

ACADEMIA DE MARINHA



MEMÓRIAS

LISBOA - 1981

MEMÓRIAS

ACADEMIA DE MARINHA



MEMÓRIAS

VOLUME IX

1990 / 1991

LISBOA — 1981

SUMÁRIO

TEIXEIRA DA MOTA	História Marítima e Convergência de Civilizações: O caso de Joal e do Gabu em Relação com Léopold Sédar Senghor
MARTINS JANEIRA	JAPÃO — Portugal Intérprete do Ocidente
LUÍS ALBUQUERQUE	Uma Tradução da “Navegacion Especulativa” de António Naiera
LAGUARDA TRIAS	Discordancia Dimensional entre el Atlántico y el Mediterráneo en las cartas Portulanas
BARRETO DE FARIA	A Pesquisa de Petróleo em Portugal
MARGARIDA G. VENTURA	Uma Época de Indefinição do Direito Marítimo — A Embaixada de João da Silveira em França (1512 - 1530)
MOTA OLIVEIRA	Problemas de Dinâmica Litoral na Costa Oeste Portuguesa
LIXA FILGUEIRAS	Os Painéis Introdutórios da Exposição de Oslo — Critérios e Conceitos
LEAL VILARINHO	“Alguns Aspectos da Paremiologia: A Influência da Expansão Marítima nos Provérbios Portugueses”
TEIXEIRA DA MOTA PIMENTEL BARATA PINTO DE CASTRO	Sessão de Homenagem à Memória do Cte. H. Lopes de Mendonça

ACADEMIA DE MARINHA

**História Marítima e Convergência
de Civilizações: O caso de Joal e
do Gabu em Relação com Léopold
Sédar Senghor**

POR
TEIXEIRA DA MOTA

L I S B O A — 1 9 8 1

História marítima e convergência de civilizações: o caso de Joal e do Gabu em relação com Léopold Sédar Senghor

*Comunicação apresentada pelo Cte. TEIXEIRA DA MOTA
à Academia de Marinha em 1 de Fevereiro de 1981
(Resumo)*

NA África Ocidental há duas áreas — o Sine (em especial a povoação e porto de Joal) e o Gabu (em correlação com a povoação e porto de Geba) — em que se verificou uma significativa convergência de civilizações, afigurando-se sintomático que a ambas esteja fortemente vinculado Léopold Sédar Senghor, o homem do diálogo e da conciliação das culturas.

Joal é a terra natal de Senghor, serere pelo lado materno e mandinga pelo lado paterno. A partir do século XV, verificou-se uma apreciável implantação de comerciantes portugueses no Sine e no confinante Baol (sobretudo em Portudal), reinos esses que hoje estão integrados no Senegal. Esses comerciantes eram em parte judeus e em parte cristãos, e a acção destes últimos contribuiu substancialmente para a difusão do cristianismo em áreas onde dominava o animismo e onde também se começava a expandir o islamismo. Com a difusão do comércio e do cristianismo verificou-se também a difusão do português e do crioulo, que só seria eliminado com a implantação do francês em meados do século XIX. Aqueles comerciantes lusitanos, não sujeitos politicamente a autoridades portuguesas, cruzaram-se com os africanos, e as novas técnicas marítimas que introduziram fizeram incrementar apreciavelmente o comércio a distância. É significativo que fontes documentais do século XVII atestem que os soberanos sereres e jalofosda área proibiam as lutas entre judeus e cristãos e entre portugueses e outros europeus, proclamando que os seus reinos estavam abertos às gentes de todas as religiões e de todas as nacionalidades.

No Sine dominava, pela altura da chegada dos europeus a aristocracia mandinga dos Gueluar, forte de uma estrutura sócio-política que se impõe às massas sereres. Os Gueluar eram oriundos do Cabo ou Gabu, importante reino mandinga que se estendia entre o Gâmbia e o Corubal e tinha a sede em cansalá (actual Guiné-Bissau). Desde meados do século XV os Portugueses (com Diogo Gomes) entraram em contacto com o Cabo (na província de Cantor, no Gâmbia), e desde cedo alguns comerciantes se fixaram na povoação de Geba (no Rio Xaianga, não longe da actual Bafatá, às portas do Gabu) e aí exerceram uma acção paralela à acima referida a propósito de Joal: difusão do cristianismo e do creoulo, miscigenação, rebeldeia em relação às autoridades portuguesas, convivência pacífica com animistas e maometanos. Assim se geraram os afamados “cristãos de Geba” e se desenvolveu o comércio marítimo a distância (nomeadamente da noz de cola, importada da Serra Leoa). Não será significativo que os avoengos paternos de Senghor (já cristianizados antes de emigrarem para Joal) tenham sido originários do Cabo (ou Gabu), o mais importante estado mandinga após a queda, por volta de 1660, do famoso império do Mali?

«História Marítima e a Convergência de Civilizações»

SOB a presidência do vice-almirante Carlos da Fontoura Garcez de Lencastre, adjunto do Chefe do Estado-Maior da Armada, efectuou-se, em Fevereiro, mais uma sessão plenária da Academia de Marinha, na qual o respectivo presidente, comandante Teixeira da Mota, apresentou uma comunicação subordinada ao título “História marítima e convergência de civilizações: o caso de Joal e do Gabu em relação com Léopold Sédar Senghor”.

O orador começou por acentuar que, na África Ocidental, há duas áreas — o Sine (em especial a povoação e porto de Joal) e o Gabu (em correlação com a povoação e porto de Geba — em que se verificou uma significativa convergência de civilizações, afigurando-se sintomático que a ambas esteja fortemente vinculado Léopold Sédar Senghor, o homem do diálogo e da conciliação das culturas.

Referiu, depois, que Joal é a terra natal de Senghor, serere pelo lado materno e mandinga pelo lado paterno. A partir do século XV, verificou-se uma apreciável implantação de comerciantes portugueses no Sine e no confinante Baol (sobretudo em Portudal), reinos esses que hoje estão integrados no Senegal. Esses comerciantes eram, em parte, judeus, e, em parte, cris-

tãos e a acção destes últimos contribuiu substancialmente para a difusão do cristianismo em áreas onde dominava o animismo e onde, também, se começava a expandir o islamismo. Com a difusão do comércio e do cristianismo verificou-se também a difusão do português e do crioulo, que só seria eliminado com a implantação do francês, em meados do século XIX. Aqueles comerciantes lusitanos, não sujeitos politicamente a autoridades portuguesas, cruzaram-se com os africanos, e as novas técnicas marítimas que introduziram fizeram incrementar apreciavelmente o comércio a distância. É significativo que fontes documentais do século XVII atestem que os soberanos sereres e jalofos da área proibiam as lutas entre judeus e cristãos e entre portugueses e outros europeus, proclamando que os seus reinos estavam abertos às gentes de todas as religiões e de todas as nacionalidades.

Explicou que, no Sine dominava, pela altura da chegada dos europeus, a aristocracia mandinga dos Gueluar, forte de uma estrutura sócio-política que se impôs às massas sereres. Os Gueluar eram oriundos do Cabo ou Guiné-Bissau). Desde meados do século XV os Portugueses (com Diogo Gomes) entraram em contacto com o Cabo (na província de Cantor, no Gâmbia), e, desde cedo, alguns comerciantes fixaram-se na povoação de Geba (no Rio Xaianga, não longe da actual Bafatá, às portas do Gabu) e aí exerceram uma acção paralela à acima referida a propósito de Joal: difusão do cristianismo e do crioulo, miscigenação, rebeldia em relação às autoridades portuguesas, convivência pacífica com animistas e amometanos.

A terminar a sua comunicação histórica, que foi muito apreciada pela assistência, o presidente da Academia de Marinha salientou, como conclusão do seu estudo os seguintes factos:

Assim se geraram os afamados “cristãos de Geba” e se desenvolveu o comércio marítimo a distância (nomeadamente da noz de cola, importada da Serra Leoa). Não será significativo que os avoengos paternos de Senghor (já cristianizados antes de emigrarem para Joal) tenha sido originários do Cabo (ou Gabu), o mais importante estado mandinga após a queda, por volta de 1600, do famoso império do Mali?

MAIS DUAS COMUNICAÇÕES APRESENTADAS À ACADEMIA DE MARINHA

No mês passado, efectuaram-se mais duas sessões plenárias públicas na Academia de Marinha. Numa delas, a que presidiu o contra-almirante Garcez de lencastre, adjunto do chefe do Estado-Maior da Armada, o prof. Luís Mendonça de Albuquerque, presidente da secção de História Marítima e vice-presidente da Academia, apresentou uma comunicação intitulada “Uma tra-

dução portuguesa incompleta da “Navegacion especulativa y practica”, de António de Naiera. Nesse trabalho sobre história náutica, o prof. Luís Mendonça de Albuquerque, depois de aludir a vários manuscritos sobre a marinharia portuguesa existentes na Biblioteca Nacional de Lisboa, dedicou a sua atenção, em particular, ao Códice 11063 do Fundo Geral daquela Biblioteca, que contém uma tradução portuguesa incompleta (mas as falhas são em pequeno número) da célebre obra que o lisboeta António de Naiera publicou na sua cidade natal no ano de 1628, mas em língua castelhana. Na sua comunicação, analisou a estrutura da “Navegacion Especulativa” e as razões pelas quais, no dizer do autor, ela não foi editada em português, e procedeu a uma comparação parcial entre o manuscrito da Biblioteca nacional e a obra impressa, apontando a título de exemplo, alguns passos em que diferem e salientando que as diferenças encontradas são em geral insignificantes, não alterando o sentido da obra original.

O orador concluiu que devia ser preparada a edição daquele manuscrito, passo a passo, cotejado com a versão publicada, e com os comentários adequados. De facto, a obra de Naiera é dos mais importantes livros de náutica que se escreveram em Portugal no século XVII, e não foi ainda objecto do estudo aturado que merece.

A comunicação foi alvo de comentários ou perguntas por parte do dr. José Pereira da Costa, do prof. Cruz e Silva e do contra-almirante Garcês de Lencastre. O presidente da Academia, comandante Teixeira da Mota, além de um desenvolvido comentário, em que focou aspectos mais salientes da comunicação, elogiou o autor por mais esta achega na sua já tão vasta contribuição para a História da Náutica em Portugal e propôs que o prof. Luís de Albuquerque fizesse a edição crítica da obra de Naiera que havia analisado. A propósito, manifestou a conveniência de que fosse retomado o projecto de edição das obras completas do comandante Abel Fontoura da Costa, que, há cerca de meio século, foi o grande estudioso da história da náutica portuguesa e salientou, em especial, o interesse em edições, actualizadas e acrescentadas com o que, entretanto, foi descoberto, da “Marinharia dos Descobrimentos” e da “Bibliografia Náutica Portuguesa até 1700”, tendo o prof. Luís de Albuquerque anunciado haver já anotado amplamente aquele primeiro livro.

Na outra sessão plenária, o presidente da Academia, comandante Teixeira da Mota, referiu a próxima realização de congressos internacionais onde serão debatidos problemas de interesse para a história marítima portuguesa e pôs em relevo a importância das actividades intelectuais do orador da sessão, o embaixador Armando Martins Janeira, membro da Academia de Marinha.

JAPÃO-PORTUGAL INTÉRPRETE DO OCIDENTE

Aquele diplomata apresentou, então, a sua comunicação intitulada “Japão-Portugal intérprete do Ocidente”, na qual começou por referir que os portugueses chegaram ao Japão em 1543, e, durante o período que vai de meados do século XVI até metade do século XVII, Portugal foi o centro dos contactos entre a Europa Ocidental e aquele país do Extremo Oriente. Os portugueses enviaram para lá mais barcos que nenhum outro país, mantiveram mais activo comércio e contribuíram com mais homens e dinheiro para o trabalho missionário. Todos os missionários eram enviados através de Goa e Macau, onde tinham de fazer um estágio; aí eram preparados e impregnados com o espírito que orientava a actividade missionária portuguesa no Oriente. Mesmo os que vinham de outros países — de todos os países da Europa católica — eram, como diz Richard Storry, “portugueses na lealdade e obediência”.

O orador acentuou que os marinheiros aportavam ao Japão, vindos da China, de onde traziam oiro e seda, de fins de Maio a princípios de Agosto, e partiam para a China, a levar a prata, de Setembro a Março. Ensinaram aos japoneses a astronomia, as ciências náuticas e as artes da guerra moderna. Os missionários ficavam muitos anos — Luís de Almeida, 33 anos, e João Rodrigues, outros tantos. Alguns deles lá ficaram para sempre, uns terminada a sua tarefa, outros sacrificados pelo martírio.

Os portugueses — salientou o embaixador Martins Janeira — levaram ao Japão as ciências e as artes da Europa no apogeu da Renascença. Luís de Almeida introduziu a medicina ocidental e a cirurgia, estabeleceu no Japão o primeiro hospital e a primeira creche. Nas escolas, juntas às igrejas, ensinou-se geografia, matemática, astronomia, pintura, música; os missionários levaram para o Japão uma máquina em que foram impressos livros para ensino da religião, da literatura e de línguas, tendo vertido, pela primeira vez, a língua japonesa para os caracteres latinos. João Rodrigues elaborou a primeira gramática da língua nipónica, que ainda hoje é reeditada e, do contacto com a Europa, de que os portugueses foram agentes, os japoneses ficaram, assim, com o conhecimento das ciências e das artes ocidentais. Quando, em 1868, o Japão se abriu ao pensamento ocidental, já conseguiu, rapidamente, observar as ciências e as artes nos seus novos aspectos.

Ao terminar a sua comunicação, cujo interesse foi posto em relevo pelo comendante Teixeira da Mota, que agradeceu ao autor o tê-la trazido para a Academia de Marinha, o embaixador Armando Martins Janeira acentuou:

— Foi isto, a meu ver, que evitou ao Japão uma revolução cultural se-

melhante àquela que abalou a China, convulsionada pelo árduo problema de combinar harmonicamente o pensamento ocidental, sob a forma marxista, com a sua tradição de base confuciana. Só isto explica a assombrosa rapidez com que o Japão soube criar uma civilização própria, assente num corpo de valores criativos de origem asiática — sabendo genialmente escolher entre os valores vivos e os valores mortos — e os valores vitais do Ocidente capazes de um caldeamento fecundo. E o espantoso progresso do Japão hoje é a prova do seu génio em saber criar, primeiro que nenhum outro país, a síntese dinâmica entre as civilizações do Oriente e do Ocidente.

ACADEMIA DE MARINHA

**JAPÃO — Portugal Intérprete do
Ocidente**

POR
MARTINS JANEIRA

L I S B O A — 1 9 8 1

Japão — Portugal intérprete do Ocidente

*Comunicação apresentada pelo Emb. ARMANDO MARTINS
JANEIRA à Academia de Marinha em 4 de Março de 1981
(Resumo)*

L EVOU exactamente um século de labores e progresso técnico para Portugal poder atingir do Norte de África onde havia começado, os mares longínquos do Pacífico. O Capitão-do-mar Jorge Álvares arribou à pequena Ilha de Lintin, no Delta de Cantão, em 1513. Os Portugueses chegavam ao Japão em 1543. Durante o período que vai de meados do século dezasseis a meio do século dezassete, Portugal foi o centro dos contactos entre a Europa Ocidental e o Japão. Portugal enviou mais barcos que nenhum outro país, manteve mais activo comércio e contribuiu com mais homens e dinheiro para o trabalho missionário. Todos os missionários eram enviados através de Goa e Macau, onde tinham de fazer uma estágio; aí eram preparados e impregnados com o espírito que orientava a actividade missionária portuguesa no Oriente. Mesmo os que vinham de outros países — de todos os países da Europa católica — eram, como diz Richard Storry, “portugueses na lealdade e obediência”.

Os comerciantes limitavam-se a negociar a sua mercadoria, tinham menos trato com os Japoneses. Alguns ficavam, casados ou amancebados com japonesas, de quem tinham filhos.

Os marinheiros aportavam ao Japão, vindos da China, de onde traziam oiro e seda de fins de Maio a princípios de Agosto, e partiam para a China,

a levar a prata, de Setembro a Março. Ensinaram aos Japoneses a astronomia, as ciências náuticas e as artes da guerra moderna.

Os missionários ficavam muitos anos — Luís de Almeida 33 anos e João Rodrigues outros tantos; alguns deles lá ficaram para sempre, uns terminada a sua tarefa, outros sacrificados pelo martírio.

Os Portugueses levaram ao Japão as ciências e as artes da Europa no apogeu da Renascença. Luís de Almeida introduziu a medicina ocidental e a cirurgia, estabeleceu no Japão o primeiro hospital e a primeira creche. Nas escolas juntas às igrejas, ensinava-se geografia, matemática, astronomia, pintura, música; os missionários levaram para o Japão uma máquina de impressão, em que foram impressos livros para ensino da religião, da literatura e de línguas, tendo vertido pela primeira vez a língua japonesa para os caracteres latinos. Publicou-se um dicionário, e João Rodrigues elaborou a primeira gramática da língua japonesa — tão notável que ainda hoje é louvada, reeditada e traduzida em japonês. Foi Rodrigues talvez o primeiro sociólogo, e certamente o primeiro a escrever sobre a sociedade japonesa de maneira tão profunda que ainda recentemente saiu uma tradução da sua obra em inglês, além de um longo estudo biográfico, e em japonês tem sido várias vezes editada.

Em Portugal nunca foi publicada, nem se conhece. Saiu há anos o I volume da *História do Japão* de Luís Frois, devido aos esforços dum estrangeiro benemérito, o P.^o José Wicki.

Os marinheiros introduziram no Japão as armas de fogo — que teriam papel decisivo na unificação do país, dividido por guerras entre os senhores feudais. Com elas, ensinaram a arte moderna da guerra — construção de castelos — aparecem então os primeiros livros sobre artilharia, navegação e astronomia.

O conhecimento dos missionários do Japão e da língua japonesa era profundo. Chegaram a inventar um novo método de facilitar a leitura, *hiragana*, que ainda hoje correntemente se emprega, e até um novo estilo caligráfico, *soshi*.

Porém, ao fim de algumas décadas, os Japoneses deram-se conta de que o Catolicismo era uma doutrina subversiva das instituições sociais e políticas — rejeitava a divindade do Imperador e os deuses xinto, sobre que todo o edifício social assentava. A religião foi proibida; mas o comércio era considerado muito desejável, pois os Portugueses tinham provado fornecer sedas da China de melhor qualidade que os Holandeses seus concorrentes. Mas os padres insistiam obstinadamente em se introduzir clandestinamente no Japão. Por fim, cansados de fazer a distinção entre religião e comércio, os Japoneses expulsaram os Portugueses e proibiram-nos de entrar no Japão.

Foi isto em 1639, e até meados do século dezanove nunca mais houve relações entre os dois países.

Do contacto com a Europa de que os Portugueses foram agentes, os Japoneses ficaram com o conhecimento das ciências e das artes ocidentais, que depois os Holandeses, prisioneiros na pequena ilha de Dejima, continuaram, limitadamente, a alimentar. Quando o Japão, em 1868, se abriu ao Ocidente, não era inteiramente novo para si o mundo do pensamento ocidental, e rapidamente pôde absorver as ciências e as artes nos seus novos e desenvolvidos aspectos.

Foi isto, a meu ver, que evitou ao Japão uma revolução cultural semelhante àquela que abalou a China, convulsionada pelo árduo problema de combinar harmonicamente o pensamento ocidental, sob a forma marxista, com a sua tradição de base confuciana. Só isto explica a assombrosa rapidez com que o Japão soube criar uma civilização própria, assente num corpo de valores criativos de origem asiática (sabendo genialmente escolher entre os valores vivos e os valores mortos) e os valores vitais do Ocidente capazes dum caldeamento fecundo.

E o espantoso progresso do Japão hoje é a prova do seu génio em saber criar primeiro que nenhum outro país, a síntese dinâmica entre as civilizações do Oriente e do Ocidente.

ACADEMIA DE MARINHA

Uma Tradução Portuguesa
da «Navegacion Especulativa»
de António de Naiera

POR
PROF. DR. LUÍS DE ALBUQUERQUE

LISBOA — 1985

Uma Tradução Portuguesa da «*Navigacion Espulativa*» de António de Naiera

*Comunicação apresentada pelo Prof. Dr. LUÍS
DE ALBUQUERQUE na Academia de Mari-
nha, em 11 de Março de 1981.*

1. É minha convicção que são conhecidos e estão publicados os textos mais importantes para um conhecimento aprofundado da história da arte náutica portuguesa dos séculos XVI e XVII¹. Mas também estou certo de que continuam inéditos e até esquecidos muitos escritos que, sem serem de primordial significado para se traçarem as linhas gerais e mais significativas dessa história, podem, de um modo ou outro, contribuir para o esclarecimento de certos pormenores secundários de alguns problemas que lhe respeitam. Além disso, julgo não cometer qualquer exagero se disser que várias obras mais directamente relacionadas com a arte de navegar, embora bem conhecidas, ainda não foram estudadas como sem dúvida mereciam.

Justificarei as duas últimas afirmações, já que a primeira me parece incontroversa.

Quanto às obras inéditas e esquecidas, não vou repetir-me, lembrando as que foram escritas pelos padres da Companhia de Jesus que, desde o final do século XVI até o início do século XVIII, asseguraram o funcionamento do curso de «Aula de Esfera», criado no Colégio de Santo Antão, de Lisboa; tratei do caso em monografia publicada há anos², embora

¹ Excluo, é claro, os *Roteiros* portugueses, que constituem uma colecção riquíssima, nunca estudada em conjunto. Estou de acordo com o meu amigo Comandante Teixeira da Mota quando sublinha as dificuldades do seu estudo; mas também estou persuadido de que a publicação da literatura roteirística portuguesa, no seu conjunto, era um alto serviço que se prestava à História da Marinha.

² Luís de Albuquerque, *A 'Aula de Esfera' no Colégio de Santo Antão*, ed. do Centro de Estudos de Cartografia Antiga, Série Separatas, Vol. LXX, Coimbra, 1972.

sem ter, porventura, referenciado todos os professores que nesse Colégio ensinaram e de que existem ainda apontamentos sobre as matérias versadas nessas lições³. Prefiro antes referir-me a alguns códices ou partes de manuscritos da Biblioteca Nacional de Lisboa que, embora sendo na sua maior parte tardios (o que suponho mais antigo remonta a 1546), se ocupam de problemas com interesse náutico e nunca foram, que eu saiba, devidamente estudados. Há entre eles diários ou relações sumárias de viagens, regimentos ou conselhos para os pilotos, além de outros textos sobre a náutica. Assim, e sem que a busca tenha sido de modo algum exaustiva, encontrei entre o primeiro tipo de escritos os diários da «Viagem da Nau Jacinto da Índia para Portugal» (Códice 6651) e da «Viagem da Nau Nossa Senhora de Betancor de Goa para Portugal» (Códice 340), além de uma «Relação Sumária dos Sucessos da Viagem de Lisboa à Índia da Armada de Nuno Álvares Botelho (1624-1625)» (Códice 465, fls. 65 e seqq.) e, ainda, um outro escrito análogo, mas mais breve, da autoria de Bastião Coelho e intitulado «Relação de Um Cruzeiro da Costa Ocidental do Indostão feito por Pêro Lopes de Sousa» (Códice 199, fls. 69-70v), que está datado de 4 de Maio de 1546.

Do segundo género referido foi-me possível ver um «Regimento antigo para os pilotos que navegam» (Códice 11011), um «Regimento da arte de navegação no mar para os mareantes tomarem o Sol pela conta do astrolábio», datado de 1591 (Códice 2419), e ainda, datando, igualmente do século XVI, um texto a respeito da «Monção da Viagem de Angola; conselhos sobre a navegação, etc. (Códice 637, fls. 124 e seqq.).

Do terceiro e último tipo passei uma vista de olhos por uma «Astro-nomia e Náutica», muito ilustrada e, embora sem data, presumivelmente do século XVII (Códice 11006), por uma «Arte de Navegar» (Códice 6308), por uma «Hidrografia ou Arte de Navegar», manuscrito que tenciono analisar mais de espaço numa próxima oportunidade (Códice 5171), e, por último, um texto sem nome de Autor mas intitulado «Navegação Especulativa e Prática» (Códice 11063), que, apesar de anónimo, facilmente se reconhece ser a tradução, embora parcial e com variantes, da obra homó-

³ Por exemplo: esse meu estudo de 1972 não alude ao Padre João Paulo Lembo, italiano nascido em Nápoles que é possível tenha ensinado naquele Colégio ou, alternativamente, na Universidade de Évora, em anos indeterminados da década 1610-1620. Conheço uma apostila das suas lições (Biblioteca do Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Códice 1770) que, além de um tratado de gnomónica, de uma explicação sobre o calendário gregoriano de 1582 e de um tratado de máquinas hidráulicas, contém vários parágrafos respeitantes a temas náuticos, nomeadamente à agulha de marear e ao modo de fazer a determinação de uma latitude a partir de duas alturas extrameridianas do Sol.

nima que António de Naiera publicou pela primeira vez em espanhol e em Lisboa, no ano de 1628 (foi reeditada em Madrid em 1699).

Como seria natural, foi este último manuscrito que monopolizou a minha atenção, não só porque Naiera foi incontestavelmente um inovador, no nosso País, nos temas de que teoricamente se ocupa (basta dizer que ele é o primeiro português a usar sistematicamente a trigonometria esférica na resolução dos problemas astronómicos de que trata), mas também, e sobretudo, porque a sua obra tem estado desde há muito, e lamentavelmente, à espera de quem dela se ocupe e a estude com a atenção que lhe é devida.

Obtive o microfilme do texto resolvido e analisá-lo mais tarde com todo o cuidado, e confrontando-o com o texto impresso, logo que dispusesse de tempo para o fazer. Infelizmente, passados mais de dez anos sobre esse rápido estágio na Biblioteca Nacional, ainda me não foi possível preparar, para apresentar aqui, um trabalho que dê conta de todos os resultados a que essa comparação poderá conduzir; com efeito, apenas posso indicar algumas particularidades que logo resultam de uma primeira e rápida comparação a que se proceda dos dois textos.

2. O livro que, como já disse, apareceu na edição princeps redigido em espanhol, foi impresso pelo editor Pedro Craesbeek, da cidade de Lisboa, no ano de 1628, com um título muito extenso; designá-lo-ei de modo abreviado, como se tornou habitual, pelas quatro primeiras linhas desse título: *Navigacion|Especvlativa| y Practica, Reformadas sys Reglas y Tablas por | las observaciones de Ticho Brahe*, célebre astrónomo que é, na verdade, várias vezes citado no contexto ⁴.

O volume, que se compõe de um pequeno número de folhas iniciais sem numeração, seguidas de 148 folhas numeradas só no rosto, abre com as licenças habituais para a impressão e para correr (delas saliento a particularidade do livro ter sido posto à venda por 200 réis em papel), a que se segue uma «Errata», um «Prólogo» (a ele terei de voltar dentro em pouco) e uma «Tabla de Capitylos y Titvlos deste libro». As folhas numeradas começam por uma espécie de prefácio dedicado à exposição de generalidades sobre Cosmografia, sob a designação de «Constrvccion Breve de las dos

⁴ Uma segunda edição, que nunca vi, é referenciada por Fontoura da Costa. Saiu em Madrid, dos prelos da Imprensa Nacional, em 1699. (*Marinharia dos Descobrimentos*, 3.^a ed., pág. 419, Lisboa 1960), Fontoura diz que o Autor *usa* (sic) nesta edição a grafia «Naxera» para o seu nome. É mais provável que a responsabilidade da alteração seja de quem teve a iniciativa de reeditar a obra (de facto é facilmente explicável a alteração Naiera = Najera = Naxera), e não do autor, que, provavelmente, já então nem seria vivo.

sferas, material, y substancial», que vai desde a fl. 1r até a fl. 9r; só depois disso se inicia o desenvolvimento da primeira das três partes em que a obra está dividida.

Destas, a primeira (fls. 9v-66v) é dedicada à determinação de latitudes no mar pela observação do Sol, da Estrela Polar, da Estrela do Pé do Cruzeiro do Sul ou de uma de dezassete estrelas fixas, que aponta nas fls. 63v e 64r; no capítulo xxii Naiera expõe as regras «por las quales se sabra el altura del polo por las estrellas fixas», tema de que, em Portugal, já o cosmógrafo João Baptista Lavanha se tinha ocupado no seu *Regimento Náutico* ⁵, mais de trinta anos antes. Sem entrar na análise do texto, em pormenor, não poderei deixar de notar que:

1.º Naiera condena o uso da balestilha (fl. 65v), a que prefere chamar «radio astronomico», para a observação da altura de uma estrela, apontando como razão principal da sua opinião a dificuldade de se visar com ela o horizonte, quando é sabido que havia maneira de obviar a esse inconveniente; aconselhava, em seu lugar, o recurso ao quadrante náutico, cuja construção descreve no Capítulo xxiv (fls. 65v-66v);

2.º Tinha lido Pedro Nunes, pois adianta, tal como ele fizera, e sobre uma figura análoga a que o célebre cosmógrafo usara, muito embora sem o citar ⁶, que as correcções a introduzir à altura tomada à Estrela Polar, para se obter a latitude do lugar de observação, variavam com esta coordenada;

3.º Aplica o mesmo princípio ao Cruzeiro do Sul, mas alongando-se mais na exposição (fls. 51r-61v); termina apresentando tábuas adequadas para a aplicação correcta do respectivo regimento;

4.º Imaginou um instrumento muito simples para auxiliar a fixar as posições regimentais da Estrela Polar, questão de que já noutra lugar me ocupei ⁷;

⁵ Editado em Lisboa pelo editor Simão Lopes em 1595. As referidas regras lêem-se nas fls. 28v.-31r.

⁶ O exemplar de que me servi, pertenceu a um certo Jorge de Orta de Pauia, que foi quem na fl. 42 escreveu, à margem da figura claramente copiada de Pedro Nunes, o seguinte reparo: «Esta doutrina e figura he de P^o. nunez lib. 2 cap. 7 porem elle a demonstra la melhor e Najera cala o Author». A obra de Nunes a que o comentário se refere é *De Arte atque ratione navigandi libri duo*, Coimbra, 1573.

⁷ Apud Armando Cortesão, *História da Cartografia Portuguesa*, Vol. II, pp. 269-270, Coimbra, 1970.

5.º Introduce, como já ficou dito, a trigonometria esférica na resolução dos problemas astronómicos de posição que é obrigado a considerar, seguindo principalmente o tratado que Regiomontanus (Johannes Müller) dedicou aos *Triângulos planos e esféricos* antes de 1476 (ano da sua morte), e que foi uma obra de enorme influência em toda a Astronomia do final do século xv e do início do imediato; e, por último

6.º Pretende impor aos navegadores a rectificação do valor da distância polar da α Ursae minoris, que avalia, com bastante aproximação (para 1628) em $2^\circ 42'$, enquanto em Náutica se continuava a usar ou o valor tradicional de $3^\circ 30'$ ou o proposto por João Baptista Lavanha ($3^\circ 8'$).

A segunda parte (fls. 67r-107r) é dedicada à agulha de marear e a regras de calendário ou com estas relacionadas. Direi apenas que Naiera dá bastante desenvolvimento a um capítulo (o Capítulo V, fls. 73v-76v.) dedicado essencialmente aos vários nomes dos ventos; que ensina aí a determinar a direcção da linha meridiana de um lugar; que explica com muito cuidado o modo de usar a agulha magnética, referindo-se de espaço à sua declinação e também às amplitudes ortivas e occíduas do Sol, que ensina a determinar graficamente ⁸ e de que dá as respectivas tábuas da fl. 84r à fl. 87v ⁹; e que inclui um texto em que mais uma vez se reconhece o conceito em que era tido, profissionalmente, o célebre piloto Vicente Rodrigues ¹⁰

Além disso, é nesta segunda parte que Naiera expõe os movimentos das marés (fls. 94v-97r, 101v), relacionando-os com o movimento da Lua, e dando os elementos necessários para a determinação das datas das luas-novas em qualquer ano, uma vez corrigido o cálculo determinativo da epacta para o novo calendário, em vigor desde 1582. É claro que Naiera não deixa de acrescentar a esses elementos, como aliás era tradicional e já assinaléi, certos dados relacionados com o calendário, com

⁸ O processo gráfico de Naiera não é exactamente aquele que Luís Serrão Pimental expõe na sua *Prática da Arte de Navegar* (ed. Fontoura da Costa, pp. 97-98, Lisboa, 1960), que expuz detidamente na loc. cit. na nota anterior, pp. 451-452. A exposição de Naiera é, de resto, muito mais clara.

⁹ Foram inicialmente calculadas por João Baptista Lavanha, mas não impressas. O seu uso divulgou-se rapidamente. Antes de Naiera, já Manuel de Figueiredo publicara tábuas de amplitudes (em 1608, 1614 e 1625), aliás copiadas por Valentim de Sá (em 1624). Vide Luís de Albuquerque, loc. cit. na nota ⁷, pp. 450-451.

¹⁰ É o autor do considerado mais notável roteiro de Lisboa à Índia, publicado, na segunda versão, por Valentim de Sá, em 1624. As referências a Vicente Rodrigues em textos do início do século XVII são frequentes, o que prova o seu prestígio. Ver Gabriel Pereira, *Roteiros Portugueses da Viagem de Lisboa à Índia nos Séculos XVI e XVII*, Lisboa, 1898.

indicações precisas para a fixação das datas móveis da Igreja em cada ano, problema que, como é bem sabido, estava intimamente relacionado com as datas iniciais das lunações.

A terceira parte (decomposta, de resto, em duas subpartes) vai da fl. 108r à fl. 149v e ocupa-se «de la Carta de Marear Plana y la Spherica», com a intenção de precisar as diferenças que «ay entre vna y otra». Têm particular importância, em nossa opinião, os parágrafos do Capítulo III em que Naiera se ocupa do «ponto de fantasia» e do «ponto de esquadria», e ainda mais, certamente, os passos em que no mesmo capítulo ensina a corrigir o primeiro deles, tema a que dedica dois dos seus parágrafos. Por outro lado esta parte inclui o regimento das léguas, com comentários prévios de algum modo extensos, dedica todo um capítulo à navegação leste-oeste (na sua prática só considera legítima a estimativa do piloto) e refere em especial as características da Náutica em uso no Mediterrâneo, reconhecendo que não podia generalizar-se à navegação em mar aberto; os comentários de Naiera a tal respeito são sucintos e precisos, e, em minha opinião, também bastante correctos. No final desta terceira parte o Autor aponta que existem diferenças nas distâncias e nos pontos tomados nas cartas e nos globos, e resolve vários problemas de secundário interesse para a arte de navegar do seu tempo.

3. O que vem de ser escrito apenas pretende dar uma vaga ideia do que é a obra de Naiera; tenho perfeita consciência, de que o sumário apresentado nem de longe coloca a *Navigacion especvlativa* no lugar importante que lhe cabe na bibliografia náutica portuguesa de Quinhentos e Seiscentos; mas também é verdade que o «Prólogo», a que voltamos agora, daria do volume uma bem mais modesta ideia do que o apressado e bastante incompleto índice que apresentei.

Todavia, esse «Prólogo» tem para nós interesse por outros motivos. Em primeiro lugar, Naiera é aí inequívoco ao inserir a Náutica nas «sciências Mathematicas»; aliás, o seu amor pelo estudo destas ciências (ele usa sempre o plural) fora suficientemente forte, como diz, para o levar ao exílio, portanto, para sair de Portugal, pois no rosto do seu livro declara-se «Mathematico Lusitano, natural de la ciudade de Lisboa». Tal interesse pela Matemática não diminuiu, segundo acrescenta, com o avançar da idade e com as suas responsabilidades familiares, pois, apesar de tudo, soubera furtar horas ao tempo (assim se exprime) para as gastar «en la especulacion de los mouimientos celestes».

Considerando-se suficientemente habilitado na área científica escolhida, decidira-se a prestar particular atenção ao capítulo de Matemática que era,

segundo ele, da maior importância «para la conseruacion de Monarquias y Republicas bien gobernadas», ou seja, aquele capítulo que se consagrava à navegação; agindo com tais intenções, acabara por se abalançar a «escreuir lo mejor que pude sus fundamentos». Mas não o fizera para ocupar lazes ou por simples opção do seu gosto: o motivo essencial que o levara a redigir a sua *Navigacion Especvlativa* fora o ter verificado que «nuestra España (subentenda-se: Península Ibérica) está inculta por falta de libros, q̄ son muy pocos los que tratan fundamental su especulacion, por ser un poco escabrosa, y limitada». Por esse motivo os pilotos ibéricos governavam-se por regimentos não devidamente revistos e, por consequência, não corrigidos, o que era inconveniente. «Pues en Castilla — continua Naiera — se gouernan hasta agora por vno compuesto à mas de 37 años por Rodrigo Çamorano ¹¹ [...] Que suppuesto en aquel tiempo que lo hizo, y algunos años adelante estuuiesse bueno en quanto a las Tablas de las declinaciones [do Sol]; agora estara muy falso, y necesitado de reformaçõ. Que como las estrellas tienen sus mouimientos particulares, de fuerça aura en las declinaciones variedad».

Além desse erro, Çamorano apontava um valor à distância polar da α Ursae Minoris que já não era naquele tempo aceitável, e dava também, tal como fizera o Cosmógrafo André Garcia de Cespedes ¹², regras para o uso da constelação Cruzeiro do Sul que, no entender de Naiera, não estavam correctas, muito embora Cespedes tivesse corrigido para 28° 35' a distância polar da α Crucis que Çamorano fixara em 30° (valor aliás corrente nos regimentos do século XVI). Ora Naiera tivera o cuidado de se informar junto de alguns pilotos antigos e modernos, «experimentados en muchas navegaciones, y q̄ muchas vezes cursaron las partes Australes», a razão por que não observavam a estrela α do Cruzeiro; e a resposta que obteve foi que tal observação, se acaso a faziam, vinha a denunciar-se frequentemente com erros de quatro e cinco graus, quando confrontada com os resultados obtidos a partir de observações solares.

Os objectivos essenciais do livro que escrevera eram, pois, a elaboração de novas tábuas de declinação para o Sol e as revisões dos regimentos da Polar e da Estrela do Pé do Cruzeiro (a esta última dedicaria até, como já ficou dito, muitas páginas da obra); mas é evidente que esses objectivos principais não escusavam, antes exigiam o tratamento de outros problemas

¹¹ Refere-se ao *Compendio del Arte de Navegar*, editado em Sevilha, no ano de 1591, por Iuan de Leon. Çamorano intitula-se «Cosmografo y Piloto mayor de su Magestad».

¹² No seu *Regimiento de Navegacion*, Madrid, 1606. Diz-se no título que o livro foi impresso a instâncias de «El Rey nuestro señor, por orden de su Consejo General de las Indias».

essenciais da Náutica, para que o volume ficasse com a unidade que o seu Autor desejava dar-lhe; daí as incursões por vários aspectos da arte de navegar a que não se escusou, como já se viu no apressado sumário que apresentei dos passos mais significativos de *Navigacion Especvlativa*.

É curioso observar que, dizendo-se Naiera nascido em Lisboa — e insistindo até na sua naturalidade portuguesa, como já direi —, não faz no «Prólogo» qualquer referência as obras publicadas por Portugueses; e, no entanto, deviam no seu tempo correr os livros impressos de Simão de Oliveira, de Manuel de Figueiredo e de Valentim de Sá, a que certamente se juntavam cópias manuscritas de outros textos, em particular a importante exposição do Padre Francisco da Costa, que há anos publiquei e o Padre Simão de Oliveira copiara descaradamente em grande parte¹³. Embora na *Navigacion Especvlativa* siga aproximadamente o plano do Padre Francisco da Costa, o único autor português que Naiera dá mostras de conhecer é Pedro Nunes, aliás para dele se servir sem o citar, como já referi, e a respeito de uma particularidade astronómica sem qualquer interesse na prática da navegação¹⁴.

O «Prólogo» termina com uma explicação sobre o motivo que levou Naiera a redigir o seu livro em castelhano. Diz ele «Y porque la lengua castellana es vniuersalmente inteligible en toda España, compuse en ella este libro para que corra por toda parte, y se aprouechen del quando paresca tener alguna cosa de bueno, y fuere bien recebido; y si el lenguaje no pariciere con la pureza que conuiene, bastante es la desculpa en no ser la lengua materna y natural».

Como se vê por este último passo, Naiera, embora o seu nome pareça apontar para uma origem castelhana, como já com razão se tem dito, na apresentação do livro não se esqueceu de sublinhar que o castelhano não era a sua língua maternal, assim reafirmando a sua nacionalidade portuguesa — já abertamente declarada na portada do livro.

4. A ideia que alvoroçadamente me ocorreu quando pela primeira vez compulsei o Códice 11063 da Biblioteca Nacional de Lisboa, foi que estaria talvez em presença do original português do texto de Naiera; mas tal ideia

¹³ Pe. Simão de Oliveira, *Arte de Navegar*, Lisboa, 1606, editado por Pedro Craesbeck. Luís de Albuquerque, *Duas Obras Inéditas do Padre Francisco da Costa*, Centro de Estudos de Cartografia Antiga, série «Separatas», Vol. LII, em especial pp. 37-41, Coimbra, 1970.

¹⁴ Trata-se de salientar, como já se notou, que as constantes das várias regras do regimento da Estrela Polar variam com a latitude. Todavia essas variações, que de facto existem, são insignificantes para as latitudes em que se efectuavam as navegações da época. Ver o estudo citado na nota ⁷, pp. 275-281.

logo se desvaneceu pela análise da letra do manuscrito, que não é claramente do primeiro quartel do século xvii. Considerei-a então da segunda metade de Seiscentos, o que um passo adiante transcrito, contendo um exemplo datado, veio depois a confirmar.

