy importante del comandante António Marques Esparteiro, se refierema los pilotos del siglo XVII y posteriores, por lo cual los especialistas estudiados caen fuera de los limites de este estudio.

En el siglo XVI el rio de la Plata no constituía para los portugueses una carrera de navegación bien definida como la eran los Isleos, Guinea, Santo Tomé, Angola, Brasil y, principalmente, la Índia.

La navegación del Plata constituía una prolongación de la carrera del Brasil y hasta se le consideraba incluida en ella.

Pese a que América Vespucci determinó, en el visage realizado por la expedición portuguesa de 1501-1502 a lo largo de la Costa Oriental de América del Sul, el lugar — Cananor, más tarde Cananea — donde de acuerdo a sus observaciones astronómicas y cálculos, pasaba el meridiano de la demarcación geográfica estabelecido en 1494 por el tratado de Tordesillas, el hecho de no haber sido aceptada la solución propuesta por el Rey D. Manuel, obligó al desairado cosmógrafo a marcharse de Portugal.

Como consecuencia de no harberse puesto de acuerdo espanoles y portugueses para trazar en América Meridional la línea demarcatoria de sus límites, el rio de la Plata se convirtió de hecho, si no en zona polémica, si en zona disputable y ambos reinos com expediciones sucessivas y alternadas, persiguiron como objectivo establecerse en sus márgenes, triunfando, al final — 1535 — la mayor poténcia.

Pese al êxito político, los espanoles se vieron compelidos, en sus expediciones al Plata, a utilizar pilotos portugueses por estar esta ruta situada en la zona de las navegaciones portuguesas, según se mostrará en el presente trabajo.

No se infiera de las limitaciones temperales asignadas a este enayo que las navegaciones al Plata cesaron en los siglos XVII y XVIII. Por el contrario, los viajes del Brasil al Plata y retorno adquirieron, después de la refundción de Buenos Aires en 1580 un auge inusitado, favorecidos y estimulados por la unificación de los reinos peninsulares en el período filipino. La fundación de la Colónia del Sacramento en 1680 abrió nuevos incentivs al tráfico marítimo português con el Plata y cesó solamente el esar en 1777 la Colónia al domínio espanol.

CAPÍTULO I

PILOTOS PORTUGUESES DE LAS EXPEDICIONES DESCOBRIDORAS

El conocimiento de las más antiguas expediciones marítimas portuguesas al rio de la Plata es reciente. Hasta 1942[1], la Historiografía se limitaba a registar n único viage de descubrimiento: el de Juan Díaz de Solís, por cuenta de Espana, si bien se carecía de conformidad y seguridad acerca de la fecha de realización, atribuida, según algunos (António de Herrera y Humboldt) al ano 1508, según otros (Oviedo) a 1512 y por los mejor documentados (José Toribio Medina y Manuel de la Puente y Olea) al 1515-1516.

Las expediciones descubridoras del rie de la Plata se reducen a las três siguientes: La de Amerigo Vaspucci (1501-1502), la de Esteban Froes y Juan de Lisboa (1511-1512) y la de Juan Braz de Solis (1515-1516), que se examinarán a continuación.

1. — *La expedición portuguesa de 1501-1502 en que fue Amerigo Vaspucci.* La primeira expedición portuguesa que llegó y penetró en el rio de La Plata es aquella de que formaba parte Vespucci. Apenas había transcurrido un ano del descubrimiento del Brasil por Pedro Álvares Cabral, el 22 de Abril de 1500, cuando la expedición en que iba Vespucci recorrió las costas orientales de América Meridional hasta el grado 50

---

(1) *Rubio, Julián Ma. — Exploración y conquista del rio de la Plata* — siglos XVI y XVII — tomo VIII de la História de América y de los pueblos americanos dirigida por António Ballesteros y Beretta, Barcelona 1942. Rubio en las páginas 6 y 7 expone la tesis de Magnagni sobre el descubrimiento del rio de la Plata por Américo Vespúcio pero en su opinión el descubridor fue Juan Diaz de Solís.

de latitud estimada, que corresponde a 45.° de latitud real[2]. Ya Bensaúde, sin explicación alguna, colocó el término austral del viage en 46.° o 52.° sur[3]. Aungue las fuentes informatives del viage están constituídas por documentos espuridos — el *Mundis Novus* y la *Lettera* — fuera de ellos apenas se dispone de escasos dados que atestiguan, sin embargo, la autenticidad del hecho; entre esos dados complementarios conviene mencionar la relación del piloto anónimo de Cabral — atribuida a Giovanni Matteo Cretico — y el acta notarial de Valentin Fernandez.

El análisis crítico de las fuentes disponibles a las que corresponde agregar la llamada carta de Bartolozzi (nombre del que la publicó por primera vez en 1789) que contiene un breve relato de la expedición de 1501-1502 ha sido el procedimiento seguido por los historiadores, aunque no por todos con el rigor exibigle; la operación — tras la depuración efectuada — ha permitido el aprovechamiento de los datos indubitables: Se llegó así a la conclusión de que la expedición penetró en el estuario platense e impuso nombres a los puntos destacables (Cabo de Buen Deseo a esos topónimos han permitidodar consistencial al descubrimiento del rio de la Plata, atribuido ya en el siglo XVI a Vespucci por los historiadores Francisco Lopéz de Gómara y Juan Lópes de Velasco, si bien con ausencia de datos probatorios.

Desgraciadamente, de la espedición de 1501-1502 no se dispone, exceptuando Vespucci, de los nombres de ninguno de los tripulantes — incluido el del jefe — y por ello nos son desconocidos los de los tres pilotos de aquella imortal navegación, todos portugueses.

2 — *La expedición portuguesa de Froes — Lisboa (1511-1512).* Con aprovechamiento admirable de sus recursos humanos y económicos, los portugueses se propusieron completar su conocimiento del rio de la Plata aplicando un plan decenal en el envío de expediciones y a tal efecto despacharon en 1511 dos carabelas al mando de Diego Ribeiro (heraldo real que muerto por los indígenas de la costa del Brasil, fue sustituido por el escribano Esteban Froes, llamado Flores por los espanoles); la otra nao era mandada y piloteada por el famoso técnico náutico Juan de Lisboa. El piloto de la nave capitana se llamaba Rodrigo Álvares. Estos pormenores y otros referentes a los tripulantes de la nave capitana los conocemos debido a que esta carabela, en el viaje de regreso, fue a parar a la isla de Puerto Rico (arrastrada por vientos y corrientes contrarios) y sus hombres fueron trasladados a Santo Domingo y procesados por los espanoles por haber penetrado en jurisdicción hispana, permaneciendo en la cárcel hasta 1517.

El piloto Juan de Lisboa, en esta expedición, efectuó *in situ* la más antigua observación astronómica acerca de la situación geográfica del punto terminal del estuario en la costa norte. Nos referimos a la latitud del cabo de Santa Maria, nombre tambiém impuesto or esta expedición, pues figura en el *Tratado da agulha de marear denado por João de Lisboa no ano de 1514,* publicado en 1903 por Jacinto Inácio de Brito Rebello en el *Livro de Marinharia* del citado piloto, con el valor de 35° sur. Este cabo de Santa Maria de Juan de Lisboa y el del mismonombre de las expediciones de Magallanes, Caboto y Pero Lopes de Sousa, no corresponden al saliente geográfico que obstenta esa denominación sino a la llamada Punta del Este, que es realmente el punto inicial o final del estuario riplatense. El valor de 35° que le adjudicó Juan de Lisboa acredita una portentosa exactitud para la época en que fue calculao pues difiere en sólo dos minutos en más del valor real (34° 58' norte). Este cabo de Santa Maria es el topónimo más meridional registrado en la lista de treinta y seis denominaciones geográficas de la costa oriental de América del Sur confeccionada por Juan de Lisboa y fue incorporado

---

(2) Acerca de este punto consulte-se nuestra obra: *El Hallargo del rio de la Plata por Amerigo Vespucci en 1502,* Montevideo, 1982.

(3) Bensaúde, Joaquim. — *L'Astronomie nautique au Portugal a l'époque des grandes découvertes,* Berna, 1912, pág. 283.

en 1516 al *Regimento doAstrolábio* (ejemplar de Évora) que consagró oficial y definitivamente en los medios náuticos esta admirable determinación de latitud.

De los dos pilotos de la expedición de Froes, Juan de Lisboa era, efectivamente, el más distinguido. El cartógrafo portugués Diego Ribeiro, al servicio de Espana, registró en sus mapas de 1529 (ejemplares de Roma y de Weimar) un cabo de Juan de Lisboa, situado al norte del rio de la Plata, entre el rio de los Negros y Arrecife, que recuerda la intervención de este piloto en la expedición de 1511-1512.

Juan de Lisboa llegó a alcanzar los cargos de patrón de navegación de la Índia y Mar Océano (11 de Diciembre de 1522) y piloto mayor de navegación de la Índia y Mar Oceéno (12 de Enero de 1525)[4].

A fines de 1525 falleció Juan de Lisboa en viahe a la Índia con la armada del capitán mayor Felipe de Castro[5].

En cuanto a Rodrigo Álvares, piloto de la nave capitana de Froes, debió sentirse responsable del desvío de la carabela a Puerto Rico y cuando se le puso en libertad no se atrevió a regressar a Portugal permaneciendo en Sevilla durante anos, viendose obrigado para subsistir a enrolarse en 1525 en la armada de Sebastián Caboto, como simple marinero y cuando nos ocupemos de esta armada volveremos a encontrarlo.

3 — *La expedición espanola de Juan Dias de Solis (1515-1516).* — Los datos de la expedición de Froes divulgados en 1514 en Cádiz por una carabela portuguesa que arribó inesperadamente e se puerto motivaron el envío de una expedición espanola al mando del piloto mayor Juan Díaz de Solís y que partió el 8 de Octubre de 1515 con la finalidad de comprobar la existência de un canal interoceánico en el estuario rioplatense[6] conforme había difundido la carabela portuguesa no sólo en Cádiz sino también en Madeira según se desprende de un folleto alemán anónimo titulado *Copia der Newen Zeytung ause Presillg Landt* (Copia de la Nueva Noticia de la Tierra del Brasil).

La nacionalidad del jefe de la expedición, Juan Díaz de Solís, no está bien dilucidada; los cronistas espanoles sostienen que era espanol pero de la documentación coetánea surge que había prestado servicios en la Casa de la Índia de Lisboa como piloto. La cart del embajador portugués en Espana, Juan Mendes de Vasconcellos del 30 de Agosto de 1512 es bien convincente acerca de los servicios prestados por Solís en la Casa da Índia de Lisboa[7].

En 1506 huyó a Espana a raíz de haber dado muerte a su mujer. Una anotación de los *Comentarios de Afonso de Albuquerque* (primeira parte, capítulo VI) informa que al partir la armada de Tristão da Cunha para la India,el 5 de Abril de 1506, la nao Cirne de Alfonzo de Albuquerque debió permanecer anclaa en Belén a la esper de un piloto "por aver dois dias que João de Solís que com ele habia de ir por piloto fugira para Castela por ter matado a mulher"[8].

---

[4] Esteves Pereira, F. M. — *O Descobrimento do rio da Prata, em História de Colonização Portuguesa do Brasil,* Porto, 1922, t. II pág. 360.

[5] Rebelo, jacinto Ignácio de Brito. — *Livro de Marinharia,* Lisboa, 1903, pág. 54.

[6] Laguarda Trías, Rolando A. — *El predescubrimiento del rio de la Plata por la expedición portuguesa de 1511-1512,* Lisboa, 1973, pág. 156 y sig.

[7] Fernandez de Navarrete, Martín. — *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar les espanoles desde el siglo XV,* Madrid, 1929, t. III, pág. 127.
Coelho, José Ramos — *Alguns documentos de Arquivo Nacional da Torre do Tombo,* Lisboa, 1892, pág. 262.

[8] *História da Colonização portuguesa do Brasil,* t. II págs. 373/4.

Solís debió haber llevado a Espana un ejemplar del *Regimento do Estrolábio* (del que subsiste apenas el ejemplar llamado de Munich) que permitió a los espanoles entrar en posesión de los procedimientos usados en Portugal para determinar la latitud geográfica por medio de la altura meridiana del sol mediante las tablas de declinación solar contenidas en él. Por su condición de piloto experimentado logró entrar en la Casa de la Contratación de Sevilla y concurrió a la junta de navegantes convocada por el rey D. Fernando en Burgos em Marzo de 1508. En esa junta se resolvió el envío de una armada al mando de Vicente Yánez Pinzón y Juan Díaz de Solís para buscar en América Central un estrecho o canal interocéanico.

Las desinteligencas entre los jefes dela armada motivaron que al regreso del viaje infructuoso, en 1509, Juan Diaz de olis fuera a parar a la cércel. A fines de 1511 se lo peso en libertad y se le indemnizó[9]. En 1512, a la muerte de Vespuci, fue designado piloto mayor de Espana.

A 8 de Octubre de 1515, Juan Diaz de Solís al mando de três carabelas artió rumbo al rio de la Plata para comprobar si allí existía el canal interocéanico que propalaban los portugueses. António de Herrera es el historiador que suministra dates detallados acerca del itinerario a lo largo de las costa del Brasil y de la navegación en el estuario rioplatense, pero el análisis crítico de esos datos ha revelado la existencia de interpolaciones y anacronismos[10] lo que nos obliga a prescindir de tan dudosa fuente. El único informe fidedigno que ha llegado hasta nosotros es una breve notícia registrada por Sancho de Matienzo en uno de los libros de contabilidad de la Casa de Contratación de Sevilla de la que era tesorero. Con arreglo al asiento de Matienzo sabemos que la armada de Solís penetró en el estuario platense y loremontó hasta un "rio dulce de la costa sur junto a la isla de Martín Garcia" donde los índios mataron a Solís y a 8 de sus tripulantes. El lugar donde los indios mataron a Solís pertence a una de las bocas del Espana, enla costa Argentina[11].

En lo referente a los pilotos de la expedición cabe mencionar, que cualquiera sea la nacionalidad de Solís (cuestión aún noaclarada), fue indudablemente piloto português de la casa da India de Lisboa, antes de ser promovido en Espana a piloto mayor del ?????. En cambio, el piloto principal de la armada, Francisco de Torres, era espanol y cunado de Solís, pues éste habia vuelto a casarse en Espana; Torres fue quien asumió el mando de la armada y condujo las carabelas a Espana, pero sólo llegaron dos de las três naves, pues una de ellas naufragó en el puerto de los Patos, y los tripulantes se salvaron, refugiándose en la costa inmediata, donde permanecieron largos anos.

Los nombres de los otros dos pilotos de la armada de Solís se desconocen; se sabe, en cambio, que uno delso maestros era Diego Garcia, de nacionalidade portuguesa y más tarde acreditado piloto[12].

---

[9] Laguarda Trías — *El predescubrimiento del rio de la Plata,* págs. 25/35.

[10] Laguarda Trías. — *Rio de Janeiro — História de sus denominaciones,* Lisboa, 1972, pág. 8 y sig.

[11] El lector puede encontrar más detalles acerca de este hecho en nuestro artículo *El lugar onde mataron a Juan Diaz de Solís* (Suplemento dominical de El Dia, Montevideo, 10 de Julio de 1983.

[12] El dato se encontra en una información que Diego García mandó hacer en Sevilla el 16 de Agosto de 1530, acerca de lo ocurrido en el río de la Plata con el capitán general Sebastian Caboto; el testigo Juan de Junco declaró que García habia sido maestro de una de las carabelas de Solis (José Toribio Medina, *Los viajes de Diego Garcia de Moguer,* Santiago do Chile, 1908, pág. 257). A António de Herrera hay que adjudicar el dato de que Garcia era português.

Una memoria del mismo Diego Garcia, redactada hacia 1530, nos entera que del riode la Plata, donde había estado, coincidiendo con Caboto, entre 1528 y 1530, "esta senal de plata que yo he traido, un hombre de los mios que dexé la otra vez que descobrí este río, habrá 15 anos, de una carabela que se nos perdió fue por tierra a este río del Paraguay e traxo dos o tres arrobas de plata"[13].

La sucinta notícia de Diego García es exacta en todos sus detalles; en ella alude a Alejo García verosimilmente pariente suyo *(un hombre de los míos)* como aprece también desprender-se de la igualdad de apellidos Alejo García, después de permanecer buen número de anos en el puerto de los Patos, emprendió con Quatro de sus companeros, náufragos de Solís como ál, una expedición por tierra a los Andes peruanos para saquear los templos incaicos; la acompanaban un exército de indios guaranies de la costa del Brasil. Los aventureros lograron su propósito y Alejo García envió muestras del oro conseuido al puerto de los Patos con el mulato Francisco Pacheco. Al regresar, Alejo García fue asesinado junto con sus companeros por los indios del Paraguay[14].

---

(13) De la *Memoria* de Diego García, publicada por primera vez por Varnhagen en 1852, se dispone de una edición crítica debida al P. Guillermo Furlong Cardiff *Revista de la Sociedad Amigos de la Arqueologia*, tomo VII, 1933; hay separata fechada en 1935.

(14) La expedición de Alejo García fue estudada por el Dr. Manuel DOminguz en 1904 y por Enrique de Gandía en *História crítica de los mitos de la conquista americana*, Madrid, 1929.

CAPÍTULO II

PILOTOS PORTUGUESES DE LAS EXPEDICIONES EXPLORADORAS

La expedición de Solís constituye la última fase de los viajes de descubrimiento al río de la Plata y asi la confirma el registro de este rio en un libro de geografia. En efecto, la primera mención del río de la Plata aparece en 1519, fecha en que se publica en Sevilla la *Suma de Geografia* de Martín Fernandez de Enciso, donde se lee la siguiente notícia "Desde el río de las bueltas fasta del cabo de Santa Maria ay ochenta leguas; etá el cabo de Santa Maria en XXXV grados; pasado este cabo entra un rio de mas de veinte leguas de ancho a do ay gentes que comen carne humana"(15)

Vamos a entrar, por tanto, en la etapa siguiente: los viajes de exploración al río.

1 — *La expedición de Magallanes no había sido organizada para ir al río de la Plata sino para buscar un canal inter-oceánico que, una vez hallado, conduciría a las ilas Molucas, situadas, segun Magallanes, enhemisferio espanol; no obstante, Magallanes, al llegar al estuário platense, penetró en él y estuvo en el río desde el 20 de Enero de 1520 hasta el 2 de Febrero siguiente en que prosiguió viaje hacia el sur. La armada magallánica se componía de 5 naves y 4 de ellas llevaban pilotos portugueses.*

En la nao capitana Trinidad iba de piloto Esteban Gomes. El piloto de la Santo António, Juan Rodríguez de Mafra, era espanol El piloto de la Concepción era Juan Lopes de Carvalho; el de la Victoria Vasco Gallego y de la Santiago, Juan Serrano, todos portugueses.

Veamos lo que sabe acerca delos pilotos magallánicos. Aunque no se había designado piloto mayor de la armada, de hecho lo era Esteban Gomes por ejercer sucargo en la nao capitana. Según el cronista António Galvão era natural de Porto(16). Fue nombrado piloto de la casa Contratación de Sevilla el 10 de Febrero de 1518(17). Después de a invernada en San Julián (31 de Marzo de 1520 al 24 de Agosto del mismo ano) Gomes, fue traladado a la nao Santo António, lo que suponia un ???? de categoria y motivó que, al llegar al estrecho (aun no del todo descubierto), amotinara la gente y emprendiera con la nave el regresso a espana. A pesar del gravíssimo delito en que incurriera, Gomes logró salir airosamente de esa prueba y en 1524 fue escogido para dirigir una expedición marítima que partió de la Coruna para tratar de descubrir en el norte de América un paso interocéanico que permitiera llegar a las cotas del Catayo oriental (China). Gomes regresó a lo diez meses después de haber explorado las costas norte americanas senaladas en el mapa de Diego Ribeiro (1529) con el nobmre de "Tierra de Estevan Gomez". Pese a estes resultados infuctuosos, Gomes no perdió la confianza de que gozaba en Espana y al organizar-se en 1535 la armada de Don Pedro de Mendonza, destinada al río de La Plata, Gomes fue designado piloto mayor de la armada.

Una vez en el rio platense, Gomes se incorporó a la expedición que al mando de Juan de Ayolas tenía como objetivo la sierra de la Plata (Andes peruanos) a donde se proponían llegar atravesando el Chaco; cuando regresaban, con sus cargas de oro,

---

(15) La *Suma de Geografia* (Sevilla, 1519) consta de 75 folios sin numerar, en escritura gótica. En 1948, J. Ibánez Cerdá publicó una edición facsimilar.

(16) António Galvão, *Tratado dos descubrimentos,* Porto, 1944, pág. 194.

(17) *Colección General de Documentos relativos a las islas Filipinas existentes en el Archivo de Indias de Sevilla,* Barcelona, 1918, tomo I, pág. 153, documento 16.

fueron assessinados él y los ochenta sobrevivientes — en el puerto de la Candelaria (latitud 19» 40' sur) sobr el río Paraguay por los indios payaguás[18].

El piloto de la nao Santo Antonio, Juan Rodriguez de Mafra, vecino de Cadíz, era el único piloto espanol de la expedición (excluído Andrés de San Martín, que, no obstante figurar en las listas de tripulantes como piloto, no lo era sino cosmógrafo). Por error lo consideramos português en nuestro estudio Nave espanola descobre las ilhas Malvinas en 1520 (Montevideo, 1983, pág. 66). Juan Rodríguez de Mafra, a raíz de los cambios en la plana mayor de naves que debieron efectuarse después del motín de San Juliáan, fue trasladado a la nao Concepción y en ella falleció el 28 de Marzo de 1521[19].

Inicialmente en la nao Concepción el piloto era el português Juan Lopes de Carvalho; en nuestro estudio *Rio de Janeiro — História de sus denominaciones* (Lisboa, 1972, pág. 13 y siguientes) lo hemos identificado con el Juan Lopes Carvalho contratado por Magallanes en 1519 para su expedición; en 1511 desempenaba el cargo de piloto en la nave Bretoa (metátesis de Bretoa) que había partido de Lisboa para transportar una carga de palo brasil acopiada en la factoria de Rio de Janeiro hasta la capital portuguesa; a causa de hallársela culpable de una sustracción de herramientas fue dejado en la factoría de Rio de Janeiro.

Debió ser recogido en 1516 por las carabelas de la expedición de Solís que regressaban a Espana al mando de Francisco Torres, pues en 1519 se encontraba en Sevilla, desocupado.

Durante el viaje a lo alrgo de la costa brasilera, Carvalha se convirtió en el piloto de confianza de Magallanes, quien lo nombró guía de la armada[20] y en San Julián lo designó piloto dela nao capitana Trinidad, relegando a Gomez al pilotaje de la San Antonio y mandando a Rodríguez de Mafra a la Concepción, donde iba inicialmente Carvalho.

Después de atravessar el Pacífico, atormentados por el hambre, llegaron las três naves de Magalhães a las islas Filipinas; el 27 de Abril de 1521 en Mactán, pereció Magallanes y el 1.° de Mayo en Cebú se consumó la matanza de casi toda la plana mayor de la armada, tras lo cual las naves se dirigieron a la isla de Bohol donde

---

(18) Gonzalo Fernandez de Oviedo, *Historia General y Natural de las Indias,* Madrid, 1852, tomo II, pág. 200.

(19) *Colección de documentos de las Filipinas,* Barcelona, 1920, tomo III, pág. 289. En *El Predescubrimiento del rio de la Plata por la expedición portuguesa de 1511-1512,* pág. 60, hemos afirmado que Juan Rodriguez de Mafra era português y lo mismo hemos aseverado en *Nave espanola descubre las islas malvinas,* Montevideo, 1983, pág. 66. Debemos rectificar lo dicho com arreglo a lo expuesto por Alicia B. Gould en *Nueva Lista documentada de los tripulantes de Colón en 1492* (Madrid, 1984, pág. 262) donde la abnegada investigadora aclara que Rodriguez de Mafra era hermano de Diego de Lopo y portanto espanol, vecino de Palos; fue tripulante en el tercer viaje de Colón (1948).

(20) Laguarda Trías. — *Rio de Janeiro — História de sus denominaciones,* Lisboa, 1972, pág. 14. Según la carta escrita en Sevilla el 12 de Mayo de 1521 por el contador de la Casa de Contratación Juan López de Recalde (Navarrete, *Colección,* tomo IV, pág. 201-208) "llegados a la costa del Brasil tomaron agua y lena, e dio cargo a Juan Lopez Caraballo dando el farol en la nao Concepción para que tirasse el camino la costa adelante, el qual diz que se allegó tanto a tierra una y dos veces que si no fuera por Esteban Gomez que iba con el dicho Magallanes, hubieran dado al través en la costa". La insidia de la los sublevados de la San Antonio que se refleja en el relato de Recalde están desmentidas por los hechos, ya que Magallanes siguió confiando más en Lopez de Carvalho que en Esteban Gomez al salir de San Julián lo nombró piloto de la Trinidad en lugar de Esteban Gomez.

decidieron que mar la nao Concepción por falta de gente para tripularla; allí se aligió al piloto López de Carvalho, capitán general de la armada[21] y a Gonçalo Gómez de Espinosa, capitán de la Victoria.

Alcanzadas las islas Molucas y cargadas las naves de especies, se decidió el regresso a Espana, pero sólo pudo hacerlo la Victora el 21 de Diciembre de 1521 pues una via de agua impidió la partida de la Trinidad que debió quedarse en Tidore mientras se reacondicionaba; en esas circuntancias muiró López de Carvalho el 14 de Febrero de 1522[22].

En la nao Victoria el piloto era Vasco Gallego, portugués; había sido nombrado piloto de la casa de Contratación el 12 de Junio de 1514 y falleció a bordo de su nave el 21 de Febrero de 1521[23].

Cuando la armada magallánica partió de Espana la nao Santiago levaba como capitán y piloto a Juan Serrano, natural de Freixial, según afirma la carta del factor portugués de Sevilla, Sebastián Alvarez, a D. Manuel I con fecha 18 de Julio de 1519[24]. Fue nombrado piloto el 8 de Febrero de 1514. Después de la pérdida de la Santiago, por haberse hundido el 22 de Mayo de 1520, fue nombrado capitán de la Concepción esta el 27 de Abril de 1521 en que por muerte de Magallanes fue designado, junto con Duarte Barbosa para ejercer el mando supremo de la armada magallánica. Efímero fue su mando pues el 1.º de Mayo de 1521 pareció en el banquete de Cebú[25].

2 — *La expedición portuguesa de Cristóbal Jaques (1521)* — Siguiendo al plan decenal sguido en Portugal para los viajes marítimos al río de la Plata, el rey D. Manuel en 1521 armó dos navios cuya jefatura confió a Cristóbal Jaques; nada dice el informante acerca del destino de estos barcos[26] pero los datos consignados en una carta del embajador espanol en Portugal Juan de Zúniga, fechada en Évora el 27 de Julio de 1524 y escuetas noticias registradas por Luís Ramirez, tripulande la expedición de Caboto, en su carta del 10 de Julio de 1528, nos han permitido establécer todo lo que se sabe del viaje de Jaques[27] a quien corresponde adjudicar el descubrimiento del río Paraná. La

---

(21) Navarrete, que no se habia enterado de la substitución de Esteban Gomez por Carvalho afirma que este "fue elevado a capitan general desde su cargo de piloto de la Concepción" (Colección, tomo IV, pág. 67).

(22) *Colección de docuentos de las islas Filipinas,* tomo III, pág. 316-317.

(23) *Colección de documentos de las islas Filipinas,* tomo I, págs. 71 y 209; tomo III, Pág. 289.

(24) Navarrete, Colección, tomo IV, pág. 155, documentos XI. El factor Alvarez sólo senala la nacionalidd portuguesa de Serrano; el dato de ser originário de Freixial figura en el Visconde de Lagoa *(Magallanes,* tomo I, pág. 307) sin que sepamos de donde procede.

(25) *Colección de documentos de las islas Filipinas,* tomo III, pág. 291.

(26) Seguimos al genealogista José Freire Montarroio Mascarenhas, segun puede ver el lector si acude a nuestro estudio *La expedicción de Cristóbal Jaques al riode la Plata en 1521* (Montevideo, 1964, pág. 12).

(27) Además del estudio mencionado en la nota que antecede sobre la expedición de Jaques, hemos vuelto a tratar el tema en la *História naval Brasileira,* primeiro volume, tomo I, capítulo 5, titulado Cristóvão Jaques e as armadas guarda-costas, págs. 247-288 (Rio de Janeiro, 1975).

carta de Luís Ramorez atestigua que Jaques habia estado en el río de la Plata: "Cristobal Jaques capitán del rey de Portual que otra vea como tengo dito havia venido a este Río de Solís y prometió al dicho Francisco del puerto que alli allamos que bolbería"[28].

De los procesos seguidos a Caboto a su regreso a Espana (1530) surge que él encontró en la factoría de Pernambuco en Junio de 1526 a uno de los pilotos de Cristobal Jaques, llamado Jorge Gomez, que había dejado desterrado en la factoría a su regreso por no sabemos que faltas. Aunque nada dicen los documentos queda fuera de toda duda que Jorge Gomez era de nacionalidad portuguesa, si bien nada se conoce acerca de su vida.

3 — *La expedición espanola de Sebastián Caboto (1527-129).* — En virtud de haber estudiado esta expedición para la *História Naval Brasileira* coordinada por el capitán de mar y guerra Max Justo Guedes (Primeiro volume — tomo I, Rio de Janeiro, 1975, pág. 301-338). Sólo nos referimos aqui a lo relacionado con el tema. El capitán general de esta armada era el veneciano, criado en Inglaterra, Sebastián Caboto, en ese tiempo piloto mayor de Espana y cosmógrafo real. El viaje, de carácter estritamente comercial, estaba destinado al Extremo Oriente pero Caboto, en uso de sus facultades, al llegar la armada a Pernambuco, en Junio de 1526, después de oir a los portugueses de la factoría de palo brasil instalada en ese puerto, resolvió cambiar de rumbo y dirigirse al río de la Plata. Los principales informantes de Caboto fueron el factor Manuel de Braga y el piloo Jorge Gomez que había ido con Cristóbal Jaques en su viaje de 1521 al estuario rioplatense y no cesaba de ponderar que era la vía de acceso a la sierra de la Plata, nombre con que designaba al Perú de los Incas. En Pernambuco permaneció Caboto hasta fines de Setiembre de 1526 esperando los vientos favorables del nordeste, llegando al río de la Plata en Febrero de 1527; llevaba consigo al piloto portugués Jorge Gomez.

Los cargos depiloto en la armada de Caboto no eran desempenados por portugueses; en la nao capitana, Santa Maria de la Concepción, desempenaba el cargo de piloto mayor el griego Miguel de Rodas, sobreviviente de la expedición de Magallanes, en cuya nave Victoria había ejercido las funciones e contramestre y luego de maestre[29]; en la nave portuguesa Santa Maria del espinar el piloto era el inglês Enrique Patimer[30]. en la nao Trinidad el piloto se llamaba Pero Fernandez y nada sabemos de su nacionalidad.

En calidad de simples marinero viajaba en la armada de Caboto, Rodrigo Álvares, el antiguo piloto de la nao capitana de Esteban Froes, en el viaje de 1511-1512. Pese à la modesta condición a que se veía reducido, Rodrigo Álvares no tardó en destacarse. Cuando se encontraban cerca del estuario platense y los pilotos titulares andaban desorientados, Rodrigo Álvares reconoció e identificó a las actuales isletas de Torres, en la costa del departamento uruguayo de Rocha, lo cual permitió a la armada una buena recalada. Caboto, agredecido impuso a las islas el nombre de islas de Rodrigo Álvares y así las registró Alonso de Santa Cruz, veedor de los armadores en la armada de Caboto, cuando compusó más tarde su *Islario General de todas las iglas del mundo,* donde se lee: "antes de entrar en el río de la Plata ny quatro e cinco isletas las quales van puestas de levante a poniente unas en pos de otras apartadas por una y media legua que se llaman islas de Rodrigo Álvares por las aver descubierto un piloto que con nos otros

---

(28) Madero, Eduardo. — *História del Puerto de Buenos Aires,* Buenos Aires, 1939, pág. 393. Cf. Laguarda Trías, *La expedición Jaques al Rio de la Plata en 1521*, pág. 35.

(29) Visconde Lagoa, *Fernão de Magalhães,* Lisboa, 1938, tomo I, pág. 284.

(30) Medina, José Toribio. — *El veneciano Sebastián Caboto al servicio de España,* Santiago do Chile, 1902, tomo I, pág. 106.

llevavamos dicho ais"[31]. Las islas de Rodrigo Álvares continuaron apareciendo en la cartografía de origen espanol hasta ser suprimidas por el geógrafo espanol Juan Lopez de Velasco, hacia 1570.

La competencia professional de Rodrigo Álvares fue aprovechaa por Caboto al tener que solicitr ayuda de Espana. Resolvió entonces enviar la carabela San Gabriel con personal de su confianza y nombró para ejercer el mando a Fernando Calderón y a Roger Barlowjeligió como piloto o Rodrigo Álvares.

Alvares condujo la carabela a Lisboa, escala innecesaria, donde llegó a mediados de Octubre de 1528. Los portugueses se enteraron así de las portentosas nuevas de que eran portadores los de la carabela; en los primeros dias de Noviembre de 1528 la carabela llegó a Sevilla donde nada se resolvió de inmediato. Por carta de Francisco Dias, agente portugués en Sevilla, escrita al rey D. Juan III sabemos que Rodrigo Alvares deambuló por Sevilla en compania de cierto cartógrafo portugués chamado Juan Rodriguez, que había passado a Espana en busca de mejor suerte. en 1530, la Corte Espanola resolvió enviar al rio de la Plata la misma carabela en que habian venido Calderón y Barlow y se convocó a sus tripulantes pero Rodrigo Alvares no pudo ser localizado.[32]

4 — La expedición espanola del portugués Diego Garcia (1528-1529). Según el cronista Antonio de Herrera, Diego Garcia era piloto portugués[33] y asi lo confirma la documentación coetánea. Formó parte, como maestre de uma nave de la expedición de Juan Díaz de Solís al rio de la Plata (1415-1516)[34].

La existência de más de um piloto del mismo nombre (como Diego garcía de Trigueros) ha dificultado la labor historiográfica.

El 10 de Febrero de 1526 el rey firmaba con el conde de Andrada y Cristóbal de Haro unas capitulaciones para enviar una armada al mando de Diego García, piloto, compuesta de una carabela de 50 a cien toneles y un patax de 25 a trinta toneles y un bergantín de remos en piezas para armar en el lugar de empleó. Según García, en una memoria compuesta en 1530, se le dió una nave mayor de lo estipulado aunque no indica cual era su tonelaje ni su nombre; en vez de un patax se le entregó un galeón llamado Nuestra Senora del Rosario que debía ir al mando del piloto Rodrigo Darias; la tripulación sumaba unos cien hombres. Aunque garcía en su citada relación afirma que el viaje de ida se efectuó en los anos de 1526 y 1527, debe lerse 1527 y 1528.

---

(31) Santa Cruz, Alonso de. — *???? General de todas las islas del mundo*, Madrid, 1918, pág. 549.

(32) Laguarda Trías, Rolando. — *El Predescubrimiento del Rio de la Plata*, pág. 116.

(33) Herrera, António de. — *História General de los hechos de los castellanos en las islas y tierra firme del mar óceano*, Madrid, 1726, década 3, libro 4, pág. 1.

(34) Medina, José Toribio. — *Los viajes de Diego Garcia de Moguer al Rio de la Plata* (Santiago do Chile, 1908, págs. 247-267). En la información hecha en Sevilla a poticion del capitán Diego García acerca de todo lo ocurrido en el Río de la Plata con el capitán general Sebastián Caboto (10 de Agosto de 1530), el testigo Alonso de Santa Cruz respondiendo a la segunda pregunta, declaró: "que oyó decir allá en aquella tierra que se disse Río de Solís dos cristianos que estaban allá, el uno nombrado Enrique Montes y el otro un alferez que el dicho Diego Garcia capitán llevaba consigo, que no se acuerda como se llamaba, como el Diego Garcia, capitán, habia ido en compania de Juan Diaz de Solís a descubrir aquella tierra" (pág. 253).

Juan de Junco contestando a la misma pregunta afirmó que oyó decir que el dicho capitán Diego Garcia había ido en compania de Juan de Solís por maestre de una nao en quellas partes (pág. 257).

carta de Luís Ramorez atestigua que Jaques habia estado en el río de la Plata: "Cristobal Jaques capitán del rey de Portual que otra vea como tengo dito havia venido a este Río de Solís y prometió al dicho Francisco del puerto que alli allamos que bolbería"[28].

De los procesos seguidos a Caboto a su regreso a Espana (1530) surge que él encontró en la factoría de Pernambuco en Junio de 1526 a uno de los pilotos de Cristobal Jaques, llamado Jorge Gomez, que había dejado desterrado en la factoría a su regreso por no sabemos que faltas. Aunque nada dicen los documentos queda fuera de toda duda que Jorge Gomez era de nacionalidad portuguesa, si bien nada se conoce acerca de su vida.

3 — *La expedición espanola de Sebastián Caboto (1527-129).* — En virtud de haber estudiado esta expedición para la *História Naval Brasileira* coordinada por el capitán de mar y guerra Max Justo Guedes (Primeiro volume — tomo I, Rio de Janeiro, 1975, pág. 301-338). Sólo nos referimos aqui a lo relacionado con el tema. El capitán general de esta armada era el veneciano, criado en Inglaterra, Sebastián Caboto, en ese tiempo piloto mayor de Espana y cosmógrafo real. El viaje, de carácter estritamente comercial, estaba destinado al Extremo Oriente pero Caboto, en uso de sus facultades, al llegar la armada a Pernambuco, en Junio de 1526, después de oir a los portugueses de la factoría de palo brasil instalada en ese puerto, resolvió cambiar de rumbo y dirigirse al río de la Plata. Los principales informantes de Caboto fueron el factor Manuel de Braga y el piloo Jorge Gomez que había ido con Cristóbal Jaques en su viaje de 1521 al estuario rioplatense y no cesaba de ponderar que era la vía de acceso a la sierra de la Plata, nombre con que designaba al Perú de los Incas. En Pernambuco permaneció Caboto hasta fines de Setiembre de 1526 esperando los vientos favorables del nordeste, llegando al río de la Plata en Febrero de 1527; llevaba consigo al piloto portugués Jorge Gomez.

Los cargos depiloto en la armada de Caboto no eran desempenados por portugueses; en la nao capitana, Santa Maria de la Concepción, desempenaba el cargo de piloto mayor el griego Miguel de Rodas, sobreviviente de la expedición de Magallanes, en cuya nave Victoria había ejercido las funciones e contramestre y luego de maestre[29]; en la nave portuguesa Santa Maria del espinar el piloto era el inglês Enrique Patimer[30]. en la nao Trinidad el piloto se llamaba Pero Fernandez y nada sabemos de su nacionalidad.

En calidad de simples marinero viajaba en la armada de Caboto, Rodrigo Álvares, el antiguo piloto de la nao capitana de Esteban Froes, en el viaje de 1511-1512. Pese à la modesta condición a que se veía reducido, Rodrigo Álvares no tardó en destacarse. Cuando se encontraban cerca del estuario platense y los pilotos titulares andaban desorientados, Rodrigo Álvares reconoció e identificó a las actuales isletas de Torres, en la costa del departamento uruguayo de Rocha, lo cual permitió a la armada una buena recalada. Caboto, agredecido impuso a las islas el nombre de islas de Rodrigo Álvares y así las registró Alonso de Santa Cruz, veedor de los armadores en la armada de Caboto, cuando compusó más tarde su *Islario General de todas las iglas del mundo,* donde se lee: "antes de entrar en el río de la Plata ny quatro e cinco isletas las quales van puestas de levante a poniente unas en pos de otras apartadas por una y media legua que se llaman islas de Rodrigo Álvares por las aver descubierto un piloto que con nos otros

---

(28) Madero, Eduardo. — *História del Puerto de Buenos Aires,* Buenos Aires, 1939, pág. 393. Cf. Laguarda Trías, *La expedición Jaques al Rio de la Plata en 1521*, pág. 35.

(29) Visconde Lagoa, *Fernão de Magalhães,* Lisboa, 1938, tomo I, pág. 284.

(30) Medina, José Toribio. — *El veneciano Sebastián Caboto al servicio de España,* Santiago do Chile, 1902, tomo I, pág. 106.

llevavamos dicho ais"[31]. Las islas de Rodrigo Álvares continuaron apareciendo en la cartografía de origen espanol hasta ser suprimidas por el geógrafo espanol Juan Lopez de Velasco, hacia 1570.

La competencia professional de Rodrigo Álvares fue aprovechaa por Caboto al tener que solicitr ayuda de Espana. Resolvió entonces enviar la carabela San Gabriel con personal de su confianza y nombró para ejercer el mando a Fernando Calderón y a Roger Barlowjeligió como piloto o Rodrigo Álvares.

Alvares condujo la carabela a Lisboa, escala innecesaria, donde llegó a mediados de Octubre de 1528. Los portugueses se enteraron así de las portentosas nuevas de que eran portadores los de la carabela; en los primeros dias de Noviembre de 1528 la carabela llegó a Sevilla donde nada se resolvió de inmediato. Por carta de Francisco Dias, agente portugués en Sevilla, escrita al rey D. Juan III sabemos que Rodrigo Alvares deambuló por Sevilla en compania de cierto cartógrafo portugués chamado Juan Rodriguez, que había passado a Espana en busca de mejor suerte. en 1530, la Corte Espanola resolvió enviar al rio de la Plata la misma carabela en que habian venido Calderón y Barlow y se convocó a sus tripulantes pero Rodrigo Alvares no pudo ser localizado.[32]

4 — La expedición espanola del portugués Diego Garcia (1528-1529). Según el cronista Antonio de Herrera, Diego Garcia era piloto portugués[33] y asi lo confirma la documentación coetánea. Formó parte, como maestre de uma nave de la expedición de Juan Díaz de Solís al rio de la Plata (1415-1516)[34].

La existência de más de um piloto del mismo nombre (como Diego garcía de Trigueros) ha dificultado la labor historiográfica.

El 10 de Febrero de 1526 el rey firmaba con el conde de Andrada y Cristóbal de Haro unas capitulaciones para enviar una armada al mando de Diego García, piloto, compuesta de una carabela de 50 a cien toneles y un patax de 25 a trinta toneles y un bergantín de remos en piezas para armar en el lugar de empleó. Según García, en una memoria compuesta en 1530, se le dió una nave mayor de lo estipulado aunque no indica cual era su tonelaje ni su nombre; en vez de un patax se le entregó un galeón llamado Nuestra Senora del Rosario que debía ir al mando del piloto Rodrigo Darias; la tripulación sumaba unos cien hombres. Aunque garcía en su citada relación afirma que el viaje de ida se efectuó en los anos de 1526 y 1527, debe lerse 1527 y 1528.

---

(31) Santa Cruz, Alonso de. — *???? General de todas las islas del mundo*, Madrid, 1918, pág. 549.

(32) Laguarda Trías, Rolando. — *El Predescubrimiento del Rio de la Plata,* pág. 116.

(33) Herrera, António de. — *História General de los hechos de los castellanos en las islas y tierra firme del mar óceano*, Madrid, 1726, década 3, libro 4, pág. 1.

(34) Medina, José Toribio. — *Los viajes de Diego Garcia de Moguer al Rio de la Plata* (Santiago do Chile, 1908, págs. 247-267). En la información hecha en Sevilla a poticion del capitán Diego García acerca de todo lo ocurrido en el Río de la Plata con el capitán general Sebastián Caboto (10 de Agosto de 1530), el testigo Alonso de Santa Cruz respondiendo a la segunda pregunta, declaró: "que oyó decir allá en aquella tierra que se disse Río de Solís dos cristianos que estaban allá, el uno nombrado Enrique Montes y el otro un alferez que el dicho Diego Garcia capitán llevaba consigo, que no se acuerda como se llamaba, como el Diego Garcia, capitán, habia ido en compania de Juan Diaz de Solís a descubrir aquella tierra" (pág. 253).

Juan de Junco contestando a la misma pregunta afirmó que oyó decir que el dicho capitán Diego Garcia había ido en compania de Juan de Solís por maestre de una nao en quellas partes (pág. 257).

ciaron su regreso a Espana[54]. Rolón aunque no era piloto, acreditó maravillosas dotes marineras al efectuar en un bote un recorrido de 200 léguas oceánicas en pleno invierno.

Tres dias después de haber partido la expedición de Ayolas, llegó a Buenos Aires Gonzalo de Mendonza con la nao Santa Catalina, trayendo no sólo abundantes víveres sino algunos europeos que vivían en la costa del Brasil; el más destacado fue el português Hernando de Ribera, natural de Algarve, casado con Margarita Peres y antiguo expedicionario de Caboto. Al enterar-se de la expedición de Ayolas a la sierra de la Plata manifestó a Mendoza que lo exiguo del contingente — 160 hombres — los exponía a gravíssimos peligros. Mendoza resolvió entences enviar una expedición de socorro para la cual Hernando de Ribera construyó un berganín. La nueva expedición se componía de sessenta hombres en três bergantines y salió el 15 de Jenero de 1537 al mando del capitán Juan de Salazar de Espinosa; de ella tormaba parte Gonzalo de Mendoza y Hernando de Ribera. La expedición llegó al puerto de la Candelaria (19º 40' de latitud sur) donde se encontraba Irala esperando el regresso de Ayolas. Al regresso el 15 de Agosto de 1537, Juan de Salazar fundó la casa fuerte de la Assunción.

El mal estado de salud de Mendoza le obligó a abandonar la conquista y el 22 de Abril de 1537 partió de Buenos Aires en la nao capitana Magdalena y el galeón Santantón; le acompanaban 250 hombres entre los que iba el português Gonzalo de Acosta; el 23 de Júnio de 1537 moría el adelantado en alta mar. La Magdalena llegó a los Azores el 26 de Julio y allí, en la isla Tercera, se entrevistó Gonzalo de Acosta com Alvar Nunez Cabeza de Vaca que volvia a Espana después de passar toda classe de penalidades en el Nuevo Mundo[55].

En Abril de 1538 arribó a Buenos Aires la nave Santa Maria del saonés Leone Pancaldo, antigo expedicionario de Magallanes, quien no habiendo podido atravesar el estrecho de Magallanes, se dirigió al rio de la Plata. Coincidió la arribada de Pancaldo con la llegada de la carabela Santa Catalina, que al mando del piloto António López de Aguiar, venía de Espana, enviada por el apoderado de Mendoza, Martín de Orduna. López de Aguiar obligó a Pancaldo le pagara los servicios que le prestó como pratico del rio, por conducirlo a Buenos Aires[56].

El 3 de Junio de 1538, Francisco Ruiz Galán, que gobernaba en Buenos Aires por poder de Mendonza despachó al galeón la Anunciada, al mando de Gonzalo de Mendoza con la misión de traer víveres del Brasil[57], la Anunciada, al llegar a la isla de Santa Catalina se encontró con la nao Santiago (apodada la Maranona, del nombre del propietario capitán Cristóbal Frías Maranón) que venía al rio de la Plata trayendo a su bordo, como capitán al veedor de S.M. Alonso de Cabrera. Con anterioridad al encuentro con la Anunciada, la Maranona había tratado três vezes consecutivas de embocar el rio de la Plata sin haberlo podido conseguir, por lo cual Cabrera resolvió dejarse guiar por Gonzalo de Mendoza y juntos emprendieron viaje. En la boca del rio una tormenta hizo naufragar a la Anunciada (Noviembre de 1538(con pérdida de algunos tripulantes; el resto con ayuda de un batel prosiguieron a lo largo de la costa norte hasta encontrar a la Maranona fondeada en la isla de San Gabriel. Desde allí passaron todos a Buenos Aires. En la Maranona venía como piloto el português Jácome Luis y otro piloto llamado Benito Luis, también português y quizá familiar del primero nombrado[58].

---

(54) Gandía, ob. cit. págs. 42 y 43.

(55) Groussac, Paul. — *Mendoza y Caray,* Buenos Aires, 1949, tomo I, pág. 234.

(56) Gandia, ob. cit., págs. 74-75.

(57) Gandia, ob. y lug. cit.

(58) Lafuente Machain, Los conquistadores del Río de la Plata, págs. 375 e 376.

En Febrero de 1539, a raíz de la pérdida de la nao de Pancaldo en el Riachuelo y de la nao Maranona en el mismo puerto, Francisco Ruíz Galán, que gobernaba en Buenos Aires, mandó efectuar una información acerca de la condiciones del Riachuelo como puerto y los pilotos de Mendoza emitieron su parecer, que fue favorable[59]. En Abril del mismo ano se resolvió enviar a Espana a la nao Trinidad de la armada de Mendoza y a la carabela Santa Catalina de António López de Aguiar, al mando de éste; el Rio de la Plata quedó así sin naves de alto bordo para sus comunicaciones oceánicas y reduzido a un completo aislamiento que Irala perfeccionó en 1514 con la destrucción —más que despoblación — de Buenos Aires pues no se limitó a llevar a sus habitantes a la Assunción sino que destruyó las casas e incendió la iglesia. Cuando Irala se creía libre de competidores, la corona espanola designó en 1540 a Alvar Núnez Cabeza de Vaca, segundo adelantado del rio de la Plata.

De los cuatro barcos que componían la armada de Alvar Núnez, cuyo piloto mayor era Gonzalo de Acosta, sólo una carabela llegó al rio de la Plata, en viaje fugaz a la Assunción; los demás barcos se perdieron en las costas del Brasil. Por otra parte, Alvar Nunez al enterarse de que no poderia remontar el Paraná con los caballos que llevaba, decidió transladar-se por tierra a la Assunción desde la boca del rio Itabucú; de la columa terrestre formaba parte el piloto Gonzalo de Acosta. Alvar Núnez assumió el poder el 11 de Marzo de 1542 y el 24 de Abril de 1544 fue depuesto por un motín. Se preparó una carabela para enviar a Alvar Núnez a Espana y se nombó a Gonzalo de Acosta piloto de la embarcación que recibió el expressivo nombre de "Comuneros". Aunque Caboto ya había enviado a Espana a la carabela San Gabriel en viaje aislado, es con la carabela Comuneros (1545) que se inicia la navegación oceánica con barcos sueltos que en lo sucessivo, iba a ser el sistema normal empleado.

De la expedición siguiente — la de Sanabria — partió de Sanlúcar en 1550, no trataremos, pues aparte de que no llevaba pilotos portugueses (Juan Sánchez de Vizeaya espanol era el piloto mayor) no llegó al rio de la Plata pues se detuvo en la costa del Brasil donde se perdieron los barcos de la misma y sus tripulantes y pasajeros se assentaron en la población de San Francisco donde permaneceram algunos anos.

2 — *La expedición espanola de Martín de Orue (1555).* La finalidad de esta expedición fue la de conducir al rio de la Plata al obispo de la sede, Pedro Fernandez de la Torre, y 48 pasajeros. Se componía de una nave grande, llamada Nuestra Senhora de la Consolación, y dos bergantines: el llamado Todos los Santos piloteado por Gonzalo de Acosta, nuestro conocido português, y el otro por Jácome Luis, también português, según sabemos.

La expedición partió de Sanlúcar el 28 de Agosto de 1555; quando llegaba frente a San Vicente ocurrió una sublevación en el bergantín Todos los Santos por lo cual Acosta se vió obrigado a dejar en esse puerto brasileiro a 12 sublevados. Las naves llegaron al Rio de la Plata y fondearon en la isla de San Gabriel, siguiende para la Assunción Orúe con el obispo y los pasajeros en los dos bergantines, mientras permanecía en San Gabriel la nao grande a cargo de Gonzalo de Acosta. Los bergantines llegaron a la Assunción, tras una accidentada navegación en que los índios riberenos fecharon a los tripulantes y hasta hirieron al obispo, el dia 1 de Abril de 1556; inmediatamente comenzó a orgarnizarse el viaje de regresso a Espana.

En la primera quinzena de Julio partió de la Assunción a cargo de Pedro de Segura un bergantín con 30 hombres que regressavan a Espana. García Rodriguez de Vergara fue el encargado de la capitanía de la nave grande y Jácome Luis del pilotaje. Gonzalo de Acosta abandonó la nao Nuestra Senora de la Consolación y se embarcó en el bergantín de Segura con destino a la Assunción. La nave grande llegó a Sevilla en Enero de 1557[60].

---

(59) Groussac, *Anales de la Biblioteca*, tomo VIII, Buenos Aires, 1912, pág. 269 y sig.

(60) Gandia, ob. cit. págs. 285, 286, 298 y 299.

ciaron su regreso a Espana[54]. Rolón aunque no era piloto, acreditó maravillosas dotes marineras al efectuar en un bote un recorrido de 200 léguas oceánicas en pleno invierno.

Tres dias después de haber partido la expedición de Ayolas, llegó a Buenos Aires Gonzalo de Mendonza con la nao Santa Catalina, trayendo no sólo abundantes víveres sino algunos europeos que vivían en la costa del Brasil; el más destacado fue el português Hernando de Ribera, natural de Algarve, casado con Margarita Peres y antiguo expedicionario de Caboto. Al enterar-se de la expedición de Ayolas a la sierra de la Plata manifestó a Mendoza que lo exiguo del contingente — 160 hombres — los exponía a gravíssimos peligros. Mendoza resolvió entences enviar una expedición de socorro para la cual Hernando de Ribera construyó un berganín. La nueva expedición se componía de sessenta hombres en três bergantines y salió el 15 de Jenero de 1537 al mando del capitán Juan de Salazar de Espinosa; de ella tormaba parte Gonzalo de Mendoza y Hernando de Ribera. La expedición llegó al puerto de la Candelaria (19º 40' de latitud sur) donde se encontraba Irala esperando el regresso de Ayolas. Al regresso el 15 de Agosto de 1537, Juan de Salazar fundó la casa fuerte de la Assunción.

El mal estado de salud de Mendoza le obligó a abandonar la conquista y el 22 de Abril de 1537 partió de Buenos Aires en la nao capitana Magdalena y el galeón Santantón; le acompanaban 250 hombres entre los que iba el português Gonzalo de Acosta; el 23 de Júnio de 1537 moría el adelantado en alta mar. La Magdalena llegó a los Azores el 26 de Julio y allí, en la isla Tercera, se entrevistó Gonzalo de Acosta com Alvar Nunez Cabeza de Vaca que volvia a Espana después de passar toda classe de penalidades en el Nuevo Mundo[55].

En Abril de 1538 arribó a Buenos Aires la nave Santa Maria del saonés Leone Pancaldo, antigo expedicionario de Magallanes, quien no habiendo podido atravesar el estrecho de Magallanes, se dirigió al rio de la Plata. Coincidió la arribada de Pancaldo con la llegada de la carabela Santa Catalina, que al mando del piloto António López de Aguiar, venía de Espana, enviada por el apoderado de Mendoza, Martín de Orduna. López de Aguiar obligó a Pancaldo le pagara los servicios que le prestó como pratico del rio, por conducirlo a Buenos Aires[56].

El 3 de Junio de 1538, Francisco Ruiz Galán, que gobernaba en Buenos Aires por poder de Mendonza despachó al galeón la Anunciada, al mando de Gonzalo de Mendoza con la misión de traer víveres del Brasil[57], la Anunciada, al llegar a la isla de Santa Catalina se encontró con la nao Santiago (apodada la Maranona, del nombre del propietario capitán Cristóbal Frías Maranón) que venía al rio de la Plata trayendo a su bordo, como capitán al veedor de S.M. Alonso de Cabrera. Con anterioridad al encuentro con la Anunciada, la Maranona había tratado três vezes consecutivas de embocar el rio de la Plata sin haberlo podido conseguir, por lo cual Cabrera resolvió dejarse guiar por Gonzalo de Mendoza y juntos emprendieron viaje. En la boca del rio una tormenta hizo naufragar a la Anunciada (Noviembre de 1538(con pérdida de algunos tripulantes; el resto con ayuda de un batel prosiguieron a lo largo de la costa norte hasta encontrar a la Maranona fondeada en la isla de San Gabriel. Desde allí passaron todos a Buenos Aires. En la Maranona venía como piloto el português Jácome Luis y otro piloto llamado Benito Luis, también português y quizá familiar del primero nombrado[58].

---

(54) Gandía, ob. cit. págs. 42 y 43.

(55) Groussac, Paul. — *Mendoza y Caray,* Buenos Aires, 1949, tomo I, pág. 234.

(56) Gandia, ob. cit., págs. 74-75.

(57) Gandia, ob. y lug. cit.

(58) Lafuente Machain, Los conquistadores del Río de la Plata, págs. 375 e 376.

En Febrero de 1539, a raíz de la pérdida de la nao de Pancaldo en el Riachuelo y de la nao Maranona en el mismo puerto, Francisco Ruíz Galán, que gobernaba en Buenos Aires, mandó efectuar una información acerca de la condiciones del Riachuelo como puerto y los pilotos de Mendoza emitieron su parecer, que fue favorable[59]. En Abril del mismo ano se resolvió enviar a Espana a la nao Trinidad de la armada de Mendoza y a la carabela Santa Catalina de António López de Aguiar, al mando de éste; el Rio de la Plata quedó así sin naves de alto bordo para sus comunicaciones oceánicas y reduzido a un completo aislamiento que Irala perfeccionó en 1514 con la destrucción —más que despoblación — de Buenos Aires pues no se limitó a llevar a sus habitantes a la Assunción sino que destruyó las casas e incendió la iglesia. Cuando Irala se creía libre de competidores, la corona espanola designó en 1540 a Alvar Núnez Cabeza de Vaca, segundo adelantado del rio de la Plata.

