

GRUPO DE ESTUDOS DE HISTÓRIA MARÍTIMA

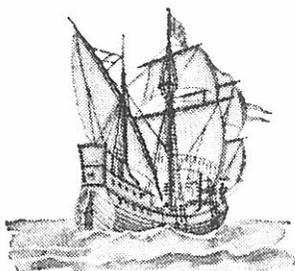


MEMÓRIAS

LISBOA — 1971

MEMÓRIAS

GRUPO DE ESTUDOS DE HISTÓRIA MARÍTIMA



"POR MARES NUNCA DE OUTRO LENHO ARADOS"

MEMÓRIAS

LISBOA — 1971

Nos centenários de Vasco da Gama e de Gago Coutinho

Palavras proferidas pelo Presidente do Grupo de Estudos de História Marítima, Almirante Manuel Maria Sarmiento Rodrigues, na sessão do dia 15 de Janeiro de 1970, a que presidiu, como convidado de honra, Sua Excelência o Ministro da Marinha, Almirante Manuel Pereira Crespo, e na qual foi apresentada a primeira comunicação, da autoria do Comandante Teixeira da Mota, e sob o título «A VIAGEM DE ANTÓNIO DE SALDANHA EM 1503 E A ROTA DE VASCO DA GAMA NO ATLÂNTICO SUL»:

Sr. Ministro da Marinha:

A presença de V. Ex.^a hoje nesta sessão do Grupo de Estudos de História Marítima é tão honrosa como indispensável. Na verdade, no momento em que é proferida a primeira comunicação, em que se apresenta o primeiro estudo, em que se realiza o primeiro trabalho de natureza académica, perfeitamente integrado na índole, nos propósitos, na razão de ser do Grupo, é muito agradável e animador para todos nós a presença do eminente criador desta pequena mas qualificada instituição, que traz consigo um grande ideal a defender e a propagar: a investigação, o conhecimento, a defesa e propagação dos valores marítimos que fizeram a grandeza da nossa Nação.

São assim hoje iniciadas as nossas actividades científicas e não podemos deixar de notar, como motivo de confiança e até de certa esperança, que nesta mesma data foi publicado, depois de aprovado por V. Ex.^a, o Regulamento Orgânico do Grupo, que completa a estrutura que lhe tinha sido dada pela portaria que o criou. E como foi V. Ex.^a, o principal obreiro, o entusiasta, o responsável e o fiador desse diploma, justo é que receba hoje, aqui neste momento, para nós solene, o profundo reconhecimento de todos nós.

Temos o desejo e a esperança de que este organismo seja apenas o embrião daquele que o nosso País merece ter, a que as suas tradições marítimas e glórias lhe dão direito, que o estudo de um incomparável património inexplorado exige. Com o ânimo de todos nós e dos que se nos juntarem e com o decisivo apoio de V. Ex.^a estou certo de que não tardaremos a alcançar essa tão desejada meta.

Os nossos trabalhos académicos vão ser iniciados pela palavra autorizadíssima do nosso confrade Comandante Teixeira da Mota, historiador consagrado, de quem seria totalmente desnecessário fazer a apresentação, sob qualquer das muitas facetas da sua acção: como marinheiro, como geógrafo, como historiador e até como sociólogo, tantos e tão assinalados têm sido os trabalhos por ele realizados e publicados desde o começo da sua carreira naval.

Desde a sua notável memória de guarda-marinha sobre a evolução histórica da determinação da longitude, passando pelos *Topónimos da Costa Ocidental da África*, à sua participação na notabilíssima publicação de *Portugaliae Monumenta Cartographica*, em que acompanhou o nosso eminente confrade Doutor Armando Cortesão, e *A Cartografia Antiga da África Central e a Travessia entre Angola e Moçambique*, que a sua participação no Colóquio Internacional de História Marítima e Congresso Internacional de História do Oceano Índico, realizados em 1962, em Lourenço Marques, lhe sugeriu, existe uma longa série de estudos que o têm acreditado em todo o Mundo e nos mais categorizados centros de cultura como dos primeiros valores da investigação histórica portuguesa.

O tema que vai hoje tratar é duma importância muito grande e duma actualidade flagrante. No período em que se comemoram dois centenários, que dizem respeito a Vasco da Gama e a Gago Coutinho, falar da viagem de António de Saldanha de 1503 é examinar também a rota do Gama na sua famosa viagem de descobrimento do caminho marítimo para a Índia e corroborar as afirmações eruditas de Gago Coutinho quanto ao seu traçado no Atlântico Sul.

De modo que penso que nem o tema, nem o orador, poderiam ser melhor escolhidos.