Mas nem por ser tardia esta tradução deixa de ser interessante. E desde logo por confirmar uma ideia que já da reedição madrilena, de 1669, era lícito reter: a despeito de se tratar de uma obra de cariz bastante teórico, a *Navigacion Especvlativa* é um texto que teve divulgação e foi tão estimado que veio a ser vertido na língua nacional do seu Autor.

Mas é necessário dizer-se que a tradução apresenta algumas alterações de fundo em relação ao original, a par de outras meramente formais ou de circunstância.

Assim, no texto manuscrito, além de se ter prescindido do «Prólogo», foi eliminada toda a parte referente a questões de Cosmografia, que no livro impresso aparece intercalada a esse mesmo «Prólogo» e ao início da 1.^a Parte da exposição. Nota-se também que, no manuscrito, o texto está repartido em duas partes, em lugar das três partes do livro, verificando-se ainda a transposição de capítulos, como já indicarei mais detidamente, e até uma parcial troca na ordem da exposição das matérias. Por outro lado, o tradutor não se deu ao trabalho de traduzir alguns parágrafos, eliminando, por exemplo, todos os que se referem à determinação da epacta e do aureo número, talvez por se tratar de um problema que era do conhecimento geral.

Acresce que o manuscrito apresenta anomalias aparentemente inexplicáveis. Por exemplo: ao longo do texto vai citando figuras de referência que ajudariam, como no original, à compreensão das matérias expostas, mas nem uma só dessas gravuras, embora todas estejam numeradas, foi reproduzida. Presumo que, como era habitual fazer-se na data provável em que a tradução foi escrita, o tradutor pensasse reunir todas as figuras no final do texto, e que depois, por qualquer motivo que ignoramos, o não tivesse chegado a fazer. Proponho esta explicação como plausível pelo facto dele também não ter intercalado na exposição as tábuas a que nela faz referência, preferindo deixá-las para o fim do seu caderno, onde se encontram algumas (e não todas) as que são referidas.

Mas o códice não apresenta apenas deficiências em relação à obra impressa. Com efeito, quando recorre ao cálculo logarítmico apresenta-o de modo muito mais metódico do que Naiera dispõe o cálculo trigonométrico; e chega mesmo a recorrer a esse cálculo em substituição de processos gráficos, pelo menos uma vez: na determinação da amplitude ortiva do Sol, que no original vem apenas calculada através do que então

se chamava um «analema» (gráfico). Acrescentarei ainda que o cap. 36 da 1.^a Parte do manuscrito é dedicado à «fábrica e uso da armila náutica», instrumento sem grande interesse prático de que o Padre Francisco da Costa dá a entender ter sido o inventor ^{14*}, e que o Padre Simão de Oliveira também descrevera no seu tratado, impresso em 1606 ¹⁵ a partir, segundo todas as aparências, do manuscrito inédito do Padre Costa, que lhe é anterior uma meia dúzia de anos. No livro impresso Naiera não tratou deste instrumento.

Conviria agora passar à comparação passo a passo dos dois textos, mas não dispondo nesta ocasião de tempo para o fazer exaustivamente. Assim, limitar-me-ei a comparar a parte inicial do manuscrito com os correspondentes capítulos ou passos do impresso, anotando apenas algumas alterações da responsabilidade do tradutor, para se ter uma ideia do critério orientador da versão que nos deu.

Notarei em primeiro lugar que os treze primeiros capítulos da 1.^a Parte do manuscrito correspondem a um antelóquio (não numerado como capítulo) e aos doze primeiros capítulos da 2.^a Parte da obra impressa. Os Capítulos 14 a 35 desta primeira parte do manuscrito versam, com algumas variantes de que já darei exemplos, as matérias expostas nos capítulos III a XXIV do livro; mas, por um lado, o tradutor omitiu o capítulo VIII de Naiera (e que seria o Cap. 19 do Códice), cujo conteúdo foi incluído no precedente, mas fez depois um salto na numeração, passando do Capítulo 18 para o Capítulo 20. Nota-se ainda que o Códice acrescentou a esta parte o Capítulo 38, em que trata da armila náutica (a respeito da qual, como já se disse, Naiera é omissa), e que falta no manuscrito, tal como hoje o conhecemos, pelo menos uma folha, em que terminaria o Cap. 30 e se iniciava o imediato.

Logo na primeira página do Códice se vê que o seu calígrafo devia ser homem completamente alheio à náutica do seu tempo. Com efeito, ele fala da «Agulha de Ferro [bússola] espalmada, de duas pontas, *cravada* na pedra Iman», o que não tem qualquer sentido, pois uma vez de *cravada* devia estar *ceuada* ¹⁶, como correctamente se lê no original. Culpamos o copista deste erro, e não o autor da tradução, pois ao longo do texto copiado à mão, este último dá muitas provas de estar bem dentro da matéria que traduzia.

O Capítulo 1.^o do manuscrito termina com uma referência ao inventor da agulha náutica, e diz ter ele sido um Alemão. Ora, como é sabido, a

*¹⁴ Obra citada na nota (12), págs. 60-62.

¹⁵ Luís de Albuquerque, *ob. cit.* na nota (12), pp. 132-133.

¹⁶ Quer dizer: magnetizada.

origem do uso da agulha nas navegações ainda hoje é um problema por resolver de modo definitivo. Naiera tinha, pois, motivos para ser mais cauteloso, quando termina o mesmo trecho deste modo: «... dicen que fue su inventor vn Aleman, si es verdad, ó no a los Historiadores importa el averiguarlo».

No título do Capítulo 2.º, que Naiera indica tratar «De ocho yerros que puede tener el Aguja Nautica, y sus enmiendas», o tradutor mudou o número «ocho» para a indicação indefinida de «muitos». E logo a seguir, sem dúvida tendo já o propósito de decompor a tradução em apenas duas partes, onde no original se remete o leitor para a «Tercera parte», a tradução refere-se a um «como se mostrara adeante». No primeiro parágrafo, ao referir os erros da agulha, Naiera termina: «... apuntaré ocho las mas esenciales [imperfecciones] de las que a vezes suelen tener, y como se enmendaran»; o tradutor anónimo eliminou todo o final da frase, que termina na palavra «essenciais». Noutro passo do mesmo capítulo há na tradução uma troca de palavras: onde o original, referindo-se à necessidade de se deter sobre a pedra íman somente para dela referir «quanto importe a *los Pilotos*», o tradutor preferiu antes escrever «quanto importe *aos praticos*». Por último, e sem sair deste capítulo, mostrarei que, se na tradução se eliminaram pequenos trechos sem qualquer importância para a compreensão do contexto — como se reconhece pelo exemplo acima apresentado —, também, em compensação, se lhe introduziram acréscimos igualmente irrelevantes: exactamente no final do capítulo, e depois de dizer que deixava para os filósofos o trabalho de averiguarem como e porquê a agulha atraía o ferro, Naiera conclui «y entiendo que los que mas especularon esta materia menos acertaron», — frase que passou à versão portuguesa assim acrescentada: «e entendo que os que mais se cansarão nesta materia menos acertarão, e de palavra direi minha opinião».

Penso que estes exemplos já serão suficientes para dar uma ideia do modo de proceder do tradutor, dispensando-me de entrar em mais comparações assim minuciosas, e passando a apontar apenas uma ou outra diferença digna de registo.

No Cap. 3.º (no livro impresso é o Cap. II da 2.ª Parte) Naiera enumera que a «pedra de cevar» se encontrava na Etiópia, na Macedónia, na Boécia, na Alexandria, na Ásia, e em muitas outras partes de Espanha [topónimo que, uma vez mais, significa toda a Península Ibérica], nomeadamente na Serra Morena, na província de Leon e próximo de Alvito. Na tradução manuscrita acrescentou-se à margem: «Tambem na serra de Cintra ha pedra de ceuar».

O Capítulo 7.º trata de «Como se acha a linha Meridiana», enquanto Naiera usara o futuro: «Como se allará...»

No Capítulo 10.º (Cap. ix do texto impresso), que se ocupa da construção das tábuas das amplitudes ortivas, o tradutor corrigiu para $21^{\circ} 30'$ a obliquidade da eclíptica que Naiera fixara em $21^{\circ} 31' 30''$, e, em consequência eliminou a justificação do autor sobre o motivo que o levara a adoptar este número, ou seja, a seguinte frase: «como halló Ticho Brahe en sus obseruaciones, y lo auemos tratado largamente en la primera parte deste libro en las materias de las declinaciones del Sol».

No mesmo Capítulo, enquanto Naiera ensina a determinar graficamente a amplitude ortiva, como já dissemos e só em seguida aponta o cálculo trigonométrico respectivo, o tradutor omite qualquer referência a gráficos, e resolve o problema matematicamente, com todo o rigor. Vou transcrever a exposição do primeiro caso concreto apresentado pelo Códice, como exemplo do cuidado que o seu autor teve em remediar o texto de Naiera onde ele era menos claro e mais compacto:

«Exemplo 1.º»

A des de Março tomei o sol, e achei que estava em altura de $38^{\circ} 40'$, com $3^{\circ} 56'$ de declinação para a parte do Sul; pretendo saber neste dia quantos graus me nasce o sol apartado do verdadeiro ponto de Leste para o Sueste e se ha de por de Oeste para o Sudoeste. Os termos são os seguintes:

t.	Seno do complemento da altura do polo que por ser $38^{\circ} 40'$ he o seu complemento $51^{\circ} 20'$	[9,8925365]
t.	Para o seno da declinação do sol de 10 de Março que achamos ser $3^{\circ} 56'$ e seu logarítmo	8,8362969
t.	Com o radio ou seno todo	10,0000000
		<hr/>
		18,8362969
		9,8925365
		<hr/>
t.	Para a amplitude ortiva	8,9437604

E somando os logaritmos dos dois termos intermédios, e da soma tirando o logaritmo do primeiro termo, resta o logaritmo do 4.º que buscado nas Taboas dos logaritmos lhe respondem $5^{\circ} 3'$ aproximadamente, e

outros tantos graus nasce o sol a 10 de Março do ano de 1670 da parte de Leste para o sueste, e se poem de oeste para o sudoeste ¹⁷».

Naiera dá um exemplo diferente, mas não dispõe o cálculo da maneira claríssima que o tradutor lhe deu, nem faz — o que é mais importante — qualquer alusão ao recurso a logarítmos.

Para não alongar escusadamente esta exposição, citarei apenas mais um exemplo de alteração introduzida pelo tradutor na obra que traduzia. Vou buscá-lo ao título do Capítulo 13 (Cap. XII da 2.^a Parte no impresso), que o manuscrito sucintamente indica tratar «Das paragens, e quanto varião as Agulhas pellas experiências dos melhores Pilotos Portugueses», enquanto o passo no texto original se lê assim: «En que partes, y quanto varia el Aguja, por las experiencias de Vicente Rodrigues Piloto Portugues». É de notar que a omissão do nome de Vicente Rodrigues se repete, na tradução logo no início desse capítulo; de facto, enquanto Naiera aí insiste: «Los q̄ tienē escrito de las experiencias q̄ hizo Vicēte Rodrigues vno de los mejores Pilotos q̄ nauegó a las Indias orientales por discurso de muchos viajes son estas»; o trecho passou à tradução na seguinte forma: «Os q̄ tem escrito das experiencias que fizerão os melhores Pilotos, q̄ navegarão às Indias orientais, por discurso de muitas viagens, são as seguintes» ¹⁸.

Dos exemplos citados pode, portanto, concluir-se que, à parte a introdução do cálculo logarítmico, que o tradutor fez, as alterações sofridas pelo texto original são de pouca importância, e em nada o afectam.

Para concluir direi que, em face do exposto, me parece não ser tarefa inútil para a história da Náutica Portuguesa a edição comentada, e sempre cotejada com o original impresso, deste manuscrito inédito da Biblioteca Nacional de Lisboa.

¹⁷ O texto usa a expressão $\sin u = \sin \delta / \sin (90 - \varphi)$, onde u é amplitude ortiva, δ a declinação do Sol e φ a latitude; o texto nunca recorre a cossenos. O segundo exemplo reporta-se ao dia 10 de Abril de 1640.

¹⁸ A omissão da referência a Vicente Rodrigues explica-se talvez por a sua fama se ter diluído em mais de cinquenta anos que separam a sua actividade da data da tradução. António de Naiera refere-o por ser homem do seu tempo.

ACADEMIA DE MARINHA

Discordancia Dimensional entre el
Atlántico y el Mediterráneo en
las cartas Portulanas

POR

ROLANDO A. LAGUARDA TRIAS

LISBOA — 1984

Discordancia Dimensional entre el Atlántico y el Mediterráneo en las cartas Portulanas

Comunicação apresentada pelo coronel ROLANDO A. LAGUARDO TRIAS a Academia da Marinha em 22 de Setembro de 1981.

BASTA la simple contemplación de una carta de navegar medieval, o sea, de una carta portulana, para que el observador — por escasa que sea su versación cartográfica — quede al punto sorprendido ante la exactitud del trazado geográfico.

Si a una carta portulana se superpone una moderna, en proyección Mercator y escala adecuada, como se le ocurrió hacer a José Gómez Imaz ¹ al estudiar la carta de navegar del cartógrafo mallorquín Gabriel de Valseca, confeccionada en 1439, la coincidencia de ambas representaciones en la cuenca del Mediterráneo, pone de manifiesto, en forma convincente, la maravillosa fidelidad alcanzada por los cartógrafos medievales (fig. 1).

Pero la superposición muestra además que las costas del océano Atlántico presentan en las cartas portulanas — y, por lo tanto, también se puede observar en la de Valseca — un encogimiento o disminución de las dimensiones en sentido latitudinal debido al cual las islas Británicas se encuentran situadas mucho más al sur de lo que correspondería, de acuerdo a la escala.

Lo que ocurre con la carta de Valseca se repite con las demás cartas portulanas; la semejanza de formas es tan grande en todas ellas que Nordenskiöld y, tras él, muchísimos cartólogos, creyeron que todas las cartas portulanas que se conservan son simple calco o fiel reproducción de un prototipo único, al cual se aplicó el nombre de «portulano normal».

La coincidencia de las formas geográficas de las costas del mar Mediterráneo, al usar el procedimiento de superposición, pone de relieve la exactitud de las distancias relativas de unos lugares costeros con respecto

a otros pero nada nos dice acerca del valor de las unidades dimensionales empleadas.

Sólo la comparación dimensional entre los lugares representados en las cartas con arreglo a su escala y sus distancias reales permitirá afirmar si la semejanza observada es expresión de una verdadera exactitud o si, en cambio, está afectada de cierto aumento o de alguna disminución.

Nordenskiöld y Kretschmer intentaron efectuar la expresada comprobación pero al hacerlo incurrieron en errores de procedimiento que falsearon los resultados.

Tanto Nordenskiöld como Kretschmer, utilizando la escala gráfica, midieron en cierto número de cartas portulanas las distancias comprendidas entre lugares del litoral mediterráneo, perfectamente identificados; esta operación les permitió establecer que las distancias en cada carta están con respecto a las distancias reales (para Nordenskiöld en valor medio de esta relación es igual a 0,63) en la misma relación que lo está la milla incógnita empleada en las cartas con respecto a la milla náutica (m. 1852).

Nordenskiöld obtuvo así el valor de 1166 metros para la milla empleada por los cartógrafos portulanos²; por su parte, Kretschmer llegó por idéntico procedimiento a una milla de 1250 metros que denominó milla portulana.

Sin embargo, Nordenskiöld no se conformó con su milla y se empeñó en sostener la existencia de otra unidad, múltiplo de la primera, cuyo valor, según, él, era igual a la mitad de la distancia comprendida entre dos puntos consecutivos de la escala gráfica (10 millas) o sea, 5 millas y cuya equivalencia métrica resultó ser igual a $0,63 \times 10/2 = 3,15$ millas = 5,83 kms. por lo cual hubiera convenido, con arreglo a la magnitud de esta unidad (casi igual a la legua marítima), denominarla legua portulana y no milla portulana como insistió Nordenskiöld en llamarla, olvidándose de la otra milla de 1166 m. que primeramente había hallado.

Ambos cartólogos olvidaron también que su propósito de averiguar la longitud de la unidad itineraria de las cartas portulanas, deduciéndola de las distancias registradas en las mismas cartas implicaba el error de admitir como exactas dimensiones obtenidas a estima, es decir, a ojo por los informantes de los cartógrafos y afectadas, como es natural, de inevitables inexactitudes. Debido a este error de principio los valores de la milla de Nordenskiöld y de la de Kretschmer diferían uno de otro y de haberse insistido en seguir utilizando el mismo método se habría llegado en cada intento a valores siempre diferentes, resultado previsible si se considera que se partía de valores afectados en cada caso de errores de distinta cuantía.

Si Nordenskiöld y Kretschmer, en vez de eminentes cartólogos y, por ende, adversos al empleo del método histórico en la indagación cartológica, hubieran sido modestos humanistas se habrían percatado de la superfluidad de sus esfuerzos porque la magnitud de la milla empleada en las cartas de navegar medievales no podía ser otra que la antigua milla usada por los romanos en todo el vasto imperio (salvo en la Galia, donde siguieron usando la unidad itineraria indígena: la leuga o legua) y conservada después de su caída en poder de los bárbaros, en las antiguas provincias.

La longitud de la unidad itineraria de Roma — miliarium o milla — equivalente a 1000 pasos o a 5000 pios romanos, es decir, a 1480 metros ³, podía ser comprobada en cualquiera de las numerosas vías militares que atravesaban el gigantesco imperio y de las que todavía subsisten abundantes restos en nuestros propios días.

En el Renacimiento, cuando se les ocurrió a algunos humanistas hacer la verificación, no de la milla (por considerarla innecesaria) sino de algunos de sus submúltiplos, como el pio, adoptaron el procedimiento que acaba de indicarse. Así, Elio Antonio de Nebrija, en 1510, midió en la antigua vía Argenta o camino de la Plata, que iba de Mérida a Salamanca, el espacio comprendido entre dos hitos miliarios con un cordel resistente para que no se estirara ni contrajera. La operación aparece descrita en uno de sus discursos universitarios, *De mensuris repetitio* ⁴ y por él nos enteramos que halló entre dos miliarios cien veces la longitud del hilo y su quincuagésima parte le proporcionó la longitud del pie. Luego comprobó en el circo de Mérida la longitud del pie que resultó ser igual a la obtenida en la vía de la Plata. Nebrija expresa que pensaba exponer a la vista del público en la nueva biblioteca que entonces se estaba construyendo en la Universidad de Salamanca la longitud que había encontrado del pie antiguo, pero algunos años después Ambrosio de Morales refiere que en Salamanca no estaba el padrón del pie de Nebrija ⁵ por lo cual no ha quedado rastro de su valor.

El doctor Juan Ginés de Sepúlveda repitió la comprobación de Nebrija en el mismo camino romano de Salamanca a Mérida ⁶ y de la distancia entre *miliaria* dedujo que el pie era igual al romano por comparación con el modelo formado por una barra de hierro cuya longitud se ajustaba a la de dos padrones de piedra antiguos (romanos) que se conservaban en el huerto de Angel Coloccio en Roma ⁷. Según mostramos en *La Aportación científica de mallorquines y portugueses a la cartografía náutica en los siglos XIV al XVI*, Madrid, 1964, págs. 20 y 21, la equivalencia del pie del Campidoglio es igual a m. 0,296.

A su vez, el maestro Pedro Esquivel, catedrático de matemáticas en Alcalá, realizó una nueva medición, según refiere Ambrosio de Morales (y éste constituye la única fuente del informe, porque los papeles de Esquivel se perdieron) en la que determinó la longitud de los arcos o lumbreras del acueducto de Mérida y comprobó que todos tenían la misma longitud que halló con un cordel ser igual a 50 varas justas, lo que significa que valían 150 pies (la vara tiene tres pies); de ahí dedujo que el pie antiguo español tenía un tercio de vara (m. 0,279), o sea, que era un poco menor que el pie romano. Una segunda experiencia de Esquivel en el camino de la Plata le permitió establecer con cordeles de 50 varas que entre cada dos hitos marmóreos había 33 cordeles y un tercio que multiplicados por tres proporcionaban los 5000 pies de cada milla. Por último, en una tercera experiencia midió Esquivel algunas distancias del Itinerario de Antonino (precioso documento del siglo IV, debido al istrio Etico, que conserva los valores de la mensura de Agripa, en el siglo I) y comprobó que la longitud de cuatro millas equivalía a una legua española común ⁸. Es sabido que esta legua común era la usada en el mar.

Las experiencias de Nebrija, Sepúlveda y Esquivel poseen en común el haber tomado como punto de partida y base indubitable de sus operaciones la longitud de la milla romana en el antiguo camino de la Plata. Por consiguiente, todos los mensores admitían implícitamente que la milla romana era unidad itineraria de valor fijo y vigente. Insistimos en que las referidas experiencias tenían por finalidad comprobar la longitud del pie antiguo para compararlo con el moderno por haber éste experimentado variaciones de valor a lo largo del tiempo. En cuanto a la tercera experiencia de Esquivel, al revelar que cuatro millas equivalían a una legua española común, igual a las usadas en el mar desde principios del siglo XV, confirma que ambas unidades itinerarias — la milla y la legua — eran las mismas unidades usadas en las cartas portulanas ⁹. Claro está que nos referimos a la fase del proceso evolutivo dimensional de las cartas portulanas, cumplido en el siglo XV, pues en los siglos anteriores la relación entre la milla y la legua fue diferente; antes de 1327 la legua valía dos millas ¹⁰ y en el resto del siglo XIV la relación fue de tres millas por legua. Todo lo expuesto configura que la milla fue siempre una unidad fija e invariable en tanto que la legua experimentó diferentes cambios de valor ¹¹.

Los cartógrafos portulanos disponían de dos controles dimensionales en sus cartas: el primero, constituido por la relación entre el valor del grado de la circunferencia terrestre y la milla romana, que tenía su expresión gráfica en la *base cartográfica* (islas Berlengas-cabo San Vicente), y el segundo, basado en la relación existente entre las distancias reales en el terreno y la

representación del valor de la milla en la carta, cuya expresión era la *escala gráfica*. Este doble control explica que, sin necesidad de recurrir al calco, los cartógrafos alcanzaran en sus cartas de navegar el alto grado de precisión que caracteriza sus trabajos. Todo ello fundado en la incuestionable fijeza e invariabilidad de la unidad itineraria básica — 1.^a milla romana — cuyo valor subyacía en las cartas de navegar sin que nadie lo hubiera puesto en duda y sin que nadie se refiriera tampoco a ello porque era noción archiconocida y más vieja que los guarismos árabes, del mismo modo que en ninguna escala gráfica (salvo excepcionales casos) se mencionaban los valores dimensionales de la misma por ser también noción estabulizada y de sobra conocida ¹².

Pasemos ahora a establecer el valor de la desproporción existente entre las costas del Atlántico y las del Mediterráneo. Esta desproporción es claramente perceptible en la península ibérica que aparece deformada por presentar las costas atlánticas (dirección nortesur) un notorio acortamiento con respecto a las distancias este-oeste (fig. 2).

Para Kretschmer la citada deformación es el efecto de haber usado en el océano Atlántico una legua de 4 millas cada una y en el Mediterráneo una legua de 3 millas y de haberlas considerado erróneamente los cartógrafos como equivalentes ¹³. Según Kretschmer la comprobación de su hipótesis se encuentra en el libro portulano (nombre de los derroteros medievales) de Pietro de Versi (1445) que da para las costas atlánticas la distancia en leguas; «la legua española — agrega Kretschmer — tenía una dimensión de 5,56 km. y esta legua es equivalente, según dicen expresamente otros portulanos, a cuatro millas pequeñas de las usadas por estas cartas. Así un cuarto de legua es igual a 1,4 km.; pero como una milla portulana tenía aproximadamente 1,25 km. y ambas medidas se aplicaron en los mapas como equivalentes, refiriéndolas a la misma escala, resultaba una diferencia apreciable que explica la desproporción entre las costas atlánticas y mediterráneas» ¹⁴. La hipótesis de Kretschmer reposa en la existencia falsamente establecida, de la milla portulana de 1,25 km. y para él la desproporción entre las costas atlánticas y mediterráneas acusa un acortamiento de las primeras con respecto a las segundas, o lo que es

lo mismo, que las distancias mediterráneas son normales y las atlánticas más chicas de lo que corresponde.

Kretschmer no calculó la cuantía de la desproporción y se limitó a expresar vagamente que la diferencia era apreciable cuando en un periquete pudo dejar establecido que, de acuerdo a su hipótesis, la desproporción ascendía a un 11 %, según puede comprobarse:

$$\begin{array}{rcccl} 1,4 & \text{—} & 1,25 & & x = 89 \\ 100 & \text{—} & x & & 100 - 89 = 11 \% \end{array}$$

Si Kretschmer se hubiera limitado a relacionar la legua atlántica de 4 millas con la mediterránea de 3 millas habría llegado a la conclusión de irreprochable certeza que la desproporción debía ser de 3: 4, o sea, de un 25 % y no de un 11 %. Si se observan los cuadros I y II del presente estudio, de ellos surge que la desproporción está más cerca del 25 % que del 11 %. Sin embargo, la diferente equivalencia de la legua en el Atlántico y en el Mediterráneo no es la causa de la desproporción entre uno y otro mar, según vamos a mostrar.

Como en el siglo XIV se empleaba la legua de tres millas, tanto en el Atlántico como en el Mediterráneo ¹⁵ la desproporción no debería manifestarse en las cartas de esa época si efectivamente respondiera a la diferencia de equivalencia de la legua en uno y otro mar.

Para comprobar lo expuesto, medimos en diversas cartas portulanas del siglo XIV y principios del siglo XV, todas ellas anteriores al empleo de la legua de 4 millas en el Atlántico, distancias del orden de las trescientas millas náuticas actuales en las costas atlánticas (dirección norte-sur), para lo cual elegimos como puntos extremos de esa distancia los cabos Finisterre y San Vicente y las comparamos con otras del mismo orden de magnitud en dirección este-oeste y para ello escogimos el intervalo comprendido entre los cabos San Vicente y Gata que podemos considerar sensiblemente situados sobre un mismo paralelo. En efecto, el cabo de Gata está en 36° 44' 00" N y el de San Vicente en 37° 01' 15" N; la diferencia de

17' 15" está dentro del límite de indeterminación de las latitudes en esos tiempos.

CUADRO I
Desproporción entre las costas atlánticas y mediterráneas

Fecha de la carta	Carta utilizada	Intervalo cabo San Vicente-cabo Gata		Intervalo cabo Finisterre-S. Vicente		Desproporción
		millas	metros	millas	metros	
	Valor real de intervalos	323	598.196	353	653.756	
Comienzo s. XIV	Tammar Luxoro	510	754.800	430	636.400	23 %
c. 1330	Carta maghrebina	530	784.400	450	666.000	22 %
1339	Angelino Dulcert	490	725.200	430	636.400	20 %
1375	Abraham Cresques	430	636.400	370	547.600	22 %
1384	Pinelli-Walckenaer	522	772.560	430	636.400	24 %
1385	Guillermo Soler	480	710.400	410	606.800	22 %
1413	Meciá de Viladestes	460	680.800	410	606.800	18 %
1430	Colla di Briatico	500	740.000	410	606.800	24 %

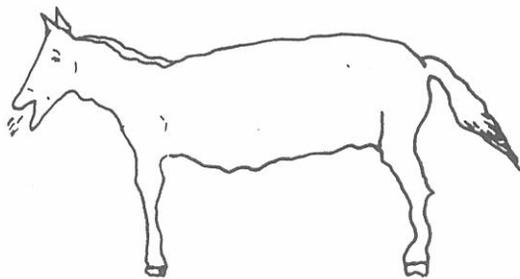
Nota — Los valores reales en metros son el resultado de multiplicar las millas por 1852 y los demás valores en metros son el resultado de multiplicar las millas por 1480.

El cuadro I revela que la desproporción en las cartas escogidas oscila entre un 18 % y un 24 %. El valor promedial (22 % aproximadamente) alcanza al doble del deducido de los datos de Kretschmer (11 %) y demuestra la inconsistencia de su hipótesis. El cuadro muestra, además, que si bien la desproporción es aproximadamente del mismo orden de magnitud que la originada por la distinta equivalencia de la legua en el Atlántico y en el Mediterráneo, en este caso no pudo intervenir dicho factor pues en el siglo XIV y, por tanto en todas las cartas del cuadro I la legua tenía la misma equivalencia de 3 millas en uno y otro mar.

Para buscar la explicación del fenómeno partamos de los hechos siguientes: a principios del siglo XIV y precisamente entre los años de 1321 y 1327, según mostramos en otro lugar ¹⁶, se estableció una base cartográfica en Portugal, entre las islas Berlengas y el cabo San Vicente; a dicho intervalo se le asignó, por determinaciones astronómicas, el valor angular de 3 grados de latitud y una distancia itineraria de 170 millas, resultado éste del promedio de la estima de numerosas navegaciones; de estos valores

resulta un módulo del grado terrestre de 56,66 millas al grado que coincide con el valor que en Occidente se atribuyó al astrónomo musulmán del siglo IX, Alfragano. La base influyó decisivamente en la cartografía al permitir el control de las distancias en el Atlántico y facilitar la exactitud del trazado de las costas oceánicas (prescindiendo, como es natural, de los inevitables errores que afectan a las distancias en las cartas de navegar): debido a esas circunstancias las dimensiones oceánicas pueden considerarse normales.

Pero la admisión de que las distancias costeras del Atlántico en las cartas náuticas del siglo XIV son normales nos obliga al mismo tiempo a reconocer que las distancias del mar Mediterráneo están aumentadas en un 22 % aproximadamente. Esta conclusión sorprenderá a quienes, como Kretschmer y la casi totalidad de los cartólogos, admitían lo contrario apoyándose en la perfección de las formas de ese mar. Obsérvese que si una figura contiene una desproporción resultante de la soldadura de dos perfiles diferentes, como ocurre con el caballo de la figura adjunta, en el cual la cabeza y patas delanteras están a escala distinta del resto del cuerpo, no es posible decidir si la parte delantera es demasiado pequeña o la posterior excesivamente grande si previamente no se establece cual es la parte cuya representación está de acuerdo con las medidas del original y con la escala del dibujo. Si sucede que la parte que guarda las debidas proporciones con la escala y el original es la parte delantera no hay duda alguna de que el resto del cuerpo está aumentado.



Para confirmar la exactitud de nuestra conclusión tratemos de determinar la relación que las distancias mediterráneas de las cartas (medidas con la escala gráfica y reducidas a metros con arreglo a la unidad itineraria usada) guardan con las distancias reales (también expresadas en metros).

Nuestra conclusión resultará cierta en caso de que las distancias mediterráneas de la carta excedan de las reales en un veintitantos por ciento aproximadamente.

Para conseguir la mayor objetividad en los resultados, renunciamos a elegir nosotros las distancias y decidimos aprovechar las que Nordenskiöld empleó en sus cálculos de la milla portulana, o sea, las contenidas en el cuadro publicado en la página 22 de su *Periplus* (Stockolmo, 1897) y a base de ellas se ha confeccionado el cuadro II que sigue.

CUADRO II
Aumento de las distancias mediterráneas en las cartas portulanas

Intervalo	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Gibraltar — cabo Bon	792	228-247	237	1185	1.466.784	1.753.800	17
Gibraltar — Génova	819	241-267	255	1275	1.516.788	1.887.000	20
Génova — cabo Bon	450	126-138	133	665	833.400	984.200	16
cabo Bon — Venecia	505	150-178	160	800	935.260	1.184.000	21
Venecia — Alejandría	1181	336-374	358	1790	2.187.212	2.649.200	18
Cabo Bon — Alejandría	935	277-305	293	1465	1.731.620	2.168.200	21
Alejandría — cabo Rumili	603	173-201	189	945	1.116.756	1.398.600	21
Alejandría — Ras el Janzir	404	119-140	127	635	748.208	939.800	21

- Notas explicativas:**
- (1) Distancia real en millas de 1852 metros.
 - (2) Distancia en millas portulanas de Nordenskiöld, según diferentes cartas.
 - (3) Promedio de la columna anterior.
 - (4) Valores de la columna anterior multiplicados por 5 que los ha convertido en millas romanas de 1480 m.
 - (5) Distancia real en metros; se han obtenido multiplicando (1) por 1852.
 - (6) Distancia de la carta en metros; se han obtenido multiplicando (4) por 1480.
 - (7) Porcentaje en que las distancias de la carta (6) exceden de las reales (5).

Debido a haber denominado Nordenskiöld milla portulana a la mitad de la distancia comprendida entre dos puntos consecutivos de la escala gráfica, los valores de la carta han debido multiplicarse por cinco.

La comparación de los valores de las columnas (5) y (6) del cuadro muestra que las distancias del Mediterráneo en las cartas examinadas exceden de las reales y que el porcentaje de exceso es igual a un promedio de un 19 %, con lo cual queda demostrado lo que pretendíamos.

Como las distancias seleccionadas por Nordenskiöld corresponden a lugares situados en los más variados rumbos, el porcentaje del cuadro II indica que el aumento de las distancias mediterráneas en las cartas portulanas tiene la misma cuantía en las distintas direcciones; de ahí que con el procedimiento de superposición ensayado por Gómez Imaz se haya obtenido una coincidencia casi perfecta.

Por otra parte, los resultados logrados con la milla romana de 1480 metros en los precedentes cálculos confirman la realidad de su empleo que ya previamente habíamos probado.

En suma, el aumento de las distancias del mar Mediterráneo significa: 1.º) que los constructores de las cartas iniciales del citado mar utilizaron unas dimensiones del globo terráqueo superiores a las reales y a las empleadas en la representación de las costas atlánticas; 2.º) que los cartógrafos subsiguientes continuaron empleando en sus cartas los valores iniciales usados en el Mediterráneo.

Cuando los cartógrafos trataron de aplicar, en el siglo XV, para la representación de las costas atlánticas que se iban descubriendo el mismo módulo del Mediterráneo hallaron que las modalidades de la navegación oceánica y las vastas extensiones del Atlántico impedían utilizar el viejo módulo del grado terrestre y se vieron compelidos a emplear otro, del que la nueva equivalencia de la legua fue la expresión práctica de la reforma cumplida y único elemento que trascendió al público de la labor de los talleres cartográficos.

En consecuencia, la desproporción entre las costas atlánticas y las mediterráneas es el resultado de la soldadura de dos perfiles dimensionales diferentes.

Rolando A. Laguarda Trías

NOTAS

¹ José Gómez Imaz, *Monografía de una carta hidrográfica del mallorquín Gabriel de Valseca*, en *Revista General de Marina*, tomo xxxi, Madrid, 1892.

² *Periplus*, Stockholm, 1897, pág. 22.

³ El resultado de multiplicador la longitud del pie romano (m. 0,296: valor medio de muchos antiguos pies de piedra conservados en Roma) por 5000 es igual a 1480 m. Algunos metrólogos (Doursther y otros) asignan a la milla romana valores ligeramente diferentes (1472,5 m.). Para Víctor E. von Hagen la milla romana mide 1480 m. (*Los caminos que conducían a Roma*, Barcelona, 1973, pág. 189).

⁴ El discurso fue impreso en Alcalá, en 1527 y se titula *Aelij Ant onij Nebrissensis Grammatici, atque Regii Historiographi de mensuris repetitio, quam dixit in Salmanticensi Gymnasio ad tertium idus Junias anno salutis christiane MDX*.

⁵ *Discurso de Antigüedades* por Ambrosio de Morales, inserto en las *Antigüedades de las Ciudades de España*, de Florián de Ocampo, Alcalá, 1575, fol. 33.

⁶ Según una carta que escribió a Felipe II desde Badajoz; véase *Epistolario*, libro III, capítulo xxxiv, Colonia, 1602, pág. 169.

⁷ Pedro Rodríguez Campomanes, *Itinerario de las Carreras de Postas*, Madrid, 1761, pág. lxxij.

⁸ *Ob. cit.*, pág. lxxvj.

⁹ Rolando A. Laguarda Trías, *La aportación científica de mallorquines y portugueses a la cartografía náutica en los siglos XIV al XVI*, Madrid, 1964, pág. 66.

¹⁰ *Ob. cit.*, pág. 60.

¹¹ *Ob. cit.*, págs. 63-72.

¹² *Ob. cit.*, pág. 16.

¹³ Kretschmer, *Historia de la Geografía*, Barcelona, 1930, pág. 68.

¹⁴ *Ob. cit.*, y lug. cit. anteriormente — La legua española no tenía en el siglo XV la longitud de 5,56 km. que le atribuye Kretschmer sino que valía 5920 m., resultado de multiplicar los 20.000 pies de que constaba (4 millas de 5000 pasos) por m. 0,296, extensión del pie romano. Cf. Salvador Franco, *La legua náutica en la Edad Media*, Madrid, 1957, pág. 80.

¹⁵ Laguarda Trías, *La aportación*, pág. 61.

¹⁶ *Ob. cit.*, cap. V, págs. 50-62.

ACADEMIA DE MARINHA

**A Pesquisa de Petróleo em
Portugal**

POR
BARRETO DE FARIA

L I S B O A — 1 9 8 1

A Pesquisa de Petróleo em Portugal

*Comunicação apresentada pelo Eng.º JORGE BARRETO DE
FARIA à Academia de Marinha em 6 de Maio de 1981
(Resumo)*

RESUMO

As áreas susceptíveis de pesquisa petrolífera em Portugal situam-se na bordadura ocidental — Bacia Lusitânica — e na bordadura meridional — Bacia Algarvia.

A formação da Bacia Lusitânica está associada a fenómenos de “rift” que se desenvolveram quase paralelamente à actual linha de costa e que trouxeram consigo a criação de duas sub-bacias: uma situada a Norte da embocadura do rio Douro e outra a Sul.

A bacia Algarvia, de menores dimensões, tem a configuração monoclinal com principal desenvolvimento na área “offshore”.

A restrição a estas áreas resulta de uma das grandes leis da pesquisa de petróleo, que a circunscreve a depósitos sedimentares.

As bacias portuguesas enriqueceram-se com depósitos que datam desde o Triásico superior até aos sedimentos recentes.

Todo este conjunto sedimentar foi profundamente afectado por movimentos tectónicos produzidos quer por levantamentos do soco subjacente quer por deformação de alguns destes sedimentos primitivos que, pela sua plasticidade, se deformam, deformando também os sedimentos super-jacentes.

Daqui outra lei da pesquisa de petróleo que determina que a pesquisa incida preferencialmente em zonas onde os sedimentos porosos e permeáveis se localizem em posição elevada.

A ocorrência de acumulações de petróleo exige a conjugação de 3 factores determinantes:

- a) existência de sedimentos porosos e permeáveis
- b) existência de uma cobertura de sedimentos impermeáveis
- c) existência de sedimentos ricos em matéria orgânica submetida a pressão e temperatura compatíveis com a sua transformação em hidrocarbonetos.

A pesquisa petrolífera desencadeia-se hoje quer em áreas ainda praticamente virgens, quer em áreas sedimentares que noutros tempos não proporcionaram resultados positivos, e isto porque o espectacular desenvolvimento das ciências da terra conjugado com o impressionante processo tecnológico vieram abrir possibilidades que ainda há bem poucos anos se julgavam impossíveis.

Em Portugal, como aliás noutras partes do mundo, as primeiras pesquisas surgiram em meados do século XIX em zonas da Bacia Lusitânica que evidenciavam indícios de hidrocarbonetos à superfície.

Posteriormente e embora com carácter de descontinuidade — característica comuna a áreas particularmente difíceis — a pesquisa de petróleo tem vindo a desenvolver-se não só na bacia Lusitânica como também na algarvia, estendendo-se nos últimos anos às áreas offshore, sempre com recurso a técnicas cada vez mais sofisticadas, quer em terra quer no mar, sem que contudo tivesse sido evidenciado qualquer jazigo com valor comercial.

Este esforço prossegue, embora a ritmo mais reduzido, pois as perspectivas, embora de certo modo limitadas, estão longe ainda de se poderem considerar perdidas.

ACADEMIA DE MARINHA

UMA ÉPOCA DE INDEFINIÇÃO DO
DIREITO MARÍTIMO — A EMBAIXADA
DE JOÃO DA SILVEIRA EM FRANÇA
(1512-1530)

POR
MARGARIDA GARCEZ VENTURA

LISBOA — 1984

Uma época de indefinição do direito marítimo — a embaixada de João Silveira em França (1522-1530)*

* *Comunicação apresentada à Academia de Marinha em 17 de Julho de 1980, a convite do Senhor Almirante Teixeira da Mota, ao qual presto homenagem póstuma. Constitui um aspecto parcial de licenciatura em História na Faculdade de Letras de Lisboa (Julho de 1974) com o título João da Silveira — Diplomata Português do séc. XVI, Lisboa, Gabinete de Estudos Humanísticos, 1983.*

Toda a problemática que aqui vamos abordar resulta da dúvida — ou da alteração — sobre as fontes de autoridade do Direito Internacional, a que não é alheia a Reforma e a consequente quebra de união da Cristandade.

O Direito Internacional era então definido pela Santa Sé. Neste caso do Direito Marítimo, vigorava na época o Tratado de Tordesilhas, que consignava a divisão dos mares entre portugueses e espanhóis. Os franceses foram os primeiros a contestar a sua exclusão desta partilha do mundo. Tratava-se duma corrida às rotas comerciais — através de ataques a navios e procura de conhecimentos sobre essas rotas — e da competição nas próprias fontes de riqueza: Índia, Guiné e Brasil.