De los cuatro barcos que componían la armada de Alvar Núnez, cuyo piloto mayor era Gonzalo de Acosta, sólo una carabela llegó al rio de la Plata, en viaje fugaz a la Assunción; los demás barcos se perdieron en las costas del Brasil. Por otra parte, Alvar Nunez al enterarse de que no poderia remontar el Paraná con los caballos que llevaba, decidió transladar-se por tierra a la Assunción desde la boca del rio Itabucú; de la columa terrestre formaba parte el piloto Gonzalo de Acosta. Alvar Núnez assumió el poder el 11 de Marzo de 1542 y el 24 de Abril de 1544 fue depuesto por un motín. Se preparó una carabela para enviar a Alvar Núnez a Espana y se nombó a Gonzalo de Acosta piloto de la embarcación que recibió el expressivo nombre de "Comuneros". Aunque Caboto ya había enviado a Espana a la carabela San Gabriel en viaje aislado, es con la carabela Comuneros (1545) que se inicia la navegación oceánica con barcos sueltos que en lo sucessivo, iba a ser el sistema normal empleado.

De la expedición siguiente — la de Sanabria — partió de Sanlúcar en 1550, no trataremos, pues aparte de que no llevaba pilotos portugueses (Juan Sánchez de Vizeaya espanol era el piloto mayor) no llegó al rio de la Plata pues se detuvo en la costa del Brasil donde se perdieron los barcos de la misma y sus tripulantes y pasajeros se assentaron en la población de San Francisco donde permaneceram algunos anos.

2 — *La expedición espanola de Martín de Orue (1555).* La finalidad de esta expedición fue la de conducir al rio de la Plata al obispo de la sede, Pedro Fernandez de la Torre, y 48 pasajeros. Se componía de una nave grande, llamada Nuestra Senhora de la Consolación, y dos bergantines: el llamado Todos los Santos piloteado por Gonzalo de Acosta, nuestro conocido português, y el otro por Jácome Luis, también português, según sabemos.

La expedición partió de Sanlúcar el 28 de Agosto de 1555; quando llegaba frente a San Vicente ocurrió una sublevación en el bergantín Todos los Santos por lo cual Acosta se vió obrigado a dejar en esse puerto brasileiro a 12 sublevados. Las naves llegaron al Rio de la Plata y fondearon en la isla de San Gabriel, siguiende para la Assunción Orúe con el obispo y los pasajeros en los dos bergantines, mientras permanecía en San Gabriel la nao grande a cargo de Gonzalo de Acosta. Los bergantines llegaron a la Assunción, tras una accidentada navegación en que los índios riberenos fecharon a los tripulantes y hasta hirieron al obispo, el dia 1 de Abril de 1556; inmediatamente comenzó a orgarnizarse el viaje de regresso a Espana.

En la primera quinzena de Julio partió de la Assunción a cargo de Pedro de Segura un bergantín con 30 hombres que regressavan a Espana. García Rodriguez de Vergara fue el encargado de la capitanía de la nave grande y Jácome Luis del pilotaje. Gonzalo de Acosta abandonó la nao Nuestra Senora de la Consolación y se embarcó en el bergantín de Segura con destino a la Assunción. La nave grande llegó a Sevilla en Enero de 1557[60].

---

(59) Groussac, *Anales de la Biblioteca*, tomo VIII, Buenos Aires, 1912, pág. 269 y sig.

(60) Gandia, ob. cit. págs. 285, 286, 298 y 299.

3 — Expedición espanola de Juan Ortiz de Zárate. — Nombrado adelantado del rio de la Plata el 10 de Julio de 1569, Juan Ortiz de Zárate no comenzó los preparativos hasta 1571. Fletó dos viejos navios: el San Salvador, designado capitana de la armada y la Concepción que fue la almirante. A ellos se agregó el patache Nuestra Senora de Gracia.

En 1572 Ortiz de Zárate comunicó tener dispuesta la armada, a la que había incorporado el navio Santiago y la zabra María de los Cielos.

La armada partió de Sanlúcar el 17 de Octubre de 1572 y llegó frente a la isla de San Gabriel, en el rio de la Plata, el 26 de Noviembro de 1573; el largo tiempo insumido en el viaje se debió a haber invernado en la costa del Brasil (Santa Catalina y Mbiazá). No habían hecho más que fondar las naves quando una rafaga de viento hizo zozobrar la capitania y la almiranta.

Julián Ma. Rubio[61] opina que la armada llevaba deficientes pilotos pero es difícil pronunciarse acerca de si los percances ocurridos fueron debidos a imperícia de los pilotos o a contingencias de la navegación. Lo cierto es que los pilotos no perdieron su crédito y el piloto mayor continuó desempenando posteriormente cargos de su especialidad y de confianza. Cosnta documentalmente que Ortiz de Zárate había contratado para la capitana y almiranta a los pilotos portugueses Álvaro Mrino Gallego[62] y António Tagarro[63] pero, por causas que ignoramos, desistieron de emprender viaje y el adelantado contrató a otros dos, también portugueses, lo que supone que o no abundaban los pilotos espanoles o que Ortiz de Zázate preferia a los portugueses.

El piloto mayor que iba en a nao San Salvador era Pero Dias, de nacionalidad portuguesa[64]. Gregória Gomes, nascido en Lagos, era el piloto de la almiranta; murió en la batalla contra los indígenas el 29 de Diciembre de 1573[65]. El piloto de la Santiago era Vicente Esteves también português[66]; en la misma nave Santiago iba Juan Pinto, português que posteriormente desempenos funciones de piloto, segúndo veremos.

4 — Los viajes de la carabela San Cristóbal de la Buena Ventura. — Los viajes oceánicos de esta caravela pertencen a la categoría de barco alto pues los hizo navegando aislamente o sin conserva.

La carabela fue construida en Assunción del Paraguay por el carpintero de ribera, António Tomás, de nacionaliad portuguesa pues había nascido em Viseu hacia 1520[67].

Su construción fue consequencia de la lucha entablada entre el obispo de la diócesis fray Pedro Fernández de la Torre y el teniente de Gobernador Felipe de Cáceres que terminó con el apresamiento y destitución del último en Julio de 1572. El teniente de gobernador que le sustituyó, Martín Suárez de Toledo, fue quien ordenó la construcción de la carabela pues el obipos había decidido llevar a Espana para que fuera jugado por herejia, a su prisionero Cáceres. El segundo semestre de 1572 fue empleado en la cosntrucción de la carabela y en Abril de 1573 se embarcaron en ella el obispo, Cáceres y vários tripulantes. El mando de la nave fue confiado al capitán Ruy Díaz Melgarejo quien llevaba además el cargo de procurador de la província. El pilotaje fue encomen-

---

(61) Rubio, Julián Ma. — *Exploración y Conquista del Río de la Plata,* pág. 356.

(62) Lafuente Machain, *Los Conquistadores del Río de la Plata,* pág. 387.

(63) Lafuente Machain, ob. cit., pág. 644.

(64) Lafuente Machain, ob. cit., pág. 179.

(65) Lafuente Machain, ob. cit., pág. 267.

(66) Lafuente Machain, ob. cit., págs. 211-212.

(67) Lafuente Machain, ob. cit., págs. 648-649.

dado al antiguo piloto de Mendoza, el português Jácome de Paiva que residia en la Assunción[68].

La San Cristóbal illegó a San Vicente, Brasil, y allí encontró al patache Nuestra Senora de Gracia, de la armada de Juan Ortiz de Zárate que se había desgaritado y hallado refugio en ese puerto. Ruy Díaz Melgarejo propuso regressar al río de la Plata a lo que se opuso el obispo, quien puso pleito a Melgarejo.

La muerte del obispo puso término a esas querellas; Cáceres decidió marchar a la península para lo qual se embarcó en una nave portuguesa; por su parte, Díaz Melgarejo empreendió el regresso al río de la Plata con la caravela San Cristóbal. Llegó a la isla de San Gabriel a fines de Enero de 1574 y alli encontró refugiados a los miembros de la expedición de Ortiz de Zázate; para mejorar su situación los trasladó à la isla de Martín Garcia. Habiendo los expedicionarios recibido también la ayuda que habian solicitado de Juan de Garay, teniente de gobernador del Río de la Plata, resolvieron fundar en las márgens del rio San Salvador una población a la que denominaron "Cidade Zaratina"; el hecho ocurrió el 30 de Mayo de 1574.

El 14 de Diciembre de 1574, Ortiz de Zárate en compania de Ruy Melgarejo y 50 hombres emprendieron viaje en la carabela San Cristóbal hacia Asunción, donde llegaron el 8 de Febrero de 1575, tras una detención en la recién fundada población de Santa Fé.

Al fallecer Ortiz de Zárate en la Asunción el 26 de Enero de 1576 assumió el mando su sobrino Diego de Mendieta, de 20 anos de idad, quien mandó reparar la carabela San Cristóbal y se dirigió en ella a Santa Fé, donde fue destituido por su conducta disipada el 3 de Mayo de 1577 siendo embarcado en la carabela San Cristóbal, piloteada por el português Pero Diaz, para ser llevado preso a Espana. Mendieta logró convencer a los de la carabela que se dirigieron a la Cidad Zaratina pero su teniente de gobernador Juan Alonso de Quiroz no le prestó ayuda y lo entregó al Alcaide de Santa Fé. Juan de Espinosa; la San Cristóbal prossiguió viaje y al llegar al puerto brasilero de San Vicente Mendieta, apoyado por el gobernador português volvió a empreender viaje hacia el Río de la Plata, pero al llegar al Viazá fue desembarcado, sin que se tengan más notícias de el. La carabela, sempre piloteada por Pero Diaz, llegó a la Assunción e Domingo de Ramos de 1579.

Al dirigirse Juan de Garay a refundar la cidad de Buenos Aires utilizó la carabela San Cristóbal.

---

(68) Lafuente Machain, ob. cit., págs. 485.

CAPÍTULO IV

La actividad marítima en el Río de la Plata después de refundada Buenos Aires

Una vez fundada nuevamente la cidad de Buenos Aires se resolvió enviar la carabela San Cristóbal a Espana para llevar la notícia de la fundación; se embarcó en ella el franciscano fray Juan de Rivadeneyra quien se proponía traer frailles de su orden para estas partes de América. La capitanía de la nave era ejercida por Pero Días y el pilotaje fue confiando a Juan Pinto, ambos portugueses.

La San Cristóbal llegó a Espana, al puerto de Sanlúcar de Barrameda en Setiembre de 1580, tras un viaje feliz, pero no se tienen más notícias de ella, lo que demuestra que debió quedar inútil para la navegación.

Para el tornaviaje, Alonso de Vera, el Tupí, que fue en la nave a Espana, adquirió en 600 ducados un navio de 80 toneladas cuyo nombre se desconece y en él embarcó en Sanlúncar el 22 de Mayo de 1582 los tripulantes de la San Cristóval, fray Juan de Rivadeneyra y 18 frailes; el português Juan Pinto iba de piloto en tanto que Pero Dias habia sido destinado a servir en la armada de Diego Flores de Valdés y Alosno de Sotomayor. En la costa del brasil, cerca de la ciudad de Victoria, la embarcación dió en unos arrecifes. El P. Rivadeneyra aquirió entonces una fragatilla de 46 toneladas llamada Nuestra Senora de la Piedad y en ella se embarcó con Juan Pinto de piloto. Entretanto, Alonso de Vera había conseguido pomeral navio encallado en condiciones de navegar y después de carenarlo en Rio de Janeiro durante 7 meses prossiguió viaje en él llegando a Buenos Aires en Junio de 1583, siendo el primer navío que llegó a Buenos Aires después de refundada.

La fragatilla del P. Rivadeneyra no fue tan afortunada pues tropezó con el pirata inglês Eduardo Fenton quien después de saquear el barco puso en liberdad a los frailes pero retuvo al piloto Juan Pinto quien fue conducido a Inglaterra de donde logró regressar a Espana[69].

Una vez libre de los piratas, la fragatilla de Rivadeneyra se encontró con la armada espanola de Diego Flores de Valdés que navegaba hacia el estrecho de Magallanes llevando a su bordo a Pedro Sarmiento, nombrado gobernador del estrecho, quien se proponía poblarlo y fortificarlo; con la frota de Diego Flores navegaban los cinco navíos del gobernador de Chile, Alonso de Sotomayor con 600 soldados. La mala suerte quiso que la fragatilla del P. Rivadenayra, al ser empleada en un reconocimiento fuera a dar en la costa y se perdiera.

El P. Rivadenayra y sus frailes pasaron a uno de los navios de Sotomayor; éste que ya había perdido dos navíos en la traversia del Atlântico desistió de ir a Chile por mar y resolvió desembarcar en el Río de la Plata y prosseguir por tierra hasta Chile. En la nave principal de la flota de Sotomayor el piloto era Pero Dias que después de haber llegado a Espana en la carabela San Cristóbal había sido incorporado a la armada de Sotomayor. De las três naves que le quedaban a Sotomayor — la Trinidad, la Corza y Buen Niaje — sólo la primera logró llear a Buenos Aires "arando más de dos léguas la restinga" pero se salvó después de ser aligerada do mucho lastre y de habérsele cortado el palo mayor y la primera cubierta. De todos modos, pese e sería mayor — 400 toneladas — su piloto Pero Dias logró llegar a la isla de San Gabriel y de alli fue remolcada a Buenos Aires, siendo la segunda nave que se arivaba a Buenos Aires después de su segunda fundacion. La Corza se hundió en un banco del río y de la nao Bueno Viaje se carece de notícias. Reparada en Buenos Aires la Trinidad emprendió viaje a Espana en ese mismo anode 1583, a cargo del piloto Pero Días.

El puerto de Buenos Aires permaneció inactivo hasta hel ano 1585 en que el obispo de Tucuman compró una fragata en laciudad de Santa Fey desde Buenos Aires fue

---

(69) Gandia, *Historia de los piratas en el Río de la Plata,* Buenos Aires, 1936, págs. 207 y 208.

despachada para el Brasil con fines comerciales el 20 de Octubre de 1585; era su piloto el português Pedrianês[70] y tripulaban la nave 10 marineros. En la nave ??? tambien el capitán Lope Vasquez Pestana, comerciante português y el capitán Alonso de Vera, el Tupí. Al llegar a San Vicente cambiaron el navío que llevaban por otro al que denominaron San António para lo qual debieron pagar 1,000 ducados.

Permanecieron en San Vicente hasta el 25 de Enero de 1586 y partiron para Bahía donde compraron otro navío llamado Nuestra Senora de Gracia y gran cantidad de artículos. Al regressar encontraron en la boca del Rio de la Plata três navios ingleses que pertencían a la expedición organizada por el conde de Cumberland con destino al Mar del Sur pero que no passó de los 44 grados de latitud sur[71]; los corsarios los llevaron consigo hasta los 44° sur donde resolvieron regressar ylos abandonaron después de retener a Lope Vasquez Pestana y al piloto. Pedrianes. Llegaron en los dos navios a Buenos Aires el 8 de Marzo de 1587 todos desnudos[72]. Los corsarios ingleses continuaron navegando hacia el norte y al llegar frente a Bahía Lope Vasques Pestana y Pedrianes lograron fugar, arrojándose al mar y llegando a nado a la costa.

Por su parte, el capitán Alonso de Vera, el Tupí que formaba parte dela expedición del obispo de Tucuman compró en el Brasil una carabela, a la que dió el nombre de Nuestra Senora del Rosario y después de cargarla dearticulos de primera necessidad se dirigió a Buenos Aires llegando antes que las naves del obispo, el 1.° de Junio de 1586, siendo la tercera nave llegada a Buenos Aires ocupando el quarto y quinto lugar las del obispo de Tucumán, llegadas en 1587.

El obispo de Tucuman no se desanimó por el fracaso de su expedicion y en Setiembre de 1587 volvió a despachar uno de sus navíos — el San Antonio — con destino al Brasil; esta expedición también fracasó pues el barco fue a dar sobre la costa norte del río de la Plata, frente a Buenos Aires; se salvó la gente pero los indios quemaron la nave y se apoderaron de la plata que los tripulantes habian enterrado si bien esta fue recuperada por los soldados que se enviaron desde Buenos Aires en el otro navio del obispo, Nuestra Senora de Gracia.

La iniciativa del obispo de Tucumán, pese a sua resultados adversos estimuló a emprender viajes similares no sólo a los comerciantes bonaerenses sino también a los portugueses residentes en el Brasil, que se aprovechaban la unificacion de los reinos peninsulares bajo el cetro de Felipe II. A partir de 1588 aumenta el tráfico marítimo de Buenos Aires yse suceden las salidas y entradas de barcos de pequeno tonelaje que traían produtos del Brasil y llevaban frutos del país.

El historiador argentino Raúl A. Molina estudió pormenorizadamente el movimiento portuário de Buenos Aires en los veintidos primeros anos[73] mostrnado en cuadros sinópticos que hasta 1600 las naes que entraron y salioron alcanza la cifra de 69 embarcaciones, lo que significa que en solo veinte anos las navegaciones superaron en el río de la Plata las efectuadas en los primeros ochenta anos del siglo.

Si bien los cuadros dan a conocer el número de orden de cada navegación, el nombre del barco, el del proprietario, capitán y piloto, faltan muchos de estos datos si

---

(70) El piloto Pedro Yanez convertido en Pedrianes por los que escribieron los documentos, había llegado a Buenos Aires desde San Vicente, en el Brasil.

(71) Richard ??? *The principal navigations, voyages, traffiques and discoveries of the English Nation, made by Sea or Overland to the Remote and Fathers distant Quarters of the Earth at any time within the compasse of the 1600 years by.....* Preacher and sometimes Student of Christ Church in Oxford, tomo XI, 1599.

(72) Molina, Raul A. — *Las primeras navegaciones del Plata*, en *Historia* Buenos Aires, 1965. Primero tomo N.° 40, págs. 3-87.

(73) Molina, ob. y lug. cit.

bien permiten estabelecer que el número de pilotos portugueses alternaba con el del los espanoles; entre los pilotos portugueses los que efectuaron mayor número de viajes fueron Pedrianes, Ignacio Ramos y Jorge Velho.

Esta situación se prolongó hasta la separación de los reinos en 1640 pero con la fundación de la Colonia del Sacramento en 1680 las navegaciones portuguesas en el río de la Plata, aunque con características distintas, prosseguieron ininterrumpidamente hasta 1777.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES

En virtud de que la ruta marítima desde Espana (o Portugal) al río de la Plata es simple prolongación de la del Brasil y ésta mera divergencia del derrotero a la India —ruta essencialmente portuguesa — se comprende, sin recurrir a otros datos, que el pilotaje al rio de la Plata recayese en buena parte, en manos de expertos lusitanos en navegación, incluso tratando-se de naves espanolas. Recapituando lo dico en capítulos anteriores cabe senalar:

De la expedición portuguesa de que formaba parte Amerigo Vespucci (1501-1502) no se dispone de los nombres de los pilotos de las três naves que componían la armada, pero es obvio, dada la nacionalidad de la expedición, que debian ser portugueses.

De la expedición portuguesa de Esteban Froes o Flores y Juan de Lisboa (1511-1512) se conocen los nombres de los pilotos de las dos naos: Rodrigo Alvares y Juan de Lisboa, ambos portugueses.

De la expedición espanola de Juan Diaz de Solis (1515-1516) es discustible la nacionalidad del jefe pues aunque los cronistas espanoles coetáneos afirmaen que era espanl, la documentación permite estabelecer que habia, antes de passar a Espana, sido piloto de la casa de la India de Lisboa. Sus dos hermanos, Blas de Solis y Francisco de Coto, tambén vivían en Portugal y se le incorporaron a Juan Dias de Espana, siendo nombrados pilotos de la Casa de la Contratación de Sevilla(74). Tambien se conoce el nombre del português Alejo Garcia, capitán o piloto dela carabela náufraga de Solis, que quedó en el rio de los Pratos y emprendió al frente de un ejército de indios guaranies una expedición a los Andes peruanos (sierra de la Plata) siendo assessinado a su regresso en el Paraguay.

La expedición de Magallanes estuvo en el rio de la Plata, en 1520 con sus naves, de las que cuatro llevoban pilotos portugueses no obstante ser armada espanola: Esteban Gomes, Juan Lopes de Carvalho, Vasco Gallego y Juan Serrano.

De la expedición portuguesa de Cristóbal Jaques (1521), compuesta de dos naves solo conocemos el nombre de uno: Jorge Gomes pero no el del otro, que también es indubitable que era portugués.

La expedición espanola de Sebastian Caboto llevaba pilotos espanoles pero su jefe utilizó los servicios de dos pilotos portugueses: Rodrigo Alvares, el antiguo piloto dela expedicion portuguesa de Esteban Froes, embarcado como simple marinero y designado por Caboto para pilotear la carabela San Gabriel enviada en busca de auxilios a Espana; el otro português era Jorge Gomes, ??? por Caboto en la factoría de Pernambuco de Cristóbal Jaques lo había desejado desterrado.

De la expedición espanola de Diego García, antiguo piloto português, conocemos el nombre de uno de los pilotos — Rodrigo Darias — pero ignoramos su nacionalidad. Debe mencionarse una valiosa aportación de Diego García al haber logrado la incorporación a Espana del português Gonzalo de Acosta que prestó excelentes servicios de piloto en lo sucesivo.

La expedición portuguesa de Pero Lopes de Sousa (1531) vino al Plata con 4 pilotos portugueses de losculaes conocemos los nombres de Vicente Lourenço, piloto mayor la flota y Pedro Annes que desempenaba los cargos de piloto e intérprete.

La expedición espanola de Don Pedro de Mendonza llevaba los siguientes pilotos portugueses: Esteban Gomes, piloto mayor, Jácome de Paiva, Juan de León y Gonzalo de Acosta.

Cuando Mendoza sintiéndo se morir, decidió regresar a Espana, el pilotaje de la nave Magdalena en que embarcó fue confiado a Gonzalo de Acosta (1537).

---

(74) Laguarda Trías, Rolando. — *El Predescubrimiento del Río de la Plata,* pág. 63.

Dejando do lado a dos barcos que en el ano 1538 entraron en el Rio de la Plata sin piloto portugués y al galeon Anunciada que en el mismo ano fue al Brsil, sin que sepamos el piloto que llevaba, sólo cabe mencionar al navío espanol Santiago alias La Maranona, cuyo piloto era el portugués Jácome Luis y en el que iba otro piloto llamado Benito Luís de la misma nacionalidad que el titular y tal vez familiar suyo.

La armada del segundo adelantado del Rio de La Plata, Alvar Nunez Cabeza de Vaca, que partió de Cádiz en Noviembro de 1540, llevaba como piloto mayor a anustro viejo conocida Gonzalo de Acosta, pero este no llegé al Rio de la Plata despues acompanó al adelantado en su viaje terrestre a la Asunción(75). De las 4 naves que componían la Flota de Alvar Núnoz três se perdieron en la costa brasilena y sólo una carabela al mando de pedro Estopinán Cabeza de Vaca, navegó desde el Brasil hasta la Asunción, siendo verosímil que su piloo haya sido el portugués Antonio Lopes, pues no sólo lo encontramos posteriormente avencidado en la Asunción si o que ????? en la costa del Brasil que el viaje hasta Buenos Aires debia hacerse por mar. La carabela de Estopinan y los cuatro befgantines enviados desde la Asunción en ayuda de ella, llagaron a la Asunción el 20 de diciembre de 1542(76).

En 1544, al ser depuesto Alvar Nunez, fue enviado a Espana en una carabela reparada al efecto, denominada Comuneros, cuyo pilotaje fue encomendado al portugués Gonzalo de Acosta.

En 1555 la expedición espanola de Martín de Orue, compuesta de la anve Nuestra Senora de la Consolación y dos bergantines, llevaba como pilotos de los dos últimos a Gonzalo de Acosta y Jácome Luís. Al emprender viaje de regreso a Espana la nave Nuestra Senora de la Consolación, se designó como piloto Jácome Luís.

En la expedición del cuarto adelantajo, Juan Ortiz de Zárate, el piloto mayor era el portugués Pero Dias; en la Almiranta iba Gregorio Gomes, también portugués y la Santiago llevaba como piloto a otro portugués llamado Vicente Esteves.

La carabela San Cristóbal de la Buena Ventura, construída en la Asunción para llevar detenido a Espana al teniente de gobernador Felipe de Cáceres levaba como piloto al portugués Jácome de Paiva. Regresó desde San Vicente y llegó a la Asunción en 1575.

En el segundo viaje oceánico de la San Cristbal, para llevar preso al gobernador Diego de Mendieta iba de piloto Pero Dias. Desde San Vicente regresó a la Asunción en 1579. En 1580 volvió a emprender viaje a Espana llevando do captán a Pero Dias y de piloto a Juan Pinto, ambos portugueses.

La fragata del obispo de Tucumán en su viaje al Brasil en 1585 llevaba como piloto al portugués Pedrianes.

Aunque en el siglo XVI se aplicó el nombre de rio de a Plata a los ríos Paraná Paraguay (debido a que la única población espanola representativa de rio de la Plata, al haberse despoblado Buenos Aires, era la Asunción, situada sobre el rio Paraguay) no se ha tenido encuenta esta extralimitación geográfica y este studio el nombre de río de la Plata designa solamente al actuario que termina en Punta Gorda (de acuerdo ad criterio expuesto en su **Manuel de Navegación del Río de la Plata** por Manuel Lobo(77).

Por consiguiente no se han tratado en este trabajo los viajes fluviales per los rios Paraná, Uruguay y Paraguay en bergantines, galeras o galeotas, zabre y otros ambarcaciones de reducido tonelaje.

---

(75) *Comentários* de Alvar Nunez Cabeza de Vaca, pág. 163, el piloto António López y el contador Felipe de Cáceres querían que se fuera con toda la armada desde la isla de Santa Catalina al puerto de Buenos Aires.

(76) *Comentarios* de Alvar Nunez, pág. 242.

(77) Lobo, Manuel. — *Manual de Navegación del Río de la Plata,* Madrid 1868, pág. 128.

Salvo como referencia nofiguran en este estudio los siguientes viajes:

— El de Juan de Ayolas a la sierra de la Plata, con tres bargantines, en 153?.

— El de Juan de Salazar y Gonzalo de Mendonza (con Hernando de Ribera) en ayuda de Ayolas con tres bergantines en 1537.

— El de Francisco Ruiz Galán a la Asunción con seis befgantines y una gale in 1538[78].

— Viaje de dos bergatines a Corpues Christi en enero de 1539.

— Viaje de Irala con nueve bergantines en busca de ???? (Noviembre de 1539)[79].

— Viaje de Irala desde la Asunción para despoblar a Buenos Aires (Enero de 1541[80]. Se despobló en Junio de 1541.

— Viaje del tesorero Garcia Venegas con três bergantines, enviado por Irala para socorrer a la gente de Alvar Núnez Cabeza de Vaca que venía por el Paraná; después del encuentro tomo el mando Nufrio de Chaves y llegó a la Asunción en Abril de 1542[81].

— Viaje del capitán Juan Romero con dos bergantines en busca de la gente de Alvar Nunez que venía por mar desde la isla de Santa Catalina (salió de la Asunción en Abril de 1542)[82].

— Viaje del capitán Gonzalo de Mendoza en Julio de 1542 en busca de Pedro Estopinan con três bergantines[83].

— Viaje de Domingo de Irala con três bergantines (Octubre de 1542) para descubrir por el río Paraguay.

— El 21 de Diciembre de 1542 llegaron a la Assunción los quatro bergantines al mando de Pedro Estopinan con la gente de Alvar Nunez que había traido de la isla de Santa Catalina[84].

En este estudio se ha prescindido tambien de personajes de certa importância como el português Hernando de Ribera, por no disponer de datos fidedignos que atestiguen que haya ejercido de piloto. A Hernando de Ribera lo trajoa Buenos Aires el capitán Gonzalo de Mendoza quando fue en 1536 al Brasil en busca de víveres para Buenos Aires. Construyó un bergantín con el que fue, en compania de los capitanes Juan de Salazar y Gonzalo de Mendoza, en 1537 en busca de Ayolas. Em 1538 fue con el galeón Anunciada al Brasil, bajo el mando de Gonzalo de Mendoza, a buscar víveres. Alvar Núnez Cabeza de Vaca lo nombró su mayordomo: en 1544 con el bergantin El

---

(78) Según la carta de Francisco de Villalta. — Cf. Gandia, *Historia de la conquista del Rio de la Plata,* pág. 66.

(79) Gandía, ob. cit., pág. 84.

(80) Gandía, ob. cit., pág. 89.

(81) Gandía, ob. cit., pág. 110.

(82) Gandía, ob. y lug. cit.

(83) Gandía, ob. y lug. cit.

(84) Gandía, ob. cit., págs. 121 y 122.

(85) La voz poso se halla registrada en el DRAE y entre sus acepciones figuran las siguientes: 2. Descanso, quietud, reposo. 3. ant. lugar para descansar y distraerse. A esta última acepción correspondería el empleo en Buenos Aires pero limitado exclusivamente al reposo en lugares marítimos, que no figura en ningún diccionario.

Golondrino navegó por el rio Paraguay hasta los Xarayes, realizando una exploración de sumo interés.

De todo lo exposto permite concluir que hasta la refundación de Buenos Aires, las embarcaciones que vinieron al rio de la Plata no passaron de 50 y en ellas desempenaron funciones de pilotos 39 portugueses, cuyos nombres son: Rodrigo Alvares, Juan de Lisboa, Juan Dias de Solis, Alejo García, Esteban Gomes, Juan Lopes de Carvalho, Vasco Gallego, Juan Serrano, Jorge Gomes, Diego García, Gonzalo Acota, Vicente Lourenço, Pedro Annes, Jácome de Paiva, Juan de Léon, Jácome Luís, Benito Luís, António Lopes, Pero Dias, Gregório Gomes, Vicente Esteves, Juan Pinto, Pedro Anes.

En suma, un 78% de los barcos que legaron al rio de la Plata traían pilotos portugueses, lo qual acusa una preponderância manifiesta de especialistas lusitanos.

Finalmente, nada revela mejor la influência náutica portuguesa en el río de la Plata que los nombres genéricos de los fondeaderos del puerto de Buenos Aires, a los que se aplicó desde la refundación de la ciudad en 1580, la designación de *pozos*.

Nadie que sepamos se ha ocupado de esclarecer el origen y significado del nombre pozo en su acepción de surgidero. Se trata de la voz portuguesa *pouso*, castellanizada en *poso* y gráficamente deformada en pozo.

Acerca del uso de pouso en Portugal informam numerosos textos históricos. En el Diário de viaje de Vasco da Gama se lee: "Mandou Pero d'Alenquer no batell a sundar se achaba bom pouso" (8 de Noviembre de 1497), bahía de Santa Elena)(86).

Duarte Pacheco Pereira en el *Esmeralda de Situ Orbis* escribe: "em Spartel da banda de fora di Sussuest esta hum muito bom pouso e ancoragem"(87).

También Gomes Eanes de Zurara, en crónica dos feitos de Guiné, anota: "e dally passaron ao Cabo dos Mastros e fizeram aly pouso por lançarem alguna gente fora."(88).

En Buenos Aires, la más antiga citá en que aparece el nombre pozo, corresponde al acta del Cabildo de la ciudad del 16 de Diciembre de 1608 que disse así: "desde la isla del pozo donde começa la chácara de Alonso de Mercado hacia esta ciudad y que esta orden se guarde siempre y senaló por moxón la dicha isla y desde ella se midieron y comenzaron las chácaras"(89).

La designación estaba muy difundida pues Ruy Diaz de Guzmán la emplea al describir a Buenos Aires: "La cidad de la Trinidad está situada sobre el próprio rio de la Plata, cuyo puerto es muy desabrigado y corren mucho riesgo los navios surtos en él, donde dicen los Pozos, por estar algo distantes de la tierra, mas la divina providência proveyó de un Riachuelo que tiene la cidad por la parte de abajo, como una milla, tan acomodado y seguro, que metidos dentro de él los navios, no siendo grandes, pueen estar sin amarrar con tanta seguridad como si estuvieran en un casa"(90).

Según el Roteiro de la Biblioteca de Ajuda había en Buenos Aires três pozos o surgideros llamados de La Merced (frente al convento de la calle Cangallo), de San

---

(86) *Diario da viagem de Vasco da Gama*, Porto, 1945, tomo I, pág. 3.

(87) Lisboa, 1892, libro I, capítulo 14, pág. 24.

(88) Lisboa, 1949, vol. II, pág. 382.

(89) Gandía — Zabala, História de la cidad de Buenos Aires, tomo I, pág. 193. Quando en el Riachuelo se abrió la boca del Traginista se formó la isla a que se refiere el acta del Cabildo. Groussac se ocupó de este assunto (Anales IV, pág. 335, nota 1).

(90) *La Argentina*, Buenos Aires, Espasa Calpe Argentina, 1945, capítulo IV, pág. 38.
Anales del descubrimiento, población y conquista del Río de la Plata, Assunción, 1980, págs. 86-87.

Francisco (frente al Puerte o iglesia de San Francisco en Alsina y Defensa) que servía de muelle a los pasajoros y de Santo Domingo (del nombre de la iglesia situada en Belgrano y Defensa).

Al poço de Santo Domingo, Bacio de Filicaia y otros le llamaban pozo de la Invernada[91].

Con el esclarecimiento de los pormenores que anteceden, sólo hemos intentado diminuir la deuda contraída con la verdad histórica.

Rolando A. Laguarda Trías

---

[91] Molina, Raúl A. — *El antiguo puerto de la Invernada,* en Historia, Buenos Aires, 1957, N.º 9, pág. 12.

Montevideo, 24 de Marzo de 1987.

«ALGUMAS REFLEXÕES PARA A DEFINIÇÃO DUMA POLÍTICA DE DEFESA DO NOSSO PATRIMÓNIO ARQUEOLÓGICO SUBAQUÁTICO»

OCTÁVIO LIXA FILGUEIRAS

Comunicação apresentada na Sessão da Academia de Marinha, de 22 de Abril de 1987 (Lisboa).

SEM o mínimo desejo de reavivar a eterna pergunta — se foi o ovo ou a galinha que nasceu primeiro — sinto a necessidade, em todo o caso, de lembrar que algumas leis existem para suporte de uma determinada política, ao passo que outras, para serem acatadas e produzirem os seus frutos em plenitude, necessitam do suporte duma política bem definida.

Diria mesmo: exigem!

Porque, na verdade, se a lei existe é para ser cumprida — por todos —; e mal vai a uma sociedade desabrochada em incontinência legifegrante, quando os seus textos sagrados não passam de mero «décor», de simples flores de retórica, de música de violinos..., por ausência duma adequada política de enquadramento sectorial.

E como, para tanto, há que fazer opções, invocarei alguns princípios-base que hoje, na matéria, são geralmente aceites por todas as sociedades mais civilizadas com quem convivemos e temos trato.

Em recentíssimo estudo sobre a defesa do património cultural subaquático, os Estados obrigar-se-ão a proteger os bens existentes na sua área de jurisdição (Art. 3.° C. E.*), quer sejam espécies autóctones ou não (Art. 4.° C. E.), e a colaborar com outros Estados na defesa dos seus legítimos direitos nesta matéria (Arts. 13.°, 14.° e 15.° C. E.).

---

* Convenção Europeia para a Defesa do Património Arqueológico Subaquático (proposta).

Mas a nossa Lei 13/85, de 6 de Julho vai mais longe ao declarar no n.º 2 do Art. 2.º que «constitui obrigação do Estado e demais entidades públicas promover a salvaguarda e valorização do património cultural do povo português»; especificando no Art. 36.º que «os bens arqueológicos imóveis ou móveis são património nacional» **; e, no Art. 37.º, estarem «abrangidos pelas disposições do presente diploma os testemunhos arqueológicos descobertos nas *áreas* submersas ou arrojados pelas águas».

Contudo nestas coisas de mar, «há mar e mar... há ir e voltar...», como dizia o poeta!

Quando no Art. 149.º da Lei do Mar das Nações Unidas *** se invoca o «interesse da humanidade *toute entière*» para justificar a «cedência» de objectos históricos ou arqueológicos situados nas zonas contíguas, mau-grado se reconhecer o direito ao estado costeiro de aí aplicar a sua legislação nacional (n.º 2 do Art. 303.º), vislumbra-se de imediato que para além dum legítimo processo de defesa dum património universal, também pode estar a desenvolver-se um menos claro jogo de negócios em que os mais fortes, invocando as incapacidades (técnicas, económicas) dos mais fracos, acabam por se lhes sobrepor em nome dos interesses da humanidade; circunstância em que a herança cultural acaba por ser inexoravelmente subordinada ao peso dos cifrões...

Daí que o enunciado de todos esses miríficos princípios por que nos deveríamos reger, para dar alguma garantia de sucesso deva ser apoiado numa rigorosa formalização de condições devidamente justificadas, as quais representarão as opções dos responsáveis em face dos dados técnico-científicos disponíveis, assumidos em função duma *filosofia* — e consequentemente duma ética de comportamento — que em nenhuma circunstância pode ser esquecida ou escamoteada.

A importância que a Arqueologia detém no conjunto das Ciências do Homem constiui um facto compreensível. Ultrapassando as barreiras das fronteiras políticas e os limites dos espaços das comunidades, ou sociedades individualizadas por uma cultura específica, o conjunto das «memórias» colectivas, seus contextos, suas inter-relações (quando as há), as próprias ilhas de isolamento onde tudo é re-criado, re-inventado,

---

** Aliás, designação ambígua, porque o diploma não define o regime de propriedade.

*** Aliás, não ratificada pelas principais potências...

conservado para além do tempo próprio, tais «memórias» não respeitam somente aos grupos locais, ou aos Estados que exercem a soberania em determinada parcela geográfica: constituem tais «memórias» bens da humanidade.

Por isso compete aos órgãos de soberania — quando os há — zelar pela protecção desse património.

A observação «quando os há», a propósito dos órgãos de soberania, obriga-nos a ter presente os limites geográficos em que se exercem os direitos de qualquer país.

Cumpre às organizações supra-nacionais tratar da defesa desses valores nas águas — de ninguém e de todos...

No título deste trabalho, ao especificar o «nosso» Património Arqueológico Subaquático tive em mente, como é óbvio, abranger *todos* os espólios arqueológicos situados nos espaços onde Portugal se realiza como Estado soberano.

Portanto, independentemente da respectiva proveniência imediata, da sua origem cultural, da sua cronologia.

Contudo não devemos perder de vista o alargamento de conceitos verificado na sequência da reunião levada a cabo em Paris (2 Mar. 78, cfr. *Relatório Roper*) pela Comissão da Educação e Cultura do Conselho da Europa com a presença de especialistas de Arqueologia Subaquática de vários países: na decisão tomada pelo Conselho de Ministros de criar uma Comissão para o estudo do texto duma Convenção Europeia, a meta designada é muito mais ampla — em vez da Protecção do Património *Arqueológico* Subaquático dá-se preferência à Protecção do Património *Cultural* Subaquático.

Os «bens culturais subaquáticos» acabaram por ficar assim entendidos, no texto da proposta de Convenção:

> «*les vestiges et objets ou toutes autres traces d'une présence humaine situés entièrement ou en partie dans la mer, les lacs, les cours d'eau, les canaux, les réservoirs artificiels, ou autres plans d'eau, ou dans des zones de marées, ou toutes autres zones inondées périodiquement, ou récuperés dans un tel environement, ou régetés sur le rivage*» (n.° 1 do Art. 1.° C. E.).

Se compararmos este enunciado com o do Art. 8.° da Lei 13/85, de 6 de Julho, conclui-se que, independentemente dos reparos a que a

sua redacção dá lugar, a nossa legislação acompanha os critérios acima objectivados:

> «*os bens de significado cultural que representam a expressão ou o testemunho da criação humana ou da evolução da natureza ou da técnica, neles incluindo os que se encontram no interior de imóveis ou que deles tenham sido retirados ou recuperados, bem como os que se encontram soterrados ou submersos ou forem encontrados em lugares de interesse arqueológico, histórico, etnológico ou noutros locais*».

Trata-se da alínea *a*) do n.º 2 do Artigo em referência (este n.º 2 esclarece o que deve entender-se por «bens culturais móveis»!).

Porém, nas partes que interessem no seu conjunto, o Art. 8.º acaba por dar cobertura aos propósitos do Art. 1.º da Convenção Europeia, este incluindo também os bens imóveis... o que não é estranha à própria Arqueologia Subaquática!

Claro que esta amplitude conceptual envolvia a necessidade de se fixarem critérios valorativos mais concretos.

Numa primeira abordagem, no texto da C. E. adoptou-se a fórmula da classificação automática por antiguidade — como na legislação espanhola —:

> «*Les biens culturels subaquatiques ayant au moins cent ans d'âge bénéficient de la protection de la presente convention*» (n.º 2 do Art. 1.º da C. E.).

Contudo

> «*Tout Etat contractant peut décider que de tels biens ayant moins de cent ans d'âge bénéficieront de la même protection*» (id. ib.).

De qualquer modo, e independentemente duma avaliação individual qualitativa que acaba sempre por ter de se fazer, convém ter presente que nas águas sob a jurisdição da Marinha, qualquer objecto sem dono conhecido, ou perdido e não recuperado pelo dono dentro dum prazo de cinco anos após a sua perda, esse objecto constitui propriedade do Estado (Art. 1.º do Dec.-Lei n.º 577/76, de 21 de Julho).

E da leitura conjunta do Art. 36.º e do n.º 2 do Art. 37.º da Lei 13!85, de 6 de Jlho resulta, como já referi, qe os «bens arqueológicos» são «património nacional».**

O facto de estes dois diplomas terem entrado em vigor, respectivamente, em 1981 e 1985 (a Lei 13/85, nas partes que não necessitam de ser completadas por decretos-leis de desenvolvimento), tal facto obriga a uma urgentíssima campanha de inventariação e cadastro das colecções existentes sob pena de toda a gente, incluindo os próprios serviços oficiais, continuarem a proceder como se entretanto nada tivesse acontecido no plano legal...

Tanto mais que, ao contrário do que sucedeu noutros países, em Portugal não está interdita a propriedade privada de bens arqueológicos.

Enfim, de todas as confusões e ambiguidades resultantes duma incúria injustificável saiem sempre a lucrar os que se habituaram a navegar nas águas da clandestinidade; mas também podem resultar as mais flagrantes e irrecuperáveis situações de injustiça!

Considerando, portanto, as responsabilidades que advêm para o Estado da sua obrigação em defender e valorizar o «património cultural do povo português», património que em muitos casos constitui propriedade estatal, detenhamo-nos, agora, na análise dos princípios por que se devem pautar as acções de protecção do património arqueológico subaquático, tendo em vista a especificidade desta matéria e o estado actual dos conhecimentos em termos de salvaguarda dos espólios.

A primeira das regras de ouro da protecção do Património Arqueológico Subaquático consiste em garantir, à partida, a sua conservação *in situ* (n.º 1 do Art. 5.º da C. E.).

A justificação é simples.

Sabendo-se que a exploração duma estação arqueológica implica geralmente a sua destruição, a programação global das actividades arqueológicas torna-se o pressuposto obrigatório daquilo que é, de facto, uma autêntica gestão de recursos.

Antes mesmo da exigência das garantias quanto às técnicas de exploração; das garantias de obtenção dos dados completos, que a estação arqueológica possa fornecer, única justificação de tais práticas depredatórias, necessárias pelo progresso nos conhecimentos duma memória colectiva!

Tal gestão de recursos envolve grave responsabilidade na decisão, já que esses recursos não são inexauríveis — há que atender aos legítimos direitos dos vindouros (até no campo de formação profissional); — e

precisêmo-lo bem, já que nem sempre se dispõe ainda de técnicas, dos conhecimentos e dos meios capazes de conduzir a resultados totalmente satisfatórios — nomeadamente em termos de conservação das peças recuperadas.

Gestão implica, necessariamente, a fixação de *prioridades*, criteriosamente stabelecidas em função das necessidades do avanço da ciência, da preparação das pessoas, da valorização e promoção dos espólios recuperados.

Mais em pormenor, poderemos visualizar três ordens de prioridades básicas:

— as emergências, para acudir a riscos de iminente destruição ou dano, e para registo de achados ocasionais;

— as prioridades relacionadas com programas científicos em curso, ou urgentes no panorama da Arqueologia/Ciência;

— as prioridades relacionadas com a formação de recursos humanos, nomeadamente a de quadros necessários aos serviços oficiais de que o Estado precisa para o cabal cumprimento das suas obrigações específicas decorrentes da própria lei.

Das primeiras haverá que distinguir as emergências cuja resolução tem de ter resposta imediata e se apresentam como imprevistos, daquelas que oferecem menor grau de urgência quanto a diagnóstico e tratamento.

Nestes casos, nem sempre — ou, geralmente, não — se podem deixar os espólios no local onde foram achados, sob pena de sofrerem danos ou de desaparecerem.

Se, em qualquer circunstância, será obrigação do Estado promover por todos os meios a adopção de todas as medidas apropriadas para que a recuperação dos bens arqueológicos se efectue nas melhores condições, assegurando o registo completo dos dados sobre o achado e a protecção e cnservação deste (n.º 2 do Art. 5.º C. E.), as emergências requerem especial reforço dos cuidados a observar.

E se se trata de um particular a ter de intervir?

Evidentemente, qualquer pessoa em face duma situação de risco eminente para qualquer valor, cujo dono nem conheça, *deve* agir de modo a defender esse valor.

O ideal seria que lhe bastasse prevenir a autoridade responsável (Marinha, Alfândega, Polícia) para que as operações fossem conduzidas pelos competentes serviços oficiais.

Porém, as autênticas emergências não se coadunam com tais delongas.

Ainda que circunscrevendo a sua intervenção ao estritamente necessário, uma qualquer pessoa poderá ver-se obrigada a realizar uma *recuperação fortuita.* Além de procurar recolher o máximo de elementos de informação sobre o achado, tomará as medidas necessárias à *protecção temporária* dos bens recuperados (p. ex. não os deixar expostos ao sol e ao vento, mantê-los em recipientes com água em que estiveram imersos, etc.), (n.º 2 do Art. 6.º da C. E.).

A obrigação de comunicar à autoridade competente a existência dum achado — recuperado ou não — tornou-se uma norma generalizada (cfr. n.º 1 do Art. 6.º da C. E.; Art. 2.º do Dec.-Lei 416!70, de 20 de Agosto; Art. 39.º da Lei 13/85, de 6 de Julho).

Em nenhum caso o achado confere a posse do objecto encontrado; mas o achador tem direito a um prémio pecuniário, estando excluída na lei portuguesa a hipótese da partição de bens (cfr. Art. 4.º do Dec.-Lei n.º 416/70, de 20 de Agosto.

Um dos aspectos importantes a não esquecer — principalmente em relação ao Património Arqueológico Subaquático — consiste no facto de se encontrar expressamente vedada a realização de qualquer trabalho arqueológico, desde a simples prospecção à recuperação propriamente dita, a quem não possua a respectiva autorização firmada pelas autoridades competentes (IPPC - Art. 37.º e 38.º da Lei 13/85 / Marinha — Dec.-Lei 416/70).

Por que, na verdade, já não se concebe uma «Arqueologia de garimpeiros», desenvolvendo-se ao sabor dos golpes de sorte dos «achadores», aliciados por visões de fabulosos tesouros, e do prestígio de inenarráveis aventuras...

Por outro lado, se bem que ao Estado caiba a responsabilidade de promover o registo dos bens arqueológicos do país (n.º 1 do Art. 7.º da C. E.), há que incentivar a recolha de informações úteis entre particulares — desportistas, pescadores, recolectores de algas, profissionais de mergulho e outros, cuja meritória tarefa não deve ser minimizada relativamente à colaboração que é de esperar de arqueólogos qualificados, associações de mergulho e organismos culturais (n.º 2 do Art. 7.º da C. E.).

A participação dos particulares num tal programa cívico (informação) tem de merecer dos serviços especial atenção; e conviria fosse

tornada extensiva às zonas marítimas onde haja jurisdição de qualquer outro Estado (n.º 3 do Art. 6.º da C. E.).

Para as zonas costeiras do continente, o Museu Nacional de Arqueologia e Etnologia vem desenvolvendo, com apreciável sucesso, o programa da Carta Arqueológica Subaquática.

Como se compreende, compete ao Estado decidir sobre a divulgação ou o acesso público dos dados registados. Nestes incluem-se, evidentemente, os relativos às explorações realizadas e às estações arqueológicas já estudadas, cuja publicação, em princípio, não deve ser protelada, salvo quando a reserva se torne imperativa (Arts. 8.º e 9.º da C. E.). Porque a obrigação do Estado não se limita à preservação e recuperação dos valores patrimoniais arqueológicos: implica a divulgação científica e promoção cultural junto do grande público (Art. 9.º da C. E.).

Daí resultam dois efeitos complementares importantes. Por um lado, a ampliação dos conhecimentos especializados nesta área do saber; por outro, a educação e mobilização dum público mais vasto, no respeito e no amor por uma herança que a todos pertence (cfr. Art. 49.º da Lei 13/85, de 6 de Julho).

Quando se invoca a exclusividade da gestão desses bens patrimoniais por parte do Estado, isso não significa a impossibilidade de se concederem a entidades particulares licenças de prospecção, detecção, exploração, escavação, e/ou recuperação.

Tais licenças subordinadas rigorosamente a considerações de ordem científica, terão em conta a oportunidade das operações a realizar, a idoneidade dos executantes, em especial os titulares dos empreendimentos, os seus recursos técnicos e financeiros, tipo de equipamento, métodos e processos de trabalho, fórmula de compensação de encargos e prestação de serviços, etc. (Art. 11.º da C. E.). As formas contratuais a estabelecer beneficiarão da experiência adquirida com as que regem idênticas operações da Arqueologia terrestre (cfr. Art. 42.º da Lei 13/85, de 6 de Julho).

Em nenhuma circunstância, porém, deverão outorgar-se licenciamentos *sem a prévia garantia do exercício duma eficaz fiscalização por parte do Estado.*

Tudo isto pressupõe a necessidade (obrigação) de os organismos oficiais responsáveis cuidarem da:

— abertura das vias de formação técnica, científica, deontológica para as várias especialidades abrangidas por este sector;

— conveniente organização de serviços e respectivos quadros; acompanhamento e desenvolvimento das leis e regulamentos específicos; e, como se disse,

— mobilização da opinião pública para a defesa dum património comum, de cuja promoção resultarão evidentes benefícios para a colectividade.

De qualquer modo, trata-se de um investimento extremamente interessante.

Mesmo dando ao desbarato os dividendos sociais decorrentes destas actividades e planos, os quais em grande parte interessam cada vez mais às camadas juvenis de todos os países, a verdade é que Portugal vem referenciado nos mapas mundiais da distribuição dos espólios submarinos maisvaliosos, com estimativas que só deixarão espantados os que andam fora destes assuntos.

De há muito que a «mafia» internacional dos caçadores de tesouros vem seleccionando os frutos mais apetecidos e prometedores de tão rendosa aventura como é a da chamada «Arqueologia» subaquática. Para tanto desenvolvem uma intensa actividade de pesquisa valendo-se das mais variadas fontes de informação e recorrendo aos sofisticados processos técnicos disponíveis no mercado. Os financiamentos não lhes são regateados, e na origem encontraremos os nomes conhecidos de respeitáveis firmas especializadas em trabalhos no «off-shore» e em outras actividades económicas de vulto. Da «Arqueologia» adoptam-se alguns processos — os mais expeditos e adequados à extracção das riquezas submersas. Mas se for necessário arrombar com explosivos o casco de um navio, triturar ou pulverizar uma jazida arqueológica, rocegar fundos marinhos à procura de restos de naufrágios, exportar clandestinamente jóias que nunca aparecem nas listas dos achados, tudo se faz pela incontida ganância, pela ambição desmedida, e nada mais!

Felizmente como a nossa lei não prevê outras retribuições que não sejam em numerário, isso tem permitido esclarecer as verdadeiras intenções de alguns requerentes estrangeiros, cujos créditos científicos se encontram atestados em miríficos documentos curriculares e larga cópia de certificados abonatórios, emitidos com o timbre de conspícuas universidades...

A propósito, recordarei um caso curiosíssimo de alguém que se candidatava a uma concessão em área bem extensa e de já conhecida impor-

tância, para pesquisar a provável existência de restos de navios fenícios — o que seria de grande importância no panorama arqueológico nacional, como alegava o interessado. Claro que na continuação das suas diligências acabou por admitir que se encontrasse galeões do século XVII também não deixaria de os explorar...

Na verdade, a impossibilidade da partição de achados tem servido para desencorajar esse género de «cientistas», que acabam geralmente por insistir na necessidade imprescindível de mudarmos a nossa lei — certamente para fruirmos das vantagens da sua «devotada» colaboração!

Vem a propósito referir que se tal disposição legal fosse revogada o Estado não teria possibilidade de exercer, de modo cabal, a sua obrigação de defender a unidade do contexto dos achados; e ser-lhe-ia muito difícil escolher entre peças aparentemente iguais as «convenientes», as «dispensáveis», as «imprescindíveis», num jogo de interesses tão antagónico como aquele que o oporia a um parceiro motivado prioritariamente pelo lucro.

De igual modo as obrigações do poder central quanto à preservação dos materiais recuperados merecem, na oportunidade, um outro comentário.

Recolher documentação arqueológica tantas vezes inédita e rara, e perdê-la por descuido, desinteresse ou impossibilidade técnica da sua preservação, constitui falta grave.

O caçador de tesouros só está interessado na recuperação da parte valiosa dos espólios. Um navio é mau negócio; tecidos, madeiras, pequenos objectos de uso corrente, a quem interessa a sua conservação?

Num outro contexto, verifiquei a absoluta incompreensão de um alto quadro oficial que se manifestou criticamente contra uma (não usual) experiência de *estudo dum campo arqueológico* constituído pelos restos dispersos de uma barco de guerra afundado após explosão. Recuperar balas, bocadinhos de metal, restos de poleame, canhões rebentados?! Para quê?! Enfim, a visão limitada!

Mas, nos casos correntes, a maioria dos entusiastas que pretendem na sua ingénua boa-fé avançar inadvertidamente para a recolha de despojos mais ou menos vulneráveis, esquecem esse outro princípio básico — o da obrigação de garantir o tratamento completo dos materiais recolhidos...

A *coca* de Bremen acabou por ter de ser imersa num líquido protector — transformado o salão, em que se encontrava, numa imensa piscina — para suster-se a desagregação progressiva das madeiras originais,

após anos de longo e oneroso tratamento, realizado num dos estabelecimentos mais bem equipados e tecnicamente eficientes do mundo: o Museu Marítimo de Bremerhaven (RFA).

O destacado especialista suíço Dr. Arnold Béat já de há anos vem preconizando o processo da moldagem em plástico das peças dos cascos de pequenas embarcações de modo a permitir conservar os originais em «arquivos» imersos, quando o estado das madeiras já não permitir o seu tratamento garantido, através de qualquer das «mágicas» terapêuticas até agora ensaiadas.

E quem vai pagar os milhares de contos em que se encontra estimado o custo da conservação da canoa monóxila de Geraz do Lima — peça única da nossa Arqueologia Subaquática?

Será que o laboratório do Museu Monográfico de Conímbriga tem capacidade de resposta e deve passar a trabalhar exclusivamente para este ramo de Arqueologia?

Parece estimável que as publicações de divulgação e propaganda abordem a problemática da conservação nos seus escritos. Contudo não o devem fazer como se se tratasse de infalíveis receitas duma culinária caseira... acessível a toda e qualquer pessoa. Não se deve brincar com coisas sérias!

Um problema directamente relacionado com este é o da divulgação/ /exposição de tais objectos.

Tal fruição pelo grande público constitui um direito incontroverso, uma das justificações essenciais dos custos destas operações, por menos rendosas que sejam — ou, até, deficitárias.

Porém, a manutenção das peças exigirá cuidados especiais que condicionarão fortemente situações como a de depósitos em museus locais, ou até a sua exposição permanente, qualquer que seja o museu! Já que se sabe, por exemplo, que certos tratamentos ficam orientados, desde o início, pelas condições previstas para a sua futura manutenção em determinado local/ambiente; ou que a manutenção regular das peças não esteja ao alcance das estruturas locais, etc..

A única fórmula adequada, a eleger como padrão de relacionamento entre o público e os serviços, não poderá deixar de ser a da maior clareza numa franca, aberta e alargada elucidação de cada caso.

Para quem estranhe todo este enunciado de conceitos, num encadeamento cuja lógica, para alguns discordantes, talvez pareça preconceituosa, limitar-me-ei a contrapor um argumento baseado num caso concreto: no essencial trata-se de princípios defendidos pelos especialistas

que em representação dos seus países são os autores da proposta da Convenção Europeia de Protecção do Património Arqueológico Subaquático. Além de Portugal encontravam-se representados a Áustria, Chipre, Dinamarca, França, República Federal da Alemanha, a Grécia, a Irlanda, a Itália, a Holanda, a Noruega, a Espanha, a Suécia, a Suíça, a Inglaterra e a Turquia — que como única excepção votou contra o texto por não concordar com a redacção do Art. 2.° (definição das áreas de intervenção da Convenção).

Assim, chegamos ao que talvez constitua o nó, ou o miolo, do problema da defesa dos valores patrimoniais: quais as estruturas institucionais? qual a orgânica a estabelecer?

A Marinha, justo é dizê-lo, tem firmado uma posição pioneira nesta matéria.