A Viagem de António de Saldanha em 1503 e a Rota de Vasco da Gama no Atlântico Sul *

1 — INTRODUÇÃO

UM dos aspectos mais significativos das lendas vespucianas é o que se refere à incompreensão de Américo Vespúcio quanto ao condicionamento dos ventos e correntes no Atlântico Sul e quanto à imposição daí resultante no traçado das rotas mais apropriadas para, da Europa, demandar quer o Brasil quer o cabo da Boa Esperança. Na realidade, o afamado florentino deixou nos seus escritos testemunhos concludentes da sua ignorância, quer ao atacar a inteligente bordada, feita por Gonçalo Coelho, da ilha de Santiago para a Serra Leoa para poder atingir a costa leste do Brasil, quer, sobretudo, ao referir-se com desprezo à viagem de Vasco da Gama, que afirmou ter-se limitado a navegar ao longo da costa de África para chegar à Índia. Tão monumentais dislates só têm paralelo no crédito que alguns historiadores actuais continuam a conceder-lhes frequentemente, com o propósito de depreciar a originalidade das viagens portuguesas.

Uma das mais importantes contribuições do almirante Gago Coutinho para o devido conhecimento dos descobrimentos portugueses foi a sua esclarecida insistência em pôr em relevo a autêntica barreira que os ventos e correntes do Atlântico Sul constituíam para a passagem do Atlântico Norte para o Índico de navios de vela, sobretudo naus, de pano redondo e incapazes de bolinar. Os estudos do almirante incidiram principalmente sobre a rota de Vasco de Gama, que se pode dizer ter fixado definitivamente, e é bem conhecida neste campo a sua afamada polémica com o Dr. José Maria Rodrigues, que insistia em ver nos *Lusíadas* uma hipotética rota

* Desenvolvimento de uma comunicação apresentada pelo comandante Avelino Teixeira da Mota, em sessão do Grupo de Estudos de História Marítima de 15 de Janeiro de 1970, presidida por Sua Excelência o Ministro da Marinha, Almirante Manuel Pereira Crespo, em comemoração dos centenários de Vasco da Gama e de Gago Coutinho.

ao longo da costa africana, rota essa cuja impossibilidade Gago Coutinho demonstrou à face dos regimes de ventos e de correntes. Vasco da Gama, segundo Gago Coutinho, rumou para sueste a partir da ilha de Santiago, e nas proximidades da Serra Leoa meteu a sudoeste, na «volta do Brasil», começo da extensa rota em arco com que cruzou as desoladas imensidões do Atlântico Sul numa travessia de cerca de três meses, só possível pelo recurso à navegação astronómica. Judiciosamente, apontou Gago Coutinho que tal rota foi o natural corolário de uma longa experiência anterior, não só das viagens de Diogo Cão e Bartolomeu Dias, mas sobretudo de um quarto de século de aturadas navegações em todos os sentidos no golfo da Guiné.

Um documento que se julga inédito e não haver até agora sido objecto de estudo vem trazer a mais total corroboração das sábias conclusões de Gago Coutinho, que certamente haveria sentido a maior alegria se o tivesse conhecido. Nesta altura, em que se celebram simultâneamente o seu centenário e o de Vasco da Gama, afigura-se inteiramente apropriado que ele seja trazido a lume.

Antes de ele ser apresentado e discutido, convém analisar as duas opiniões de Américo Vespúcio acima apontadas, à luz do que a documentação conhecida informa acerca das rotas no Atlântico Sul das primeiras armadas da Índia, e ver mais especialmente o que os cronistas dizem sobre a viagem de António de Saldanha em 1503.

2 — AMÉRICO VESPÚCIO E AS ROTAS PARA O BRASIL E PARA A ÍNDIA NO ATLÂNTICO SUL (1)

«... et di qui [*Ilhas de Cabo Verde*] partimo a nostro uiaggio nauicãdo per el uêto sciloccho et come il nostro Capitano magiore fusse huomo presumptuoso & molto cauezuto uolle andare a riconoscere la Serra Liona terra dethiopia australe senza tenere necessita alcuna se nõ per farsi uedere che era Capitano di sei nauì cõtro alla uolũta di tuti noi altri capitani: et cosi nauicando quãdo fumo con la decta terra furon tâte le turbonate che cidettono, & cõ epse el tẽpo cõtrario che stando a uista di epsa

(1) Excerto muito abreviado, bem como o n.º 3, de capítulo de um livro em preparação sobre as lendas vespucianas.

ben 4. giorni mai nõ ellascio el mal tẽpo pigliar terra: di modo che fumo forzati di tornare a nostra nauicatione vera & lassare la decta Serra: et nauicando di qui alsuduest ...»