Um mês depois de subir ao trono, D. João III vê levantar-se com acuidade um problema que já preocupara D. Manuel: a quebra do domínio português na navegação e comércio nas terras de além-mar — Índia, África e Brasil. Prevendo sempre situações como esta, a nossa expansão marítima tinha sido acompanhada por medidas de ocupação de variadas modalidades com incontestável validade para a época — cruzeiros, padrões, títulos de posse. As sucessivas Bulas concedidas criavam a garantia de uma verdadeira «esfera de influência», não só nas terras descobertas ou conquistadas, mas também naquelas que o viessem a ser.

Carlos V realizava uma política de Império continental, tendo em conta os domínios alemães, flamengos e italianos, o que não podia deixar de inquietar a França. Francisco I, por sua vez, também pretendia muitos dos seus vassallos empenhados na actividade marítima mais especialmente dirigida aos portos atlânticos e que ia ao encontro das áreas portuguesas. No plano geral, Carlos V e Francisco I disputavam o controle político e comercial do mundo. Neste confronto, D. João III precisava de definir a sua posição. Ligado à Casa de Áustria por laços de parentesco, não devia menosprezar o poder da França, que podia interferir na passagem de quaisquer mercadorias para o mercado vital da Flandres.

Para D. João III existiam várias opções possíveis dentro deste quadro: apoiar Francisco I; apoiar Carlos V; apoiar tacitamente um e publicamente outro; não apoiar nenhum — a atitude neutral que sempre se atribui a D. João III; apoiar um ou outro alternadamente.

As notícias que Fr. Luís de Sousa e Francisco de Andrada dão como recebidas por D. João III logo no início do seu reinado, revelam que os franceses atacavam directamente o que nos pertencia, contrariando o direito da época expresso pela forma atrás mencionada. Mercadores portugueses em Paris avisaram D. João III que um tal João Verrazano, Florentino, prometendo grandes riquezas a Francisco I de França, se lhe oferecera para descobrir as Índias do Cataio através de uma passagem pelo Nordeste da Europa.

Além desta notícia chegou a D. João III outra à cerca de preparativos nos portos da Normandia para armadas que tinham por objectivo colonizar o Brasil. E, cada vez com mais frequência, os bretões atacavam os navios portugueses, ainda que isso tivesse sido oficialmente proibido por Francisco I.

O projecto da viagem de Verrazano, o projecto do Brasil e o ataque de corsários a navios portugueses determinaram que D. João III enviasse a França um embaixador.

Na Corte francesa — donde tinha ordens para não se afastar — João da Silveira secundaria a acção de numerosos colaboradores que espiavam nos portos os preparativos das armadas de corsários e descobridores, tentavam acordos com os financiadores destas e tratavam da restituição das presas. Na Corte, ainda, procuraria influenciar as decisões de Francisco I na repressão de corsários e exploradores, jogando com as condições do equilíbrio europeu, as possibilidades de Portugal a esse respeito, e a lei internacional vigente.

João da Silveira leva Instruções relativas e tomadias e à cerca da Índia e Brasil.

Também recebia indicações para continuar, com Jácome Monteiro, as diligências para a restituição de uma caravela da Mina, com carga avaliada em 15 mil cruzados, tomada na barra de Lisboa. D. Manuel, pouco antes de morrer, tinha enviado a França Jácome Monteiro. João da Silveira deveria dirigir-se à corte e comunicar imediatamente com Jácome Monteiro para, antes de contactar com o Rei, se inteirar do andamento das negociações.

João da Silveira recebera também os autos da tomada de outra caravela da Mina (apresada já no reinado de D. João III) a fim de reclamar a sua restituição.

Entretanto, em Setembro de 1522, o Almirante de França concede a Jean Terrien, burguês de Dieppe, uma Carta de Marca destinada a vigorar nos mares portugueses. O que sucedera? Desde que fora declarada guerra entre Francisco I e Carlos V, a frota de Jean Fleury — organizada e equipada por João Ango — emboscava-se com vários capitães, entre os quais o capitão de *La Marie* de Dieppe, nas vizinhanças de Cadiz, Canárias ou Açores na rota dos galeões da Índia. Por volta de Março de 1522, João Terrien, com licença do Almirante ou dos seus oficiais, tinha equipado um galeão de Dieppe para fazer guerra aos súbditos do Imperador. A partir daqui temos duas versões: a que está consignada na Carta de Marca e a que é exposta por Francisco de Andrada.

Segundo os franceses, durante a viagem no alto mar tinham encontrado um galeão pertencente a mercadores de Sevilha que vinha das Antilhas com ouro do Imperador e de particulares; diziam que, tendo confiado na amizade entre Francisco I e D. João III, os capitães conduziram os navios até à costa de Portugal para desembarcar os prisioneiros. Aí, D. João III tinha-os mandado aprisionar juntamente com a tripulação espanhola, e confiscou-lhes as mercadorias. A versão portuguesa difere desta por dizer que os franceses não encontraram a nau castelhana no alto mar, mas já dentro dos limites da costa portuguesa, pelo que se impunha a intervenção feita.

Este incidente foi um grave índice da posição de D. João III, e tido como quebra da neutralidade portuguesa. Veio a ter graves consequências no desenrolar da embaixada de João da Silveira, apenas encetada.

* *

Como é sabido, a concessão das Cartas de Marca obedecia a certas regras consignadas no «Guidon de la Mer», uma das quais é a parte queixosa poder requerer justiça perante o soberano do agressor e que, no caso desta não lhe ser concedida, se poder actuar pela via das armas. Todavia, a decisão

tem de ser comunicada ao embaixador do país contra o qual se ia proceder, e dar-lhe tempo para avisar o seu Rei.

Com efeito, o texto da Carta de marca de João Terrien faz supôr que tenham sido respeitadas os trâmites legais.

Enquanto o Almirante de França concedia esta Carta de Marca, Francisco I tomava força para não atender aos pedidos feitos pelo embaixador português. Recordamos que dois desses pedidos eram o embargo das naus de Verrazano e a restituição de duas caravelas da Mina.

Em carta de 22 de Março de 1523 João da Silveira dá contas a D. João III desta situação e do andamento das conversações com o Rei de França. Quanto às naus de Verrazano, embora da primeira vez que se falou no assunto, o Rei mostrasse desagrado a respeito da viagem, «agora tornou a cuidar nisso e a mudar o conselho». Paralelamente, Francisco I mandara dar resposta sobre outros assuntos em que João da Silveira insistia há muito, talvez um dos processos de restituição da tomada da caravela da Mina que tanto preocupara Diogo de Gouveia — o célebre humanista português em França. Em Fevereiro desse ano de 1523 Gouveia partia da Corte de Francisco I para Ruão com um despacho sobre a posse do ouro tomado. Como o despacho não lhe fosse favorável, voltou à corte, requereu justiça no Conselho e conseguiu falar com o Rei, que mandou entregar-lhe o ouro.

Os méritos deste êxito devem-se ao Bispo de Paris, ao Chanceler e ao Secretário do Rei. O caso nunca se resolveria se passasse pela justiça de Ruão porque — diz Gouveia — os normandos «não querem mais que demanda».

Contudo, Francisco I continuava desconfiado, a ponto de não informar João da Silveira de que tinha dado ordens de embargo às naus de Verrazano. Esperava notícias de Portugal para definir a sua atitude. Às diligências de João da Silveira acrescentam-se os avisos de Honorato de Cais, seu embaixador, explicando-lhe os inconvenientes de tal expedição.

Um mês depois ainda Verrazano não tinha partido, provavelmente também por desavenças com a tripulação, a que não eram estranhas os manejos de Mestre Diogo de Gouveia. Nesta data, João da Silveira, confiante no embargo definitivo de Verrazano, assegura a D. João III só acreditar que ele parta se o vir partir.

Além da promessa do embargo definitivo de Verrazano, João da Silveira conseguia outro êxito. Tendo, pelo Natal de 1522, as galés de Francisco I tomado um galeão e uma caravela portuguesa, recebe agora a justa reparação. A caravela com a artilharia e o galeão com carga de

sedas e brocados foram remetidos para Lisboa. O Rei de França queria guardar a amizade de D. João III.

Contudo, a atitude de Francisco I para com Portugal vai sofrer uma viragem com múltiplas causas, quer internas, quer externas. Nestas condições, não admira que tenha acontecido o que parecia impossível: em Junho, Verrazano parte para o Cataio.

Com quatro navios, Verrazano, tentou a passagem por Nordeste, mas uma tempestade nos mares boreais fê-lo regressar à Bretanha só com dois navios. Então continuou a viagem com um navio, *La Dauphine*. Em Janeiro de 1524 passando o Arquipélago da Madeira, encaminha-se para Oriente, sem contudo ultrapassar o paralelo 50. Daí Verrazano regressa a Dieppe onde, em Julho de 1524, escreve a Francisco I contando-lhe o fracasso da viagem, mas prometendo-lhe outra expedição, para a qual, ainda nesse ano, arranjou financiadores. Contudo, em virtude da guerra com a Inglaterra em que a esquadra de Verrazano foi requisitada para defender o Pas de Calais, só em 1526 se torna a projectar nova viagem.

Em Portugal, o povo já murmurava contra a indecisão do Rei em reprimir a escandalosa acção dos corsários. Há sempre notícias de andarem franceses pela costa, roubado os incautos. Mas, se bem que o povo esteja descontente, não se tomam medidas eficazes.

O Embaixador de Carlos V pensa que os danos são pequenos, mas a verdade é que os navios de mercadores e pescadores não ousavam sair para o mar, com medo dos franceses. Em 24 de Agosto desse ano de 1524 o Conselho da Cidade de Lisboa queixa-se ao Rei dos contínuos roubos dos franceses.

* *

É a altura de referir as medidas de direito marítimo propostas por Mestre Diogo de Gouveia. Este já tinha, por sua iniciativa, feito seguir para a côrte de França um enviado para pedir a Francisco I que os corsários não saíssem para o mar sem fiança. Supunha Gouveia que não havia quem desse dinheiro para financiar expedições de corso quando se conseguisse a restituição das presas. Mas, para que a exigência de fiança resultasse, era necessária uma medida complementar: que os corsários não pudessem ir desembarcar as presas à Escócia ou à Dinamarca.

A proposta de fiança não é novidade: já em 1522 fora sugerida a D. João III pelo mesmo Gouveia. Também se havia de requerer que fosse proibido comprar mercadorias apresadas. Mas, como os corsários podiam

tomar a mercadoria e afundar o navio com a tripulação, Gouveia solicitava que D. João III lhe desse autorização para combinar com os reis de França, Inglaterra e Dinamarca que daí em diante nenhuma presa tivesse valor legal — quer em tempo de paz quer em tempo de guerra — se não trouxerem o Mestre e o Piloto Contramestre do navio. Juntamente com estas propostas cuja efectivação não dependia só de D. João III, Gouveia lembrava que, para a validade dos acordos, era extremamente necessário que os navios fretados transportassem, na realidade, mercadorias portuguesas, e não castelhanas.

Na verdade, navios portugueses transportavam mercadorias de castelhanos. Mas também era certo que os franceses não se coíbiam de apresiar navios portugueses com carga portuguesa. E por que razão não tomavam os navios ingleses com carga castelhana? Constava que desde o começo da guerra entre Francisco I e o Imperador os franceses já tinham apresado mais de 120 navios, embora segundo António Carneiro, Escrivão da Puridade, não sejam mais de 80. Mas Carneiro informa-nos que a maior parte dos roubos era feita pela armada do Almirante do Rei de França, esse que tinha por obrigação castigar os ladrões. Sabendo-se apoiados, os corsários consideravam a costa de Portugal como reserva sua. António Carneiro está prelexo: «não sabe a que irá isto parar, mas parece-lhe que não acabará bem».

A tudo isto acrescentam-se as suspeitas que pesavam sobre o embaixador de França: Honorato não passava de um espião e de um mercador feito com os corsários.

Entre 1524 e 1525 reforçam-se os laços entre D. João III e Carlos V e, conseqüentemente, agrava-se o fosso entre Portugal e França. Não por acção do rei português, que continua a usar de brandura para com Francisco I e corsários franceses. Se a isto se chama neutralidade, D. João III manteve-a.

Em 1524 Francisco I sofria graves reveses com a invasão de França pelos exércitos imperiais, sendo ele mesmo feito prisioneiro.

Por essa data, o seu embaixador em Portugal escreve ao Almirante de França com a notícia de uma tomada portuguesa sobre um navio francês que tinha feito uma presa. Os tripulantes, ao serem aprisionados, declararam estar ao serviço do Almirante de França. D. João III decide então não ter para com eles a benevolência que teria se dependessem do Rei, e não do Almirante.

Passado pouco tempo chega à corte uma notícia que iria complicar o caso: junto ao Estreito de Gibraltar corsários franceses tomaram uma

caravela portuguesa, e aprisionaram o capitão e os tripulantes, que ameaçaram enforcar se não chegasse a acordo acerca dos prisioneiros franceses em Lagos. O Alcaide de Lagos receia que assim possa suceder, mas no Conselho do Rei não se toma medida alguma. Apesar de Honorato afirmar que são corsários, todos crêem que são homens do Almirante.

Em França, agravam-se as condições da embaixada de João da Silveira, ao qual não era permitindo escrever nem regressar. Apesar das vultosas somas dispendidas — 1524 é o ano mais caro de toda a embaixada — não consegue resolver nenhum assunto.

Entretanto fizera-se uma reunião do Conselho para resolver o destino dos corsários franceses que estavam em Lagos. O seu chefe escrevera a D. João III exigindo-lhe que soltasse todos os franceses prisioneiros em Lagos e Lisboa, sob a ameaça de apresiar quanta embarcação navegasse ao longo da costa portuguesa. Era demasiado. O Conselho resolveu que se aprontasse rapidamente uma armada para fazer face ao perigo. Além do mais os franceses presos em Lagos tinham-se evadido levando o carcereiro, que se tornara seu cúmplice.

Pouco depois é tomada, na costa portuguesa, outra nau vinda da Índia.

Trata-se da nau *Santa Maria Madalena*. Estivera cinco anos na Índia e a carga que trazia valia 200 mil ducados, dos quais os franceses tomaram 150 mil. O Rei pensa que chegou a altura de tomar alguma decisão, e manda embargar todas as mercadorias francesas, e prender todos os franceses residentes no Reino.

Mas não era suficiente, e à medida que crescem os danos causados pelos franceses, mais inexplicável se torna a brandura de D. João III.

Nesse mesmo ano, João da Silveira consegue escrever ao Rei, para o desiludir do bom andamento das negociações com França: nem sequer escaparam aos franceses um galeão e uma caravela que iam em socorro de Arzila, e que são atacados na costa algarvia.

Entretanto, Carlos V vence Francisco I na batalha de Pavia, alargando-se, conseqüentemente, o cerco à volta do embaixador português. Este, juntamente com Mestre Diogo de Gouveia, consegue, após grandes esforços, algo muito importante: a saída de França para Portugal de um homem sabedor de cosmografia, geometria e hábil navegador, que alguns historiadores supõem ser o próprio Verrazano.

No mesmo ambiente, prosseguiam favoravelmente em França os negócios de tomadias.

Se isto se passava no âmbito diplomático e se, na Santa Liga concluída em 1526, Portugal é nomeado aliado da França, ao nível da acção directa

dos corsários pouco se alterou. Nos começos de 1526, naus francesas ancoraram em Cascais. O capitão ironizava com D. João III, enviando-lhe três açores que havia apreendido numa nau portuguesa.

No entanto, já nesse ano de 1526, D. João III tenta impedir que a navegação francesa tome conhecimento das linhas de tráfico com o Oriente. Para isso ordena a todos os seus súbditos que, sob pena de morte, afundem os navios franceses encontrados na rota da Índia. Quanto ao Brasil, em 1526 ou começos de 1527, D. João III envia Cristóvão Jacques como guarda-costas para perseguir sobretudo os corsários franceses. Daqui pode concluir-se que D. João III tolerava o curso na área do Mar do Norte e na costa portuguesa, para manter aberto o tráfego com o centro comercial da Flandres. Mas usava da maior energia para garantir o nosso monopólio nas áreas coloniais.

Logo que as condições políticas da França se tornam seguras com a paz com a Inglaterra (em Março de 1526) e com a chegada de Francisco I, renovou-se o projecto da viagem de Verrazano à Índia. Chabot, o novo Almirante de França, contribui com dois galeões para a armada descobridora. Constitui-se uma sociedade em comandita, com capital de 20 mil libras tornesas, para essa viagem considerada «para o bem, proveito e utilidade da coisa pública do reino de França».

No começo de 1527 D. João III escreve ao seu Embaixador comunicando-lhe que enviará em breve uma pessoa expressamente para resolver o problema das tomadias. Haveria esperanças de recuperar o que estava perdido? Os franceses estavam seguros da sua posição estratégica, além de que era indiscutível o interesse que tinham no pau brasil. O facto é que D. João III pede a Jácome Monteiro informações detalhadas sobre a restituição das tomadias. A opinião dele é desencorajadora: parece-lhe difícil recuperarem-se as tomadias, há muito distribuídas «entre homens que restituem mui mal o alheio, e a maior parte de todas estas presas vieram às mãos do Rei de França, e do Almirante e de seus oficiais, que as mandaram vender. E El Rei tomou todo o dinheiro, dizendo que tinha necessidade dele para a guerra de Inglaterra e Itália». Descreve, em seguida, a falsidade das inquirições e dos processos, viciados com declarações inexactas arrancadas por meio de tortura e ameaças.

Na Primavera de 1528 João Verrazano parte para o Brasil, com uma armada de 5 navios patrocinada pelo próprio Almirante. A defesa do Brasil exasperava o Almirante, tanto mais que, ao longo da costa brasileira, continuavam as lutas entre franceses e portugueses.

Depois do Brasil, a Índia: por essa altura armava-se em Ruão uma nau com destino à Índia. A viagem fora empreendida sob a protecção do Rei e do Almirante de França.

Também ao longo da costa portuguesa não afrouxavam os ataques de corsários. Ocasões houve, nesse ano de 1528, que chegaram a estar naus francesas fundeadas ao largo de Setúbal, e mais de cinquenta na zona do cabo S. Vicente.

* *

Em Setembro de 1528 inicia-se em França o julgamento de um grave incidente na costa do Brasil. O processo é um dos elementos que vai conduzir à célebre Carta de Marca de João Ango. Os antecedentes do processo devem ser lembrados.

Em Setembro de 1522 alguns mercadores da Bretanha apresentaram Cartas Patentes a Francisco I. Relatavam que tinham equipado três navios para irem ao Brasil carregar mercadoria. Aí ancoraram e desfraldaram bandeiras com as armas de França e do Ducado da Bretanha, «esperando por elas haver ajuda e socorro». A guarda costeira autorizou a sua presença e, logo que viu os navios carregados, atacou-os, matando os pilotos e muitos marinheiros, e fazendo sossobrar os navios. Alguns franceses entregaram-se aos selvagens, outros aos portugueses. Estes foram enforcados ou afogados, outros foram enterrados até aos ombros, martirizados e mortos. Estas notícias chegaram à Normadia e provocaram imediatas reacções, Ango, figura do porto de Dieppe, construiu um arsenal para armar o corso, e pediu a Francisco I as cartas patentes necessárias. Os mercadores fizeram pedidos de Cartas de Marca no valor de 60 mil cruzados.

Francisco I, averiguado o acontecimento e as perdas, envia a Portugal um dos seus Reis de Armas para exigir indemnização. Segundo a lei, as Cartas de Marca só podiam ser concedidas quando os pedidos de indemnização não fossem satisfeitos. Mas os bretões não esperaram pelo resultado da sua missão. Em Outubro de 1528 já D. João III era informado da saída de França de muitas naus de corsários.

Em Janeiro de 1529 chega a Portugal, e é recebido em Conselho, outro enviado de Francisco I, Angoulême, que expõe a sua missão; certos vassallos de Francisco I, feridos e roubados no Brasil, haviam requerido Cartas de Marca. O Parlamento queria concedê-las imediatamente. Mas Francisco I enviava-o para requerer justiça e reparação dos danos. D. João III afirma ao enviado o indiscutível direito dos portugueses a irem,

sem concorrentes, ao Brasil. E, ao fim de nove semanas, Angoulême sai de Portugal com a seguinte resposta: «cuidais vós haver dinheiro? El Rei deve a El Rei de Portugal e aos portugueses mais de 400 mil ducados de que os portugueses foram roubados em França».

Nas vésperas da partida de Angoulême tinha ainda chegado ao reino mais notícias das abusivas navegações francesas: informam de Moçambique que tinha aportado aí uma das três naus saídas há dois anos de Ruão. As outras duas deviam ter carregado especiaria em qualquer sítio. O embaixador de Carlos V receia pelo futuro do Império português: «se não encontram a armada do Rei que os desbarate! Parece-me que aqui estão aflitos com esta decisão dos franceses, porque, como lhes tiraram o Brasil, julgam que tentarão ir-lhes à especiaria».

Em França desencadeiam-se as consequências dos pedidos de Angoulême não terem sido satisfeitos. Mas Francisco I encontrava-se em difícil situação financeira para pagar o resgate dos Infantes. Assim, resolve enviar outro legado a Portugal para tentar obter dinheiro: Pedro de La Garde.

Como é recebido? Entre os seus testemunho e o do embaixador de Carlos V existem divergências, talvez só aparentes: um descreve o ambiente popular, outro o da corte. La Garde relata o ambiente de hostilidade contra os franceses nas ruas de Lisboa; outro o «grande recebimento» que D. João III lhe concedeu. A sós com o Rei, comunicou-lhe o essencial da sua missão, e que pode resumir-se num pedido de 400 mil cruzados para resgate dos Infantes e na reclamação sobre a captura de navios franceses.

A resposta de D. João III estabelece a ligação entre o pedido de dinheiro e o problema marítimo, no duplo aspecto de acções de pirataria e de acordos de direito. Diz o Rei que, considerando a importância do resgate, emprestava 100 mil cruzados; quanto aos outros 300 mil, que Francisco I os mandasse cobrar aos corsários. Relacionava, assim, a concessão do empréstimo com a repressão da pirataria.

No que toca à justiça sobre tomadias e corsários, D. João III aceita as propostas de Francisco I, não sem esclarecer que nós nunca atacávamos os franceses a não ser em defesa própria.

Os acordos de navegação enviados por intermédio de João da Silveira evitariam danos e roubos, e visavam que fosse proibida, em tempo de paz e de guerra, a tomada de navios ou mercadorias portuguesas, salvo se o navio fosse corsário ou andasse em ajuda dos inimigos; proibir-se-ia, também, a ida de franceses à Guiné, Índia e Brasil que pertencem, por direito,

a Portugal. As duas propostas são amplamente comentadas e justificadas com argumentos jurídicos.

Apesar destas posições, D. João III — na opinião do embaixador de Carlos V — considera perdido o monopólio da navegação com o Brasil, «**porque os franceses vão lá como a sua cosa e dizem que não é mais do Rei que deles**». No plano dos factos, como no do direito, a posse exclusiva do Brasil por Portugal era contestada.

Por esse tempo entraem Lisboa um navio de Dieppe, armado. Nele vêm alguns franceses, entre os quais um Rei de Armas, um Secretário do Almirante da Normandia e um letrado. Reclamam justiça para assuntos já — caso do Brasil, nau das Antilhas — e para outro, desconhecido para nós, ocorrido na Madeira. Se D. João III não satisfizer as suas reclamações, ordenarão imediatamente Carta de Marca. Pelos hábitos diplomáticos de Francisco I, é bem possível que tenha enviado La Garde para negociar, e pouco depois outra embaixada de intimação.

D. João III teme que Francisco I não concorde com a resposta aos seus pedidos de dinheiro, nem com as negociações de direito, e que outorgue as Cartas de Marca. Então o Rei recorre ao suborno, sugerindo a João da Silveira dar «algum proveito secreto» ao próprio Almirante ou ao Grão-Chanceler.

Fosse por ser urgente a solução da falta de dinheiro, fosse para continuar a sua diplomacia habitual — alternar negociações com exigências — chega a Portugal, em Março de 1530, Honorato de Cais com nova embaixada. Enquanto isto, chega a França, vindo da Guiné, um navio do estribeiro-mór de Francisco I, carregado de malagueta, e armam-se navios para ir aos mares portugueses.

Afinal, D. João III acaba por parecer decidido a romper com Francisco I se ele não mandar restituir a malangueta e embargar os navios. A situação era de tal modo grave que em Portugal se pensa que, se o Rei não tomar imediatamente atitudes enérgicas, perder-se-á o monopólio do comércio e navegação da Guiné e da Mina, como se perdeu o do Brasil. João da Silveira tentara por todos os meios que a malagueta fosse restituída. A resposta fora negativa. Talvez o embaixador de Carlos V faça eco dela quando escreve «**os franceses dizem que os mares são de todos e cada um pode aproveitar-se deles no que puder**».

* *

Formula-se um novo princípio geral do direito, antagónico àquele que D. João III defendia, e que tinha a justificá-lo os sacrifícios feitos

pelos portugueses para alcançar o tráfico com a Índia. **Mas o que o Rei de Portugal esquecera é que, uma vez descoberta a rota, ou havia capacidade militar para a defender, ou teria de a aceitar como aberta a todos. D. João III não se apercebia, ou apercebia-se mal, que uma regra de direito ou a posse legítima só é respeitada por outros países quando pode ser defendida pelas armas.**

Assim, não admira que ficasse escandalizado com a resposta sobre a posse de uma zona como a Guiné, «de tantos anos ganhada e possuída por os Reis meus antecessores e a primeira que foi descoberta naquelas partes por o Infante D. Henrique meu tio, que foi o primeiro descobridor do mar Oceano».

* *

Logo que soube da resposta de Francisco I a Silveira, D. João III julga conveniente enviar uma pessoa expressamente para requerer a entrega da malagueta. Essa pessoa foi o letrado Dr. Lourenço Garcês, do Desembargo do Paço.

Por outro lado manda que Silveira diga a Francisco I que o Rei tinha ficado sentido com todos os danos sofridos, que não podiam ser maiores se houvesse guerra entre Portugal e a França, e insiste para que lhe fosse feita completa justiça. Se esta não se efectivar, «será necessário tomar outro conselho e outro caminho».

Ao regressar a França, La Garde não leva dinheiro, nem qualquer acordo.

* *

Entramos agora na fase final do processo da outorga da Carta de Marca de João Ango, e na fase final da Embaixada de João da Silveira.

No processo, ao definirem-se os casos de hostilidade entre portugueses e franceses que estavam na base das reclamações de João Ango aparece como caso mais importante o da nau das Antilhas. Temos, porém, elementos que nos permitem supor que este caso foi usado de preferência como catalizador de uma série de agravos que os portugueses vinham fazendo a João Ango e seus pilotos, e que raras vezes obtinham reparação. Vejamos o caso da nau das Antilhas: João Ango, durante a guerra entre Francisco I e o Imperador, armara navios para combater os inimigos de França. Entre estes contava-se um galeão de Dieppe, de nome *La Marie*, que encontrou

no alto mar (na versão francesa) ou junto à costa portuguesa (na versão de D. João III) um navio que vinha das Antilhas carregado com ouro, pérolas, coral, açúcar, couros e outras mercadorias. De acordo com a descrição francesa, o navio era propriedade de espanhóis, embora armador português. D. João III dá a entender que o navio tinha carga de muitos proprietários. Assaltado pela gente de Anjo, logo os barcos portugueses caíram sobre o galeão francês e sua presa, e trouxeram tudo para Lisboa. Os franceses dizem que, após estar presa em Lisboa dois anos e sete meses, a tripulação que sobreviveu foi condenada à morte e a mercadoria tomada por D. João III. O Rei de Portugal descreve o desenlace de outro modo: trazidos para terra, foram julgados e condenados à morte, acabando por ser perdoados a pedido do embaixador de França.

O relato da captura desta nau coincide com aquele que já descrevemos em 1522, e que teria dado origem à Carta de Marca de João Terrien.

Em 27 de Julho de 1530, Francisco I promete a João Anjo uma Carta de Marca para entrar em vigor daí a três meses. Confia que, entretanto, resultem as negociações com o Rei de Portugal, ao qual enviam a decisão do Conselho. O correio que trouxe tal despacho comunicava a vinda breve de João da Silveira.

Mas D. João III, ao dar as Instruções para António de Ataíde, sucessor de João da Silveira no cargo, critica o facto de a Carta ter sido outorgada com João da Silveira já morto.

Como sabemos que Silveira esteve presente na sessão do Parlamento que decretou a Carta, é evidente que D. João III se refere ao tempo dessa mesma execução: coincidiu com um período de vazio ao nível da representação diplomática portuguesa.

* *

A embaixada de João da Silveira em França foi uma missão muito controversa e discutida, durante a qual se negociaram vários assuntos, de que destacamos — por adequação ao lugar e aos ouvintes — os relacionados com tomadias de naus por corsários, restituição de presas e viagens dos Franceses ao Brasil e à Índia.

Todas estas questões punham em causa o direito internacional vigente e encadeavam-se de tal modo que, ainda uma não estava concluída, já outra requeria solução. Aliás, logo em 1524 — dois anos após o início da missão — já não havia qualquer esperança no seu êxito. E, nos finais da embaixada — no Verão de 1530 — D. João III reconhecia a inutilidade de tantos gastos em tempo, em diligências e em dinheiro.

A quem atribuir culpas? D. João III aparece-nos sempre procurando soluções de compromisso, ou melhor, nunca tomando nenhuma decisão que julgue irreversível. Com efeito, D. João III tinha uma curiosa visão da oportunidade política, pois dizia que «o tempo e as cousas costumavam mudar» e, ainda que num determinado momento parecesse boa uma decisão, mais adiante podia não ser. A esta indecisão do Rei juntavam-se as demoradas consultas ao Conselho. No entanto, dadas as precárias condições financeiras de Portugal D. João III tinha toda a razão em ser prudente. Em vez de atribuímos culpas preferimos dizer, com João da Silveira, que a culpa não foi do Rei, nem dele, nem de ninguém, senão «as cousas que as cousas que o derão asi».

Termina assim, naturalmente, uma embaixada cujos resultados imediatos não estão ainda bem esclarecidos.

Um importante factor que dá a esta embaixada o aspecto curioso de uma tentativa de caminho, ou de ambiguidade nos resultados, está na deficiente formulação do Direito, nesse conflito entre as regras internacionais vigentes e as realidades, nos ataques constantes ao monopólio português na navegação e comércio do Oriente e em certas áreas do Atlântico. **O Direito estava definido pelas garantias da Santa Sé. Francisco I procurava modificá-lo avançando com situações de facto.** Visavam elas forçar ajustes e acordos criadores de novas regras mais dependentes de um equilíbrio real de poderes onde, portanto, a França pudesse ser contemplada. Este desfazamento entre a lei e a realidade, próprio das épocas de mudança, está assim intimamente ligado com a sua ascensão ao poderio marítimo.

E aqui o Direito forja-se com a efectiva possibilidade de o fazer valer, pela força das armas.

ACADEMIA DE MARINHA

**Problemas de Dinâmica Litoral
na Costa Oeste Portuguesa**

POR
MOTA OLIVEIRA

LISBOA — 1981

Problemas de dinâmica litoral na costa oeste portuguesa

*Comunicação apresentada pelo Prof. Dr. ILDEBERTO
BERNARDO DA MOTA OLIVEIRA à Academia de Marinha
em 15 de Julho de 1983
(Resumo)*

A importância e actualidade do tema são evidentes face às numerosas manifestações do processo erosivo que afecta a generalidade da costa.

Numa breve introdução teórica importa referir a importância da onda como agente dominante da dinâmica litoral na costa oeste portuguesa, e negar a importância das correntes litorais. Afloram-se conceitos como caudal sólido total, saldo do caudal sólido e balanço aluvionar; refere-se a sua intervenção na génese de situações de acreção e de erosão.

A evolução litoral em milénios mais recuados foi por certo condicionada pela rápida subida do nível médio do mar que acompanhou a última deglaciação. A formação da ria de Aveiro, no entanto, data do início do presente milénio e pode ser encarada como o resultado dum período de alimentação aluvionar abundante, em excesso sobre a capacidade de transporte longitudinal da onda. A intensificação das fontes aluvionares estará relacionada com o agravamento do processo erosivo das bacias hidrográficas tributárias, nomeadamente a do Douro, à origem do qual poderá associar-se um processo de deflorestação generalizada. O crescimento do cordão litoral e a consequente migração para sul da embocadura tiveram repercussões importantes, nomeadamente sobre as condições sócio-económicas da região envolvente do complexo lagunar.

Presentemente, em termos de balanço aluvionar a situação inverteu-se, ou seja, a intensidade das fontes desceu significativamente abaixo da capacidade de transporte longitudinal da onda e daí o processo erosivo que afecta grandes trechos da costa Oeste. Sobre a época em que se terá dado a referida inversão pouco pode adiantar-se. No entanto existem elementos que permitem localizá-la seguramente antes de meados do século passado. Pode assim afirmar-se que a referida inversão é claramente anterior à construção dos molhes de Leixões, obras que, no entanto, são frequentemente responsabilizadas pelas erosões na zona de Espinho e a sul.

Para o enfraquecimento das fontes aluvionares litorais muito tem contribuído, nas décadas mais recentes, quer o aproveitamento das bacias hidrográficas quer a extracção de areia para a construção civil. Como a situação é irreversível, a única solução residirá na construção de obras de protecção costeira capazes de sustentar o processo de erosão litoral.

ACADEMIA DE MARINHA

*OS PAINÉIS INTRODUTÓRIOS
DA EXPOSIÇÃO DE OSLO —
critérios e conceitos*

POR
OCTÁVIO LIXA FILGUEIRAS

LISBOA — 1985

Os Painéis Introdutórios da Exposição de Oslo — Critérios e Conceitos*

Sendo esta a primeira sessão da Academia de Marinha, após a promoção do nosso ilustre Presidente ao posto de Vice-Almirante¹, é-me extremamente grato dedicar-lhe a comunicação que vou apresentar.

O momento de júbilo, que como seus amigos vivemos, tem a valorizá-lo a essência do facto que tanto nos alegrou: a Marinha acaba de praticar um acto de justiça — honrando-nos a todos, dignificando-se a si própria.

1. A Exposição «impossível».

Em Outubro de 1978, a Comissão Técnica Consultiva do Museu de Marinha² tomou conhecimento duma proposta de intercâmbio cultural apresentada pelo Museu Marítimo de Oslo³. Para melhor elucidação do

* Comunicação apresentada na sessão de 18 de Novembro de 1981 da Academia de Marinha. O presente original, baseia-se nas notas que serviram para a intervenção oral e inclui os textos que organizei, seleccionei ou redigi para os painéis a meu cargo, bem como os resumos que fiz para os Catálogos.

¹ A promoção data de 14 de Agosto de 1981.

² Assim constituída: (o então) Comandante Avelino Teixeira da Mota, Dr. João da Gama Pimentel Barata, Arquitecto Pedro Quirino da Fonseca, Coronel Nuno Valdez dos Santos, e eu próprio.

³ Conforme acta da reunião de 13 de Outubro de 1978.

assunto, o Almirante Emanuel Ricou ⁴ deu conta da troca de impressões havidas com o Dr. S. Molaug, Director daquela instituição norueguesa, com quem se encontrara no (último) Congresso Internacional de Museus de Marinha: especial relêvo merecera a ideia de se fazer uma exposição conjunta, a apresentar sucessivamente nos dois museus, mas começando pelo da Noruega, exposição essa destinada a proporcionar o conhecimento mútuo de dois países tão ligados ao mar como são os nossos.

O assunto foi por todos considerado muito importante, mas obviamente, levantava-se a questão prévia da garantia da obtenção dos meios necessários para conseguir resposta adequada a qualquer acordo que viesse a estabelecer-se.

Em Junho do ano seguinte, face ao empenhamento da nossa Embaixada em Oslo, que pretendia incluir aquela manifestação cultural no âmbito da visita do Senhor Presidente da República — Maio de 1980 — foi confirmada a disponibilidade do Museu de Marinha, condicionada à garantia da obtenção do mínimo de meios indispensáveis à realização do programa ⁵.

A partir de Outubro seguinte⁶, entrou-se na fase de lançamento duma tarefa, cujo prazo previsto — seis meses⁷ — constituiria, só por si, motivo de sérias preocupações.

De facto, em condições normais, o tempo disponível podia considerar-se exíguo. Mas como qualificá-lo, na emergência — com as duas equipas estranhas uma à outra, separadas por milhares de quilómetros; sem estar ainda fixado um «guião»; desconhecendo nós, à data, os espaços disponíveis no museu norueguês?

Aliás a situação agravou-se quando houve que definir os fundamentos conceptuais em que assentaria a nossa participação. Mais adiante farei a análise de tal matéria na parte relativa a *Critérios e Conceitos*; por agora retenhamos, apenas, que só em 7 de Dezembro se ultimou a discussão da nossa proposta de matriz ⁸, e que, por tal motivo, só a partir daí se iniciou o processo de coordenação com a equipa norueguesa.

Já em 21 de Dezembro tomávamos conhecimento do resultado dos contactos directos estabelecidos em Oslo pelo Comandante António

⁴ À data, Director do Museu de Marinha.

⁵ Conforme acta da reunião de 7 de Junho de 1979.

⁶ Acta de 25 de Outubro seguinte. Nesta sessão foi proposto para «director do projecto» da Exposição o vogal Arquitecto Pedro Quirino da Fonseca.

⁷ Todo o material deveria ser embarcado para Oslo, no mês de Abril seguinte.

⁸ Conforme acta da mesma reunião, ponto 4.

Cardoso ⁹, e pelo Arquitecto Pedro Quirino da Fonseca, ou seja um primeiro esquema de distribuição dos painéis, tendo em conta a índole e dimensões dos espaços destinados à exposição, e dentro da feição que a esta se pretendia imprimir ¹⁰.

Mas três dias depois verificou-se o brutal acidente que, em pouco tempo, vitimou o Almirante Ricou.

Foi bem trágico esse início de 1980.

Sob o peso do desgosto pela perda dum Amigo que detinha a rara capacidade de conduzir as actividades de grupo num ambiente da mais aberta cordialidade — o que se reflectia nos laços de estima que entre nós todos se tinham reforçado, e tanto beneficiava o rendimento e qualidade de trabalho —, sob o peso desse desgosto adensava-se o da preocupação quanto ao modo de cumprir, em circunstâncias tão adversas, o compromisso assumido pelo Museu.

A 3 de Janeiro, por iniciativa do Almirante Garcês Lencastre ¹¹, realizou-se uma sessão de trabalho no Ministério dos Negócios Estrangeiros, com o Dr. Mendes da Luz, nela participando também o Comandante António Cardoso e três membros da Comissão Técnica Consultiva ¹².

Ponderados os aspectos mais salientes da situação, deliberou-se não cancelar o programa da exposição, nem sequer adiá-lo, em virtude do desprestígio daí resultante — mau grado a justificação que, infelizmente, podia ser invocada. E adoptaram-se resoluções de emergência de que destacarei as relativas:

- ao desbloqueamento das verbas atribuídas;
- à simplificação dos contactos inter-departamentais por via da acção de interlocutores com suficiente representatividade ¹³;
- à designação de responsáveis pelo estudo dos painéis por capítulo (ou partes) segundo a normal arrumação de temas;
- à adjudicação, a uma firma da especialidade, da montagem gráfica dos painéis;
- à designação dum coordenador para a feitura e edição do catálogo.

⁹ Sub-Director do Museu de Marinha.

¹⁰ Conforme acta da mesma reunião, ponto 6.

¹¹ À data, Adjunto do CEMA.

¹² Não puderam estar presentes o Dr. Pimentel Barata e o Coron. Valdez dos Santos.

¹³ Conforme ofício enviado ao Senhor Secretário do Estado da Cultura. Então encontrava-me destacado no Gabinete do S.E.C., exercendo funções na Delegação Regional do Norte. De evidenciar a excelente colaboração que obtive da Dr.^a Maria Elizabete Cabral (Arqueóloga), dos quadros do Instituto Português do Património Cultural.

Na semana seguinte¹⁴, a Comissão Técnica Consultiva tornou a reunir, pautando os seus trabalhos pelos termos das resoluções fixadas.

Contudo, apenas na sessão de 25 de Janeiro se pôde contar com a presença do recém-nomeado Director do Museu de Marinha, Almirante Manuel Vilarinho, cuja pesada herança aqui fica brevemente apontada.

Tão pesada que os dois delegados noruegueses que, entretanto, nos visitaram, foram para a sua terra convencidos de que íamos desistir.

Mas, sob uma condução que resultou a mais adequada, a exposição fez-se: em fins de Abril todo o material seguia para a Noruega; o sucesso conseguido excedeu as previsões mais optimistas ¹⁵.

2. Proposição.

Naturalmente, houve falhas: não se conseguiu uma unidade completa no modo como os vários sectores foram desenvolvidos, em grande parte devido à falta de tempo para o indispensável trabalho de revisão e acerto finais; registaram-se gralhas e lapsos em legendas dos painéis; faltou a ficha técnica do catálogo, bem como as notas e as indicações das fontes e referências que o deveriam ter completado ...

Porém, e na essência, algo de fundamental acabou por ser conseguido, pois ficou demonstrado que é possível fornecer, a um público o mais heterogéneo ¹⁶, informação de nível universitário, com a maior simplicidade — direi mesmo, «naturalidade» — dentro de uma apreciável economia de processos ... e custos ¹⁷.