A ela se devem os diplomas fundamentais por que se rege a Arqueologia Subaquática — o Dec.-Lei n.° 416/70, de 20 de Agosto, e o Dec.-Lei 577/76, de 21 de Julho. Além da recente criação da Direcção-Geral da Marinha — o braço armado que «tem por fim garantir o cumprimento da lei nos espaços marítimos sob jurisdição nacional» (n.° 1 do Art. 1.° do Dec.-Lei 300/84, de 7 de Setembro); e da CEALM ****, que que se destina «a estudar e a dar parecer sobre assuntos relativos ao aproveitamento e protecção do leito do mar» (n.° 1 do Art. 7.° do mesmo diploma). Nesta Comissão, entre outros, encontram-se representados:

— o órgão central do sistema de autoridade marítima;

— o Instituto Hidrográfico;

— o Ministério dos Negócios Estrangeiros;

— o departamento de tutela do *domínio público marítimo* e dos *portos*;

— a Comissão do Direito Marítimo Internacional;

— as Alfândegas;

— o departamento de tutela das *pescas*;

— id. ibid. da *qualidade de vida*;

— o Museu de Marinha;

**** Comissão para o Estudo e Aproveitamento do Leito do Mar.

— o departamento de tutela da Cultura;

— os governos regionais dos Açores e da Madeira.

Trata-se de um órgão consultivo, «na dependência hierárquica do CEMA» (n.º 1 do Art. 4.º do referido diploma) em que os seus membros, incluindo o respectivo presidente são «designados pelos competentes ministros e presidentes de governo regional» (n.º 3 do Art. 7.º do mesmo diploma).

Quer o vínculo desta Comissão — ao mais alto grau da hierarquia —, quer a qualificação e representatividade dos seus membros conferem-lhe a posição cimeira requerida pelo teor — e por vezes melindre — das matérias e dos casos a estudar.

Não seria justo passar em claro o extremo cuidado da Marinha em garantir a colaboração, apoio e assistência dos mais destacados nomes da jurisprudência, especialistas e mestres de Direito nas áreas que lhe são específicas.

Por parte da SEC, em termos de legislação, aguarda-se a promulgação do decreto-lei de desenvolvimento da Lei 13!85, de 6 de Julho, relativa ao Património Cutural Subaquático, o qual virá, em parte, substituir, em parte complementar o estabelecido pelo Dec.-Lei 416/70, de 20 de Agosto, no que se refere ao domínio da Arqueologia Subaquática, ou ao Património Cutural.

Recentemente foi homologada uma proposta que apresentei na 1.ª Secção (Arqueologia) do Conselho Consultivo do IPPC, no sentido de para o mencionado decreto-lei de desenvolvimento se tomar por base o texto da Convenção Europeia de Defesa do Património Cultural Subaquático.

Tarefa prioritária e urgente, esta!

Em termos de funcionamento, e apesar de o órgão da tutela da Cultura deter as competências fundamentais de «promover a protecção legal do património cultural» (n.º 1 do Art. 4.º da Lei 13/85, de 6 de Julho), não dispõe ainda das estruturas adequadas ao bom cumprimento das obrigações que lhe advêm daquelas responsabilidades no campo da Arqueologia Subaquática.

A começar pela situação anómala de só existir em funções um Conselho Consultivo — o do IPPC — com todos os inconvenientes que as suas limitações acarretam.

A experiência permite-me afirmar que a natureza dos assuntos versados, os valores em jogo, os níveis de actuação aconselham a formação

dum Conselho Nacional, órgão de consulta obrigatório do Ministro — tal como a Junta Nacional da Educação o foi e cuja extinção originou, na área da Cultura, as mais graves consequências. Uma das suas secções seria, evidentemente, a da Arqueologia Subaquática.

Mas uma tal secção, só por si, pouco efeito poderá produzir na ausência de um *serviço* operacional não limitado a organizar os processos, e promover a sua tramitação com a necessária eficiência.

Para já, a informação dos casos depende em grande parte do apoio a prestar pela *Carta Arqueológica Subaquática* e, muitas vezes, pelas equipas encarregadas das emergências.

O embrião de um autêntico serviço nacional da Arqueologia Subaquática começou a gerar-se no âmbito das actividades do Museu Nacional de Arqueologia e Etnologia, por iniciativa do seu actual Director. A habilitação profissional deste, como arqueólogo-mergulhador e a índole do próprio Museu, cujas raízes conceptuais, verdadeiramente pioneiras, o Dr. Francisco Alves tem procurado valorizar, estão na base dos resultados já obtidos. A experiência em curso merece ser implementada. Constitui a via para a formação e desenvolvimento harmónico duma perfeita estrutura individualizada, evitando os riscos da criação de mais um serviço de mera burocracia. Pois tal estrutura desligar-se-á naturalmente da entidade matricial quando dispuser das condições de operacionalidade e eficiência capazes de garantir a cobertura do país, condições essas só comprováveis e consolidáveis na prática corrente do dia a dia.

O evidente sucesso do programa da *Carta Arqueológica Subaquática,* mau-grado as condições desfavoráveis que rodearam alguns trabalhos, vem demonstrar a justeza do procedimento que, por seu turno, constitui igualmente um factor benéfico para a organização e vivência do Museu Nacional de Arqueologia e Etnologia.

Acabaria por resultar numa justíssima homenagem dos continuadores de Leite de Vasconcelos ao seu patrono consentir que a instituição tão «nova» por ele criada diversificasse os seus frutos como resultado dum espaço de encontro de especialistas estudiosos das várias áreas da pesquisa, onde a promoção do Património Arqueológico ficasse assegurada desde os níveis de salvaguarda, na origem, até à conveniente divulgação dos resultados/síntese do labor dos entendidos.

Creio ter esboçado um panorama suficientemente claro das responsabilidades, de algumas dificuldades e também do que se me afigura possível, como resposta aceitável nesta espinhosa matéria.

Procurei não dar especial ênfase aos aspectos mais negativos da situação que vínhamos a atravessar por que, felizmente, algo parece ter mudado para melhor — e já não era sem tempo.*****

E se se aproveitarem as boas oportunidades de entendimento entre as entidades públicas e privadas, vocacionadas para a defesa e promoção do nosso Património Arqueológico Subaquático, estaremos todos a lucrar, em especial os mais novos — para quem se abrem novas perspectivas de trabalho, distracção e... civismo!

São esses os meus votos e, por certo, os de todos os presentes.

***** Ver Nota Final do Apêndice 1.

ANEXO 1

ANTECEDENTES SECTORIAIS

1 — Em 6 de Abril de 1967 a 1.ª Subsecção da 2.ª Secção da Junta Nacional de Educação emite um importante parecer, a propósito da consulta da União dos Mergulhadores Desportivos Alemães «*sobre as disposições legais referentes a achados arqueológicos em Portugal, especialmente nas águas costeiras e do interior*» — Processo JN 7 1 (1)). Em tal parecer realça-se a existência de «*uma certa imprecisão ou confusão de atribuições de diferentes departamentos do Estado e, também, a total ausência de disposições legais que encarem especificamente a defesa e salvaguarda dos achados arqueológicos subaquáticos*». E acrescenta-se: «*A este respeito deve dizer-se que caminhamos com grande atraso em relação a certos países, nomeadamente a Itália e a França, que estão desenvolvendo notável actividade neste sector*».

2 — Por isso, a mesma Subsecção, no seu parecer de 8 de Maio de 1970 sobre o projecto de redacção do futuro D. L. 416/70, de 1 de Setembro — Processo JN 7 1 (161) — «*congratula-se pela oportuna iniciativa do Ministério da Marinha de preparar o diploma em que são considerados com particular interesse os achados de valor científico e artístico em áreas submersas*».

3 — Mas este Decreto não resolvia, na globalidade, o vazio legal existente no sector da Arqueologia Subaquática. A inexistência de estruturas de apoio (serviços) adequadas veio revelar todo um mundo de carências, quando começaram a eclodir casos deveras flagrantes, alguns de especial melindre.

4 — Porém, antes de os enunciar, evocarei um outro aspecto ou consequência da não estruturação do sector — o carácter ocasional «*das raras iniciativas desencadeadas oficialmente (e) que parecem ter sido realizadas, sem excepção, por mergulhadores amadores* (...) *com o acompanhamento de superfície dos arqueólogos orientadores*», conforme refere o Dr. Francisco Alves no seu «Apontamento sobre a situação da

Arqueologia Subaquática em Portugal e seus antecedentes» (20 de Janeiro de 1986):

4.1. — Boca do Rio (Vila do Bispo). Dr. José Formosinho/1937.

4.2. — Figueira da Foz. Dr. Russel Cortez/1957.

4.3. — Sado (estuário). CPAS, com o Prof. Manuel Heleno/1960.

4.4. — Praia Verde (Algarve). CPAS com o Dr. Farinha dos Santos/1965.

4.5. — Ainda no Algarve, a Secção de Arqueologia da Escola de Brigadas Especiais de Campo da Mocidade Portuguesa com o Prof. Vilar Moreira/1968, recupera um cepo de âncora romana «que seria o primeiro de uma longa série de achados do mesmo tipo nesta zona».

4.6 — Tróia (Setúbal), com o patrocínio do (então) Director do Museu Nacional de Arqueologia e Etnologia / a partir de 1970, recolha de ânforas.

5 — Recordarei agora os «casos» mais «sensíveis» — ainda que (não o podemos deixar de ter presente) alguns dos mencionados no número anterior, se devidamente analisados, acabariam por merecer situar-se em plano de evidência (como p. ex. os 4.3, 4.5 e 4.6) — :

5.1. — O primeiro é o do achado de «várias embarcações anatigas» na foz do Arade — Processo JN 9/1 (56) — que continua por resolver desde 28 de Janeiro de 1971 (data do primeiro parecer da Comissão Tri-partida, Comissão a que se refere o n.º 2 do Art. 4.º do D. L. 416/70, de 1 de Setembro); a que poderemos juntar os desvios de material arqueológico provenientes das dragagens do rio, algum de elevado valor.

5.2. — O segundo, é o da rocambolesca aventura da exploração do *Revenge,* afundado nas costas ra Ilha Terceira — Processo JN 10 (10) — 19 de Março de 1971, caso para o qual procurei alertar a JNE desde 1972 e cujo remate consta do Parecer 2/79, que elaborei em 10 de Maio de 1979 para o Grupo de Trabalho para a Defesa do Património Arqueológico Subaquático.

5.3. — Sintomática é, em 1972/73 a história dos restos de canhões do *L'Ocean* — Processo JN 9/1(74) — cujo interesse só posteriormente viria a ser confirmada pelas campanhas de 1981/83 levadas a cabo pelo Dr. Francisco Alves, nas proximidades da Boca do Rio, interesse de que a Comissão Tri-Partida se não apercebeu, permitindo a sua dispersão e venda para a sucata!

5.4. — E, enquanto isso ,as acções dos «achadores» iam beneficiando os sucateiros ávidos de metais (nomeadamente o bronze e o chumbo),

5.5. — além dos clandestinos, que os forneciam sem «burocracias»,

5.6. — ou se dedicavam às mais rendosas formas de coleccionismo e negócio de antiguidades.

5.7. — Em Fevereiro de 1973 abre-se o Proc. JN 12/1(3) relativo ao «Aparecimento de restos de um navio nas fundações do Hotel do Farol, na Praia da Barra/Ílhavo - Aveiro»; mas a falta de estruturas de apoio e a complexidade do assunto — que envolvia interesses locais solidamente apoiados nos meios políticos dominantes impediram que se chegasse a uma solução conveniente.

5.8. — Também por falta de apoio logístico, ao «Aparecimento de restos de uma embarcação em S. Martinho do Porto» — Proc. JN 12 1 (13), com parecer de 18 de Maio do mesmo ano — nenhum acção decisiva foi possível tomar, ainda que, aparentemente, o achado se não revestisse de especial interesse.

5.9. — Até que surge em 1974/75 o lamentável processo da recuperação, por Robert Sténuit, do resto da carga (lingotes de prata e outros materiais) do barco holandês *Slot Ter Hooge*, afundado em Porto Santo (Madeira) — Proc. 7.17/32-7 (1).

6 — Em consequência deste último caso, e com o apoio do (então) C.le Teixeira da Mota, propus ao Chefe do Estado-Maior da Armada a constituição do G. T. para a Defesa do Património Arqueológico Subaquático, proposta que teve despacho favorável em 2 de Agosto de 1975.
7 — O G. T. iniciou as suas actividades em 5 de Fevereiro de 1976,

sendo-me cometida a representação do Ministério da Educação (em conjunto com o Dr. Bairrão Oleiro) e a do Centro de Estudos de Marinha, na minha qualidade (respectivamente) de Vogal da Junta Nacional da Educação e de membro fundador do referido Centro de Estudos.

8 — Para se avaliar um pouco a intensa actividade desse G. T., anexo as listas anuais dos assuntos tratados (Anexo 2).

9 — Em 1976, por incumbência da D. G. dos Assuntos Cuturais, desloquei-me à Madeira e aos Açores para analisar a situação dos casos do *Slot Ter Hooge* (5.9) e do *Revenge* (5.2.). Mas os relatórios apresentados não provocaram nenhum efeito prático no sector da Cultura.

10 — O mesmo não aconteceu na Marinha, onde começou a encarar-se seriamente a necessidade de se definir um rumo que permitisse enfrentar as graves responsabilidades que para o Estado advinham dum incompreensível alheamento perante a gravidade de tudo quanto ia sucedendo nesta matéria nas nossas águas territoriais.

11 — Um dos factos mais significativos deste sentido de responsabilidade consistiu na nomeação para o G. T. dum jurista altamente qualificado, um dos nossos melhores especialistas em Direito Marítimo, o Prof. Doutor Fernando Olavo,

12 — o qual, após aprofundado debate do caso Sténuit, elaborou a proposta de texto do que veio a ser o D. L. 577/76, de 21/Jul.: pela primeira vez no nosso País se definiu as condições de cessação da posse de objectos perdidos ou abandonados nas águas sob tutela da Marinha.

13 — Conseguiu-se igualmente que o Chefe do Estado-Maior da Armada prolongasse um despacho proibindo as capitanias de concederem qualquer licenciamento de pesquisas arqueológicas subaquáticas, e reservando o direito de outorgar eventuais concessões, nos termos do D. L. 416/70. Esta decisão, perfeitamente acertada, permitiu obviar os riscos da perigosa situação de ambiguidade criada por uma lei genérica, ao conferir o direito duma decisão qualificada (no campo da Arqueologia) a um agente (qualquer capitão de porto) não credenciado no plano científico, para tal efeito.

13 — Assim, foi possível contar com uma relativa protecção até ao aparecimento duma legislação específica — como é o caso da Lei 13/85.

14 — O G. T. aceitou, depois, a minha proposta para se realizar um inquérito junto das Embaixadas sediadas em Lisboa, para recolha de legislação sobre Arqueologia Subaquática, a nível mundial; o que foi feito, tendo em vista o estudo da reformulação dos nossos textos legais específicos.

15 — Entretanto, a Comissão de Educação e Cultura do Conselho da Europa, que mandara elaborar por especialistas um estudo da legislação europeia em vigor, através do Ministério dos Negócios Estrangeiros, entrara em contacto com o G. T. (1977),

16 — cabendo-me representar o nosso País na reunião havida em Paris em 2 de Março de 1978.

17 — Na sequência dessa reunião e das propostas do *Relatório Roper* foi decidido pelo Conselho de Ministros do C. E. criar uma Comissão (*Comission ad hoc d'Experts sur le Patrimoine Culturel Sub-Aquatique*) expressamente encarregada de elaborar o texto/proposta da Convenção Europeia para a Protecção do Património Cultural Sub-Aquático.

18 — Os trabalhos da Comissão em referência, Comissão de que passei a fazer parte como delegado português, decorreram de 1980 a 1985, e permitiram firmar relações de grande cordialidade com os outros delegados presentes nas reuniões de Estrasburgo, nomeadamente os que, pelas afinidades dos problemas com que Portugal se debate em matéria de protecção patrimonial naturalmente se solidarizaram na defesa dos mesmos princípios (Espanha, França, Itália e Grécia).

19 — Por outro lado, e na área da Arqueologia Naval, havendo sido convidado a participar como orador no I Simpósio Internacional de Arqueologia Naval (Greenwich, Set. 1976) *, como fundador desses *Symposio* tomei parte nas reuniões subsequentes **, havendo ficado com o encargo de organizar o 4.º (Porto, 1985), que teve por tema «Local Boats) (embarcações tradicionais/locais),

20 — tema se encontrava directamente relacionado com a minha actividade desenvolvida como Director da Secção de Arqueologia e Etnologia Navais, do Centro de Estudos de Etnologia Peninsular (Instituto de Alta Cultura); ou,

21 — desde Janeiro de 1976, como responsável pela Linha de Acção n.º 4 (Arqueologia e Etnologia Navais) do Centro de História do I. N. I. C., anexo à Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

22 — Estas referências transcendem o cunho meramente pessoal, visto que não existe nenhum serviço oficial que contemple a matéria em apreço.

23 — Entretanto, em Agosto de 1980, o Dr. Francisco Alves foi requisitado à Universidade do Minho para ocupar o lugar de Director do Museu

---

* Tema: Sources & Techniques in Boat Archaeology

** 2 th I. S. B. S. A. (Bremerhaven, 1979), 3 th I. S. B. S. A. (Estocolmo, 1982).

Nacional de Arqueologia e Etnologia e exercer cumulativamente o cargo de Director do Departamento de Arqueologia do I. P. P. C..

24 — Ainda que efémera, a sua permanência à frente do Departamento de Arqueologia, o contacto com os problemas que no campo da Arqueologia Subaquática se levantam, pressionou-o no sentido de garantir um mínimo de apoio logístico que permitisse aos Serviços ultrapassar as dificuldades motivadas pelo vazio estrutural existente. O valor de programas que nem sentido lançou, no âmbito do Museu Nacional de Arqueologia e Etnografia, está hoje amplamente demonstrado pelo extraordinário êxito da Carta Arqueológica Subaquática, do Campo Experimental da Boca do Rio, etc..

25 — Dada a sua especialização em Arqueologia Subaquática, o Dr. Francisco Alves ingressou em 1982 no G. T. de Protecção do Património Arqueológico Subaquático em substituição do Dr. Bairrão Oleiro, que representava a Secretaria de Estado da Cultura e, por motivo de doença fora obrigado a afastar-se.

26 — O reforço dos laços de entendimento entre a Marinha e a Cultura, por via dos Serviços que abriam campo a uma avaliação mais ponderada das carências e das necessidades existentes, a começar pelas da organização e encaminhamento dos processos, estudo e avaliação dos casos, e mais rápidas e seguras tomadas de decisão.

Para dotar os Serviços de Arqueologia dum apoio mais eficaz, o Dr. Francisco Alves propôs a criação da Comissão Nacional Provisória de Arqueologia Subaquática, que foi superiormente homologada em 20.07.83.

27 — Essa Comissão, presidida pelo Dr. António Carlos da Silva, já então Director do Departamento de Arqueologia, tinha como vogais o Dr. Francisco Alves, Director do Museu Nacional de Arqueologia, Dr.ª Idília Alarcão, Directora do Museu Monográfico de Conímbriga, Dr.ª Margarida Ubach Chaves, Assessora Jurídica do I. P. P. C., e eu próprio.

28 — Tornou-se evidente, nos poucos meses em que funcionou, que a Comissão era fundamental na preparação de material de base para uma futura estruturação sectorial, e para a definição dos fundamentos duma política de defesa do nosso Património Cultural Subaquático.

29 — Infelizmente, com a criação do Conselho Consultivo do I. P. P. C. em 1984, todas as Comissões foram extintas, incluindo esta. Ora, como a experiência tem demonstrado, a diluição da Arqueologia Subaquática, nas estruturas da Arqueologia Terrestre salda-se por um resultado negativo para ambas as especialidades — mas com maiores prejuízos para a primeira.

30 — Por outro lado, também em 1984, o G. T. para a Defesa do Património Arqueológico Subaquático, deixou de reunir, a partir de Julho.
31 — Contudo, em 1985, e com a criação da Comissão para o Estudo e Aproveitamento do Lei do Mar (C. E. A. L. M.) um novo impulso foi dado pela Marinha para a protecção dos valores culturais submersos.
32 — A publicação da Lei 13-85 igualmente contribuiu para se criar a esperança de se haver iniciado o caminho da recuperação nestas áreas de intervenção onde o Estado detém a responsabilidade (exclusiva) da salvaguarda e promoção.
33 — É com este voto de esperança que remato este pequeno relato de antecedentes, tanto mais que bem ponderadas as circunstâncias, aquilo que se fizer a bem da Arqueologia Subaquática, no nosso País, além dos benefícios culturais que trará — e não serão pequenos — corresponderá a um investimento, cujas contrapartidas são de tal modo interessantes que têm alertado a apetência dos especuladores internacionais, suficientemente lúcidos e bem informados para se concentrarem nas metas de garantia assegurada.

NOTA FINAL — Até à data da publicação deste comentário não se haviam confirmado as previsões quanto à resolução da urgente organização dos Serviços de Arqueologia Subaquática (I. P. P. C.); da preparação de pessoal técnico necessário para as estruturas a criar; da promulgação duma adequada e completa legislação.

Pelo contrário, parece definir-se uma opção, deveras perigosa, de integrar a Arqueologia Subaquática num complexo arqueológico em que a face burocrática acabará por absorver e neutralizar a parte operativa dum serviço deveras específico e exigente (Lisboa, Dezembro de 1988).

ANEXO 2

GRUPO DE TRABALHO PARA A DEFESA DO PATRIMÓNIO ARQUEOLÓGICO SUBAQUÁTICO

Listagem dos principais assuntos a que se referem as actas n.os 1 a 21 (de 5 de Fevereiro a 16 de Dezembro de 1976):

1 — *Estudo de legislação e da orgânica de protecção*

1.1. — Linhas de Acção do G. T. 1/4

1.2. — Congelamento das licenças de exploração, 1/5, 5/2, 6/5, 7/7, 8/3, 13/8, 14/14, 14/15, 19/9

1.3. — Pedido de reforço da vigilância (Capitanias, G. F.), 1/6, 1/7, 2/2

1.4. — Actualização e reforço da legislação em vigor, 1/11, 2/9, 3/6, 3/7, 3/8, 4/10, 5/2, 6/4, 7/8, 8/4, 9/3, 10/6, 11/11, 12/12, 14/4, 16/4, 19/7, 19/11, 20/3, 20/6

1.5. — Inquérito à legislação de outros países, 3/6, 4/2, 7/5, 8/5, 8/6, 9/5, 9/6, 10/9, 11/12, 12/4, 15/6, 16A/7

1.6. — Regulamento mergulho amador, 4/5

2 — *Reuniões internacionais/viagens de estudo*

2.1. — I Simpósio Internacional de Arqueologia Naval, 8/5

2.2. — Inspecções nos Açores e na Madeira, 9/9, 10/4, 10/10

3 — *Elaboração de informações, pareceres e propostas de casos concretos, em especial os relativos a:*

3.1. — «Slot Ter Hooge»/R. Sténuit, 1/8, 2/2, 2/4, 2/5, 2/6, 3/2, 3/3, 4/3, 4/4, 5/3, 16/10, 16A/8, 18/8

3.2. — Carta de navios naufragados, 1/9, 2/11, 4/7, 5/6, 9/16, 10/7, 11/5, 12/5, 12/6, 12/7, 13/4, 13/6, 14/10, 14/11, 14/12, 15/10, 16/5, 16/12, 17/7, 19/8

3.3. — C. P. A. S./Explorações em Tróia, 1/10, 2/10, 3/9, 4/6, 5/5, 6/6, 7/6, 9/7, 10/8, 11/6, 11/7, 12/3, 16A/5, 18/4; (Arade) 21/4, 21/5, 21/6

3.4. — Prospecções (Cabo Raso/Cabo da Roca) pela Escola de Mergulhadores, 2/8, 3/5, 19/7

3.5. — Escola de Mergulhadores, 10/5, 12/11, 15/8, 16/11

3.6. — Serviço de tratamento de objectos, 1/4, 2/12, 4/9, 16A/11, 17/8, 18/9

3.7. — «Revenge»/Wignall (Açores), 4/4

3.8. — SUBMAR acusa Marinha, 4/8, 5/4, 6/7

3.9. — Federação Portuguesa de Actividades Subaquáticas, 6/8, 21/5, 21/6

3.10. — S.to António de Taná (Mombaça), 8/5, 9/4, 10/4, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 12/8, 12/9, 12/10, 13/7, 14/5, 14/6, 14/7, 14/17, 14/18, 15/4, 16/6, 16A/9, 16A/10, 17/5, 17/6, 18/6, 18/7, 19/3, 19/4, 19/5, 20/5, 21/8, 21/9, 21/10

3.11. — Mergulhadores estrangeiros/Classif. de embarcações, 8/7

3.12. — Museu de Marinha, do Porto, 10/11

3.13. — Capitania de Vila do Conde (achados), 11/8, 12/3

3.14. — «S. Pedro de Alcântara»/Peniche, 11/9, 20/4, 21/7

3.15. — Museu do Mar de Cascais, 13/4, 13/5, 14/13, 16/8, 16A/6, 18/4

3.16. — Capitania de Cascais (achados), 14/8, 15/5, 16/8, 16A/6, 18/4

3.17. — Capitania de Leixões (achados), 14/9

3.18. — Pedido de entrevista pelo «Expresso», 15/9

3.19. — Pedido de filmagens nos Açores, 16/9

3.20. — Aterros na Foz do Arade (Portimão), 18/5, 21/4, 21/5, 21/6

4 — *Relações Inter-Departamentais e de Serviços*

4.1. — Alfândegas/Guarda Fiscal, 1/3, 1/6, 1/7, 2/2

4.2. — Secretaria de Estado da Marinha Mercante, 4/5, 6/3

4.3. — Ministério da Educação, 7/4

4.4. — Museu de Angra do Heroísmo, 13/8, 14/14, 14/15

4.5. — D. G. das Alfândegas, 15/7, 16/7, 16/8

4.6. — Cartões de livre-trânsito (G. T.), 16/13

4.7. — Comissão Tri-Partida, 19/6

4.8. — Capitanias, 19/9

5 — *Exposições*

6 — *Movimento Interno (G. T.)*

6.1. — Prof. Fernando Olavo, 2/1

6.2. — Dr. Bairrão Oleiro, 2/7, 3/4

6.3. — Cte. Caxaria, 6/2, 6/9, 7/2. 9/8

6.4. — Representantes do MEIC, 7/4, 9/8

6.5. — Cte. João de Oliveira, 10/2

6.6. — Ten. Santana, 10/5, 11/4, 12/2

6.7. — Dr. Maia, 11/10, 12/2, 13/4, 14/2, 14/10

6.8. — Dr. Francisco Alves (Mombaça), 12/10, 17/6

6.9. — Eng. Graça Gonçalves, 16A/2, 17/9

6.10. — Cte. Fuzeta da Ponte, 16A/2

GRUPO DE TRABALHO PARA A DEFESA DO PATRIMÓNIO ARQUEOLÓGICO SUBAQUÁTICO

Listagem dos principais assuntos a que se referem as actas n.os 23 a 44 (de 13 de Janeiro a 22 de Dezembro de 1977).

1 — *Estudos e pareceres sobre legislação de protecção, nomeadamente:*

1.1. — Extinção da Junta Nacional da Educação (repercussões), 27/8, 28/4

1.2. — Zona contígua às 200 milhas, 27/9, 28/5, 38/10

1.3. — Transformação do G. T. em Comissão, substituindo a Comissão Tri-Partida, 28/4, 29/9, 30/8, 31/5, 32/7, 32/8, 33/7, 35/5, 38/5, 39/6, 42/7, 43/15

1.4. — Prorrogação do congelamento das licenças de exploração, 28/5, 32/5a

1.5. — Reforço de vigilância nas costas do Algarve, 28/11

1.6. — Adesão (eventual) às convenções da UNEP, 29/8

1.7. — Revisão da legislação, 31/3, 32/5, 37/9, 38/3, 38/5, 38/7, 40/7, 42/7, 43/15

1.8. — Definição de competências legais, 31/3, 32/5

1.9. — Legislação estrangeira, 31/6

1.10. — Lei das águas (MOP), 32/5c

2 — *Participação em reuniões internacionais relacionadas com a política e a legislação de protecção.*

2.1. — Memorando Roper (Conselho da Europa), 33/6, 34/5, 35/6, 35/7, 36/4, 36/6, 36/7

2.2. — I Congresso de Arqueologia Marítima (Austrália), 38/8

3 — *Elaboração de informações, pareceres e propostas de casos concretos, em especial os relativos:*

3.1. — «St.º António de Taná»/Mombaça, 23/6, 24/4, 24/5, 24/6, 25/4, 25/10, 26/4, 27/4, 28/7, 30/9, 32/5b, 32/5e, 32/6, 34/6, 35/8, 36,9, 37/7, 37/10, 38/11, 39/4a, 39/4c, 39/5, 40/8, 40/9, 41/3c, 41/4, 41/8, 42/3, 42/4, 42/8, 43/5, 43/6, 43/10, 11, 12, 44/5

3.2. — SUBMAR/Pedido de Licença, 25/5

3.3. — Museu do Mar de Cascais/Reiner, 25 /6, 25/7, 36/4, 36/8, 41/3c, 41/4, 41/5, 41/6, 42/4, 43/6, 43/7, 8, 9, 44/4

4.3. — Colóquio na Academia Militar, 35/4

5 — *Exposições*

6 — *Movimento Interno (G. T.)*:

6.1. — Cte. António Cardoso, 23/5, 43/2b

6.2. — Almirante E. Ricou, 26/3, 43/2b

6.3. — Dr. Oleiro, 28/6, 36/5

6.4. — Senhas de presença, 30/7

GRUPO DE TRABALHO PARA A DEFESA DO PATRIMÓNIO ARQUEOLÓGICO SUBAQUÁTICO

Listagem dos principais assuntos a que se referem as actas n.os 45 e 65 (durante o ano de 1978):

1 — *Estudos e pareceres sobre legislação de protecção, nomeadamente:*

1.1. — A elaboração do texto de projecto de alteração do D. L. n.º 416/70, de 1 de Setembro (51/5, 62/7, 53/10, 55/6, 56/4, 57/4, 57/4, 57/5, 58/5)

1.2. — A proposta de transformação do G. T. em Comissão, substituindo a Comissão Tri-Partida do D. L. 416/70 (48/7, 49/5/a, 52/7, 53/10, 54/6, 55/6, 55/7, 62/6)

1.3. — O texto do despacho do CEMA relativo à outorga de concessões para explorações arqueológicas subaquáticas — CEMA, 30/78, de 14 de Abril (50/5, 53/4)

2 — *Participação em reuniões internacionais relacionadas com a política e a legislação de protecção.*

2.1. — A da Comissão de Educação e Cultura do Conselho da Europa — Paris, 2 de Março (46/4/a, 47/4, 49/5/b, 49/10, 50/6, 53/5, 54/4, 58/7, 60/4/h, 65/7/d)

2.2. — Da UNESCO (53/8, 60/4h)

3 — *Elaboração de informações, pareceres e propostas de casos concretos, em especial os relativos:*

3.1. — Ao caso do «Slot Ter Hooge», Madeira (45/6, 55/5, 58/4, 59/5, 50/4 e nota, 63/4, 63/5, 63/11, 64/5, 64/8d, 65/5a, 65/7a)

3.2. — À recuperação da «Fragata D. Fernando (50/4/a, 54/7, 61/5, 62/7, 63/6, 65/7b)

3.3. — À colaboração na exploração do St.º António de Taná, Mombaça (50/4/d, 54/5, 55/4, 59/8, 63/8, 63/9, 64/4)

3.4. — À protecção dos barcos da foz do Arade (57/6, 59/3, 60/4/a, 4/4, 63/7, 65/7/a)

3.5. — Às autorizações para explorações científicas subaquáticas, por navios estrangeiros (60/4/h, 62/5, 64/5, 65/6)

3.6. — A achados

3.6.1. — De restos de embarcações, em Vila do Conde (52/6)

3.6.2. — De restos dum barco nas obras do porto de Viana do Castelo (46/7, 48/5, 49/7)

3.6.3. — Cepos de âncoras, Albufeira (59/2, 60/4 e 65/7/h)

3.6.4. — Canhões e caldeiro, Peniche (58/6, 59/6, 60/4/f, 65/7/c)

3.6.5. — A uma peça de cerâmica encontrada pelo «Tydeman», Madeira (61/6, 63/12)

3.6.6. — A eventual desvio de espólio nos Açores (59/9)

3.6.7. — A contactos com os grupos e organizações de mergulhadores (47/7, 47/8, 49/5c, 50/4/c, 50/4/e, 51/4, 52/5) e, em especial, no caso do Museu do Mar de Cascais (46/ /4/b, 51/4, 53/4, 63/13)

4 — *Relações Inter-Departamentais e de Serviços*

5 — *Exposições*

6 — *Movimento interno (G. T.);*

6.1. — *Dr.ª Adília Alarcão*

Listagem dos principais assuntos a que se referem as actas n.os 66 a 79 (durante o ano de 1979).

1 — *Estudos e pareceres sobre legislação de protecção, nomeadamente:*

1.2. — A proposta do processo de transformação do G. T. em Comissão, substituindo a Comissão Tri-Partida do D. L. 416/70 (71/5, 72/5, 73/4, 75/6, 76/5, 78/4, 79/6)

1.4. — Parecer sobre a nota 768, de 14.9.79 (D. G. S. F. M.), acerca de zonas costeiras nacionais de interesse científico (75/7)

1.5. — Informação sobre a recomendação da Comissão Parlamentar do Conselho da Europa sobre Arqueologia Subaquática (79/5)

1.6. — Proposta de aditamento à Portaria n.º 635/79 e Regulamento dos Serviços de Mergulhadores da Armada (79/7).

2 — *Participação em reuniões internacionais relacionadas com a política e legislação de protecção.*

2.3. — II International Symposium of Boat and Ship Archaeology — Bremerhaven, 8 a 12 de Fevereiro — (69/6; 72/8);

2.4. — Encontro em Santiago de Compostela, na continuação da formação do G. A. N. O. — 29 de Março a 1 de Abril (72/8);

2.5. — Colóquio dos Directores de Museus Marítimos, Amsterdam — 24 a 29 de Setembro (75/4).

3 — *Elaboração de informações, pareceres e propostas de casos concretos, em especial os relativos:*

3.1. — Ao caso do «Sot Ter Hooge», Madeira (66/82, 71/6)

3.3. — À colaboração na exploração do St.º António de Taná, Mombaça (66/7)

3.4. — À protecção dos barcos da foz do Arade (71/7);

3.5. — Às autorizações para exporações científicas subaquáticas por navios estrangeiros (67/5, 71/8, 72/6, 73/6, 74/4, 78/6, 79/4)

3.6. — A achados
(74/5a)

3.6.2. — De restos de embarcações no porto de Viana do Castelo (74/5)

3.6.3. — De cepos de âncoras na Costa da Galé (66/8b)

3.6.4. — De canhões, em Peniche (66/8c, 68/4)

3.6.5. — À peça de cerâmica encontrada pelo «Tydeman» (vd. 3/5)

3.6.6. — A eventual desvio de espólios nos Açores (70/7, 71/4) 71/9, 72/4, 72/5, 73/5) e a desvios, em geral, 70/6)

3.6.7. — A contactos com grupos e organizações de mergulhadores (66/6, 67/6)

3.6.8. — Id. c/arqueólogos — Arq. Terrestre — (70/4)

3.6.9. — A achados arqueológicos em praias — Carreço e Angeiras (66/9, 68/5, 68/4, 68/5, 69/4)

3.6.10. — A achados no Tejo (74/5);

3.6.11. — A pedidos de licença de exploração arqueológica subaquática: Eng. Rogério Martins (70/5, 71/4, 71/9, 72/4, 72/5); Cte. Gratton Açores (71/4, 71/9, 72/4, na foz do Tejo (78/4)

3.6.12. — Defesa de embarcações regionais (69/5)

3.6.13. — Id. dos arquivos das capitanias (78/7)

4 — *Relações Inter-Departamentais e de Serviços*

4.1. — Comissão Tripartida (66/8); 67/7).

5 — *Exposições*

6. — *Movimento Interno (G. T.).*

6.1. — Prof. Fernando Olavo (66/5).

Listagem dos principais assuntos a que se referem as actas n.os 80 a 97 (10 de Janeiro a 19 de Dezembro de 1980).

1 — *Estudos e pareceres sobre legislação de protecção, nomeadamente:*

1.1. — proposta de transformação do G. T. em Comissão, substituindo a Comissão Tri-Partida do D. L. 416/70 (80/6; 81/6/7, 83/7, 90/4, 96/4)

1.2. — discussão sobre bases genéricas da legislação em referência (86/7); e consideração dum serviço de Arqueologia específico (Franca, 84/6)

1.3. — Convenção Europeia para a Protecção do Património Cultural Subaquático (92/8, 93/6, 95/6, 96/5, 97/5)

2 — *Participação em reuniões internacionais relacionadas com a política e a legislação de protecção.*

3.1. — ao «Slot Ter Hooge», Madeira (83/6, 84/4, 85/4, 86/4, 91/5, 96/4)

3.2. — à protecção de antigos barcos salva-vidas (80/5)

3.3. — à permuta de fichas bibliográficas entre bibliotecas gerais e as da Marinha (80/70)

3.4. — À protecção de espólios e arquivos existentes nas Capitanias (82/5)

3.5. — Ao pedido de concessão de Robert F. Marx (83/5, 84/5, 87/4/6, 88/3/4/5, 89/5/6, 90/5)

3.6. — Às autorizações para exporações científicas subaquáticas por navios estrangeiros (80/10, 92/5)

3.7. — À protecção e difusão do desporto da vela (88/5, 86/6, 88/6)

3.8. — Ao pedido de concessão de C. Drumond Borges, Açores (87/7, 91/4)

3.9. — Às consequências das dragagens no porto de Viana do Castelo (88/7)

3.10. — A achados, como uma âncora na Ilha de Sta. Maria (88/8), ou de um canhão de bronze em Lagos (92/6, 93/5)

3.11. — Ao pedido de concessão da Fraternidade Marítima do Algarve (92/4)

3.12. — Ao pedido de concessão de licença na área onde apareceu o canhão de bronze, em Lagos (92/6, 93/5)

3.13. — Às relações (a desenvolver) com os grupos e associações de mergulhadores desportivos (87/5, 94/5/6, 95/3, 95/4)

3.14. — Id. com as empresas de dragagem (88/7)

3.15. — A diligência tendo em vista um possível apoio logístico do plano Moçambicano de exportações de Arqueologia Subaquática (93/7)

4 — *Relações inter-departamentais e de Serviços*

4.1. — Comissão Tripartida (95/5);

4.2. — Comissariado XVII Exposição Europeia de Arte, Ciência e Cultura (97/4)

5 — *Exposições*

6 — *Movimento interno (G. T.)*

6.1. — Falecimento do Alm. Ricou (80/3)

6.2. — Alm. Vilarinho, 82/3, 83/3

6.3. — Prof. Fernando Olavo, 94/3

GRUPO DE TRABALHO PARA A DEFESA DO PATRIMÓNIO ARQUEOLÓGICO SUBAQUÁTICO

Listagem dos principais assuntos a que se referem as actas n.os 98 a 111 (de 8 de Janeiro a 17 de Dezembro de 1981).

1 — *Estudos e pareceres sobre legislação de protecção, nomeadamente:*

1.1. — Transformação do G. T. em Comissão, substituindo a Comissão Tripartida do D. L. 416/70, 102/7, 107/4.

1.2. — Bases legais vigentes — entrada em vigor do D. L. 577/76: 103/4, 105/3.

1.3. — Convenção Europeia para a Protecção do Património Cultural Subaquático: 98/4, 99/5, 101/4, 103/4, 105/8, 109/5.

2 — *Participação em reuniões internacionais relacionadas com a política e a legislação de protecção.*

2.1. — Reuniões da Comissão Ad-Hoc de Peritos em Defesa do Património Arqueológico Subaquático (C. E.) 98/4; 99/5; 101/4; 103/6; 109/5.

3 — *Elaboração de informações, pareceres e propostas de casos concretos, em especial os relativos:*

3.1. — «Slot Ter Hooge» (Madeira): 100/5, 102/5, 103/4 106/3, 108/4, 109/6, 111/4.

3.2. — Obras portuárias — achados (Nazaré) 100/4; 105/6.

3.3. — Apoio a Moçambique na defesa da Arqueologia Subaquática, 102/6.

3.4. — Museu do Mar (Cascais)/Reiner: 103/4, 111/5.

3.5. — Foz do Arade (Portimã): 103/4, 110/7, 111/6.

3.6. — Praia da Salema (Lagos) — L'Ocean 103/4, 108/6, 109/7.

3.7. — Carta Arqueológica Subaquática 103/4.

3.8. — Capitania de Peniche — com achados 104/3; 105/5.

3.9. — Azulejos com interesse iconográfico para a Marinha, 105/9.

3.10. — Req.to de Fernando Cardoso para recuperar objectos do fundo do mar 107/5, 108/5.

3.11. — Praia de Pias (Lagos), achado de canhões, 110/6.

3.12. — Federação Portuguesa de Actividades Submarinas 110/7.

3.13. — Tróia (autorizações?) 110/7.

4 — *Relações inter-departamentais e de Serviços*

4.1. — Comissão Tripartida 99/4;

4.2. — Serviço Nacional de Arqueologia 103/4, 109/7, 110/4, 111/7.

4.3. — D. G. Serviços Hidráulicos 103/5.

4.4. — D. G. dos Portos, 103/5.

5 — *Exposições*

5.1. — «Tesouros da Arqueologia Portuguesa» (MNA), 105/4.

6 — *Movimento interno (G. T.)*

6.1. — Saída do Dr. Bairrão Oleiro (por doença) 109/4.

GRUPO DE TRABALHO PARA A DEFESA DO PATRIMÓNIO ARQUEOLÓGICO SUBAQUÁTICO

Listagem dos principais assuntos a que se referem as actas n.os 112 a 125 (de 14 de Janeiro a 16 de Dezembro de 1982).

1 — *Estudos e pareceres sobre legislação de protecção, nomeadamente:*

1.1. — Transformação do G. T. em Comissão, sustbituindo a Comissão Tripartida, 114/5, 115/4.

1.2 — Orientação sobre casos de recuperação urgente 122/6; relacionamento com mergulhadores idóneos 122/6; 124/9; legislação sobre actividades científicas nas águas territoriais, 122/6; informações Capitanias de Portos, 122/6, 124/4; recolha de informação respeitante a espólios, 124/5.

1.3. — Convenção Europeia para a Protecção do Património Cultural Subaquático: 112/7, 121/4, 123/8, 124/7.

2 — *Participação em reuniões internacionais relacionadas com a política e a legislação de protecção.*

2.1. — Reuniões da Comissão Ad-Hoc de Peritos em Defesa do Património Arqueológico Subaquático (C. E.), 112/7, 120/5, 121/4.

2.2. — VI Congresso Internacional de Arqueologia Subaquática (Cartagena), 117/9.

2.3. — Jornadas de Arqueologia Naval (Museu de Marinha/Paris), 120/8.

3 — *Elaboração de informações, pareceres e propostas de casos concretos, em especial os relativos:*

3.1. — «Slot Ter Hooge», 113/5, 117/5.

3.2. — Capitania de Portimão/Foz do Arade, 112/5, 126/6.

3.3. — Achado de ambarcação enterrada (Vagueira/Aveiro), 112/6, 113/4.

3.4. — Praia da Salema (achados), 115/5, 115/6, 117/6.

3.5. — Notícia sobre o II Congresso Nacional do Algarve, 116/5.

3.6. — Embaixada de França informada sobre nossa legislação de licenciamentos de exporações subaquáticas, 117/7.

3.7. — Capitania de Faro, achados 119/4.

3.8. — Dipoma criando a *marina* de Tróia, 119/4.

3.9. — Publicação de Wignall sobre galeões com tesouros, 120/4.

3.10. — Capitania de Lisboa, achado dum ferro, 120/6.

3.11. — Achados na ilha da Culatra e cerca da Ria Formosa, 120/7.

3.12. — Museu do Mar (Cascais)/Reiner, 121/5.

3.13. — Achados de naus portuguesas afundadas no Brasil, 116/4.

3.14. — Id. «Madre de Deus» (Nagasaki), 122/5.

3.15. — Olhão — achado de âncora romana, 123/6, e de canhões (Barra de S. Lourenço), 123/7.

3.16. — «N.ª Sr.ª das Mercês», autorização de prospecções pela Capitania de Faro, 123/9.

3.17. — Robert Marx, 123/10.

3.18. — Peniche, achado dum canhão, 125/4.

3.19. — Pedido recup. artilharia (Capit. Funchal), 125/5.

4 — *Relações inter-departamentais e de Serviços*

4.1. — Comissão Tripartida, 119/5, 120/6, 123/5, 123/6, 125/4.

4.2. — Serviço Nacional de Arqueologia, 112/5.

4.3 — Gov. Reg. Madeira, 112/4, 113/5, 117/5.

4.4. — Secret. Reg. Educação e Cultura (Açores), 114/4.

4.5. — Museu de Marinha (Paris), 115/6.

4.6. — Museus de Marinha de Lisboa e do Rio de Janeiro, 116/4.

4.7. — Museu Marítimo de Oslo (equipas de mergulho), 117/8.

5 — *Exposições*

6 — *Movimento interno (G. T.)*

6.1. — Substituição do Dr. B. Oleiro pelo Dr. Francisco Alves, 123/4.

GRUPO DE TRABALHO PARA A DEFESA DO PATRIMÓNIO ARQUEOLÓGICO SUBAQUÁTICO

Listagem dos principais assuntos a que se referem as actas n.os 126 a 142 (de 13 de Janeiro a 22 de Dezembro de 1983).

1 — *Estudos e pareceres sobre legislação de protecção, nomeadamente:*

1.1. — Transformação do G. T. em Comissão, substituindo a Comissão Tripartida, 135/4, 136/6.

1.2. — Interpretação da legislação actual, 138/5, 139/6, 141/4, 142/5; leg. sobre mergulho amador, 135/6, 139/7; legisl. do Gov. Aut. dos Açores, 141/7.

1.3. — Convenção Europeia para a Protecção do Património Cultural Subaquático: 126/5, 129/4, 131/7, 131/8, 132/5, 133/4, 135/5, 136/5.

1.4. — Validação das Actas do G. T., 131/10.

1.5. — Número especial de «MUSEUM» (UNESCO), sobre Património Arqueoógico Subaquático, 135/6.

2 — *Participação em reuniões internacionais relacionadas com a política e a legislação de protecção.*

2.1. — Simpósio sobre o Direito do Mar, 127/5.

3 — *Elaboração de informações, pareceres e propostas de casos concretos, em especial os relativos:*

3.1. — Foz do Arade (Portimão), 126/4, 127/6, 127/7, 131/5, 134/5, 138/8.

3.2. — «N.ª Sr.ª das Mercedes» (Quarteira), 126/6, 128/4, 129/5, 129/6, 130/3, 130/4, 131/4, 132/6, 134/4, 138/4, 140/8, 141/6, 142/6.

3.3. — Federação Portuguesa das Actividades Submarinas, 127/4, 140/4, 141/8.

3.4. — Restos do navio *L'Ocean* (Praia da Salema/Lagos), 131/5, 131/6, 135/10.

3.5. — Carta Arqueológica Subaquática (regsitos de naufrágios), 132/6.

3.6. — Museu Nacional de Arqueologia — Pedido de prospecção em Peniche: 134/5, 138/6, 138/7, 140/6, (Patrik Lizé, 138/7).

3.7. — Id. ib., Berlengas: 134/5, 135/9.

3.8. — Robert Marx, 134/6, 135/7, 141/5.

3.9. — Actividades clandestinas na Salema/Boca do Rio (Lagos), 135/10.

3.10. — Capitania de Sines — achados 136/4, 137/4.

3.11. — Critérios sobre conservação de material imerso, 137/5.

3.12. —Trabalhos portuários / achados (Nazaré), 139/5, 140/3, 142/7.

3.13. — Secr. Reg. Cultura dos Açores solicita cópia do processo S. Wignall, 140/5.

3.14. — Id. ib. J. Grattan, 140/5.

3.15. — Id. ib. Richard King, 140/5.

3.16. — CPAS — reportagem TV, 140/7.

3.17. — Id. ib. Tróia, 140/7.

3.18. — Achados na Samarra, 141.4.

4 — *Relações inter-departamentais e de Serviços*

4.1. — Comissão Tripartida, 136/4.

4.2. — Serviço Nac. Arqueologia, 131/9, 134/5.

4.3. — D. G. de Portos, 139/5.

4.4. — Secr. Reg. Cultura (Açores), 140/5.

5 — *Exposições*

6 — *Movimento interno (G. T.)*

6.1. — Substituição do 1.º Ten. Fonseca pelo 1.º Ten. Prieto; 138/2.

6.2. — Falecimento do Prof. Doutor Fernando Olavo, 142/3.

GRUPO DE TRABALHO PARA A DEFESA DO PATRIMÓNIO ARQUEOLÓGICO SUBAQUÁTICO

Listagem dos principais assuntos a que se referem as actas n.os 143 a 153 (de 12 de Janeiro a 26 de Julho de 1984).

1 — *Estudos e pareceres sobre legislação de protecção, nomeadamente:*

1.1. — Dec. Leg. Regional 30/83/A (Açores), 143/4, 145/4.

1.2. — Utilizações clandestinas de embarcações de recreio, 144/4.

1.3. — Cláusulas de explorações terrestres extensivas às actividades de Arqueologia Subaquática, 144/5, 145/4.

1.4. — Proposta de lei quadro da Defesa do Património Cultural, 147/5.

1.5. — Anúncio da criação dos Serviços Regionais do I. P. P. C., 147/6.

1.6. — Convenção Europeia de Protecção do Património Cultural Subaquático — recolha de depoimentos dos organismos de mergulho amador, 152/6, 153/4.

2 — *Participação em reuniões internacionais relacionadas com a política e legislação de protecção.*

2.1. — Reunião da Comissão Ad Hoc de Peritos de Arqueologia Subaquática (Estrasburgo, 19 a 23 de Março), 146/4, 148/4.

3 — *Elaboração de informações, pareceres e propostas de casos concretos, em especial os relativos:*

3.1. — Restos de embarcação antiga na Costa Nova (Aveiro), 143/5.

3.2. — Carta Arqueológica (Subaquática), 143/6.

3.3. — Vaso de prata desaparecido (des. foz do Arade), 145/5, 146/5.

3.4. — Promoção de contactos com grupos de mergulho amador, 146/7, 152/6, 153/4.

3.5. — Pedido de licenças de exploração pela Historical Maritime Society, 148/5, 149/4, 151/5, 153/4.

3.6. — Recuperação e exportação (para Espanha) ilegais de ânforas de Tróia e outros materiais, 150/4, 152/5.

3.7. — Achado de ânforas «romanas» (!) no porto do Rio de Janeiro, por Robert Marx, 151/6.

3.8. — Notícia sobre a caça do Tesouro da «N.ª Sr.ª de las Mercedes», 151/7, 153/4.

3.9. — Relatório do C. P. A. S. referente a explorações (não autorizadas) de Patrik Lizé, nos restos do «S. Pedro de Alcântara» (Peniche), 151/8.

3.10. — Situação institucional do Museu do Mar de Cascais, 152/4.

4 — *Relações inter-departamentais e de Serviços*

4.1. — Proposta de contacto com o M. E. S. por causa das obras portuárias e de dragagens, 146/5, 146/6.

5 — *Exposições*

6 — *Movimento interno (G. T.)*

6.1. — Necessidade da substituição do falecido Prof. Doutor Fernando Olavo, 143/4, 145/4, 143/4.

6.2. — Auto-afastamento do Prof. Arq.to O. L. Filgueiras, 153/4 (Julho/84) *.

---

* N. B — O Grupo de Trabalho deixou de reunir desde então. Em 7 de Setembro de 1984, é publicado o diploma que cria a C.E.A.L.M., cujas actividades começam nos princípios de 1985.

APOIO SANITÁRIO NA NOSSA MARINHA DE OUTRORA

Comunicação apresentada pelo Dr. José de Vasconcellos e Menezes à Academia de Marinha em 20 de Maio de 1987.

São deveras escassos os elementos que se podem encontrar acerca do Apoio Sanitário na nossa Marinha de outrora, para que deles seja possível fazer uma avaliação fácil.

A maior parte do que sabemos chega-nos em um ou outro relato dos cronistas, nas cartas dos sacerdotes que embarcaram, ou em missivas dirigidas aos Reis.

Primeira menção a doentes

A primeira menção a casos de doentes a bordo, que me foi dado encontrar, é feita por Fernão Lopes, ao narrar o bloqueio que a nossa Armada manteve no Guadalquivir, por um ano e onze meses.

Era uma Força de 32 galés, 4 das quais fretadas a Reinel de Gurimaldo, e 30 naus, que largaram de Lisboa em 1369 e regressaram em 1371. Relata o cronista que «pelo longo tempo que continuadamente ali estiveram, em que passaram muita fome e frio, se perdeu muita gente». «Que lhes caíam os dentes e os dedos dos pés e das mãos.» E isto aconteceu apesar de parte das naus e galés virem ao Algarve e a Lisboa, tomar refresco e mantimento.

A singeleza do relato, do ponto de vista médico, é notória. Mesmo assim poderemos considerar, nesta situação, dois quadros clínicos: um de

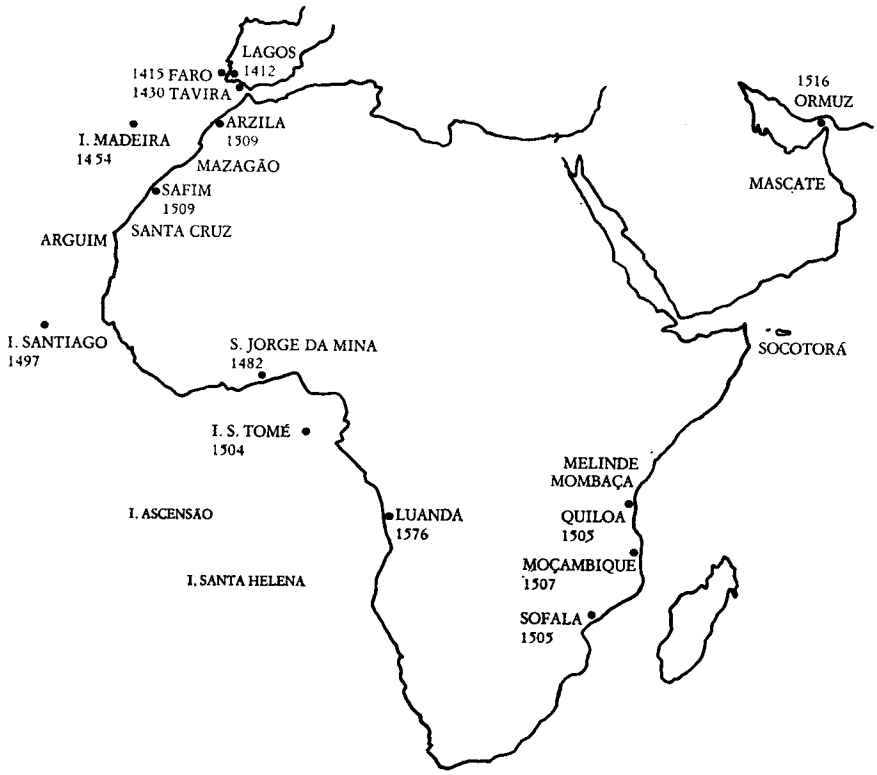
escorbuto, e outro de deficiência circulatória das extremidades. O primeiro, devido a uma condicionante alimentar, como hoje todos sabem, e o segundo, como tudo leva a crer, em virtude da exposição prolongada ao tempo, frio e chuva.

Depois desta notícia decorrem muitos anos sem qualquer menção a doentes. Mas, diga-se de passagem, que nenhuma outra acção naval se descreve com tão largo período de tempo.

Expedição a Ceuta

Segue-se, em movimentação de Armada, a conquista de Ceuta. Agora não se trata de uma longa permanência, mas de grandes efectivos. A Armada reuniu-se em Lagos, em 26 de Julho de 1415. Lagos, onde havia já um pequeno hospital desde 1412 [1].

Não deixa de ser de certo modo intrigante que haja sido exactamente pouco antes da expedição a Ceuta, que os freires da Ordem da Trindade tenham requerido o consentimento do concelho de Faro para, nessa vila, edificarem um Mosteiro e um Hospício, ou Hospital, como também se lê [2].



Apoio Hospitalar no Algarve

Não aventuro que a Ordem da Trindade tenha instituído o Mosteiro e o Hospital em Faro já a prever a expedição a Ceuta, se bem que tivesse tido tempo para o saber, dado Azurara dizer que «em este corregimento e cousas... se pozeram bem dezoito meses...»[3].

Porém, e mercê do segredo que rodeava o destino desta Armada, poderá supor-se que tenha havido alguma sugestão.

O caso é que, ou por isso, ou apenas providencial coincidência, foi neste Hospital que se recolheram muitos dos doentes e feridos de Ceuta.

Mas porque muita da navegação do Norte de África procurava o porto de Tavira, em 1430 a albergaria do Espírito Santo foi transformada em hospital[4].

Mais tarde, D. Afonso V criou um hospital em Loulé, também com a finalidade de recolher os doentes e feridos nas lutas para a conquista de Arzila[5].

Começo dos Descobrimentos

Mudam as coisas um pouco de feição, à medida que o Infante D. Henrique inicia e prossegue as viagens dos Descobrimentos.

Salvo um tratamento feito a bordo, a um ferimento provocado por uma seta envenenada, descrito por Zurara, nenhuma outra indicação se encontra.

Ao par e a passo que as explorações se faziam cada vez mais a Sul, começavam os Portugueses a tomar conhecimento com o clima tropical; e, na sequência da instalação das primeiras feitorias, com as doenças tropicais.