(Américo Vespúcio, *Lettera*, Quarto Viaggio, a propósito da viagem de Gonçalo Coelho ao Brasil em 1503).

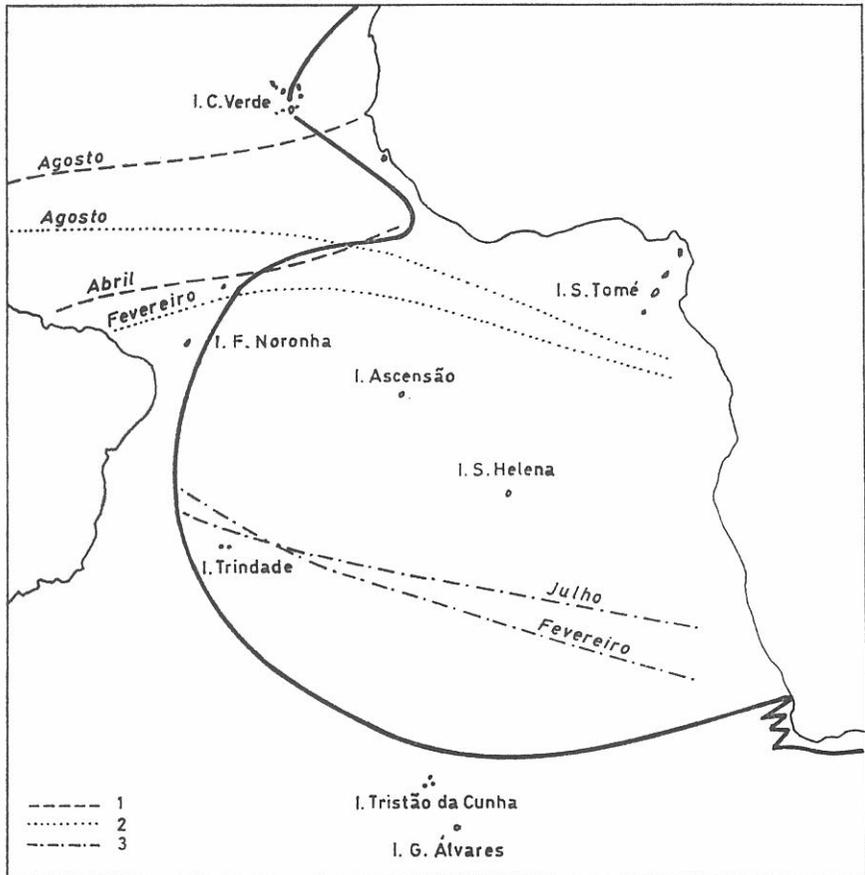
«Tal viaggio, non lo chiamo io discoprir, ma andare per il discoperto, perchè como vedrete per la figura la lor navigazione è di continuo a vista de terra, e volgono tutta la terra d’Affrica per la parte d’austro, che è per una via della quale parlano tutti gli Autori della cosmografia».

(Américo Vespúcio, carta de 1500, a propósito da viagem de Vasco da Gama).

As duas peremptórias afirmações de Américo Vespúcio acima transcritas constituem dois monumentais disparates náuticos e revelam à evidência que o afamado florentino nunca foi um navegador.

No entanto, por mais estranho que isso pareça, tais afirmações, em especial a segunda, são religiosamente acatadas, desde há longo tempo, por muitos historiadores, que por vezes ainda se servem delas para rebaixarem as navegações dos Portugueses. Desde Humboldt, em 1839, até Magnaghi, Caraci, Revelli e Levillier, em tempos mais recentes, não têm faltado exemplos de tal, mesmo depois de Duarte Leite e Gago Coutinho haverem apontado a falsidade e tendenciosismo daqueles passos de Vespúcio.

Basta, na realidade, consultar quaisquer cartas dos ventos e correntes do Atlântico para verificar que na parte oriental do Atlântico Sul para norte dos 30° de latitude tanto os ventos como as correntes, soprando ou correndo dos quadrantes do sul ao longo de todo o ano, se opõem a uma progressão para o meio-dia. Só com navios de pano latino é possível avançar ao longo da costa, como sucedeu nas viagens de Diogo Cão e Bartolomeu Dias; com navios de pano redondo — como eram os de Vasco da Gama — é indispensável, ao passar para o Atlântico Sul, navegar primeiramente para sudoeste (ao encontrarem-se os gerais do hemisfério sul) e depois, à medida que o vento for rondando para leste, progredir o mais próximo possível do rumo sul até ganhar a latitude em que imperam os ventos do oeste, com os quais se faz o bordo para leste a dobrar o cabo da Boa Esperança.