Contudo, das observações anteriormente levantadas resulta evidente a necessidade de se proceder a uma reflexão sobre os fundamentos do certame, sobre os trabalhos de desenvolvimento parcelar do respectivo guião, completando, corrigindo, onde necessário, de modo a fixar e ter disponível um material de tão manifesta utilidade.

¹⁴ 11 de Janeiro; cfr. acta dessa reunião.

¹⁵ Quer em Oslo (Maio de 1980), quer nas reposições de Lisboa (Outubro de 1981) e do Porto (Novembro de 1981).

¹⁶ Inicialmente a preferência dos nossos colegas noruegueses orientava-se no sentido de privilegiar uma população de nível médio (liceu); mas quer em Oslo, quer em Lisboa e no Porto, a amplitude dos níveis etários, sociais e culturais do público interessado atingiu proporções que excederam as previsões mais optimistas.

¹⁷ Quando me foi solicitada colaboração para a XVII Exposição Europeia de Arte, Ciência e Cultura propuz para a primeira sala do núcleo do Convento da Madre de Deus, a formalização duma síntese destes «painéis introdutórios». O material foi seleccionado, organizei as fichas para o Catálogo, explicitiei a maneira de tornar clara ao público a informação relativa às peças a expor: — infelizmente esse trabalho de concretização pedagógica não foi convenientemente aproveitado na Exposição.

Dentro dessa perspectiva passarei a apresentar um depoimento acerca da parte que me coube tratar, formulando o voto de que possamos vir a obter as contribuições dos elementos que se encarregaram dos restantes sectores.

3. Critérios e Conceitos (I).

O título previsto para a Exposição — «Duas Nações Face ao Mar» — exprimia desde logo uma clara intencionalidade: tratava-se, portanto da mútua apresentação de duas Nações, beneficiando de uma situação comum de extrema importância — o facto de se encontrarem «voltadas»¹⁸ para o Oceano, como que lhes traçando destinos paralelos.

A primeira abordagem do tema — não poderia ser de outro modo ... — cingia-se a uma perspectiva meramente historicista: para Portugal, centrada nos Descobrimentos; para a Noruega, na *gesta* Viking. Claro que se mencionavam tópicos das fases anteriores, e dos períodos seguintes, até se atingir uma alínea final consignada à problemática de «O Mar no futuro de Portugal e da Noruega»¹⁹.

Outra hipótese de trabalho consistia em adoptar-se um esquema de análise dentro duma visão antropológica globalizante, orgânica, articulando as relações entre o palco da vida, os vários protagonistas, e o desenrolar da própria vida, de modo a (re)construir, num todo significativo a «realidade» de cada país. O que implicava tentar integrar os enraizamentos dos principais acontecimentos surgidos num dado território, com os seus respectivos nexos; a conjugar as ópticas do historiador, do geógrafo, do antropólogo, do arqueólogo, do sociólogo.

Estes os fundamentos duma contra-proposta que apresentei, e formalizei relativamente à parte do guião até aos Descobrimentos²⁰; e que em parte pude desenvolver nos «painéis» introdutórios da Exposição de Oslo²¹, conforme passarei a expôr.

¹⁸ A fórmula adoptada acabou por ser: «Duas Nações voltadas ao Mar» — porventura menos incisiva nos pressupostos básicos.

¹⁹ Conforme o primeiro esboço de guião submetido à apreciação da Comissão Técnica Consultiva do Museu de Marinha, pela Direcção.

²⁰ Com os antecedentes dos Descobrimentos.

²¹ Em Oslo eram os números 1 a 11 (inclusive), e 19, 20. Em Portugal, na reorganização da Exposição, além da mudança de numeração (a primeira Nação a ser «apresentada» era a «visitante»), por limitações de espaço, fomos obrigados a reduzir o número

4. Os «Painéis Introdutórios da Exposição de Oslo».

4.1. Paineis 1 — *Portugal: posição de relação*:

4.1.1. A sequência de factos que se processaram na fachada atlântica do extremo ocidental da Europa quási pareceria conter a marca dum «determinismo»²². Mas sem a tanto chegarmos, por certo somos forçados a admitir que o peso da posição de relação foi decisivo em tudo quanto nestas paragens veio a suceder, ao longo dos tempos.

4.1.2. Observemos a organização do painel (Fig. 1).

A 3/6 Fotografia aérea do Cabo de S. Vicente²³, tendo como legenda
B 3/6 o seguinte passo, anotado, da *Geografia*, de Estrabão²⁴:

B 2 «Este (Hierón Akroterion) es el punto más occidental * no sólo de Európe, sino también de toda la oikouménē» (el mundo habitado e conocido), «pues el mundo habitado se termina por el ocaso con los dos continentes, es decir con la península de Európe con la extermidad de Lybye (...) Este promontorio se proyecta dentro del mar, y Artemidoros, que que según afirma visitó el lugar, lo compara a una nave ...²⁴.

* A pág. 309 da obra *Geografía y Etnografía Antiguas ...*, de Schulten, lê-se: «más tarde Píteas, navegando a lo largo de

de painéis (mas cuidando do reforço da representação estrangeira, assim retribuindo o que nos acontecera na Noruega):

Exposição de Oslo	{	1. Portugal: posição de relação.	Expos. Lisboa/Porto	{	5
		2. Princípios do povoamento litoral			excluído
		3. A jangada de S. Torpes.			6
		4. Do Neolítico ao Megalitismo.			excluído
		5. Indícios de navegação desde o Neolítico.			excluído
		6. A rota dos metais.			7
		7. O <i>barco da Xávega (saveiro)</i> .			8
		8. Com os romanos.			9
		9. Os povos Germânicos.			10
		10. Os Árabes.			excluído
		11. Os Normandos			11
		19. Independência de Portugal.			
		20. Póvoas marítimas.			

²² Cfr. O. Ribeiro, *Introduções Geográficas à História de Portugal*, pp. 46, 47, 49, 56, 90 e 147.

²³ Fotografia a cores, da Força Aérea Portuguesa.

²⁴ Livro III.4 in *España y los Españoles hace dos mil años*, de A. Garcia y Bellido.

la costa oeste hacia el norte fijando varias latitudes, reconvenció el cabo da Roca como el punto más occidental de España y de Europa y calculó su distancia desde las Columnas y desde el vertice NW. em 3.000 estadios cada una».

A 7/8 Mapa esquematizando a «posição de relação»²⁵ acompanhado de três textos de apoio:

B 7 «*Até aparecer o navio, a Europa não era mais de que um fundo de saco onde vinha dar a vasta avenida de planícies de loess que liga a Gália à Ásia Central e à Coreia. Era ainda a mesma definição que propunha Paul Valéry ao falar do «pequeno cabo da Ásia». Quando escrevia essa frase uma tal definição caducara havia já uns quatro mil anos. Porque desde o começo do 2.º milénio antes da nossa era, o navio dera à Europa um sentido geográfico novo, flanqueando-a de duas zonas de trocas marítimas: o Mediterrâneo, por um lado, e do outro o conjunto de mares formado pelo Báltico o mar do Norte, a Mancha e o Atlântico»*²⁶.

B 8 «*Situada (la Península Ibérica) en los confines del mundo mediterraneo — que es, para la Antigüedad, el mundo de la História — y en un extremo de Europa, en ella se encuentra el paso más fácil a Africa, cuya árida naturaleza se repite, simétricamente, al otro lado del estrecho de Gibraltar. Si por lo tanto, es esta tierra, por una parte el camino obligado de las migraciones de los pueblos, es, por otra, aquel lugar remoto que su nombre parece recordar. La fachada atlántica de la Península constituyó, en este mundo distante, el elemento más aislado. En la situación del territorio va implicado un doble destino: el de vivir sobre si, al margen de las corrientes de tránsito y de los grandes focos de irradiación cultural, y el de enlazar Europa con sus más antiguas relaciones»*²⁷.

²⁵ Baseei-me no esquema de p. 43 da *Geografia de Portugal*, de Amorim Girão. A apresentação gráfica dos mapas e da composição dos painéis ficou a cargo da oficina RISCO.

²⁶ A. Varagnac, *O Homem antes da Escrita*, p. 399. Na comunicação à Academia não fiz a leitura de qualquer texto (dos painéis, ou do Catálogo); aliás na sessão limitei-me ao comentário directo dos diapositivos com a reprodução (a cores) dos painéis.

²⁷ O. Ribeiro, *Portugal*, vol. V da *Geografia de España y Portugal*, dir. M. de Tèran, p. 67.

Portugal, apesar das suas reduzidas dimensões (cêrca de 1/5 da área da Península) é também um país de contrastes geográficos. Os mais importantes são os que distinguem as planícies do litoral das partes montanhosas; e a zona de feição mediterrânica da de feição atlântica ²⁸.

- 4.1.3. Para o catálogo elaborei um texto de que esta é a parte relativa ao painel em causa:

Portugal, no extremo SW da Europa é um País de contrastes. Com apenas 88.619 km², cerca de 1/5 área da Península Ibérica, reflecte contudo, a grande variedade regional que a caracteriza. Diferenças não só geográficas, mas também derivadas das culturas dos vários povos que ao longo dos séculos por aqui passaram e viveram. Apesar da Península ocupar uma posição limite de **finisterra** e de ficar um tanto isolada da Europa por causa da barreira montanhosa dos Pirinéus, é a ponte de passagem de, e para África, através do estreito de Gibraltar. Além do que, situada como está entre o Mediterrâneo e o Atlântico, constituiu sempre uma área privilegiada nas rotas marítimas ligando aqueles dois mares. Este último aspecto, para Portugal ainda é mais notório e teve especial influência na evolução do povoamento a partir do litoral. Isto deriva principalmente de três circunstâncias: a grande extensão da faixa costeira (845 km) relativamente às diminutas dimensões do País (561 kms de comprimento, e larguras variando entre 218 e 112 kms); predomínio da fachada atlântica, na imediata transição da zona de influência mediterrânica; as facilidades de penetração para interior, através dos seus principais rios (Minho, Lima, Cávado, Douro, Mondego, Tejo, Sado, Guadiana).

Mas, como é natural, na história do povoamento alternam-se os períodos de intensos contactos, com os de um quase isolamento, aspecto deveras estranho para um território-cais da velha Europa ²⁹.

- 4.2. Painéis 2 e 3: *Primórdios do povoamento litoral; e A Jangada de S. Torpes.*

- 4.2.1. É evidente a importância da localização, ao longo do litoral e dos rios de penetração, dos vestígios do povoamento primitivo; bem como a das aproximações culturais entre o Norte de África e o Sul do nosso território.

²⁸ Baseado em O. Ribeiro, especialmente *ob. cit.* nota 22, pp. 66 e segs.

²⁹ Pp. 10, 11 — baseado em O. Ribeiro.

A relação possível (estrutural/formal) entre a jangada de S. Torpes e as de Oristano (Sardenha) e Lixus (Marrocos), tornaria extensível ao caso da nossa, a hipótese de Nougier à cerca do papel das outras duas no estabelecimento das ligações marítimas que explicariam as «coincidências» culturais, as mais antigas, na Sardenha e no litoral norte-africano.

4.2.2. Vejamos a organização do painel 2:

B 1/2 Mapa relativo aos «primórdios do povoamento litoral»³⁰.

A 4 Mapa sobre as incidências do povoamento no Paleolítico³¹, com um pequeno texto explicativo:

A 3 *Mercê das condições naturais favoráveis, desde a Pré-História (Paleolítico) os vestígios do povoamento ao longo do litoral são inúmeros na costa do Minho (Asturiense); entre Peniche e Cascais; no litoral do Alentejo e do Algarve; além das penetrações evidentes através dos rios principais.*

*No Mesolítico certas interpretações das origens dos homens que nos deixaram os restos de cozinha (concheiros) sugerem, também, relações com o continente africano. Que espécie de contactos teria havido e como?*³¹

B 4 Mapa da localização dos «concheiros»³¹ (já mencionados no texto anterior) tendo como directo comentário a seguinte passagem de Orlando Ribeiro:

B 3 *«O arcaísmo pesou como uma condenação quase permanente sobre as nossas civilizações pré-históricas, desde as hordas paleolíticas que percorriam os rochedos da costa à procura de moluscos comestíveis. Nenhum dos brilhantes estilos artísticos do fim do Quaternário peninsular parece ter penetrado em Portugal, como se a terra vivesse segregada das grandes correntes de civilização e do caminho dos povos»*³².

³⁰ Síntese esquemática organizada com a colaboração da Dr. Maria Elizabete Cabral. A legenda encontra-se na folha de texto B 3, porém sem a indicação que diz respeito a este mapa.

³¹ Síntese esquemática da Dr.^a Maria Elizabete Cabral.

³² *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico*, 2.^a ed. p. 116.

A 5/8 «Levante e Península Ibérica»: Quadro de comparação
B 5/8 de cronologias ³³.

C 5/6 Gravura reproduzindo «Utensílios de sílex»³⁴ completada com duas outras citações de Orlando Ribeiro:

C 3 *«La originalidad del Paleolítico portugués consiste en un estilo primitivo de tallar la piedra, usado por las poblaciones que recorrieran el litoral en busca de mariscos (...) Ninguna de las brillantes civilizaciones del Paleolítico superior parece haberse inscrito fuertemente en Portugal (...) Antes al contrario, cuando después de la última glaciación los hombres trocaran las cavernas por la orilla del mar, desenvolvióse, difundióse y perduró la industria «asturiense» caracterizada por hachas labradas en piedras toscamente aplicadas con las que desprendian las lapas de los roquedos (...)»* ³⁵.

Concheiros — En parte contemporáneos de esta industria, los «concheiros» mesolíticos (...) forman uno de los más importantes lugares pre-históricos de Portugal (...) Tanto en el material como en el tipo antropológico dominante se pretende ver una fuerte infusión de sangre africano (...) Aún menos admisible es que los hombres de Muje constituyan el tronco de la población portuguesa» ³⁶.

4.2.3. A organização do painel 3 é como se segue:

B 1/2 Mapa da localização de S. Torpes, Oristano e Lixus ³⁷, com textos de apoio:

B 3 *«O mar é o mais poderoso factor de relações geográficas remotas. Caminho aberto para todos os lugares do Mundo (...) Mas ele marca também o fim da terra habitada: e quando se não vê ou adivinha uma costa fronteira próxima e as suas rotas andam desprezadas, pesa sobre os litorais um destino de isolamento e arcaísmo. Assim sucedeu à orla atlântica da Ibéria que tanto viveu sobre si, quasi esquecida*

³³ Organizado pelo Arquitecto Fernando Lanhas para o meu estudo «A jangada de S. Torpes...», mapa II.

³⁴ Repr. parc. de «Le Gisement Néolithique de Moita do Sebastião — I», p. 62.

³⁵ *Ob. cit.* nota 27, p. 67.

³⁶ *Id.* p. 68.

³⁷ Segundo esquema que esbocei em conjunto com a Dr.^a Maria Elizabete Cabral.

do Mundo como lhe coube prender na Europa, as suas mais longínquas ligações»³⁸.

«La navigation méditerranéenne est une réalité au VII^e, VIII^e, même IX^e millénaires, c'est-à-dire très longtemps, avant les Phéniciens. Comment se déplaçaient ces hommes sur mer? Sans doute par radeaux, ou pirogues, embarcations de joncs trèssés comme en réalisent encore aujourd'hui les pêcheurs d'Oristano, en Sardaigne ...»³⁹

B 4 *O mesmo se poderia estender aos casos de Lixus; e S. Torpes: «À la faveur de cette recherche des bateaux en papyrus je pus visiter la ville en ruines de Lixus, aussi peu connue de la population marocaine que de la plupart des archéologues, où seuls quelques spécialistes ont fait des fouilles sommaires, le long des murs millénaires. Les ruines se trouvent sur le chemin de Larache au village de la tribu des Jolots où j'étais venu chercher les bateaux en roseaux. Le fleuve serpente au pied des ruines, où a été mise au jour une série d'installations portuaires de l'époque. Les bateaux en roseaux m'avaient attiré vers Lixus. J'avais devant moi l'Atlantique, derrière le continent africain s'étendait à l'infini jusqu'aux côtes occupées jadis par les Egyptiens et les Phéniciens, eux-mêmes en contact avec la Mésopotamie. C'est de là que sont parties les migrations qui ont longé la Méditerranée et franchi le détroit de Gibraltar pour attendre la côte ouest de l'Afrique. (...) Ici, des colons et des commerçants bien équipés avaient navigué à bonne distance des récifs menaçants de la côte africaine. Ils venaient sur la côte marocaine et allaient même plus loin dépassant le cap Juby. (...) A l'embouchure du fleuve, les bateaux en roseaux avaient survécu, malgré la possibilité de s'y approvisionner en bois»⁴⁰.*

A 5/6 Planos da jangada de S. Torpes ⁴¹.

B 5/6

³⁸ *Ob. cit.* nota 32, p. 115.

³⁹ L. R. Nougier, *L'Aventure Humaine de la Pré-Histoire*, p. 110.

⁴⁰ T. Heyerdahl, *Expéditions Râ*, pp. 303, 304.

⁴¹ Por José Serralheiro Mirão, repr. do meu estudo «A jangada de S. Torpes ...» fig. 1. Parcialmente repr. a p. 11 do *Catálogo da Exposição*, sem ind. origem.

- C 5 A jangada de Lixus ⁴².
A jangada de Oristano ⁴³.
- A 7 «A jangada de S. Torpes — um problema de Arqueologia Naval» ⁴⁴.
- B 7/8 Mapa-síntese ilustrativo da hipótese aventada no painel⁴⁵, e
C 7 legenda.

4.2.4. Eis, agora, a correspondente passagem do catálogo:

Encontram-se vestígios do povoamento no território português, desde a fase mais primitiva da Idade da Pedra (anterior a 100.000 a.C.). As excelentes condições naturais permitiram uma certa disseminação de achados, mas de preferência na orla marítima e rios.

Aos grupos de recolectores, vivendo ao acaso, sucederam-se, entre 40.000 a 8000 a.C., tribos de caçadores acusando práticas de inumação e indícios de ritualismo mágico (pinturas e gravuras rupestres).

De 8000 a 5000 a.C. apareceram os povos que nos deixaram os «concheiros»; apesar da ausência de manifestações artísticas acusam sensível avanço nos rituais funerários e na técnica do talhe dos instrumentos de pedra (micrólitos). Tem-se reconhecido em certas expressões do Paleolítico a presença de gentes vindas do Norte de África. Nomeadamente há quem sustente que cerca de 4000 a.C., com a desertificação (Sahará), os Camitas dividiram-se em dois ramos — um que seguiu para o Egipto e outro para a Península. Os contactos (migrações) com esses povos de África poderiam ter sido estabelecidos por mar, usando jangadas de juncos, ou de canas (como a de S. Torpes). Aliás esta é uma simples extensão da hipótese apresentada por Nougier acerca da possibilidade das navegações no Mediterrâneo, durante os X a VII milénios a.C., com jangadas como as de Oristano, semelhantes às nossas e às de Lixus (Marrocos)⁴⁶.

⁴² Desenho repr. parc. da estampa de p. 56 de *Historia de la Navegación Primitiva*, de J. e D. Ibarra Grasso.

⁴³ B. Landström, *Ships of the Pharaohs*, p. 22.

⁴⁴ Exemplar da separata do meu estudo.

⁴⁵ Baseei-me no mapa de L. R. Nougier, *ob. citada* nota 39, p. 112, que completei com o caso da jangada portuguesa.

⁴⁶ Pp. 11, 12. Cfr. além das *ob. cits.*, *História de Portugal*, vol. I, de Veríssimo Serrão, *História Concisa de Portugal*, de José Hermano Saraiva, e para uma aproximação, na especialidade, a obra de M. Farinha dos Santos, *Pré-História de Portugal*.

4.3. Painéis 4 e 5: *Do Neolítico ao Megalitismo; e Indícios das embarcações desde o Neolítico.*

4.3.1. A importância do papel desempenhado pela navegação marítima na difusão de culturas que, no nosso território, assumem destacado relevo, conferem especial acuidade à pergunta sobre quais as embarcações então usadas.

Aparece, então, a primeira referência ao *saveiro* (*xávega*), numa hipotética relação com o *megalitismo*; bem como a tentativa de interpretação de alguns sinais do petróglifo de Borna (Galiza), considerados não só como representações de barcos, mas até contrapontáveis com as dos petróglifos núbios — o que reflectiria (?) uma influência mediterrânica na persistente tradição nórdica da construção de embarcações de couro (!!).

4.3.2. Passemos à organização do painel 4:
Textos introdutórios sobre o Neolítico, adoptados de A. Varagnac⁴⁷:

B 1 «*Se a colonização tivesse continuado a efectuar-se unicamente por deslocações terrestres, a imagem do Neolítico Ocidental seria relativamente simples. Mas enquanto os portadores da olaria listrada avançavam pela Renania outros meios de comunicação entravam em jogo. Recordemos que o Neolítico não se reduz à invenção da agricultura e da criação de gado: o próximo Oriente junta-lhe mais todo um ramalhete de outros inventos avultados, frutos de novas concentrações urbanas: a construção de tijolo, o barco de remos, depois a vela, a atrelagem, a metalurgia, enfim a roda de oleiro. Alguns destes inventos — o remo e a vela — abrem novos caminhos e libertam o homem da sujeição ao relevo terrestre*».

B 2 «*Uma olaria nitidamente caracterizada toma bruscamente o lugar do Mesolítico em inúmeras partes do litoral Mediterrâneo. A difusão de tão modesta cerâmica impressa foi interpretada como o resultado de uma emigração que*

⁴⁷ *Ob. cit.*, nota 26, pp. 368, 369.

utilizou embarcações fracas que não permitiam aventurar-se longe das terras. É muito possível que pobres navegadores não se servissem ainda de velas. Não eram de modo nenhum frotas armadas por qualquer dos grandes estados que se guerreavam entre si no próximo Oriente, mas antes gentes meudas, comparáveis aos emigrantes que se punham a caminho da América no séc. XIX. Embarcavam consigo alguns porcos e cabras, e partiam para a cabotagem. O estudo desse influxo cultural levou a pensar que ele é originário da Cilícia e da Síria (...); (para Ocidente) os portadores da cerâmica impressa povoaram a Mauritânia, o Sudoeste da Espanha, e mais ao Norte, um sector assaz extenso desde o Languedoc Mediterrâneo até à Ligúria Italiana. Este começo do Neolítico mediterrâneo é quase exclusivamente pastoril com um complemento alimentar importante fornecido pela caça e apanha de moluscos. Ele não vai além das províncias marítimas, sendo o seu extremo avanço a Norte constatado em Roncadour (Lot). Ao longo das costas ibéricas, um exame foi feito até ao Sul de Portugal, onde povoou as duas margens do Tejo».

A 3/4 Mapa-síntese sobre o Megalitismo ⁴⁸, completado com citações de A. Varagnac:

A 5 «Como o foco inicial desta arquitectura foi o próximo Oriente, ela espalhou-se pela maioria das direcções que já havia seguido a expansão neolítica (...)»⁴⁹.

«O Mediterrâneo serviu de vasto canal; em seguida através da Ibéria ou da Gália, o Atlântico em direcção às Ilhas Britânicas. (Mas não houve) — pelo menos na fase inicial — migração de um «povo dos dólmenes», mas apenas longínquas viagens de missionários que convertiam as populações nos próprios locais e lhe serviam de chefes. Eles propunham-lhes não só uma fé, um sistema de ritos novos que reclamavam esses edifícios consideráveis, mas também modos de vida economicamente superiores (...). Parece que houve predomínio da vida pastoril sobre a agricultura, e a abertura duma

⁴⁸ Elaborado com a colaboração da Dr.^a Maria Elizabete Cabral.

⁴⁹ *Ob. cit.* p. 382.

vasta rede de trocas marítimas (...). Os arqueólogos admitem que os construtores dos megálitos singrassem directamente das costas da Galiza para a foz do Loire e o Morbihan; daí reembarcavam para a Cornualha ou a Irlanda. Desde muito cedo contornavam a Escócia pelo Oeste, implantaram-se nas Shetland, em seguida inflectiram a leste em direcção à Jutlandia e ao Sul da Escandinávia, para voltarem a descer para a Alemanha do Norte. Que epopeia surpreendente! Ela pressupõe o veleiro. Não possuímos infelizmente nenhum indicio material das características desses navios»⁵⁰.

B 3/4 *Menhir da Abelhoa* ⁵¹.

C 3/4

B 5/6 Legenda. Tipologia dos monumentos funerários portugueses do Megalitismo ⁵².

C 5 Mapa da distribuição dos monumentos funerários portugueses do Megalitismo ³¹.

C 6 Mapa da distribuição, em Portugal, dos *Cromlechs* e *Menhires* ³¹.

B 8 Mapa das principais estações da cultura do Vaso Campaniforme ³¹; acompanhado dum texto de apoio:

B 7 *Em paralelo com a cultura megalítica, para Portugal tem muita importância o aparecimento da cultura do vaso campaniforme.*

Para alguns autores ela é tida como 'originária da Andaluzia, com difusão (para o Centro Norte da Europa) através das rotas comerciais terrestres.

*No entanto, no território português a peculiaridade da localização dos achados significativos, na faixa litoral junto ao Tejo, dá força (e actualidade) aos que defendem a tese duma origem local desta cultura (H. Schmidt, 1913; Margareth Smith, 1955, B. Blance e Maluquer Moles, 1960; Sangmeister, 1963), conforme indica Farinha dos Santos, *Pré-História de Portugal*, pág. 105/106 ⁴⁸*

⁵⁰ Id. p. 383.

⁵¹ Fotografia de p. 56 da *ob.* de M. Farinha dos Santos cit. na nota 46.

⁵² Reprod. de Manuel Heleno/E. Veiga de Oliveira, in *ob. cit.* nota 26, p. 385.

4.3.3. Eis a organização do painel 5:

B 1/2 Fotografia do *Saveiro* (*xavega*)⁵³, tendo como legenda:

B 3 *Glyn Daniel* («*The Megalithic Builders of Western Europe*» pp. 130/131) *aventa a hipótese de haver alguma relação entre os nossos actuais saveiros (barcos da xávega) e as embarcações utilizadas pelos «missionários» do megalitismo.*

Nos painéis 7 e 10 veremos outras hipóteses sobre a origem desta família de embarcações.

A 4/6 *Petróglito de Borna (Galiza)*⁵⁴, com texto explicativo:

B 4/6

C 4/6

B 7 *Caso concreto é o das possíveis representações de barcos do petróglifo de Borna, da Galiza, estudado por Fernando Alonso Romero.*

Relacionando tais representações com outras semelhantes dos megálitos bretões e das gravuras rupestres da Núbia, aquele Autor sugere que das normais relações entre o Mediterrâneo e a Península teria resultado a adopção de tipos navais que, inicialmente construídos de vimes, foram depois transformados em modelos recobertos a couro, talvez do género dos que se aparentam com os coracles e curraghs da Irlanda.

Daí, que as relações marítimas da Galiza para o N. Atlântico se pudessem ter realizado com esse modesto artefacto, cuja persistência no NW. ibérico se verificaria até ao registo da Ora Marítima relativo às estranhas embarcações dos oestrím-nios:

*«They know not to fit with pine
Their keels, not with fir, as use is,
Their shape their boats; but strange to say
They fit their vessels with united skins
And often traverse the deep in a hide»*

⁵³ Fotografia por mim tirada no Furadouro. A adopção do designativo *Xávega* provém do estudo de Jaime Cortesão — «Moçarabismo Náutico» — em que o *saveiro* — ou *barco do mar* — aparece baptizado de *barco da Xávega* (< rede de pesca).

⁵⁴ Repr. parc. da gravura de p. 25, de *Relaciones Atlánticas Pre Históricas entre Galicia y las Islas Británicas y Médios de Navegación*, de Fernando Alonso Romero.

Legenda: Avienus, Ora Marítima, English translation by W. F. Skene, Celtic Scotland, quoted by J. Hornell Water Transport, p. 113.

Aliás, mais tarde, na época da dominação romana, Estrabão refere que os Kallaikoi usavam barcos de couro.

B 8 Representações de embarcações da Mesopotâmia e Fenícia comparadas com as dos petróglifos da Núbia,⁵⁵

C 8 e legenda: «*O barco estrangeiro (a) gravado na face de Gebel-el-Araq comparado com (b) um navio assírio representado numa escultura de Khorsabad, segundo Layard; as outras quatro figuras são de petróglifos com barcos estrangeiros encontrados em rochas do deserto do Egípto, (segundo Winkler).* Repr. do ob. cit. de J. Hornell, p. 50.

4.3.4. Resta a parte do catálogo relativa aos painéis acabados de descrever:

Com o Neolítico (5.000 a 2.000 a.C.) a problemática das navegações ganha importância primordial. A difusão da agricultura, desde o Oriente, anda ligada à Cultura Megalítica, de feição predominantemente religiosa e caracterizada por construções rituais de pedras de grandes dimensões, e práticas de enterramento colectivo.

Em Portugal essa cultura levanta problemas de relação, ainda por resolver. Aceita-se, contudo, uma origem mediterrânica; e, naturalmente, do núcleo mais representativo, situado a Sul, no Alentejo, pode seguir-se uma linha de difusão para Norte, através de tipologias bem definidas. Em paralelo, a cultura do Vaso Campaniforme cujo foco de origem parece ter sido a Península de Lisboa, marca uma outra fase das relações entre povos.

Constitui um mistério quais os tipos de embarcações então usadas. Em todo o caso não estranharíamos que, às embarcações mediterrânicas presumivelmente de madeira, utilizadas pelos «missionários» do megalitismo, se contraporiam as embarcações de vimes forradas a pele — como foram interpretadas as das gravuras rupestres de Borna/Galiza — cuja tradição perduraria até muito mais tarde no relato das viagens dos massaliotas do séc. VI a.C.⁴⁸.

⁵⁵ Segundo Winkler, repr. de James Hornell, *Water Transport*, p. 50.

4.4. Painéis 6 e 7 — *A Rota dos Metais; e O barco da Xávega:*

4.4.1. A apreciável riqueza metalífera do território e a sua posição-chave na «Rota dos metais» explicam a localização e natureza dos achados pertencentes a este ciclo. Até à destruição de Tartessos — que detem o monopólio do tráfego através de Gibraltar — processa-se uma influência devida a relações normais de cabotagem.

Quando Cartago destrói aquele «empório» e fecha a passagem do estreito, dominando o comércio marítimo, dá-se um refluxo das populações rechaçadas, parte das quais se fixa na zona dos Turdulos Velhos (costa centro-occidental). É comum falar-se na origem fenícia do *saveiro* (*barco da xávega*); mas há fortes razões para reforço da tese pro-Tartessos, senão devido à invocada procedência dos seus fundadores (Ásia Menor) pelo menos dada a localização progressiva dos principais núcleos destas embarcações: Ur (2.700 a.C.)/Iraque (actual) → Creta (Época dos Palácios) → (Tartessos 1.100/600 a.C.) → Costa Centro Occidental portuguesa (500 a.C./actual), com especial relevo para as relações de Creta com o Sul da Península.

4.4.2. Organização do painel 6:

B 1 Mapa de localização dos *tholoi* e dos povoados fortificados³¹ e comentário:

C 1 *É ponto assente a importância da rota atlântica dos metais interessando o abastecimento do Mediterrâneo oriental. A própria Península foi uma das áreas de abastecimento, além de ponto obrigatório de passagem. Por outro lado, o fornecimento desses metais era feito na base de trocas com as populações locais. Daí o interesse da localização dos tholoi, monumentos funerários dos povoados fortificados, bem como a destes, denotando ambos os vestígios da influência dos visitantes orientais*⁴⁸.

B 2 Mapa do «Bronze»³¹, e comentário:

C 2 *Uma das consequências mais importantes dos contactos com esses visitantes é a introdução da metalurgia*⁴⁸.

- A 3/4 Mapa relativo à fase hegemónica de Tartessos⁵⁶, e comentário:
- A 5 *Àcerca das navegações para o N. da Europa, neste ciclo de contactos, temos de diferenciar a fase em que Tartessos detem o monopólio do comércio do estanho, o que atrai os fenícios⁵⁷ que fundam Gades (em face a Tartessos).*
- E 4 «A Península, segundo a *Ora Marítima*»⁵⁸, e comentário:
- B 5 *Aquele monopólio não impedia viagens de outros povos como as que o périplo massaliota descrito por Avieno parece sugerir. Aliás a Ora Marítima mostra um conhecimento razoável da Península.*
- C 3/4 Mapa relativo ao domínio de Cartago, após a destruição de Tartessos⁵⁹, e comentário:
- C 5 *Depois de 600 a.C. os cartagineses arrasam Tartessos, fecham o Estreito de Gibraltar e monopolizam, por seu turno o comércio dos metais. Daí, as tentativas de Marselha para conseguir importar o estanho através das vias fluviais⁵⁹.*
- A 6 «A Península, segundo Píteas»⁶⁰, e comentário:
- A 7 *Entretanto, Píteas consegue realizar uma viagem «clandestina», de cujo relato se apresenta o esquema (em mapa) das observações colhidas relativamente à Península.*
- B 7/8 Mapa com a indicação do litoral da Península, desde Málaga, indiciando contactos marítimos ⁶¹, e comentário:
- C 7 *Finalmente, das várias viagens até à Península, dos vários povos, resultavam notícias e achados de que se apresenta um breve referencial ⁶¹.*

⁵⁶ Cartograma baseado em J. Mazel, *Avec les Pheniciens*, p. 164. Evidentemente que a indicação do percurso marítimo ao largo e distante das nossas costas é simbólica. A navegação de cabotagem, deveria ficar ter bem explicitada. Porém a falta de dados de pormenor, seguros e actuais, impediu-me, nessa ocasião, de o fazer.

⁵⁷ No texto do painel lê-se *tírios*, o que foi lapso.

⁵⁸ Esquema repr. de A. Schulten, *Geografía y Etnografía Antiguas de la Peninsula Ibérica*, I p. 34.

⁵⁹ Baseei-me na *ob. cit.* nota 56 e em *Tartessos* de A. Schulten.

⁶⁰ Esquema repr. da *ob. cit.* nota 58-I p. 38.

⁶¹ Baseei-me na *ob. cit.* nota 58, cujas indicações, evidentemente, pecam por defeito visto não se encontrarem actualizadas.

4.4.3. Organização do painel 7:

B 3/5 Fotografia do *Saveiro* (*barco do mar*, ou *barco da xávega*)⁵³
C 3/5 e comentário⁶²:

B 2 *Os etnólogos argentinos Dick e Julio Ibarra Grasso ao definirem, como fase da evolução da construção das embarcações, as canoas de tábuas, tomaram como exemplo o caso dos actuais mashuf do baixo Eufrates. Neles persistem as formas do modelo de prata de Ur (1.ª Dinastia) e a sua expansão para ocidente apresentaria como referências, a pintura de Hagia Triada (Creta), as gôndulas de Veneza, um barco romeno não especificado, e as barcas de Coimbra (História de la Navegación Primitiva, págs. 67 e segs.). Na verdade, em Portugal encontra-se uma família de barcos, a que pertence o Saveiro, aparentáveis com os — e alguns praticamente iguais, em forma e estrutura, aos — dos Ma'dan do baixo Eufrates. Por outro lado, o kaik turco, a rascona italiana, e o carébe de Marrocos (Melilla) vêm alargar o quadro de relações proposto por aqueles autores.*

A 4/5 Comparação entre o modelo de barca de Ur⁶³, e o *barco da xávega*⁶⁴.

A 7/8 Mapa esquemático da deslocação de populações para a região dos Turdulos Velhos, após a destruição de Tartessos⁶⁵, e comentários⁶²:

A 6 *A 1.ª hipótese da origem do saveiro, ligando-o à expansão da cultura megalítica (painel 7) fica comprometida por dois factos: o modelo de Ur é de cerca de 2.500 a.C.; a introdução desta tipologia na glíptica egeia observa-se na mudança patente cerca de 2.000 a. C.*

Com a tese de Schulten sobre a fundação de Tartessos pelos Tirsenos da Ásia Menor (Sch., Tartessos) antes da fixação dos Fenícios em Gadir (Cádiz, c. 1.100 a.C.); e a da deslocação dos Turdetanos (Tartéssios) para a zona

⁶² Resumo duma parte do meu estudo «*The Xavega-boat ...*»

⁶³ Foto repr. de *Ur of the Chaldees* de L. Wolley.

⁶⁴ Foto repr. de *Estudos Etnográficos — Aveiro*, II, de D. José de Castro.

⁶⁵ Baseado num mapa de T. de Sousa Soares, e na *ob.* de A. Schulten, *Tartessos*.

central da costa do ocidente peninsular, depois da destruição de Tartessos pelos cartagineses (c. 500 a.C.), a hipótese da introdução na Ibéria destes espécimes pelos fundadores daquele reino — os Tirsenos, que abandonaram a Ásia Menor cerca de 1.200 a.C. —, e a sua passagem para a actual zona de Aveiro com os Túrdulos, parece mais verosímil.

- B 6** *A tese mais generalizada — a da origem fenícia —, obrigaria a dar maior importância a este tipo de barco, do que aos hippoi, considerados uma espécie de distintivo naval dos fenícios — problema de muito difícil entender ...*
- C 7/8** Mapa esquemático da progressão até à Península das embarcações da Mesopotâmia⁶², e comentário⁶²:
- C 6** *A menos que se queira atrasar um pouco a problemática dos contactos, aceitando a controversa teoria da talassocracia cretense e admitir para a fase de c. 1.600-1.200 a.C., a sua influência no SE. ibérico. (Schulten, Tartessos, 18).*
- B 8** «The Xavega-boat, a case-study in the integration of Archaeological and Ethnological data»⁶⁶.

4.4.4. Eis a parte correspondente, do texto do catálogo:

É reconhecida a importância da rota (atlântica) dos metais, em especial o estanho, interessando o abastecimento do Mediterrâneo Oriental. Mas a Península Ibérica, além de ponto de passagem obrigatório, foi uma das fontes de fornecimento.

Este processava-se à base de trocas com os autóctones. Testemunhos destas novas influências são, p. ex. os *Tholoi* — monumentos funerários junto dos povoados fortificados — e uma das consequências mais notáveis, é a introdução da metalurgia.

O comércio dos metais era tão importante que acabou por ficar monopolizado. Primeiro por Tartessos, empório de presumível origem Tirsena, anterior à fixação dos Fenícios na feitoria de Cádiz (c. 1.100 a.C.), que lhe ficava em frente; mas cerca de 500 a.C. os Cartagineses, que dominavam Cádiz, arrasaram Tartessos e fecharam o Estreito de Gibraltar.

⁶⁶ Separata da minha comunicação ao *1st International Symposium of Boat and Ship Archaeology* (Greenwich, 1977).

Pode ser que os actuais barcos da Xávega portugueses documentem o legado do antigo poderio naval tartéssico, já que sendo do tipo das embarcações (mesopotâmicas) representadas em Creta a partir de 2.000 a.C., eles se enquadram nas áreas geográficas onde se fixaram os povos do Sul da Península, desalojados pelos Cartagineses na sua guerra total ⁶⁷.

4.5. Painei 8 — *Com os Romanos.*

4.5.1. A regressão representada pela cultura castreja torna-se mais vincada em comparação com as profundas alterações estruturais-sociais verificadas na época do domínio dos Romanos. Os vestígios dum importante tráfego marítimo e fluvial, ainda por estudar, permitem, mesmo assim, prever algumas revisões importantes no modo como normalmente são perspectivados os problemas de circulação durante a «pax romana».

Da influência directa dum Mediterrâneo «clássico» ⁶⁸ poderia ter subsistido até aos nossos dias um estranho remanescente: a *muleta* do Tejo.

4.5.2. Organização do painei 8.

B 2 Texto introdutório:

*Ao notável surto do megalitismo, com a Idade do Ferro sucede-lhe a rudeza arcaizante da cultura castreja, cujas populações como que voltam as costas para o mar*⁶⁹. Contudo, com a ocupação romana (sec. I a.C. a IV d.C.) e apesar dos dominadores terem centrado a sua política no enquadramento das populações e conseqüente preocupação pela organização do território, não podemos esquecer certos indícios que mostram a importância do tráfego naval (incluindo o das

⁶⁷ Pp. 12, 13.

⁶⁸ Mas não necessariamente por via dos romanos.

⁶⁹ O. Ribeiro, *ob. cit.* nota 27, p. 71 e *ob. cit.* nota 22, p. 90. Não me referi à hipótese da origem celta do *Saveiro* (*barco da Xávega*) porque o seu principal defensor (Paul Johnston, *The Sea Craft of Pre History*, p. 91, e «*Les Navigations Pre Historiques et Proto Historiques*» art. publ. no *Petit Perroquet* n.º 15 de 1975) acabou por aceitar a tese da origem mesopotâmica («A Minoan Naval Triumph», in *The International Journal of Nautical Archaeology*, 1976). Aliás o testemunho registado por Estrabão acerca das formas rudimentares de navegação dos estuários e dos rios pelos Lusitanos, por meio de embarcações de couro (*Geografia, ob. cit.* nota 24, p. 128) parece bem significativo no caso em apreço.

exportações)⁷⁰ a quantidade de achados de ânforas em zonas portuárias⁷¹, a exploração dos estabelecimentos de salga (ainda que fundados pelos fenícios)⁷², a exploração mineira beneficiando de transportes fluviais e suas ligações a portos marítimos, etc. De resto um dos documentos mais sugestivos, é o relativo à existência de armadores marítimos no porto de Lisboa⁷³.

C 2 Citânea de Sanfins⁷⁴.