Ilha de Arguim

A primeira dessas feitorias foi a da Ilha de Arguim (oito léguas a sul do Cabo Branco), onde o Infante mandou construir um forte (que Cadamosto indica em 1445).

Numas casas do Infante, em Lagos, esteve instalada a Feitoria do Trato de Arguim, sendo a este porto que regressavam os navios do trato. D. Afonso V mudou-a para Lisboa em 1463, três anos depois do falecimento do Infante, possivelmente pelo facto de a navegação de regresso já se estar a processar pela volta do mar largo[6].

S. Jorge da Mina

No lugar da Mina começou a construir-se uma fortaleza, ou Castelo de S. Jorge, no ano de 1481, onde ficaram sessenta homens de guarnição.

Não existe indicação documental de se ter feito enfermaria, mas é de presumir a sua existência, pois sabemos, por conhecimento posterior, que à fortaleza era dado ter um oficial da arte de curar. Aliás, em 1495, além do físico, também lá se encontrava um boticário [7].

A fortaleza não teria sido erguida no local mais conveniente ao fim a que se destinava, porquanto até houve questão na escolha do local, dado a terra ser muito doentia.

Ilha de S. Tomé

Em S. Tomé o povoamento não foi fácil, tendo de se conceder aos moradores privilégios, como o de ir resgatar desde o Rio Real e Ilha de Fernão do Pó e toda a terra de Manicongo; e tudo poderiam ir vender ao feitor de S. Jorge da Mina (1493) [8].

O clima, assás doentio, era muito deprimente para o europeu, e um pouco mais tolerável nos meses de vento — Maio, Junho, Julho e Agosto. Além disso era uma terra altamente palúdica.

Apoio hospitalar

A fixação sucessiva em terras cada vez mais distantes levou, em breve, a tomarem-se algumas medidas sanitárias pertinentes para a época.

Muito embora não tenha encontrado menção específica a doentes, salvo raros casos, teremos de presumir que os marinheiros que regressavam doentes ao Reino, ou seriam tratados em suas casas, ou em algum desses pequenos hospitais então existentes, das confrarias de pescadores e de mareantes.

A necessidade de uma melhor assistência aos marinheiros teria levado D. João II a conceber a edificação de um hospital em Lisboa, e que veio a ser o Hospital de Todos os Santos [9].

Mas se isso seria útil aos marinheiros das caravelas e das naus que, por ordenança, iam ao Resgate e a S. Jorge da Mina — 12 caravelas ou navios pequenos com mercadoria, além de 3 e 4 naus com mantimentos, vinho, etc. (carta de Duarte Pacheco Pereira, do ano de 1505) [10] —, o mesmo se não pode dizer daqueles que, por conta de armadores, faziam as viagens de comércio a partir de Santiago de Cabo Verde, e da Ilha de S. Tomé, consoante já disse. E isto sem falar nos moradores.

Hospitais no além-mar

Assim, em 1497, D. Manuel mandou fazer um Hospital na Ilha de Santiago, na povoação de Ribeira Grande [11].

Em 1504 mandou fazer um Hospital na Ilha de S. Tomé, «para nele serem agasalhados e reparados os doentes da dita ilha, como os de fora que a ela vão»[12].

A propósito, cabe referir um episódio pontual, o de um auto de inquirição feito a Gonçalo Ruiz, porque «quando foi a Manicongo deixara aqui (na Ilha de S. Tomé) a gente dos seus navios doentes e lhes levou suas fazendas e os botou por estas praias»[13].

A caminho do Oceano Índico

Enquanto isto se passava nas costas de Guiné, e nas Ilhas, Bartolomeu Dias encontrava a ansiada passagem para o Oceano Índico, depois de um ano e pouco de navegação e pesquisa.

Escorbuto

Mas desta viagem de exploração, que deveremos considerar longa, não há notícia quanto a doentes.

É na viagem de Vasco da Gama que, segundo o «Roteiro» (o de Álvaro Velho), aparece a menção ao escorbuto, que começou a manifestar-se, de forma grave, quando atingiram o Rio dos Bons Sinaes, iam decorridos seis meses e meio de caminho. E sabe-se que no regresso de Angediva, pela demora na travessia do Índico, se declararam mais casos de escorbuto.

Mais doenças

Segundo Damião de Góis, Vasco da Gama deteve-se trinta e dois dias no Rio dos Bons Sinaes, por necessidade de querenar as naus, e «pela terra ser alagadiça, baixa, e lançar de si vapores grossos e maus», lhe adoeceram muitos homens de diversas doenças.

Gaspar Correia, diz: «Em Mombaça, o rei, enviou ao capitão mór um barco carregado de galinhas, carneiros, canas d'açuquere, cidras, limões, laranjas doces... A gente houve prazer com o presente, e mormente os doentes com a verdura e laranjas.»[14]

É evidente que não foi apenas o escorbuto a causa de tantas baixas nesta viagem. Mas que outras doenças, não sei; estou como Damião de Góis: diversas doenças. Todavia uma delas é de aceitar: o paludismo. E inoculado a debilitados pelo escorbuto, não lhes daria sorte de sobreviver.

Até que ponto Vasco da Gama se tenha apercebido do que ocorrera na sua Armada creio difícil que se possa vir a saber. Por isso entendo que

só poderemos partir do pressuposto de que os Regimentos, que se passaram a dar aos Capitães-Mores, teriam de reflectir o que a experiência revelara ser inconveniente. E o primeiro desses Regimentos, dado a Pedro Álvares Cabral, parece denotar que assim teria sido. Vejamos a parte que interessa ao caso:

«Item, depois que em boa ora daqui partirem, farão seu caminho direito à ilha de Santiago e se ao tempo que aí chegarem, tiverem água em abastança para quatro meses não devem pousar na dita ilha, nem fazer(em) nenhuma demora...

«À popa fazerem seu caminho pelo Sul... até meterem o cabo de Boa Esperança em leste franco... E por esta maneira lhe parece que a navegação será mais breve e os navios mais seguros do busano e isso mesmo os mantimentos se têm melhor e a gente irá mais sã.»

E pouco depois diz-se, referindo-se à reunião das naus:

«Porque é necessário que o capitão mór vá aí (à aguada de São Braz) para tomar sua água para que daí em diante não tenha que fazer com a terra, mas arredar-se-á dela até Moçambique, por saúde da gente e não ter nela que fazer.»[15]

Repare-se que a Vasco da Gama não passaram desapercebidos os factores mais importantes para a saúde dos marinheiros: a água, o não fazer demora na viagem, e evitar muitos contactos com terra até Moçambique.

Moçambique

Também há conhecimento de doentes na Armada de Cabral. Gaspar Correia menciona que em Moçambique, «porque havia muitos doentes, os mandou levar a terra todos, e feita uma casa grande com velas, em que os puzeram, o capitão mór mandou estar com eles os mestres com um enfermeiro que tinha cargo deles, dando-lhes muitas galinhas e refresco da terra, com que se acharam bem, posto que alguns morreram, que já vinham para isso».

Este episódio não consta na narrativa do piloto que descreve a Navegação de Pedro Álvares Cabral. De Moçambique, diz somente: «...aqui fizemos aguada, e tomámos refrescos, e um piloto para nos levar a Quilôa...». Mas depois, em Melinde, onde chegaram a 2 de Agosto, o Rei lhes mandou «um refresco de muitos carneiros, galinhas, patos, limões, e laranjas as melhores que há no mundo, e com elas sararam de escorbuto alguns doentes, que tinhamos connosco».

Adiantando-me um pouco à exposição, para não deixar o assunto, o escorbuto, darei notícia de algumas menções.

Castanheda, referindo-se à primeira viagem de Vasco da Gama, diz: «A qual doença, vieram depois a perceber, que procedia das carnes, pescado salgado, e biscoito corrompido de tanto tempo.»

Mas se assim escrevia Castanheda — que foi para a Índia em 1528, e por lá demorou dez anos —, D. Francisco de Almeida, muito antes, em 1505, defendia, perante o Rei, a posição de Quiloa, não só por ser um bom porto, mas porque ali havia laranjas doces, romãs, limões e hortaliça.

Na Armada do ano de 1565, o Capitão da nau *Chagas*, ao largar de Lisboa levava muitas laranjas, que mandou dar a todos, conforme narra o Irmão Ruiz na sua carta, comentando: «o que lhes foi de algum proveito, porque lhes temperava parte do calor que então era muito, que era ao passar da linha do equinócio. Mas duraram esses dias até que se acabaram»[16]. (Teriam sido entre dez e catorze dias.)

Vinte anos mais tarde, Paulo Dias de Novais, em carta de Massangano, falava do escorbuto, aconselhando que à gente das naus da Índia, que adoecesse de pernas e gengivas se lhes fizessem sangrias de dois em dois, ou três em três dias, até sararem. Depois de várias considerações, diz: Sumo de limões e aguardente com que muitos coitados se costumam embarcar não presta, sem as muitas sangrias, e elas servem sem xaropes nem purgas, por si somente bastam, sem mais outro nenhum remédio.

Ora, menciona Paulo Dias de Novais que era costume de muitos dos que embarcavam nas naus da Índia levarem «sumo de limões e aguardente»[17].

Atribui-se aos ingleses o segredo do fabrico do «lemon juice» — seja sumo de limões e dez por cento de brandy. Mas, se bem que provado o valor do limão por James Lind, médico da marinha, por volta de 1743, só cinquenta e dois anos depois o Almirantado acedeu ao seu uso oficial.

E os nossos marinheiros sabiam «o segredo» há mais de dois séculos. Quem sabe, se não teremos aqui a explicação para as viagens sucessivas que muita da nossa gente do mar suportava.

Patologia tropical

Retomando o fio na viagem de Cabral, depois deste aparte sobre o escorbuto, vamos prosseguir nas viagens de que nos é dado ter alguns elementos.

Tomé Lopes, que acompanhou a segunda viagem de Vasco da Gama, narra que à chegada a Angediva, além de casos de «mal das gengivas», outros padeciam de um tumor que lhes nascia entre as coxas. É de presumir tratar-se de casos de filaríase, adquirida antes, na Costa Oriental de África. O que, se assim se entender, é a primeira menção à patologia tropical.

Doenças climáticas

Ora nas regiões tropicais houve um padecimento que foi constante em todas as viagens: o mal das calmarias.

Um outro padecimento, esporádico, foi o frio. Na viagem de D. Francisco de Almeida, os pilotos, receosos de não vencerem a passagem do cabo, fizeram a navegação por um paralelo muito ao Sul. Devido ao grande frio que apanharam, houve muitos casos de doenças pleuro-pulmonares — «prihoris».

Evacuação de doentes e feridos

Quando da viagem de D. Francisco de Almeida, relata Valentim Fernandes, que do «porto d'Ale que he abaixo de Cabo Verde... tornarom alguns pera Portugal huuns doentes e outros de arrependidos na caravela que hy estava de resgate»[18].

Em princípio, poderemos considerar esta evacuação de doentes para o Reino como esporádica. Só que no ano seguinte, a 9 de Março, largaram do Tejo as onze naus da Armada de Tristão da Cunha. Em Beziguiche, por a Armada «hir boa de saude, daquy se tornou a caravella a El Rey, com carta do Capitão mór que a armada hia sã com alguns doentes de modorra, que mandaram na caravella»[19].

Dois anos depois, em 1508, partiu de Lisboa a Armada de Jorge de Aguiar, cujas naus eram todas para torna viagem. Não vem ao caso a sorte de cada uma, mas que D. Francisco de Almeida escreve a El-Rei dando notícias, e informa: «agora mandey hir nellas alguns doentes e aleijados de guerra».

E, em 1510, Afonso de Albuquerque tomou Goa. Não sendo já época de sair, aí invernou. O Hidalcão, porém, assediou a cidade, tendo havido na luta muitos mortos e feridos; e a 23 de Maio teve o Governador de recolher às naus, indo fundear a Armada em Ribandar.

Não lhe sendo possível sair a barra, padeceram muita fome, e logo que «o tempo na conjugação da lua fez bonança», ordenou a D. João de Lima que «levasse todos os doentes a Cananor»[20].

Poderia aduzir outros e variados exemplos. Mas parece que estes bastam, para que haja a convicção de que existia uma directiva a respeito dos doentes e dos feridos.

Um ou outro documento é um pouco mais explícito a este respeito, como seja o Diário da Viagem de D. Álvaro de Castro[21] a Adem, no ano de 1548.

A 7 de Abril, tomaram de assalto o forte de Xaèl, para o restituir ao Rei de Caxém, dada a amizade entre este Rei e os Portugueses. Do combate resultou a morte de cinco dos nossos, e bastantes feridos.

A Armada partiu de Caxém no dia 11, e diz D. Álvaro:

«Quinta-feira 12 d'Abril amanhecemos duas legoas do cabo de fartaque; o vento era calma borralho; e atirou a fusta dos doentes hum tiro, polo que fui a ela, e queria hum omem mais para ajudar a curar ao sorlogião feridas leves, pelo que lhe meti hum condestabre de belchior botelho, e lhe dei huma pouca de pedra ume e manteigua arras (?), pannos para ataduras e huma tenda para a tolda. E neste commenos me chegou alli Cristovão Carvalho que tinha mandado a Suena [22] buscar ovos e galinhas, e me trouxe grão soma disto, de maneira que, louvores a deus, os feridos vão tão bem providos que em Goa lhe fizeram mui pouca ventagem.»

D. Álvaro dá-lhe o modesto nome de «fusta dos doentes». No entanto, o que se verifica, é que seria para aquela época o que hoje representa para nós um Navio Hospital.

Contudo, esta noção não transparece no relato dos cronistas, pois dizem somente que D. Álvaro mandou seguir os feridos para Goa, «pela fusta de D. Payo».

A mesma forma de se expressarem aparece em outras ocasiões, como seja, no ano de 1510, ao dizerem que Afonso de Albuquerque mandou a João de Lima que «levasse todos os doentes a Cananor». Situação, como se vê, em tudo idêntica; só que neste e em outros casos falta o apoio documental para se poder asseverar que era uma «fusta dos doentes». O que nos fica, porém, é a certeza de que havia um propósito, pois que o resultado era esse.

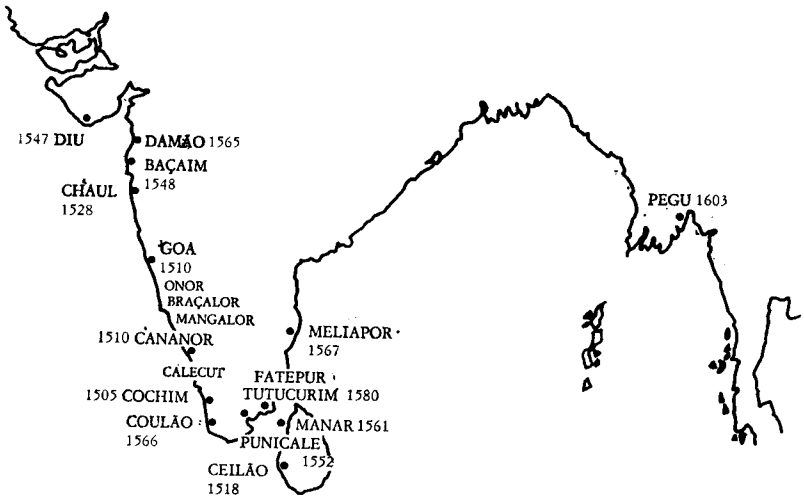
E com isto retornemos a D. Francisco de Almeida.

Enfermarias nas fortalezas

Nesta Armada de D. Francisco de Almeida seguiam alguns físicos, cirurgiões e barbeiros sangradores.

O Capitão-Mor construiu uma fortaleza em Quiloa, onde deixou por capitão a Pero Ferreira Fogaça, cem homens, e Mestre António, físico [23].

Pero de Anaia, que devia ter largado de Lisboa com esta Armada, atrasou-se, mas ao chegar a Sofala construiu a fortaleza. Entre o pessoal consta Mestre Jerónimo, físico, e Afonso Gonçalves, barbeiro [24].



Hospitais

Na Índia, D. Francisco de Almeida construiu uma fortaleza em Cochim, e na carta que dirige a El-Rei, escreveu: «Fiz aqui um hospital que é muito proveitoso, ainda que não seja tão sumptuoso como o de Lisboa, tem boa casa e boas camas com muita roupa...»[25]. — Roupa, certamente, na acepção de bens.

Ali deixou físico, cirurgião, enfermeiro e servidores.

Cerca de ano e meio depois, ficou pronta a fortaleza de Sant'Angelo, em Cananor, e mandou fazer um hospital e, junto, a botica de mezinhas — ano de 1507[26].

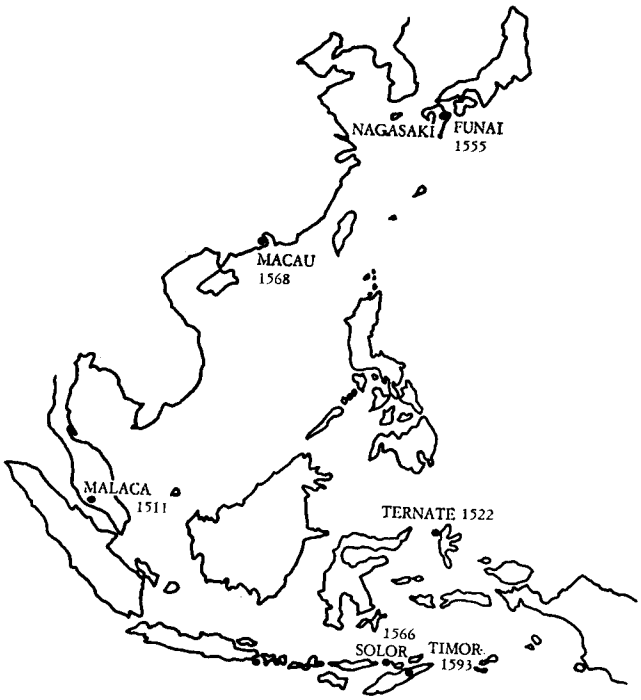
Neste mesmo ano saía de Lisboa Vasco Gomes de Abreu, que levava Regimento para construir uma fortaleza e hospital em Moçambique. «Fizeram uma casa grande com grande varanda detrás, e casa apartada para o enfermeiro, e outra para botica, e aposento do mestre...»

Em 1510, Afonso de Albuquerque tomou Goa, e logo «fez hospital para os doentes, com seu enfermeiro e provimento de mezinhas». Deixou também um físico, o Mestre Afonso.

E a partir de 1509 começam a ir para a Índia os primeiros boticários para comissão em terra: Cochim, 1509; Cananor, 1510; Goa, 1511; etc.

O Apoio Sanitário, como se vê, não foi negligenciado. Muito pelo contrário, pois acompanhou de bem perto a movimentação e a instalação dos portugueses no Além-Mar.

Entendo que deverá mesmo louvar-se a prudência que os nossos antepassados tiveram, porquanto salta bem aos olhos que não houve improvisos.



Doenças tropicais

A nossa expansão por terras desconhecidas levou-nos ao contacto com as doenças exóticas, evidentemente ignoradas pelos médicos europeus. Por isso, devemos compreender a impossibilidade de ter chegado até nós um diagnóstico, e de termos de nos contentar em adivinhá-los através da fraca descrição de algumas das manifestações da doença que os cronistas nos legaram.

Além da filaríase de que falei, aparecem quadros que apontam para a hepatite, acompanhada ou não de icterícia — frequente na Índia; bem como o beriberi [27] — (os amareláços e os opadáços, no dizer dos cronistas); o dengue, quando em 1513 Afonso de Albuquerque foi ao Mar Roxo, e que Gaspar Correia diz: «não foi doença conhecida — dai que lhe puzessem c nome do local: doença de Socotorá; onze anos depois doença de Baharem, porque foi agora nesta ilha que a doença atacou as forças que desembarcaram — os que ficaram a bordo nada sofreram. Em 1517, a febre amarela que contraíram nas ilhas fronteiras a Tanassarim, alagadiças, muito quentes, e de más águas. Doença também desconhecida a que deram o nome de «doença das ilhas». Hoje, estas ilhas pertencem à Birmânia, outrora Reino

do Sião. Entre os diversos nomes por que a doença foi conhecida, um deles foi o de «mal do Sião», ou «doença do Sião».

O cólera morbus, a que chamavam «morexy» ou «moryxy».

A este respeito não posso furtar-me a citar uma ocorrência curiosa. Na epidemia que houve em Goa em 1543, o Governador reuniu todos os mestres e mandou que fizessem a autópsia a um dos falecidos. O procedimento era inusitado na época, bem como de prática interdita à medicina indiana. E, já agora, acrescento o resultado da autópsia: «em todo o corpo de dentro lhe não acharam mal algum, somente o bucho encolheito, e tamanino como uma moela de galinha, e assim enverrugado como coiro metido no fogo. Ao que lhe disseram os mestres que o mal desta doença dava no bucho, e o encolhia, e fazia logo mortal»[28].

Por mera questão de curiosidade esclareço que «cólera» é uma expressão grega que quer dizer goteira — e julga-se que se aplicou à doença porque as evacuações se faziam como que por uma goteira aberta. O agente causador só veio a ser descoberto por Koch em 1884, ou seja, cerca de três séculos e meio depois.

As viagens

Posto que foi este aspecto, se bem que muito por alto, vou cuidar das viagens.

O assunto já tem sido tratado por vários autores. Existem duas fontes principais de consulta: as cartas escritas pelos padres jesuítas a partir de 1542, e o livro de Pyrard de Laval, da viagem que fez no ano de 1601.

Sem dúvida que são elementos extremamente valiosos, mas que, em meu entender, não podem generalizar-se, em virtude de serem a expressão individual da viagem de cada um. Além disso, como se reportam a períodos diferentes da nossa história, é nosso dever procurar enquadrar esses elementos em cada período, e tentar encontrar a justificação mais criteriosa.

À partida, temos uma série de condicionantes que se não alteraram demasiado ao longo de muito tempo, como sejam:

1.º A construção naval, no aspecto que, hoje em dia, se designa por arquitectura naval;
2.º O meio humano e os conceitos de vivência da época;
3.º Os conhecimentos acerca de questões sanitárias;
4.º A alimentação;
5.º O efeito do clima;
6.º A navegação.

Tudo isto se reunia na nau que se fazia ao mar.

Construção naval

A construção naval não podia admitir cascos que tivessem aberturas para o mar, fosse para arejamento, fosse para escoamento.

Meio humano e conceitos de vivência

Se durante o primeiro período dos Descobrimentos podemos considerar que existia como que um certo misticismo, com a chegada de Vasco da Gama o entusiasmo perturbou muita gente.

A partir de então já não eram só os mais ousados a oferecerem-se, dispostos a pagar com a vida a glória de vencer o segredo do mar tenebroso. Os fumos da Índia transtornaram os homens. Lisboa mudou. Viu a sua população aumentar: artífices, mercadores, e os que acorriam na ambição de enriquecer.

À medida que decorriam os anos, Lisboa prosperava; veio a ostentação, mas também vieram os vícios. E a par do luxo passava a miséria. E neste estonteamento já não eram só os mais fortes e afoitos que embarcavam, mas também os fracos e os doentes.

Conhecimentos sanitários

Quanto à questão sanitária: a grande maioria das casas era pouco confortável. As janelas eram escassas e geralmente pequenas. Era raríssima a casa que tinha chaminé. Não dispunham de água nem de sanitários.

Poucos eram os chafarizes de Lisboa onde a população se ia abastecer, e porque a água não abundasse muito nas casas, o banho seria um luxo ao qual não se dava atenção. A dificuldade, e a demora, em obter água, levou muitos populares a angariar a vida vendendo água pelas ruas de Lisboa.

Não havia casas com esgotos; todos os despejos se faziam para as ruas.

Algumas das ruas tinham canos, a maioria a céu aberto, mas sem escoamento. Situação que se manteve até muito tarde [29].

Enfim, isto vem a propósito daqueles que já escreveram, e comentaram, que uma das causas da falta de higiene a bordo das nossas naus era devido a não terem sanitários.

Como é que os haviam de ter, se nem sequer sabiam o que era tal coisa, nas suas casas, em terra? Que se diga que piorava a bordo em virtude da aglomeração, será mais correcto.

Mas, pelo menos, aí, os despejos faziam-se para o mar, e não para a via pública.

O que aconteceu, e disso não nos devemos admirar, é que tenham levado para bordo os usos de terra. E se o hábito em terra era o de utilizar bacios, pois então foram esses bacios que levaram para bordo. Não são frequentes as menções, mas há.

Quando Vasco da Gama chegou a Melinde, encarregou um mouro de informar o rei que ele, Vasco da Gama, ia ali com o intuito de amizade e paz, e não para fazer mal a ninguém. Respondeu o rei que muito folgaria em o receber, e «lhe mandou hum presente de carneiros, laranjas, limões e figos, e mandou-lhe, em synal de seguro e paz, hum anel d'ouro, pedindo-lhe que quisese sair em terra. O Capitão recebeo tudo, escusando-se da hida fora (dizendo que Elrrey, seu) Senhor, lho defendia, e mandou-lhe (um presente) (...) de damasco amarelo e... três bacias de mijar e... (casca)veis...»[30].

Há outra menção do ano de 1510, na carta de Estêvão Vaz, a respeito de coisas para mandar para a Mina, em que informa a El-Rei: «E dos bacios machos e bacias de mijar enviamos pelas caravelas em abastança o que lá é necessário e da sorte que nos enviam pedir.»[31]

Do ano de 1520 a 1526 encomendaram-se ao Feitor de Flandres, «de bacias de ourinar 4882[32] e bacias de barbear 2235»[33].

Do navio *«Conceição Framenga»*, que em 1535 estava prestes a largar de S. Tomé para «descobrir além de Angola algum resgate novo», existe uma relação do material: na alínea *e*) Utensílios, lê-se: Bacios de mijar, bacios machos, caldeirões, selhas, etc.[34].

Em duas viagens do meado do século XVI aparece menção a tais artigos sanitários. Na nau *Nossa Senhora da Barca* refere o P.e António Quadros que era auxiliado por um bombardeiro a cuidar dos enfermos, que lhes faziam de comer, aplicavam os clisteres, «e lhes levavam os vasos»[35]. Na nau em que viajava o P.e Herédia (a *S. Pedro* ou a *S. Filipe*) os doentes iam na primeira coberta, e por falta de vasos, e não poderem subir acima, utilizavam para o efeito um quarto de pipa. Claro que se queixa o padre do «grande fedor que trespassa as entranhas»[36].

Faço notar que isto sucedeu por os doentes «não poderem subir acima». O que faz suspeitar que deveria haver no convés local destinado a tal fim. Todavia, nada mais adianto, por falta de confirmação.

Clima e navegação

Reúno estas duas condicionantes, o efeito do clima e a navegação, em virtude de um certo correlacionamento. Aliás, o Prof. Silva Rego escreveu um trabalho sobre a matéria. Mas porque lhe tenha chamado mais a atenção

o relato dos padres jesuítas acerca dos cuidados que eles tinham com os doentes, talvez não tenha atendido ao factor «navegação».

Quanto ao clima, nada há a dizer que se não saiba. Mas algo há a dizer dos efeitos.

Permito-me recordar que as Armadas geralmente largavam do Reino na Primavera, entravam na zona equatorial próximo do Verão, e dela saíam pelo fim do Outono, em cerca de mês e meio, para quinze dias depois singrarem ao Sul do Cabo no começo do Inverno. Um mês depois estavam entre a zona tropical e a equatorial (Moçambique). Daqui cruzavam a linha equatorial para chegar à Índia na primeira quinzena de Agosto.

Resumindo: cerca de dois terços do tempo de navegação era feito em climas tropicais, e apenas um terço em climas moderados (ou temperados).

Daí que não tenha havido viagem em que não se manifestassem casos de «mal das calmarias», e que hoje conhecemos sob duas denominações consoante a causa: o golpe de calor e a insolação. A incidência dependia um tanto da navegação.

Naus da mesma viagem sofriam sorte diversa. Por exemplo, na nau *Nossa Senhora da Barca* adoeceu muito pouca gente, por não terem tido grandes calmas, e também por se ter mandado dar mais água. Andou vinte e cinco dias na costa da Guiné. Na *Algarvia Nova* já não sucedeu outro tanto, pois ensacou-se na costa da Guiné e andou quarenta e três dias em calmas (ano de 1555)[37].

Uma outra causa de doenças, e esta muito da responsabilidade da navegação, eram os grandes frios. E isto porque muitos dos pilotos, para terem por certa a passagem do Cabo, rumavam ao paralelo quarenta graus e mais.

É evidente que não pode considerar-se uma «zona de doenças» como alguns autores opinam, uma vez que era evitável, o que não sucedia com o mal das calmarias. Tanto que, por exemplo, em 1508, das oito naus saídas de Lisboa, só uma, a *Santa Maria do Restelo*, sofreu as inclemências do frio por ir buscar os 47° de latitude, tendo morrido oito homens enregelados. Não consta que as outras sete naus tenham passado pelo mesmo[38].

As doenças que se apontam são as pleuro-pulmonares, sob o nome genérico de «prihoris», e os catarros.

Algumas doenças a bordo — infecto-contagiosas

A respeito de doenças infecto-contagiosas, de carácter epidémico, só encontrei três descrições susceptíveis de identificação. Duas nas viagens dos anos de 1560 e 1563: descrevem os padres umas febres que duravam comum-

mente oito dias, e que todos, em geral, recaíam duas e três vezes [39]. Característica que faz pensar na febre recorrente transmitida pelos piolhos.

Foi conhecida como febre de recaídas, e muitas vezes confundida com os quadros clínicos genericamente designados por «tifus».

A terceira descrição surge na viagem do ano de 1565, e só em uma das quatro naus dessa Armada, a nau *Esperança*. A descrição deixa muito a desejar. Mas se nos abstrairmos do mal das calmarias que de início afectou muitos, lemos que o mal, que ao princípio parecia de pouca monta e duração, começou a crescer e deitar raízes, de tal maneira que, em poucos dias, raros eram os que não estivessem doentes. Isto é, um início insidioso e uma evolução rápida. Outro pormenor é o da complicação bronco-pneumónica, que durante muito tempo se denominou «pneumotifus». Manifestações que nos levam a pensar numa epidemia de febre tifóide, ou paratifóide.

Nessa nau iam embarcadas seiscentas e cinquenta pessoas, tendo morrido a bordo, até Moçambique, cento e trinta, ou seja, vinte por cento [40].

O facto de só mencionar estes três casos não significa, de modo algum, que não tenha havido mais. O problema resume-se a uma falta de dados que permita poder formar-se um juízo. Haja em vista o que nos é narrado por Diogo do Couto, sobre a viagem de 1571. E fá-lo com conhecimento de causa, porquanto ia a bordo da nau do Vice-Rei, a nau *Chagas*, que levava novecentos homens, dos quais, diz, morreram mais de quatrocentos e cinquenta.

Escreve o cronista que a viagem «foi trabalhosissima de febres, e inchações das pernas, porque cuido que traziam ainda algumas fezes (fezes no sentido de resto, ressaibo) daquela contagiosa peste que deu no Reino de Portugal o ano atrás» [41].

E, daqui, o Almirante Quintella usa a expressão «houve tal epidemia...».

Ora, a bordo dessa nau ia o Físico-Mor, o Licenciado Duarte Lopes, e Diogo do Couto, que fazia já a segunda viagem. Para ele não era, pois, novidade. Teria sido, isso sim, gente de mais para uma nau, e gente que não teria embarcado em boas condições físicas.

É frequente os autores que se debruçaram sobre este assunto vinquem o alto preço que os nossos antepassados pagaram, em termos de vidas. Mas se tal sucedeu a bordo, teria sido muito mais por erros humanos do que pela adversidade do tempo.

Exemplifico rapidamente:

Na viagem do ano de 1505, sabemos por Pero Tinoco, que «D. Francisco de Almeida... Neste Verão do Cabo Verde para diante nunca deu regra de beber, e isto deu a vida à gente toda, e neste Inverno que digo acrescentou

a regra do azeite, e mandou fazer outro tanto na frota que levava consigo...»[42]

Em 1527, escreve Lopo de Azevedo, que fez viagem na nau *Santiago*: «E de assim adoecer esta gente e morrer foi muita causa a sêde...»[43], «E não trazerem as naus abastança d'água...» E explica porquê. Por os guardas encarregados de vigiar o carregamento da nau se deixarem subornar pelos mestres e contramestres, o que permitia a estes trazerem mais pipas de vinho, para negócio, em detrimento do número de pipas destinadas para a água.

Gente embarcada

A questão de mais gente embarcada do que a que constava do alardo à saída de Lisboa, deve ter sido frequente, mas poucas vezes é mencionada.

Martim Afonso de Sousa, em 1534, escrevia a El-Rei a dizer: «faço saber a V. S. que vem muita mais gente nestas naus do que lá cuidávamos, que nesta minha vem 240 pessoas e na nau de Tristão Gomes vem 284»[44]. Martim Afonso pretendeu desembarcar na Ilha da Madeira os que não iam assentes em rol; pois quase ia havendo um levantamento a bordo.

O mesmo aconteceu em 1561 com D. Francisco Coutinho, que chegou a ter uma revolta na sua nau[45].

Todavia, nessas naus houve poucos doentes, não só porque o Vice-Rei mandou tratar todos muito bem, como por terem tido um tempo de percurso de quatro meses e seis dias até Moçambique, um descanso de vinte e três dias, e um mês até Goa.

Navegação por fora

Outro tanto já não sucedia com aquelas naus que se atrasavam e, por chegar tarde, tinham de invernar em Moçambique, ou então faziam rota por fora da Ilha de S. Lourenço. Esta rota teria sido acidental com algumas naus, mas a partir de 1546 passa a ser citada com mais frequência.

Já em 1529, a respeito da época da saída das naus, se dizia: «...e com os quinhentos homens que trazião tão vallentes e bem dispostos como se ouvesse quinze dias que tinhão partido de Lisboa, e sem morrer nesta armada outra pessoa mais que o capitam Henrique Munis pera que se entenda de quanta utilidade seja o partirem as naos cedo e no principio de Março»[46].

Muito embora tenha por impossível fazer-se uma estimativa acerca dos doentes, vou tentar uma aproximação que permita, ao menos, dar uma ideia. Para isso escolhi um período de cinquenta anos, que subdividi em dois de

vinte e cinco anos: o primeiro até 1541, o segundo a partir daí. Esta escolha deve-se ao facto de nesse ano de 1541 ter feito viagem para a Índia o Padre Mestre Francisco Xavier, e a partir de então passar a haver mais conhecimento do que ocorria com os doentes, por cartas dos jesuítas.

Pelos livros das Armadas sabemos que, no período de 1517 a 1567, o número de naus que fizeram viagem para a Índia rondou as trezentas e cinquenta e oito, das quais duzentas e treze nos primeiros vinte e cinco anos, e cento e quarenta e cinco nos segundos vinte e cinco.

Nas descrições da navegação feita por estas naus, só encontrei referência a «muitos doentes» em oito naus do primeiro período, ao passo que para o segundo período a encontrei em trinta e uma naus.

O que dá as seguintes percentagens:

PERÍODO TOTAL	1.º PERÍODO	2.º PERÍODO
1517-1567	**1517-1541**	**1542-1567**
Naus saídas do Reino **358**	Naus saídas do Reino **213**	Naus saídas do Reino **145**
Sem notícia **89 %**	Sem notícia **96,25 %**	Sem notícia **78,6 %**
Com notícia **11%**	Com notícia **3,75 %**	Com notícia **21,4 %**
Doentes **6 %**	Doentes **3,75 %**	Doentes **21,4 %**
	Viagem por fora **1,9 %**	Viagem por fora **16 %**

A diferença na percentagem quanto a notícias levou-me a suspeitar que isso se devesse a uma falta de conhecimento a respeito dos primeiros vinte e cinco anos. E quase estive para desistir. Mas quando fiz a determinação do número de naus que fizeram viagem por fora da Ilha de S. Lourenço, reconsiderei.

VIAGEM POR FORA		
1.º PERÍODO	2.º PERÍODO	
4 Naus	**26 Naus**	
1526 Espinheiro Vitória **1528** Ajuda Vitória	**1546** Esperança Santo Espírito Vitória Galega Biscainha **1549** São Bento **1550** São Pedro G. São João **1551** Espadarte **1553** São Bento Nossa Senhora do Rosário **1554** Santa Cruz **1555** Assunção	**1556** São Paulo **1558** Tigre Castelo **1560** Castelo G. São Vicente Rainha G. Drago **1563** Garça **1565** Tigre São Rafael Chagas **1554** Conceição **1555** Santa Maria da Barca

No primeiro período só encontrei menção a quatro naus, enquanto no segundo período foram vinte e seis. O que pode significar que a probabilidade de incidência de doenças aumentava de cerca de 2 % em relação ao primeiro período para 18 % em relação ao segundo. Se tivermos em vista que o número de pessoas aumentou de cerca de 36 % no segundo período, os 18 % terão de ser corrigidos para 24,38 %.

Isto quanto às naus. Mas há uma outra questão muito mais difícil de resolver. E é a de haver muito pouca documentação que indique o número de pessoas embarcadas em cada nau.

Reuni no quadro, a seguir, uns números mais ou menos credíveis:

	Ano	Homens	Naus	Média por nau	Média por períodos
Doc. Ultramarina	1518	1500	9	166	203
Doc. Ultramarina	1529	500	4	125	
Colecção de São Lourenço Vol. I, fl. 305	1534	240	1	240	
	1534	284	1	284	
Diogo do Couto	1545	2000	6	334	442
Doc. Ultramarina	1554	2000	6	334	
Anais da Marinha Portuguesa	1559	±3000	6	450	
Doc.ª Padroado Doc. 66	1565	650	1	650	

1.º PERÍODO: 213 Naus × 200 homens = 42 600.
2.º PERÍODO: 145 Naus × 400 homens = 58 000 (seja 36 % mais).

É evidente que não podemos tomar estes números como absolutos, mas dão-nos uma certa noção de que no segundo período teria ido em cada nau o dobro de homens do que no primeiro período. Mas note-se, que não significa o dobro do número total de homens que embarcaram, uma vez que o número de naus era menor. Claro que se nota ter havido um aumento de pessoas a ir para a Índia, durante o segundo período (mas a estimativa feita para os 36 % carece de estudo mais aturado).

Concretizando

1.º O elevado número de doentes de que se fala ter havido nas nossas Armadas da Índia, no século XVI, parece ter ficado a dever-se a uma questão de navegação ou, por outro modo, a uma navegação mal entendida ou nem sempre bem conduzida;

2.º E ainda aos factores concorrentes que se apontaram em que ressalta, como mais importante, a falta de água;

3.º Por aumento da tonelagem das naus, maior número de pessoas embarcadas em cada uma, pelo que, naturalmente, qualquer epidemia atacava mais gente.

Em um trabalho que realizei sobre «doentes e doenças», e que está por publicar, consegui, «grosso modo», umas percentagens relativas aos doentes, baseadas no conhecimento que temos de algumas naus. Assim:

— para uma viagem normal, ou das que chegavam «em tempo», entre 1 a 4 % de doentes;
— para uma viagem das que chegavam «fora de tempo», subia para 8 a 10 % de doentes;
— nas que faziam rota por fora, atingia 20 a 30 %.

Antes de terminar, farei duas citações relativas à navegação.

Uma refere-se à Armada do ano de 1547, mais propriamente às três naus que saíram do Reino em princípio de Dezembro, e que por ser tarde invernaram em Moçambique.

Diz Francisco Barreto na carta que dirige a El-Rei:

«Em toda a minha armada me não morreram mais de 25 pessoas, as quais morreram antes que chegassem a Moçambique, porque depois que aí cheguei, com o bom remédio e cura que lhe fiz, me não morreu nenhum, vindo todos para isso, e os que morreram no mar partiram já de Lisboa doentes, e de doenças que no mar tinham mau remédio. Na minha nau morreram 11 pessoas e um grumete que me caiu ao mar, que não pude salvar, por mais que trabalhei sobre isso. A Pero Mesquita morreram 13 pessoas, e são 25. A Dom Vitor não morreu ninguém, só por chegar 20 dias antes que nós.»[47]

Diogo do Couto, ao referir-se à Armada de 1554, diz:

«Só o Vice-Rei, que levava melhores oficiais, passou o Cabo da Boa Esperança cedo.»[48]

A terminar, e a despeito da pobreza documental sobre o assunto versado, parece lícito concluir que houve a preocupação de criar um apoio sanitário na nossa Marinha de outrora.

O Senhor Comandante Serra Brandão disse, ontem, estas palavras: «vai celebrar-se a grandeza de um feito em que tudo foi projectado, nada se fez por acaso».

Tenho dito.

Bem hajam pela vossa atenção.

NOTAS

[1] Dr. Alberto Iria, *O Algarve e os Descobrimentos.*

[2] Dr. Alberto Iria, *Faro e a Sua Gente na Epopeia do Infante D. Henrique.*

[3] Aut. cit., *Chronica de D. João I*, cap. XX.

[4] António Brázio, «As Confrarias Medievais», in *Anais da Academia Portuguesa da História.*

[5] *Id., ibid.*

[6] J. M. Silva Marques, *Descobrimentos Portugueses* (Desc. Port.), vol. III, doc. 25.

[7] António Baião, *Documentos do Corpo Cronológico*, m. 8, doc. 17.

[8] *Desc. Port.*, vol. III, doc. 289.

[9] Damião de Goes, *Chronica del Rei D. Manuel*, vol. I, p. 17.

[10] Revista *STVDIA*, vol. I, p. 25.

[11] *Desc. Port.*, vol. III, doc. 317.

[12] *Monumenta Missionária Africana* (Mon. Miss. Afr.), vol. I, doc. 44.

[13] *Ibid.*, doc. 62.

[14] Aut. cit., *Lendas da Índia.*

[15] Viagens dos Descobrimentos, p. 237, cfr. T. T. Leis, m. 1, doc. 21.

[16] Prof. Silva Rêgo, *Documentação para a História das Missões e Padroado do Oriente* (Doc. Padr.°), vol. X, doc. 6.

[17] *Mon. Miss. Afr.*, vol. IV, doc. 104.

[18] *Documentos sobre os Portugueses em Moçambique*, C.E.H.U. (Doc. Port. Moç.), doc. 71, cit. loc. António Baião, *O Manuscrito de Valentim Fernandes.*

[19] Gaspar Correia, *Lendas da Índia.*

[20] *Id., ibid.*

[21] *Crónica do Descobrimento e Primeiras Conquistas dos Portugueses na Índia*, cfr. Códice Adicional 20 901 da Colecção Egerton, no Museu Britânico.

[22] Suany ou Suamy, na Costa de Oman.

[23] *Doc. Port. Moç.*, cfr. C.C. P. II, 11-1 e 11-31.

[24] *Ibid., ibid.*, 11-38.

[25] A.N.T.T., Gavetas, 5662-XX, 10-33.

[26] *Lendas da Índia.*

[27] Também frequente no litoral da Índia.

[28] *Lendas da Índia.*

[29] «Medidas Sanitárias ao tempo de D. Afonso V e D. João II», palestra proferida na Academia de Marinha.

[30] Colecção Egerton.

[31] A.N.T.T., Gavetas, 2972-XV, 1-14.

[32] Média de 812 por ano.

[33] *Archivo Histórico Portuguez*, «Cartas de Quitação de D. Manuel», n.° 786.

[34] Dr. João da Gama Pimentel Barata, *Achegas para a arqueologia Naval Portuguesa do Século XVI, Colhidas em Documentos respeitantes à Ilha de S. Tomé.*

[35] *Doc. Padr.°*, vol. IV, doc. 10.

[36] Prof. Silva Rêgo, «Viagens dos Portugueses à Índia, Meados do Século XVI», in *Anais da Academia Portuguesa da História*, vol. V.

[37] *Doc. Padr.°*, vol. VI, doc. 10. Vide também *História Trágico-Marítima*.

[38] Ver Alm. I. C. Quintella, *Annaes da Marinha Portuguesa*, p. 92.

[39] *Doc. Padr.°*, vol. VIII, doc. 47.

[40] Ibid., vol. IX, doc. 66.

[41] Diogo do Couto, *Décadas*, IX, cap. XI.

[42] *Doc. Port. Moç.*, vol. I, doc. 27.

[43] A.N.T.T., Gavetas, 5554, XX, 7-8.

[44] Luciano Ribeiro, «Mais documentos relativos ao primeiro cerco de Dio», in *STVDIA*, vol. XVIII, cfr. A.N.T.T. Colecção de S. Lourenço, vol. I, fl. 305.

[45] *Doc. Padr.°*, vol. VIII, doc. 67.

[46] Documentação Ultramarina Portuguesa, C.E.H.U. Liv.° 4, das Breves Memórias do Oriente.

[47] *Doc. Padr.°*, vol. IV, doc. 31.

[48] Diogo do Couto, *Décadas*, VII, liv. I.

Comunicações apresentadas:

CARAVELA DOS DESCOBRIMENTOS — 25 de Julho de 1978

CARAVELA DOS DESCOBRIMENTOS — II

A — Mareação de bolina	— 14 de Dezembro de 1983
B — Uso da bolina	— 3 e 17 de Julho de 1985
C — Bolina na costa portuguesa	— 3 de Junho de 1987

Caravela dos Descobrimentos — II

(C — Bolina na costa portuguesa)

Comunicação apresentada pelo Vice-Almirante ANTÓNIO TENGARRINHA PIRES à Academia de Marinha em 3 de Junho de 1987.

A costa de Portugal possui aproximadamente a extensão de 426 milhas, cabendo à parte ocidental 331 e à meridional 95. A orla marítima ocidental tem uma direcção aproximada N-S e as maiores diferenças de longitude são de cerca de 40 minutos; a costa sul é de direcção E-W com diferenças de latitude de cerca de 11 minutos.

Naturalmente, é o anticiclone dos Açores que condiciona os aspectos meteorológicos próximo da costa. Na costa oeste os ventos mais frequentes são N e NW, com excepção dos meses de Outubro a Março para N dos 40° em que podem ser E e SE. Quando o vento geral não é suficientemente forte, as brisas contribuem para a maior ou menor alteração da sua direcção.

Na parte meridional da costa ainda são os ventos do N e do NW que predominam, em especial na região de Sagres e mesmo até Lagos; os valores médios da velocidade do vento são aqui bastante mais baixos do que no litoral W. Também sopra o levante, nalguns períodos com certa frequência, mas raramente com força apreciável. Importantes são as brisas, em particular em condições de bom tempo: de dia, o vento ronda com o sol e à frente dele, fixando-se à tarde, por vezes fresco, no SW.

Quando a frente polar desce em latitude, as suas perturbações podem alterar as condições meteorológicas normais da costa e por vezes aumentar a intensidade do vento e a agitação do mar de modo a tornar difícil ou mesmo impossível a navegação de embarcações de pequeno porte.

As correntes orientam-se ao longo da costa com pequenas alterações: para sul, na parte ocidental (excepcionalmente inversa no norte) e para leste, na orla sul. Raramente excedem 0.5 nós.

bolineiras. Se os de longo curso podiam fazer bordos largos e aproveitar as variações de direcção do vento, os de pesca e de cabotagem tinham, em muitos casos, necessidade de bordejar. A satisfação dessa necessidade, com razoável rendimento, constituiu desde muito cedo e pelos tempos fora um problema premente e não será exagero admitir que um maior ou menor número das embarcações dos primeiros séculos da nossa nacionalidade apresentariam muito das características que davam excelentes qualidades bolineiras a várias das que, também à vela, em tempos recentes, se dedicavam a idênticos géneros de actividade.

Em épocas diversas e em vários lugares do mundo (entre eles, Norte da Europa, Mediterrâneo, Mar da Arábia) [1] os povos ribeirinhos foram encontrando barcos com suficientes qualidades de bolina para as necessidades.

A teoria [2] indica as características, quer da vela quer do casco, de um bom bolineiro.

Na vela [3], são condições favoráveis para a bolina o alongamento (relação entre a altura e a sua largura média) e a curvatura (relação entre a flecha e a sua corda).

Para o casco essas condições são a estabilidade, o alongamento vertical — a influenciar a força de resistência lateral que se opõe activamente ao abatimento — e a forma adelgaçada da proa. Esta forma é vantajosa não tanto por diminuir a resistência de formação de ondas — só importante quando a velocidade é elevada — mas por evitar que a proa seja obstáculo apreciável à mareta, que, à bolina, vem embater de frente.

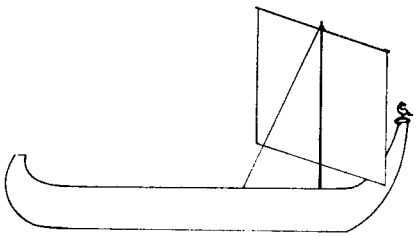


Fig. 1

No que respeita à vela, apesar de todas as falhas próprias da insuficiência de elementos, pode imaginar-se como teria sido o processo da sua evolução.

O primeiro barco de vela cuja representação se conhece não bolinava [4]; a vela à proa (fig. 1) dava-lhe uma força direccional que não permitia aquela mareação. Foi a deslocação do mastro para ré que abriu caminho à possibilidade de bolinar. A intenção de utilizar essa capacidade nota-se nos barcos do Mar do Norte

(com o mastro a meio) pelo uso de bolinas (fig. 2) ou do pau de amurar.

Os bastardos ou velas bastardas, o triangular do Mediterrâneo medieval (fig. 3) e o quadrangular do Mar da Arábia (fig. 4), tinham, em relação à vela dos barcos do Mar do Norte, as vantagens resul-

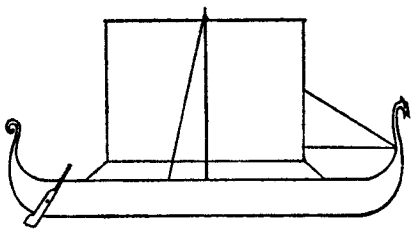


Fig. 2

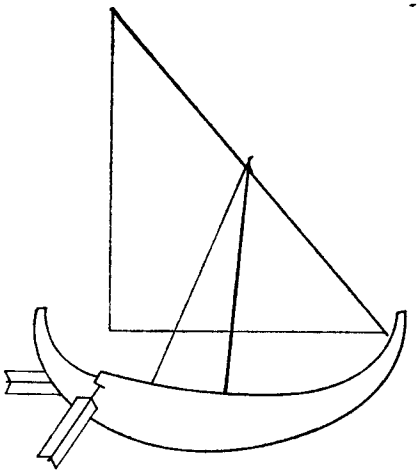


Fig. 3

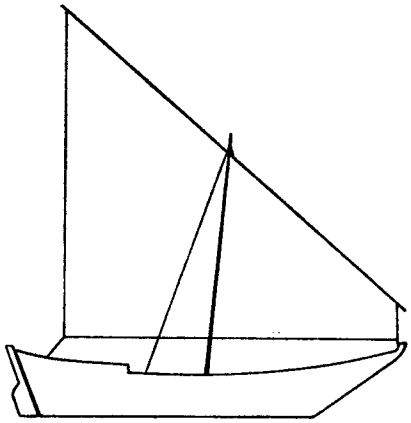


Fig. 4

tantes dos seus alongamentos. Aquelas velas, derivadas directamente da vela redonda (que no Mediterrâneo tinha carregadeiras e no Mar da Arábia não) [5], eram tal como esta vela, aparelhadas em mastros arvorados a meio da embarcação; também, nestes barcos latinos, a adriça fixava a verga a meio do seu comprimento, entrando depois no gorne do mastro, de vante para ré, e seguindo a ré do mastro mais ou menos próximo dele. Porém, enquanto na vela redonda, como a nórdica, simétrica em relação ao mastro vertical, se fazia facilmente o equilíbrio entre os centros vélico e de deriva, a dissimetria dos bastardos tornava mais difícil esse equilíbrio; entretanto o lançamento do mastro para vante oferecia uma ajuda para o atingir.

Nas velas redondas a face apresentada ao vento era (como é) sempre a mesma, soprasse o vento de BB ou de EB, enquanto o punho da amura

variava. Na mudança de bordo [6], a verga e a vela rodavam em torno do mastro, ficando sempre a sotavento deste, o que permitia à vela, sem qualquer encosto, um bom escoamento dos filetes de ar com o correspondente bom rendimento. Normalmente, para alterar o bordo que ficava a barlavento, o barco virava em roda; podia, também, virar por davante mas o pano ficava momentaneamente sobre durante a manobra.

Ao invés do que acontecia nos barcos de pano redondo, os de bastardo, ao mudar o bordo exposto ao vento, mudavam a face da vela que recebia o vento, mas o punho da amura era sempre o do canto inferior da testa ou do carro. A manobra apropriada era também a de virar em roda [7], cambando a verga quando, na guinada, a popa apontava ao vento; então, fazia-se o carro (o carro vinha ao pé do mastro, imitando-se a verga com o mastro) e passava-se a escota, a vela e a verga para o outro bordo, por ante-a-vante do mastro. Assim, a verga e a vela ficavam a sotavento do mastro sem qualquer encosto, a adriça continuava clara como antes e a manobra era segura. O lançamento do mastro facilitava o cambar [8].

O virar em roda sem a verga mudar de bordo num barco mediterrânico da Idade Média — em que a adriça do bastardo, depois de passar no gorne, ficava a ré do mastro e junto dele — tinha naturalmente o inconveniente de levar a uma mareação contra o pau (verga e vela a barlavento do mastro) com a formação de bolsos na vela pelo seu encosto ao mastro. No caso do pangaio, a vela encostava não só ao mastro mas também à adriça, que dizia do gorne do mastro bem para ré dele; de certo modo, só ficava liberta a parte superior da vela. Em qualquer dos casos havia ainda a possibilidade de perigosa sapatada quando o penol mudava de bordo.

Estes barcos podiam, também, virar por davante sem cambar de bordo a verga e a vela, ficando na mesma situação do virar em roda sem cambar. Pretender virar por davante cambando a verga e a vela por ante-a-vante do mastro, contra a acção do vento de proa, era manobra pouco prática e, havendo vento fresco, extremamente trabalhosa [9].

Quando o mastro com a vela redonda, no seu deslocamento para ré, não chegou a meio do barco, houve que encurtar a verga e diminuir a área da vela a vante do mastro para recuar o centro vélico e conseguir

o equilíbrio com o centro do plano lateral de carena (fig. 5). Neste caso, o ponto de fixação da adriça na verga, permanecendo na mesma posição, ficou mais próximo do lais do carro do que do penol e a adriça passou a entrar no gorne do mastro de ré para vante. Ter-se-ia originado, assim, a vela de pendão.

A manobra normal de virar de bordo de um barco com pendão, cambando a vela, é por davante; a disposição da adriça permite realizar uma manobra muito simples: a verga (que pode ser ligeiramente amainada) imita o mastro e, juntamente com a vela e a amura, muda para o outro bordo por ante-a-ré do mastro quando a proa aponta ao vento. Pode também virar-se em roda, rodando a verga em torno do mastro e encostada a ele; há apenas a considerar a possível sapatada no cambar do penol e, ainda, a ter conta que a nova mareção é contra o pau.

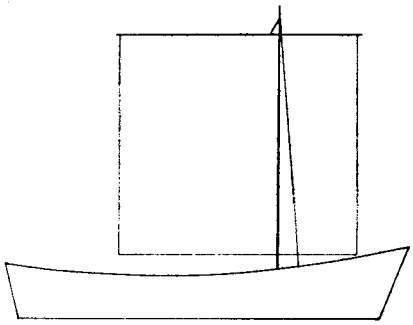


Fig. 5

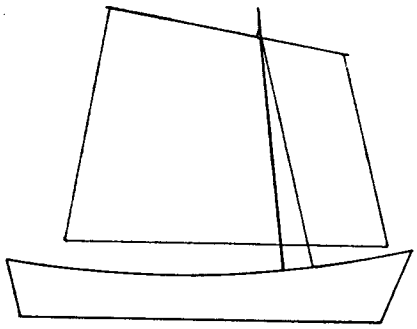


Fig. 6

O caimento do mastro facilita o cambar da verga e da vela por ante-a-ré do mastro, além de ajudar a alcançar o equilíbrio entre os centros. Para este equilíbrio contribuem também as maiores ou menores inclinações da testa (pendão de amurar ao mastro e pendão de amurar a vante) e da valuma (fig. 6).

Para atesar a alta testa podem usar-se bolinas. Numa mareação contra o pau, elas são, porém, dispensáveis pois a testa é tesada pelo encosto da vela ao mastro; pouco interesse tem a pequena área da vela a vante do mastro.

Um pendão de amurar a vante (fig. 6) que aumentasse a verga e diminuisse a testa transformar-se-ia num bastardo quadrangular (fig. 7) [10]. Distinguir-se-ia, no entanto, dos bastardos directamente derivados da vela redonda (do quadrangular e também do triangular, além da forma da vela) pela posição e inclinação do mastro e pela fixação e orientação da adriça, em tudo idênticas às do barco com vela de pendão: mastro a vante do meio do barco e com caimento e a adriça fixando-se na metade de vante da verga e entrando depois de ré para vante no gorne do mastro.

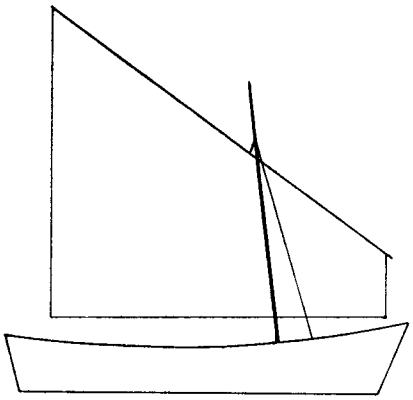


Fig. 7

Seria a adopção no século XVIII das velas de pendão nas costas atlânticas [11] que teria generalizado a aceitação desta evolução e ocasionado a substituição progressiva dos bastardos triangulares mediterrânicos até então vulgares em Portugal. Com o novo aparelho as embarcações teriam o virar por davante, cambando verga e vela por ante-a-ré do mastro, como manobra apropriada para virar de bordo, ficando numa mareação de boa volta, identicamente aos barcos de vela de pendão.

Ao pretender-se aumentar numa embarcação a área do pano, recorre-se a mais do que uma vela quando a área de uma apenas se pode tornar exagerada, bem como o seu peso ou o peso da verga. Com essa repartição consegue-se que o centro vélico não se eleve demasiado e se obtenha uma maior facilidade de manobra.

A instalação de um mastro bem a vante [12] terá como consequência o acréscimo de peso nessa zona e a necessidade do aumento do volume do casco à proa com o aparecimento de formas impróprias para a bolina.

Uma variante [13] (grande inclinação do mastro para vante) do barco de bastardo triangular mediterrânico era a muleta, ainda existente no

final do século XIX (fig. 8). O mastro, a meio do barco, tinha um lançamento muito pronunciado e a adriça, fixada a vante do meio da verga, passava, também, no gorne do mastro, de vante para ré. Para compensar o pouco pano a vante do mastro tinha uma vela de estai. Esta e a de bastardo eram as usadas para a navegação, havendo para a rocega, além destas, outras velas complementares.

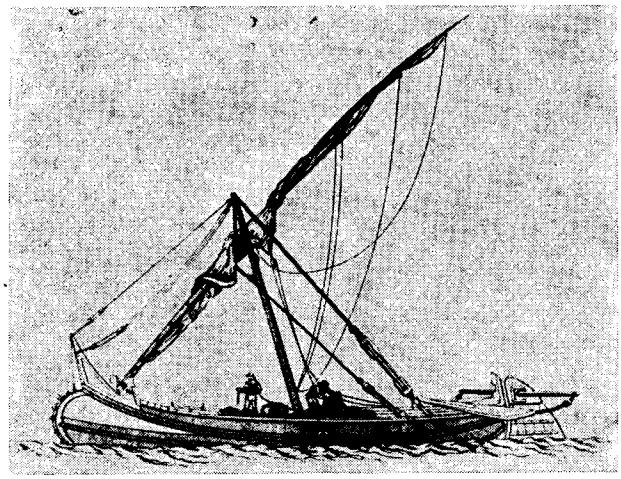


Fig. 8 *

Ao mudar de amuras, o bastardo deste barco não cambava, nem isso interessava, tão reduzida era a área da vela grande que ficava para vante do mastro; assim a uma mareação de boa volta sucedia outra contra o pau e vice-versa.

Com um fundo chato ou reentrante para a quilha, a muleta tinha a cada bordo uma tábua de bolina (ou pau de borda ou de bolina), utilizando-se a de sotavento para diminuir o abatimento quando a navegar.

---

* De *Souvenirs de Marine*, vice-amiral Pâris, 5ème partie, Paris, 1892, planche n.° 268.

ção os caíques de Olhão, que iam ao Mar de Larache pescar cavala, sarrajão e pescada, e que eram idênticos aos caíques da pesca do alto da costa do Algarve, Setúbal e Lisboa.

A pesca do alto, que se fazia entre as 20 e as 10 milhas da costa, obrigava a embarcações com características que permitiam alguma permanência no mar e uma segurança que lhes pudesse garantir a chegada a porto de salvamento quando as condições de tempo e mar deixassem de ser favoráveis. As qualidades bolineiras destes barcos davam-lhes à-vontade para se dirigirem aos locais da pesca sem perderem caminho.

Como é natural, as qualidades de bolina eram igualmente apreciáveis nas embarcações de pesca costeira que, como norma, não se distanciavam além das três milhas da costa; a proximidade da terra dispensava muitas das características de comodidade e segurança próprias das embarcações da pesca do alto.

Para a pesca do alto, Baldaque da Silva apresenta como principais tipos de embarcações a lancha de Caminha, a lancha poveira, o barco da pescada de Buarcos, o barco da sacada de Peniche, a rasca da Ericeira, Figueira da Foz e Vieira, as canoas abertas de Belém, Cascais e Setúbal e os caíques e canoas de convés corrido ou bailéu. Destes tipos, considera que ofereciam condições regulares de segurança, além da rasca (já então praticamente desaparecida), os caíques, as canoas com coberta, o barco da sacada de Peniche e a lancha de Caminha; a lancha poveira, o barco de Buarcos e as canoas abertas seriam inadequadas para arrostar com as condições da navegação própria da pesca a que se dedicavam.

Nos barcos costeiros, alguns dos quais fazendo parte de armações de pesca então recentemente introduzidas em Portugal, considerava o mesmo autor cinco tipos, de acordo com os diferentes géneros de pesca a que se dedicavam: o galeão e o buque, usados na arte de cerco; a barca das armações fixas; os saveiros e as meias luas das artes de arrastar para terra (que não interessam por não terem vela); a muleta e o batel, com as redes de alar a reboque, e os barcos utilizados em vários portos e em diferentes espécies de pesca, como a maceira, o barco poveiro, o barco ílhavo e o caíque de Sines.

Nas embarcações da costa portuguesa encontravam-se nítidas diferenças ao caminhar-se de norte para sul. Na costa NW, até ao Douro, reflectia-se uma influência cultural norte-europeia, havendo, no entanto, uma profunda diferenciação entre os barcos dos rios, únicos no país a usarem o sistema de tabuado trincado, e o tipo adoptado por todas as colónias da pesca marítima desta zona.

Na zona central do país dominavam as canoas de tábuas do tipo mesopotânico muito antigo, enquanto na zona sul, da Estremadura ao Algarve, se apresentavam espécimes de proveniência mediterrânica [18].

Havia naturalmente interpenetrações nas zonas, encontrando-se numa barcos com características próprias de outras.

Barco Ílhavo [19]

O barco ílhavo, construido nas margens da ria de Aveiro e utilizado na apanha do moliço, era também empregado na pesca da sardinha entre os Cabos da Roca e Espichel.

Este barco tinha a meio um mastro com caimento. A vela, normalmente utilizada em singraduras favoráveis, era um pendão de amurar

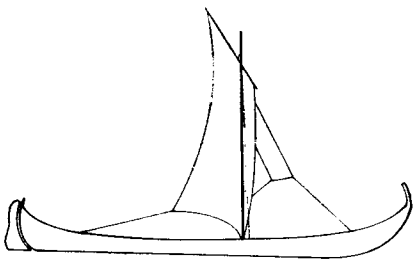


Fig. 11 *

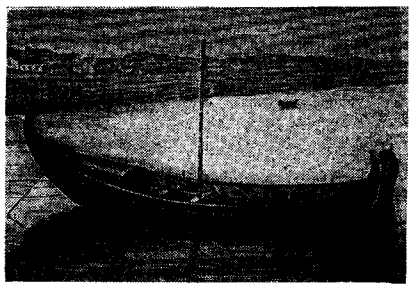


Fig. 12 **

ao mastro e podia usar uma bolina. A adriça, depois de fixar-se no envergue, enfiava de ré para vante no gorne do mastro, podendo depois dar volta a ré e a barlavento para aguentar o mastro (Fig. 11).

O barco ílhavo podia atingir dimensões de 13,75 m no comprimento e 2,5 m na boca. Possuia um compartimento fechado à proa para abrigo de parte da tripulação e para guardar os utensílios da campanha; o leme, de muita porta, era comandado por charola (Fig. 12) quando navegava à vela.

---

* De *Embarcações e Artes de Pesca,* ob. cit., p. 40.

** De *Estado Actual das Pescas em Portugal,* ob. cit., p. 403.

Saveiro

Embarcação também longa, idêntica ao barco ílhavo embora mais pequena, era o saveiro do Tejo que se destinava, por vezes, à pesca costeira entre S. Julião da Barra e o Cabo Raso (Fig. 13). A sua vela

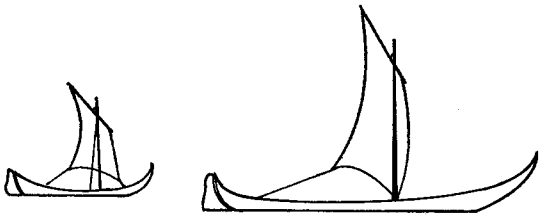


Fig. 13 *

era de pendão, geralmente de amurar ao mastro e raramente de amurar a vante. Também algumas vezes dispunha de bolina. Tinha adriça idêntica à do barco ílhavo.

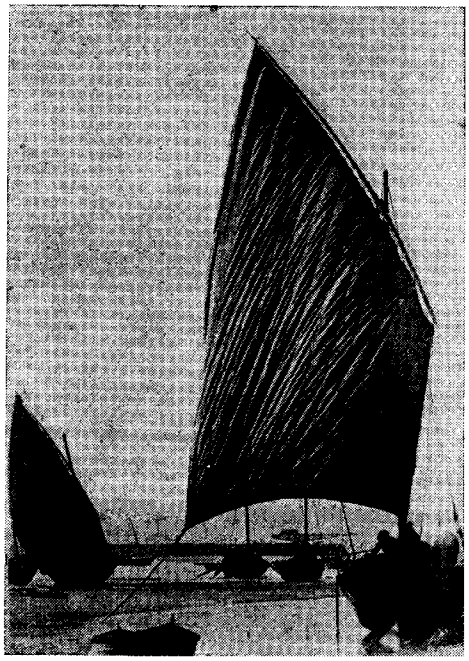


Fig. 14 **

Barco Poveiro

Conforme o seu tamanho — relacionado com o tipo de pesca, que ia do alto até junto da costa — o barco poveiro ou poveira (Fig. 14) tomava diferentes nomes: as lanchas grande e pequena, o batel, as catraias grande e pequena e o caíco, variando o comprimento de 13,6 m a 3,6 m e sendo a relação entre o comprimento e a boca (de 4 a 2,4) maior para os barcos de maior comprimento.

Com aspecto rotundo e fundo chato, a poveira tinha roda de proa com lançamento e a popa, com caimento, era pon-

* De *Embarcações e Artes de Pesca*, ob. cit., p. 39.

** De *Cooperativas de Pesca: Primeiros Ensaios na Póvoa de Varzim*, Octávio Lixa Filgueiras, Póvoa de Varzim, 1980, fig. 13.

tiaguda. A meio havia uma tilha para três ou quatro homens. Era um barco muito «boeiro» em virtude da sua leveza relativa e da forma muito

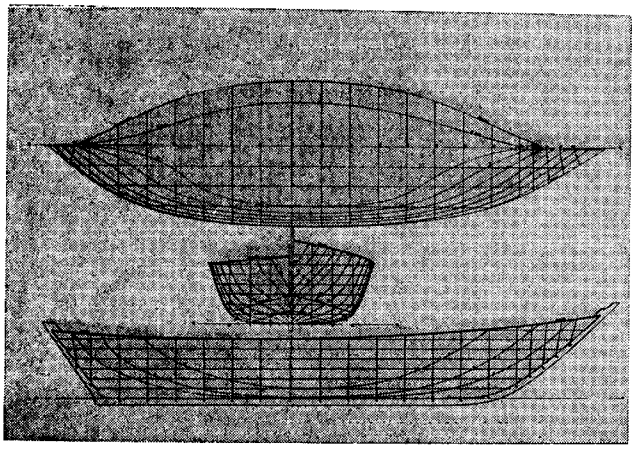


Fig. 15 *

aberta para cima (Fig. 15). Tinha dois lemes, um que ia até à quilha e servia para navegar junto de baixos, e outro, longo, que ia além da quilha (Fig. 16), para navegar ao largo.

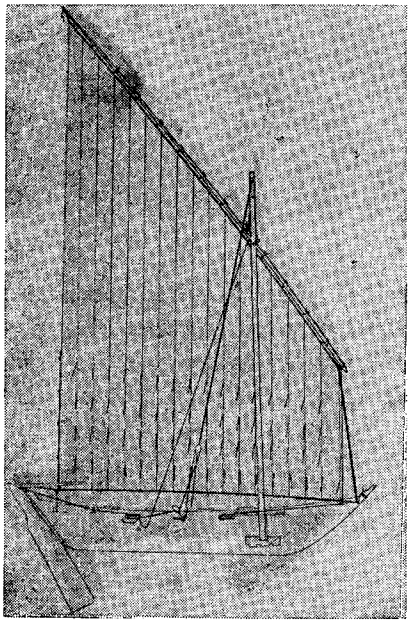


Fig. 16 **

O mastro, emechado a vante do meio da embarcação, tinha caimento; quando à bolina o caimento diminuia. A vela, a que alguns chamavam pendão de amurar a vante, era antes um bastardo quadrangular de testa alta (derivado do pendão). A adriça, depois de fixar a verga na sua metade de vante, deveria [20] passar no gorne

* De *Armações do Barco Poveiro — Modalidades*, ob. cit., fig. 5.

** De *Uma presumível herança na construção naval tradicional portuguesa*, ob. cit., fig. 4.

do mastro de ré para vante (como mostra a Fig. 17), mas, pelo menos nas últimas poveiras (Fig. 18) isso não acontecia e passava de vante para ré [21].

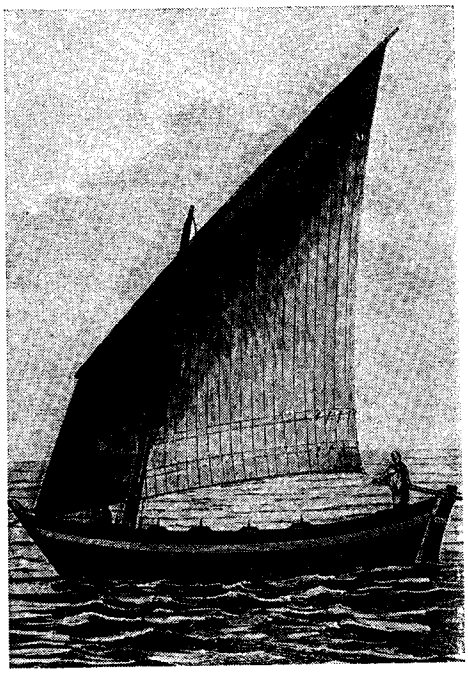


Fig. 17 *

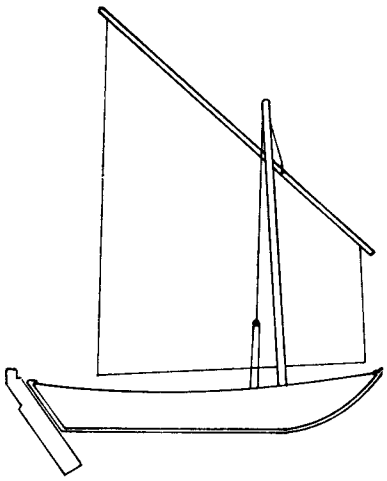


Fig. 18

O barco poveiro, apesar das suas formas, tinha boa velocidade e bolinava razoavelmente. Para a velocidade contribuiam a sua larga área de pano, o ser boeiro e ter fundo chato. Pode admitir-se que, a partir de certa velocidade, a força de sustentação do barco deixaria de ser apenas a impulsão hidrostática para começar a exercer-se também uma sustentação hidrodinâmica, LD (Fig. 19), provocada pelo fluxo da água no fundo [22].

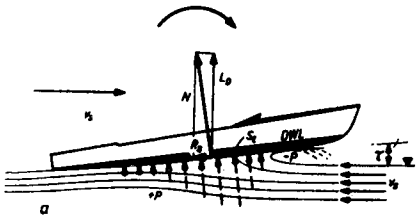


Fig. 19 **

O casco não tinha formas favoráveis à bolina, mas o longo leme, que ia abaixo da quilha

* De *Estado Actual das Pescas em Portugal*, ob. cit., p. 376.

** De *Caravela dos Descobrimentos — II (A — mareação de bolina)*, fig. 72.

e que contribuia para a estabilidade do barco quando à vela, dava-lhe qualidades bolineiras.

Na realidade o plano lateral do casco, produtor da resistência lateral ao abatimento, era o relativo à parte imersa não só do casco propriamente dito mas também dos apêndices. O alongamento do conjunto criava uma força de resistência lateral suficiente para se opor com eficiência ao abatimento provocado pela vela mareada à bolina. Por outro lado, do grande alongamento do leme resultava uma maior eficácia no governo do barco, pois com um pequeno ângulo se obtinha, à custa de pequena resistência, uma força de manobra relativamente grande; o facto de, na sua parte inferior, este leme estar liberto das águas perturbadoras da esteira contribuia para a sua eficácia.

A poveira virava por davante e em roda, cambando verga e vela e mantendo sempre a mareação de boa volta [23].

O barco poveiro constituia o tipo principal, e o mais numeroso, das embarcações de pesca para norte do Douro. Também para o sul se usava em alguns portos, como Buarcos, Lavos, Nazaré, Cascais e, até, Sesimbra e Setúbal.

A lancha poveira ter-se-ia apresentado com dois mastros, com caimento, e com vergas que lhes eram perpendiculares (Fig. 20); as vergas ter-se-iam tornado horizontais e repicado depois, enquanto os mastros diminuiriam o seu caimento. A área da vela do traquete tornou-se maior que a da vela grande, que, por sua vez, foi perdendo importância até desaparecer [24].

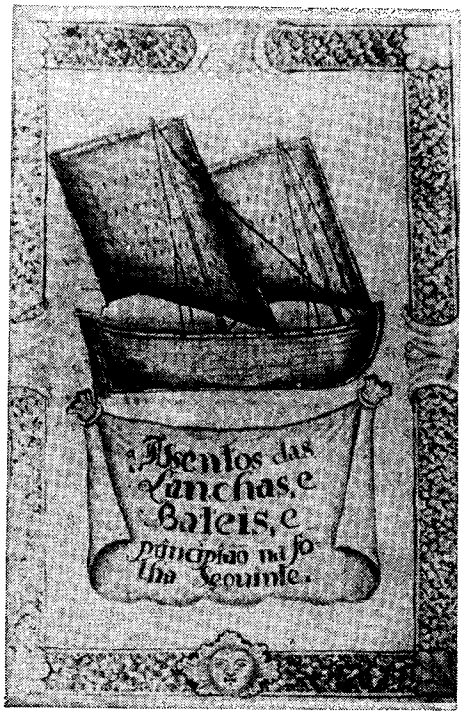


Fig. 20 *

---

* De *Armações do Barco Poveiro — Modalidades,* ob. cit., fig. 8.

Lancha de Caminha

A lancha de Caminha seria aproximadamente do mesmo tipo da poveira, não se entendendo a razão pela qual Baldaque da Silva a considerava mais segura [25].

Maceira

A maceira era um barco de aspecto primitivo. Porém a sua versatilidade, robustez e relativa segurança originaram a sua adopção em toda a costa do Minho à foz do Lima, provocando o desaparecimento da lancha do alto e do barco da pesca costeira de Caminha e, ainda, a regressão do barco poveiro [26].

A maceira tinha, como a poveira, um mastro emechado a vante, com caimento, e uma vela bastarda de testa alta (Fig. 21). Tinha painéis à proa e à popa e o fundo era chato com curvatura longitudinal. Dispunha também de um leme longo (Fig. 22).

Fig. 21 *

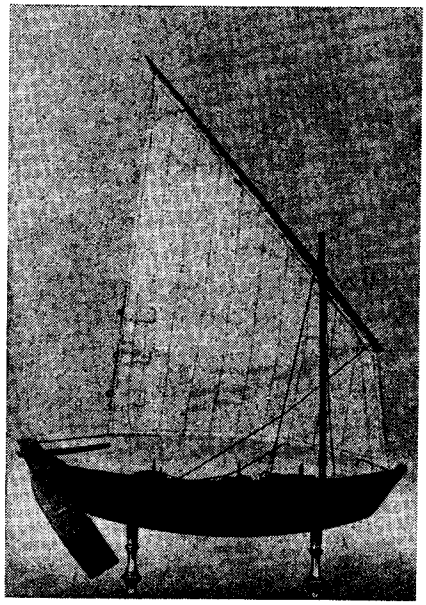


Fig. 22 **

* Fotografia do Museu de Marinha.
** Modelo do Museu de Marinha.

Apesar do seu aspecto, bolinava menos mal [27] por razões que se assemelhavam às da poveira.

*
* *

Dos barcos indicados por Baldaque da Silva havia dois que apresentavam características diferentes dos que até aqui foram descritos, bem como dos que adiante irão sê-lo: a lancha ou barco da pescada de Buarcos e a rasca da Ericeira, Figueira da Foz e Vieira. Provavelmente as suas velas pertenceriam à variante do bastardo triangular com o mastro muito inclinado para vante [28].

Barco da pescada de Buarcos (Fig. 23)

Esta lancha era de boca aberta com pequenas cobertas à proa e à popa. A roda de proa era redonda, a popa pontiaguda e o leme, que ia além da quilha (modelo do Museu de Faro), era de charolo.

Tinha dois mastros, sendo o de vante emechado a meio da embarcação e com um lançamento de cerca de 30° e o outro, menor, colocado entre o primeiro e o cadaste, tinha um lançamento de 20°. Aparelhava bastardos triangulares, o de vante com muito maior área. Era uma embarcação forte e veleira mas enxovalhada.

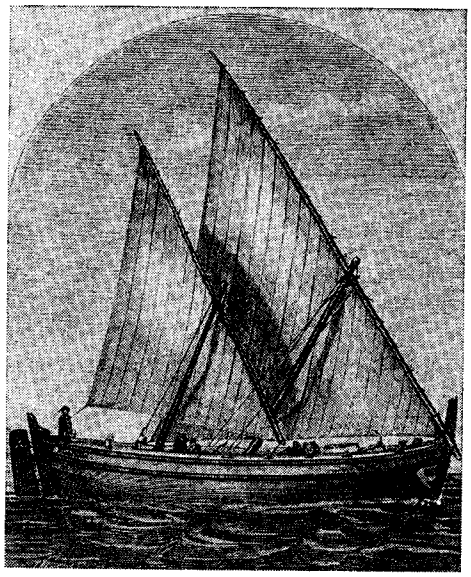


Fig. 23 *

* De *Estado Actual das Pescas em Portugal*, ob. cit., p. 377.

Rasca da Ericeira, Figueira da Foz e Vieira

Desaparecida no fim do século XIX, a rasca foi um verdadeiro modelo de embarcação de pesca, tornando-se depois barco de carga. Singrava velozmente, chegando-se muito ao vento, e aguentava o mar com segurança (Fig. 24).

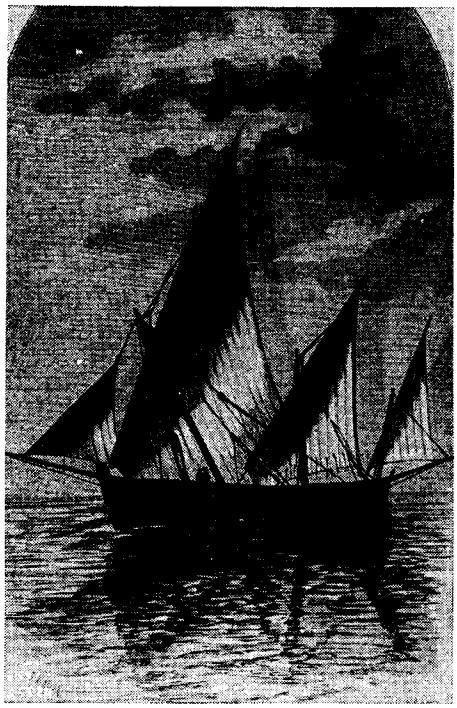


Fig. 24 *

Tinha borda alta, popa redonda, proa arrufada e convés corrido. O seu casco era maior que o dos caíques do final da sua época.

A vela maior era um bastardo (que a figura mostra quadrangular), com rizes no gurutil, e o seu mastro tinha uma «inclinação de 25° para vante, emechando quase a meio da quilha. Entre este mastro e a popa erguia-se, verticalmente, um outro mais pequeno que aparelhava, também, um bastardo (quadrangular na figura)[29], com uma ordem de rizes na esteira. À popa havia uma catita, bastardo triangular, com pau de botaló, e à proa era lançado um pau para amurar uma vela de estai.

---

* De *Estado Actual das Pescas em Portugal*, ob. cit., p. 380.

Caíques de Peniche e de Sines

As características do barco da pescada de Peniche, ou caíque de Peniche (Fig. 25), e do caíque de Sines (Fig. 26), também indicados por Baldaque da Silva, eram idênticas às dos caíques do Algarve, de Setúbal e de Lisboa.

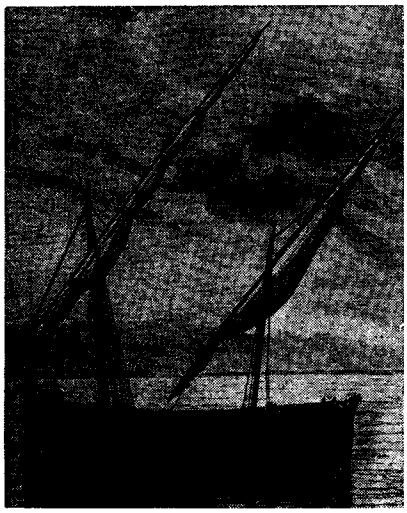


Fig. 25 *

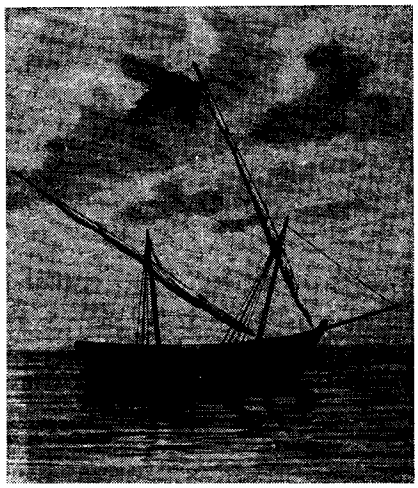


Fig. 26 **

Muleta

Na pesca de alar a reboque dos pescadores do Seixal e do Barreiro, a antiga muleta — a que já foi feita referência (Fig. 8) — foi substituída no final do século passado por uma nova muleta que, no essencial, era semelhante à antiga, como semelhantes eram as suas funções.

---

* De *Estado Actual das Pescas em Portugal*, ob. cit., p. 378.

** De Ibid, p. 406.

Tinha convés, popa de painel e cerca de 12 metros de comprimento. Para a rocega possuia velas complementares idênticas às da antiga muleta (Fig. 27); as velas de navegação eram também o bastardo e a polaca, mas o bastardo era quadrangular (embora de testa muito curta) em vez

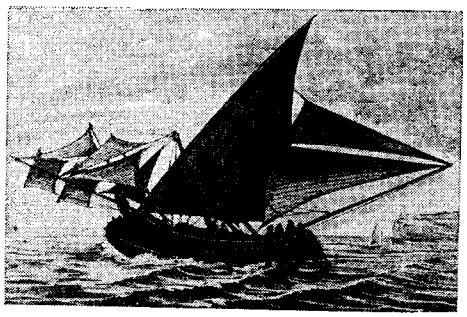


Fig. 27 *

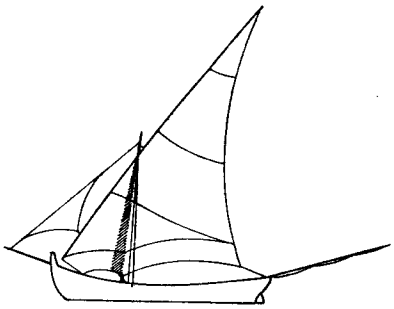


Fig. 28 **

de triangular (Fig. 28). O mastro tinha caimento, em vez de lançamento, dizendo a adriça para vante e não para ré, e, igualmente, a vela não cambava.

O tipo de pesca exigia que as formas do casco permitissem um fácil abatimento pelo que, para navegar, a nova muleta usava também tábua de bolina.

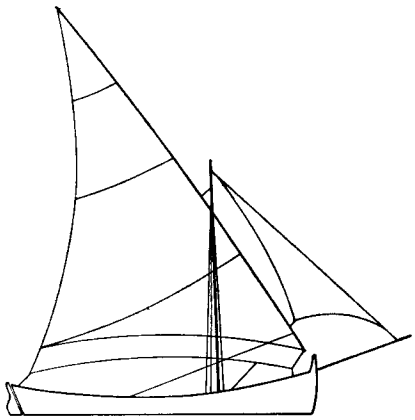


Fig. 29 ***

A muleta tinha como enviadas o bote e a canoa do Seixal.

Bote do Seixal

O bote do Seixal era uma pequena muleta (com cerca de 9 metros) sem as velas complementares para o arrasto. Ao contrário da muleta tinha orças (Fig. 29).

---

* De *Estado Actual das Pescas em Portugal,* ob. cit., p. 398.

** De *Embarcações e Artes de Pesca,* ob. cit., p. 64.

*** Ibid., p. 71.

Canoa do Seixal

A canoa do Seixal (Fig. 30) tinha características diferentes do bote. Era uma embarcação andeja, de não pouca quilha, também com painel de popa, convés, de formas alongadas (a relação entre o cumprimento e a boca era de 3,8) e de maior comprimento que o bote.

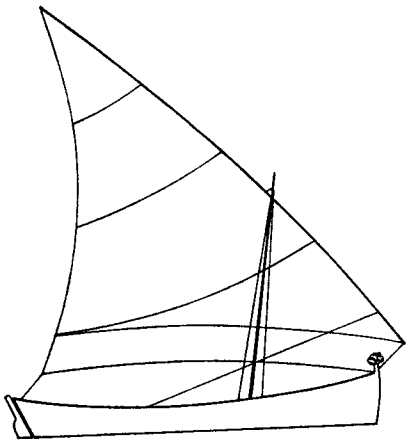


Fig. 30 *

O velame era constituído por um bastardo que, como todos os das embarcações que serão ainda estudadas, era largo e passava além da roda de prova (para não danificar a vela, o capelo tinha uma bola ou uma cabeleira). Possuia uma amura e três orças.

O mastro era emechado a vante do meio e como o de todas as embarcações com bastardo largo, provavelmente para melhor aparelhar a vela, não tinha caimento mas lançamento. A posição da adriça era idêntica à da embarcação anterior: depois de fixar a verga, ia passar no gorne do mastro de ré para vante.

Barca

A vela das barcas utilizadas nas embarcações fixas (Fig. 31) era semelhante à da canoa do Seixal: bastardo quadrangular largo, pouco repicado. O mastro tinha lançamento e o capelo era revestido de cabeleira.

O casco era diferente: tinha popa elíptica, pouca quilha e era de boca aberta.

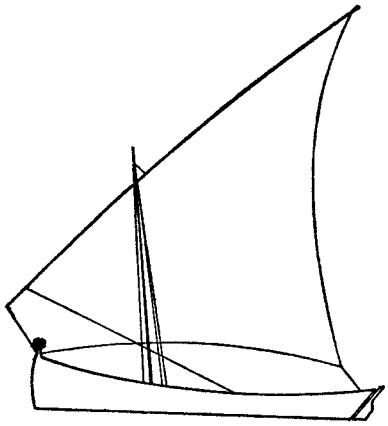


Fig. 31 **

---

* De Ibid, p. 72.

** Ibid., p. 47.

Baldaque da Silva afirma, no texto, que a vela era triangular mas mostra-a quadrangular (Fig. 32).

Fig. 32 *

Galeão

Na arte do cerco era útil que as embarcações fossem veleiras para conseguirem a mobilidade sempre vantajosa neste tipo de pesca. A principal embarcação desta arte, o galeão (Fig. 33), era de não pouca quilha, de convés, de popa ogival com leme por fora, de forma alongada (relação entre o comprimento e a boca igual a 3,8) e com comprimento entre 16 e 25 metros.

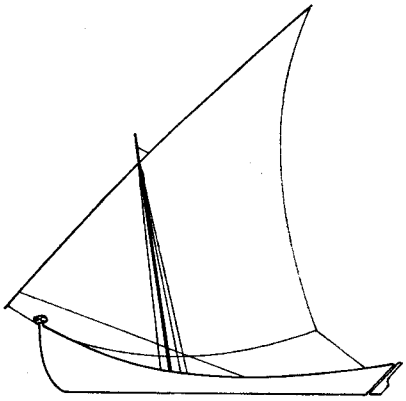


Fig. 33 **

A vela do galeão era um bastardo quadrangular largo (passando a roda de proa), como o da canoa do Seixal e o da barca das armações fixas, e também com uma amura e três orças. Tinha uma característica que não existia nas embarcações já estudadas e que se mantinha nas que, a seguir,

* De *Estado Actual das Pescas em Portugal*, ob. cit., p. 394.

** De *Embarcações e Artes de Pesca*, ob. cit., p. 75.

vão ser consideradas: a esteira tinha saia [30]; também a valuma, à bolina, devia ficar branda para despejar melhor o vento [31].

Baldaque da Silva refere que o galeão tinha latino triangular mas na figura que o apresenta (Fig. 34) mostra-o com um bastardo quadrangular, embora sem saia.

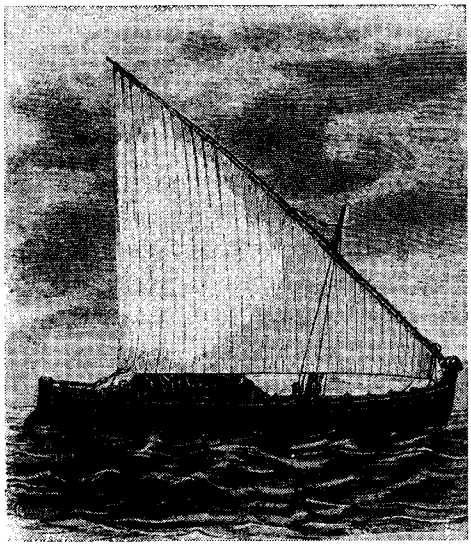


Fig. 34 *

Na arte do cerco existiam ainda três ou quatro buques, que eram barcos idênticos ao galeão, mas com a vela mais repicada e os cascos menores e um pouco mais cheios.

*

Maior calado a ré do que a vante possuiam três tipos de embarcações da costa portuguesa — a canoa do alto, o caíque e a canoa da picada. Esta característica dava-lhes um alongamento natural do casco que era favorável ao desenvolvimento da força de resistência lateral (que se opunha activamente ao abatimento) e à facilidade de manobra.

Canoa do alto

A canoa do alto, existente a sul do Cabo da Roca, era uma embarcação aberta e de muita boca (a relação entre o comprimento e a boca oscilava entre 2,60 e 2,90). Tinha roda de proa redonda, capelo com

---

* De *Estado das Pescas em Portugal*, ob. cit., p. 386.

cabeleira, amuras alterosas, popa de painel e leme por fora (Fig. 35).

Possuia um mastro, com lançamento, emechado a vante do meio da embarcação, e um outro, pequeno e com caimento, colocado na grinalda da popa a bombordo.

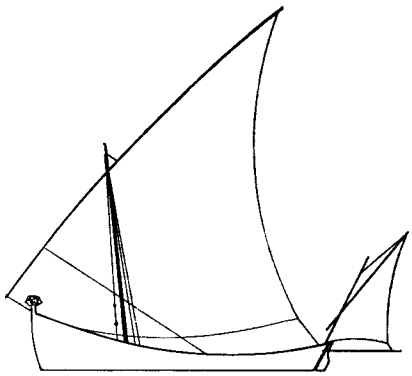


Fig. 35 *

No mastro de vante envergava um bastardo quadrangular largo e com saia. Com mau tempo este bastardo era substituido por uma vela idêntica mas mais pequena ou por um caixamarim. A adriça, para a içar e sustentar, fixava-se na verga a uma distância do lais do carro igual a cerca de dois quintos do comprimento; em seguida, enfiava no gorne do mastro, de ré para vante, indo fazer fixe a vante do mastro. Havia ainda uma adriça da polaca (do lais do carro ao galope do mastro) e uma troça. No mastro de ré era envergada uma catita ou mezena, sendo a vela de espicha caçada para o botaló.

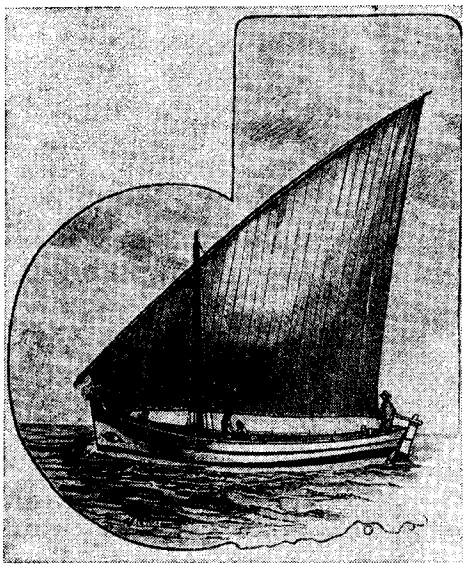


Fig. 36 **

Esta embarcação era estável, valente para o mar, boa de vela, dura da borda, andeja e bolineira, não devendo porém esquecer-se que era de boca aberta.

Baldaque da Silva apresenta o desenho de uma canoa apenas com um largo bastardo, sem catita (Fig. 36).

---

* De *Embarcações e Artes de Pesca*, ob. cit., p. 59.

** De *Estado Actual das Pescas em Portugal*, ob. cit., p. 384.

Caíque [32]

Os caíques da costa do Algarve, de Setúbal e de Lisboa (Fig. 37) eram embarcações seguras, valentes para o mar, desenxovalhadas, rijas da borda, muito andejas e bolineiras.

O casco tinha formas alongadas, com linhas relativamente finas, o convés era corrido e as amuras elevadas; com a roda de proa arredondada, tinha popa quadrada com painel e leme por fora.

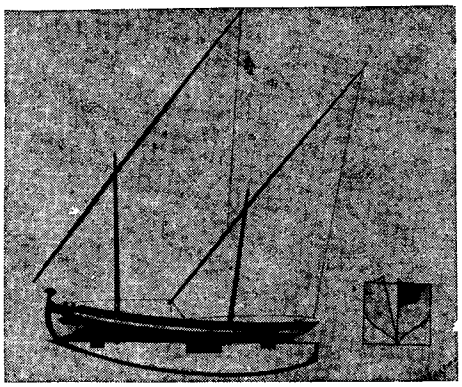


Fig. 37 *

O caíque tinha dois mastros, divergentes para cima; nos barcos maiores podia haver outro junto à grinalda da popa para uma vela da mezena e, ainda, um pau de polarcão disparado pela proa para uma vela de estai (Fig. 38).

Os dois mastros usuais, o traquete — a vante — e o grande — a ré — aparelhavam com bastardos quadrangulares. A vela do traquete era larga,

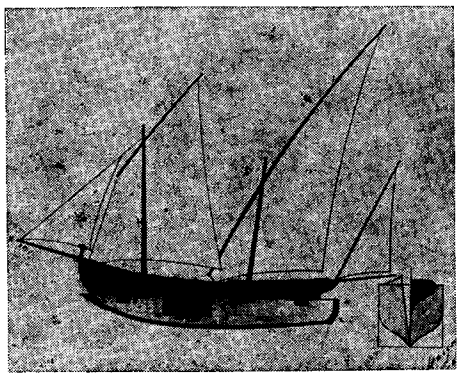


Fig. 38 **

---

* De *As Caravelas do Infante e os Caíques do Algarve,* Alberto Iria, Lisboa, 1963, Estampa X.

** De *Caíques do Algarve no Sul de Angola,* Alberto Iria, Grupo de Estudos de História Marítima, Lisboa, 1971, p. 34.

passando além do capelo e com saia, mas a do grande era estreita e de menor área, embora pudesse ter maior guinda (Fig. 39).

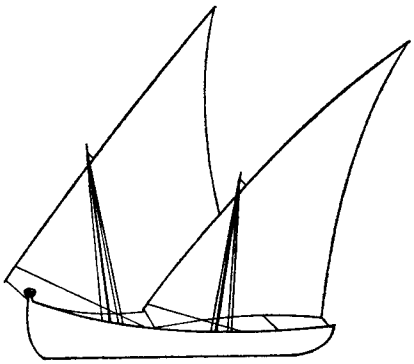


Fig. 39 *

As adriças destas velas iam ostagadas a vante do meio das vergas (como norma, a uma distância do lais do carro de cerca de dois quintos do comprimento da verga) e depois de passarem, de ré para vante, no gorne do mastro, davam volta a vante. Na verga do traquete havia a adriça da polaca — teque que ia do carro ao galope do mastro; a verga grande tinha o teimão ou timão, outro teque que ia do galope do mastro ao penol da verga (Fig. 44).

Com mau tempo a vela do traquete rizava ou, piorando o tempo ou partindo-se a verga, era substituida por uma traquetina, vela, com menor área, do tipo bastardo ou do tipo caixamarim (Fig. 40).

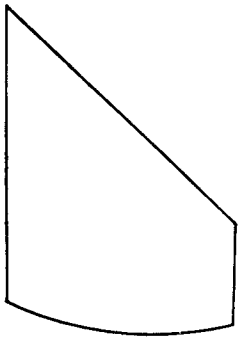


Fig. 40 **

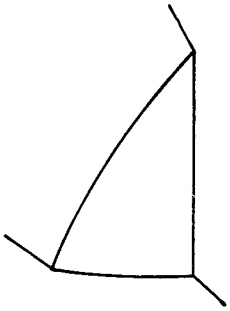


Fig. 41 ***

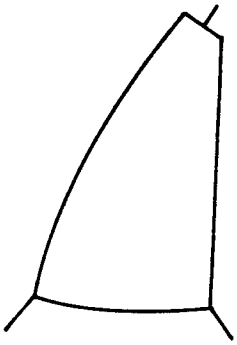


Fig. 42 ***

A vela grande, própria de bom tempo, não tinha rizes nem orça do meio. Com mau tempo era arriada, podendo ser substituida pela cachapana — vela triangular (Fig. 41) ou quadrangular com carangueja (Fig. 42), de menor área e que envergava no mastro.

---

* De *Embarcações e Artes de Pesca,* ob. cit., p. 80.

** Ibid., p. 103.

*** De *Caravela Portuguesa,* Quirino da Fonseca, Edição do Ministério da Marinha, 1978, II parte, figs. 125 e 126.

No Algarve havia caíques bombarda (Fig. 43), de cabotagem, viageiros, de carga ou de navega (com aparelho macho-fêmea).

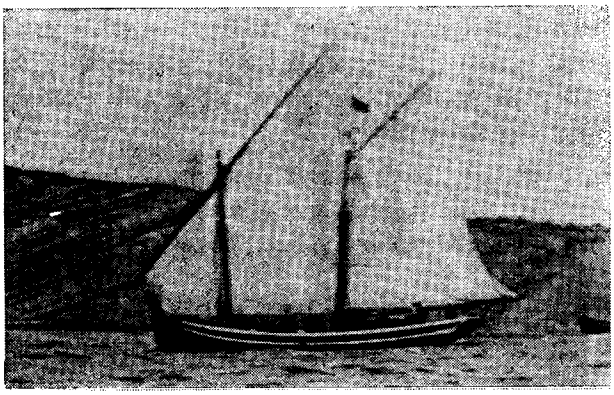


Fig. 43 *

No caíque (Fig. 44), a navegar à bolina, as amuras das velas iam bem atesadas ficando as vergas repicadas; a sobreposição das velas fazia aumentar o rendimento da vela do traquete. Nas mareações para ré do través, a testa do traquete era normalmente ferrada, tal como nos outros bastardos sem testa alta, substituindo-se a amura pela orça do meio ou de segurança; neste caso a vela ficava com a aparência dum bastardo triangular. A vela grande não ferrava a amura.

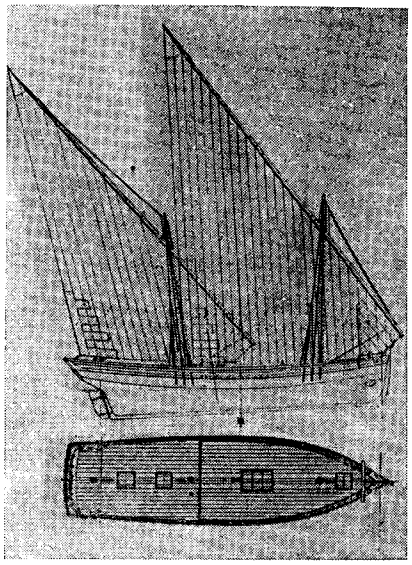


Fig. 44 **

Quando o vento soprava da quadra, a mareação era em cruz, de borboleta e ainda designada de tesoura, de dois ventos, de orelhas de mula ou de velas cruzadas; o penol de cada vela ficava para um bordo diferente.

---

* De *Caíques do Algarve no Sul de Angola,* ob. cit., p. 78.

** De *O Caíque do Algarve e a Caravela Portuguesa,* ob. cit., planos.

Ao virar por davante, as vergas normalmente não cambavam e, portanto, se iam de boa volta ficavam contra o pau e vice-versa. Porém, quando a navegação era de bordadas longas ou quando havia vantagem em aproveitar o ló, o caíque, ao virar, cambava as velas passando o carro por ante-a-ré do mastro; a chamada verga grande nem sempre podia cambar por ser o comprimento do carro maior que a altura do mastro do convés ao gorne da adriça.

Virar em roda era difícil, devendo procurar-se impedir o pescar de luva. Para executar esta manobra aproveitava-se estar a vela do traquete à sombra da grande, tendo o cuidado de evitar que encapelasse no mastro.

Canoa da picada

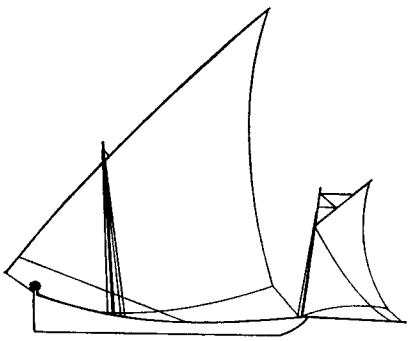


Fig. 45 *

A canoa da picada (Fig. 45) tinha certa analogia com o caíque na forma e nas dimensões do casco e era tanto ou mais bolineira do que ele. A diferença de calados era mais nítida na canoa do que no caíque (Fig. 46).

Esta canoa tinha, além do mastro grande (a vante do meio da embarcação e com ligeiro lançamento), o mastro da mezena, com pequeno caimento e situado no meio da grinalda da popa. A vela da mezena era um latino quadrangular com carangueja e que caçava para um botaló; a grande era um bastardo quadrangular, largo, pouco repicado, com testa relativamente alongada, saia e rizes; tinha amura e três orças.

Ao ferrar, a verga do bastardo ficava ao alto, só arriando em caso de força maior e a mezena arriava a carangueja e içava o botaló.

Com mau tempo o bastardo rizava ou podia ser substituido por um caixamarim.

---

* De *Embarcações e Artes de Pesca,* ob. cit., p. 86.

Navegando em longas bordadas ou quando conveniente, a canoa da picada virava por davante cambando a verga por ante-a-ré do mastro. Dispunha de duas troças.

A canoa era empregada na pesca e principalmente no transporte de pescaria.

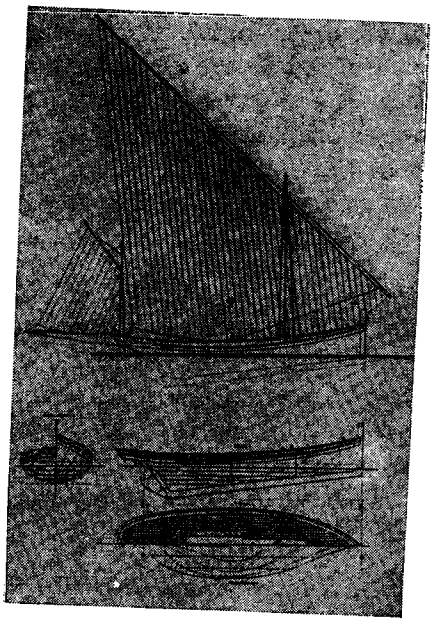


Fig. 46

Medidas do caíque e da canoa da picada

Representando o caíque e a canoa da picada os dois tipos de embarcações mais seguros e com melhores condições bolineiras, interessará fixar as proporções entre as diferentes peças de cada um. Não existindo já, porém, qualquer exemplar daqueles tipos de embarcação, nem sendo as proporções que se conhecem respeitantes todas à mesma embarcação, a solução possível para se conseguir aquele objectivo será estabelecer essas proporções a partir de desenhos que mereçam confiança, não obstante os erros que poderão cometer-se.

---

* Da revista RUDDER.

As medidas de um caíque, segundo os planos do caíque do Algarve reconstituidos por O. L. Filgueiras e A. Barroca (O Caíque e a Caravela Portuguesa), seriam os seguintes: comprimento — 17,12 m, boca — 4,68 m, calado a vante — 0,78 m, calado a ré — 1,56 m, área do traquete — 106,45 m² e área do grande — 72,75 m² (Fig. 44).

Para a canoa da picada as medidas foram tomadas dos planos da «Fatiniza», canoa que está no Museu de Marinha e é cópia autêntica duma canoa da picada de transporte de pescado, embora de menores dimensões. Construida especialmente para regatas as suas medidas são: comprimento — 10,36 m, boca — 2,94 m, calado a vante — 0,30 m, calado a ré — 1,45 m, área da vela grande — 75 m² e área da mezena — 8,6 m² (Fig. 46). A «Fatiniza», dada a sua finalidade, tem mais duas velas: uma varredoura e um polarcão de balão.

Dos desenhos (Figs. 44 e 46) podem extrair-se várias relações. Assim no caíque, o comprimento fora a fora é de 3,7 bocas e os mastros de vante e de ré têm, respectivamente, 2,4 e 2,3 bocas. O lançamento do primeiro é de 2° e o caimento do segundo de 9° e as suas enoras estão distanciadas da roda de proa 21% e 60% do comprimento total; as vergas, que têm 4,4 bocas a de vante e 4,2 a de ré, estão ostagadas a 1,8/5 do seu comprimento do lais do carro.

Na canoa da picada, o comprimento é igual a 3,5 bocas; o mastro do bastardo, com um lançamento de 2°, mede 2,6 bocas e a sua enora está à distância da proa de 35% do comprimento do barco; a verga tem o comprimento equivalente a 5,6 bocas, estando a ostagadura afastada do lais do carro 1,8/5 daquele comprimento.

As vergas do caique são mais repicadas que a da canoa; em relação à vertical, para aquelas o ângulo é de 37,5° (a de vante) e de 41° (a de ré) e para a canoa é de 47°.

Considerando que ambos os barcos tinham um comprimento fora a fora de 18 metros, a área do velame do caíque seria de cerca de 200 m² (com quase 60% para a vela do traquete) e a da canoa de cerca de 250 m² (pertencendo, aproximadamente, 90% à vela grande).

O alongamento vertical do casco da canoa era maior que o do caíque; a sua quilha tinha um caimento a ré de cerca de 8° enquanto que no caíque ia pouco além de 3°.

Evolução das embarcações

Nas embarcações estudadas, pondo de parte a lancha da pescada de Buarcos e a rasca, encontra-se em relação à vela, ao mastro e à adriça uma certa identidade ou uma evolução.

No saveiro e no barco ílhavo a vela é de pendão; em todos os outros barcos a vela é um bastardo quadrangular derivado da vela de pendão. A poveira e a maceira têm um bastardo estreito com testa alta e o bastardo do grande do caíque, da muleta nova e do bote do Seixal é estreito com testa curta; os dois últimos têm vela de estai. Em todas estas embarcações o mastro tem caimento.

Nos restantes barcos estudados o bastardo quadrangular é largo, passando além do capelo (que possui cabeleira ou bola) e o mastro que o sustém apresenta lançamento em vez de caimento. Esta vela tem saia no galeão, no buque, na canoa do alto, no traquete do caíque e na canoa da picada; a da canoa do Seixal e a da barca não têm.

Em todas estas embarcações a adriça, depois de fixar a verga a vante do seu meio (a cerca de dois quintos do comprimento a partir do lais do carro), passava no gorne do mastro de ré para vante [33] seguindo a vante do mastro.

Estes barcos procuravam navegar à bolina. Até alguns ílhavos e saveiros teriam esse objectivo pois usavam bolinas. Também todos viravam por davante [34], cambando ou não a verga e a vela; quando cambavam, era por ante-a-ré do mastro [33].

O repique das vergas era tanto maior quanto mais cingida ao vento era a mareação e menor a altura da testa e a largura da vela.

O casco, com as excepções do barco ílhavo e do saveiro (barcos longos) e da muleta (próprio para derivar), tinha formas apropriadas para a bolina, especialmente a canoa do alto, o caíque e a canoa da picada dadas as formas e caimento da quilha.

A distância da enora do mastro à roda de proa era cerca de 33% do comprimento fora a fora da embarcação (20% e 60% no caso de arvorar dois mastros, como o caíque).

EVOLUÇÃO DA ACTIVIDADE MARÍTIMA NA COSTA PORTUGUESA

As faladas influências das colonizações fenícia e grega pouca importância tiveram na parte norte de Portugal, mas o mesmo não se poderá dizer da que exerceram na bacia do Tejo e nos litorais alentejano e algarvio. Há indícios da importância que tiveram as pescarias nesse tempo [35].

Com a paz e a segurança romanas os habitantes das orlas rurais costeiras ter-se-iam começado a dedicar a uma pequena cabotagem e à extracção do sal marítimo [36].

Durante os três séculos seguintes, de dominação visigótica, toda a actividade comercial agonizou; no mar apenas se manteve o pouco deixado pelos romanos [37].

Ao considerar o domínio árabe no nosso país, verifica-se como a sua acção variou, conforme a região, de pouco mais de uma centena de anos a mais de cinco séculos. Em 868 o domínio cristão já chegava ao Porto e a Braga mas só em 1249 Faro foi conquistado.

A divisão do país por uma linha passando pouco abaixo do paralelo dos 40°, reconhecida pelos geógrafos e bem demarcada pelos romanos, é também de relevo no tempo dos árabes [38].

A vida económica, tanto ao norte como ao sul da fronteira entre árabes e cristãos, era baseada na agricultura, mas na economia muçulmana era importante a actividade piscatória. As costas ao sul de Lisboa apresentavam condições muito favoráveis e os seus pescadores iam até limites desconhecidos na costa africana [39]. «Pesca, sal e águas pacíficas, acompanhados por uma forte concentração demográfica, foram causa evidente de um surto de navegação e de comércio marítimo a distância com o resto do mundo islâmico» [40].

O NW da península, já cristão, começa cedo a receber incursões inimigas. Os piratas normandos aparecem no reinado de Ramiro I (842-

850); os ataques estenderam-se até ao século XI, mas, ainda neste século, há alianças que mostram terem os normandos estabelecido relações amigáveis com as populações [41].

É também no século IX, no reinado de Ordonho I — que sucedeu a Ramiro I — ou no seguinte de Afonso III, que começam as investidas muçulmanas por via marítima. E os piratas sarracenos aparecem nos fins do século XI e começos do seguinte, aproximadamente quando governavam o Condado Portucalense D. Henrique e D. Teresa [42]. Em 1115 os sarracenos, de Sevilha a Coimbra, devastavam, de meados da primavera a meados do outono, as costas a norte de Coimbra até aos Pirinéus. Para se opor a estes ataques o arcebispo de Compostela mandou vir de Génova mestres para construirem duas birremes a fim de repelirem o inimigo e atacarem as suas posições costeiras. Os resultados destas acções parecem ter sido bons, pois, em 1124, o arcebispo mandou construir outra birreme e entregou-a a um marinheiro de Pisa [43].

Quando D. Afonso Henriques, considerando já o território independente, o quis alargar, sentiu, além das dificuldades do avanço por terra contra leoneses e muçulmanos, o grave problema de uma fronteira fechada pelo mar. Foi do norte, donde anteriormente chegavam homens que devastavam o litoral, que lhe veio a solução. Assim, foram alemães, normandos, ingleses, escoceses e flamengos da Segunda Cruzada, embarcados na frota procedente de Dartmouth, que ajudaram Afonso Henriques a conquistar Lisboa em 1147 [44].

Foram também cruzados que auxiliaram D. Sancho I na primeira conquista de Alvor e Silves (1189) e D. Afonso II na reconquista de Alcácer do Sal em 1217 — todos portos que eram bases de piratas sarracenos [45].

A conquista de Lisboa proporcionou para norte a segurança do litoral e teve como consequência a migração das populações do interior e o subsequente desenvolvimento da pesca, da produção de sal e da navegação, deixando Portucale de ser, na foz do Douro, o único porto da costa norte [46].

Esta liberdade de acção e o aproveitamento dos frequentes contactos com os povos do Mar do Norte deram origem a um comércio a distância que já era florescente em meados da centúria de Duzentos. O casamento da filha de D. Afonso Henriques, D. Teresa (Matilde), em 1184, com o conde de Flandres terá contribuido fortemente para os portugueses se

estabelecerem em Bruges, onde fundaram feitorias e onde muitos fixaram residência em fins do século XII.

O contacto de Portugal com a maior parte dos mercados do Ocidente europeu deveu muito à expansão comercial que afectou todas as regiões da Europa até às mais remotas [47].

Os mercadores portugueses chegam a Dublin e Londres nos fins do século XII; em 1293, D. Dinis cria a bolsa dos mercadores portugueses que comerciavam com a Flandres, a Inglaterra e a França e, em 1353, os portugueses assinam com Eduardo III de Inglaterra um acordo — que mais tarde é reconhecido por D. Afonso IV — para garantia da segurança dos mercadores de ambos os países [48].

Todo este comércio exigia barcos de certo porte e, assim, se passou, num tempo relativamente curto, de uma situação em que quase não havia navegação para um tráfego apreciável no litoral norte português.