A 4/5 Algumas referências das relações marítimas com Roma (mapa esquemático)⁷⁵.

A 3 Legenda.

B 3 Mapa das cidades (ou povoações), minas e cetárias³¹.

B 4/5 Troia, o mais importante conjunto de tanques de salga⁷⁶.

C 5 A muleta do Tejo — texto introdutório:

Por outro lado o pintor de Marinha do Museu Naval de Madrid, Monléon inclinava-se a supor que o antigo barco de pesca do Tejo, a muleta, documentava a sobrevivência dum casco romano⁷⁷ (ou grego⁷⁸) aspecto que sobrevaloriza um modelo já de si tão cheio de interesse. A armação normal é de pano latino; a armação em muleta (daí o nome do barco) representa um facto ocasional — só se usava para a navegação de través, ao rebocar a rede de pesca no rio Tejo.

⁷⁰ O. Ribeiro, *ob. cit.* na nota 22, p. 79 considera que a vida marítima incrementada na época romana, tê-lo-ia sido de modo «provavelmente pontual». Mas devemos ter presente a localização tradicional dos portos marítimos — de estuário, ou mesmo de interior — para se poder conceber um tráfego marítimo tão intenso quanto o deixam perceber, por exemplo, os tão frequentes achados de ânforas e de cêpos de âncoras desta época (cfr. Pedro Díaz Alvarez, *Anforas Romanas en los Caminos del Mar*).

⁷¹ E não só: cfr. *ob. cit.* de Pedro Díaz Alvarez.

⁷² Pousich (M) e Tarradell (M), *Garum et Industries de salaison*.

⁷³ Jorge Alarcão, *Portugal romano*, p. 154.

⁷⁴ Fotografia do Serviço dos Monumentos Nacionais.

⁷⁵ Por lapso encontra-se legendado «Chichester» em vez de «Fishbourne».

⁷⁶ Fotografia do Museu Nacional de Arqueologia.

⁷⁷ De facto o desenho aguarelado, exposto na sala V do Museu Naval de Madrid, e tendo nas margens de papel em branco, apontamentos onde figura a nossa muleta, esse desenho apresenta reconstituições hipotéticas de barcos gregos e cartagineses. De qualquer modo, trata-se de cascos de feição clássica (mediterrânica), e sob o aspecto de cronologia «possível», a inclusão do nosso barco do Tejo neste painel, situado depois da queda de Tartesos até ao fim do período de dominação romana «resolve-se» com este breve comentário.

⁷⁸ Ref. de Ramalho Ortigão, «O Culto da Arte em Portugal» in *A Arte Portuguesa*, I, p. 116.

A 6/8 Planos (parciais) da *muleta*⁷⁹.

B 6/8

C 6/8

4.5.3. A parte do texto do catálogo respeitante ao painel 8 é a seguinte:

Se com o megalitismo e o bronze se atingiram padrões culturais relevantes para a época, a partir do séc. V a.C. tudo decaí nas formas arcaizantes da cultura castreja. Mas os seus característicos povoados fortificados de montanha vão constituir o grande problema para os exércitos romanos, cuja custosa vitória só é conseguida no séc. I a.C. Mas, em confronto com as rudes populações dos Castros, os romanos desenvolvem as actividades ligadas ao litoral (pesca, conservas) além da exploração das rotas marítimas — o que pressupõe também, eficiente apoio militar naval. Dum espólio heterogéneo e ainda pouco explorado, ao que parece um destacado testemunho, da época teria subsistido até há pouco tempo, o curioso exemplar de barco de pesca do Tejo, vulgarmente denominado «muleta»⁸⁰.

4.6. Painel 9 — *Os Povos Germânicos*.

4.6.1. Ao domínio romano (séc. I a.C. a séc. IV d.C.) e à cultura castreja (séc. V a.C. ao séc. V d.C.) sucede-se o período das chamadas «invasões dos bárbaros».

Suevos e Visigodos — aqueles que se chegaram a fixar no território — cada qual a seu modo introduz sensíveis alterações culturais.

Teria sido o caso da técnica (nórdica) de construção, ainda hoje característica dos barcos dos rios do Noroeste?

4.6.2. Organização do painel 9:

B 1 Texto introdutório:

Com as invasões germânicas, a partir do século V duas novas componentes culturais entram em jogo.

⁷⁹ Cópia (de António Luís Marques) de desenhos existentes no Arquivo Seixas, hoje pertença do Museu de Marinha de Lisboa.

Na Exposição figurava também um modelo da *muleta*, em vitrine incorporada nos painéis, tendo por fundo uma fotografia da embarcação em plena faina da pesca, no Tejo.

⁸⁰ Pp. 13.

Os SUEVOS (que ocupam o NW. Peninsular) «mantêm-se tranquilos nos territórios que tinham repartido entre si em 411 e podem entregar-se cada vez mais à actividade agrícola e gandeira, introduzindo na região todas as formas de cultivo e de vida que lhes eram próprias, sem contudo, aniquilarem aqueles que antes de si ocupavam a terra» — apesar das longas lutas que precederam o estabelecimento da paz com os hispano-galaicos.

«Aos Visigodos, aperfeiçoados nas artes políticas e administrativas, coube o domínio total da Península, e a missão política superior de a unificar, ganhando em universalidade que perderam em originalidade».

«Porém os Suevos, se politicamente se mantiveram em situação de inferioridade, nem por isso deixaram de exercer uma acção local incomparavelmente mais profunda na região em que se fixaram tanto mais que foi precisamente nessas paragens do Noroeste, que a Romanização se fez de maneira muito mais superficial»⁸¹.

B 2/3 «As Invasões Bárbaras» (mapa⁸²).

A 4/5 Douro: um barco de navegação de longo curso (*rabão de apêgadas/semaneiro*⁸³).

B 4 A construção dos barcos do Douro — textos introdutórios:
B 5

É precisamente no NW que vamos encontrar as embarcações tradicionais construídas como as do Norte da Europa: clinker-building + shell technique.

E porque (em Portugal) elas se limitam aos modelos de rio, e cada rio tem a sua família de barcos (Rio Minho — o carochó; Rio Lima — o barco; Rio Douro — o rabelo) tem-se aventado a hipótese de os Suevos, (ou Visigodos)⁸⁴ haverem trazido (através duma invasão por terra) uma tecnologia de construção naval tal como introduziram na agricultura um tipo especial de arado. Posteriormente

⁸¹ Jorge Dias, *Os Arados Portugueses*, pp. 127 e 130.

⁸² Repr. de C. Dawson, *Le Moyen Age et les Origines de L'Europe*.

⁸³ Fotografias por mim tiradas.

⁸⁴ F. Beaudouin apresentou a tese pro-visigótica em *Les Bateaux du Douro*.

aquela tecnologia seria aplicada na feitura dos modelos das diferentes «famílias» de barcos.

De qualquer modo, a diversificação de famílias dos barcos do NW. Peninsular de presumível ascendência nórdica, leva a pensar na existência de vários intervenientes neste importante processo de influência cultural ⁸⁵.

A família de embarcações do Douro é que documenta fielmente o sistema de construção padrão.

Excepcionalmente bem adaptados à navegação de difícil rio de montanha, esses barcos de fundo chato são construídos a partir desse fundo, a que se seguem os costados; só depois é que estruturaram o casco com as cavernas e os reforços das bordas.

O modo da construção está relacionado com o tamanho das pipas de vinho; e, sem usarem moldes, os carpinteiros-calafates conseguem assim relacionar a capacidade do modelo encomendado, com as medidas do lançamento da obra: proporções do fundo chato, comprimento de bico a bico, e boca. Não há documentos escritos muitos antigos que descrevam este tipo de nave (o primeiro é de 1712); mas aos indícios provenientes da documentação do século XIII podemos acrescentar notícias do século X (922) que denotam ser importante o tráfego comercial e a pesca nos portos fluviais do Douro.

O que abre lugar à hipótese duma persistência tipológica, que, a existir, necessariamente pressuporia uma introdução bastante anterior à referida data de 922 — portanto, antes da invasão dos normandos. Daí, a explicação da hipótese dos Suevos ^{84, 85}.

- C 4** Mapa com adistribuição das embarcações tradicionais do NW, de construção de tábua trincada.
- A 6/7** Fotografias da construção dos barcos do Douro: Formação do fundo chato ⁸³;
- B 6** Formação do casco ⁸³;

⁸⁵ Resumo parc. da minha comunicação «A Presumptive Germanic Heritage ...».

B 7/8 Montagem das cavernas ⁸³, ⁸⁶; e

C 6/7 Consolidação das bordas ⁸³, ⁸⁶.

C 8 «A Presumptive Germanic Heritage of a Boatbuilding Portuguese Tradition»⁸⁷.

4.6.3. Passagem correspondente do texto do catálogo:

Do século V ao VIII o domínio romano é substituído pelo dos povos germânicos, de que se destacam os Suevos e os Visigodos. Os Suevos fixam-se no NW. Peninsular, do século V ao VII. Ao contrário dos Visigodos, cuja influência político-administrativa ombréia com a dos romanos, os Suevos introduzem novos hábitos de vida, de trabalho (agricultura, criação de gado), utensilagem.

Porventura dever-se-lhes-ia a tecnologia da construção naval caracteristicamente nórdica (*clinker building + shell technique*) que distingue os barcos dos rios do NW., na sua principal área de ocupação; tecnologia que se encontra fielmente representada nas embarcações do rio Douro. Aliás, a diversificação dos tipos desses barcos, todos diferentes de rio para rio (Minho — *carôcho*; Lima — *barco*; Douro — *rabelo* e *valhoeiro*) parece abrir campo à ideia da existência de vários agentes introdutores (em várias épocas), ainda que ligados por uma unidade cultural de base ⁸⁸.

4.7. Painel 10 — *Os Árabes*.

4.7.1. No séc. VIII d.C. os muçulmanos invadem a Península. Minimizado (injustamente) papel das actividades marinheiras dos árabes, só muito recentemente se começou a tratar o assunto com manifesto entusiasmo ⁸⁹. O que conduziu ao aparecimento de uma outra hipótese sobre a origem do *saveiro/barco da xávega*. Menos viável que a duma ligação com Tartessos, talvez tivesse mais cabimento no caso do barco da Nazaré, não se excluindo a possibili-

⁸⁶ Fotografia por mim tirada, fig. 4.17 da comunicação ref. nota anterior; repr. a p. 14 do Catálogo da Exposição, sem indicação de origem.

⁸⁷ Separata da minha comunicação ao *2nd International Symposium of Boat and Ship Archaeology* (Bremerhaven, 1979).

⁸⁸ P. 13.

⁸⁹ Jaime Cortesão é um paladino na luta contra uma tradicional atitude de chauvinismo anti-árabe.

dade duma sobreposição de influências culturais, com raízes comuns, mas processando-se em épocas bastante distanciadas (séc. VI a.C./séc. VIII d.C.)⁶².

4.7.2. Organização do painel 10:

B 1 Texto introdutório:

Os muçulmanos (cuja invasão se inicia em 711) deixaram traços culturais profundos de uma estadia de 4 a 5 séculos a sul do rio Douro — a fronteira —. Nomeadamente no Alentejo e Algarve, onde as afinidades rácicas entre os autóctones e os berberes trazidos na onda invasora, sugerem possíveis reencontros de usos e costumes. Mas aqueles nossos territórios viveram sempre «na periferia do mundo árabe», desligados «dos grandes centros de irradiação cultural do sul da Península»⁹⁰. Por isso, nos falta a parte monumental, tão destacada em Espanha; mas uma certa ambientação urbana e principalmente uma contribuição notável nas práticas agrícolas, constituem traços inconfundíveis da sua influência.

B 2/3 Alguns indícios na Península de actividades marítimas significativas, durante o domínio muçulmano (mapa esquemático) e texto de apoio:

B 4 *Apesar das convencionais reticências, quanto à importância dos seus fastos marítimos (peninsulares), em relação aos terrestres, a verdade é que não podemos desconhecer o que representa a base naval de Alcácer do Sal⁹¹ e os seus estaleiros de construção; nem o porto de Castro Urdiales, enquanto lhes foi possível negociar com os Francos através dele⁹². Aliás o conhecimento de que seguiam por barco as peregrinações a S. Tiago de Compostela, desde Coimbra⁹³, é um dado valioso na análise das navegações usuais da época. Esta é uma das razões que conduziram Jaime Cortesão a defender a tese do moçarabismo náutico, na qual o saveiro*

⁹⁰ O. Ribeiro, *ob. cit.* nota 27, p. 77.

⁹¹ M. Lombard, *L'Islam dans sa première grandeur*, p. 84.

⁹² M. Lombard, *L'Islam dans sa première grandeur*, mapa 6 e textos correspondentes: pp. 66 e 77.

⁹³ J. Cortesão, *Os Descobrimentos Portugueses*, I, p. 143.

representa mais um vestígio da nossa herança árabe⁹⁴. A documentação exposta no painel 7 permite defender anterior ancestralidade; contudo, no caso especial dos barcos da Nazaré, a feição especial do seu «estilo» (cujas raízes vamos encontrar no *bohajta do Hindú*)⁹⁵ pareceriam fortalecer a hipótese pro-árabica, não fora o modelo do Mondego (barco do lavrador de Penacova) ostentar um bico parecido⁹⁵.

C 3 Invocada semelhança entre algumas embarcações árabes⁹⁴,⁹⁶ e as *canoas de tábuas* de tipo mesopotâmico.

A 5 Fotografia do *Saveiro/barco da xávega*⁵³.

B 5/6 Fotografia do Barco da Nazaré (*neta*): vista de proa⁸³.
C 5/6

B 7/8 Id. ib.: vista de popa⁸³.

4.7.3. Passagem do texto do Catálogo relativa a este painel:

Entretanto, no séc. VIII os muçulmanos tomam conta da Península Ibérica. Castro Urdiales, no Cantábrico, é o porto de comércio com o reino dos Francos. Mas no fim do reinado de Abd-al-Rahman III a fronteira já desceu até ao rio Douro. Alcácer do Sal continua sendo a sua grande base naval (incluindo estaleiros de construção), de importância reforçada quando, com o aparecimento dos Normandos, os Árabes iniciam as acções de corso.

Há quem defenda a hipótese de a «família» dos *barcos da xávega*, característica da zona entre o Douro e o Tejo, ser uma herança dos Árabes — em oposição às dos rios do NW., inegavelmente de tipos nórdicos.

Mas o facto de os Árabes ainda usarem modelos afins ou iguais àqueles (os *mashuf*) não invalida a possibilidade de os terem vindo reencontrar por via da influência anterior dos Tirsenos/Tartessos.

De qualquer modo, a notícia de que as peregrinações de Coimbra a Santiago de Compostela se faziam por barco, demonstra, para a época, o papel relevante da navegação de cabotagem⁹⁷.

⁹⁴ J. Cortesão, «Moçarabismo Náutico».

⁹⁵ Cfr. o meu estudo «Barcos da Nazaré ...»

⁹⁶ Ilustr. do milagre CLXXXIII das *Cantigas en Loor de Sancta Maria*, repr. Jaime Cortesão, *Os Descobrimentos Portugueses*, I.

⁹⁷ PP. 13/15.

4.8. Painel 11 — *Os Normandos*.

4.8.1. A uma primeira fase, iniciada no séc. IX d.C., de terríveis incursões depredatórias, segue-se a do apaziguamento de relações com alguns senhores, da Galiza, a partir do século XI. Portanto, só desde então será pensável a hipótese da sua influência na construção naval do NW. Mas os barcos mais evoluídos, que poderiam denotar o reflexo dessa aproximação — a *dorna*, galega, e o *carôcho* do rio Minho —, também não devem ser eliminados na ilustração de outras diferentes e ulteriores aventadas hipóteses de herança: dos cruzados, dos colonos post-Reconquista ...⁸⁵.

4.8.2. Organização do painel 11:

Textos introdutórios:

A 3 *Os Normandos aparecem a primeira vez na Península, no reinado de Ramiro I (842/850). As suas incursões mais notórias são as dos reinados de Ordonho I (850-866), Afonso III (866-910), Afonso IV (925-931), Ramiro III (966-984), etc.*⁹⁸. *Assolando os territórios costeiros e penetrando nas terras de interior através dos rios, obrigaram à construção de sistemas de defesa de que são exemplos as notícias sobre as muralhas e fossos de Santiago de Compostela, o castelo erigido em Guimarães pela Condessa Mumadona, cerca de 968, etc.*

*Por sua vez, o seu embate com os sarracenos deu origem a que estes ripostassem com acções de pirataria em que as grandes vítimas acabaram por ser as populações cristãs das terras libertas pela Reconquista, de mais fácil acesso*⁹⁹.

B 3 *Mas a partir duma certa época, mesmo antes da participação comum nas cruzadas, os Normandos começam a servir de ajuda guerreira a chefes locais (p. ex. ao conde Rodrigo Romariz, na operação punitiva contra os vascões sublevados — durante o reinado de Bermudo III, 1023/1037)*¹⁰⁰.

⁹⁸ A. Sampaio «As Póvoas Marítimas do N. de Portugal», p. 286.

⁹⁹ Michel Mollat, «Notes sur la vie maritime en Gallice au XII siècle...» p. 533 e segs.

¹⁰⁰ A. Sampaio, «As Póvoas marítimas do N de Portugal», p. 288.

*Evidentemente, com a fase da cristianização dos povos do Norte e a sua contribuição na Guerra Santa (Cruzadas) reforçam-se as relações amigáveis, que terão os seus pontos mais destacados nas lutas da Reconquista Cristã da Península que está, na origem da independência de Portugal; e no comércio com as cidades-entrepósitos do Norte da Europa*⁸⁵.

B 1/2 Capiteis da igreja românica de Rio Mau, com embarcações de feição nórdica ¹⁰¹.

B 4 Textos introdutórios do *carôcho* e da *dorna*:

2.A — *Dos barcos do NW., que poderiam ter resultado duma influência nórdica tardia há dois modelos distintos: o do rio Minho — o carôcho —, comum a Portugal e à Galiza; e a dorna galega.*

O primeiro quasi parece a adaptação ¹⁰² *das formas dum curragh (de peles), à construção de madeira, aliás com dois bicos.*

A sua característica mais curiosa é a quilha de secção em T, como pode ver-se em tantos barcos escandinavos.

2.B — *A dorna*¹⁰³, *usada na pesca costeira, surpreende-nos com a sua secção-mestra igual à dos barcos de pesca tradicionais da Costa Oriental da Noruega* ⁸⁵, ¹⁰⁴,

A 5/8 Fotografia do *carôcho* do rio Minho ⁸³.

B 5/8

C 5 Planos da *dorna galega* ¹⁰³, e comparação da sua secção-mestra com a dum barco norueguês ¹⁰⁴.

C 6/7 Comparação das secções-mestras dos barcos dos rios portugueses do NW ¹⁰⁵.

¹⁰¹ Repr. *ob. cit.* de Jaime Cortesão nota 96.

¹⁰² No painel lê-se *transcrição* em vez de «*adaptação*».

¹⁰³ J. Guillén, *La Gran Familia de los Trincados*.

¹⁰⁴ Secção mestra repr. de *Boats of the North*, de A. E. Christensen Jr. p. 78.

¹⁰⁵ Repr. do meu estudo cit. notas 85 e 87.

4.8.3. Parte correspondente do texto do Catálogo:

Os Normandos (cuja primeira arremetida se verifica no reinado de Ramiro I — 842/850), assolando os territórios costeiros e penetrando ao longo dos rios, obrigaram à construção de sistemas de defesa (p. ex. as muralhas de Santiago de Compostela; o castelo erigido por Mumadona, cerca de Guimarães, etc.), nem sempre suficientes para livrar as populações dos efeitos das suas tremendas razias. Mas, a partir duma certa época, mesmo antes da participação comum nas cruzadas, os Normandos começaram a servir de ajuda guerreira a chefes locais (como no caso da operação punitiva do Conde Rodrigo Romariz contra os Vascões sublevados — durante o reinado de Bermudo III, 1023/1037). Evidentemente, com a cristianização dos povos do Norte e a contribuição nas cruzadas, reforçam-se as relações amigáveis que terão os seus aspectos mais destacados nas lutas da Reconquista Cristã (em especial, a ajuda na tomada de Lisboa por Afonso Henriques) e, mais tarde, nas relações comerciais com os entrepostos, do N. da Europa.

Dos barcos do NW. que poderiam ter resultado duma influência nórdica tardia, há dois modelos distintos: o do rio Minho — o *carôcho* — e a *dorna* da Galiza. O primeiro quasi parece a transposição das formas dum *curragh* para a construção de madeira (salvo o pormenor de ter a popa em bico). A sua característica mais curiosa é a quilha de secção em T, como pode ver-se em tantos barcos escandinavos.

A *dorna*, usada na pesca costeira, surpreende-nos com a sua secção-mestra igual à dos barcos de pesca tradicionais da costa ocidental da Noroega, documentados por Arne Emil Christensen Jr ¹⁰⁶.

4.9. Painel 19 ¹⁰⁷ — *Independência de Portugal*.

4.9.1. O facto político da independência de Portugal e a reorganização do povoamento do território após a Reconquista Cristã — ambos nitidamente ligados — introduzem novas e importantes componentes no fenómeno das mesclas de etnias e culturas, fenómeno já tradicional nestas paragens. A observação já avançada na parte final da introdução do painel 11, mais pertinência terá em face da identidade entre o *barco* do Lima e o *binnenboot* do Reno ⁸⁵; não se podendo

¹⁰⁶ P. 15.

¹⁰⁷ Na Exposição (em Oslo) os painéis 12 a 18 eram ocupados pela primeira parte da apresentação da Noruega (Pre e Proto-História até ao período Viking, inclusivé).

olvidar, também, a tese da influência de Cister, quanto à introdução de barcos — não tanto em relação à *bateira* de Obidos, mas mais provavelmente quanto ao *abrangel* do Nabão⁹⁵ e aos *barcos* do Zêzere.

4.9.2. Organização do painel:

B 1 Texto introdutório:

*Ainda que ao longo dos séculos, a preferência na ocupação de certas zonas por diferentes povos pareça prefigurar o que foi o primeiro reino português (ver p. ex. o mapa da fixação dos suevos) considera-se, no entanto que a independência, em 1143, decorreu de factores políticos, naturalmente apoiados em condições peculiares prévias (geográficas, culturais, sociais)*¹⁰⁸.

O que não resta dúvida é que Portugal resultou imediatamente do modo como foi conduzida a luta pela Reconquista Cristã contra o domínio muçulmano, processo que teve em S. Hugo de Cluny um dos mentores mais destacados. Apesar das frequentes querelas entre os primeiros reis de Portugal e Roma, a verdade é que a influência de Cluny (e depois, Cister), e das ordens de cavalaria constituiu um factor essencial para a criação do novo reino e, depois, para a sua consolidação e expansão.

B 2 O Conde D. Henrique¹⁰⁹; e texto:

C 2 «*Talvez essa ligação com a Ordem de Cluny e com o seu chefe, Santo Hugo, explique a vinda à Península de dois membros de alta nobreza da casa dos duques de Borgonha: D. Raimundo e D. Henrique. Afonso VI (de Leão) casou-os com as filhas: o primeiro com D. Urraca, que viria a ser a herdeira do trono, e o segundo com uma filha bastarda, D. Teresa. Ao primeiro entregou o governo da Galiza; ao segundo, o condado Portucalense, que integrava agora as duas antigas unidades condais, a norte e a sul do Curso do Douro*»¹¹⁰.

¹⁰⁸ O. Ribeiro, *ob. cit.* nota 22, pp. 56, 90 e 147.

¹⁰⁹ Iluminura repr. *História da Expansão Portuguesa no Mundo*, I, pp. 64/65.

¹¹⁰ Texto de substituição do original, repr. de *História Concisa de Portugal*, de J. H. Saraiva, p. 44.

A 3/4 Fotografia do *barco* do Lima ¹¹¹ e texto:

B 3 *Para além dos aspectos militares (heróicos) das Cruzadas, decisivamente apoiadas por guerreiros do Norte, há todo um mundo de relações que se vão estabelecendo com esses contactos. o que influencia decisivamente o povoamento das terras sobre as quais passou o flagelo duma guerra sem quartel. Aqui se fixaram, em pacífico labor, muitos para quem a sorte das armas tinha menos atractivo.*

Não admira, portanto que os barcos do rio Lima, apresentem estreitos pontos de semelhança com o peat-boat, de Somerset e com os binnenboots de Havelkahn (Reno). Simplesmente desconhecemos o pormenor de quem foram os introdutores directos de tão humildes mas tão úteis espécimes⁸⁵.

A 6/7 Lagoa de Óbidos: Fotografia da *bateira de Óbidos* e das *bateiras ilhavas* ¹¹²; e texto:

B 5 *Na fase de consolidação da Reconquista, coube às ordens religiosas importante papel colonizador, proporcionando às populações que viviam nas suas áreas de jurisdição melhores condições de vida, defesa e educação.*

F. Beaudouin quis ver, até, no ressurgimento da pesca nas zonas de influência de Alcobaça o reflexo da acção dos monges de Cister, sob os quais teria vindo do rio Saõna o barco originário da bateira de Óbidos e dos modelos da Nazaré ¹¹³.

Se, quanto a estes, a tese se encontra comprometida pelo estudo das suas prováveis raízes orientais, na verdade quanto a outro tipo de embarcações — o abrangel do Nabão, e as barcas do Zêzere — as suas analogias com algumas barcas de rios franceses deixa em aberto o caminho de pesquisa ¹¹⁴ *proposto por aquele investigador.*

B 6 Localização dos coutos de Alcobaça ¹¹⁵.

¹¹¹ Bilhete postal antigo, fig. 4.20 do meu estudo, ref. notas 85 e 87.

¹¹² Fotografia por mim tirada; cfr. meu estudo ref. nota 95.

¹¹³ F. Beaudouin «Recherche sur l'Origine de deux embarcations portugaises».

¹¹⁴ Ver meu estudo ref. nota 95.

¹¹⁵ Repr. *ob. cit.* nota 109, p. 60.

B 7/8 Fotografia do *abrangel* do Nabão ⁸³.

C 7/8

4.9.3. Passagem do texto do Catálogo relativo a este painel:

Ainda que, ao longo dos séculos, a preferência na ocupação de certas zonas por diferentes povos pareça prefigurar o que foi o primeiro reino português considera-se, no entanto que a independência (1143) decorreu de factores políticos, naturalmente apoiadas em condições peculiares prévias (geográficas, culturais, sociais).

De facto, Portugal resultou imediatamente de modo como foi conduzida a luta pela Reconquista Cristã contra o domínio muçulmano, processo que teve em S. Hugo de Cluny um dos mentores mais destacados.

Apesar das frequentes querelas entre os primeiros reis de Portugal e Roma, a verdade é que a influência de Cluny (e depois, Cister), e das ordens de cavalaria constituiu um factor essencial para a criação do novo reino e, depois, para a sua consolidação e expansão.

Para além dos aspectos militares (heróicos) das cruzadas, decisivamente apoiadas por guerreiros do Norte há todo um mundo de relações que se vão estabelecendo com esses contactos e que influencia decisivamente o povoamento das terras sobre as quais passou o flagelo duma guerra sem quartel. Aqui se fixaram, em pacífico labor muitos daqueles para quem a sorte das armas tinha menos atractivo.

Não admira, portanto, que os barcos do rio Lima, apresentem estreitos pontos de semelhança com os *peat-boats* do Somerset ou, com os *binnenboots* de Havelkahn (Reno). Simplesmente desconhecemos quem foram os introdutores directos de tão humildes mas tão úteis espécimes.

Na fase da consolidação da Reconquista, coube às ordens religiosas importante papel colonizador, proporcionando às populações que viviam nas suas áreas de jurisdição melhores condições de vida, defesa e educação.

Aventou-se a hipótese, até, de o «ressurgimento» das pescas nas zonas de influência de Alcobaca dever-se à acção dos monges de Cister. Com eles teria vindo do Saõna o barco originário dos modelos de Óbidos e da Nazaré. Se, quanto a estes, a tese se encontra comprometida pelos estudos das suas raízes orientais na verdade quanto a outros tipos de embarcações — o *abrangel* do Nabão, e as *barcas* do Zêzere — as suas analogias com algumas barcas dos rios franceses, deixam em aberto um caminho de pesquisa ¹¹⁶.

¹¹⁶ Pp. 15, 16.

4.10. Painel 20 — *As Póvoas Marítimas (do NW.)*.

4.10.1. No contexto da reorganização do povoamento do novo reino tem especial valia o processo de fixação das colónias de pescadores ao longo na nossa costa Norte, geralmente em portos de estuário. Alguns aspectos da sua organização social, os seus costumes, o seu (aparente) distanciamento dos terrenos sugerem uma correspondência entre a especialização de funções (pesca) e uma diferenciação étnica — ascendência bretã com raízes do Norte da Europa? —. O tipo das suas embarcações, aliás, parece confirmá-lo.

4.10.2. Organização do painel 20:

B 1 Texto introdutório:

O problema da reorganização das pescas encontra-se directamente relacionado com o da fixação de populações nas zonas da costa, depois de conseguidas as condições mínimas de defesa contra eventuais ataques de piratas. A costa entre o Minho e o Douro dá-nos uma boa imagem do que se passou desde Sancho I (1185|1211). Por um lado verifica-se a distribuição duma série de «póvoas» onde o mester dos pescadores relativamente ao dos lavradores já é referenciável; por outro lado, com uma única excepção (Póvoa de Varzim), as outras refugiaram-se nos estuários ou nos cursos terminais de rios (Caminha, Viana do Castelo, Esposende/Fão, Vila do Conde/Azurara, Bouças, Foz/Porto/Valbom) ¹¹⁷.

B 2 As «Póvoas Marítimas» (mapa) ¹¹⁸;

C 2 e legenda.

A 3/4 Fotografia duma lancha poveira ¹¹⁹.

¹¹⁷ Resumo do meu estudo «Sobre as origens do barco poveiro».

¹¹⁸ A designação adoptei-a do estudo homónimo de Alberto Sampaio; o mapa resulta do meu trabalho ref. nota anterior e ainda do que publiquei sob o título «Barcos de Pesca de Portugal».

¹¹⁹ Bilhete postal antigo, fig. 4.20 do meu estudo ref. nota 87.

B 3/4 Planos duma *Catraia* poveira ¹²⁰.

C 3/4

B 5 Texto sobre a *colmeia* poveira:

O caso mais característico é o da Póvoa de Varzim, que até há poucos anos mantinha vivos os aspectos particulares duma cultura específica: a comunidade de pesca fechava-se sobre si com evidente desapeço pela gente da terra; daí a limitação dos casamentos aos dentro da comunidade, ou nas comunidades afins; os preceitos ancestrais eram escrupulosamente guardados sob a orientação dos homens de respeito aos quais cabia também derimir as pendências; à estruturação por classes (na pesca) aliava-se um forte sentido gregário e de entre-ajuda; o ofício e apetrechos de pesca transmitiam-se, na família, ao filho mais novo que também herdava a marca de família. O uso destas marcas, comum aos seus homólogos galegos e dinamarqueses; o sistema de herança, comum ao da Bretanha e (Dinamarca); as afinidades entre o barco poveiro e as representações das embarcações de Fidë e Kalmar, e com o lerret e os barcos xeiteiros da Galiza; a habitual frequência das comunidades afins da Galiza, pelos poveiros, incluindo os casamentos; a tradicional emigração da Galiza para Portugal, com aspectos particulares no sector das pescas, constituem «sintomas» que parecem favorecer a tese duma influência nórdica chegada ao NW. ibérico, através duma escala — Bretanha — por via duma progressão (pacífica) de pescadores ¹¹⁷.

A 7/8 Indícios (?) de relações étnicas entre colónias de pescadores (mapa)¹²¹.

A 6 Legenda.

B 6 Quadro geral das siglas dos pescadores portugueses ¹²².

C 8 «Sobre as origens do Barco poveiro» ¹²³.

¹²⁰ Planos de Joaquim Cruz Gomes, fig. 44 do meu estudo ref. nota 117.

¹²¹ Baseado no meu estudo ref. nota 117.

¹²² Fig. 6 do meu estudo «Àcerca das siglas poveiras».

¹²³ Separata do Boletim Cultural *Póvoa de Varzim*.

4.10.3. Parte do texto do Catálogo relacionado com este painel:

O problema da reorganização das pescas encontra-se directamente relacionado com o da fixação das populações nas zonas das costas, depois de conseguidas as condições mínimas de defesa contra eventuais ataques de piratas. A costa entre o Minho e o Douro dá-nos uma boa imagem do que se passou desde Sancho I (1185-1211). Por um lado verifica-se a distribuição de uma série de «póvoas», onde o mester dos pescadores relativamente ao dos lavradores já é referenciável; por outro lado, com uma única excepção (Póvoa de Varzim), todas se refugiam nos estuários, ou nos cursos terminais de rios (Caminha, Viana do Castelo, Esposende/Fão, Vila do Conde/Azurara, Bouças, Foz/Porto/Valbom).

O caso mais característico é o da Póvoa de Varzim, que até há poucos anos mantinha vivos os aspectos particulares duma cultura específica; a comunidade de pesca fechava-se sobre si, com evidente desprezo pela gente da terra — daí a limitação aos casamentos dentro da comunidade ou nas comunidades afins; os preceitos ancestrais eram escrupulosamente guardados sob a orientação dos *homens de respeito*, aos quais, cabia, também, derimir as pendências; à estruturação por classes (na pesca) aliava-se um forte sentido gregário e de entreajuda; o ofício e apetrechos de pesca transmitiam-se na família, ao filho mais novo, que também herdava a marca da família. O uso destas marcas, comum aos seus homólogos galegos e dinamarqueses; o sistema de heranças, comum ao da Bretanha e Dinamarca; as possíveis relações entre o barco (*lancha*) com a *lanche* (Bretanha) o *lerret* (Grã-Bretanha), o próprio *havebad* (Dinamarca) e as representações das embarcações de Fidê e Kalmar; a habitual frequência das comunidades afins da Galiza, pelos poveiros, incluindo os casamentos; a tradicional emigração da Galiza para Portugal, com aspectos particulares no sector das pescas, constituem sintomas que parecem favorecer a tese duma influência nórdica chegada ao NW. ibérico, através duma escala — Bretanha — por via duma progressão (pacífica) de pescadores¹²⁴.

4.10.4. Corrigenda: os dois textos finais do painel 20 deviam fazer parte dum outro, com uma introdução à problemática dos Descobrimentos. Por lapso, foram aqui incluídos, e reproduzidos na correspondente passagem do Catálogo^{124a},

¹²⁴ Pp. 16, 17.

^{124a} Pp. 17, 18.

facilmente se percebendo que estão deslocados relativamente ao tema — as «póvoas marítimas»:

- C 7 *Um dos aspectos mais curiosos da intervenção clunicense na «frente» ibérica foi o sucesso militar do sobrinho mais novo (D. Henrique) face à modéstia dos resultados conseguidos por D. Raimundo, seu primo. Estava aberta a porta para a emancipação do condado Portucalense. A ponta de lança no ataque contra a dominação muçulmana introduz-se, portanto, através da faixa litoral atlântica — a mesma que se manteve um pouco à margem dos centros de maior influência político-cultural do ocupante; à margem da linha principal de atravessamento da Península, de/e para a África (o que não eliminou a existência de outras frentes de ataque).*

Por outro lado, o condado Portucalense — também ainda sob a influência cultural de Cluny — goza de condições orgânicas sui generis, como as de maior permeabilidade de classes sociais, nomeadamente a possibilidade de acesso à nobreza dos proprietários abastados (infanções), — talvez uma das explicações para o facto de em Portugal não ter existido feudalismo autêntico. E também as complexas vicissitudes do povoamento ao longo dos séculos, que determinaram um fenómeno de sobreposições culturais e étnicas que o processo da Reconquista ampliou. Daí que a uma diversificada composição do meio geográfico se somam os mais amplos contactos entre «gentes», cuja unidade, ou melhor, identificação como nação, lhe permitirá vencer as sucessivas crises de uma História bem significativa.

- C 8 *As características fundamentais do Português: instabilidade, espírito de aventura; sucesso na realização de tarefas de ponta (menos viabilidade para as de persistência); francas possibilidades de contacto com outros povos, e de adaptação a novas condições, imprevistos, perigos e canseiras, tais características, aliadas às dificuldades caseiras e aos riscos de absorção na recomposição dos estados peninsulares, e ainda aos antecedentes acima invocados, tudo isso privilegiou no País o lançamento da aventura ultramarina.*

Nesta, muitos têm visto um «plano», o qual não é mais que o desenvolvimento lógico da Reconquista. Então, as forças que estão na base da nossa independência seriam as mesmas que proporcionaram as condições prévias — económicas e técnicas — para aquela segunda fase de arrancada duma certa Europa, na conquista da supremacia do mundo.

Assim, explicam o insólito da congregação neste distante e esquecido cais do Ocidente, do que havia de mais avançado nos conhecimentos da época; e de uma contabilização à parte da do poder Real — a da Administração do Templo|Ordem de Cristo. Os feitos, esses foram os homens que os cumpriram, e aqui só temos que concordar não haver muita diferença entre o que era preciso fazer e a capacidade para o ter executado.

5. Critérios e Conceitos (II).

- 5.1. Ficou patente no modo como foi concretizada a proposta de análise, o contraponto estabelecido entre as várias fases da história do povoamento do território, e as embarcações relacionadas (ou relacionáveis), com essas mesmas fases.

Daí ressalta uma questão deveras curiosa: afinal, uma utensilagem ainda em uso — ou que, pelo menos, estava no activo há bem poucos anos — ganha foros de documentação histórica, arqueológica, mesmo!

Situação que já merecera a atenção dos especialistas.

Além das novas formas de abordagem científica da interpretação de problemas de base relativos a culturas desaparecidas, como seja, por exemplo, o caso da Arqueologia Experimental¹²⁵, na Escandinávia acabou por formalizar-se uma nova matéria de investigação e estudo, a *Living Tradition*, englobando tudo quanto se refira à sobrevivência dos modos de viver «tradicionais». Tradicionais e, portanto, hoje ultrapassados relativamente aos padrões de vida, significativos duma cultura actual. Deve-se ao eminente etnólogo dinamarquês Prof. Doutor Olöf Hasslöf¹²⁶ a funda-

¹²⁵ Cfr. a obra com esse título de John Coles.

¹²⁶ Cfr. «Living Tradition» in *Sources and Techniques in Boat Archaeology*.

mentação teórica desse conceito, que nos permite assumir uma posição interpretativa aliciante, face às sobreposições entre a Arqueologia e a Antropologia Cultural.

Situam-nos, portanto, no pleno domínio da Arqueologia «viva» — por oposição à «experimental» — ultrapassadas as barreiras artificiais de rígidos critérios das épocas/tempo, e dando primazia à análise dos objectos nos seus enquadramentos sócio-culturais específicos; mas, bem entendido, sem exclusão das suas raízes e filiações.

Enfim, analogamente ao que se passa com a «Arqueologia Industrial» em que predominam os princípios referenciais de obsolescência/anacronismo. Ainda que estes princípios surjam, em um e outro caso, por razões diferentes, ou opostas: anormal persistência de utensilagem e de técnicas, a sobreviverem muito além do que seria (comparativamente) o limite dum ciclo ou duma fase do processo civilizatório¹²⁷ (*Living Tradition*); ou, pelo contrário, anormal encurtamento da vigência de utensilagem ou de técnicas, devido a uma aceleração inesperada do processo de evolução das Técnicas (*Arqueologia Industrial*). Mas isto em nada nos deve admirar. Basta ter presente o sector do Evoluon¹²⁸ onde se apresentam (dinamicamente) as relações tempo/culturas/evolução, para as situações brevemente apontadas nos entrarem mesmo pelos olhos — como é natural assim acontecer em qualquer «museu» criado e mantido por bons profissionais da museologia. De resto, muitos anos antes, a notável socióloga americana Ruth Benedict¹²⁹ tinha chamado a atenção para o facto de ao contrário das sociedades «primitivas», de culturas homogéneas/horizontais as nossas sociedades urbanas, apresentarem uma sobreposição de estratos culturais diversos correspondendo a fases distintas dum processo evolutivo compósito, cuja integração

¹²⁷ Cfr. a obra de Darcy Ribeiro, *O Processo Civilizatório*.

¹²⁸ Museu da Philips em Eindhoven.

¹²⁹ «Padrões de Cultura», p. 153: «Apresenta-se muitas vezes a nossa sociedade como um exemplo extremo de falta de integração. A sua enorme complexidade e as suas rápidas transformações de geração para geração, ocasionam inevitavelmente uma falta de harmonia entre os seus elementos, que não existe em sociedades mais simples. Mas na maior parte dos estudos exagera-se e falseia-se a ausência de integração em virtude de um simples erro de técnica. A sociedade primitiva está integrada em unidades geográficas. A civilização ocidental, porém, está estratificada, e grupos sociais (classes) diferentes, contemporâneas e no mesmo local guiam-se por padrões completamente diferentes e são actuados por diferentes motivações».

resultava num quadro quotidiano a que nos habituamos tanto, que, ao fenómeno, nem é fácil percebê-lo na sua essência ¹²⁹.