As relações entre o norte da Europa e o Mediterrâneo, que contribuiram para uma influência mútua no desenvolvimento dos barcos, tiveram como testemunha o litoral cristão de Portugal. Não admira, por isso, que os nossos mercadores viessem a possuir barcos idênticos e viessem a procurar ter os de maior porte, como se conclui do esforço de D. Fernando ao dar garantias para haver o maior número de naus de 100 toneis.

Não são, porém, estes barcos mercantes, que navegariam em distâncias relativamente longas, os que mais interessam ao estudo da bolina na costa de Portugal. Os que verdadeiramentne interessam são os de pesca e cabotagem, que sempre existiram, em especial na região sul, e se teriam aperfeiçoado, certamente, durante a ocupação árabe.

É por todos reconhecido que os árabes produziram na Península uma autêntica revolução agrícola, aliás indispensável para satisfazer as necessidades da população urbana cada vez mais sofisticada e cosmopolita [49]. Este desenvolvimento dos campos era acompanhado pelo de muitas outras actividades com destaque especial para o comércio a longa distância. Do interesse árabe pela construção naval encarrega-se de falar Edrici.

Nos séculos XI e XII, na região de Ossónoba, havia um estaleiro de construção para a frota, existindo, no mar, ilhas onde cresciam pinheiros [50]. Em Alcácer, o rio Sado era sulcado por numerosas embarcações e navios de comércio, sendo a vila rodeada por bosques de pinheiros [51]. Também Silves possuia um ancoradouro sobre o rio e um estaleiro; as

montanhas próximas produziam muita madeira para as actividades de construção naval e para exportar. É importante notar que a população desta cidade, Silves, assim como a dos povoados vizinhos, era constituida por naturais do Iémene e doutras regiões da Arábia que falavam um árabe muito puro [52]. Eram, portanto, gentes provenientes de uma zona com ligações às mais antigas e mais altas civilizações da antiguidade e de uma área — o sul da Arábia — onde a navegação de bolina era uma necessidade [53].

No tempo de Reconquista existia um comércio próprio e um artesanato que caracterizavam todo o sul da Península. «Ainda que ambas as partes» — de um e de outro lado da fronteira — «se mostrassem predominantemente agrárias em suas características económicas, não há dúvida de que tanto o comércio como a navegação desempenharam no sul um papel muito maior». O sul podia viver, perfeitamente, só com as suas correntes de contactos «oriente-ocidente» e vice-versa. Foi a continuação da Reconquista que fez criar a corrente de contactos «norte-sul», consolidando a nação portuguesa [54].

BARCOS ANTIGOS

Para as embarcações que navegavam na costa portuguesa durante a primeira dinastia houve que encontrar soluções para vencerem as condições de tempo e mar, soluções que, na sua essência, não seriam muito diferentes das que foram adoptadas pelas que existiram no princípio do presente século.

Do início do século XV conhecem-se os nomes de vários tipos de embarcações, mas não são conhecidos os elementos suficientes para as caracterizar. Dois desses tipos tomaram vulto pelo papel que desempenharam nas duas primeiras passagens do Cabo Bojador, na progressão dos portugueses pela costa africana: o da barca e o do barinel. Durante muito tempo se disse que seriam de pano redondo.

Numa época em que se exigiam embarcações bolineiras para a navegação na costa portuguesa, na costa africana e entre ambas, seria estranho que não fossem utilizadas em regiões onde era persistente a existência de ventos ponteiros.

Algumas indicações fizeram pensar que a barca (total ou parcialmente tilhada) teria um mastro com pano redondo [55]. Hoje é difícil atribuir a essas indicações consistência suficiente, independentemente do conhecimento da existência de planos de barcas latinas de época posterior. O barinel, que seria de maior porte, provavelmente com dois mastros, teria pano latino [56].

Entre os barcos desta época contava-se a galé [57]. Embora embarcação longa, o seu estudo tem especial interesse por usar velas latinas. É sabido que os homens ligados ao mar, e até aqueles que apenas estavam relacionados com os rios, faziam parte das vintenas do mar; prestavam, portanto, serviço nas armadas e, por consequência, muitos deles embarcavam nas frotas de galés e, aí, quer como galeotes quer como marinheiros, tomavam parte nas manobras da vela latina.

No século VIII ou princípios do século VII a.C., Homero descreveu galés de guerra dos Egeus da Idade do Bronze grega, de 400 a 500 anos antes.

As galés sofreram alterações desde a antiguidade, especialmente no número e disposição dos remadores. A vela usada nos tempos antigos era a redonda (Fig. 47); na Idade Média, o pano latino, generalizando-se

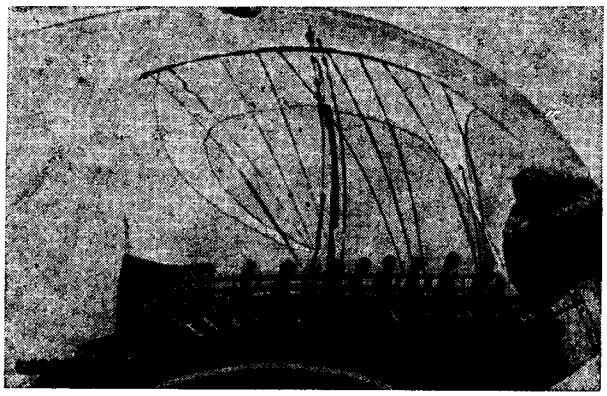


Fig. 47 *

no Mediterrâneo, chegou às galés e no século XIV a vela redonda era excepção.

Normalmente, até ao fim do século XIII, as galés tinham apenas um mastro, colocado pouco a vante do meio-navio e a meio da coxia; depois a maioria delas passou a ter dois mastros, sem qualquer inclinação, sendo o de vante colocado à proa na coxia mas desviado para bombordo. As grandes galés podiam ter ainda um terceiro mastro — o da mezena. Até ao fim do século XV, quando havia mastro de vante, era ele o mais alto; depois passou o mastro de meio-navio a ser o de maior guinda.

As vergas em geral eram constituidas por duas antenas arroteadas; no caso de dois mastros, as vergas tinham geralmente as mesmas dimensões para que fossem intermutáveis.

Há naturalmente diferenças entre uma galé do século XV e uma do século XVII (Fig. 48) mas, no fundo, trata-se de uma plataforma rectangular limitada lateralmente pelas apostiças. Entre aqueles séculos é mal conhecida a sua evolução, mas, sendo ela natural e progressiva,

---

* *Ships and Seamanship in The Ancient World,* Leonel Casson, Princeton University Press, Princeton, New Jersey, 1973, fig. 81.

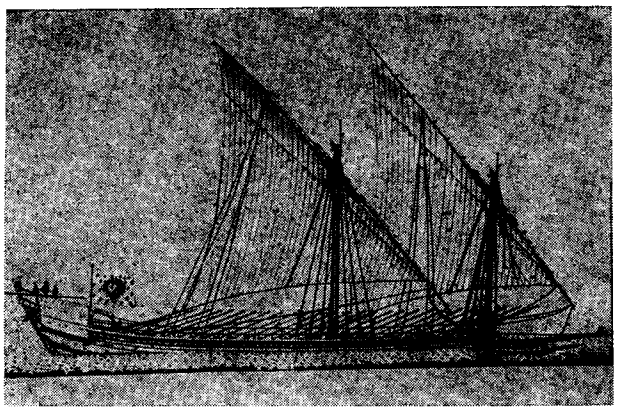


Fig. 48 *

poder-se-á conjecturar, a partir da mais recente, como teriam sido as precedentes fases.

O pano usado dependia da força do vento, havendo andainas de pelo menos três velas para o grande (em Portugal, bastardo, burda e treo) e de duas para o traquete (traquete e traquetina).

O gurutil da maior vela de cada mastro era sensivelmente maior do que a verga respectiva pelo que, para envergar a vela, era acrescentado um espigão.

As vergas eram ostagadas a meio e a adriça, passando no calcês do mastro, de vante para ré, descia a ré deste e junto dele. Havia duas ostas, duas orças e a troça com o seu enxertário.

O mastro, despido, não precisava de cabos para o aguentar; porém uma vez aparelhado tinha ovéns que — para não prejudicarem as manobras de substituição das velas, de mudança de mareação e de cambar das vergas — não podiam estar permanentemente tesados. Para tornar simples a passagem da verga para dentro ou para fora dos ovéns, cada um destes ligava ao seu colhedor por intermédio de um trambelho. Estando as vergas por fora, ao arriar encostavam-se aos ovéns, que folgavam (Fig. 49).

---

* De *Souvenirs de Marine*, vice-amiral Pâris, 5ème partie, Paris, 1892, planche n.° 290.

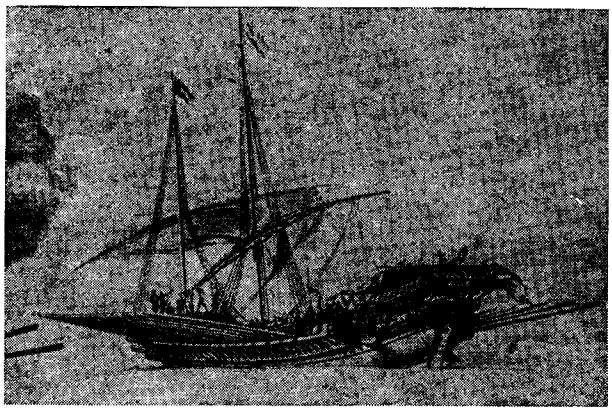


Fig. 49 *

Por tradição, na galé a mareação era sempre de boa volta, que é a de maior rendimento. Quando o vento era da quadra, a mareação era em cruz — uma verga de um bordo e outra do outro.

A manobra de virar, dadas as características do casco, dificilmente poderia ser feita à vela, utilizando-se os remos para a executar ou para a auxiliar. O cambar da vela deveria fazer-se depois da verga descer à coxia ou, como no caso da vela de proa, fazendo o carro (isto é, prolongando a verga com o mastro) e cambando a verga e a vela por ante-a--vante do mastro. É o que parece representar a pintura de Rafael do princípio do século XVI (Fig. 50).

Na figura 48 vê-se uma carregadeira, na esteira da vela de proa que seria útil para carregar a parte anterior da vela quando se fazia o carro.

É interessante notar que parece haver um dispositivo semelhante, e certamente utilizado da mesma forma, numa das velas de um manuscrito grego de 880, que apresenta as primeiras figuras dos barcos do Mediterrâneo depois de um interregno de cerca de 600 anos na representação de navios deste Mar (Fig. 51).

Também numa vista de Lisboa, existente na Biblioteca da Universidade de Leida e elaborada entre 1534 e 1537 [58], vê-se, entre outros,

---

* De *Navires et Marins de la Rame à l'Helice,* G. La Roërie, Librairie Rombaldi, Paris, 1946, I vol., p. 153.

(Fig. 52), um pequeno barco (Fig. 53) que parece estar a virar em roda, passando a escota — e, portanto, a verga e a vela — por ante-a-vante do mastro. Essa ideia torna-se mais evidente se for feita a comparação com

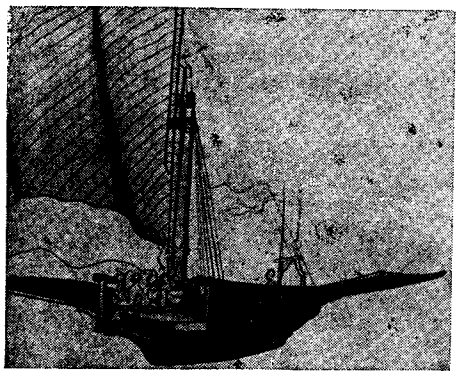


Fig. 50 *

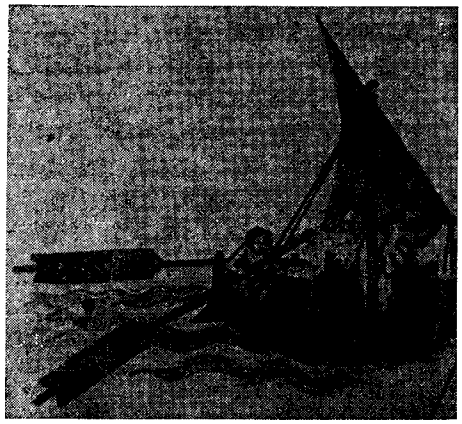


Fig. 51 *

Fig. 52 **

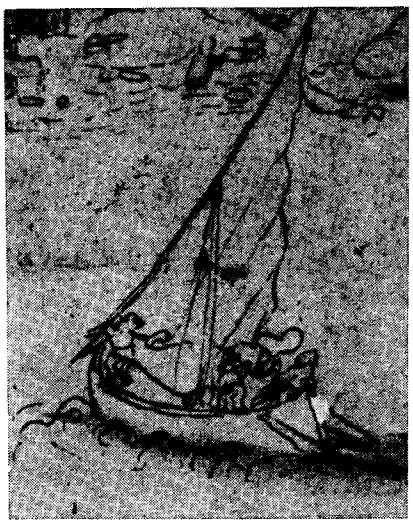


Fig. 53 **

---

* De *Navio,* Björn Landström, Publicações Europa-América, Lisboa, 1961, figs. 324 e 209.

** Panorâmica de Lisboa existente na Biblioteca da Universidade de Leida. Cópia no Museu da Cidade de Lisboa.

duas imagens de um filme [59] sobre a manobra de virar em roda de um pequeno pangaio de Moçambique (Fig. 54).

Das últimas observações apresentadas parece ser possível concluir que, ao contrário dos nossos barcos com bastardo quadrangular derivado do pendão, do princípio deste século — que viravam por davante cambando verga, vela e escota por ante-a-ré do mastro — o bastardo triangular de origem mediterrânica (tal como o quadrangular dos pangaios) virava em roda cambando verga, vela e escota por ante-a-vante do mastro.

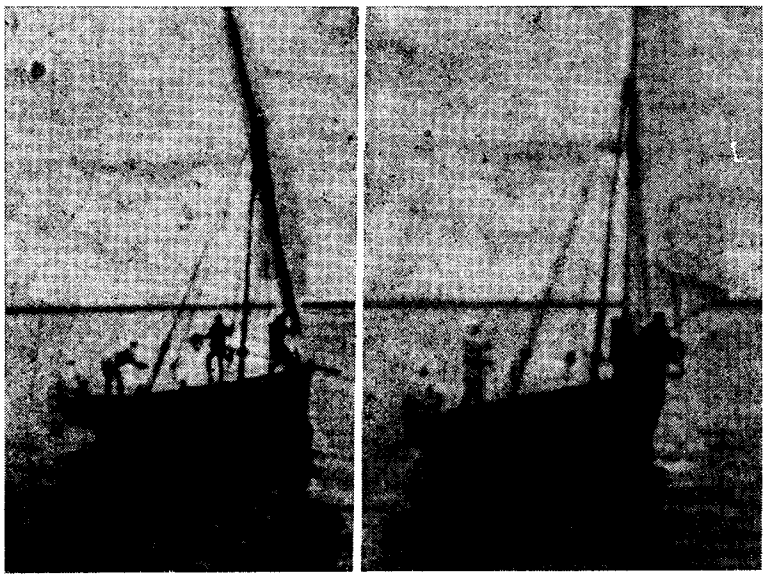


Fig. 54

NOTAS

[1] *Caravela dos Descobrimentos — II (B — Uso da bolina).*

[2] *Caravela dos Descobrimentos — II (A — Mareação de bolina).*

[3] De acordo com o costume, no presente trabalho, a vela será chamada redonda ou latina, sendo esta classificada de pendão, de espicha, de carangueja, de estai e de bastardo (triangular ou quadrangular).

[4] *Caravela dos Descobrimentos — II (B — Uso da bolina),* p. 6.

[5] Ibid., pp. 16 e 42.

[6] Um barco, para mudar o bordo de barlavento, vira por davante ou em roda conforme é, respectivamente, a proa ou a popa que está voltada para o lado do vento quando este e o barco têm a mesma direcção.

[7] *Caravela dos Descobrimentos — II (B — Uso da bolina),* p. 55.

[8] Ibid., p. 56, nota 1.

[9] Ibid., p. 56.

[10] O gurutil, mais comprido, torna-se muito maior do que a esteira.

[11] De acordo com Alan Moore e Bernard Cadoret: Octávio Lixa Filgueiras, *Armações do Barco Poveiro — Modalidades,* Póvoa de Varzim, 1985, p. 20.

François Beaudouin, *Bateaux des Côtes de France,* Édition des 4 Seigneurs, Grenoble, 1975, p. 144.

[12] É o caso do aparelho típico e exclusivamente mediterrânico da polaca com o mastro assente no couce da roda de proa e inclinado para vante. Os inconvenientes deste mastro fizeram-no desaparecer, substituindo-se o efeito do pano que nele envergava por o de uma vela de estai: François Beaudouin, ob. cit., pp. 26 e 37.

[13] Gravuras de Lisboa desde o século XVII mostram barcos com mastros de grande lançamento. Este tipo de aparelho parece ter tido longa duração. No *Caderno de todos os barcos do Tejo tanto de carga e transporte como de pesca,* por João de Souza, lente de arquitectura naval e desenho da Companhia de Guardas-marinhas, 1785(?), são mostrados vários barcos com este tipo de aparelho com um ou dois mastros, utilizados no rio e alguns também no estuário e no mar, além de outros com aparelhos diferentes entre os quais alguns com velas de bastardo quadrangular, como um caíque do Algarve de testas apreciáveis.

Igualmente se vêem vários tipos de velas — entre elas o bastardo triangular e o quadrangular — em gravuras do século XIX e em figuras de artigos sobre «Marinha do Tejo» no *Archivo Pittoresco* de 1860.

Octávio Lixa Filgueiras, *Introdução ao Caderno de todos os barcos do Tejo tanto de carga e transporte como de pesca, por João de Souza, lente de arquitectura naval e desenho da Companhia de Guardas-Marinhas,* Academia de Marinha, Lisboa, 1985.

[14] De Amiral Pâris, Paris, 5ème partie, 1982, tábua 268.

Octávio Lixa Filgueiras, *Introdução ao Caderno... Guardas-Marinhas»,* ob. cit., figs. 11 e 21.

[15] A. A. Baldaque da Silva, *Estado Actual das Pescas em Portugal,* Ministério da Marinha e Ultramar, Lisboa, 1891, prólogo, p. XXI.

[16] D. Manuel de Castello Branco, *Embarcações e Artes de Pesca,* Lisnave, Lisboa, 1981, p. 11.

[17] *Barcos,* in A Arte Popular em Portugal, Ed. Verbo, Lisboa.

Entre Normandos e Árabes nas margens do Douro, sep. Studium Generale, vol. X, Porto, 1963.

Barcos da Costa Norte, sua contribuição no estudo das áreas culturais, Porto, 1965.

Construções Navais Portuguesas, Coimbra, 1965.

O Barco Poveiro, Póvoa de Varzim, 1966.

Sobre as Origens do Barco Poveiro, Póvoa de Varzim, 1970.

O Caíque do Algarve e a Caravela Portuguesa (em colaboração com Alfredo Barroca), Coimbra, 1970.

Comentários Técnicos da Tese de Moçarabismo Náutico, Lisboa, 1975.

A Lancha Poveira de Dois Mastros, Póvoa de Varzim, 1976.

Uma presumível herança germânica na construção naval tradicional portuguesa, Lisboa, 1985.

Armações do Barco Poveiro — Modalidades, Póvoa de Varzim, 1985.

[18] *Uma presumível herança germânica na construção naval tradicional portuguesa,* ob. cit., p. 4.

[19] A ordem do estudo das embarcações é diferente da apresentada na página 14; está relacionada com a capacidade de bolina.

[20] Ver página 9.

[21] A indicação, em alguns desenhos, de que a adriça seguia caminho inverso do indicado na figura 17 deu origem a uma troca de correspondência com o senhor Manuel José Ferreira Lopes, ilustre Director da Biblioteca da Póvoa de Varzim, que para dar as informações pedidas recorreu ao auxílio do nosso prezado confrade Prof. Arq. Octávio Lixa Filgueiras e do Mestre-lanchão Cândido Marques da Rosa. Dessa correspondência concluia-se que o sentido da adriça era o indicado na figura 18 e, também, que a manobra de virar não era a específica (indicada na página 10), mas que devia virar por davante e em roda. A conclusão originou uma reunião dos três amáveis e pacientes informadores com o autor do presente

trabalho diante de uma catraia existente no Museu Municipal de Etnografia e História da Póvoa de Varzim.

[22] *Caravela dos Descobrimentos — II (A — Mareação de bolina)*, p. 52.

[23] Na reunião referida na nota 21 executaram-se as diferentes manobras da vela.

Para içar a verga (fig. 18) havia uma ostaga que fixava a verga a uma distância do lais do carro de um terço a dois quintos do seu comprimento e que, depois de passar de vante para ré no reclame do mastro (sem roldana), ia abraçar o moitão da ostaga; no gorne deste moitão trabalhava a adriça que se ia fixar no bordo de barlavento, um pouco para ré do través do mastro. O inçadouro ou troça, que sujeitava a verga ao mastro, ia fixar-se também na borda, a ré da adriça. Além da escota e da amura, havia uma carregadeira que se fixava no lais do carro.

Para virar por davante, quando a proa se aproximava da linha do vento, desfazia-se a amura e, alando pela carregadeira, levava-se o carro, por ante-a-ré do mastro, para o outro bordo. Quando o vento já era recebido do outro lado, amurava-se de novo a vela; nestas condições, porém, já com a verga e a vela cambadas, a ostaga estava torcida e a adriça e o inçadouro a sotavento. Arriava-se, então, a verga, desfazia-se a volta da ostaga que a fixava à verga, passava-se o chicote da ostaga por ante-a-vante do mastro e, já a sotavento, dava-se de novo a volta na verga; ao mesmo tempo passavam-se, a ré do mastro, a adriça e o inçadouro para o outro bordo. Içava-se em seguida a verga e caçava-se a escota. Esta manobra era feita rapidamente e a mareação continuava de boa volta.

Para virar em roda podia-se cambar em cima ou em baixo conforme a intensidade do vento. Se havia bastante vento, virava-se em roda cambando em baixo. Arriava-se a vela e desfazia-se a amura e a volta da ostaga na verga; em seguida cambava-se a vela e a verga para o outro bordo do mastro e, já nesta posição, amurava-se e ostagava-se de novo. Entretanto mudavam-se de bordo a adriça e o inçadouro. Seguidamente caçava-se e içava-se a vela, que ficava numa mareação de boa volta.

Se a intensidade do vento não era grande, virava-se cambando em cima. Para tal arriava-se um pouco a vela, fazia-se o carro (imitando a verga com o mastro) e arribava-se; o vento, ao vir para a popa, levava para vante a vela, que, sem desfazer a amura, dava a volta por ante-a-vante do mastro. Também a adriça e o inçadouro se passavam para o outro bordo. Já com a vela no novo bordo, era caçada a escota, que tinha dado a volta em torno do mastro e por ante a vante dele.

[24] *Armações do Barco Poveiro — Modalidades*, ob. cit., p. 21.

[25] Ver página 14.
Baldaque da Silva, ob. cit., p. 383.

[26] *Construções Navais Portuguesas*, ob. cit., p. 13.

[27] *Barcos*, ob. cit., p. 346.

[28] Ver nota 13.

ÍNDICE

NA DESCOBERTA DE PORTUGAL

Comunicação apresentada pelo Prof. Arq.º OCTÁVIO LIXA FILGUEIRAS, na Sessão solene realizada pela Academia de Marinha, na Câmara Municipal de Vila do Conde, no dia do lançamento à água da Caravela Bartolomeu Dias (17 de Julho de 1987).

Decidiu a Academia de Marinha incumbir-me da missão de dar resposta à solicitação do Ex.mo Presidente da Câmara Municipal de Vila do Conde para, nesta circunstância tão especial como a de hoje, ver abordado o tema dos *Descobrimentos*.

Em termos gerais, os *Descobrimentos dos Portugueses*, tal como normalmente é entendida esta expressão, encontram-se já suficientemente estudados e o seu conhecimento — de obrigação para todos nós — tão difundido, que eu nada poderia acrescentar àquilo que todos sabem.

Palavra ociosa seria a minha a que, por estultícia ou descuido, nesta matéria vos dirigisse!

E, como a Bíblia no-lo ensina, em pecado se transforma toda a palavra ociosa!

Por outro lado, a História, se mal doseada ou entendida, pode tornar-se num fatal entorpecente.

Ainda há bem pouco, andavam os Portugueses adormecidos pelas vozes ditirâmbicas dos que se fixavam na deificação dos feitos dos nossos «egrégios avós», descuidando-se dos netos e dos que depois lhes sucederam.

Talvez por isso — e como reacção de jovens complexados — assistiu-se, então, ao eclodir duma apressada afirmação de repúdio por quanto lembrasse as «glórias passadas» — como se o «caso português» cristalizasse em exemplo tudo aquilo que era de execrar por todos os que, apressadamente, iam haurir, em cartilhas de iniciação pseudolibertária, a pujante seiva duma nova mensagem...

Mas como subsistir — enquanto comunidade, ou como simples indivíduos — desligando, cortando abruptamente, amputando as relações com as raízes, que efectivamente são as nossas? Como se, ao contrário de todos os outros povos, ou indivíduos, fosse possível aparecermos de repente transformados em seres de geração espontânea, destituídos duma precisa carga genética, ou de uma determinada herança cultural!...

O que não significa, necessariamente, o descurar na defesa intransigente da assumpção das opções responsáveis!

Isto obriga, porém, e antes de mais, a uma análise isenta do processo histórico em que estamos inseridos — ainda que por reflexo da vivência das anteriores, as mais anteriores, gerações.

Por outras palavras, um juízo minimamente razoável para a avaliação do nosso retrato de família não pode ser estabelecido sem previamente havermos assegurado as referências, os termos de comparação, os contextos que, para cada época nos darão as chaves — não das qualificações em termos absolutos — mas das aproximações que nos permitirão discernir em tão delicada matéria.

Porquê aceitar passivamente os veredictos/clichés de *filmes* como «Shogun» ou a «Missão», desconhecendo os interesses dos produtores dessas obras — menos o da defesa duma verdade histórica, do que cultivar uma certa espécie de chauvinismo estrangeiro, tão deleitoso ao paladar de certos nacionalismos de pacotilha, que nos vêm lá de fora?!

Algum dia, até hoje, foi banida da prática política das potências a conquista do predomínio económico pela força, e a apropriação dos bens, pelos mais fortes em detrimento dos mais fracos?

Teríamos sido nós os inventores da escravatura — e os últimos a persistir em praticá-la? (Cfr. J. Heers, 58).

E que dizer dos corsários que, por incumbência dos monarcas dos respectivos países de origem, se vinham apropriar de pessoas e de bens mesmo junto às nossas costas marítimas?

Pelo menos, e em certas circunstâncias, não seremos nem melhores, mas também, nem piores que os outros.

O mesmo D. João II que ordenava (Abril de 1480) aos capitães portugueses que encontrassem nos mares da Guiné «*navios de qualquer gente de Espanha ou doutro qualquer os combatesse, e que, ficando vencedores, não fizessem prisioneiros — tanto que os tais forem tomados, sem outra mais ordem nem figura de juízo, possam logo todos ser, e sejam, deitados ao mar para que morram logo naturalmente... para que a eles seja pena por atentarem e quererem fazer uma cousa tão defesa e vedada, e, aos que ouvirem e souberem, bom exemplo*» (Damião Peres,

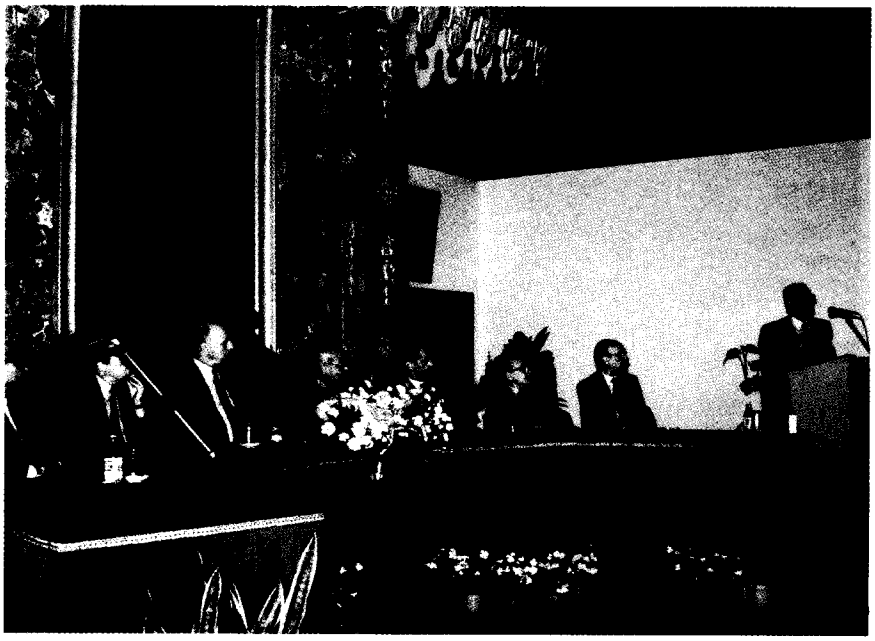


Fig. 1 - Sessão solene realizada pela Academia de Marinha no salão nobre da Câmara Municipal de Vila do Conde, sob a presidência do Almirante CEMA, Ex.mo Sr. Almirante Sousa Leitão (17 de Julho de 1987).

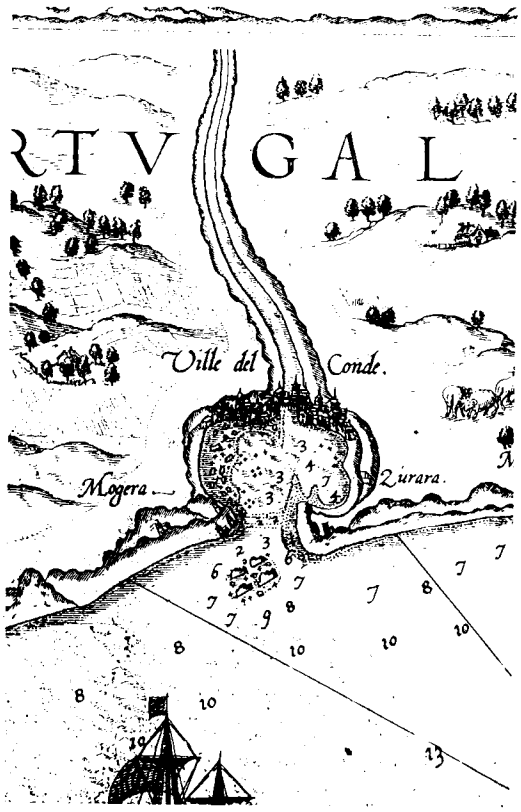
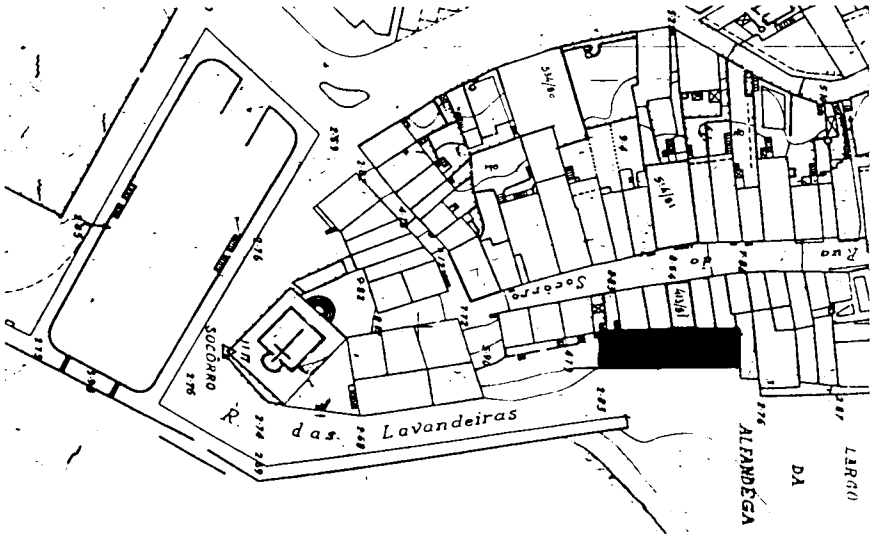


Fig. 2 - Pormenor do Atlas de Blaeu (2.ª ed. 1636) na parte relativa a Vila do Conde/ Azurara.

Fig. 3 - Foto área da zona dos estaleiros de Vila do Conde, onde se destaca o edifício da Alfândega (foto cedida pela C. M. de Vila do Conde).

Fig. 4 - Planta da zona a que se refere a figura 3, indicando-se a negro o edifício da Alfândega (planta cedida pela C. M. de Vila do Conde).



176); ele, o cognominado *Príncipe Perfeito* para a sua mais directa adversária, a rainha de Espanha, constituía, na palavra desta, o paradigma do HOMEM: «morreu o *Homem*!», exclamou Isabel «A Católica», ao saber do seu passamento.

E se quisermos um exemplo diferente, do mesmo personagem, D. João II, basta lembrar o facto de ter autorizado Diogo Cão, na sua segunda viagem, a levar para o Congo os nativos que o navegador trouxera do estuário do Zaire: «*A expansão ultramarina portuguesa sempre se orientara no sentido da indagação dos usos, costumes e línguas dos indígenas; nessa tradição se filiava o acto* (do navegador) *ao trazer os indígenas. Praticando-o, pensara* (...) *e com razão, agradar a D. João II, pois que entretanto os nossos lá onde eram* (alguns portugueses que haviam ficado nessa terra) *podiam aprender a língua e ver as coisas da terra, os negros também aprenderiam a nossa, com que el-rei poderia ser informado do que havia entre eles*» (Damião Peres, 191-192/196). E o rei mandou em paz os improvisados «embaixadores».

Parece-me que não constitui atitude defensável, por parte do cultor da História, avaliar os fundamentos do que se passou em cada época a partir de critérios absolutos das normas éticas, hoje tão proclamadas, e tão pouco seguidas... Além do que, tratando-se de feitos enormemente subordinados às contingências do individual, há que acautelar na compreensão do que mais pesou em cada caso.

Por exemplo: seria da mais grave injustiça não creditar, em face da longa e, às vezes, controversa acção do Infante D. Henrique, na dignidade com que cumpriu o programa a que se votou — em autêntico espírito de missão. Fala-se tantas vezes dos benefícios e monopólios que conseguiu para a «sua» empresa! O que significa o desconhecimento grave de que a empresa não era «sua» — no sentido individualista que hoje somos levados a adoptar insensivelmente — mas da Ordem de que ele era Administrador: o novo Templo, ou Ordem de Cristo. O Infante, talvez o homem mais poderoso da sua época, morreu sem qualquer riqueza material — encontrava-se simplesmente arruinado. (Cfr. Carlos da Fonseca, 18 e Amaro Guerreiro, 112).

Mas não é da Política e dos políticos, mesmo os dessas recuadas eras, que me interessa falar-vos.

No próximo mês de Agosto irá perfazer 500 anos — meio milhar de anos — que Bartolomeu Dias iniciou a sua decisiva aventura. Decisiva e, em certa medida, trágica.

Às significativas demonstrações de apreço de D. João II por Diogo Cão, em face dos alegados resultados da primeira viagem deste nauta

(1482-1484), seguiu-se uma terrível retracção por parte do monarca: «*D. João II não era homem que perdoasse equívocos como o de Diogo Cão — navegador em cuja capacidade justificadamente pusera tantas esperanças e que afinal caíra numa lamentável confusão, tomando por fim da África uma angra dele afastada. E, sobretudo, depois de ter feito correr mundo, com base na fagueira ilusão do navegador, notícias sensacionais, de cuja falsidade podia com razão ser acusado. É assim possível compreender que Diogo Cão tivesse caído em definitivo desagrado, ficando sem qualquer recompensa uma soma de descobrimentos tão importante, como realmente era, a que realizara durante a segunda viagem*» (1485-1489), (Damião Peres, 200).

Também isso permite compreender a ausência de notícia «*de que D. João II tivesse manifestado de forma ostensiva a satisfação que evidentemente devia ter-lhe causado o descobrimento do termo austral da África. De certo Bartolomeu Dias foi nisso vítima do desapontamento outrora sofrido pelo monarca com as viagens de Diogo Cão; D. João II procedia agora cautelosamente, enquanto, se não provasse que as águas do Índico tinham sido de facto afloradas...*» (Damião Peres, 234-235).

Mas mais do que essa ausência de notícia de qualquer manifestação ostensiva do agrado do rei, torna-se penoso verificar os limites de acção a que estava sujeito o grande descobridor. Franqueada a passagem de Sueste para o Índico, «*embora talvez só Bartolomeu Dias disso estivesse então convencido*», e atingidas as ilhotas da Angra da Roca, «*as tripulações cansadas da longa viagem, desejavam retroceder. Então* (ele) *obedecendo às instruções que levava, ouviu o parecer do pessoal superior da frota. Todos os votos foram conformes em que se regressasse. Só o Capitão-mor desejava prosseguir: não tinha, porém, poderes que lhe permitissem impor a sua vontade e por isso limitou-se a pedir aquiescência ao prosseguimento da viagem por uns dias. Assim se resolveu,* (atingindo-se) *por fim a foz dum curso de água a que chamaram Rio do Infante* (...) *Nesse lugar se esgotou o prazo suplementar concedido a Bartolomeu Dias, sempre contrário ao regresso. Só ele via que, inflectida a Lesnordeste, a costa patenteava o caminho do Oriente. Assim, o glorioso descobridor foi forçado a retroceder; com o cronista António Galvão se pode, pois, dizer que via terra da Índia, mas não entrou nela, como Moisés na Terra da Promissão*» (Damião Peres, 224-225).

Como é de todos conhecido, este homem notável morre obscuramente no naufrágio do navio que comandava, integrado na armada de Pedro Álvares Cabral. A sua atitude de escrupulosa obediência às instruções que recebera para a execução da missão, que antes lhe fora confiada; o

acatamento da decisão da votação do conselho a que estava ligado; o sacrifício do prestígio e das glórias pessoais, mantendo-se na fiel observância dos limites do poder de que dispunha, permitem obter uma imagem diferente da do aventureiro que, a rasgos de ousadia, e sem grande escrúpulo quanto aos meios a utilizar, consegue honras, fama e proveito, na mira exclusiva do seu próprio interesse.

Estou convencido que não se pode compreender o sucesso «técnico» dos Descobrimentos Portugueses sem esse liame invisível, mas duma tenacidade inquebrável, que é o da lealdade para com as instituições verdadeiramente representativas duma comunidade a que, livremente, cada qual se vincula e a que deseja pertencer.

Um povo de escravos não poderia ter aberto ao mundo as portas dos sete mares.

Mas a prova disso vamos encontrá-la na própria organização social, na expressão das estruturas que regiam as actividades laborais e a economia da grei.

Seria impensável conceber a nossa realidade nacional, e a construção do ciclo das Descobertas, sem entrar em linha de conta com o papel desempenhado pela burguesia urbana de mercadores e armadores; a que teremos de associar, necessariamente, o apoio imprescindível de marinheiros (e pescadores), de construtores navais, e de um mundo de artífices de modalidades laborais complementares que permitiam garantir a vida intensa dos nossos estaleiros.

Reportando-nos a Vila do Conde, ainda que através de meras notícias avulsas — porque a história desta notável terra se encontra por fazer — mesmo assim ficaremos aptos a reconstituir um quadro de valores altamente significativo de inimaginável pujança das actividades locais relacionadas com o mar.

Gama Barros (IX, 285) menciona uma reclamação conjunta de Vila do Conde, Ponte de Lima e Viana do Minho, apresentada nas Cortes de 1456, na qual reclamação, invocando-se os factos de as pescarias serem a sua principal indústria; e o assoreamento dos estuários e dos rios ter originado a construção de caravelas grandes para o transporte do peixe a exportar, em vez de naus que exigiam maiores tirantes de água — além de não serem tão ligeiras na evasão aos corsários —; estas vilas queixavam-se «*que lhes embargavam as caravelas, umas para levarem coiros, e outras para levarem pão para Ceuta, conquanto se encontrassem mais navios para carga. Respondeu-lhes D. Afonso (V) que havendo outros navios se não tomassem aos moradores, nos meses de Janeiro e Fevereiro*

as caravelas em que eles carregavam pescado para fora do reino» (para o Levante).

Por outro lado, a importância das intensas relações comerciais entre Vila do Conde e a Zelândia, nos séculos XV e XVI encontra-se convenientemente assinalada no trabalho de Ruiz Crespo Fabião.

Aliás, no passado dia 27 de Fevereiro perfizeram-se 500 anos sobre a emissão da carta régia na qual D. João II ordena a construção da Alfândega, comprando-se o terreno onde depois foi construído o edifício primitivo. Este, «*cujo portal, apesar de modificado, ainda revela trabalho quinhentista, foi acrescentado no século XVIII com uma espaçosa sala de despacho, cuja decoração se mantém* (...) *e constitui, provavelmente, hoje em dia, um exemplo raro em toda a Europa. Actualmente o edifício serve de armazém à firma de construção naval António Gonçalves do Carmo* (João Cordeiro Pereira, 42, 43 e 48 notas 26, 27, 28); a Câmara Municipal de Vila do Conde pretende recuperá-lo para nele instalar um pequeno museu monográfico sobre a história marítima da urbe.

Porém, volvendo aos seus pescadores e mareantes registe-se, ainda, que, em 1510, D. Manuel lhes concede o privilégio da isenção de se lhes tomar aposentadorias, casas, roupa, alfaias domésticas, etc. — privilégio confirmado por D. João III em 1549 (Monteiro dos Santos).

Os Exmos. Senhores Dr. Eugénio Andreia da Cunha Freitas e Monteiro dos Santos nos estudos que estão a elaborar sobre os pilotos vilacondenses do século XVI já ultrapassaram uma centena de nomes — relação verdadeiramente surpreendente!

Ora, como se sabe, a prosperidade da burguesia de comerciantes/armadores, que tão grande apoio deram ao ciclo dos Descobrimentos (Luís de Albuquerque, 34-37), assentava numa base sólida: a possibilidade da colaboração de nautas e construtores navais, uns e outros portadores de formação profissional adequada.

Acerca dos primeiros, exprime-se desta maneira o nosso ilustre confrade Prof. Doutor Luís de Albuquerque: «*Em lugar de se interessarem por investigações teóricas — que lhes eram inúteis, para que não estavam preparados e que só gratuitamente lhes podem ser atribuídas — eles preocupavam-se com os problemas desse mar navegado em condições sem precedentes e, teimosamente, procuravam resolvê-los pelos seus próprios meios ou lançando mão do que antes deles apenas estivera ao serviço da astrologia judiciária*» (290-291).

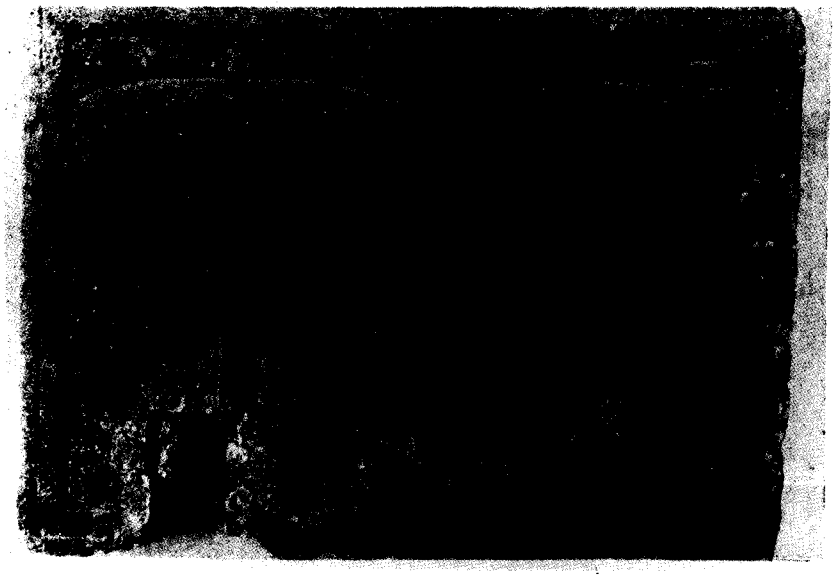
Enfim, uma terra como esta que possui uma lista de mais de cem pilotos no século XVI, certamente, e por direito próprio, haveria de figurar entre as que se destacavam na gesta de todo um povo.

Fig. 5 - Retrato do *mestre* construtor naval Manuel Fernandez, na portada da sua obra «Livro de traças de Carpintaria...» (ms. da Biblioteca Nacional da Ajuda).

Fig. 6 - Nau esculpida no portal da Igreja Matriz de Vila do Conde (foto cedida pela C. M. de Vila do Conde).

Fig. 7 - Estandarte de uma corporação de carpinteiros (Açores).

Fig. 8 - Lápide com os instrumentos de ofício dos construtores navais (Açores).



Quanto aos segundos — construtores e calafates —, ainda que só em 1501 vejam confirmados os privilégios e liberdades conferidos aos seus colegas de Lisboa e do Porto (isenção de pagar «pedidos», isenção de recrutamento militar, direito de porte de armas, etc. — A. Cruz, 157-171), a sua actividade consta em notícias indirectas, de tempos anteriores.

Como refere Oliveira Marques (142), «*é claro que havia regras para um mesteiral se poder intitular calafate ou carpinteiro e ingressar no grupo abrangido pelo privilégio real. Existia sempre um delegado do rei que examinava os candidatos e concluía se eles tinham condições para serem aceites no ofício. Este exame correspondia em Portugal à famosa prova da obra prima que, noutros países elevava a mestres os companheiros. A regulamentação desse exame foi-se precisando no tempo. Nos fins do século XIV existia já nos estaleiros reais um mestre de carpintaria entre cujos encargos se contava exactamente o de examinar os carpinteiros navais e de lhes passar certidão comprovativa. Só depois requeriam ao monarca alvará de nomeação para carpinteiro das tercenas. Ao findar o século XV, era obrigatório este curriculum para todos os mesteirais que desejassem servir o Estado*».

Enfim, além do trabalho na terra de origem também eram reconhecidos e podiam exercer a profissão noutras terras — como observamos na notícia (de 1656) da existência de seis oficiais vilacondenses inscritos nos estaleiros, tão importantes, da Ribeira do Ouro, cerca do Porto. (A. Cruz, 158).

Paralelamente, a fama do fabrico dos panos para o velame dos navios, em Vila do Conde e noutros lugares da comarca do Porto, era muito antiga. A essa tradição se refere o rei em Carta de 25 de Janeiro de 1377 dirigida ao almoxarife e escrivães do seu Armazém do Porto (A. Cruz, 37).

E na correspondência da disciplina exigida para a atribuição das prerrogativas do mester da construção naval, o fabrico dos panos obrigava à observação de normas muito precisas. «*A tradição do fabrico manteve-se, justificando-se, por certo, graças à sua qualidade, a preferência de que esses panos* (de Vila do Conde) *gozavam* (...). *Por alvará de 23 de Julho de 1556, foram determinadas medidas especiais relativas ao pano de treu que se tecia no Entre-Douro-e-Minho, de modo a torná-lo forte como devia de ser para as velas de naus e navios: e assim para que fosse bem tecido e tapado, ele devia ser de nove cabrestilhos até dez — e não seis ou sete, porque disto se seguia uma perda e prejuízo para a navegação. Essas medidas, que também dizem da técnica, cominavam penas para as tecedeiras, para os oficiais que lhes forneciam os pentes, e ainda para os mercadores*

que vendiam semelhantes panos. No pormenor relativo à teia, especificava o alvará que os cabrestilhos deviam ser de vinte e quatro fios cada um» (A. Cruz, 38: cfr. 125).

A persistência destas actividades locais — construção naval, têxteis — até aos nossos dias, e a excelente qualificação técnica dos artífices e operários nelas envolvidos são indícios seguros de que, apesar dos altos e baixos da nossa história ao longo de todos esses séculos, continua forte a cepa da velha nação.

É um Portugal ignorado que tem de ser descoberto.

Mas nesta *Descoberta* de Portugal que tanto está na moda, segundo parece, torna-se mister que o «português da cidade» não entre na pele de um qualquer turista estrangeiro de baixa extracção, e vá matar a curiosidade de «ver o povo» como quem desce à «reserva» dos índios... Além do ridículo da situação talvez tivesse que fazer uma longa viagem pelo mundo inteiro.

Com pouco mais de um milhão de almas, há quinhentos anos, o nosso torrão, já então, não nos bastava.

As vicissitudes da evolução da sociedade portuguesa evidenciam, a par dum forte engenho que propicia à aventura, as carências dum espaço pátrio de terras sáfaras, bem diminuta arena para o entrechoque dos interesses corporativos e de classe (Carlos da Fonseca, 45).

Eça de Queiroz, também aqui baptizado nesta Vila do Conde há cerca de século e meio, pela boca do João Gouveia comentava no final de «A Ilustre Casa de Ramires»: «*Talvez se riam. Mas eu sustento a semelhança. Aquele todo do Gonçalo, a franqueza, a doçura, a bondade, a imensa bondade, que notou o Sr. Padre Soeiro... Os fogachos e entusiasmos, que acabam logo em fumo, e juntamente muita persistência, muito aferro quando se fila à sua ideia... A generosidade, o desleixo, a constante trapalhada nos negócios, e sentimentos de muita honra, uns escrúpulos quasi pueris, não é verdade?... A imaginação que o leva sempre a exagerar até à mentira, e ao mesmo tempo um espírito prático, sempre atento à realidade útil. A viveza, a facilidade em compreender, em apanhar... A esperança constante nalgum milagre, no velho milagre de Ourique, que sanará todas as dificuldades... A vaidade, o gosto de se arrebicar, de luzir e uma simplicidade tão grande, que dá na rua o braço a um mendigo... Um fundo de melancolia, apesar de tão palrador, tão sociável. A desconfiança terrível de si mesmo, que o acobarda, o encolhe, até que um dia se decide, e aparece um herói, que tudo arrasa... Até aquela antiguidade de raça, aqui pegada*

à sua velha Torre, há mil anos... Até agora aquele arranque para a África... Assim todo completo, com o bem, com o mal, sabem vocês quem ele me lembra?

— Quem?

— Portugal.»

Assim partiram, fidalgos e plebeus, na mira da conquista da liberdade da vida, criando riqueza. Ou, inserindo-se nos esquemas das economias indígenas, trocando coisas entre locais distantes até possuir o ouro que permitiria o acesso às especiarias; ou desbravando terras e fundando as comunidades de que passavam a ser os senhores.

A única maneira que os ingleses acharam para anular a influência dos portugueses na Corte imperial da China, foi a introdução do ópio, o que entre 1820 e 1830 destruiu praticamente a economia do Celeste Império (R. MacGregor-Hastie, 7-12).

Gilberto Freire, ao escolher para título duma das suas mais caras obras o de «*O Mundo Que o Português Criou*» firma um gesto de justiça relativamente a todos quantos com sacrifício e coragem — e tantos pagando-o com a própria ventura, a própria vida — erigiram as plagas duma civilização diferente, cambiadas por uma nova e inconfundível maneira de ser.

Porque a verdádeira dimensão do português só se atinge no largo espaço do mundo, em contacto com outros povos, outras civilizações.

Da emigração ficou-nos a imagem amarga das levas de pobres e miserandas gentes que, de abalada, iam patentear as suas pobrezas batendo à porta dos países ricos, e prestando-se aos mais humildes serviços.

Ficou-nos ainda o motivo do riso fácil, a vítima das troças e das explorações de toda a ordem — o inventor do *françuguês*, o emigrante de carteira gorda e linguagem inconcebível, afinal a patentear a ausência daquela educação e da preparação que sempre lhe recusáramos!

Porém hoje começa a ser diferente! O emigrante aparece consciente do seu estatuto social e da sua responsabilidade comunitária. Ascenderam à consideração e ao respeito nos países a que se acolheram; são considerados valores positivos que não convém perder!

Mas desde sempre, ou para aumentar os conhecimentos e a possibilidade de os pôr em prática; ou para defesa do direito de um pensar diferente; ou expulsos pela sombra das políticas dominantes, outras levas de gente nossa alongaram-se pelas sete partidas do mundo: do Infante D. Pedro a Damião de Góis — que voltou antes do tempo! —; do Cava-

leiro de Oliveira a Almeida Garrett; de Jaime Cortesão, Agostinho da Silva a Casais Monteiro, Rui Gomes, etc., etc., etc...

E se a Gago Coutinho, com o poder da sua portentosa criatividade lhe bastara os modelos de papel vulgar para a concepção da adaptação do sextante náutico à navegação aérea, a verdade é que muitos investigadores portugueses, por aqui não existirem condições, trabalharam ou trabalham em laboratórios e centros de investigação estrangeiros, onde são cotados entre os melhores.

A Dr.ª Maria Ângela, a grande imunologista que fez carreira nos Estados Unidos, ao ser interpelada numa breve entrevista, durante um recente congresso dedicado à Investigação Científica e Tecnológica, evidenciou o desafio que representa colaborar na criação dos meios necessários para poder-se levar a cabo certos programas de estudo em Portugal. Nos novos Descobrimentos, a que nos devemos ater, há que incluir — como princípio — uma persistente e cuidada tarefa de tentarmos continuar a descobrirmo-nos a nós próprios.

Lembraram-se as comunidades dos portugueses residentes na África do Sul de encomendar em Portugal um exemplar dos navios de Bartolomeu Dias, que partindo de Lisboa entre 1 e 14 de Agosto de 1487, conseguiram dobrar o Cabo da Boa Esperança. O valor simbólico do gesto e dos programas que lhe estão associados — reforçam os laços afectivos, os enraizamentos, os reflexos da memória colectiva.

Compete-nos a nós estabelecer as contrapartidas a que a voz do sangue nos obriga, obrigando-nos pelo estudo, pelo trabalho, pelas expressões de uma vida de gente livre, mas responsável, a abrir as portas do futuro ao português, no reencontro mais vasto dos seus filhos dispersos pelo mundo, em saga universal.

REFERÊNCIAS:

Amaro Guerreiro, *Panorama Económico dos Descobrimentos Henriquinos*, Lisboa, 1961.

António Cruz, *O Porto nas Navegações e na Expansão*, Lisboa (2.ª ed.), 1983.

Carlos da Fonseca, *Ensaio Económico-Social sobre as Corporações e Mesteres* in Esteves Pereira, *A Indústria Portuguesa*, Lisboa, 1979.

Damião Peres, *Descobrimentos Portugueses*, Porto, 1943.

Eugénio Andrea da Cunha Freitas, ref. ao seu estudo sobre pilotos.

Gama Barros, *História da Administração Pública em Portugal nos Séculos XII a XV*, Lisboa (2.ª ed.) (IX), 1946.

Jacques Heers, *Escravos e Domésticos na Idade Média*, S. Paulo, 1983.

João Cordeiro Pereira, *Para a História das Alfândegas em Portugal, no Início do Século XVI*, Lisboa, 1983.

Luís de Albuquerque, *Introdução à História dos Descobrimentos*, Lisboa, (3.ª ed.).

Monteiro dos Santos, ref. ao seu estudo sobre pilotos.

Oliveira Marques, *A Sociedade Medieval Portuguesa*, Lisboa (2.ª ed.), 1971.

Roy Mac-Gregor-Hastie, *The Red Barbarians* (trad. francesa), Paris, 1964.

Rui Crespo Fabião, ref. ao seu estudo sobre o comércio entre Vila do Conde e a Zelândia.

Composição e Impressão
Of. Graf. Manuel A. Pacheco, Lda
Lisboa
1989

Depósito Legal n.º 34 720/90

SESSÃO DE HOMENAGEM AO PROF. DR. LUÍS DE ALBUQUERQUE REALIZADA NA ACADEMIA DE MARINHA EM 22 DE OUTUBRO DE 1987

DISCURSO PROFERIDO PELO PRESIDENTE DA ACADEMIA DE MARINHA, CONTRA-ALMIRANTE ROGÉRIO D'OLIVEIRA

ERA uma vez um matemático, paladino da razão, exacto na lógica, rigoroso na prova. Embrenhado no dédalo do abstracto e na profundeza da matemática, não se inseria porém, no domínio dos estudiosos dessa nobre e pura ciência.

Era uma vez um engenheiro, com engenho e arte, versado em geografia, cartografia e astronomia, para quem a mecânica celeste não tinha segredos, engenheiro brilhante que, no entanto, não aparecia nas reuniões de engenharia.

Era uma vez um académico, membro de muitas academias, dado às actividades culturais, devotado às coisas do mar, e por isso membro da Academia de Marinha. Todavia, raramente comparecia às sessões desta Academia.

Era uma vez um historiador, incansável pensador e investigador da veracidade histórica (se é que ela existe), produtor de uma vastíssima obra sobre história da náutica e dos descobrimentos marítimos, sempre presente em todas as manifestações culturais naquelas áreas das ciências históricas, e até por isso não lhe sobrando tempo para aparecer nas outras.

Era uma vez um professor, magistral e eloquente nas suas lições, empenhado na formação e sucesso dos seus alunos, mas que na aparência não se diferenciava deles.

Era uma vez um escritor fluente e vernáculo, com admirável habilidade de retórica, que dizia não saber fazer outra coisa que não fosse escrever, e, todavia, não escrevia as suas conferências, criando dificuldades ao editor.

Era uma vez, em suma, um homem extraordinário, cujo retrato, tal como se vê deste lugar, acabo de pintar com duas pinceladas. Não é,

como talvez pareça, um retrato negativo, mas, antes, o negativo de um retrato, o qual, uma vez adequadamente revelado, produzirá um diapositivo que projecta em verdadeira grandeza a imagem viva e colorida de uma personalidade «sui generis», incomparável, que exactamente por sê-lo não se vislumbra no banal desenrolar do dia-a-dia.