- 5.2. No caso em apreço, quer pela diversidade dos espécimes, quer pelo seu valor documental, a riqueza patrimonial representada pelas nossas embarcações tradicionais permite-nos ocupar invejável posição no Mundo. E seja-me permitido acrescentar, um breve destaque aos aspectos inéditos deste sector da nossa contribuição para a Exposição de Oslo: o da visão da evolução do povoamento, tendo como suporte ou apoio, os dados colhidos num parque de embarcações vernáculas. Também nesse pormenor, voltarei a insistir, fica igualmente demonstrada a possibilidade de tornar acessível ao público o mais heterogéneo, uma informação selectiva directamente saída de programas de investigação de especialidades ainda muito pouco divulgadas, e com áreas onde se esboçam, porventura, alguns passos iniciais. Finalmente — e será necessário dizê-lo? — esta Exposição constituiu, para todos nós, uma rara oportunidade de uma alargada conjugação de esforços e de encontro de pessoas que tão gratificante foi como experiência profissional e humana.

BIBLIOGRAFIA

- AFONSO o «SABIO»
— *Cântigas em Loor de Sancta Maria* | ver Cortesão (Jaime) *Os Descobrimientos Portugueses*.
- ALARCÃO (Jorge)
1974 — *Portugal Romano*, Lisboa.
- ALONSO ROMERO (Fernando)
1974 — *Relaciones Atlánticas Pre-Históricas entre Galicia y las Islas Británicas y médios de navegación*, Salamanca.
- BEAUDOUIN (François)
1964 — *Les bateaux du Douro, Étude des origines*, Porto.
1965 — «Recherches sur l'origine de deux embarcations Portugaises», in *Annales — Economies, Sociétés, Civilisations*, Paris.
- BENEDICT (Ruth)
— *Padrões de Cultura*, Lisboa.
- CASTRO (D. José de)
1943 — *Estudos Etnográficos, Aveiro — II*, Lisboa.
- Catálogo da Exposição «Duas Nações voltadas ao Mar»*
1981 — Lisboa.
- CHRISTENSEN JR. (Arne Emil)
1968 — *Boats of the North*, Oslo.
- COLES (John)
1973 — *Arqueologia Experimental*, Lisboa.
- CORTESÃO (Jaime)
1958 — «Moçarabismo Náutico», in *O Primeiro de Janeiro*, Porto.
1960 — *Os Descobrimientos Portugueses*, Lisboa.
- DAWSON (Charles)
1960 — *Le Moyen Âge et les Origines de l'Europe*, Paris.
- DIAS (Jorge)
1947 — *Os Arados Portugueses e as suas prováveis origens*, Coimbra.
- DIAZ ALVAREZ (Pedro)
1981 — *Anforas romanas en los caminos del Mar*, Vigo.
- «Duas Nações voltadas ao Mar», Catálogo da Exposição, Lisboa, ver *Catálogo*.

- ESTRABÃO — *Geografia*, Livro III/ver Garcia y Bellido.
- FARINHA DOS SANTOS (M.)
1972 — *Pre-História de Portugal*, Lisboa.
- FILGUEIRAS (Octávio Lixa)
1966 — «Acerca das Siglas Poveiras», in *Actas do IV Colóquio Portuense de Arqueologia, Lucerna* Vol. V, Porto.
1970 — «Sobre as origens do barco poveiro», in *Boletim Cultural Póvoa de Varzim*.
1977 — «A Jangada de S. Torpes — um problema de Arqueologia Naval», in *Memórias do Centro de Estudos de Marinha*, Lisboa.
1977 — «The Xavega-boat, a case-study on the integration of Archaeological and Ethnographical data», in *Sources and Techniques in Boat Archaeology*, Greenwich.
1979 — «A Presumptive Germanic Heritage of a Portuguese boat-building tradition», in *Medieval Ships and Harbours in Northern Europe*, Greenwich.
1981 — «Os Barcos da Nazaré no panorama da Arqueologia Naval Portuguesa», in *Memórias do Centro de Estudos de Marinha*, Lisboa.
1981 — «Barcos de pesca de Portugal», Separata CXXXVIII do Agrupamento de Estudos de Cartografia Antiga, Coimbra.
- GARCIA Y BELLIDO (António)
1945 — *España y los Españoles hace dos mil Años, según la Geografía de Strabón*, Buenos Aires.
- GIRÃO (A. de Amorim)
1949/1951 — *Geografia de Portugal*, 2.^a ed. Porto.
- GUILLÉN TATO (J.)
1969 — *La gran familia de los Trincados y otras embarcaciones regionales con influencias normandas*, Madrid.
- HASSLÖF (Olöf)
1977 — «Living Tradition», in *Sources and Techniques in Boat Archaeology*, Greenwich.
- HELENO (Manuel), ver Varagnac (A.).
- HEYERDAHL (Thor)
1970 — *Expéditions Râ*, Paris.
- História da Expansão Portuguesa no Mundo*,
1937 — dir. António Baião, Hernani Cidade e Manuel Mirias, Lisboa.
- HORNELL (James)
1970 — *Water Transport*, 2.^a ed., Newton Abbot.
- IBARRA GRASSO (Dick e Julio)
1949 — *História de la Navegacion Primitiva*, Buenos Aires.
- JOHNSTON (Paul)
1975 — «Les Navigations Pre-Historiques et Proto-Historiques», in *Le Petit Perroquet*, n.º 15.
1980 — *The Sea Craft of Pre-History*, Londres.

- JOHNSTON (Paul) e TILLEY (A. F.)
1976 — «A Minoan Naval Triumph» in *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration*.
- LANDSTRÖM (Björn)
1970 — *Ships of the Pharaohs*, Londres.
- LOMBARD (Maurice)
1971 — *L'Islam dans sa première grandeur*, Paris.
- MAZEL (Jean)
1968 — *Chez les Phéniciens*, Paris.
- MOLLAT (Michel)
1964 — «Notes sur la vie maritime en Galice au XII^e siècle, d'après l'*Historia Compostellana*», in *Anuario de Estudios Medievales*, Barcelona.
- NOUGIER (L. R.)
— *L'Aventure Humaine de la Pre-Histoire*, Paris.
- PONSICH (M) e TARRADEL (M)
1965 — *Garum et industries de Salaison*, Paris.
- RAMALHO ORTIGÃO
(1896)-1943 — «O Culto da Arte em Portugal» in *A Arte Portuguesa*, I, Lisboa
- RIBEIRO (Darcy)
1968 — *O processo civilizatório*, Rio de Janeiro.
- RIBEIRO (Orlando)
1955 — *Portugal*, vol. V da *Geografia do España y Portugal*, Barcelona.
1963 — *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico*, 2.^a ed., Lisboa.
1977 — *Introduções Geográficas à História de Portugal*, Lisboa.
- ROCHE (Abbé Jean)
1972 — *Le Gisement Neolithique de Moita do Sebastião*, I, Lisboa.
- SAMPAIO (Alberto)
1923 — «As Póvoas Marítimas do N. de Portugal» in *Estudos Históricos e Económicos*, Porto.
- SARAIVA (José Hermano)
1979 — *História Concisa de Portugal*, 5.^a ed., Lisboa.
- SCHULTEN (Adolf)
1959 — *Geografia e Etnografia Antiguas de la Peninsula Iberica*, Madrid.
1972 — *Tartesos*, Madrid.
- WOLLEY (Leonard)
1954 — *Ur of the Chaldees*, Londres.
- VARAGNAC (André)
1963 — *O Homem antes da Escrita*, Lisboa.
- VEIGA DE OLIVEIRA (Ernesto), ver Varagnac (A.).
- VERÍSSIMO SERRÃO
1980 — *História de Portugal*, I, Lisboa.

ÍNDICE ANALÍTICO

- abastecimento (metais), 20
Abd-al-Raman III, 31
ABELHOA, 17
abrangel, 35, 36, 37
Academia de Marinha, 3, n*, n. 26
acta, n. 3, n. 5, n. 6, n. 8, n. 10, n. 14
Administração do Templo, 42
administrativas (artes), 27, 29
Afonso III, 32
Afonso IV, 32
Afonso VI, 35
Afonso Henriques, 34
Afonso o Sábio, n. 96
AFRICA, 9, 10, 13, 41
africano, 11, 12, 13
agrícola (actividade), 27
agricultura, 15, 16, 19, 27, 29
ajuda (guerreira), 32, 34
Alarcão (Jorge), n. 73
ALCÁCER DO SAL, 30, 31
ALCOBAÇA, 37
ALEMANHA (do Norte), 17
ALENTEJO, 11, 19, 30
ALGARVE, 11, 30
Alonso Romero (F.), 18, n. 54
AMERICA, 16
americana, 43
anacronismo, 43
âncoras (cepos de), n. 70
ANDALUZIA, 17
ânforas, 24, n. 70
Antiguidade, 9
Antropologia Cultural, 43
antropológica (visão), 7
antropólogo, 7
apanha de moluscos, 16
apaziguamento (relações), 32
apêgadas (rabão), 27
apetrechos (de pesca), 39, 40
aproximações (culturais), 10
árabe(s), 29, 30, 31, n. 21, n. 89
arábica, 31
arado(s), 27, n. 81
arcaísmo, 11, 12
arcaizante(s), 24, 26
armação (*muleta*), 25
Arqueologia, 43; (Experimental), 42; (Industrial), 43; (Naval), 14; (Museu Nacional), n. 76
arqueológica, 42
arqueóloga(os), 7, 13, 17, n. 13
Arquitectura, 16
Arquivo Seixas, n. 79
Artemídeos, 8
artes (políticas/administrativas), 27
ÁSIA, 9
ÁSIA MENOR, 20, 22, 23
assírio, 19
Asturiense, 11, 12
atlântica (fachada/orla), 8, 9, 10, 12; (faixa litoral), 41; (feição) 10; (rota), 20, 23
ATLÂNTICO, 9, 10, 13, 16, 18
atravessamento (linha/Península), 41
atrelagem, 15
autóctones, 23
AVEIRO, 23, n. 64
Avienus, 19
AZURARA, 38, 40

- BALTICO, 9
bárbaros (invasões) 26, 27
barcas, 36, 37; (de Coimbra), 22; (do Zêzere) 36, 37
barco(s), 25, 27, 28, 30, 31, 32, 33, 35, 36, 37; (cartagineses), n. 77; (de couro), 19; (do Douro), 27; (escandinavos), 33, 34; (estrangeiros), 19; (gregos), n. 77; (de juncos), 13; (do lavrador), 31; (do Lima), 27, 29, 34, 36, 37; (*do mar*), 22, 23, n. 53; (da Nazaré) 29, 31, n. 95; (do Noroeste), 26, 29, 33, 34; (da Noruega) 33, 34, n. 104; (de papiros), 13; (de pesca), 25, 26, 33, n. 118; (*povoeiro*), 39, 40, n. 117; (de remos) 15; (representações), 15, 18, 19, 39, 40; (romeno), 22; (do Tejo), n. 77; (*da Xávega*), 18, 20, 22, 24, 29, 31, n. 21, n. 53, n. 69; (*xeiteiros*), 39; (do Zêzere), 35.
base naval, 30, 31
bateira(s), 35, 36
Beaudouin (F.) 36, n. 84, n. 113
Benedict (Ruth), 43
berberes, 30
Bermudo III, 32, 34
bico(s), 31, 33, 34; (*bico-a-bico/comprimento*), 28
binnenboot, 34, 36, 37
Blance (B.), 17
bohatja, 31
bôca, 28
bordas (reforço das), 28, 29
BORGONHA, 35
BORNA, 15, 18, 19
BOUÇAS, 38, 40
bretã, 38
BRETANHA, 39, 40
BRITANICAS (ILHAS), 16
bretão(ões), 18
Bronze, 20, 26

cabo (da Ásia), 9
CABO JUBY, 13
CABO DA ROCA, 9
CABO DE S. VICENTE, 8
cabotagem, 16, 20, 31, n. 56

Cabral (Dr.^a Maria Elizabete), n. 13, n. 30, n. 31, n. 37, n. 48
cabras, 16
caça, 16
caçadores, 14
CADIX/CÁDIZ, 22, 23
cais (da Europa), 10; (do Ocidente), 42
calafates, 28
CAMINHA, 38, 40
caminho(s), 11, 12, 15
camitas, 14
campaniforme (vaso), 17, 19
canas, 14
canoas de tábuas, 22, 31
CANTÁBRICO, 31
capiteis, 33
Cardoso (Cte. A.), 4, 5
carêbe, 22
carôcho, 27, 29, 32, 33, 34
carpinteiros, 28
cartagineses, 21, 33, 34, n. 77
CARTAGO, 20, 21
casamentos, 39, 40
CASCAIS, 11
casco(s), 25, 28, n. 77
castelo, 32, 34
Castreja (Cultura), 24, 26
Castro (D. José de), n. 64
castro(s), 26
CASTRO URDIALES, 30, 31
Catálogo, 5, 6, 10, 14, 19, 26, 31, 34, 37, 40, n*, n. 17, n. 26, n. 41, n. 46, n. 67, n. 80, n. 86, n. 88, n. 97, n. 106, n. 116, n. 124
catraia poveira, 39
CÁVADO, 10
Cavalaria (Ordens), 35, 37
cavernas, 12, 28, 29
cêpos de âncoras, n. 70
celta(s), 26, n. 69
C.E.M.A. (Adjunto do), n. 11
cerâmica impressa, 15, 16
cetárias, 25
chefes (locais), 32, 34
CHICHESTER, n. 75
Christensen Jr. (A. E.), 34, n. 104
cidades, 25; (entrepostos), 33
CILÍCIA, 16

circulação, 24
 Cister (Ordem), 35, 36, 37
 citânea, 25
 civilização(ões), 11, 12; (ocidental), n. 129
 civilizatório (processo), 43, n. 127
 classes (na comunidade piscatória), 39, 40; (sociais), 41, n. 129
 clássica(o), 24, n. 77
clinker-building, 27, 29
 clunicense, 41
 Cluny (Ordem), 35, 37, 41
 COIMBRA, 22, 30, 31
 Coles (J.), n. 125
colmeia poveira, 39
 colónias, 38, 39
 colonização, 15
 colonizador (papel), 36, 37
 colonos, 13, 32
 COLUMNS (de Hércules), 9
 comercial(ais), (relações), 34; (rotas terrestres), 17; (tráfego), 28
 comerciantes, 13
 comércio (marítimo), 20, 21, 23, 33
 Comissão Técnica Consultiva (Museu de Marinha), 3, 5, 6, n. 18
 comunicação (meios de), 15
 comunidade (de pesca), 39, 40
 conceitos, 3, 4, 42
 concheiros, 11, 12, 14
 CONDADO PORTUCALENSE, 35, 41
 Conde, 32, 34, 35
 Condessa, 32
 Congresso Intern. de Museus de Marinha, 4
 conhecimento, 4
 conservas, 26
 construção (defesa terrestre), 32, 34; (rituais), 19; (de tijolo), 15; (construção de embarcações), 15, 18, 22, 26, 27, 29, 32; (Douro), 27, 28; (estaleiros), 30, 31; (de madeira), 33, 34; (sistema/padrão), 28; (*tábua trincada*), 28
 construtores (*de megálitos*), 17
 contactos (culturais/marítimos), 10, 14, 20, 21, 23
 continente(s), 8, 11, 13
 contrastes (país de), 10
 Convento da Madre de Deus, n. 17
 coordenador, 5
coracles, 18
 COREIA, 9
 CORNUALHA, 17
 correntes (de trânsito), 9; (de civilização), 11
corso, 31
 Cortesão (Jaime), 30, n. 53, n. 89, n. 93, n. 94, n. 96, n. 101,
 costa(s), 12, 13, 40, n. 56; (da Galiza), 17; (ibéricas), 11; (do Minho), 11; (Norte), 38, 40; (ocidental), 9, 20, 23
 costados, 28
 costeira(os) (faixa), 10; (pesca), 33, 34; (territórios), 32, 34
 couro (embarcações de), 15, 18, 19, n. 69
coutos, 36
 CRETA, 20, 22, 24
 cretense, 23
 Cristã (Reconquista), 32, 33, 34, 35, 37
 cristãs (populações), 32
 cristianização, 33, 34
 critérios, 3, 4, 42
cromlechs, 17
 cronologias, 12, n. 77
 Cruz Gomes (Joaquim), n. 120
 Cruzadas, 33, 34, 36, 37
 cruzados, 32
 cultura(s), 10, 15, 34, 39, 40, 42; (Castreja), 24, 26; (Megálitica), 17, 19, 22; (Padrões de), n. 129; (do Vaso Campaniforme), 17, 19
 cultural(ais), 3, 4, 9, 10, 11, 16, 28, 29, 30, 41, 42; (alterações), 26; (condições), 35, 37; (padrões), 26; (níveis), n. 16
curragh(s), 18, 33, 34
 custos, 6
 Daniel (Glyn), 18
 Dawson (C.), n. 82
 Descobrimientos, 7, n. 20, n. 93, n. 96; (problemática), 40
 desertificação (do Sahara), 14
 deserto, 19
 deslocações terrestres, 15
 destino, 9, 12
 determinismo (geográfico), 8

- Dias (Jorge), n. 81
- Díaz Alvarez (Pedro), n. 70, n. 71
- difusão (agricultura), 19; (cerâmica), 15; (cultural), 15
- dimensões, 10
- DINAMARCA, 39, 40
- dinamarques(es), 39, 40, 42
- Director (Museu de Marinha), 6, n. 4; (Museu Marítimo de Oslo), 4; (do projecto da Exp.), n. 6
- documentação histórica, 42
- dolmens* (povo dos), 16
- dorna*, 32, 33, 34
- DOURO, 10, 27, 28, 29, 30, 31, 35, 38, 40, n. 84
- duques de Borgonha, 35
- economia, 6
- económicas, (condições), 42
- EIDHOVEN, n. 128
- Embaixada (Oslo), 4
- egeia, 22
- egípcios, 13
- EGIPTO, 14, 19
- embarcações, 15, 16, 18, 19, 20, 27, 33, 36, 37, 38, 39, 44, n. 79, n. 113; (árabes), 31; (de couro), 15, 18, n. 69; (do Douro), 28, 29; (de juncos), 13; (da Mesopotâmia), 23, 24; (do NW), 28
- embarcar, 16
- emigração (galega), 39, 40
- emigrantes, 16
- empório, 20, 23
- enquadramentos (sócio/culturais), 43
- enterramento colectivo, 19
- entre-ajuda, 39, 40
- entrepostos, 33, 34
- escandinavos, 33, 34
- ESCANDINAVIA, 17, 42
- ESCÓCIA, 17
- ESPAÑA/ESPANHA, 9, 30
- ESPOSENDE, 38, 40
- estações, 17
- estádios, 9
- estaleiros, 30, 31
- estanho, 21, 23
- estilo(s) (artísticos), 11; (primitivo), 12
- Estrabão, 8, 19, n. 69
- estrangeira(os), 19, n. 21
- estratos culturais, 43
- estreito (de Gibraltar), 9, 10, 20, 21, 23
- estrutura, 22
- estruturação, 39, 40
- estrutural, 11
- estuário(s), 38, 40, n. 69, n. 70
- etários (níveis), n. 16
- etnias, 34
- étnica(s), 38, 39, 41
- Etnografia, 8
- etnólogo(s), 22, 42
- EUFRATES, 22
- EUROPA, 8, 9, 10, 13, 17, 21, 42; (Norte da), 27, 33, 34, 38, n. 82
- evolução (povoamento), 10
- Evoluon, 43
- exércitos (romanos), 26
- exportações, 25
- exposição, 4, 5, 44, n. 17; (de Oslo), 3, 7, 8, n. 6, n. 21, n. 41, n. 79, n. 86, n. 107; (XVII Europeia de Arte, Ciência e Cultura), n. 17
- extensão (costa), 10
- extremo (da Europa), 9, 10
- fachada atlântica, 8, 9, 10
- família (des pescadores), 39, 40; (marca de), 39, 40
- família (barcos/embarcações), 18, 22, 27, 28, 31
- FÃO, 38, 40
- Farinha dos Santos (M.), 17, n. 46, n. 51
- fases históricas, 7
- feitoria, 23
- FENÍCIA, 19
- fenícia(o), 20, 21, 22, 23, 25
- Ferro (Idade do), 24
- feudalismo, 41
- ficha técnica, 6
- FIDE, 39, 40
- Filgueiras (O. L.), n. 2, n. 44, n. 53, n. 62, n. 66, n. 83, n. 85, n. 86, n. 87, n. 95, n. 105, n. 111, n. 112, n. 114, n. 117, n. 118, n. 119, n. 120, n. 121, n. 122, n. 123
- filho mais novo (herdeiro), 39, 40

- finisterra*, 10
FISHBOURNE, n. 75
 fluvial, 24, 25
 focos (irradiação cultural), 9
 fontes, 6; (de fornecimento), 23
 Força Aérea Portuguesa (foto de), n. 23
 forma, 22
 formal, 11
 fortificados (povoados), 20, 23, 26
 fossos, 32
FOZ (DO DOURO), 38, 40
 foz, 13, 17
 franceses, 36, 37
 francos, 30, 31
 «frente» ibérica, 41
 frequência, 39, 40
 «fronteira», 30, 31
 frotas armadas, 16
 fundamentos conceptuais, 4, 6
 fundo chato, 28; (proporções), 28
 funerários (monumentos), 17, 20, 23
FURADOURO, n. 53
 futuro, 7
- GADES**, 21
GADIR, 22
 gado (criação de) 15, 29
 galaicos (hispano-), 27
 galega(o), 32, 33, 39, 40
GALIA, 9, 16
GALIZA, 15, 17, 18, 19, 32, 33, 34, 35, 39, 40, n. 99
 ganadeira (actividade), 27
 Garcia y Bellido (A.), n. 24
garum, n. 72
GEBEL-EL-ARAQ, 19
 gentes, 41; (da terra), 39, 40
 Geografia, 8
 geográfica(o), (áreas), 24; (condições), 35, 37; (contrastes), 10; (meio), 41; (relações), 12; (sentido), 9
 geógrafo, 7
 germânica(o), (construção naval), 29, n. 85; (invasões), 26; (povos), 26, n. 21
gesta (viñing), 7
GIBRALTAR, 9, 10, 13, 20, 21, 23
 Girão (A.), n. 25
- glaciação, 12
 glíptica egeia, 22
 gôndolas, 22
GRÃ-BRETANHA, 40
 gráfica (montagem), 5, n. 25
 gravuras rupestres, 14, 18, 19
 gregário (sentido), 39, 40
 grego(s), 25, n. 77
GUADIANA, 10
 Guerra Santa, 33
 guerreira (ajuda), 32, 34; (os), 36, 37
 guião (da Exposição), 4, 6, 7, n. 19
 Guillén Tato (J.), n. 103
GUIMARÃES, 32, 34
- habitado (mundo), 8
hachas, 12
HAGIA TRIADA, 22
 Hasslof (Olof), 42
håvebad, 40
HAVELKAHN, 36, 37
 Heleno (Manuel), n. 52
 Henrique (Conde D.), 35, 41
 herança (sistema de), 39, 40
 Heyerdahl (Thor), n. 40
HIERON AKROTERION, 8
 Hindu, 31
hippoi, 23
 hispano-galaicos, 27
 História, 9; (História da Expansão Portuguesa), n. 109, n. 115
 história do povoamento, 10, 42
 historiador, 7
 histórica, 42
 historicista (perspectiva), 7
 homem(s), 11, 12, 13, 15; (de respeito), 39, 40
 hordas (paleolíticas), 11
 Hornell (James), 19, n. 55
 Hugo (S.-Cluny), 35, 37
- Ibarra Grasso (D. e J.), 22, n. 42
IBÉRIA, 12, 16, 23
IBÉRICA (PENÍNSULA), 9, 10, 12, 23
 Idade (do Ferro), 24; (da Pedra), 14; vd. *Bronze*

- igreja romântica, 33
 ilhaves, 36
 incursões depredatórias, 32
 independência (Portugal), 33, 34, 35, 37,
 n. 21
 indústria, 12
infanções, 41
 informação (nível de), 6, n. 16, n. 17
 intercâmbio cultural, 3
 inumação, 14
 invasões (dos bárbaros), 26, 27; (germâ-
 nicas), 26; (dos muçulmanos), 30; (dos
 normandos), 28
 invenção, 15
 inventos, 15
 IPPC/Instituto Português do Património
 Cultural, n. 13
 IRAQUE, 20
 IRLANDA, 17, 18
 irradiação cultural (focos de), 9
 Islão, n. 91, n. 92
 isolamento, 12
 italiana, 16, 22

 jangada, 10, 11, 13, 14, n. 21, n. 33, n. 41,
 n. 45
 Johnston (P.), n. 69; (P.+Tilley, A. F.),
 n. 69
 Jolots (tribú dos), 13
 JUBY (Cabo), 13
 juncos, 13, 14
 JUTLANDIA, 17

kaik, 22
kallaiкои, 19
 KALMAR, 39, 40
 KHORSABAD, 19

 LAGOA DE ÓBIDOS, 36
lança poveira, 38, 40
lanche, 40
 Landström (Bjorn), n. 43
 LANGUEDOC, 16
 Lanhas (Arqt.º Fernando), n. 33
 lapas, 12

 LARACHE, 13
 latino (pano), 25
 latitude(s), 9
 lavrador(es), 38, 40; (barco do), 31
 Layard, 19
 LEÃO, 35
 legenda(s), 6, 8, 14, 17, 18, 19, 25, n. 30
 Lencastre (Alm. Garcêz), 5
lerret, 39, 40
 LEVANTE, 12
 ligações marítimas, 11, 13
 litoral, 10, 11, 12, 15, 17, 21, 26, 41, n. 21
 LIGÚRIA, 16
 LIMA (rio), 10, 27, 29, 34, 36, 37
 LISBOA, 19, 25, 34, n. 15, n. 16, n. 21,
 n. 77
Living Tradition, 42, 43, n. 126
 LIXUS, 10, 12, 13, 14
 localização (de achados), 17; (dos portos),
 n. 70
loess, 9
 LOIRE, 17
 Lombard (Maurice), n. 91, n. 92
 longo curso (navegação de), 27
 LOT, 16
 lugar pré-histórico, 12
 lusitanos, n. 69
 Luz (Dr. Mendes da,) 5
 LYBYE, 8

 Ma'dan, 22
 madeira(s), 13, 33, 34; (embarcações de),
 19
 MADRID, 25, n. 77
 MÁLAGA, 21
 MANCHA, 9
 mapa, 9, 11, 12, 14, 16, 17, 20, 21, 22, 23,
 25, 28, 36, 39, n. 30, n. 65, n. 92, n. 118
 mar(es), 4, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 24,
 n. 18
 MAR DO NORTE, 9
 marca de família, 39, 40; vd. *sigla*
 margens (do Tejo), 16
 Marinha, 3, 25, n. 4, n. 77
 marinheira(s), 29
 mariscos, 12

marítima(o); (actividades), 30; (armadores), 25; (comércio), 20; (contactos), 21; (fastos), 30; (ligações), 11; (portos), 25; (Póvoas), 38, 41; (províncias), 16; (relações), 18, 25; (rotas), 10; (tráfego), 24, n. 70; (trocas), 9, 17; (percurso), n. 56; (vida), n. 70, n. 99

Marques (A. L.), n. 79

marroquina, 13

MARROCOS, 11, 14, 22

MARSELHA, 21

mashuf, 22, 31

massaliotas, 19

MAURITÂNIA, 16

Mazel (Jean), n. 56

MEDITERRÂNEO, 9, 10, 13, 14, 16, 18, 20, 23, 24

mediterrâneo(ico), 9, 10, 13, 15, 16, 19, n. 77

Megalítica (Cultura), 17, 19, 22

megalítica, 18

Megalitismo, 15, 16, 18, 19, 24, 26, n. 21

megálitos, 17, 18

MELILLA, 22

menhir, 17

Mesolítico, 11, 15

MESOPOTÂMIA, 13, 19, 23

mesopotâmica(o), 24, 31

mester (dos pescadores), 40

metal, 20, 21, n. 21

metalurgia, 15, 20, 23

micrólitos, 14

migrações, 9, 13, 14, 16

minas, 25

mineira (exploração), 25

MINHO (rio), 10, 27, 29, 32, 33, 34, 38, 40; (província), 11

Ministério dos Negócios Estrangeiros, 5

Mirão (José Serralheiro), n. 41

missão política, 27

missionários, 16, 18, 19

moçarabismo náutico, 30, n. 53, n. 94

modelo (tipo), 25, 27, 28, 31, 33, 36, 37; (de prata), 22; (reduzido), n. 79

Molaug (S.), 4

moldes, 28

Moles (Maluquer), 17

Mollat (Michel), n. 99

moluscos comestíveis, 11

MONDEGO, 31

monges, 36, 37

Monléon (Rafael), 25

monopólio (comércio), 20, 21, 23

montanha (povoados fortificados de), 26; (rio de), 28

montanhosa(s) (barreira), 10; (partes), 10

monumentos funerários, 17, 20, 23

Monumentos Nacionais (Serviço/foto), n. 74

MORBIHAN, 17

muçulmana(o), 29, 30, 31, 35, 37, 41

MUJE, 12

muleta, 24, 25, 26, n. 77, n. 79

Mumadona (Condessa), 32, 34

mundo, 8, 9, 12, 13, 30, 42, 44

muralhas, 32, 34

museologia, 43

museu, 4, 43

Museu (de Marinha/Lisboa), 3, 4, 5, 6, n. 4, n. 9, n. 19, n. 79; (Marítimo de Oslo), 3; (Naval, de Madrid), 25, n. 77; (Nacional de Arqueologia), n. 76; (da Philips), n. 128

NABÃO, 35, 36, 37

nação(ões), 7, 41, n. 18, n. 21

naturais (condições), 11, 14

náutico (moçarabismo), 30

naval (apoio militar), 26; (base), 30, 31; (estaleiros constr.), 30; (museu), 25; (poderio), 24; (tecnologia constr.), 27, 29, 32; (tipos), 18; (tráfego), 24

nave, 8, 28

navegação, 14, 15, 19, 21, 25, 28, 30, n. 21, n. 69; (de cabotagem), 31; n. 56; (de longo curso), 27

navegadores, 16

navegar, 8, 13

navio, 9, 17, 19

NAZARÉ, 29, 31, 36, 37, n. 95

neolítica(o), 15, 16, 19, n. 21

neta, 31

nobreza (acesso à), 41

nórdica(o), 15, 26, 28, 29, 31, 33, 34, 39, 40

- normandos, 28, 31, 32, 34, n. 21
 NOROESTE/NW (Peninsular), 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33, 34, 38, 39, 40
 NORTE (costa), 38; (da Europa), 33, 34, 36, 37, 38
 NORUEGA, 4, 6, 7, 33, 34, n. 21, n. 107
 noruegues(a), 4, 6, 33, n. 16
 Nougier (H.), 11, 14, n. 39, n. 45
 NÚBIA, 18, 19
 núbios, 15
- ÓBIDOS, 35, 36, 37
 Oceano, 7
 OCIDENTE (cais do), 42
 ocidental (extremo), 8, 9; (Neolítico), 15
 ocupação, 24, 35
 Oestrímnios, 18
oikouméne, 8
 ofício, 39, 40
 olaria, 15; (listrada), 15
Ora Marítima, 18, 19, 21
 obsolescência, 43
 Ordem (de Cluny), 35; (de Cristo), 42; vd. Cister
 ordens (de cavalaria), 35, 37; (religiosas), 36, 37
 Ordonho I, 32
 organização, 24; (social), 38
 orientais (raízes), 36, 37
 origem(ns), 11; (cultural), 17, 19; (famílias/ /barcos), 18, 20, 23, 39
 originalidade, 12
 ORISTANO, 11, 12, 13, 14
 orla (atlântica), 12; (marítimo), 14
 Orlando Ribeiro, 11, 12, n. 22, n. 27, n. 28, n. 29, n. 32, n. 35, n. 36, n. 38, n. 69, n. 70, n. 90, n. 108
 OSLO, 3, 4, 7, 8, 44, n. 7, n. 15, n. 16, n. 21, n. 107
- painés, 3, 5, 6, 7, 8, 11, 12, 15, 18, 19, 20, 22, 24, 26, 29, 30, 31, 32, 34, 35, 37, 38, 40, n*, n. 17, n. 21, n. 26, n. 57, n. 77, n. 79, n. 107.
 país(es), 4, 7, 10, 41
 Paleolítico, 11, 12, 14; (as), 11
- pano latino, 25
 papiros (barcos de), 13
paso/passagem, 9, 10, 20, 23
 pastoril, 16
 patrimonial (riqueza), 44
 «pax romana», 24
peat-boat, 36, 37
 Pedra (Idade da), 14
 pedra (instrumentos de), 12, 14; (megálitos), 19
 peles (embarcações forradas a), 18, 19, 33
 PENACOVA, 31
 pendências, 39, 40
 penetração, 10, 11
 PENICHE, 11
 península (da Europa), 8; (de Lisboa), 19
 PENÍNSULA (IBÉRICA), 9, 10, 12, 14, 18, 20, 21, 23, 24, 27, 29, 30, 31, 32, 33, 35, 41, n. 58
 peninsular(es) (estados), 41; (fastos marítimos), 30; (Noroeste), 27, 29; (ocidente), 23
 peregrinações (a Santiago), 30, 31
 períodos históricos, 7
 pesca(s), 25, 26, 28, 33, 34, 36, 37, 38, 39, 40, n. 79
 pescadores, 13, 38, 39, 40
 petróglifo(s), 15, 18, 19
phéniciens, 13, n. 56; vd. fenícios
 Pimentel Barata (J. G.), n. 2, n. 12
 pinturas (rupestres), 14; (de barcos), 22
 pipas (de vinho), 28
 pirata(s), 38, 40
 pirataria, 32
 pirogas, 13
 Píteas, 8, 21
 planície, 10
 «plano» (Descobrimentos), 42
 planos, 13, 26
 poder real, 42
 política(o), (artes), 27; (facto), 34; (factores), 35, 37; (influência), 41; (missão), 27, 29
 Ponsich (M.), n. 72
 população(ões), 12, 13, 20, 22, 24, 34, 36, 37, 38
 porcos, 16
 popa, 31, 34

populações, 26, 32, 40, n. 16
 PORTO, 38, 40, n. 15, n. 16, n. 21
 porto(s), 30; (comércio), 31;(de estuário),
 38; (fluviais), 28; (marítimos), 25, n. 70
 portuárias (instalações), 13, 25
 PORTUGALENSE (Condado), 35, 41
 PORTUGAL, 7, 8, 10, 11, 12, 16, 17, 19,
 22, 27, 33, 34, 35, 37, 39, 40, 41, n. 21
 português(a), 12, 14, 17, 20, 24, 35, 37,
 39, 41, n. 45
 posição (chave), 20; (limite), 10; (de rela-
 ção), 8, 9, n. 21
 PÓVOA DE VARZIM, 38, 39, 40
 povoações marítimas, 38, 40, 41, n. 21, n. 98,
 n. 100
 poveira(o), 39, 40; (barco), 39; (catraia),
 39; (lança), 38
 povo(s), 10, 11, 14, 16, 19, 21, 24, 26, 29,
 33, 34, 35, 37, 41, n. 21
 povoações, 25
 povoados fortificados, 20, 23, 26
 povoamento, 10, 11, 14, 36, 37, 38, 41,
 n. 21; (evolução), 44; (história), 42;
 (reorganização), 34, 38
 povoar, 16
 preceitos, 39, 40
 Pré-História, 11, 17, n. 107
 pré-históricas, 11, 12
 Presidente da República, 4
 primórdios do povoamento, 11
 proa, 31
 promontório, 8
 proprietários abastados, 41
 Proto-História, n. 107
 províncias marítimas, 16
 PRÓXIMO ORIENTE, 15, 16
 público, 6, n. 16, n. 17

 quadro, 12
 quilha (em T), 33, 34
 Quirino da Fonseca (Arqt.º Pedro), 5,
 n. 2, n. 6
 Quaternário, 11
rabão de apêgadas, 27
rabelo, 27, 29
 rálicas (afinidades), 30
 Raimundo (de Borgonha), 35, 41

 Ramalho Ortigão, n. 78
 Ramiro I, 32, 34
 Ramiro III, 32
rascona, 22
 razias, 34
 recifes, 13
 recolectores (grupos), 14
 Reconquista (Cristã), 32, 33, 34, 35, 36,
 37, 41, 42
 rede de pesca, 25
 regional (variedades), 10
 rei(s), 35, 37
 reinado, 33, 34
 reino, 31, 35, 37, 38
 relações ,9, 11, 12, 18, 19, 20, 25, 34, 37,
 39, 40; (amigáveis), 33, 34
 religiosa(s) (Cultura Megalítica), 19; vd.
 Ordens
 remo, 15
 RENANIA, 15
 RENO, 34, 36, 37
 representações (de barcos), 39, 40
 restos de cozinha, 11
 Ribeiro (Darcy), n. 127
 Ricou (Alm. Emanuel), 4, 5
 rio(s), 10, 11, 13, 14, 25, 26, 27, 29, 30, 31,
 32, 33, 34, 36, 37, 38, 40, n.69; (de
 montanha), 28
 RIO MAU, 33
 Risco (oficina), n. 25
 riqueza metálica, 20
 ritos, 16
 rituais funerários, 14
 ritualismo mágico, 14
 ROCA (Cabo da), 9
 Roche (Ab. Jean), n. 34
 rochedos, 11, 12
 roda de oleiro, 15
 ROMA, 25, 35, 37
 romana o), 19, 24, 25, 26, 29, n. 21, n. 68,
 n. 70, n. 73, n. 77
 romântica, 33
 Romanização, 27
 romeno barco), 22
 RONCADOUR, 16
 rotas (comerciais terrestres), 17; (maríti-
 mas), 10, 12, 26; (dos metais), 20, 23, n. 21
 rupestres (pinturas/gravuras), 14, 18, 19

- S. TORPES, 10, 11, 12, 13, 14, n. 21, n. 33, n. 41
- S. VICENTE (Cabo de), 8
- SADO, 10
- SAHARA, 14
salga, 25
- Sampaio (Alberto), n. 98, n. 100, n. 118
- Sancho I, 38, 40
- SANFINS, 25
- Sangmeister, 17
- sangue africano, 12
- SANTIAGO DE COMPOSTELA, 30, 31, 32, 34
- SAÏNA, 36, 37
- Saraiva (José Hermano), n. 46, n. 110
- SARDENHA, 11, 13
- sarracenas, 32
- saveiro*, 15, 18, 20, 22, 29, 30, 31, n. 21, n. 53, n. 69
- Schmidt (H.), 17
- Schulten (Adolf), 8, 22, 23, n. 58, n. 59, n. 60, n. 61, n. 65
- SCOTLAND, 19
- SEC (Secretaria de Estado da Cultura), n. 13; (Delegação Regional do Norte), n. 13
- secção-mestra, 33, 34, n. 104
- Seixas (Arquivo), n. 79
- semaneiro*, 27
- shell-technique*, 27, 29
- SHETLAND, 17
- siglas* (de pescadores), 39, n. 122
- silix, 12
- singrar, 17
- SÍRIA, 16
- sistema (construção-padrão), 28; (herança), 39, 40
- Skene (W. F.), 18
- Smith (Margareth), 17
- sobreposições (culturais/étnicas), 41, 43
- social(ais) (condições), 35, 37, 43; (organização), 38; (níveis), n. 16; (grupos), n. 129
- sociedade (urbanas), 43; (primitivas), 43, n. 129
- sociólogo(a), 7, 43
- SOMERSET, 36, 37
- Sousa Soares (T.), n. 65
- suevos, 26, 27, 29, 35
- tábua trincada*, 28; vd. *clinker built*
- talassocracia cretense, 23
- talhar a pedra, 12
- tanques de salga, 25; vd. *cetárias*
- Tarradell (M.), n. 70
- TARTESSOS, 20, 21, 22, 23, 29, n. 59, n. 65, n. 77
- tartéssicos, 22, 31
- tartéssio, 24
- técnica(s) (condições), 42, 43; (nórdica/ /constr. naval), 26
- tecnologia (constr. naval), 27, 28, 29
- Teixeira da Mota (Avelino), n. 2
- TEJO, 10, 16, 17, 24, 25, 26, 31, n. 77, n. 79
- tema(s), 5, 7, 41
- Templo, 42
- Teran (M.), n. 27
- Tereza (D.), 35
- terra (gente da), 39, 40
- terrenhos, 38
- terrestre(s), (deslocações), 15; (relevo), 15; (rotas comerciais), 17
- território(s), 7, 9, 10, 14, 15, 17, 20, 24, 26, 27, 30, 32, 34, 42
- tholoi*, 20, 23
- tírios, n. 57
- tírsenos, 22, 23, 31
- tipo(s) (navais/barcos), 18, 23, 24, 29, 31, 36, 37; (de arado), 27
- tipologia (barco), 22; (monumentos funerários), 17
- tradição nórdica (constr. naval), 15
- tráfego, 24, 28, n. 70
- transporte(s) (fluviais), 25; (por água), 19, n. 55
- trânsito (correntes de), 9
- través (navegação de), 25
- tribu (Jolots), 13; (de caçadores), 14
- trincados*, n. 103
- trocas, 20; (marítimas), 9, 17, 23
- TROIA, 25
- turco, 22
- turdetanos, 22
- «túrdulos velhos», 20, 22, 23

PAINÉIS

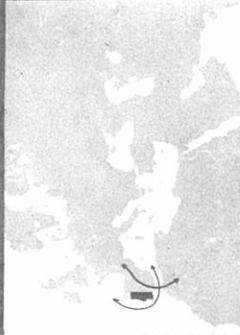
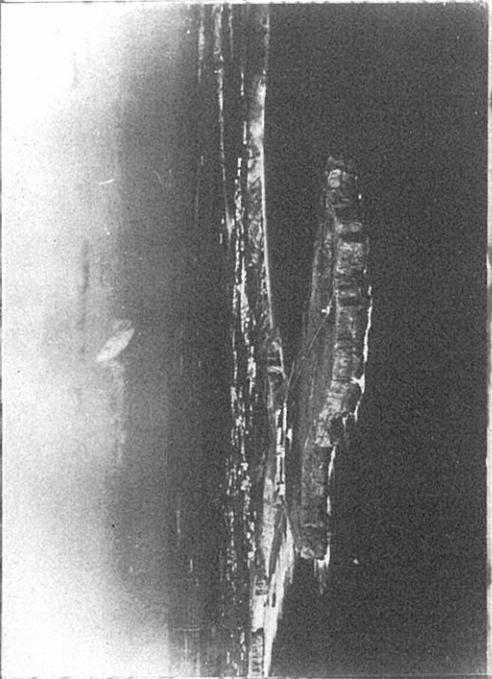
Portugal: posição de relação

1

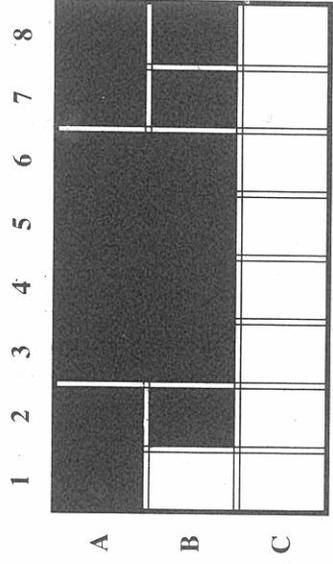
1. O país tem uma população de 10,5 milhões de habitantes, sendo 70% da população residente no continente e 30% no arquipélago da Madeira e Açores. A população portuguesa vive em 210 concelhos, sendo 100 no continente, 100 na Madeira e 100 nos Açores. A população portuguesa vive em 210 concelhos, sendo 100 no continente, 100 na Madeira e 100 nos Açores.

2. O país tem uma população de 10,5 milhões de habitantes, sendo 70% da população residente no continente e 30% no arquipélago da Madeira e Açores. A população portuguesa vive em 210 concelhos, sendo 100 no continente, 100 na Madeira e 100 nos Açores.

3. O país tem uma população de 10,5 milhões de habitantes, sendo 70% da população residente no continente e 30% no arquipélago da Madeira e Açores. A população portuguesa vive em 210 concelhos, sendo 100 no continente, 100 na Madeira e 100 nos Açores.



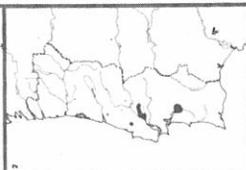
PAINEL 1 — Posição de relação



Kystbefolkningens opprinnelse

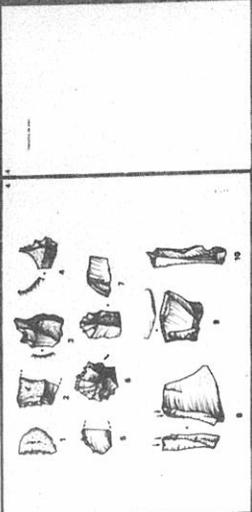
2

Primerio de porrasato
litari



Norden og Den Iberiske halvø

Region	Land	Sted	År	Antall			
Norden	Sverige	Sverige	1800	1000			
			1850	1500			
			1900	2000			
			1950	2500			
			2000	3000			
			Danmark	Danmark	1800	1000	
					1850	1500	
					1900	2000	
					1950	2500	
					2000	3000	
Norge	Norge	1800			1000		
		1850			1500		
		1900			2000		
		1950			2500		
		2000			3000		
		Finland	Finland	1800	1000		
				1850	1500		
				1900	2000		
				1950	2500		
				2000	3000		
Den Iberiske halvø	Spania			Spania	1800	1000	
					1850	1500	
					1900	2000	
					1950	2500	
					2000	3000	
						1800	1000
						1850	1500
						1900	2000
						1950	2500
						2000	3000



1. Høsten 1800 var det vanlig å bruke tunger og bukser. Tunger var lange og brede, og bukser var lange og smale. I vintermånedene ble det brukt tykke klær, som ullklær og lærsko. I sommermånedene ble det brukt lettere klær, som bomullstunger og bomullsbukser. I 1850 ble det introdusert nye typer klær, som jakker og vester. I 1900 ble det introdusert nye typer klær, som skjorter og bukser. I 1950 ble det introdusert nye typer klær, som jakker og vester. I 2000 ble det introdusert nye typer klær, som skjorter og bukser.

2. Høsten 1800 var det vanlig å bruke tunger og bukser. Tunger var lange og brede, og bukser var lange og smale. I vintermånedene ble det brukt tykke klær, som ullklær og lærsko. I sommermånedene ble det brukt lettere klær, som bomullstunger og bomullsbukser. I 1850 ble det introdusert nye typer klær, som jakker og vester. I 1900 ble det introdusert nye typer klær, som skjorter og bukser. I 1950 ble det introdusert nye typer klær, som jakker og vester. I 2000 ble det introdusert nye typer klær, som skjorter og bukser.

3. Høsten 1800 var det vanlig å bruke tunger og bukser. Tunger var lange og brede, og bukser var lange og smale. I vintermånedene ble det brukt tykke klær, som ullklær og lærsko. I sommermånedene ble det brukt lettere klær, som bomullstunger og bomullsbukser. I 1850 ble det introdusert nye typer klær, som jakker og vester. I 1900 ble det introdusert nye typer klær, som skjorter og bukser. I 1950 ble det introdusert nye typer klær, som jakker og vester. I 2000 ble det introdusert nye typer klær, som skjorter og bukser.

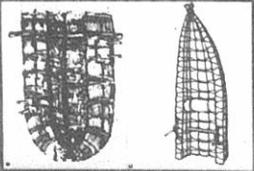
A jangada de S. Torpes

3

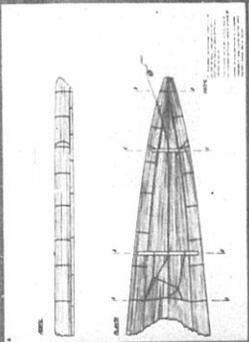


Este tipo de embarcação foi utilizada durante a guerra de independência de Portugal (1640-1668) para a defesa do rio Tejo. A jangada de S. Torpes é um exemplo clássico deste tipo de embarcação, construída com uma estrutura de madeira e coberta com uma rede de pesca.

A jangada de S. Torpes é uma embarcação tradicional portuguesa, utilizada para a defesa do rio Tejo durante a guerra de independência de Portugal. A sua estrutura é feita de madeira e é coberta com uma rede de pesca.



A jangada de S. Torpes é uma embarcação tradicional portuguesa, utilizada para a defesa do rio Tejo durante a guerra de independência de Portugal. A sua estrutura é feita de madeira e é coberta com uma rede de pesca.



Este tipo de embarcação foi utilizada durante a guerra de independência de Portugal (1640-1668) para a defesa do rio Tejo. A jangada de S. Torpes é um exemplo clássico deste tipo de embarcação, construída com uma estrutura de madeira e coberta com uma rede de pesca.

A jangada de S. Torpes é uma embarcação tradicional portuguesa, utilizada para a defesa do rio Tejo durante a guerra de independência de Portugal. A sua estrutura é feita de madeira e é coberta com uma rede de pesca.

PAINEL 3 — A jangada de S. Torpes

	1	2	3	4	5	6	7	8
A	Black	Black	White	White	Black	Black	Black	White
B	Black							
C	White	White	White	White	Black	White	Black	White

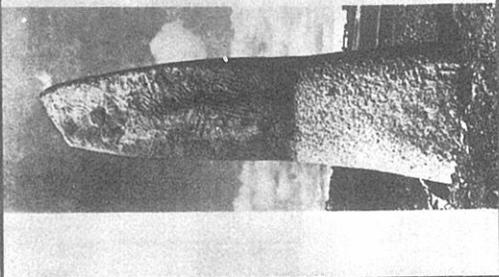
Fra den nyere stenalder til bautakulturen

4

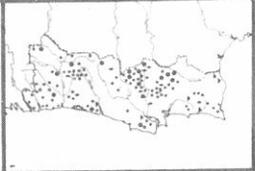
De seneste 1000 år

De seneste 1000 år er præget af den nyere stenalder og bautakulturen. I denne periode blev der opført mange bautastøtter, som er en vigtig del af den danske kulturarv. De blev opført af stenslæbte sten og har ofte en form som en sølvhøj. De blev opført af stenslæbte sten og har ofte en form som en sølvhøj. De blev opført af stenslæbte sten og har ofte en form som en sølvhøj.

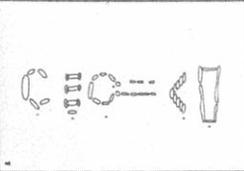
De seneste 1000 år er præget af den nyere stenalder og bautakulturen. I denne periode blev der opført mange bautastøtter, som er en vigtig del af den danske kulturarv. De blev opført af stenslæbte sten og har ofte en form som en sølvhøj. De blev opført af stenslæbte sten og har ofte en form som en sølvhøj.



De seneste 1000 år er præget af den nyere stenalder og bautakulturen. I denne periode blev der opført mange bautastøtter, som er en vigtig del af den danske kulturarv. De blev opført af stenslæbte sten og har ofte en form som en sølvhøj. De blev opført af stenslæbte sten og har ofte en form som en sølvhøj.



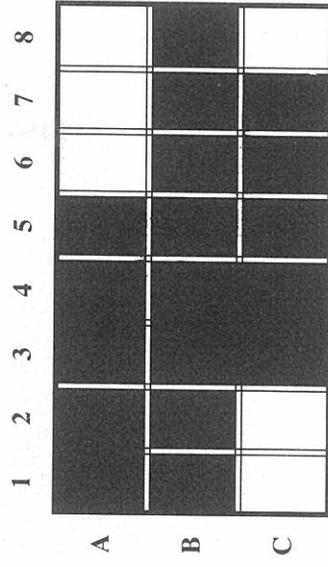
De seneste 1000 år er præget af den nyere stenalder og bautakulturen. I denne periode blev der opført mange bautastøtter, som er en vigtig del af den danske kulturarv. De blev opført af stenslæbte sten og har ofte en form som en sølvhøj. De blev opført af stenslæbte sten og har ofte en form som en sølvhøj.



De seneste 1000 år er præget af den nyere stenalder og bautakulturen. I denne periode blev der opført mange bautastøtter, som er en vigtig del af den danske kulturarv. De blev opført af stenslæbte sten og har ofte en form som en sølvhøj. De blev opført af stenslæbte sten og har ofte en form som en sølvhøj.

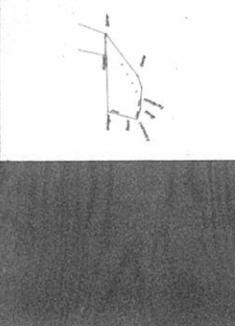
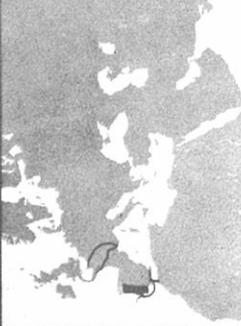


PAINEL 4—Do Neolítico ao Megalitismo

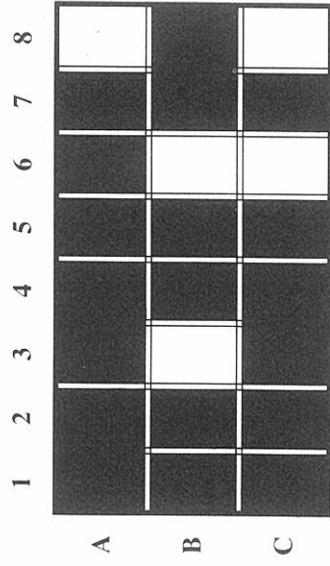


A rota dos metais

6

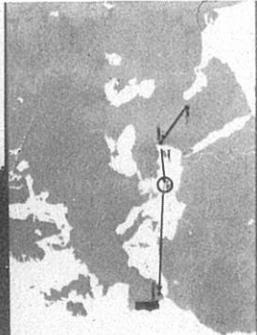
<p>Mapa da região de ...</p>		<p>Legenda</p> <ul style="list-style-type: none">...
		<p>Mapa da região de ...</p>
<p>Mapa da região de ...</p>	<p>Mapa da região de ...</p>	<p>Mapa da região de ...</p>
		
<p>Mapa da região de ...</p>		<p>Legenda</p> <ul style="list-style-type: none">...
<p>Mapa da região de ...</p>		<p>Legenda</p> <ul style="list-style-type: none">...

PAINEL 6 — A rota dos metais





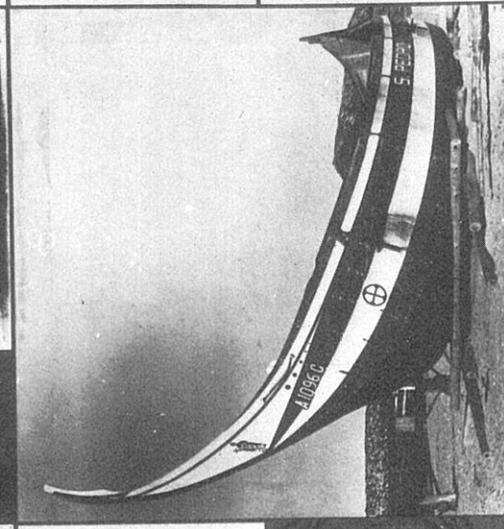
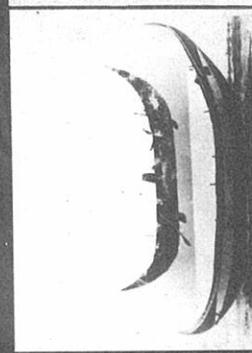
...e a nave chegou ao porto de Lisboa em 1497. O navegador português descobriu a Índia por mar, abrindo uma nova rota comercial entre a Europa e o Oriente. A descoberta de Vasco da Gama foi um marco fundamental na história da exploração marítima e do comércio global.



...o navegador português descobriu a Índia por mar, abrindo uma nova rota comercial entre a Europa e o Oriente. A descoberta de Vasco da Gama foi um marco fundamental na história da exploração marítima e do comércio global.

...o navegador português descobriu a Índia por mar, abrindo uma nova rota comercial entre a Europa e o Oriente. A descoberta de Vasco da Gama foi um marco fundamental na história da exploração marítima e do comércio global.

...o navegador português descobriu a Índia por mar, abrindo uma nova rota comercial entre a Europa e o Oriente. A descoberta de Vasco da Gama foi um marco fundamental na história da exploração marítima e do comércio global.

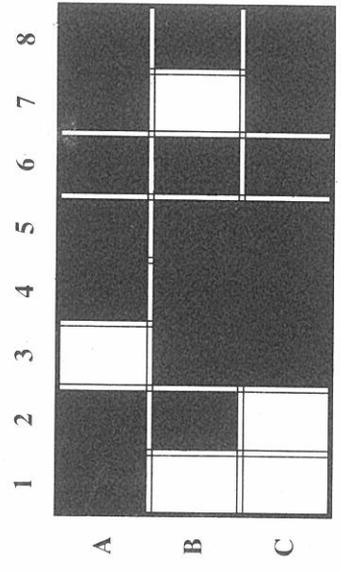


O barco da Xívega

...o navegador português descobriu a Índia por mar, abrindo uma nova rota comercial entre a Europa e o Oriente. A descoberta de Vasco da Gama foi um marco fundamental na história da exploração marítima e do comércio global.

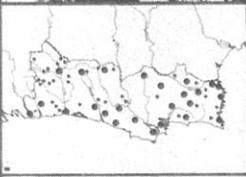
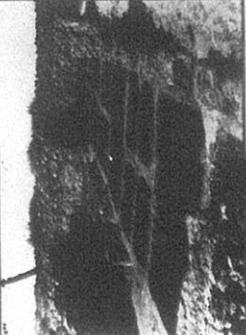
...o navegador português descobriu a Índia por mar, abrindo uma nova rota comercial entre a Europa e o Oriente. A descoberta de Vasco da Gama foi um marco fundamental na história da exploração marítima e do comércio global.

PAINEL 7 — O barco da xávega



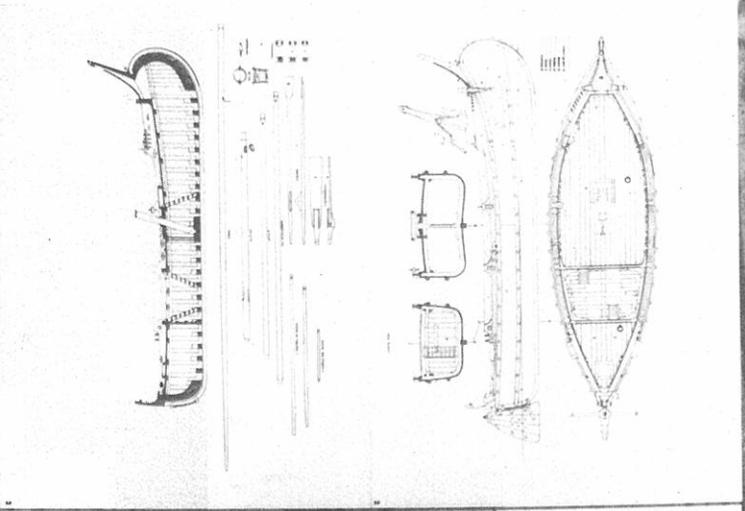


1 Lusitania (at the bottom of the Iberian Peninsula) was a Roman province. It was the first province to be organized as a province in 19 BC. It was the first province to be organized as a province in 19 BC. It was the first province to be organized as a province in 19 BC.



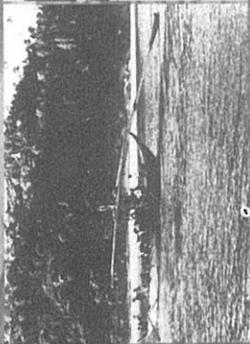
2 Lusitania was a Roman province. It was the first province to be organized as a province in 19 BC. It was the first province to be organized as a province in 19 BC. It was the first province to be organized as a province in 19 BC.

3 Lusitania was a Roman province. It was the first province to be organized as a province in 19 BC. It was the first province to be organized as a province in 19 BC. It was the first province to be organized as a province in 19 BC.



Os Povos Germânicos

9



1. The map shows a network of lines connecting various points, representing a trade or communication network. The lines are labeled with numbers and letters, and the points are marked with small squares. The map is oriented vertically, with the top of the page at the top.



Reprinted from
**The Archaeology of
 Vessels of Ships
 and Harbours in
 Northern Europe**
 Papers based on those presented to the
 10th International Symposium on
 Boat and Ship Archaeology at
 Amsterdam in 1979
 by
 John McLeod
 National Maritime Museum, Greenwich
 B.A.B. International Series 84
 1979

PAINEL 9 — Os povos germânicos

	1	2	3	4	5	6	7	8
A	■	■	□	■	■	■	■	□
B	■	■	■	■	■	■	■	■
C	□	□	□	■	□	■	■	■

Arabisme

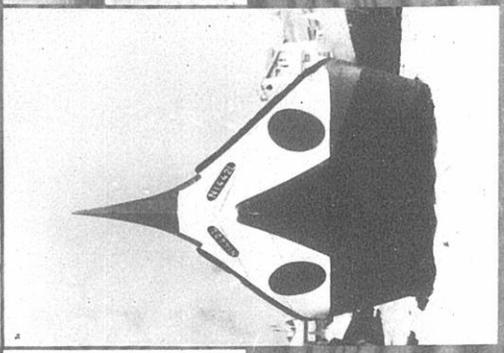
10

On Arabise

Le mot "Arabisme" désigne l'ensemble des influences arabes sur la culture, l'architecture, la langue et les arts de la région méditerranéenne, notamment en Espagne, au Maghreb et au Proche-Orient. Cette influence s'est exercée pendant plusieurs siècles, à partir du VII^e siècle, lorsque les Arabes ont conquis ces régions. Elle a laissé de nombreuses traces, notamment dans l'architecture, avec des éléments comme les arcades en fer à cheval, les mosaïques et les jardins à l'arabesque. Elle a également influencé la langue, avec l'introduction de nombreux mots arabes dans les langues locales. Enfin, elle a marqué les arts, notamment la musique et la littérature.

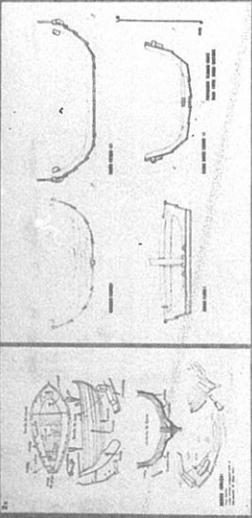
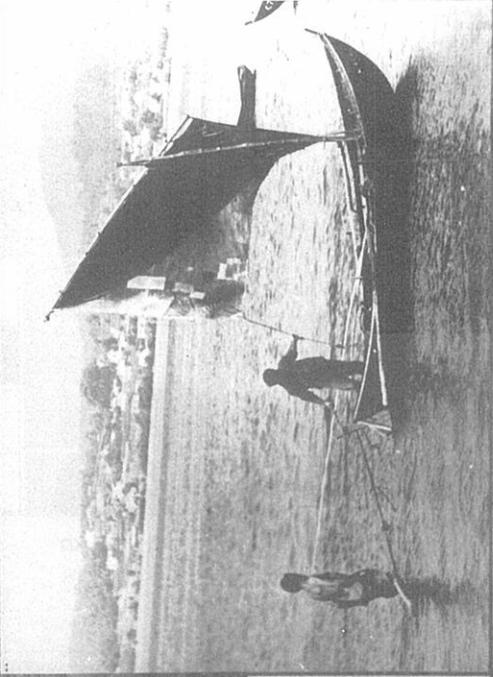


Le mont Everest, également connu sous le nom de Sagarmatha en Nepál et Qomolangma au Tibet, est le plus haut sommet terrestre du monde. Il se situe à la frontière entre le Népal et la Chine, dans la chaîne de montagnes de l'Himalaya. Sa hauteur est d'environ 8 848 mètres. Le premier ascensionniste, le Britannique Edmund Hillary, et le Népalais Tenzing Norgay, ont atteint son sommet le 29 mai 1953. Depuis, de nombreux autres alpinistes ont réussi à grimper ce sommet, mais il reste encore très dangereux et difficile d'accès.



PAINEL 10—Árabes

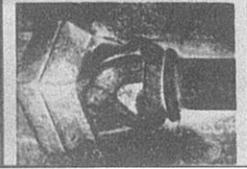
	1	2	3	4	5	6	7	8
A	Black	Black	White	White	Black	White	White	White
B	Black	White	Black	Black	Black	Black	Black	Black
C	White	White	Black	White	Black	Black	White	White



O barco é um dos elementos mais importantes da cultura popular portuguesa, sendo utilizado para a pesca, o transporte e o lazer. A sua construção é feita de madeira e é caracterizada pela sua simplicidade e resistência.

A construção do barco é feita de madeira e é caracterizada pela sua simplicidade e resistência. O barco é um dos elementos mais importantes da cultura popular portuguesa, sendo utilizado para a pesca, o transporte e o lazer.

O barco é um dos elementos mais importantes da cultura popular portuguesa, sendo utilizado para a pesca, o transporte e o lazer. A sua construção é feita de madeira e é caracterizada pela sua simplicidade e resistência.



Os Normandos

PAINEL 11 — Os normandos

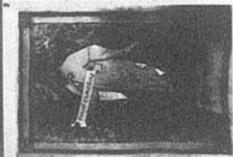
	1	2	3	4	5	6	7	8
A	■	■	■	□	■	■	■	■
B	■	■	■	■	■	■	■	■
C	□	□	□	□	■	■	■	□

Portugals uafhængighet

19

Independentsia de Portugal

Portugal er et af de ældste og mest udviklede lande i Europa. Det har en lang og rindende historie, og det har været en vigtig del af den vestlige verden. Portugal har været en af de mest aktive og succesfulde sømagter i verden, og det har været en vigtig del af den vestlige verden. Portugal har været en af de mest aktive og succesfulde sømagter i verden, og det har været en vigtig del af den vestlige verden.

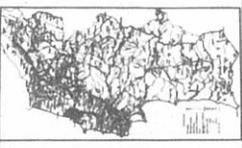


Portugal er et af de ældste og mest udviklede lande i Europa. Det har en lang og rindende historie, og det har været en vigtig del af den vestlige verden. Portugal har været en af de mest aktive og succesfulde sømagter i verden, og det har været en vigtig del af den vestlige verden.

Portugal er et af de ældste og mest udviklede lande i Europa. Det har en lang og rindende historie, og det har været en vigtig del af den vestlige verden. Portugal har været en af de mest aktive og succesfulde sømagter i verden, og det har været en vigtig del af den vestlige verden.



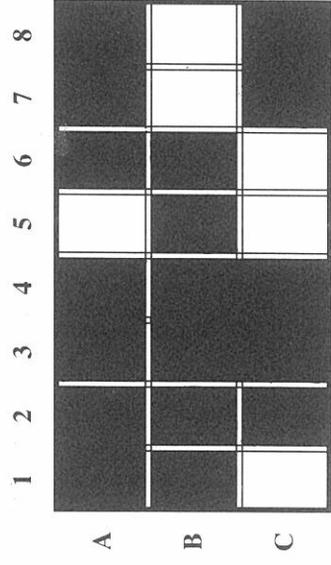
Portugal er et af de ældste og mest udviklede lande i Europa. Det har en lang og rindende historie, og det har været en vigtig del af den vestlige verden. Portugal har været en af de mest aktive og succesfulde sømagter i verden, og det har været en vigtig del af den vestlige verden.



PAINEL 19 — Independência de Portugal

	1	2	3	4	5	6	7	8
A	Black	Black	Black	Black	White	Black	Black	White
B	White	Black	Black	White	Black	Black	Black	Black
C	White	Black	White	White	White	White	White	White

PAINEL 20 — As póvoas marítimas



- ultramarina (aventura), 41
unidade, 41
Ur, 20, 22, n. 63
urbana(s) (ambientação), 30; (concentrações), 15
Urraca (D.), 35
utensilagem, 29, 42, 43
utensílios, 12
- valboeiro*, 29
VALBOM, 38, 40
Valdez dos Santos (Cor. Nuno), n. 2, n. 12
Valéry (Paul), 9
Varagnac (André), 15, 16, n. 26, n. 47, n. 49, n. 50
vascões, 32, 34
vaso campaniforme, 17, 19
Veiga de Oliveira (Ernesto), n. 52
vela(s), 15, 16
veleiro, 17
VENEZA, 22
Veríssimo Serrão, n. 46
VIANA DO CASTELO, 38, 40
- viagem(ens) (clandestina/Piteas), 21; (missionários), 16, 19, 21
vias fluviais, 21
vida (modo de), 16
viking, 7, n. 107
VILA DO CONDE, 38, 40
Vilarinho (Alm. Manuel), 6
vimes (barcos), 18, 19
visigodos, 26, 27, 29
visigótica, n. 84
visitantes orientais, 20
- Winkler, 19, n. 55
Wooley (Leonard), n. 63
- xávega*, 15, 18, 20, 22, 24, 29, 31, n. 21, n. 53, n. 69
xeiteiros (barcos), 39
- ZÊZERE, 35, 36, 37
zona(s), 9, 10, 20, 22, 25, 31, 35, 36, 37, 38, 40

ACADEMIA DE MARINHA

«Alguns Aspectos da Paremiologia:
a Influência da Expansão Marítima
nos Provérbios Portugueses»

POR

C/ALM. MANUEL EDUARDO LEAL VILARINHO

LISBOA — 1985

«Alguns Aspectos da Paremiologia: a Influência da Expansão Marítima nos Provérbios Portugueses»

Comunicação apresentada pelo C/Alm. MANUEL EDUARDO LEAL VILARINHO na Academia de Marinha em 2 de Dezembro de 1981.

NUMA época relativamente recente começámos a ordenar uma colecção de provérbios portugueses, que por assim dizer desde a infância tínhamos coligido e que guardámos para uma altura em que houvesse maior disponibilidade de tempo, pois uma vida profissional bastante activa pouco mais nos permitiu do que a recolha desse núcleo que poderíamos chamar inicial.

Com a passagem à reserva pudemos estender esse interesse pelos provérbios portugueses, aos franceses, ingleses e alemães, na medida em que através dos anos tínhamos aprendido e praticado estas línguas.

Do anterior se pode inferir que não nos foi nunca possível fazer a recolha dos provérbios, do falar do povo, e avaliar assim, em primeira mão, da sua legitimidade. É o povo, que ouvindo uma máxima ou uma sentença a que alguém deu forma erudita, ao repeti-la, a maior parte das vezes dum maneira mais simples, lhe dá direito de cidade, como provérbio ou como rifão. Tal e qual como uma palavra só entra verdadeiramente no uso dum comunidade linguística, quando é adoptada pela maioria dos seus membros, assim acontece com o provérbio.

Se a língua se identifica com um povo, e é a parte mais viva da sua cultura, pela potencialidade geradora de factos culturais que possui, assim o provérbio fazendo parte integrante dum língua e representando geralmente um estado diacrónico da mesma língua, tem a particularidade de nos ensinar não só o que um povo é, como o que foi, e até como chegou a ser o que é hoje.

Pensando assim e julgando que na fase actual de evolução do povo português, a língua portuguesa é o maior património nacional e que constitui um dever de todos nós contribuir para a sua preservação e para a sua difusão, podem calcular o que sentimos e qual a nossa reacção quando um dia, em fins de 1975, nos caíu entre mãos um livro, chamado «Nova recolha de Provérbios e outros lugares Comuns Portugueses» (a) em cujo prefácio se lia o seguinte:

«Este livro parte da constatação inicial de que os provérbios, a que chamam populares e ‘sabedoria do povo’»:

- 1.º Não são populares;
- 2.º São, em vez de sabedoria popular, a negação da sabedoria e da humana faculdade de pensar e de construir a linguagem, e, logo o saber;
- 3.º São sim, fixação de um saber de origem reaccionária».

E mais adiante:

«É sobretudo por via padresca que a cultura de classe, materializada em provérbios, dichotes, ditos, adágios, etc. chega ao povo e citam-se alguns exemplos; que em regra demonstram o que se pretende:

*Há mais aprendizas que mestres
Para o povo é a lei, não para o rei
Deus disse que quem ganhasse se risse
Deus ajuda a quem trabalha, que é o capital
que menos falha*

E acrescenta:

«Nenhum dos provérbios que aqui falam em Deus tem muito a ver com os princípios dos ensinamentos de Cristo. Têm todavia as suas ligações com os princípios da sociedade governada pela burguesia, pelo seu conceito de trabalho, pelos seus complexos de classe, pelo seu culto do individualismo, pela sua submissão ao capital».

Que esta teoria não é original não faz disso segredo o autor, pois cita Léon Bloy (*Exégèse des lieux — communs — Idées — Galimard*) que nos dispensámos ler.

(a) Autor Fernando Ribeiro de Melo, edições Afrodite, Lisboa 1974.

Mas noutros livros da mesma orientação publicados na Alemanha Oriental pude ler o seguinte: *Não te fies em Deus, confia no agrónomo* (provérbio soviético). *O pequeno livro de provérbios*, Leipzig 1977.

Mas mais curioso é o que se lê noutro livro, de título *Deutsche Sprichwörter für Ausländer* (Provérbios alemães para estrangeiros).

Na colecção de provérbios que apresenta aparecem alguns que são usados frequentemente e mostram as relações entre os homens numa sociedade socialista. Um deles é:

Wie die Arbeit, so der Lohn

correspondente ao provérbio português:

Tal trabalhito, tal tratito

É uma verdade universal, mas a explicação é do seguinte teor:

«O salário depende da qualidade do trabalho».

Exemplo: Conversa entre um chefe de brigada e um mestre.

Como é que os colegas da segunda brigada têm maior salário do que nós?

Você bem sabe, que as brigadas recebem prémio de produtividade. A segunda brigada faz mais do que as outras e a qualidade do seu trabalho é melhor. *Tal trabalhito, tal tratito*.

Nem os provérbios são poupados à propaganda!

Mas felizmente nem todos os livros que estudam os provérbios são da mesma orientação. O mais profundo tratado de paremiologia que conhecemos é o *Deutsche Sprichwörterkunde* de Friedrich Seiler, edição de C. H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung, Munique, 1921.

Pelo menos no que diz respeito aos provérbios alemães não conhecemos obra de maior valor e seriedade.

A reacção ao livro de Ribeiro de Mello e os horizontes abertos com a leitura do de Seiler, fizeram com que desde 1975 intensificássemos a recolha de provérbios franceses, ingleses e alemães e procurássemos estabelecer a sua equivalência com os provérbios portugueses. Neste momento já estabelecemos umas seiscentas equivalências. Lamento que os meus muito

rudimentares conhecimentos de russo e um imperfeito entendimento do espanhol me impeçam de estudar também os provérbios russos e espanhóis que são duma enorme riqueza. Os espanhóis influenciaram mesmo directamente alguns provérbios portugueses.

Seiler diz-nos que «não se pode concluir da maneira de ser dum povo pelo estudo dos seus provérbios porque há um fundo comum a todos». E acrescenta: «o homem é o mesmo, qualquer que seja a sua raça, e portanto perante a mesma situação reage da mesma forma».

É a altura de dizermos que nestas afirmações Seiler nos não convenceu. Talvez, porque foi sempre nossa norma aceitar o provérbio:

Sem que se prove, nada se louve

Ora vejamos o seguinte: não há dúvida de que a língua define o carácter dum povo, o que peço aceitem como postulado, pois não nos é possível dentro do âmbito desta comunicação estar a demonstrá-lo. Se o homem reagisse sempre da mesma maneira, todos os homens fariam a mesma língua, o que sabemos não ser verdade. Esta extensão da teoria de Seiler, por absurdo, leva-nos a confundir duas noções: a de linguagem — capacidade humana de comunicar oralmente, que é universal, e o instrumento de que uma comunidade linguística se serve para comunicar entre si: a língua.

O ponto que Seiler não considerou é que o homem embora reagindo da mesma forma em circunstâncias semelhantes, terá fatalmente que reagir de forma diferente em circunstâncias diferentes. Permanece como verdade que reagirá sempre como homem que é, daí o ter reacções que os outros homens podem compreender.

No caso português há circunstâncias históricas e geográficas específicas, que diversificam a nossa cultura e a nossa maneira de ser ao contacto com os outros povos. E, nem Seiler, nem os outros autores estrangeiros que consultei tinham estudado os provérbios portugueses.

O português reage como qualquer outro povo, mas viveu doutra forma que o povo alemão, noutra quadro, e portanto dessa vivência resultaram reacções diferentes.

É precisamente esta tese, de que a maneira de ser do povo português se reflecte nos seus provérbios e que eles foram influenciados pela expansão marítima que vamos procurar demonstrar.

Antes de prosseguir julgamos contudo, necessário definir, também muito sucintamente, o que é um provérbio, como se forma, como se torna conhecido, como é transmitido e chega até nós.

O que é um provérbio? Fala-se muitas vezes de provérbios, de rifões, de ditados, de sentenças, de adágios, de máximas para só citar as designações mais correntes. Para completo esclarecimento do assunto refiro, por exemplo, o livro da sr.^a D. Maria de Souza Carrusca *Vozes da Sabedoria*, que no seu Volume I, o estuda profundamente.

Não é simples definir rapidamente o que seja um provérbio pois as definições variam de autor para autor. Mesmo assim, vamos tentar definir o essencial:

Provérbio: é uma verdade incontroversa, aceite por todos, expressa geralmente numa forma curta.

Exemplos: *Tal pai, tal filho,*
Ninguém é profeta na sua terra,

Rifão: é um provérbio dito ainda numa forma mais popular e muitas vezes rimado

Exemplo: *Trigo com morrão não faz bom pão,*

Adágio: junta às características dos anteriores uma regra de conduta

Exemplo: *Tristezas não pagam dívidas*

Por aqui se vê que entre os três tipos há zonas de sobreposição. O Dr. Fernando Pires de Lima, no *Adagiário Português* afirma mesmo: «para o povo português provérbio, adágio e rifão são sinónimos».

Roque Barcia ajuda-nos, quando diz que o adágio é moral, o refrão sentencioso e o provérbio público.

Acrescentaremos que no uso corrente quando se fala de provérbios a palavra tem sentido colectivo e designa todas as outras variedades.

Os Provérbios de Salomão, são afinal máximas e sentenças, mas é como provérbios que são conhecidos.

Forma dos provérbios

A cadência, o ritmo, a rima são alguns dos condicionamentos que a língua impõe ao provérbio o que faz com que a mesma ideia seja traduzida em línguas diferentes por morfologia e semânticas diferentes.

Apenas permanece o conceito ou a ideia-base.

Exemplos: *Besta grande, cavalo de pau.*
Quand la maison est trop haute,
il n'y a rien au grenier.
Mickle head, little wit.
Langes Pferd, kurzer Ritt.

Muito riso, pouco riso.
Au rire on connait le fou.
The loud laugh, betrays the vacant mind.
An vielen Lachen erkennt man den Narr.
An vielen Lachen und Flennen,
kann man den Narr erkennen.

Como exemplo de rima podemos citar:

Boda e mortalha
no céu se talha

ou

Boda molhada
boda abençoada

sendo o segundo exemplo mais complexo, pois envolve rima consoante e como se tal não bastasse uma repetição aliterante de «boda», que reforça a marcação do ritmo.

Pode às vezes a rima ou o ritmo basear-se numas formas arcaicas ou dialectais:

Exemplos:

Com bom traje se esconde ruim linhage

ou

O ignorante e a candeia
a si se queima e a outros alumeia

Com os nomes próprios, não há regras. Assim Marta procura a satisfação dos seus prazeres da mesa, quando se diz

*Morra Marta,
mas morra farta.*

e

*Magalhães,
esfola-gatos,
mata cães*

o que nem num caso nem noutra, mais significa que a procura dum cadência, dum toada, dum rima, que nos fique no ouvido.

Há além disto como que «moldes» que são próprios a cada língua.

*Tantas cabeças, tantas sentenças
Tal pai, tal filho
Tel père, tel fils
The more danger, the more honour
Wie der Baum, so der Frucht*

A origem e a expansão do provérbio

Desde a antiguidade que se conhecem provérbios. Sócrates definia-os como «uma maneira de dizer curta e digna de ser lembrada»

Aristóteles considera *paroimia* (provérbio) e *gnomê* (maxima) que entre os latinos se tornam *proverbium* e *adagium*

O *Livro dos Provérbios* de Salomão é um dos mais antigos e na Bíblia encontramos grande cópia ainda hoje muito citados.

Exemplo :

*Oculum pro oculum, dentem pro dentem
Olho por olho, dente por dente
Oeil pour oeil, dent pour dent
An eye for an eye, a tooth for a tooth
Auge um Auge, Zahn um Zahn*

Neste caso o provérbio, apesar das diferenças que existem de língua para língua, segue normalmente a matriz original.

É, contudo, na Europa e no século xv, depois da invenção da Imprensa (1434) que o provérbio é largamente divulgado e apreciado. Para isso contribui grandemente o saber acumulado nos conventos, que tinham recolhido os provérbios latinos já conhecidos e tinham também compilado os provérbios locais mais modernos, a maior parte das vezes com forma latina. Daí resultou que, sendo então o latim a língua dos eruditos, se criasse um núcleo de provérbios comum à maioria dos povos europeus, que ainda hoje existe em várias línguas europeias.

Até ao século xviii o provérbio conhece grande voga, vindo a declinar esse interesse com a revolução industrial, já em pleno século xix que, alterando profundamente as condições de vida provoca o exodo rural, diminuindo uma fonte de criação dos provérbios, a observação da natureza pelos campestinos. Não é sem razão que existe o provérbio inglês: «proverbs are daughters of daily experience». E, se fosse mesmo verdade as mulheres serem mais faladoras do que os homens ainda bem que os provérbios eram filhas da experiência, pois seriam divulgados mais depressa ... do que se fossem filhos.

É que por diversa que seja a sua origem, só o povo ao divulgar o provérbio lhe dá aceitação e repetindo-o lhe dá foro de cidade e o adopta, legitimando-o.

Em Portugal a primeira colectânea de provérbios conhecida é a do Padre António Delicado, prior da igreja paroquial de Nossa Senhora da Caridade, em Évora. Foi publicada em 1651, com o título *Adágios portugueses reduzidos a lugares comuns*. Gil Vicente, Jorge Ferreira de Vasconcelos, António Ribeiro Chiado e D. Francisco de Portugal fazem deles largo uso. Gil Vicente compôs a *Farsa de Inês Pereira* baseada no rifão: *antes quero burro que me leve que cavalo que me derrube*. Na *Eufrosina* de Jorge Ferreira de Vasconcelos foram encontrados mais de 600 provérbios, pelo sr. Aubrey Bell, e na *Ulyssipo* mais de 500 por Henrique Lopes de Mendonça.

D. Francisco Manuel de Melo publica no século xvii na *Feira de Anexins* vários diálogos em que cita muitos anexins. O Padre Manuel Bernardes na *Nova Floresta* também se ocupa de provérbios.

Entre os modernos foram o Dr. Leite de Vasconcelos e D. Carolina Michaelis que mais se dedicaram ao estudo dos provérbios, assim como Theófilo Braga.

Mais recentemente Luís Chaves, Pedro Chaves (Rifoneiro Português com 17 000 provérbios), e o Dr. Alfredo Cunha com os *Ditames e Ditérios* deram à paremiologia portuguesa grande contribuição.