É talvez uma imagem distorcida da realidade, mas é como eu a vejo, repito, deste lugar donde — metaforizando um pouco — se observa que o Prof. Luís de Albuquerque (V. Ex.as com perspicácia já adivinharam que é dele que falo) está permanentemente em órbita sideral, órbita em que é solicitado e contactado por astros de primeira grandeza, e de quando em vez colide com meteoros e até meteoritos.

O Presidente da Academia de Marinha é um destes últimos que, quando acontece ter um contacto com o Prof. Luís de Albuquerque, se sente verdadeiramente privilegiado. E não é só pela raridade e expectativa do encontro; é também porque dele resulta sempre algo de positivo e pragmático: uma ideia, uma sugestão, uma conclusão inteligente, por vezes inédita.

É assim o Prof. Luís de Albuquerque: raramente se encontra, mais raramente aparece, mas quando tal sucede, dele se espera e se obtém invariavelmente a compreensão, o equilíbrio, a diligência, a colaboração.

Quando a Academia de Marinha decidiu prestar homenagem ao Prof. Luís de Albuquerque, no ano do seu jubileu como professor da Universidade de Coimbra, aliás seguindo o exemplo de outros círculos e instituições do País onde Luís de Albuquerque desenvolve sua actividade, pensava que seria um acto fácil de realizar e seria uma ocasião propícia para, pela primeira vez, prestar homenagem «in vivo».

Homenagens em vida são raras porque, para serem justas e portanto válidas, têm de ser feitas próximo do fim da carreira da vida do homenageado, o que torna a escolha do momento próprio extremamente difícil. A morte é traiçoeira e nem sempre é possível aperceber-se da altura asada para a fazer em vida.

Foi assim que a Academia de Marinha, surpreendida pelo desaparecimento súbito de alguns dos seus membros fundadores que se distinguiram como académicos, pôde apenas prestar-lhes homenagem «in memoriam».

Graças a Deus, Luís de Albuquerque, membro fundador da Academia de Marinha, tem perseverado em manter-se entre nós com saúde e vitalidade, permitindo-nos assim manifestar-lhe o nosso apreço, não com palavras tristes de amargura e saudade, mas com gestos vivos de esperança e bom humor, tão do agrado do nosso homenageado.

A preferência de uma homenagem ser feita em vida ou a título póstumo é uma questão controversa.

Há quem sustente que as homenagens devem ser feitas «post mortem», quando já não há o perigo de serem desmentidas. Uma homenagem nestes termos não diz nada ao homenageado (post mortem nihil est) mas tem a vantagem de ser mais segura. De facto, há uma forte razão de defesa desta tese: é que, fazendo-se em vida, por mais cautelas que se tomem na apreciação do homenageado, há sempre a possibilidade de este vir a prevaricar no tempo de vida que lhe resta e assim desmentir o mérito do acto.

Por outro lado, na homenagem póstuma há uma natural tendência de se ser excessivamente benevolente, porque o respeito e mistério da morte criam imperativos nas consciências. «Mors ultima ratio».

Daí que, se uma homenagem em vida tem mais sentido, ela deve ser mais rigorosa e exigir maior responsabilidade de quem a presta. Por isso mesmo não é tão fácil de se realizar.

Uma verdadeira homenageada em vida deve pois pôr em foco todas as facetas da personalidade que está a ser julgada. Não apenas as boas e evidentes.

Por isso considero esta assembleia um areópago em que Luís de Albuquerque tem à partida o apoio e aplauso dos seus confrades, da Marinha aqui representada pelo seu mais elevado expoente — o Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada — e de uma forma geral de toda a assistência.

Abro aqui um parêntese para agradecer, em nome da Academia de Marinha a V. Ex.ª, Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, aos senhores oficiais-generais e a todos os presentes, o brilho e dignidade que com a vossa presença conferem a este acto.

Senhor Prof. Luís de Albuquerque:

Como disse, tem V. Ex.ª o peso esmagador laudatório desta assembleia e vai ter certamente rasgados elogios do confrade designado para interpretar o sentimento geral da Academia de Marinha a vosso respeito.

Há-de concordar que a situação não parece equilibrada. Alguém deve assumir a dignidade de uma oposição, para contrabalançar este desequilibrado «status» de juízo axiológico, pois numa homenagem que se deseja justa há que afirmar de forma inequívoca o merecimento, o que exige argumentação contraditória.

Este princípio salutar torna o processo mais clarificado, o juízo mais purificado, o valor mais valorizado, o preito mais incontestado.

Tenho a certeza que o confrade Luís de Albuquerque não se assustará. Ao contrário, com o seu proverbial democratismo, desportivismo e pragmatismo, até aplaudirá este conceito e reconhecerá, com o seu sentido de humor, ser ele o custo que há-de suportar para ter a homenagem em vida.

Nestas condições, ainda que não me agrade, proponho-me desempenhar o ingrato mas nobre papel acusatório despindo as vestes de Presidente da Academia de Marinha para envergar a toga de advogado do diabo (pois só o diabo consegue opor-se a Luís de Albuquerque) e assim tornar transparente esta sessão que o coloca no pódio.

Senhoras e Senhores:

O académico a quem a Academia de Marinha expressa o seu respeito e admiração impôs-se ao mundo das ciências, quer nacional quer internacional, como sábio de grande envergadura.

Luís de Albuquerque é um sábio, e aproxima-se a grande velocidade dos génios incontestáveis. O diabo rende-se a esta evidência.

Mas como todos os génios, Luís de Albuquerque deve ter os seus pontos fracos, e são estes que há que descobrir para que o juízo desta assembleia seja rigorosamente aferido.

Que se pode criticar no confrade Luís de Albuquerque?

— O ter sido eleito membro emérito quando antes de ser já o era? Mas este facto é apenas a formalização de um reconhecimento tácito.

— Ter o monopólio de toda a expressão da história da náutica e dos descobrimentos marítimos e da cartografia?
De facto, Luís de Albuquerque está sempre envolvido nas actividades culturais nestas disciplinas.

Mas este pecado é bem remido pelo seu talento, o seu empenhamento, a qualidade e profusão do seu trabalho, pela sua bonomia aliada ao bom humor.

— Como disse atrás, uma homenagem em vida tem o risco de vir a mostrar-se injusta se o homenageado vier a desmerecê-la, praticando acções menos admiráveis. Há, de facto, muita justeza

nesta afirmação e há que reconhecer ter havido exemplos desses, particularmente nos políticos em altura de crise. Será que com Luís de Albuquerque se corre esse risco?

Ora Luís de Albuquerque é uma excepção em todo o sentido. Não só a sua idade lhe confere um elevado grau de constância, como o seu passado responde pelo futuro. E em qualquer caso não está inserido no mundo dos políticos profissionais. Temos assim a garantia de que o futuro não trairá o presente!

Como disse, todo o génio tem um ponto fraco, o seu calcanhar de Aquiles. O Prof. Luís de Albuquerque não pode fugir à regra. E é este ponto que é necessário desvendar e é minha função salientar. Ponto que V. Ex.as, senhoras e senhores, com a vossa natural indulgência, não teriam coragem de denunciar; crítica ou acusação que só ao diabo compete formular.

O ponto é este:

— É reconhecido ser o Prof. Luís de Albuquerque um homem extraordinário de inteligência, de eloquência, de consciência, de excelsas capacidades de realização.

— É reconhecido ser o Prof. Luís de Albuquerque um homem afável no convívio, com espírito de colaboração, com dinamismo, com bom humor.

— É reconhecido ter o Prof. Luís de Albuquerque realizado uma obra vultosa e riquíssima, que constitui património nacional.

— É reconhecido ser o Prof. Luís de Albuquerque constantemente solicitado e requestado para participar nos mais variados areópagos de história, ciência náutica e cartografia.

— É pois reconhecido possuir o Prof. Luís de Albuquerque um conjunto de qualidades e predicados que o tornam uma personalidade admirada e respeitada no País e no estrangeiro.

— É pois reconhecido ser o Prof. Luís de Albuquerque um sábio e um mestre.

Ora quando se atinge tal escalão de mérito, prestígio e celebridade, contrai-se acrescidas obrigações. Obrigações transcendentes, de ética sublimada.

Então um homem de tão preclara personalidade, de tão excelsas virtudes, que se projecta com tal vulto no mundo, revela uma falha imperdoável, um defeito quiçá o único; falha que, como representante do diabo, não posso deixar passar em claro pela complacência inerente a actos desta natureza.

Falta, efectivamente, a Luís de Albuquerque um importante predicado, que terá de ser levado em conta no juízo final. Este predicado é:

O dom da ubiquidade.

Lisboa, 22 de Outubro de 1987

DISCURSO PROFERIDO PELO COMANDANTE A. ESTÁCIO DOS REIS, MEMBRO EFECTIVO DA ACADEMIA DE MARINHA

A ACADEMIA de Marinha decidiu, e muio bem, homenagear o Professor Luís de Albuquerque, nosso ilustre confrade, que também desempenha as funções de Presidente da Secção de História desta nossa Instituição.

A Academia de Marinha decidiu, e não direi muito bem, escolher-me para proferir esta oração, que se enquadra no ano do jubileu do Professor Albuquerque, oração a que V. Ex.as estão, desde já, condenados a ouvir. Tentei escusar-me, por razões que nada têm a ver com a profunda admiração que nutro pelo homenageado. A argumentação que me convenceu a pôr de lado as minhas naturais limitações foi o facto de me ter sido dito que eu também me interesso pela História da Náutica. De acordo. Percorremos, de facto, caminhos paralelos, mas, enquanto o Professor Albuquerque se passeia por uma larga e longa avenida ladeada de grandes edifícios por ele belamente construídos, eu, a custo, subo uma sinuosa e estreita ladeira, cheia de escolhos e, à minha volta, não vejo mais do que um extenso vazio.

De qualquer modo, desejoso de bem cumprir esta missão que, tenho de confessar, me enche de orgulho, vou tentar fazer o retrato do Professor Albuquerque, com o intuito de depois lho oferecer, mas tenho sérias dúvidas que este retrato vá alguma vez decorar a sala da sua residência em Coimbra. Falta-me um génio de um Almada. Se o tivesse, punha o Professor sentado a uma mesa a escrever, a escrever, pois, como ele próprio afirma com o seu bem conhecido humor, escreve porque não sabe fazer outra coisa.

O Professor Albuquerque, filho de militar, frequentou o Colégio Militar, mas logo se apercebeu que não tinha qualquer afinidade com a carreira das armas. Licenciou-se em matemática na Universidade de

Lisboa, onde também obteve o diploma de engenheiro geógrafo. Frequentou a Universidade de Göttingen, na Alemanha Federal. A Universidade de Coimrba fá-lo-á Doutor Honoris Causa em História.

Estes são os graus académicos do nosso homenageado. Imediatamente constatamos a sua preocupação e o seu gosto em se dedicar ao estudo de variadas disciplinas que nele imprimem uma cultura universalista, que está de acordo com o estudo de línguas, que além daquelas que normalmente se aprendem, inclui o latim, o russo e até o árabe, no qual agora se inicia.

O Dr. Albuquerque já era assistente de matemática na Faculdade de Ciências da Universidade de Coimbra quando acontece um episódio, que avaliamos de extraordinário, e que, apesar de ter tido lugar a tão longa distância em tempo, vai ser o principal responsável da reunião desta tarde. De facto, a biblioteca pessoal de Luciano Pereira da Silva, que foi professor de mecânica celeste e pioneiro, no nosso país, nos estudos da Arte de Navegar dos Portugueses, a sua biblioteca, repetimos, foi adquirida pela Faculdade de Ciências de Coimbra. Custou 30 contos, quantia que nos parece hoje irrisória para pagar tão valioso espólio, mas, mesmo assim, tal só foi possível graças à contribuição de um outro estudioso da História dos Descobrimentos, que foi Joaquim Bensaude.

O Director da Faculdade, em boa hora, designou o Dr. Luís de Albuquerque para proceder à catalogação do referido espólio e, naturalmente, cada um dos livros foi lido e relido cuidadosamente pelo nosso muito interessado Professor. O resultado, de que todos nós agora largamente beneficiamos, foi a descoberta de uma vocação, direi mais, de uma verdadeira paixão pela náutica das Descobertas. Aliás, dado o seu *curriculum*, não podia haver pessoa mais habilitada para o fazer.

Profundamente conhecedor de matemática, de geografia e de astronomia e excepcionalmente dotado para os estudos de história, o professor Albuquerque era detentor de todos os ingredientes indispensáveis para, como tem vindo a fazer, desenvolver os estudos e, mais do que isso, transmitir aos outros os seus profundos conhecimentos desta apaixonante matéria.

E se quisermos dar à sua obra uma expressão matemática, diríamos que era igual à soma de duas parcelas, Q1, que eu designo por Qualidade, e Q2, a que chamarei Quantidade. No que respeita à primeira parcela, devem V. Ex.as compreender, a grande dificuldade que tenho em avaliar, dado que a minha escala não dispõe de adequada graduação para proceder tal medida, mas quanto à segunda parcela posso facilmente quantificá-la graças a um precioso livro recentemente editado. Na reali-

dade, os Doutores Contente Domingues e Luís Filipe Barreto estão a reunir na obra *A Abertura do Mundo, Estudos de História dos Descobrimentos Europeus* uma série de trabalhos escritos por *ilustres cientistas* e historiadores portugueses e estrangeiros, como preito de homenagem ao Professor Albuquerque. Já saiu o primeiro volume e, neste, aqueles dois jovens e promissores investigadores da História dos Descobrimentos apresentam uma lista dos trabalhos publicados pelo Professor Luís de Albuquerque. Apesar de os autores desta tão longa lista confessarem que não é, certamente, exaustiva, ela contém 755, eu digo bem, 755 títulos, número que, temos de confessar, poucos mortais, e mesmo imortais, se poderão vangloriar de ter escrito.

Para quem, como eu, está empenhado em falar da obra do Professor Albuquerque, só ler — não direi estudar — tal profusão de trabalhos é empresa que demoraria vários anos. Ficamos atordidos, direi mesmo, esmagados, não necessariamente pelo peso físico, mas sim pelo peso sensorial desta tão longa produção literária. Para procurar transmitir a V. Ex.as esta sensação decidi projectar neste ecrã, ano após ano, os inúmeros trabalhos que foram saindo ou ainda vão sair da pena do Professor Albuquerque, até ao fim do ano de 1987, após 46 anos de actividade.

Todavia, a cadência com que vão ser apresentados cada um dos *slides*, e, por razões técnicas, a sua limitada ampliação, não vos permitirá uma cuidadosa leitura. Aliás, também não era essa a minha intenção. O que eu desejo, simplesmente, é que todos os presentes partilhem comigo a mesma emoção. Assim, a contínua projecção a que V. Ex.as vão assistir, deve ser apenas entendida como uma erudita, mas silenciosa, música de fundo.

Apesar da sua formação inicial ser a matemática, os primeiros trabalhos publicados pelo Professor Albuquerque foram, em 1941, *O Sistema de Ptolomeu* e o *Sistema do Mundo na Antiguidade*. Dois breves artigos, onde já se manifesta uma tendência para o estudo da astronomia, artigos que foram publicados na revista *Síntese*, e que não faziam prever o que iria acontecer com o correr do tempo, tanto mais que se seguiram 5 anos sem nada aparecer em letra de forma. Este interregno foi resultado de o Professor Albuquerque, para além da sua actividade de docente, se ter dedicado exclusivamente à preparação da sua tese de doutoramento.

Quando, em 1947, regressa às lides literárias, e agora sim, sem interrupção, verifica-se que o tema que mais o apaixona é a História do Ensino em Portugal, através do qual desenvolve um trabalho de pesquisa do maior interesse.

O ano de 1955 é, sem dúvida, o começo da sua entrega incondicional ao estudo da Náutica, começando por escrever um ensaio sobre *As navegações e as origens da mentalidade científica,* texto que aparece incluído na *História da Cultura em Portugal,* de António José Saraiva. Depois, depois é um nunca acabar de títulos ligados à Náutica e aos Descobrimentos, nos quais, o mais difícil é encontrar os assuntos que, excepcionalmente, não foram tratados. Faz considerações sobre as primeiras navegações às Canárias ou então fala-nos dos *Livros del Saber* de Afonso X. Refere a influência de Sacrobosco em Portugal e critica o primeiro guia náutico editado em Português. Publica estudos, minuciosamente anotados, respeitantes ao *Livro da Marinharia de André Pires,* aos *Guias Náuticos de Munique e Évora,* às *Obras de D. João de Castro e de Francisco Costa,* ao *Livro de Marinharia* de Manuel Álvares e também ao de André Pires, ao *Tratado da Agulha de Marear* de João de Lisboa, ao *Livro de Marinharia* de Gaspar Moreira e ainda ao de Pedro Vaz Fragoso. São todos eles trabalhos da maior importância, e constituem uma contribuição extremamente válida na divulgação da nossa historiografia náutica quinhentista e seiscentista, que é mantida, teimosamente ignorada, nos fundos das bibliotecas e arquivos nacionais e estrangeiros.

Mas o Professor Albuquerque interessa-se por muitos outros assuntos: O Tratado de Tordesilhas, o cálculo da latitude no século XVI, a cartografia, a aula da Esfera do Colégio de Santo Antão, os roteiros e a carreira da Índia. E também dedica longas páginas a grandes figuras nacionais, como Pedro Álvares Cabral, Vasco da Gama, Pacheco Pereira, enquanto descobre em Camões ou em Gil Vicente novos motivos de interesse para a Náutica.

Não posso, por insuficiência de tempo, referir a longa viagem que o Professor Albuquerque realizou, tocando em inúmeros portos quero dizer, inúmeros aspectos fundamentais para o melhor esclarecimento da Náutica e dos Descobrimentos Portugueses, e assim apenas salientei alguns. No entanto, gostaria de realçar um ponto que já atrás aflorei. É que o Professor Albuquerque não se limitou a estudar e a escrever. Ele fez mais. Transmitiu os seus conhecimentos através de cursos que ele próprio ministrou e de que publicou as respectivas folhas, permitindo que muitos interessados pudessem iniciar-se na História da Náutica.

Aliás, a divulgação dos seus conhecimentos não tem sido uma preocupação para uso exclusivamente nacional. O Professor Albuquerque tem desempenhado um papel relevante, apresentando em inúmeras conferências ou reuniões no estrangeiro, as conquistas mais importantes que, no domínio da Náutica, foram alcançadas pelos Portugueses durante o

período dos Descobrimentos. E tal atitude tem hoje em dia excepcional mérito dado que vivemos num mundo em que cada vez se respeita menos o património cultural dos Homens e dos Povos.

Constatam-se, todos os dias, atropelos à nossa História, cometidos principalmente por estrangeiros, mas onde, por vezes, os nossos concidadãos voluntária ou involuntariamente participam. E, só para destacar o acontecimento mais recente e mais gritante neste domínio, lembro como foi repudiado um recente número do «Corrier» da UNESCO, que nos ignorava como pioneiros na exploração do mundo.

Que fazer então? Só uma política concertada, e uma permanente e bem conduzida agressividade (passe o termo) que, necessariamente, envolverá todos os sectores culturais do País, poderá proteger-nos desta deplorável situação, desta latente hemorragia.

Tudo isto vem a propósito, pelo facto de o Professor Albuquerque ter sido o mentor e fundador das Reuniões Internacionais da História da Náutica e da Hidrografia, que foram imediatamente aceites pelos intelectuais estrangeiros que se dedicam a estas disciplinas. Já se realizaram, com enorme sucesso, seis reuniões: a primeira em Coimbra, no ano de 1968, a segunda em Salvador da Baía, em 1977, a terceira em Greenwich, em 1979, a quarta em Lagos — Sagres, em 1983, e a quinta no Rio de Janeiro.

Ainda agora, há duas semanas, estivemos em Sagres, onde no auditório que ali existe se desenrolou a sexta reunião, e se encontraram para falar de náutica e da hidrografia inúmeros participantes portugueses e estrangeiros.

Desta vez, porém, este encontro, apesar de ter sido da responsabilidade do professor Albuquerque, esteve integrado nas Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, que irão prolongar-se por 13 anos, e cuja abertura oficial teve lugar no passado dia 10 de Junho .

Na minha opinião, um dos méritos destas reuniões é permitir uma criteriosa escolha de períodos ou de temas, o que motiva os nacionais e principalmente os especialistas estrangeiros a debruçarem-se sobre as coisas portuguesas. Deste modo, são consolidadas as nossas posições e, por vezes, fazem-se descobertas que não esperávamos. De facto, recentemente, o inglês David Waters, que tem sido assíduo participante a estas reuniões, e que é um dos mais consagrados estudiosos da História da Náutica, apresentou um artigo no livro de homenagem ao Professor Albuquerque, a que já nos referimos, onde afirma que o pinção, dispositivo que antecedeu a roda do leme, foi inventado, com toda a probabilidade, pelos Portugueses na década de 1490. David Waters talvez não tivesse

referido este facto se não estivesse, como está, há cerca de 20 anos, extremamente ligado a esta tertúlia onde se discutem, com levada frequência, assuntos portugueses.

Só para destacar outro exemplo, refiro que na reunião que se desenrolou em Lagos e Sagres, em 1983, um outro inglês, Alan Stimson, apresentou um desenvolvido estudo sobre o astrolábio náutico, em que fala dos 50 exemplares à data conhecidos (hoje já vamos em mais de 60), onde se constata que cerca de metade são portugueses ou provavelmente de origem portuguesa, o que, decididamente, muito nos prestigia.

Destas reuniões e da amizade que o Professor Albuquerque estreitou com Marcel Destombes, outro intelectual, que, aliás, dedicou vários trabalhos a temas portugueses, resultou um benefício que veio enriquecer grandemente o património do nosso país. De facto, aquele estudioso francês, que possuía uma colecção de documentos antigos onde se incluíam alguns monumentos cartográficos, decidiu deixar em testamento, com destino a Portugal, uma carta de cerca de 1566, anónima mas certamente de Diogo Homem. Manifestou ainda a vontade que a entrega fosse feita pessoalmente, pela viúva, ao Professor Albuquerque, que se deslocou a França, o ano passado, para a receber. Até aqui o episódio não parece ter nada de extraordinário. Extraordinário, sim, é o facto de, para efeitos de seguro. esta carta náutica tes sido avaliada por peritos franceses em 50 000 contos, soma que é, sem qualquer dúvida, uma respeitável importância.

Para além destas reuniões a que acabamos de nos referir, o prof. Albuquerque, tem tido uma frequente participação em congressos e colóquios, que se desenrolaram em Espanha, Estados Unidos da América, França, Itália, União Indiana, República Popular de Moçambique, República Popular de Cabo Verde e Andorra. Ministrou cursos em Universidades ou instituições de ensino superior brasileiras, holandesas, francesas, inglesas, americanas, espanholas, russas, coreanas e até indús.

Desde 1982, desempenha o lugar de Director do Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, no Instituto de Investigação Científica Tropical e nesta mesma instituição é, desde 1985, Director do Departamento de Ciências Históricas Económicas e Sociológicas. Em 1986, segue um seminário na Escola de Altos Estudos da Sorbonne (Ciências Sociais), como director de Estudos convidado.

Além disso, o nosso homenageado é membro efectivo da Academia de Ciências de Lisboa, onde exerce actualmente o cargo de Vice-secretário geral, da Academia Portuguesa de História, da Academia Internacional de História da Cultura Portuguesa e, naturalmente, desta Academia que

hoje se encontra aqui reunida. É sócio correspondente da Academia Real de la História, de Madrid, da Academie Internacionale d'Histoire des Sciences, de Paris, do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, do Rio de Janeiro e da Academia de la História de las Ciencias, da Argentina.

Pertence à Society of History of Discoveries, dos Estados Unidos da América, à Hakluyt Society da Inglaterra e à Royal Geographical Society, com sede neste mesmo país.

Pertenceu, ainda, à International Comission for the Inventory of Ancient Scientific Instruments e faz parte da International Comission of the History of Mathematics. Tomou parte na Comissão Consultiva para a XVII Exposição do Conselho da Europa, que se realizou em Lisboa no ano de 1983, na qual coordenou um dos seus núcleos.

Presta colaboração ao Advisory Board da Colecção *Science in History,* publicada em Leyden, sob a direcção do Professor G. L. E. Turner, e à série *Mare Luso-Indicum,* que vem a lume em Paris sob a orientação do Professor Jean Aubin.

Dirigiu a revista *Vértice* durante vários anos e a *Revista da Universidade de Coimbra* em 1962 e 1963, retomando a sua direcção quando passou a exercer o cargo de director da Biblioteca Geral da mesma Universidade.

Quando estava a preparar estas palavras que V. Ex.as tão pacientemente têm escutado, muitas vezes perguntei a mim próprio onde é que o prof. Albuquerque vai arranjar tempo para poder desenvolver tamanha actividade.

Confesso que não consegui encontrar uma resposta e, por isso, não posso, como desejava, revelar o seu segredo. Tanto mais que o professor Albuquerque ainda encontra tempo para uma boa cavaqueira especialmente sobre a vida coimbrã, de que é um verdadeiro apaixonado. Além disso, é também um homem bem humorado. Não perde uma boa piada. E este é um aspecto que eu não queria deixar de referir, porque o acho indispensável para melhor desenhar o seu perfil. Este seu humor já vem de longe. Recordo um episódio que teve lugar quando deu a primeira aula na Universidade. Já estavam os alunos na sala quando o Professor Albuquerque verificou que não havia giz para escrever no quadro negro. Abriu a porta da sala de aula, saiu para o corredor de acesso procurando o contínuo. Entretanto, um aluno atrasado, julgando que o professor, que tinha um aspecto muito jovem, era seu colega, pergunta-lhe: «O gajo já entrou?». «Não», responde-lhe o mestre, «o gajo vai entrar consigo.»

O facto de atrás ter dito que tenho, por várias razões, grandes dificuldades em analisar a obra do Professor Albuquerque, não impede

que me refira a um seu ensaio publicado em 1983 na Biblioteca Breve, intitulado *Ciência e Experiência nos Descobrimentos Portugueses*. Tenho uma particular predilecção por este trabalho, porque também considero que a observação de certos fenómenos e a sua interpretação efectuada por aqueles que andavam no mar foram, sem qualquer dúvida, grandes conquistas alcançadas pelos Portugueses. Dispondo de instrumentos de medida muito rudimentares, e sendo os nossos capitães e pilotos, na sua maioria, homens de limitada cultura, a constatação do regime dos ventos no Atlântico — e isto é apenas um exemplo — permitiu que os nossos navios, apesar de descreverem uma grande volta pelo mar aberto, fizessem viagens com ventos de feição e, por isso mais cómodas e mais curtas em tempo. Tal constatação nas condiç,ões que referi, é matéria que ainda hoje muito nos espanta.

Que dizer também da observação dos fenómenos magnéticos, que os Portugueses estudaram e interpretaram, usando agulhas de marear, cuja divisão mínima era a quarta, isto é, cerca de 11°? É certo que foram cometidos erros, como aconteceu com João de Lisboa, que, no princípio do século XVI, admitiu que existia uma lei linear, que relacionava a declinação magnética com a longitude do lugar onde o navio se encontrava. No entanto, D. João de Castro, alguns anos depois, durante a sua viagem a Goa, demonstrou que tal correlação não se verificava, assim como não fazia sentido a existência do meridiano vero, isto é, um meridiano de declinação nula que João de Lisboa também defendia.

É a experiência como um dos instrumentos fundamentais na evolução da ciência, que o professor salienta no trabalho a que nos estamos a referir. Gostaria que V. Ex.as ouvissem directamente algumas das palavras escritas pelo autor:

«Sem dúvida que foi a primeira atitude consequente dos Descobrimentos (quer dizer, o desejo de 'indagação' acerca de tudo o que os viajantes observavam e registavam), o elo que mais claramente relacionou os Descobrimentos com o desenvolvimento da Ciência.»

E agora as últimas frases do mesmo livro:

«De qualquer modo, não pode deixar de se reconhecer que a amplitude dos Descobrimentos alterou o pensamento do mundo. Os relatos mais ou menos impressivos das viagens corriam a Europa, eram avidamente lidos, alternavam os esquemas tradicionais de pensar. O Atlântico e o Índico, por exemplo, já não eram mares fechados, como ensinara Ptolomeu, apenas conhecido no Ocidente desde o início do século XVI.

E como paradigmas dos relatos aí temos a *Suma* de Tomé Pires e o *Livro* de Duarte Barbosa (ambos anteriores a 1520), que descrevem com rigor objectivo o mundo oriental, durante tantos anos envolvido em lendas fantásticas.

Neste movimento renovador do século XVI poderá, porventura, ser encontrado um dos alicerces donde viriam a desenvolver-se as primeiras tentativas da ciência moderna, que havia de irromper de maneira imparável a partir do início do século imediato». Fim de citação.

É por estas razões que eu, modestamente, me associo ao pensamento do Mestre aqui presente, e também afirmo que este período dos Descobrimentos e o avanço científico que se deve aos Portugueses deve ser largamente divulgado, mesmo que a alguns possa parecer que neste País não se fala noutra coisa. No entanto, ninguém se ofende ou se cansa quando os gregos exaltam o século de Péricles, os italianos os sucessos de César, a França a grandeza dos Luíses ou as vitórias de Bonaparte, e até a nossa vizinha Espanha, quando nos apresenta ostensivamente o famoso Império de Carlos V.

É precisamente para a divulgação do referido período em Portugal e no mundo que foi constituída a Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, de que faz parte o Professor Albuquerque, e de quem todos nós muito esperamos.

Foi neste sentido que há dias o inquiri quanto aos seus projectos para o futuro. Respondeu-me que vai publicar uma *História da Administração Pública na Índia* e reescrever a *História dos Descobrimentos Portugueses.*

«Só?», perguntei eu, admirado.

«Não, meu caro comandante, eu tenho já delineado um vasto programa até aos meus 100 anos. Só espero lá chegar.»

E, nós todos, também, assim o desejamos.

Lisboa, 22 de Outubro de 1987

O ARSENAL DA RIBEIRA DO OURO

Comunicação apresentada pelo Comte. Henrique A. da Fonseca à Academia de Marinha, em 28 de Outubro de 1987.

PREFÁCIO

Quando, há alguns anos, fiz uma série de artigos sobre a Ribeira das Naus que vão ser publicados no livro «A Nau de Pedra», presentemente no prelo, tive a oportunidade de obter algumas referências ao arsenal da Ribeira do Ouro do Porto.

Também aparecem referências a este arsenal em documentos dos séculos XVII, XVIII e XIX e existe abundante documentação sobre este assunto no Arquivo Geral da Marinha.

Por outro lado, o Professora Doutora Virgínia Rau numa comunicação que fez no «Grupo de Estudos de História Marítima» que antecedeu a Academia de Marinha, intitulada «Achegas para o estudo da construção naval durante os séculos XVII e XVIII na Ribeira do Ouro — Porto», deu a conhecer pormenores sobre a construção de alguns navios naqueles estaleiros, por ela encontrados no «Livro de Ordens» da Alfândega do Porto referente à Ribeira do Ouro. Este livro abrange o período de 1658 a 1733 e pertence actualmente à biblioteca do Museu de Marinha.

Na presente comunicação procurámos reunir mais alguns elementos para a história do arsenal da Ribeira do Ouro, onde se fizeram navios de guerra desde o Século XVII até ao XIX. Durante um período de duzentos anos construiram-se na Ribeira do Ouro pelo menos trinta navios de guerra: galeões, naus, fragatas, brigues, um brigue-escuna e uma corveta.

Muito embora o principal arsenal da Coroa fosse o da Ribeira das Naus de Lisboa, construiram-se navios para as armadas reais noutros sítios de Lisboa em várias localidades do país, designadamente no Porto.

Data de 1354 a primeira referência à existência de um armazém de El-Rei na cidade do Porto, mandado fazer por D. Afonso IV (1). Documentos daquela época registam o aproveitamento das águas da fonte do mesmo armazém para abastecimento público (2).

Sabe-se que desde época remota havia taracenas no sítio da Ribeira do Porto, dirigidas por um almoxarife. Exercia estas funções, em 1390, Afonso Geraldes e ao pessoal que nelas trabalhava foram concedidos vários privilégios, nomeadamente a despensa de dar pousada. Era também proibido tirar a este pessoal roupas, bestas, palha e outras coisas. Existiram igualmente taracenas na margem esquerda do Douro, em Vila Nova de Gaia, onde eram guardadas as galés durante o Inverno, em oito casas com arcadas (3).

Em Miragaia, havia um estaleiro pelo menos desde 1448, ano em que a Câmara do Porto autorizou que os donos dos navios o utilizassem, pagando o que era costume (4).

Em 1623, a pedido de Filipe III, foi armado um galeão de 500 toneladas por conta da cidade do Porto, devidamente artilhado, provido de munições, gente de mar e guerra e mantimentos. Este galeão seria integrado na armada que partiria de Lisboa em Setembro daquele ano (5). Ignora-se porém o local onde foi construido.

Frazão de Vasconcelos na comunicação que intitulou «A Marinha da Coroa de Portugal no tempo dos Filipes», refere-se ao construtor Bento Francisco, da Ribeira do Ouro do Porto que fez o grande galeão «Santa Teresa», celebrado por D. Francisco Manuel de Melo. Este galeão participou com outros navios portugueses, integrados numa armada castelhana, na batalha de Dunas (Holanda), na qual desempenhou brilhante acção (6).

Parece, portanto, que antes da Restauração já se construiam navios na Ribeira do Ouro. Contudo, foi o rei D. João IV quem mandou construir ali um arsenal, possivelmente em 1643. Na realidade, tinham esta

---

(1) *Corpo Cronológico*, Parte I, pág. 24 e Parte II, pág. 18.

(2) *Corpo Cronológico*, Parte I, pág. 100 e Livro 2.° de Pergaminhos, Doc. 52.

(3) V. «O Porto na Génese dos Descobrimentos», do Dr. António Cruz.

(4) Livro 2.° de Vereações, fls. 214 verso.

(5) V. «História da Cidade do Porto», Vol. II, pág. 245.

(6) V. a comunicação de Frazão de Vasconcelos no «Congresso do Mundo Português», vol. VI, págs. 251 e seguintes.

data as inscrições que existiam por cima das portas dos edifícios deste arsenal e nos marcos que delimitavam os respectivos terrenos. Estas inscrições ainda se podiam ver em 1820, conforme está escrito num relatório existente no Arquivo Geral da Marinha, a que adiante nos referiremos com mais pormenor.

De salientar que o sítio da Ribeira do Ouro aparece também com o nome de Ribeira do Douro. Mais tarde, foi chamado O Trem do Ouro, por ali ter estado instalado o Trem da Artilharia. O local é hoje conhecido por Lordelo do Ouro.

Existem referências à fábrica de navios da Ribeira do Ouro nas Chancelarias de D. Filipe III, D. João IV e D. Afonso VI, existentes na Torre do Tombo. Na realidade, D. João IV fez mercê do ofício de feitor da Ribeira do Ouro a Rodrigo António Bravo, por carta de 8 de Abril de 1641, tendo em consideração os serviços que ele prestara anteriormente, na fábrica de galeões na cidade do Porto e nos aprestos que ali se fizeram. Foi-lhe atribuido o ordenado de anual de duzentos e dezoito mil reis que era pago pela Alfândega do Porto. Deu-lhe posse daquele ofício o Doutor Lourenço Velho Leitão (7).

Após a morte de Rodrigo António Bravo, D. João IV nomeou feitor Tomé de Sampaio Vilas-Boas, por carta de 12 de Agosto de 1641, que ficou a ganhar o mesmo que o seu antecessor (8).

Mais tarde, exerceu as funções de feitor Bento Correia da Costa, filho mais velho de Tomé de Sampaio Vilas-Boas, por mercê de D. Afonso VI, de 12 de Novembro de 1658 (9).

Outra autoridade do arsenal da Ribeira do Ouro era o superintendente, tendo sido nomeado para este cargo, em 1660, o Doutor Dionísio Soares de Albergaria, desembargador da Relação do Porto, por resolução de 6 de Fevereiro daquele ano.

Curiosamente, dois anos mais tarde, D. Afonso VI entendeu que era aconselhável separar os dois cargos, por a fábrica dos galeões exigir uma assistência contínua e nomeou superintendente Mateu Pereira Vilas-Boas, por carta de 28 de Julho de 1662. Este tinha experiência daquelas funções por ter sido provedor-mor na cidade de Baía, onde dirigira a construção do galeão «Nossa Senhora do Pópulo». Foi-lhe atribuido o ordenado de duzentos mil reis, anuais, igual ao do seu antecessor (10).

---

(7) Chancelaria de D. Filipe III, Livro 28, fls. 403 e Livro 29, fls. 368, verso.
(8) Chancelaria de D. João IV, Livro III, fls. 28.
(9) Chancelaria de D. Afonso VI, Livro 27, fls. 160.
(10) Idem, Livro 21, fls. 137, verso.

Após a morte de Mateus Pereira Vilas-Boas, o cargo de superintendente foi concedido a Diogo Ferraz Bravo, por carta de 13 de Maio de 1665 ([11]).

O ofício de escrivão de receita e despesa do arsenal da Ribeira do Ouro era tão antigo como o de superintendente e tinha de ordenado quarenta e cinco mil reis ([12]). Em 1672 foi provido neste cargo João Roiz, sendo então superintendente o desembargador Dionísio Soares de Albergaria, conforme vem registado no Livro de Ordens da Alfândega do Porto ([13]).

Outros ofícios existentes naquele arsenal regista o Livro de Ordens: em 1672 era apontador Lourenço do Vale; em 1666 o mestre da Ribeira era Manuel António que herdou este ofício de seu tio Bento Francisco, por este não ter filho que lhe sucedesse naquelas funções: em 1672 foi nomeado tanoeiro João Rebelo Guimarães ([14]).

Os oficiais (calafates e carpinteiros) matriculados no arsenal da Ribeira do Ouro estavam isentos do serviço militar, por Alvará de 8 de Dezembro de 1656 ([15]).

De referir que para construir e armar os navios de guerra que faziam o serviço de guarda-costa, para impedir os ataques de piratas, fora criado por Alvará de 28 de Novembro de 1592 o imposto de consulado. Era uma taxa de 3% que incidia sobre todas as mercadorias entradas ou saídas dos portos nacionais ([16]).

O primeiro navio construido na Ribeira do Ouro, depois da Restauração, em 1642, foi o galeão «Bom Jesus de Portugal», de 1250 toneladas. Curiosamente, na primeira saída para o mar encalhou na barra e teve que voltar para o rio Douro ([17]).

Outro galeão construido na Ribeira do Ouro foi o «S. João Baptista», de 36 peças, lançado à água em 14 de Maio de 1642. Era de 700 tone-

---

([11]) Idem, Livro 26, fls. 85, verso.

([12]) V. a correspondência da Intendência de Marinha do Porto, no Arquivo Geral da Marinha, Maço de 1780/1821, Doc. 123 (mapa do estado do pessoal, observações).

([13]) Livro de Ordens da Alfândega do Porto (Biblioteca do Museu de Marinha).

([14]) Idem, fls. 19, 24, verso e 25.

([15]) Idem, fls. 30.

([16]) O alvará que criou este imposto está transcrito no livro «Dissertações Cronológicas», Tomo IV, Parte I, de João Pedro Ribeiro, pág. 199.

([17]) V. referências a este galeão e a outros construídos na Ribeira do Ouro, na obra «Três Séculos no Mar», do comandante António Marques Esparteiro.

ladas de porte e devido às suas qualidades náuticas chamavam-lhe o «S. João Pérola» e também era conhecido pelo nome do «S. João do Porto».

Presume-se que foi construido na Ribeira do Ouro o galeão «Nossa Senhora da Conceição do Porto», de 700 toneladas, assim chamado para se distinguir doutro com o mesmo nome que navegava naquela época. A primeira notícia sobre este navio data de 1647, ano em que foi incorporado na esquadra de Salvador Corrêa de Sá e Benevides que partiu para o Brasil a 24 de Outubro daquele ano, ou segundo outros a 7 de Novembro.

Em 1649 foi construido no Porto o galeão «S. Paulo», de 840 toneladas, para a frota da Companhia do Comércio do Brasil, fundada em 5 de Fevereiro do mesmo ano. Esta companhia tinha o exclusivo do comércio com aquele território e devia possuir 36 navios de guerra, para a escolta dos navios mercantes que para ali partiam, em comboio, anualmente.

Em 1650 ou 1651 foi construido na Ribeira do Ouro o galeão «Sacramento», de 60 peças. De referir que na viagem do Porto para Lisboa, em 1651, desbaratou três fragatas de Dunquerque que o atacaram.

Em 1670 foi lançado à água o galeão «S. Pedro de Alcântara», que se julga ter sido construido na Ribeira do Ouro. Contudo, o comandante António Marques Esparteiro diz ter havido outro galeão com o mesmo nome, lançado à água, em 1664, na Ribeira das Naus e construido ao mesmo tempo que as fragatas «Santo Agostinho», «S. Bernardo» e «S. Jorge», presumindo-se que seja o mesmo.

Também em 1670 começou na Ribeira do Ouro a construção dos galeões «S. Pedro de Rates», «S. Francisco Xavier», «Santiago Maior» e «S. Francisco de Borja». O primeiro presume-se que começou a navegar naquele ano, o segundo em 1674 fez a primeira viagem do Porto para Lisboa. O «Santiago Maior» já corria a costa em 1675 e o «S. Francisco de Borja» aparece incorporado, em 1677, numa esquadra de que era comandante o visconde da Fonte Arcada.

O último galeão construido no arsenal da Ribeira do Ouro foi o «S. Pedro da Ribeira», em 1676, o qual foi utilizado no Oriente. Curiosamente no regresso da Índia trouxe várias pipas com pés de pimenta e canela, para serem plantados no Brasil, que se perderam na viagem, salvando-se apenas um pé de canela que foi deixado na cidade de Baía.

A seguir, foram construidas naquele arsenal as naus «Santa Clara» e «Nossa Senhora da Glória», que aparecem também classificadas como fragatas. A primeira, já estava concluida em 1679 mas não pôde saír o Douro devido ao assoreamento da barra e só no ano seguinte começou a

navegar. A segunda foi mandada construir por provisão de 1690, para a Junta do Comércio do Brasil ([18]) De salientar que uma provisão do ano seguinte determina que devia ser feita no arsenal da Ribeira do Ouro por ali, «se fabricar com mais conveniência» ([19]). A nau «Nossa Senhora da Glória» tinha 64 peças e dezanove rumos de quilha. Foi traçada segundo o «rascunho» do mestre Manuel Jácome mas a sua construção foi dirigida pelo mestre Manuel de Mendonça, da Ribeira das Naus que, para esse efeito, partiu para o Porto. A escultura deste navio era de Francisco Costa que ganhava um cruzado por dia ([20]).

Em 1692, iniciou-se a construção na Ribeira do Ouro das fragatas «Nossa Senhora do Pilar», «Nossa Senhora das Ondas» e «Nossa Senhora da Graça».

A «Nossa Senhora do Pilar» tinha 17 rumos de quilha, 34 palmos de boca e 17 palmos e meio de pontal. Segundo o comandante Esparteiro, foi construida pelo mestre Domingos Jorge e entrou o Tejo em 1693 ([21]).

A «Nossa Senhora das Ondas» foi feita pelo mestre Manuel Gil, o qual, segundo o termo de arrematação, recebeu dois contos e cinquenta mil reis. Era então superintendente o desembargador da Relação do Porto, Sebastião Cardoso de Sampaio e administrador do arsenal Pedro da Costa Lima. Tinha de quilha 22 rumos e meio e mais um palmo e as mesmas medidas que a «São Boaventura» que fora do risco do mestre Manuel Jácome. Em 1694 já se encontrava a navegar ([22]).

A construção da fragata «Nossa Senhora da Graça» foi arrematada pelo mestre Manuel Gil e pelo seu filho António Gil, também por dois contos e cinquenta mil reis. Montava 64 peças e aparece algumas vezes classificada como nau.

As boticas para as três fragatas atrás referidas estão discriminadas no Livro de Ordens da Alfândega do Porto ([23]).

Em 1694 começou a construção na mesma Ribeira de duas novas fragatas para a Junta do Comércio do Brasil. Foram feitos pelos mestres Manuel e António Gil, pela importância de oito mil e quinhentos cruzados, por ambas, e denominadas «Nossa Senhora das Necessidades» e

---

([18]) Esta Junta era um organismo estatal que substituiu a Companhia do Comércio do Brasil, em 1662.

([19]) V. «Livro de Ordens da Alfândega do Porto», fls. 71 e 72.

([20]) Idem, fls. 76 e 78.

([21]) V. «Três Séculos no Mar», já referido.

([22]) Livro de Ordens da Alfândega do Porto, fls. 84 e «Três Séculos no Mar».

([23]) Livro de Ordens da Alfândega, fls. 91, 92 e 93.

«Nossa Senhora dos Remédios». Eram de 21 rumos. Os «apontamentos» para a sua construção são indicados em pormenor no Livro de Ordens da Alfândega do Porto ([24]).

Os «apontamentos» para a obra de carpinteiro da fragata «Nossa Senhora das Necessidades» são também indicados no referido Livro de Ordens. As obras de lagartixa da mesma fragata foram arrematadas por Domingos António e Manuel de Faria pela importância de 150 mil reis. No mesmo livro estão descriminadas todas as despesas efectuadas com a construção desta fragata e da «Nossa Senhora dos Remédios» ([25]).

A pintura deste dois navios foi adjudicada, respectivamente, pelos mestres pintores Manuel Corrêa e João da Silva. Na escultura era dada uma primeira demão de óleo, depois uma de ocre com secante, uma terceira de ocre misturado com macicote (tinta de alvaiade) e finalmente uma de macicote puro, para realçar a cor. A seguir, dava-se lustro com verniz e secante. A imagem da Nossa Senhora era dourada a óleo com as suas flores. A falca pintada a zarcão e os verdugos a branco. A pintura de camarotes, câmara, e outros interiores foi feita de forma análoga à da fragata «Nossa Senhora da Graça» ([26]).

No Livro de Ordens da Alfândega estão registadas as nomeações do mestre, contramestre, guardião e escrivão da fragata «Nossa Senhora das Necessidades» e a do mestre, contramestre, guardião, escrivão, despenseiro e meirinho da «Nossa Senhora dos Remédios».

Em 1695, foi arrematada a ferragem grossa de duas novas fragatas que foram denominadas «Nossa Senhora da Boa Viagem» e «Nossa Senhora do Bom Sucesso». Era nessa época administrador do arsenal da Ribeira do Ouro, Pedro da Costa Lima. A construção destas fragatas foi dirigida pelo mestre Manuel Mendonça que ficou a ganhar 400 reis por dia ([27]).

A fragata «Nossa Senhora da Boa Viagem» era de dezasseis rumos. O primeiro comandante deste navio foi o capitão-de-mar-e-guerra Duarte Sodré, nomeado em 1697 ([28]).

A fragata «Nossa Senhora do Bom Sucesso» era chamada a «Sereia», segundo refere o comandante António Marques Esparteiro, na obra «Três

---

([24]) Idem, fls. 103 e verso e 104 verso.
([25]) Livro de Ordens da Alfândega do Porto, fls. 108 verso, 109 e 110.
([26]) Idem, fls. 118.
([27]) Idem, fls. 114 verso e 121.
([28]) Idem, fls. 139.

Séculos no Mar». O primeiro comandante deste navio foi o capitão-de--ra-e-guerra António de Saldanha e Albuquerque, nomeado também em 1697 ([29]).

A pintura destas duas fragatas foi efectuada de modo semelhante à das duas anteriormente fabricadas na Ribeira do Ouro ([30]).

Em 1702, foi feita a arrematação das obras de ferreiro da fragata «Nossa Senhora da Lapa», construida na mesma Ribeira. Era de 21 rumos e foi pintada pelo mestre José Monteiro em 1704 ([31]).

Na época em que foram construidas estas últimas fragatas continuava nas funções de administrador Pedro da Costa Lima. Mais tarde, foi nomeado superintendente, lugar em que se conservou durante vários anos. Em 1727, o cargo de superintendente passou para o seu filho, Pedro da Costa Lima e Melo ([32]).

Houve, a seguir, um período de mais de trinta anos em que, segundo parece, não se construiram navios de guerra no arsenal da Ribeira do Ouro. Contudo, o rei D. João V autorizou, em 1722, que fosse feito ali um navio mercante de 300 toneladas de porte, para a navegação do Brasil, por conta de Miguel da Afonseca e Silva e seus companheiros, todos portugueses. A madeira para este navio foi cortada nas matas de carvalho, sobro e pinho do norte de Portugal, devendo, porém evitar-se o corte das que se empregavam na fábrica de fragatas ([33]).

Em 1737, foi construida na Ribeira do Ouro uma fragata para a Coroa, sob a direcção do francês Doudain. Foi denominada «Nossa Senhora da Oliveira de Guimarães» e lançada à água a 9 de Outubro daquele ano. Era superintendente Pedro da Costa Lima e Melo. No seu fabrico foi seguida uma nova técnica que impedia que o navio alquebrasse ([34]).

Houve, depois, outra interrupção na construção de navios de guerra na Ribeira do Ouro, muito embora continuasse a de navios mercantes, efectuada por particulares.

Faltavam, contudo, navios de guerra para o serviço de guarda-costa e ficavam sujeitos a grande risco os navios de comércio que partiam do

---

([29]) Idem, fls. 139 verso.

([30]) Idem, fls. 139.

([31]) Idem, fls. 158, 159 verso e 168.

([32]) Idem, fls. 144 e 309 verso.

([33]) Esta autorização é mencionada no Livro de Ordens da Alfândega do Porto.

([34]) V. «O Rio e o Mar na Vida da Cidade», in «Documentos e Memórias para a História do Porto», pág. 223.

Porto para o Rio de Janeiro e Baía, devido aos ataques dos piratas berberescos. Os comerciantes do Porto pediram por isso, em 1761, ao rei D. José que autorizasse a construção na Ribeira do Ouro de duas fragatas de 24 a 30 peças, para escoltarem os navios que partiam do Douro, «até ao ponto em que se separavam as esquadras», bem como os que vinham do Brasil com destino ao Porto. Para a construção e armamento destas fragatas sugeriram aqueles comerciantes que fosse destinado o imposto de consulado, a que já nos referimos, e uma nova taxa, a criar, de 2% sobre o valor dos fretes das fazendas exportadas pelo mar. Os fundos recolhidos seriam contabilizados por um escrivão e um tesoureiro de nomeação real e a sua administração confiada à Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro. Os militares para estes navios seriam requisitados ao governador de armas do distrito do Porto, excepto os capitães-de-mar-e-guerra e outros oficiais que seriam propostos pela mesma Companhia ([35]).

D. José concordou com o pedido dos comerciantes do Porto mas determinou que uma das fragatas fosse de 30 peças e a outra de 36, devendo ser construidas de acordo com os planos a enviar pelo Arsenal de Marinha de Lisboa, devidamente assinados pelo primeiro construtor daquele arsenal.

De salientar que para a guarnição destas fragatas foram criados, em 1762, doze lugares de tenente-de-mar e dezoito de guarda-marinha. Estes oficiais tinham aula e residência na cidade do Porto e eram pagos pela repartição que custeava as despesas das fragatas, ou seja, pela junta de administração da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro.

De referir também que, pela carta régia de 29 de Outubro de 1764, foi criada uma aula de náutica na cidade do Porto que se presume ter sido frequentada pelos oficiais das fragatas. Em 1779, foi estabelecida uma aula de desenho e debucho, ficando ambas sob a inspecção da referida junta. Mais tarde, em 1803, a mesma junta pediu ao Príncipe Regente D. João (futuro D. João VI) que à semelhança do que acontecia nas Academias de Marinha de Lisboa — a Academia Real de Marinha e a Academia dos Guardas-Marinhas — fossem criadas no Porto aulas de matemática, comércio, língua francesa e língua inglesa. A referida junta salientava que com o estabelecimento das aulas de náutica e desenho se dera já uma boa formação aos pilotos e se tinham desenvolvido as artes e ofícios. A aula de matemática seria muito útil para os pilotos e a aula de comércio era

---

([35]) Alvará de 24 de Novembro de 1761.

indispensável para os indivíduos que se dedicavam à actividade comercial na cidade do Porto. Quanto aos estudos de francês e inglês eram muito necessários aos oficiais dos navios mercantes que comerciavam com o norte da Europa e a quem fazia a correspondência comercial naquela cidade.

O Príncipe Regente concordou com o solicitado pela junta e determinou que as novas aulas fossem estabelecidas, provisoriametne, no Colégio dos Meninos Órfãos. Contudo, devia proceder-se sem demora à construção dum edifício nos terrenos daquele colégio para ali funcionarem as aulas então criadas e as já existentes. As despesas com tal construção seriam suportadas pelo imposto de um real sobre cada quartilho de vinho que se vendesse na cidade do Porto e na região de privilégio da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro, imposto que seria cobrado durante dez anos. As aulas ficavam sob a inspecção daquela Companhia ([36]).

Estes estudos foram depois integrados na Academia de Marinha e Comércio do Porto, criada pelo Alvará de 29 de Julho de 1803. Foram então adicionadas às cadeiras já existentes, as de filosofia racional e agricultura, esta última para funcionar quando as circunstâncias o permitissem. O referido alvará aprovou os estatutos da nova Academia. As aulas iniciaram-se a 4 de Novembro de 1803, na igreja de Nossa Senhora da Graça, tendo dito a lição inaugural o professor João Baptista Fetal da Silva Lisboa.

A primeira fragata construida com a receita das taxas pagas pelo comércio do Porto foi chamada «Nossa Senhora da Guia», de 40 peças, lançada à água na Ribeira do Ouro em 1763. Dois anos mais tarde, foi lançada a fragata «S. João Baptista». Em 1766 foi construída outra que foi denominada «Nossa Senhora da Graça», de 44 peças. Esta última tinha as seguintes dimensões: comprimento, 161 pés e meio; boca, 40 pés; pontal, 27 pés. A lotação deste navio era de 390 homens. A última fragata desta série foi chamada «S. João Baptista», lançada em 1769, e substituiu a outra com o mesmo nome, que se afundou em 1768. No seu fabrico utilizou-se madeira e artilharia da afundada. Tinha 40 peças e as dimensões seguintes: comprimento, 150 pés; boca, 38 pés; pontal, 25 pés e uma polegada ([37]).

([36]) Alvará de 9 de Fevereiro de 1803.

([37]) V. «Três Séculos no Mar», III Parte, Fragatas, 2.º volume.

Depois do lançamento destas quatro fragatas, foi suspensa a construção de navios de guerra na Ribeira do Ouro. Presume-se que os estaleiros deixaram de interessar à Coroa e a prova disso é a abolição do lugar de superintendente, em 1785, no reinado de D. Maria I. Contudo, reconheceu-se imediatamente a necessidade de atribuir a outra entidade as funções do superintendente relacionadas com a Marinha Mercante, designadamente a matrícula das equipagens e a fiscalização dos passaportes régios. Foi por isso determinado que estas atribuições passavam para o juiz da Alfândega do Porto, ficando a prestar serviço na mesma Alfândega o escrivão, patrão-mor e outros oficiais e a mestrança da antiga Superintendência ([38]).

Os armazéns, casas e telheiros do Arsenal da Ribeira do Ouro foram entregues, em 1790, à Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro, quando esta companhia foi encarregada da direcção das obras da barra, para ali se guardarem os materiais empregados nas obras. Era então juiz da Alfândega do Porto Rodrigo António de Abreu Lima. Contudo, foram excluídas da entrega uma quinta murada com terras de cultura e as instalações do respectivo caseiro que continuaram na fruição do juiz da Alfândega e a antiga casa do superintendente para o juiz utilizar quando fosse à Ribeira do Ouro ([39]).

Em 1796 as casas, armazéns e oficinas do arsenal da Ribeira do Ouro passaram para a posse do Exército, para ali se instalarem o Trem de Artilharia e outros depósitos militares ([40]).

Em 1804, foi criado o cargo de intendente de Marinha do Porto, ao qual ficou a competir a inspecção de todos os serviços próprios do ramo naval, quer no Porto, quer nas terras ribeirinhas do norte de Portugal, nomeadamente a inspecção de navios e outras embarcações. Passaram a ficar-lhe subordinadas todas as pessoas empregadas nos serviços de Marinha. O intendente devia fazer a matrícula das equipagens das embarcações nacionais, verificar se tinham os pilotos e cirurgiões determinados na lei e conceder os passes e passaportes às embarcações. Competia-lhe também mandar efectuar os cortes das madeiras necessárias para o fabrico de navios de guerra e a fiscalização das matas e bosques do norte do país. Nos casos omissos, devia regular-se pelo regimento do inspector do Arsenal de Marinha de Lisboa e pelo dos intendentes de Marinha das Capitanias

---

([38]) Decreto de 18 de Outubro de 1785.
([39]) Aviso de 27 de Fevereiro de 1790.
([40]) Aviso de 29 de Julho de 1796.

do Brasil, porque, segundo o legislador, neles estavam previstos todos os casos que podiam ocorrer ([41]).

O primeiro intendente de Marinha nomeado para o Porto foi o chefe-de-divisão Luis da Mota Feu, a quem foi fixado o ordenado de oitocentos mil reis, livres de décima, além do soldo da sua patente. Estes vencimentos deviam ser pagos pela folha do Consulado da cidade do Porto. Curiosamente, Luis da Mota Feu, cuja nomeação data de 1804, não tomou posse do cargo, por, segundo as suas próprias palavras, «estar empregado em outros objectos de serviço». Em 1806, pediu ao Príncipe Regente D. João que ordenasse os necessários despachos, a fim «entrar e servir no seu novo emprego e receber os apontamentos na forma praticada com todos os outros oficiais de Marinha que exerciam cargos semelhantes» ([42]).