A Dr.^a Maria de Sousa Carrusca, no já citado *Vozes da Sabedoria* colecionou um importante número de provérbios e procurou ver quais os autores portugueses que os tinham empregado. Da consulta do seu precioso livro verifico que no século XX foram Aquilino Ribeiro e a maior distância Brito Camacho, quem mais recorreu ao emprego dos provérbios.

Já vai longa esta introdução e é tempo de apresentar o que há de particular nos provérbios portugueses. Vamos apenas focar três pontos: a beleza da sua forma, os que nos parecem portugueses e nos induzem em erro porque o não são, e finalmente aqueles que resultam das nossas andanças pelo mundo, e apresentam pelo menos três aspectos de interesse: os relativos à navegação e à náutica, os que nos falam da Índia, e uns poucos que julgamos traduzirem mesmo aquilo, que o verdadeiro português é.

A maneira especial do nosso povo encarar a vida, a sua bonomia, ao mesmo tempo irónica, irreverente e tolerante, eivado tudo de bom senso pode ser exemplificado pela comparação de dois provérbios com o mesmo sentido: um alemão, outro português. Vejamos o alemão:

Der Kavalier geniesst und schweigt

Pode traduzir-se aproximadamente por: o cavalheiro aproveita e cala-se.

Não tem nada de extraordinário este provérbio e posso estar enganado até, mas ao lê-lo vejo o cavalheiro em sentido, com os calcanhares unidos...

Há um equivalente em português. Ele aí vai:

*Se a moça é louca,
andem as mãos e cale-se a boca*

Julgamos não errar ao dizer que o provérbio português é muito mais pitoresco, e é com certeza melhor porque nos faz sorrir com a sua graça singela, mas perfeitamente operante.

Este provérbio satisfaz as condições que os ingleses apontam para um bom provérbio: *salt, sense and sensibility*, ou seja a regra dos três SSS. A regra pode ser até aplicada em português, pois um bom provérbio deve ter sal, senso e sensibilidade.

Muitos provérbios com graça e que não é fácil encontrar noutra língua se poderiam citar. Aqui vão alguns ao acaso:

*Mulher magra sem ser de fome,
foge dela que te come
Coitado do homem que pare!
Da vida alheia é mestre o barbeiro.
Liberdade sem juízo é pólvora na mão do menino.
Capitão tomado não é louvado.
Aprendiz de Portugal não sabe coser e quer cortar*

Ao procurar-se obter equivalências de provérbios portugueses muitas vezes aparecem-nos surpresas. Há alguns que toda a vida considerámos tipicamente portugueses e de repente encontramos outros semelhantes, onde menos era de esperar.

Vejamos:

*De Espanha nem bom vento,
nem bom casamento*

parece que não há dúvidas que tem que ser especificamente português. O pior é que os franceses dizem:

*D'Angleterre,
ni bon vent, ni bonne guerre.*

Não admira que assim seja, pois para nós o rival foi a Espanha, para a França foi a Inglaterra. E é uma regra comum dizer-se mal do rival ou simplesmente do vizinho. O que é verdade é que o homem em circunstâncias iguais reage da mesma maneira.

Outro exemplo, que nos poderia parecer original e provir das nossas relações com os mouros é o seguinte:

Quem lava a cabeça a moiro, perde tempo e sabão

Mas lá existe o mesmo em francês e inglês:

*Savonnez un âne noir, vous ne le rendrez jamais blanc
To wash a blackamoor white!* (sinónimo de coisa impossível)

Mas por outro lado:

Quem não tem padrinho morre moiro

deve ser original pois os seus equivalentes são:

*Bon droit a besoin d'aide
Justice often needs help
Gut Recht bedarf oft guter Hilfe*

Referi-me há pouco que do estrangeiro ou do vizinho sempre se fala mal. Já agora alguns exemplos:

*Francês não é de natura
se não quebra o que assegura.
Bem canta o francês papo molhado.
Senhoria de Itália, conde de França e Dom de Espanha
não valem uma castanha*

Mas os ingleses por sua vez não nos tratam melhor, pois dizem:

*Three Moors to a Portuguese
three Portuguese to an Englishman*

E dizem dos russos:

Scratch a Russian and you'll find a Tartar

E não deixa de ser curioso citar também uma apreciação dos ingleses:

In settling an island, the first building erected by a Spaniard will be a church; by a Frenchman a fort; by a Dutchman a warehouse; and by an Englishman, an alehouse.

Também se não pouparam a si próprios, pois confessam que a primeira coisa que constroem é uma taberna.

Já agora a propósito de equivalência de provérbios, julgamos dever apontar para outro perigo. Muitas vezes nos aparece citado um provérbio traduzido para outra língua, que ou não existe na língua original, ou que existe em outra forma e a tradução não é nada, porque ninguém a usa.

O primeiro caso podemos ilustrá-lo com um exemplo tirado do *Dicionário de Provérbios, Sentenças e Máximas* da Larousse.

Na rubrica *Ambição* cita-se como provérbio português o seguinte:

Tout vin voudrait être porto

Devemos confessar que nunca ouvimos tal provérbio e que procuramos saber se existia e as respostas são todas pela negativa.

Tomemos o provérbio inglês

Tall threes catch much wind

É escusado procurar o provérbio

Quanto maior é a árvore mais vento apanha

pois não será fácil encontrá-lo. Mas há outro, bem português que traduz a ideia:

Quanto maior é a nau, maior é a tormenta

São muitos os provérbios que tratam da navegação, da pesca, do mar e mais ainda as locuções que todos os dias empregamos sem dar por isso, esquecida a sua origem: *Ir de vento em popa, andar à deriva, andar com a borda debaixo de água, etc.*

Isso é tão natural e tão vulgar que nem damos que é resultado do nosso passado.

Não é a este aspecto que me vou referir, mas apenas apresentar alguns provérbios marítimos, dos muitos que temos que são originais:

Se queres milha, dá-lhe quilha.

Ao barco e ao burro, carga de rabo.

Quem não tem que fazer, arme navio ou tome mulher.

Navio com duas amarras, não garra.

Não se pescam trutas de bragas enxutas.

Coitada a sardinha que todo o peixe l'a come.

Três coisas fazem o homem medrar:

a ciência, a casa real e o mar.

Quem vai para o mar, aparelha-se em terra

Este último é tão antigo que já o Padre Fernando de Oliveira, na *Arte da Guerra no Mar* o cita, duma forma pitoresca dizendo:

«No mar não há vendas, nem boas pousadas nas terras dos imigos por isso cada um vá provido de sua casa, e mais se for de Lisboa, que no mar não se vendem azevias fritas».

Depois dos portugueses talvez os ingleses, ou os holandeses cuja língua não conheço, sejam ricos em dizeres relacionados com o mar. Dos ingleses aqui vão alguns:

*Stern, chase long chase.
One volunteer is worth two pressed men.
Ships fear fire more than water.*

Mas deixemos as coisas do mar, porque não quero que Vossas Exce-lências fiquem a «cozer batatas». ¹

Vejamos agora o que nos deu a Índia e a expansão marítima.

*Quem passa pelo Cabo Não, voltará ou não.
Boa fazenda é negros, se não custaram dinheiro.
Debaixo da manta, tanto vale a preta como a branca.
Fazenda da Índia não luz.
À Índia mais vão do que tornam.
A Índia ou vende caro o que tem ou troca com vantagem.
Na Índia os mais vivem de esperança.
e o comum morre sem paga.
Contas de grão capitão; para si o melhor quinhão.*

Mesmo sem falar na Índia e em épocas mais modernas é mais fácil encontrar um provérbio português histórico do que noutras línguas.

*Mal por mal
antes Pombal.
Comem milho os pardais
a culpa é dos Cabrais.*

(1) Cozer batatas = ressonar alto (Rifoneiro do mar — Cte. Coutinho Lanhoso Livraria Galaica = Porto-1960).

Quase a terminar não posso deixar de citar dois provérbios dos quais um é um tratado de geopolítica e o outro mostra bem aquilo que a gente portuguesa aprendeu no contacto com as outras gentes.

*Reino sem porto, chaminé sem fogo.
Toda a terra é uma
e a gente, quase, quase.*

Julgamos que conseguimos demonstrar que o carácter do povo português se reflecte nos seus provérbios e que eles dizem daquilo que aprendeu nas suas andanças pelo mundo, e no contacto com gentes doutras terras.

Nada é todavia absoluto e esta verdade deve ser temperada com o dito de Goethe:

Os provérbios definem os povos.
É preciso no entanto viver entre eles.

Com esta cautela não tenho dúvidas em afirmar ainda que é grande o valor dos provérbios, pois:

*Ditados velhos são Evangelhos.
Fica sempre o rifão e o bom conselho não.*

e que ao citarmos alguns de grande irreverência, posso afirmar com certeza que não são reaccionários.

Também posso dizer que não são cultura padresca, mas não se pode esquecer que entre aqueles que deram a sua contribuição para o seu estudo se contam alguns eclesiásticos, que realizaram assim um notável trabalho a favor da língua portuguesa.

ACADEMIA DE MARINHA

**Sessão de Homenagem à Memória
do Cte. H. Lopes de Mendonça**

POR
TEIXEIRA DA MOTA
PIMENTEL BARATA
PINTO DE CASTRO

LISBOA — 1981

Sessão de Homenagem à memória do Cte. Lopes de Mendonça

*Comunicação apresentada pelo Alm. TEIXEIRA DA MOTA
à Academia de Marinha em 16 de Dezembro de 1981*

- Dr. Pimentel Barata
- Prof. Dr. A. Pinto de Castro

EM 16 de Dezembro de 1981 realizou-se uma sessão plenária pública, a que presidiu o Adjunto do Chefe do Estado-Maior da Armada (Vice-Almirante Garcês de Lencastre), ladeado pelo Presidente da Academia (Vice-Almirante A. Teixeira da Mota), Vice-Presidente da Academia (Professor Engenheiro Eduardo Arantes e Oliveira), Secretário-Geral (Capitão-de-fragata Engenheiro Maquinista Naval Viriato Augusto Tadeu), com a presença de muitos académicos e oficiais da Armada e de numeroso público.

A sessão foi consagrada a homenagear a memória do Comandante Henrique Lopes de Mendonça, em celebração do 50.º aniversário do seu falecimento. Antes da ordem do dia, o Presidente da Academia dirigiu palavra de saudação a dois novos membros recentemente eleitos e que se encontravam presentes, o Prof. Fernando Olavo Corrêa d’Azevedo e Dr. Henrique Rodrigo Guerra de Melo Barreiros; de igual modo saudou o Capitão-de-mar-e-guerra Manuel Lopes de Mendonça, neto do homenageado e que se encontrava presente, recordando a honra que teve em servir na Missão geo-hidrográfica da Guiné como seu adjunto na Brigada de Portos.

Seguidamente foram proferidas as três orações previstas no programa, ou seja, “Henrique Lopes de Mendonça, historiador” (pelo Vice-Almirante A. Teixeira da Mota), “Henrique Lopes de Mendonça, arqueólogo naval” (pelo Dr. João da Gama Pimentel Barata e “Idealismo e anti-decadência na obra de Henrique Lopes de mendonça” (pelo Prof. Dr. Aníbal Pinto de Castro, da Universidade de Coimbra) (Ver resumos anexos). O Presidente havia previamente evidenciado o valor da obra dos dois últimos oradores, e no final agradeceu a sua colaboração.

Henrique Lopes de Mendonça, Historiador

Por A. Teixeira da Mota

RESUMO

HENRIQUE Lopes de Mendonça foi autor de cerca de três dezenas de trabalhos históricos, incluindo obras de investigação pura e orações de síntese, todas escritas no aprimorado estilo que lhe é peculiar.

Uma parte apreciável dos seus trabalhos estão relacionados com as comemorações de centenários vários ocorridos durante a sua vida (do descobrimento da América em 1892, do descobrimento do caminho marítimo para a Índia em 1898, da tomada de Ceuta e da morte de Afonso de Albuquerque em 1915, da morte de Vasco da Gama em 1924), comemorações essas cujo valor ele enalteceu repetidas vezes.

Henrique Lopes de Mendonça foi defensor acérrimo do que ele chamou “utilidade da tradição”, para que o povo português pudesse manter bem viva a lembrança dos feitos do passado, sobretudo do período áureo dos descobrimentos, e dessa maneira melhor pudesse manter a sua independência, citando com exemplos da importância de tal espírito, os casos da Grécia e da Polónia.

Tratou de numerosos episódios e figuras nos seus escritos, mas mereceram-lhe particular atenção o Infante D. Henrique e, sobretudo, Bartolomeu Dias e Afonso de Albuquerque, tendo feito progredir consideravelmente o conhecimento da vida e obra dos dois últimos.

Henrique Lopes Mendonça, Arqueólogo Naval

Por João da Gama Pimentel Barata

ESTE oficial de Marinha publica em 1890 os “Estudos sobre Caravelas”, a primeira obra de investigação séria sobre navios portugueses e que marca o início da Arqueologia Naval portuguesa, há 91 anos. É um dos primeiros no Mundo a cultivar a arqueologia naval. O Autor publica em 1892 e em 1898 as suas duas obras principais: os “Estudos sobre Navios Portugueses nos Séculos XV e XVI”, continuação e ampliação da primeira obra, e “O Padre Fernando Oliveira e a sua Obra Náutica”, excelente biografia deste notável português. Nestas obras, o Autor publica pela primeira vez documentos técnicos portugueses do século XVI, entre eles o “Livro da Fabrica das Naos”, versão em português da 2.ª parte da “Ars nautica”, que é o primeiro tratado científico de construção naval escrito na Europa (1570-1580) e da autoria do P.º Fernando Oliveira.

Os antigos navios portugueses são pela primeira vez descritos objectivamente, à vista de documentação técnica, sem fantasiosa intuição, como até ali. Infelizmente, Lopes de Mendonça abandona a arqueologia naval e as suas últimas publicações de muito menor importância são o Capítulo da “História da Colonização Portuguesa do Brasil” (1921), intitulado “Do Restelo a Vera Cruz”, uma carta publicada em “O Século” (1928), sobre as dúvidas de Gago Coutinho quanto à caravela do timbre de Portugal para a Exposição de Sevilha, de cujo júri de concurso Lopes de Mendonça fez parte, e um artigo no “Diário de Notícias” (1929), sobre a errónea classificação de caravela, dada à nau capitânia de Colombo.

Lisboa, Dezembro de 1981

Aníbal Pinto de Castro

D ESENVOLVENDO o tema “Idealismo e anti-decadência na obra de Henrique Lopes de Mendonça”, o orador mostrou como, formado esteticamente à luz de um Romantismo, cujos fundamentos haviam perdurado sob a renovação da chamada geração de 70 e encontrado uma forte revitalização com o neo-garrettismo de Alberto de Oliveira, o dramaturgo e autor da *Portuguesa* ganhou uma perfeita noção da oportunidade e do alcance pedagógico de uma temática caracterizada pelo aproveitamento de um idealismo tradicionalista e histórico no combate à crise colectiva que, a todos os níveis, Portugal vivia, sobretudo após o *Ultimatum* inglês de 1890.

Tal aproveitamento, porém, não foi, quer no teatro, quer na sua produção narrativa, o simples ressuscitar de uma escola morta. Com efeito, Lopes de Mendonça procede a uma deliberada modernização estrutural e estilística, com bom recorte literário e apurado gosto. Definindo com sóbria elegância o ideal e as preocupações da sua época, cujas tendências compreendeu e satisfiz, como se prova pela recepção das suas grandes peças, exemplifica como se pode fazer arte, para, através dela, contribuir para a reconstrução do carácter de um povo. E tudo isso sem postergar a qualidade estética pela subordinação facciosa da literatura ao fanatismo político-ideológico.

Ao criar literatura, apoiando-se na tradição histórica portuguesa, não representa, ao contrário do que pode julgar-se e tem sido afirmado, uma contradição com os seus ideais republicanos: antes demonstra como, na sequência, aliás, de escritores e políticos como Teófilo Braga, a filosofia positivista deu, em certa fase do seu desenvolvimento, um grande papel à história como repositório de factos susceptíveis de permitir a definição das leis da evolução das sociedades. Não se trata, pois, de um passadista, mas de um escritor que, em consonância com a sua época, apostou numa renovação capaz de combater a decadência do espírito colectivo em que se integrava.

Idealismo e anti-decadência na obra de Henrique Lopes de Mendonça

Texto dito na sessão comemorativa do cinquentenário da morte do Escritor, promovida pela Academia de Marinha, em 16 de Dezembro de 1981.

Senhor Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada
Senhor Presidente da Academia da Marinha
Senhores Oficiais e Académicos
Senhoras e Senhores

QUANDO, por obrigação ou devoção, por interesse ou simples curiosidade cultural, volvemos os olhos para a imensa galeria de figuras (das mais apagadas ás mais bafejadas pela Fama!), que construíram o passado da comunidade nacional, encontramos certos vultos que, de maneira singularmente completa e harmónica, encarnam o perfil que nos define em cada momento no devir histórico de Portugal.

Creio ter sido este o primeiro pensamento a surgir no meu espírito quando, posto pelo meu prezado Amigo, Doutor Luís de Albuquerque na grata obrigação de aceder ao convite do Presidente desta prestigiosa Academia, o Senhor Almirante Teixeira da Mota (a quem de há muito me habituei a admirar), prometi trazer a esta sessão um testemunho, desluzido embora, sobre a obra do homem de letras que, ostentando com honra a farda de Oficial da Marinha de Guerra portuguesa, se chamou Henrique Lopes de Mendonça.

Pela distinção que V. Ex.^a, Senhor Presidente, quis conferir-me, chamando-me a participar nesta celebração, e pela oportunidade que assim me proporcionou de ganhar uma consciência acaso mais viva do significado da figura e da obra do homenageado de hoje, aceite e aceitem os ilustres membros desta Academia os meus calorosos e sinceros agradecimentos.

Há, com efeito, na personalidade de Henrique Lopes de Mendonça um conjunto de marcas de carácter que, definindo-lhe uma configuração própria e íntegra, como marinheiro, como investigador e como escritor, permitem integrá-lo, de maneira perfeita, na época delimitada *grosso modo* pelo *Ultimatum* e pela Revolução de 28 de Maio de 1926, isto é, no período de pouco mais de três décadas durante o qual se processou a mudança do regime político português, com todas as consequências que dessa transformação naturalmente se projectaram nas estruturas sociais e culturais da Na-

ção. Porque as várias facetas que nele se podem individualizar, longe de se manifestarem em sectores de actividade separados ou independentes, confluem, pelo contrário, numa acção tão concertada que nem o marinheiro prejudicou o homem de letras, nem o criador de ficção se viu compelido a sacrificar os deveres profissionais à satisfação dos seus interesses de escritor. Dir-se-ia até que, nele, o escritor nasceu da experiência do marinheiro e que ambos apostaram no consciente desempenho de uma missão pedagógica e cívica, mediante uma obra alicerçada na firme consciência dos valores permanentes do Povo português, exemplificados nas figuras e nos acontecimentos da História.

Mas o seu trabalho de criação literária vai desenvolver-se num momento específico da vida portuguesa e será levado a cabo por alguém que, formado esteticamente à luz de um romantismo cujos fundamentos haviam perdurado sob a renovação empreendida pela chamada Geração de 70, ganhara uma perfeita noção da oportunidade que a sua revitalização assumia no combate à crise colectiva que, a todos os níveis, Portugal então vivia.

Vejamos como.

Descrente da eficácia de um parlamentarismo desacreditado que, mantido pela rotineira máquina constitucional, se revelava de dia para dia mais vazio de conteúdo doutrinário e mais pobre de realizações materiais, a consciência do português de cultura média não se sentia por então mais atraída pelas miragens de um populismo revolucionário, de tom demagógico e, por isso mesmo, merecedor de pouca ou nenhuma confiança.

Deste modo se revela e desenvolve, com progressiva acuidade, uma persistente ideia de decadência, a que o fracasso das nossas pretensões ultramarinas, cartografadas no *mapa cor de rosa* viera conferir uma dimensão política e geograficamente mais extensa, viera pôr um doloroso remate com o *ultimatum* inglês de 1890. Não foi por mero acaso que este acontecimento arrancou ao estro do brioso oficial os versos frementes da *Portuguesa* para a vigorosa partitura de Keil!

O grupo dos Vencidos da Vida é talvez a manifestação mais sugestiva, porque mais elegantemente requintada, dessa decadência a que a ironia graciosa dos ditos e atitudes assumidos pelos seus componentes, longe de roubar profundidade, vinha dar um sentido de trágico desencanto. É assim que a figura de um Eça de Queirós ganha, neste contexto, um significado cuja expressão literária se concretiza com tanta beleza na personagem de Gonçalo Mendes Ramires que, reencontrando nas raízes ancestrais da raça a força renovadora da sua coragem adormecida, se realiza na colonização de África e merece, no fim do romance, a identificação simbólica que a bondosa sensibilidade do Padre Soeiro dele faz com a própria essência de Portugal.

Literariamente, após a influência francesa que marcara o Realismo e o Naturalismo (e que o mesmo Eça havia de denunciar nas conhecidas páginas de *O Francecismo*), Baudelaire fazia escola e, dentro em breve, as deliquescências finisseculares dos Decadentistas e Simbolistas de além-Pirenéus encontrariam em Eugénio de Castro o arauto-chefe retumbante de um movimento que vinha dar expressão, em poesia, àquela mesma decadência que, no plano da actividade real, empobrecia e desvirilizava a Nação ou desvirtuava, no pensar de muitos, o verdadeiro sentido da criação literária autóctone.

Nascido em 1856, bebera ainda Lopes de Mendonça das fontes abundantes de imaginação e de ideal que haviam alimentado a segunda geração romântica e, tanto por temperamento como por educação, marcada indelevelmente pela sombra trágica do tio António Pedro, manteve-se fiel, como muitos dos seus contemporâneos, aos traços essenciais do espírito, da temática e dos géneros literários que o Romantismo erigira em código estético próprio.

E esta resistência e perdurabilidade do ideal romântico, mau grado o desenvolvimento e qualidade atingidos pela ficção, tanto poética como narrativa de Realistas e Naturalistas, não causará estranheza, se pensarmos como as mais impressivas das suas marcas distintivas se identificavam, numa sobreposição quase perfeita, com alguns dos elementos que melhor definem a idiossincrasia portuguesa.

Por outro lado, há que não esquecer como um dos filões mais relevantes da temática romântica — o do tradicionalismo — não fora rejeitado, antes se vira objecto de uma deliberada revalorização por parte de alguns dos mais representativos expoentes da geração de 70. Basta pensarmos na campanha pedagógica e crítica de um Ramalho Ortigão, nos estudos históricos de um Alberto Sampaio, na lucubração positivista de um Teófilo Braga (de tão pesada projecção na fortuna do tradicionalismo nos arraiais republicanos), ou até em algumas criações ficcionais e em certas crónicas do próprio Eça de Queirós.

Compreende-se deste modo que Lopes de Mendonça pudesse, com verdade, afirmar em 1915, na resposta ao “inquérito literário” promovido por Boavida Portugal:

“... nós perdemos o norte literário desde que correntes várias nos desviaram do Romantismo. E isso pela razão essencial de que nós, os povos da Península, somos românticos até à medula, quase me atreveria a dizer que desde os tempos remotos de Séneca e Lucano, com risco de fazer guinchar contra o anacronismo”.¹

Desta convicção e da intenção de combate anti-decadentista, sobretudo no plano cívico, em ordem à formação de um espírito novo, decorrerá toda a obra literária de Lopes de Mendonça.

Embrenhado na leitura de Herculano, deixara-se prender, desde criança pela sedução da novela histórica, como confessa na carta auto-biográfica que dirigiu a Forz de Sampaio, para o folheto que acerca de si havia de figurar na Colecção Patrícia.²

E o teatro aparecia-lhe, por sua vez, sob a sombra tutelar de Garrett, como o outro género que, pela comunicação directa com o público, melhor podia cooperar com a novela para a recuperação da nossa genuína identidade. Com o autor do *Fr. Luís de Sousa* — são palavras suas — “é uma nacionalidade que ressuscita”, pois “todas as manifestações complexas da sua existência individual, todas as iniciativas e intenções da obra em que fundou uma nova literatura, derivam do sentimento que o impelia a acordar nas almas a emoção da pátria, e dar a um povo a consciência do seu organismo histórico de nação”.³

Estava, pois encontrado o caminho a seguir, sob os auspícios de tão qualificados patronos.

E esta propensão do seu espírito e do seu gosto em breve encontraria apoio, estímulo e ressonância no movimento do Neo-Garrettismo que, corporizando tendências anteriormente reveladas, encontrava o seu manifesto nas *Palavras loucas* de Alberto de Oliveira, publicadas, como é sabido, em 1894.

Mas uma literatura apostada apenas no idealismo nacionalista e assim configurada por padrões já ultrapassados, corria perigos que podemos sistematizar em duas ordens essenciais.

Ou reduzia os seus limites às fronteiras da Nação, o que constituía um horizonte cultural desoladoramente estreito, visto que, como escrevia Eça de Queirós a Alberto de Oliveira, a propósito daquele livro, “a humanidade não [estava] toda metida entre o rio Minho e o Cabo de Santa Maria”.⁴ Ou enveredava por um passadismo anacrónico e por aquele saudosismo doentio de que, anos mais tarde, hão-de acusar Teixeira de Pascoaes e os seus companheiros da *Águia*.⁵

Consciente desses escolhos, Lopes de Mendonça procurou fugir-lhes, mediante uma deliberada actualização estilístico-formal e temática, se bem que nem sempre totalmente conseguida ou convincente.

Há, com efeito, no conjunto da sua obra dramática uma evidente preocupação de seleccionar temas cujo carácter essencial reside num conteúdo de índole psicológica (emotiva, espiritual ou mesmo ideológica) que, pela sua transcendência e intemporalidade, não se confinam a uma época, nem

se esgotam num conjunto maior ou menor de acontecimentos. Dir-se-ia até que só em função desses conteúdos supra-individuais é que os factos e as personagens são arrancados ao passado para ressuscitarem às luzes da ribalta.

E mesmo quando tais conteúdos coincidem com momentos fulcrais do percurso histórico da colectividade nacional, o seu tratamento dramático não se queda amarrado ao passado morto; antes visa forjar, num presente polemicamente dinâmico como foram os últimos anos da Monarquia e os primeiros tempos da República, uma consciência da grei adequada às exigências da actualidade. É como se, para tratar problemas do presente, o dramaturgo se servisse de uma mitologia ou de uma simbologia a que só o tempo dera significado pleno.

Para que essa consciência se consolidasse, de modo a resistir aos embates do acaso e às variações da volubilidade tão característica da nossa maneira de ser, quis Lopes de Mendonça radicá-la numa tradição, cujo significado simbólico considerava riquíssimo e que, sem facciosismos nem estreiteza, só encontrava na História, com os seus heróis e os seus santos, os seus chefes e o povo anónimo que os seguia, com as suas grandezas e com as suas fraquezas. A conferência que, com o título *Da utilidade da tradição* pronunciou em 25 de Abril de 1912, na Academia das Ciências, quando a iconoclastia anti-tradicionalista de certos sectores republicanos mais se fazia sentir, é bem elucidativa do seu pensamento a este respeito.

Que esta orientação se manteve ao longo de toda a sua obra, prova-se pela simples leitura de *O Crime de Arronches*, a sua última peça, representada no Teatro Nacional de D. Maria, em 1924. Retomando um caso já narrado num conto incluído, desde 1919 no *Sangue português*, dramatiza um facto ocorrido no tempo de D. João III para ensinar, como em pequena história de proveito e exemplo, à maneira de Trancoso, que a fidelidade à palavra dada, a honra, a nobreza e a clemência são, em todos os tempos, valores capazes de aproximar o Rei do pobre lavrador, e de os igualar na admiração de que são credores aos olhos dos homens bem formados.

E foi assim que, conforme sublinha no prefácio à 2.^a edição de *A Morta*, pretendeu, com as três grandes obras da sua produção teatral, realizar três quadros do viver histórico de Portugal: ao retomar, de forma tão inédita a tragédia de Inês de Castro, quisera fixar a Idade Média, através do amor cavalheiresco, que constitui indubitavelmente uma das constantes da nossa maneira de ser; com *O Duque de Viseu* (1886), lembrara o primeiro golpe vibrado na aristocracia pelo poder manárquico apoiado no povo, quando a Nação se alvoroçava já no proselitismo da expansão ultramarina; e com *Afonso de Albuquerque* (1898) pretendia valorizar a acção dos Portugueses no Oriente, sem deixar de lhes mostrar como a intriga dos fumos nobi-

liárquicos, a avidez da chatinagem e a ingratidão do poder, comprometem as boas e nobres causas.⁶

Não se esqueça que a tornar actual o tratamento de temas colhidos na actividade ultramarina estavam as grandes viagens de exploração ao interior da África, iniciadas em 1877 com Capelo e Ivens e estava a vitória de Mouzinho em Chaimite. Por isso o quadro alegórico *Sol Novo*, representado no Teatro do Príncipe Real, no Porto, com música de Ciríaco Cardoso, era, como se lê no frontispício, “destinado à celebração das recentes vitórias dos Portugueses na África Oriental”.⁷

Os acontecimentos do passado ligavam-se, pois, aos do presente, por um elo espiritual que fora, ao longo dos séculos, a própria razão de ser de Portugal.

Por outro lado o tratamento dos temas históricos fazia-se com a devida atenção pelo gosto moderno (Bernard Shaw não deixou de exercer, neste aspecto, uma influência explicitamente confessada), e o dramaturgo mostra não raro repercussões bem claras da leitura dos textos dramáticos do Simbolismo.

O caso de Inês de Castro é desta afirmação exemplo e prova flagrante. Aludindo, no prefácio já citado da 2.^a ed. d'*A Morta* às dificuldades que a reelaboração de um tema tantas vezes tratado em teatro, desde António Ferreira, implicava, confessa:

“Às principais dificuldades me esquivei, transferindo a acção para o reinado do monarca justiceiro e fazendo pairar sobre toda a peça como um ideal entre-sonhado, o fantasma deslumbrante do Colo-de-Garça. Assim evitei, em primeiro lugar, encaixar o régio protagonista na pele de um galã, que mal poderia escapar da banalidade pela truculência. E depois, fugi ao embaraço de traçar a figura de Inês, a qual, para a minha visão histórica, muito a custo coincidiria com os puríssimos contornos da lenda”.⁸

Precipitada e discutível se me afigura, por conseguinte, a caracterização taxativa da obra dramática de Lopes de Mendonça através de um historicismo temático estreme e de uma cega fidelidade aos preceitos do drama romântico fixados por Victor Hugo no prefácio de *Cromwell*, como quis Eugénio de Castro.⁹ A confessada admiração do dramaturgo pelo celebrado poeta francês e a manifesta preferência que, aliás como Junqueiro e muitos outros seus contemporâneos, concede ao verso alexandrino, fecharam os olhos do autor de *Constança* para a intencional actualização que dos valores ideológicos e estético-literários Lopes de Mendonça empreendeu com os

seus dramas históricos. A análise estrutural e estilística desses textos, que não posso evidentemente trazer aqui, demonstra-o com toda a evidência. E demonstra-o também a atenção que lhe mereceram os temas de actualidade, em peças como *Nó cego* (de 1905) e *O azebre* (de 1909), onde tratou, em prosa, e com uma impiedosa crueza que nada tem de idealista, aspectos flagrantes da realidade quotidiana, vistos e analisados em função de teses tão ousadas como a defesa do divórcio ou a valorização da vida boémia, sob uma luz positiva e contrastante com a decadência da burguesia.

Se da sua obra dramática passarmos à de ficção narrativa, encontraremos características e evolução semelhantes. Só que talvez aqui a sua produção tenha atingido um mais forte impacto pedagógico, porque divulgada em curtos quadros que raras vezes assumiam extensão superior à de duas ou três colunas de jornal. Grande parte deles viu efectivamente a primeira luz nas páginas da imprensa, em especial do *Diário de Notícias* e do *Comércio do Porto* dirigido, depois de 1908, pelo seu grande amigo Bento Carqueja.

Como confessa na já citada carta auto-biográfica, foi na esteira de Herkulano que tentou o romance histórico com os *Órfãos de Calecute*. Porém depois, sob a influência de Anatole France, deu-se entusiasticamente àquilo que classificou de “romantização de pequenos episódios, arrancados às velhas crónicas, ou a códices inéditos, passando-os diante do leitor como fitas de cinema”.

Assim nasceram os oito volumes da série subordinada ao título geral de “Cenas da vida heróica”, desde o *Sangue português* aos *Argueiros e cavaleiros*, que tão salutarmente alimentaram a imaginação de sucessivas gerações de adolescentes e a curiosidade de tantos adultos.

Das Crónicas de Fernão Lopes ou de Rui de Pina, de biografias como a *Vida do Infante D. Duarte*, de André de Resende, ou da *Crónica de El-Rei D. Sebastião*, de Fr. Bernardo da Cruz, dos historiógrafos da *Ásia*, Barros e Couto, são ressuscitados casos sugestivos que “denunciam heroísmos, amores, impulsos trágicos, peripécias cómicas, até pecadilhos e vaidades”, numa trama variegada para, como diz na dedicatória do *Sangue português* a Bento Carqueja, mostrar que aos seus contemporâneos se impunha o dever de não degenerar, saindo aos antecessores, da grei portuguesa. E nem faltou, na pena do republicano convicto, em época de campanha antireligiosa, o volume dos *Santos de casa* arrancado às lendas dos antigos hagiógrafos ou dos milagreiros cronistas fradescos, que em gesto de cortesia dedica “às senhoras católicas de Portugal”, como, segundo palavras suas, “homagem de um desalentado céptico à piedade sincera e salutar, que perfuma as almas sem abater as vontades”.

Não foi Lopes de Mendonça um inventor de ficção. A relação intertex-

tual com as matrizes de que partiu demonstra-o sem qualquer dúvida. O que ele possuiu foi uma rara capacidade de reactivar o perfume poético de uma temática que o tempo e o esquecimento haviam feito esmaecer nas páginas amareladas das crónicas havia muito retiradas da leitura do grande público.

Tratando uma temática que se prolonga por toda a história de Portugal, dos alvares da nacionalidade ao heroísmo de Carvalho Araújo no combate do *Augusto de Castilho*, se estende do território metropolitano, à ardência das praças de Marrocos, à adustez dos sertões africanos e às fortalezas do Oriente, por todas as latitudes do mundo que o Português criou, Lopes de Mendonça, através da narração de singelos episódios de vida vivida e sofrida, numa simbiose de heroísmo, de aventura e de cavaleirismo lírico, um padrão arquétipo do homem lusiada, oferecendo-o pedagogicamente como exemplo real e humanizado, por traços de picaresco e de humor, à formação da vontade e do carácter do português moderno.

Sobretudo soube adaptar com agudo sentido das realidades do seu tempo cultural à capacidade interpretativa do leitor, a todos os níveis, essas velhas histórias, mediante uma modernização estilística que as tornava inteligíveis, sem lhes roubar o atractivo encanto do sabor arcaizante nem o mistério poético que sempre se evola do passado. Para tal resultado muito contribuiu também a sua técnica perfeita de narrar, através de uma estrutura que, aproveitando a sua experiência de dramaturgo, concentrava a diegese em núcleos essenciais ligados por sumários ou elipses, onde a brevidade não prejudica a expressividade, construía as cenas (no sentido que a moderna narratologia dá à palavra) recorrendo a uma incisiva rapidez do diálogo, reduzia as seqüências descritivas a uma sóbria e oportuna proporção, e imprimia aos textos um ágil movimento dramático de representação ou, como conscientemente afirmava, o ritmo narrativo de curtas fitas de cinema.

Não há, por tudo quanto em breve síntese acentuei, (e o tempo não me permite chamar a atenção de V. Ex.^{as} para outros aspectos da sua obra como a temática popular do amor trágico tão evidente no libreto da *Serrana*, que Keil também musicou), razões válidas para vermos em Lopes de Mendonça um romântico retardado ou retardatário, que tentasse, como epígono passadista, reanimar uma escola literária morta. Vejo, mais precisamente na sua obra um idealismo estético que no passado encontra uma fundamentação segura para defender valores sócio-ideológicos que, só por essa radicação no passado, se tornavam capazes de servir para caldear na alma portuguesa a têmpera que a decadência do presente tornava urgentemente necessária à vivência do presente e à construção do futuro.

Afirmar como faz, por exemplo, Luís Francisco Rebelo, que tal atitude estética assumida por republicanos convictos da estirpe de Lopes de Men-

donça ou Marcelino Mesquita é surpreendente e significativa das contradições em que se debatia ideologicamente a classe média,¹⁰ considerar essa atitude estética uma simples manifestação de irracionalismo,¹¹ é ver o problema por um ângulo muito estreito e circunscrito, desgarrando-o das linhas de força que comandaram a evolução da nossa mentalidade e da nossa literatura (que tantas vezes lhe dá expressão!) na época. É sobretudo esquecer o papel e a importância que a filosofia positivista deu, em certa fase do seu desenvolvimento à história como repositório de factos naturais verdadeiros, e por isso mesmo capazes de definir as leis da evolução das sociedades, para a consolidação da ideologia republicana, considerando simplistamente que ser republicano implicava por força ser anti-tradicionalista, ou que aderir a um tradicionalismo fundado na segurança da história era obrigatoriamente marca de reaccionarismo monárquico.

No plano meramente literário tal posição crítica (ou acrítrica! . . .) equivale a desconhecer o valor e a complexidade dos códigos literários que, mesmo quando aproveitam sub-códigos ou elementos temáticos ou formais de códigos já superados ou derogados, estão a constituir novos sistemas de significação estética e, por conseguinte, novos estilos de época. O neo-romantismo ou neo-garrettismo de 1890 não são o romantismo de 1850.

A transformação e a deliberada modernização a que Lopes de Mendonça procede, na temática como na estrutura e na elocução poética, ao escrever a sua obra de dramaturgo ou de ficcionista narrativo imprimem-lhe carácter suficiente para o demarcar, com inequívoca actualidade, dos seus paradigmas românticos. A este propósito, adquire um significado muito relevante o breve *Auto das Tágides*, escrito em 1911 para comemorar o primeiro aniversário da proclamação da República, onde a mitologia clássica (e não romântica . . .) da tradição poética ultramarina se vê utilizada para a constituição de uma alegoria simbólica de flagrante actualidade.

Temos, assim, na obra de Lopes de Mendonça, uma produção literária que, sem atingir a culminância das obras-primas, encerra uma expressão de bom recorte e apurado gosto. Define com sóbria elegância o ideal e as preocupações de uma época, cujas tendências estéticas soube satisfazer, como se prova pelo êxito das suas grandes peças. Exemplifica como se pode fazer da arte um salutar aproveitamento para reconstituir o carácter de um povo. E tudo isso sem postergar a qualidade pela subordinação facciosa da literatura ao fanatismo vesgo das doutrinas, nem sacrificar a consciência dos valores constantes e intemporais da Pátria às falaciosas interpretações de fugazes momentos marcados pela variabilidade das teorias políticas ou pela volúvel versatilidade, quantas vezes mesquinha!, dos homens que as proclamam.

É por isso que a obra de Lopes de Mendonça, na sua coerência estética e na nobreza das suas motivações, não é hoje um documento relegado em definitivo para o museu erudito da história literária. Bem vista e bem analisada, continua a viver de uma actualidade que não se mede pelo número eventual de leitores ou pela amplitude das tiragens. Definindo uma época, tem uma história; mas encerrando e proclamando valores que não caducam, transcendendo o tempo como mensagem.

E quando, como hoje, vemos a cada passo postos em almoeda valores fundamentais na constituição de qualquer sociedade, quando vemos com tanta facilidade e tão irresponsável insensatez renegar e aviltar o nosso passado, compreenderemos, tragicamente talvez, como a sua leitura encerra forças para “levantarmos hoje de novo o esplendor de Portugal”, para vibrando à “voz dos nossos egrégios Avós”, nos sentirmos dignos de cantar as estrofes do Hino Nacional que ele, em hora também de crise, escreveu.

NOTAS

- ¹ Boavida Portugal, *Inquérito literário*. Lisboa, Livraria Clássica Editora, 1915, p. 22.
- ² *Henrique Lopes de Mendonça. A sua vida e a sua obra*. Col. Patrícia dirigida por Albino Forjaz de Sampaio. Publicada em Lisboa pela Empresa do Diário de Notícias, 1926, p. 4.
- ³ Apud Teófilo Braga, *Garrett e o Romantismo*. Porto, 1903, p. 5.
- ⁴ Carta de 8.VIII.1894 (*Obras*. Porto, Lello & Irmão, 1979, vol. III, p. 638).
- ⁵ veja-se, como expressão deste juízo, a carta citada de Eça de Queirós e, no que toca ao Saudosismo, o depoimento de Júlio de Matos ao inquérito de Boavida Portugal, que tanta celeuma causou (Cf. *Inquérito literário*, p. 18).
- ⁶ Prefácio da 2.^a ed. de *A Morta* (Lisboa, Sociedade Editora Portugal-Brasil, 1927).
- ⁷ O *Sol Novo* foi publicado em Lisboa, pela Livraria Ferin, em 1896.
- ⁸ Prefácio da 2.^a ed. de *A Morta*.
- ⁹ Cf. *Consagração académica de Henrique Lopes de Mendonça* por Júlio Dantas, Eugénio de Castro e Joaquim Leitão. Coimbra, Imprensa da Universidade, 1933, pp. 34-35.
- ¹⁰ Luiz Francisco Rebelo, *O teatro naturalista e neo-romântico (1870-1910)*. Lisboa, Instituto de Cultura Portuguesa (Biblioteca Breve, 1978, pp. 39 e 50).