No entanto, Mota Feu não foi para o Porto para tomar posse do cargo de intendente e, de 1804 a 1820, ficaram a exercer as funções que lhe deviam competir os juízes da Alfândega do Porto.

O primeiro oficial de Marinha que desempenhou o cargo de intendente foi o chefe-de-esquadra José Joaquim da Rosa Coelho que tomou posse a quatro de Janeiro de 1820 ([43]). Anteriormente, fora intendente duma Capitania do Brasil e tinha portanto bastante experiência destas funções. Além de intendente de Marinha intitulava-se guarda-mor de lastros do rio Douro e intendente da beira-mar das províncias do norte de Portugal, conforme consta dum edital que mandou publicar, no qual proibia as salvas de artilharia aos navios surtos em Massarelos e aconselhava os tripulantes a reduzir as suas demonstrações de regozijo a embandeiramentos, vivas e iluminações ([44]).

De registar que prestavam então serviço na Intendência um escrivão de armazém que tinha apenas dezasseis anos e era substituído por um tio com 65; um escrivão-ajudante que era hábil mas tinha que executar todo o serviço de secretaria, devido à incapacidade do anterior; um escrivão de receita e despesa; um patrão-mor que na realidade não exercia as suas funções por ser tenente do Regimento de Infantaria 16, substituindo-o um indivíduo com 75 anos de idade, antigo mestre do Arsenal da Marinha de Lisboa; um comissário que era também feitor e tesoureiro; um mestre

---

([41]) Decretos de 27 de Agosto de 1804 e de 2 de Julho de 1807.

([42]) V. no Arquivo Geral da Marinha o processo de Luís da Mota Feu.

([43]) V. a documentação da Intendência de Marinha do Porto, no Arquivo Geral de Marinha, Maço de 1780/1821.

([44]) Edital de 13 de Fevereiro de 1821.

carpinteiro; um mestre calafate; um cirurgião e um comissário de madeiras. Havia ainda um capitão do porto do rio Douro e sua barra, sem vencimento algum e com a patente de 1.º tenente-de-mar.

Num relatório elaborado pelo intendente Rosa Coelho, descrevem-se as instalações do Arsenal da Ribeira do Ouro, tal como ele as encontrou em 1820: Do lado leste havia uma casa com loja e 1.º andar, com frente para o caminho público. A loja fora outrora a casa de despacho e nela se faziam as matrículas e outro expediente da repartição de Marinha. No 1.º andar havia duas salas, um gabinete e duas cozinhas, uma delas transformada em casa-forte onde se guardava antigamente o cofre da repartição de Marinha. Neste 1.º andar esteve instalada a antiga Contadoria dos armazéns. Mas, em 1820, esta casa estava ocupada pelo director do Trem de Artilharia, capitão Miguel José Pinto Castelinho. No seguimento desta casa havia uma outra também com lojas e 1.º andar que fora anteriormente a casa das formas, onde se fazia o traçado das embarcações. As lojas do rés-do-chão destinavam-se à ferraria e, em 1820, ainda existiam as forjas. A casa das formas estava dividida com tábuas em cinco compartimentos e nela instalara-se o pagador das obras da barra. Numa das lojas habitava um sargento do Trem de Artilharia. A seguir à casa das formas havia uma outra destinada a residência do superintendente da Ribeira do Ouro, com frente para o rio e para o caminho público para a Foz. Este caminho fora construído 22 ou 23 anos antes e atravessava os terrenos do antigo arsenal e a praia, tendo sido destruida para esse efeito uma estacada que vedava a comunicação com o arsenal pelo lado do rio. Ao sul deste caminho havia um mirante sobre o rio mas estava quase demolido. A residência do superintendente compunha-se de quatro salas, escritório, quarto de dormir, capela e uma pequena sacristia. Estava, em 1820, ocupada por dois tenentes do Trem de Artilharia e pelo espingardeiro do Arsenal do Exército. Por detrás dela, e com frente para o antigo caminho para a Foz, existia uma outra casa com três salas, um corredor e uma varanda para onde deitava outra sala, tendo no rés-do-chão lojas, que fora anteriormente a residência do escrivão dos armazéns e estava, em 1820, com os sobrados, portas, janelas e telhado arruinados. Nas lojas habitava um pobre homem que pagava à viúva do escrivão a renda de catorze mil e quatrocentos reis por ano, muito embora ela não tivesse direito ao usufruto da casa, que pertencia à Fazenda ([45]).

([45]) V. no Arquivo Geral da Marinha a correspondência da Intendência de Marinha do Porto, Maço de 1780/1821, Doc. 91, de 18 de Fevereiro de 1820.

Além das instalações já referidas, havia a nascente da antiga residência do superintendente, um grande armazém que estava ocupado, pela Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro, servindo de arrecadação dos materiais utilizados nas obras da barra. Anteriormente fora o armazém do aparelho do arsenal. Encostado à parede deste armazém, do lado sul, existia um barracão onde estavam instaladas as forjas do Trem de Artilharia e, em frente da casa do superintendente havia dois grandes telheiros que serviam antigamente para guardar os materiais utilizados na construção naval. Estes telheiros estavam ocupados um pelo Trem de Artilharia e o outro pela Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro. Por detrás da residência do superintendente havia um quintal bastante arruinado e por fora dele um pequeno campo cultivado chamado antigamente «cordoaria» que era usufruido pelo superintendente. Depois da extinção destes cargo, passara a ser usufruido pelos juízes da Alfândega do Porto. Mas estes nunca habitaram no recinto do arsenal e davam despacho dos assuntos de Marinha na própria Alfândega. Quanto ao campo atrás referido, estava em 1820, alugado a um particular por uma quantia insignificante. Todavia, as construções e terrenos do Arsenal da Ribeira do Ouro eram propriedade do Estado, como constava dos livros da antiga Superintendência e era confirmado pelas inscrições que havia por cima de quase todas as portas e nos marcos que delimitavam os terrenos, onde se podia ler: REI, 1643 ([46]).

Refere Rosa Coelho que na altura em que se abriu a rua para a Foz fora construido, com frente para a mesma rua, um edifício para servir de arsenal regular, utilizando-se nessa construção parte da verba consignada para as obras do castelo de S. João da Foz. Desempenhava então as funções de superintendente o desembargador Francisco de Almada e Mendonça. O edifício fora construido só até ao pavimento do 1.° andar e tinha bastante capacidade para nele se instalarem todas as oficinas de um pequeno arsenal de Marinha. O director do Trem de Artilharia mandara telhar parte do edifício e passou a guardar ali carretas de artilharia e madeiras para o seu conserto ([47]).

Em 1820, era comissário, feitor e tesoureiro Francisco José Rodrigues que foi intimado pelo intendente Rosa Coelho a prestar contas dos valores que tinha a seu cargo. Num curioso documento que entregou ao intendente, refere que tinha sido nomeado para as funções de comissário pelo desem-

---

([46]) Idem, ibidem.
([47]) Idem, ibidem.

bargador Francisco de Almada e Mendonça, em 1792, e fora confirmado naquele cargo por carta régia. Os materiais de Marinha guardavam-se então no armazém dos Guindais, utilizado pelos brigues de guerra que vinham ao Porto. No tempo dos ingleses, pediram estes o dito armazém para ser utilizado pelos seus navios, o que fora concedido pelo desembargador Calheiros que exercia nessa altura as funções de superintendente. Os materiais de Marinha passaram então para um armazém do cais novo. Mais tarde, o desembargador Sebastião Corrêa de Sá, mandou retirar dali 72 pipas que foram vendidas por sessenta e oito mil e duzentos reis, importância que ficou na posse dele, comissário. Mas a chave do armazém esteve durante muito tempo entregue ao mestre carpinteiro José dos Santos que se ausentara para o Brasil. Procurando depois os materiais ali guardados só encontrara 305 balas e uma arroba de ferros velhos. Do seu antecessor, Vicente Cosme, tinha recebido a quantia de cento e quinze mil, oitocentos e oito reis e desta importância pagara, por ordem do desembargador José Teixeira de Sousa, cento e quinze mil e duzentos reis a Nicolau Copquen & Companhia, em 1806, pelo aluguer do referido armazém dos Guindais, ficando em seu poder, de saldo, apenas a quantia de quinhentos e oito reis ([48]).

Rosa Coelho encontrou portanto ocupadas todas as instalações de Marinha existentes na Ribeira do Ouro e foi obrigado a alugar uma habitação, perto do rio Douro, para sua residência e escritório da Intendência. Até à sua chegada ao Porto, todo o expediente desta repartição era feito na casa do escrivão que morava no Carregal. O desembargador que exercia as funções de superintendente morava na Cedofeita. As duas casas ficavam muito distantes uma da outra e na parte alta da cidade.

Refere Rosa Coelho que em 1820 havia muitas peças de artilharia nas praias e cais do Douro, algumas delas enterradas no lodo ou na areia. Estas peças tinham sido enviadas de Lisboa para serem emprestadas pela Coroa aos navios mercantes que armavam em guerra. Mas, na pitoresca expressão do intendente, «uns achavam-nas colubrinas e outros demasiado pesadas» e não as embarcavam ou então levavam-nas numa viagem e depois abandonavam-nas nos cais do Douro ou nas praias.

Em 1820, o Arsenal da Ribeira do Ouro estava portanto ao abandono, apesar de ser um local adequado para ali se construirem navios de guerra, na opinião do intendente.

([48]) Maço de 1780/1821 da correspondência da Intendência de Marinha do Porto, Doc. 91, de 18 de Fevereiro de 1820.

Depois do desembarque do Mindelo, a Intendência de Marinha do Porto teve um papel importante no abastecimento dos navios da esquadra liberal. Um dos problemas a resolver, fora o do fornecimento de água aos navios de guerra, visto que só podiam encher as pipas na bica do Ponte Nova. Foram, por isso, encanadas as águas perdidas da fonte do Lazareto e também montadas mangueiras para os navios fazerem aguada nas fontes das duas margens do Douro ([49]).

Em 1832 a Intendência estava instalada numa moradia em frente do cais de Massarelos que pertencia a uma família de miguelistas e fôra ocupada pelos liberais. De referir que parte do pessoal da Intendência ficou do lado dos miguelistas, entre os quais, o escrivão que levou consigo todos os livros pertencentes ao arquivo, que foram mais tarde recuperados.

De registar que, em 1836, se construiram em Vila do Conde duas barcas para o transporte de água e uma lancha para o Arsenal de Marinha de Lisboa. Também naquele ano se começaram a construir em Vila do Conde quatro caíques para a fiscalização aduaneira da costa sul de Portugal, cujos planos foram fornecidos pelo Arsenal da Marinha. Segundo o mestre José Machado, que construiu muitos navios para a Coroa no norte de Portugal, o casco destes navios, posto na água custava um conto e duzentos mil reis, sendo o liame de carvalho e um conto e cem mil reis se fosse de pinho manso. Estes caíques foram lançados à água ainda em 1836 e vieram para o Porto a reboque de catraias, guarnecidas cada uma por quinze homens, tendo armado guindolas com os mastros e velas das catraias. A manobra foi dirigida pelo piloto-mor e pilotos da barra do Douro. Ficaram no Douro durante todo o ano de 1837 e somente em Janeiro do ano seguinte chegaram de Lisboa os mestres e outro pessoal, para procederem ao seu armamento.

Em Julho de 1839 chegou ao conhecimento do intendente que era então o capitão-de-mar-e-guerra João de Sousa que iam ser vendidos os edifícios do Trem do Ouro e outras instalações ali existentes. Contra isso se insurgia o intendente, visto ser intenção do Governo construir de novo navios de guerra no Porto, sendo para isso necessário um armazém para guardar formas e outros materiais e uma casa para fazer o ponto dos operários e servir de escritório para mestre do arsenal e seu ajudante que não deviam abandonar os estaleiros durante as obras ([50]).

([49]) Maço de 1828/1832 da correspondência da Intendência de Marinha do Porto, Doc. 151, de 20 de Agosto de 1832.

([50]) Maço de 1839 da correspondência da Intendência de Marinha do Porto, Doc. 378, de 23 de Julho de 1839.

Na realidade, em Dezembro de 1839 o intendente recebeu instruções de Lisboa para mandar construir um brigue-escuna na Ribeira do Ouro. A madeira para este navio foi cortada na mata do Grijó. O construtor José Machado calculou em dois contos, novecentos e oitenta e oito mil reis o valor dos jornais dos carpinteiros e calafates até pôr o casco na água, não contando com as «obras de lagarto» e a mastreação. A Intendência devia fornecer dez marretas para os pés-de-cabra e uma casa para se guardar a ferramenta, aparelhos, talhas e outros materiais a utilizar na construção do brigue-escuna. Os carpinteiros ganhavam nesta época trezentos reis quando trabalhavam para o Estado, mas esta jorna era considerada insuficiente por terem cessado todos os privilégios que tinham anteriormente. As jornas pagas na construção de navios para particulares variavam entre 360 e 480 reis. Mas José Machado achava preferível que o casco do brigue-escuna fosse feito de empreitada e calculava em 190 dias o tempo necessário para o fazer, empregando-se 30 oficiais de carpinteiro ([51]).

Este brigue-escuna foi denominado «Tâmega», tendo-se iniciado a sua construção em Janeiro de 1840. Contudo, devido ao mau tempo só começou a ser levantado em Março seguinte, prolongando-se as obras pelo Verão daquele ano. Foi lançado à água em Outubro, na Ribeira do Ouro e rebocado para o sítio da Paixão, em Massarelos. No mês seguinte, recebeu o aparelho e o velame, este último feito pelo mestre Cooper. As peças foram fornecidas, segundo se julga, pelo Arsenal do Exército do Porto, onde se guardavam as retiradas dos navios de guerra, durante o cerco da cidade do Porto pelos miguelistas, para serem utilizadas nas baterias que os liberais instalaram para a defesa da cidade.

O «Tâmega» saiu a barra do Douro no dia 10 de Abril de 1841, a reboque de quatro catraias.

Em Dezembro de 1842 o intendente João de Sousa recebeu instruções para mandar construir na Primavera seguinte um brigue de guerra. A obra do carpinteiro e calafate seria feita por ajuste com o mestre construtor José Machado, o qual apresentou um orçamento de três contos e 462 mil reis para a construção do casco, no prazo de 180 dias. Este construtor já tinha feito mais de 70 navios no Porto e em Vila do Conde e fora ele que construira o bergantim «23 de Julho», o melhor navio da esquadra portuguesa do tempo do cerco do Porto, segundo o intendente.

([51]) Maço de 1840 da correspondência da Intendência de Marinha do Porto, Doc. 486, de 10 de Janeiro e Doc. 488, da mesma data.

Um outro construtor apresentara um orçamento de dois contos e 400 mil reis pela construção do casco mas João de Sousa preferia que o navio fosse feito pelo mestre José Machado, por haver a garantia de ficar melhor acabado. Acrescia que o outro construtor nunca fizera um navio de guerra mas apenas navios mercantes e construia várias embarcações ao mesmo tempo, entregando a fiscalização das obras a mandadores. Por todos estes motivos a construção do brigue que seria denominado «Douro», foi entregue ao mestre José Machado ([52]).

No Inverno de 1843 houve muito mau tempo e embora as madeiras para o novo brigue já estivessem cortadas nas matas, não podiam vir rio abaixo. As cheias alagaram o estaleiro da Ribeira do Ouro e a madeira ali guardada andou a boiar dentro dos armazéns.

Mas em 15 de Maio o brigue já tinha as cavernas até à caverna mestra, os primeiros, segundos e terceiros braços e as aposturas. No mês seguinte, já estava cintado e com oito carreiras de tábuas abaixo da cinta e, por dentro, estavam montadas as escoas, dormentes e a primeira boçarda.

Os trabalhos prosseguiram durante todo o Verão e no mês de Outubro foi lançado à água e rebocado para Massarelos. Faltaram porém as verbas para o pagamento do velame, amarras, ferros, obras de ferreiro, poleeiro e latoeiro e dos outros acabamentos e somente em Fevereiro de 1844 o «Douro» ficou pronto, saindo a barra a 9 de Março seguinte.

Entretanto, o intendente João de Sousa recebeu ordens para mandar construir um brigue ou uma fragata, tendo convidado para fazer os respectivos planos os mestres José Machado e Bernardino Joaquim de Azevedo, mas o primeiro escusou-se por estar doente e o segundo apresentou o risco dum brigue e celebrou contrato para a sua construção em Março de 1844.

Este brigue foi chamado «Serra do Pilar» e começou a construir-se em 15 de Abril seguinte. Houve, porém, dificuldade em obter madeira de carvalho para a quilha e o construtor Bernardino propôs que fosse substituído por pinho de boa qualidade, visto que, sendo forrado de cobre, tanto duraria com a quilha de carvalho ou de pinho. Contudo, a sobrequilha devia ser de carvalho ou de madeira do Brasil. Mas o Major-General da Armada resolveu que a quilha fosse de madeira de África ou do Brasil.

A obra prosseguiu sem contratempos no Verão de 1844 e o «Serra do Pilar» foi lançado à água no dia 9 de Outubro, assistindo à cerimónia o

---

([52]) Maço de 1843 da correspondência da Intendência de Marinha do Porto, Doc. 564, de 21 de Fevereiro do mesmo ano.

governador civil do Porto, o general comandante do Distrito, o presidente da Câmara Municipal e outras autoridades.

Por haver dificuldade em fazer uma figura de proa condizente com o seu nome, foi substituida por um escudo com as armas da Torre e Espada. O velame foi encomendado ao mestre Cooper que recebeu por toda a andaina 480 mil reis, sendo de sua conta os cabos, sapatilhos, rizes e outros preparos.

O navio foi lançado tendo por concluir os acabamentos interiores. Apenas estavam prontos o convés, abita, escotilhas e braçolas. As obras continuaram durante todo o Inverno mas com morosidade, justificando o intendente João de Sousa os atrasos, por não haver no Porto um verdadeiro arsenal, onde todos os operários trabalhassem em conjunto, quer os carpinteiros, quer os ferreiros, latoeiros, etc. Além disso, as obras eram entregues muitas vezes com defeitos que se tinham que remediar, por as oficinas do Porto não as executarem com a perfeição que se exigia para um navio de guerra.

Finalmente, a 6 de Junho de 1845, o brigue «Serra do Pilar» partiu para Lisboa.

O Governo mandou construir, no ano seguinte, uma corveta que foi denominada «Porto». A quilha deste navio foi colocada na carreira a 4 de Abril de 1846. A caverna mestra devia ser montada no dia dos anos da Rainha D. Maria II, 13 de Maio. Contudo, neste dia choveu copiosamente e a cheia cobriu o estaleiro até ao segundo picadeiro, o que obrigou a adiar a cerimónia.

O mau tempo prolongou-se pelos meses de Abril e Maio mas no fim deste mês já estava encavernada desde a proa até à casa mestra. Houve, porém dificuldades no transporte de madeiras rio abaixo, devido aos acontecimentos politicos que se deram nesta época — Revolução da Maria da Fonte. Contudo, no mês de Junho tinha todo o cavername e a sobrequilha.

Mas novos atrasos sobrevieram devido à revolta da Patuleia que estalou no Porto em Outubro de 1846, tendo sido constituida ali uma Junta Provisória que se opôs ao Governo Central. Após a dominação desta revolta, em Junho de 1847, prosseguiu a construção da corveta. Em Novembro já estava forrada com seis carreiras de cobre do lado de bombordo e trabalhava-se activamente para a lançar à água nas primeiras águas vivas de Dezembro. Contudo, o lançamento só se realizou no princípio de Janeiro de 1847 e foi efectuado sem estarem concluidos os escovens e a abita, pelo que o navio teve que ser amarrado com correntes passadas aos vaus da coberta.

As obras continuaram com lentidão durante o ano de 1848 e somente no mês de Setembro tiveram algum impulso, após a chegada ao Porto do Contador da Marinha que pagou parte das importâncias em dívida ao construtor Bernardino de Azevedo e prometeu pagar-lhe o restante nos meses seguintes. Havia também falta de carpinteiros, por estarem a ser feitas muitas embarcações em Vila Nova de Gaia e no sítio do Ouro, ao lado dos estaleiros do Estado. O construtor Bernardino repartia o seu pessoal pelas diferentes obras que tinha em curso, com prejuízo dos trabalhos da corveta.

Com todas estas demoras a corveta «Porto» só ficou pronta em Outubro de 1849, saíndo a barra a 30 de Novembro seguinte, a reboque do vapor «Infante D. Luis». A tripulação para a viagem até Lisboa foi engajada em S. João da Foz, recebendo cada tripulante oito mil reis mensais. O regresso destes ao Porto seria à custa do Estado.

A corveta «Porto» foi o último navio de guerra construido nos estaleiros da Ribeira do Ouro. De salientar que o almirante Joaquim Pedro Celestino Soares refere nos «Quadros Navais» que os navios construidos naqueles estaleiros no século passado, sob a direcção de simples mestres carpinteiros e a fiscalização de oficiais sem experiência de construção naval, ficaram defeituosos.

Na realidade, o brigue «Douro» desarvorou de ambos os mastros ao primeiro golpe de vento fresco. O brigue «Serra do Pilar» depois de concluido teve um fabrico tão dispendioso que igualou o seu custo. Quanto à corveta «Porto», diz o almirante que «era um navio mal amanhado e meio mercante e tiveram que lhe substituir os mastros para poder navegar» ([53]).

Como nota curiosa diremos que nos estaleiros do Ouro esteve guardada uma galeota que fora mandada construir pela Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro, para o transporte de D. Pedro IV e D. Maria II quando visitavam a cidade do Porto. Tinha toldo de damasco encarnado, estandarte bordado a ouro e almofadas também de damasco encarnado. A guarnição da galeota usava barretinas de pano encarnado com chapas de prata e jaquetões e calças também de pano encarnado. Segundo o intendente João de Sousa esta embarcação possuia todos os preparos precisos para um escaler real. Esteve guardada muitos anos num barracão meio arruinado e, em 1887, estava em tal estado que já não merecia reparação.

([53]) «Quadros Navais», edição do Ministério da Marinha, V Parte, pág. 48.

As instalações cedidas à Marinha para a construção, no século passado, de navios na Ribeira do Ouro constavam dum armazém, um barracão e uma morada de casas com quintal.

Em 1880, o armazém foi entregue ao Ministério da Guerra. Confrontava do lado Norte e do nascente com a viela da Cordoaria Velha, do lado Sul com a Rua do Ouro e de pnoete com outra parte do mesmo armazém na posse da Direcção de Obras Públicas, havendo entre as duas partes uma parede mestra ([54]).

O barracão, onde esteve guardada a galeota real, foi entregue ao Ministério da Guerra em Janeiro de 1898. Media 41,6 m de comprimento e 12,8 m de largura e confrontava do lado Norte com os quintais da sucursal da Manutenção Militar, de nascente com o edifício da mesma sucursal, de poente com o barracão na posse das Obras Públicas e do lado Sul com a Rua do Ouro. Na altura da entrega já estava arruinado, existindo apenas alguns pilares das paredes e madeiras do telhado que tinha desabado ([55]).

Quanto à moradia, esteve alugada, em 1887, a Alfredo Soares Franco, guarda-mor de saúde, pela quantia de 36 mil e quinhentos reis anuais. Tinha os números de polícia 398, 399 e 400. O inquilino foi intimado a sair em 1893 ([56]).

Na actualidade, já não existe nenhuma das instalações do antigo Arsenal da Ribeira do Ouro, por terem sido demolidas para a construção do actual edifício da sucursal da Manutenção Militar. A única construção antiga existente naquele local é uma moradia situada do lado nascente, ficando entre ela e a sucursal da Manutenção Militar a Rua da Cordoaria Velha do Lordelo. Esta moradia tem na porta a inscrição «1768» e numa parede as armas nacionais gravadas em pedra. Servia até há pouco tempo de residência do chefe da referida sucursal.

Todavia, ainda há actualmente alguma actividade naval na Ribeira do Ouro, visto que se continuam a construir e a reparar ali embarcações.

([54]) Arquivo do Departamento Marítimo do Norte, Auto de 30 de Outubro de 1880.

([55]) Idem, Doc. de 20 de Maio de 1887.

([56]) Idem, Intimação de 6 de Setembro de 1893.

ÍNDICE DAS FIGURAS

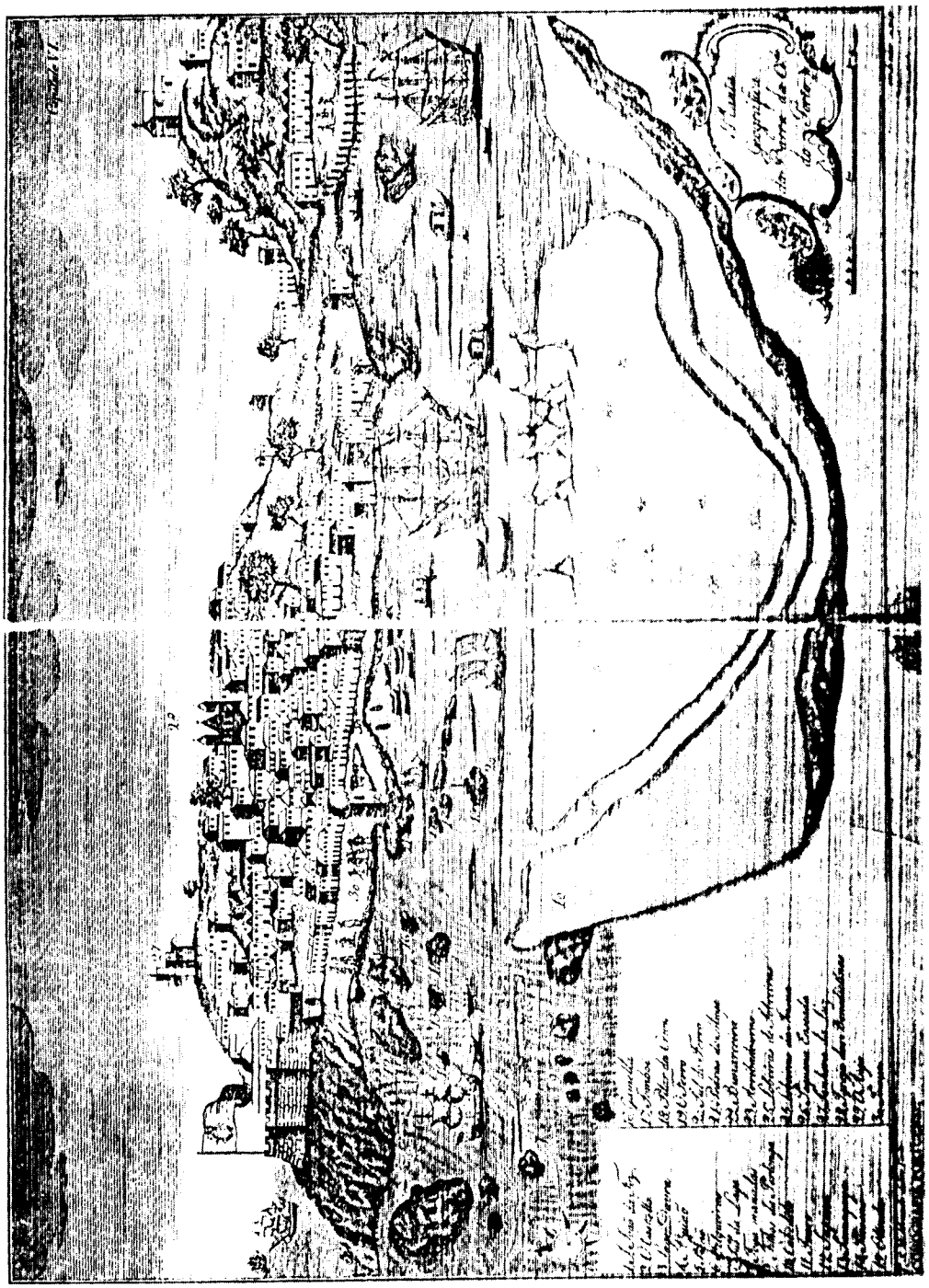


Figura 1

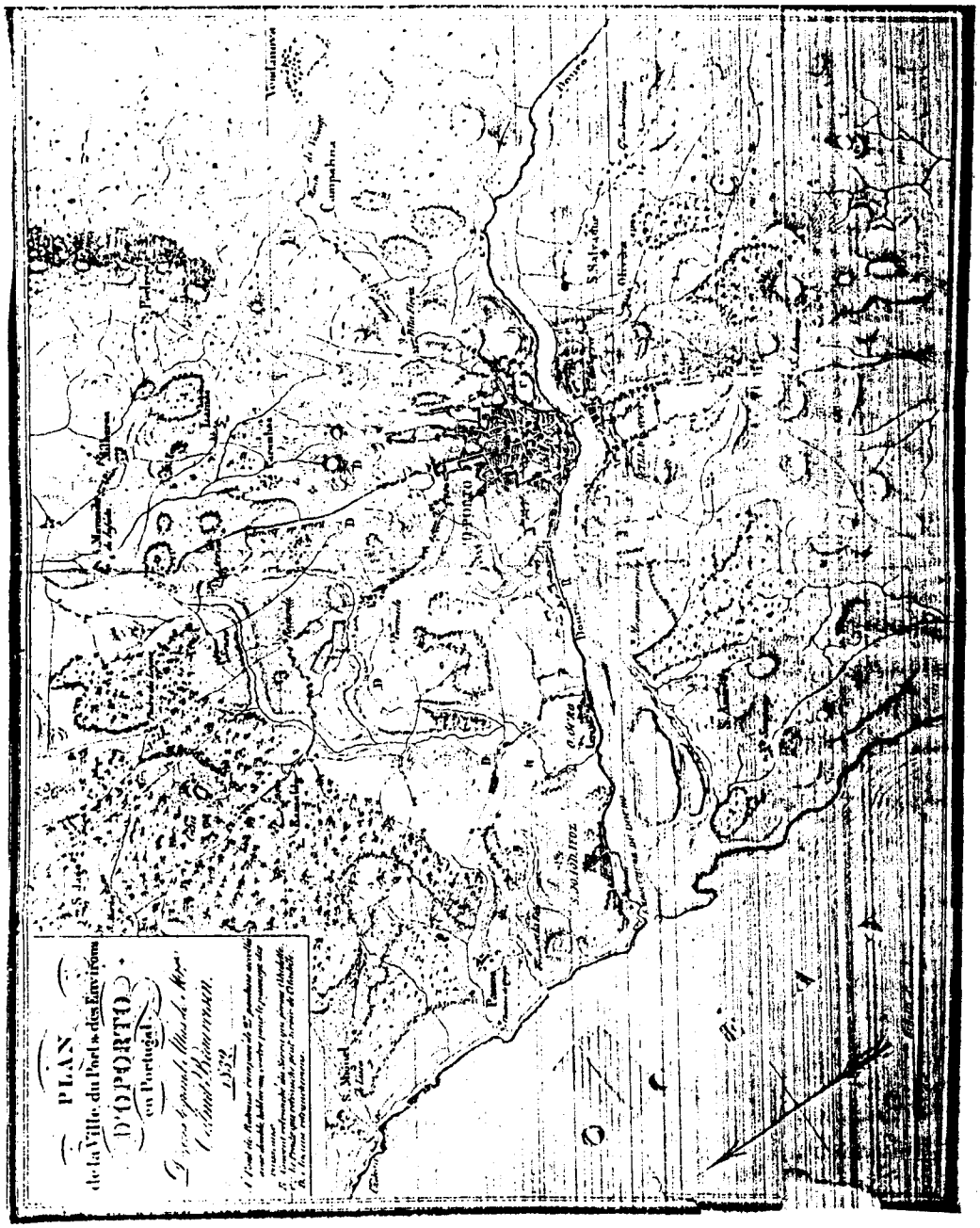

PLAN
de la Ville du Port & des Environs
D'OPORTO
en Portugal
OPORTO
Douro

Figura 2

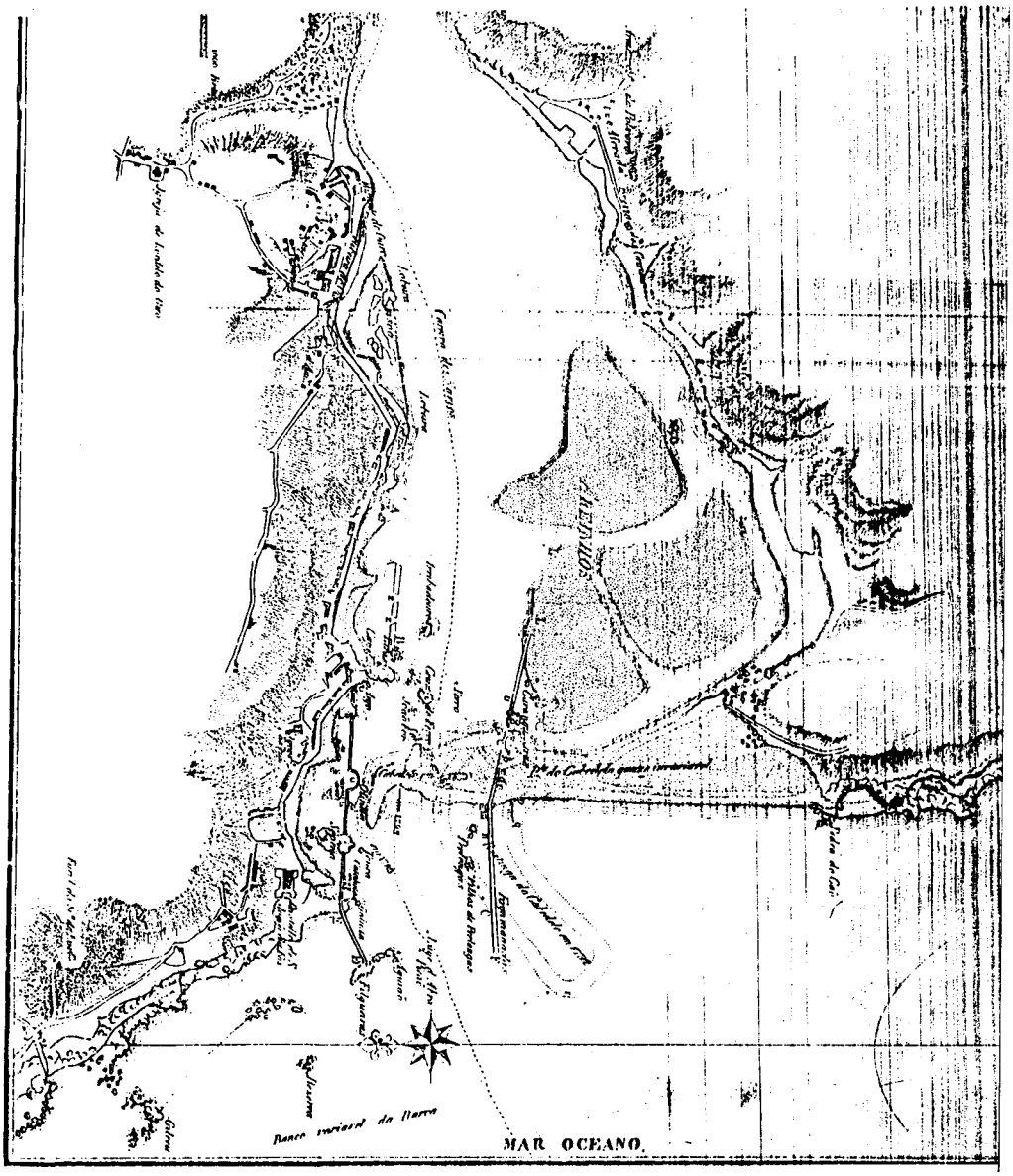


Figura 3

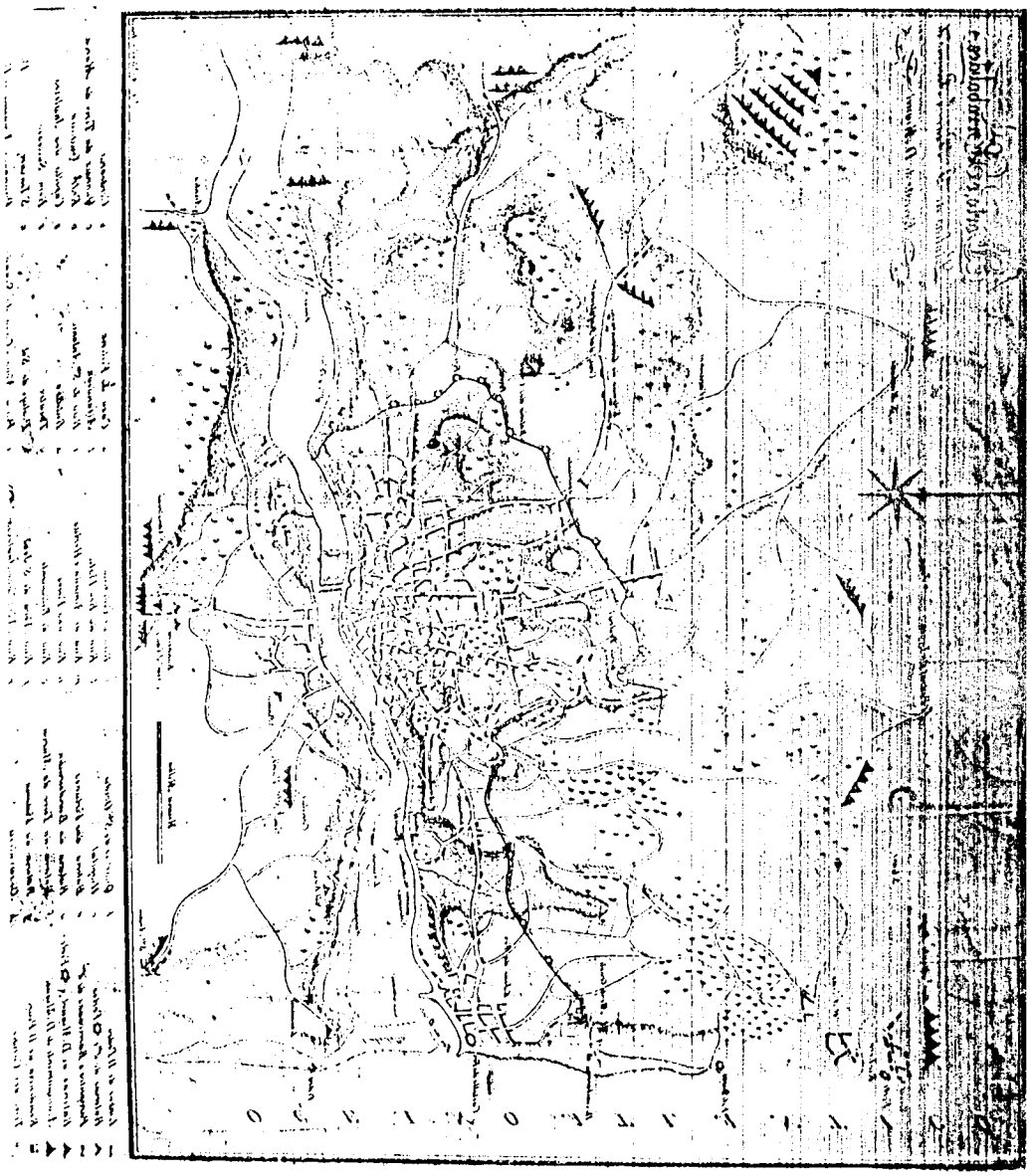


Figura 4

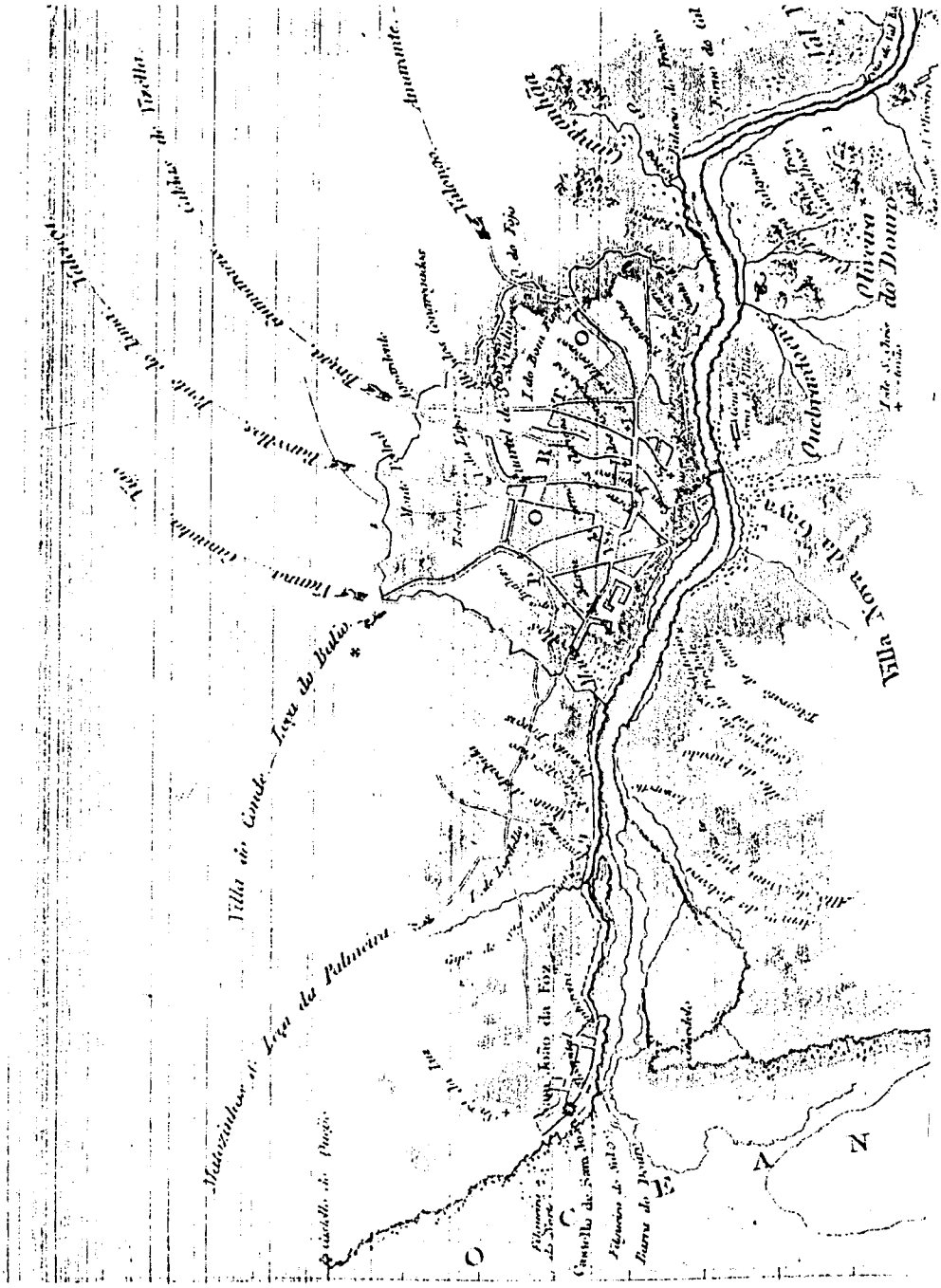

Villa Nova da Gaya
Oliveira do Douro
Villa do Conde
Lugar de Paluzeira
Matozinhos
Porto
Ponte
Rio Douro
O
E
N
A

Figura 5

NAVIOS DE GUERRA CONSTRUIDOS NO ARSENAL DA RIBEIRA DO OURO DO PORTO

Ano de construção	Tipo e Nome
1642	galeão "Bom Jesus de Portugal"
1642	galeão "São João Baptista"
1647	galeão "Nossa Senhora da Conceição do Porto"
1649	galeão "S. Paulo"
1650/51	galeão "Sacramento"
1664	galeão "S. Pedro de Alcântara"
1670	galeão "S. Pedro de Rates"
1674	galeão "S. Francisco Xavier"
1675	galeão "Santiago Maior"
1676	galeão "S. Pedro da Ribeira"
1677	galeão "S. Francisco de Borja"
1679	nau "Santa Clara"
1692	nau "Nossa Senhora da Glória"
1692	fragata "Nossa Senhora do Pilar"
1692	fragata "Nossa Senhora das Ondas"
1692	fragata "Nossa Senhora da Graça"
1694	fragata "Nossa Senhora dos Remédios"
1694	fragata "Nossa Senhora das Necessidades"
1696	fragata "Nossa Senhora da Boa Viagem"
1696	fragata "Nossa Senhora do Bom Sucesso"
1702	fragata "Nossa Senhora da Lapa"
1737	fragata "Nossa Senhora da Oliveira de Guimarães"
1763	fragata "Nossa Senhora da Guia"
1765	fragata "S. João Baptista"
1766	fragata "Nossa Senhora da Graça"
1769	fragata "S. João Baptista"
1840	brigue-escuna "Tâmega"
1843	brigue de guerra "Douro"
1844	brigue de guerra "Serra do Pilar"
1846	corveta "Porto" (concluida em 1849)

Figura 6

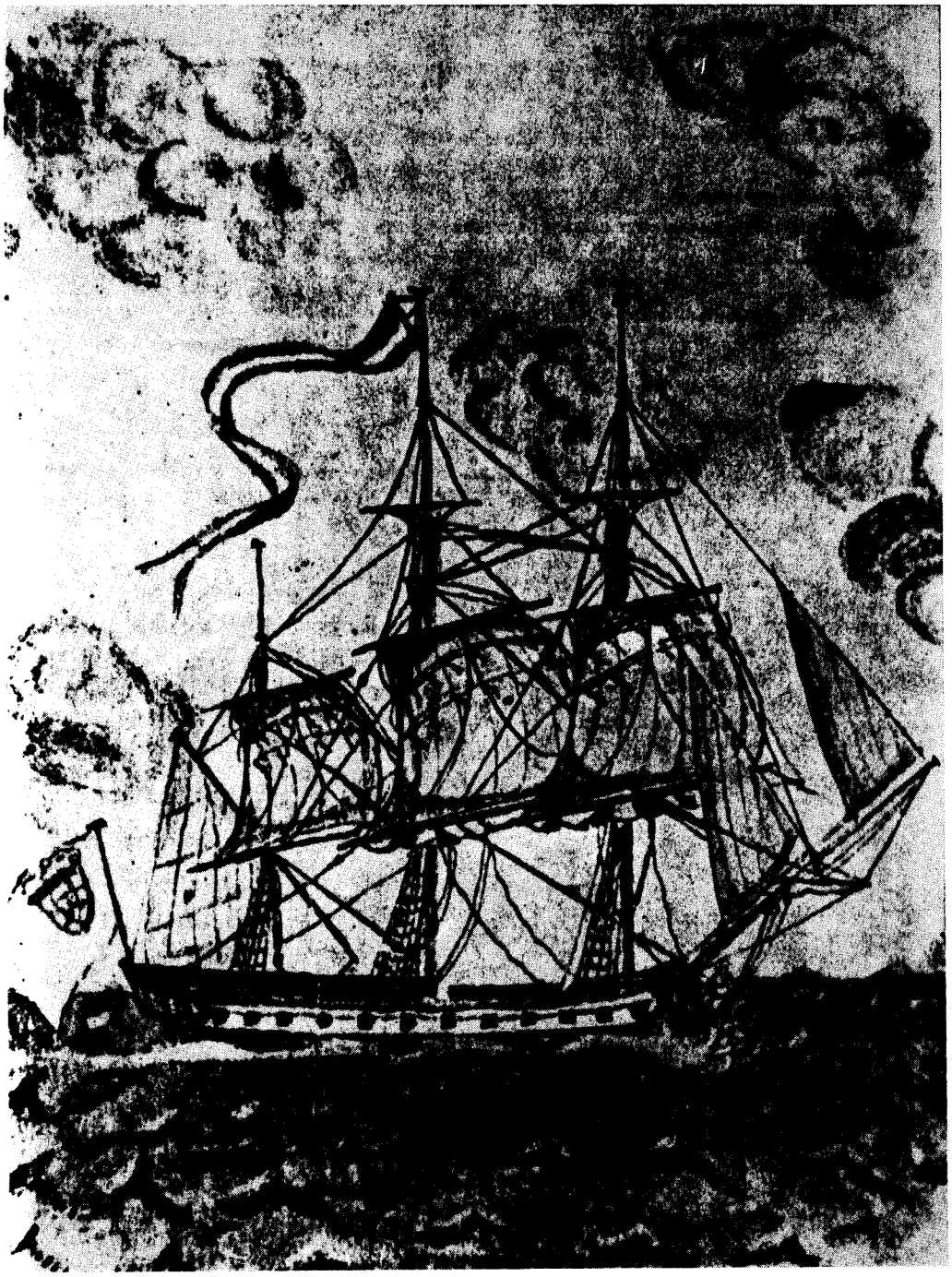


Figura 7

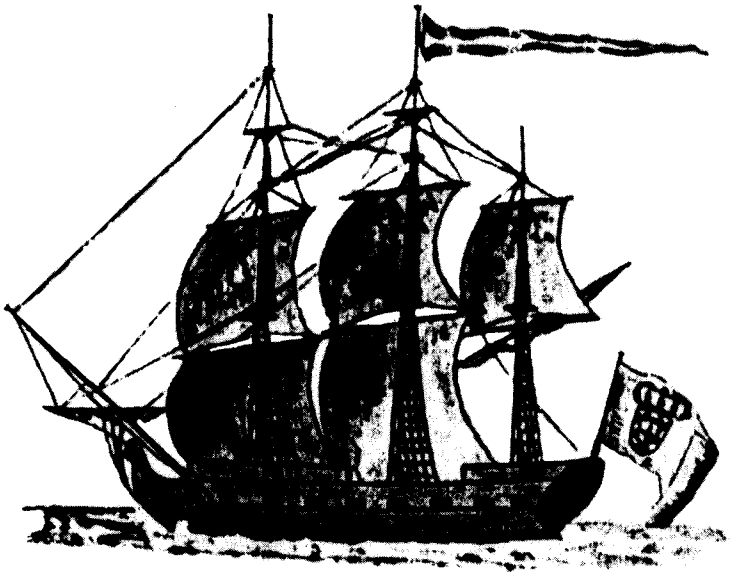


Figura 8

Figura 9

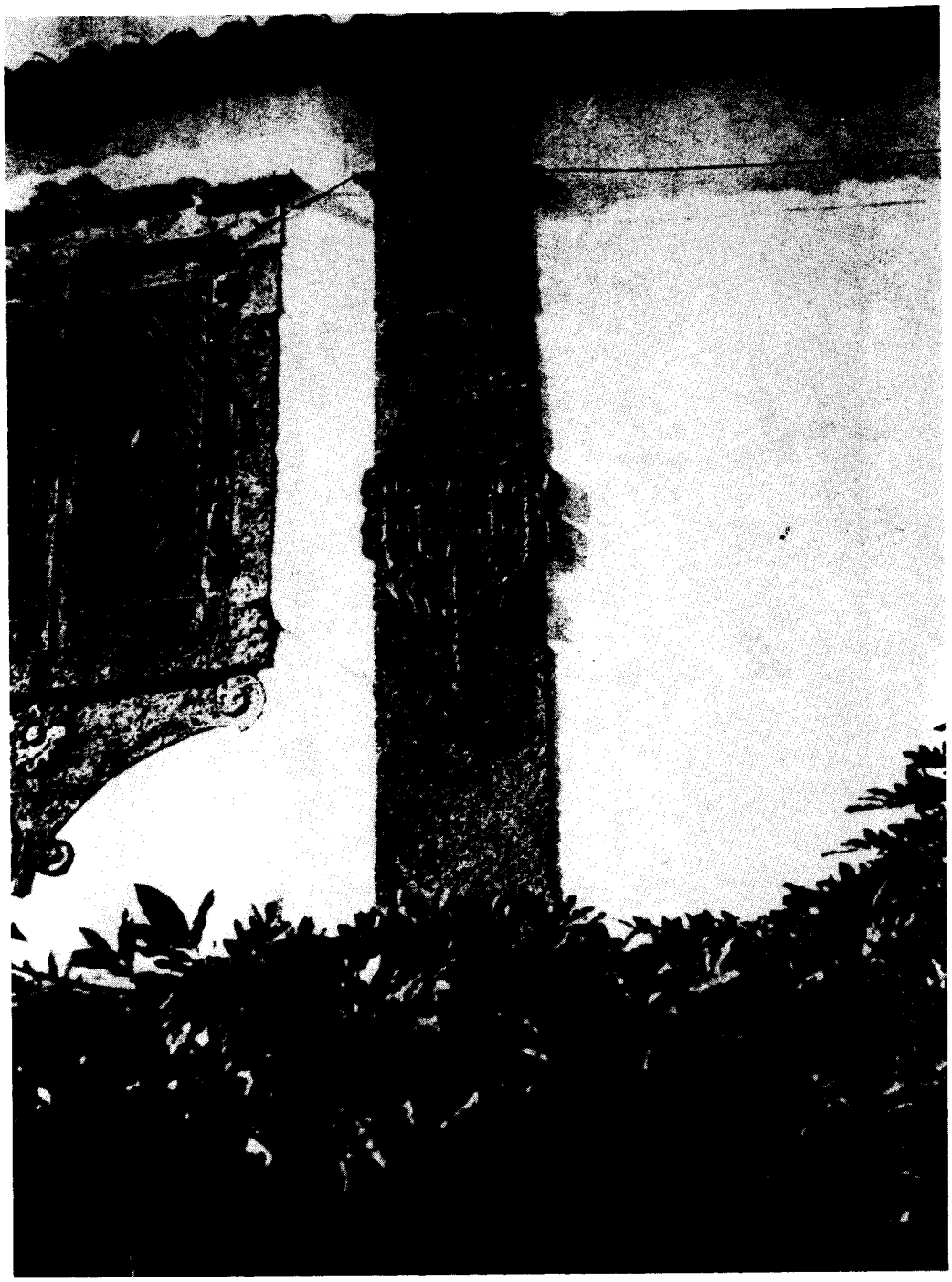


Figura 10

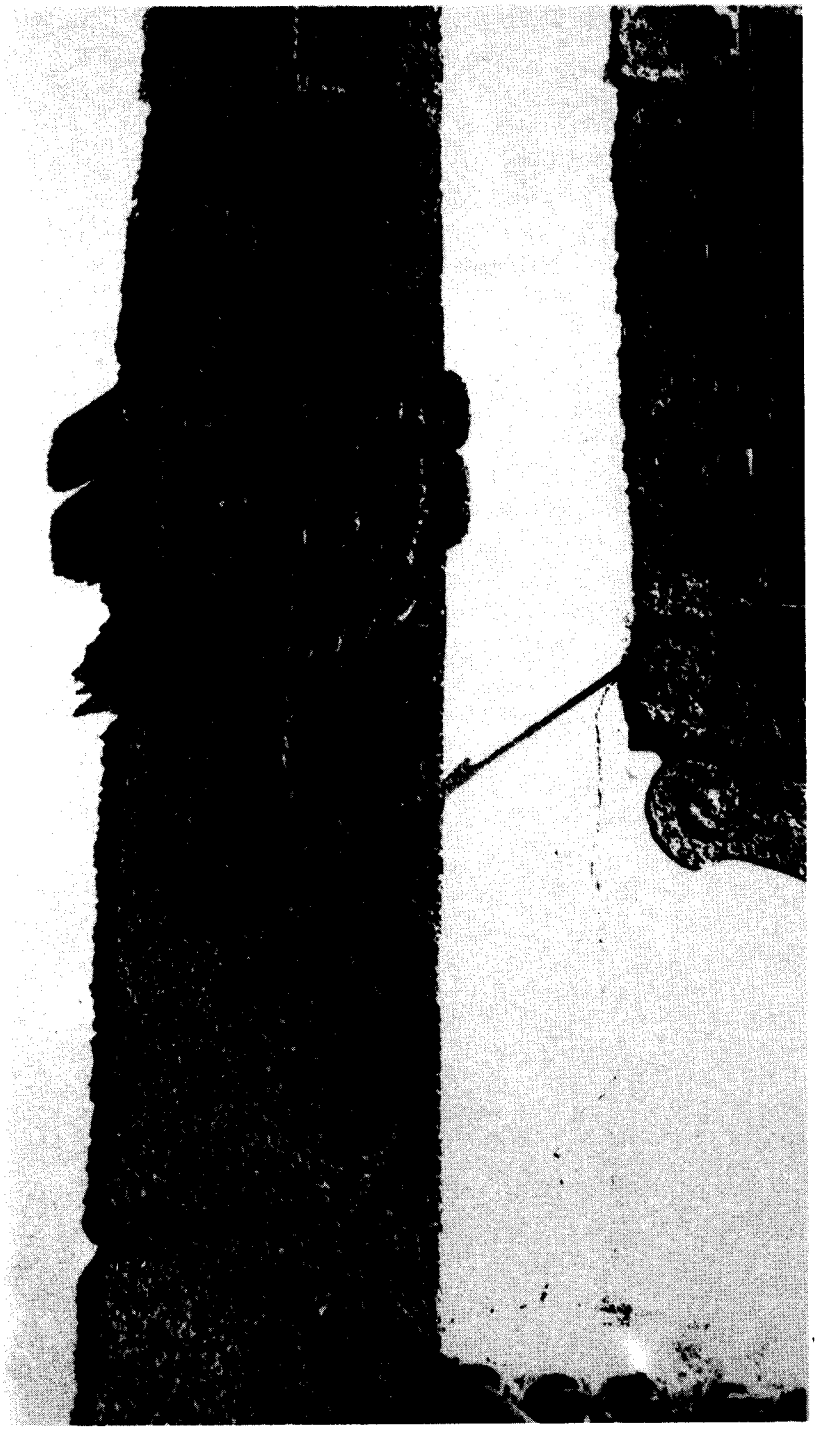


Figura 11