1 — Rota de Vasco da Gama em 1497, segundo Gago Coutinho.

- 1 — Limite meridional dos ventos gerais do hemisfério norte (N.E.).
- 2 — Limite setentrional dos ventos gerais do hemisfério sul (S.E.).
- 3 — Limite meridional dos ventos gerais do hemisfério sul (S.E.).

Passada a zona de Cabo Verde, ainda com os gerais do hemisfério norte, soprando do nordeste, é preciso ter em conta a época do ano para soltar o rumo apropriado até encontrar os gerais do hemisfério sul, soprando do sueste. Com efeito, em Abril os gerais do nordeste atingem, na costa, a latitude da Serra Leoa, enquanto em Agosto só chegam à latitude de Cabo Verde; e simultâneamente, os suestes, em Abril, só chegam às proximidades do equador, enquanto em Agosto se prolongam muito mais para norte. Em tais condições, em Abril os navios podem continuar ao rumo

sul até encontrarem os suestes, pois iniciam a bordada para sudoeste próximo do equador e podem mais facilmente montar o saliente nordeste do Brasil, quer para irem para a Índia, quer para a costa leste do Brasil; enquanto em Agosto é indispensável bordejar paralelamente à costa até à Serra Leoa ou costa da Malagueta, para ganhar barlavento suficiente que permita montar aquele saliente ao aparecerem os suestes. Foi esta «volta da Serra Leoa» que tanto Vasco da Gama em 1497 como Gonçalo Coelho em 1503 fizeram, porque estavam na zona em Agosto, em ambos os casos. Foi isto que Vespúcio não só não compreendeu como nem sequer viu, pois ele não era marinheiro e não tinha em conta a experiência dos marinheiros.

É evidente que por detrás da rota de Vasco da Gama estão perto de 30 anos de experiência, desde que os Portugueses haviam penetrado no golfo da Guiné, e nem sequer é preciso invocar um conhecimento prévio do Brasil para a explicar; a «volta da Serra Leoa» possibilitava não ter de ir tanto para ocidente no Atlântico Sul até ao encontro dos ventos de oeste. Estes últimos, como é sabido, haviam sido descobertos por Bartolomeu Dias, e foi o conhecimento prévio deles que permitiu gizar a rota seguida por Vasco da Gama, exactamente a mesma que hoje se continua a aconselhar. Isso significava ter de navegar uns três meses no mar alto desde a zona de Cabo Verde à do cabo da Boa Esperança, o que só era possível com navegação astronómica. Era tudo isto que o jactancioso Vespúcio completamente desconhecia.

Uma análise do que se pode extrair dos cronistas e de outras fontes documentais quanto às rotas seguidas no Atlântico Sul pelas primeiras armadas que foram à Índia depois da viagem de Vasco da Gama é muito significativa, pois mostra que, na generalidade, seguiram rotas próximas das de Vasco da Gama, com as variantes derivadas da diversidade de épocas, do ano em que navegaram e de acidentes vários. Sem entrar aqui em pormenores, limitamo-nos a salientar que a armada de Cabral, em 1500, descobriu o Brasil; a armada de Estevão da Gama, em 1502, descobriu a ilha da Trindade (que é provavelmente a mesma que avistou em 1503 Afonso de Albuquerque); a armada de Pêro de Anaia, em 1505, descobriu a ilha de Gonçalo Álvares (actual I. Gough); a armada de Tristão da Cunha, em 1506, depois de ser ensacada na costa norte do Brasil e ter de fazer nova bordada para a Guiné, descobriu as ilhas que ainda têm o seu nome; e a armada de D. Garcia de Noronha, em 1511, descobriu os penedos de S. Pedro. Nesta data, todas as ilhas do Atlântico Sul para norte dos 45° de latitude tinham sido descobertas pelos Portugueses; e em relação a outras armadas em que não foram avistadas ilhas nesse mar, encontram-se nas fontes documentais

testemunhos suficientes para mostrar que praticaram a «rota pelo golfão», e não que seguiram ao longo da costa.

Essas fontes permitem, no entanto, apurar que houve três casos em que não se utilizou aquela rota clássica. Vale a pena proceder ao exame pormenorizado do que neles se passou, pois as conclusões que se podem extrair são muito significativas.

3 — AS ROTAS NO ATLÂNTICO SUL DE JOB QUEIMADO (1506), D. GARCIA DE NORONHA (1511) E ANTÓNIO DE SALDANHA (1503)

a) Job Queimado (1506)

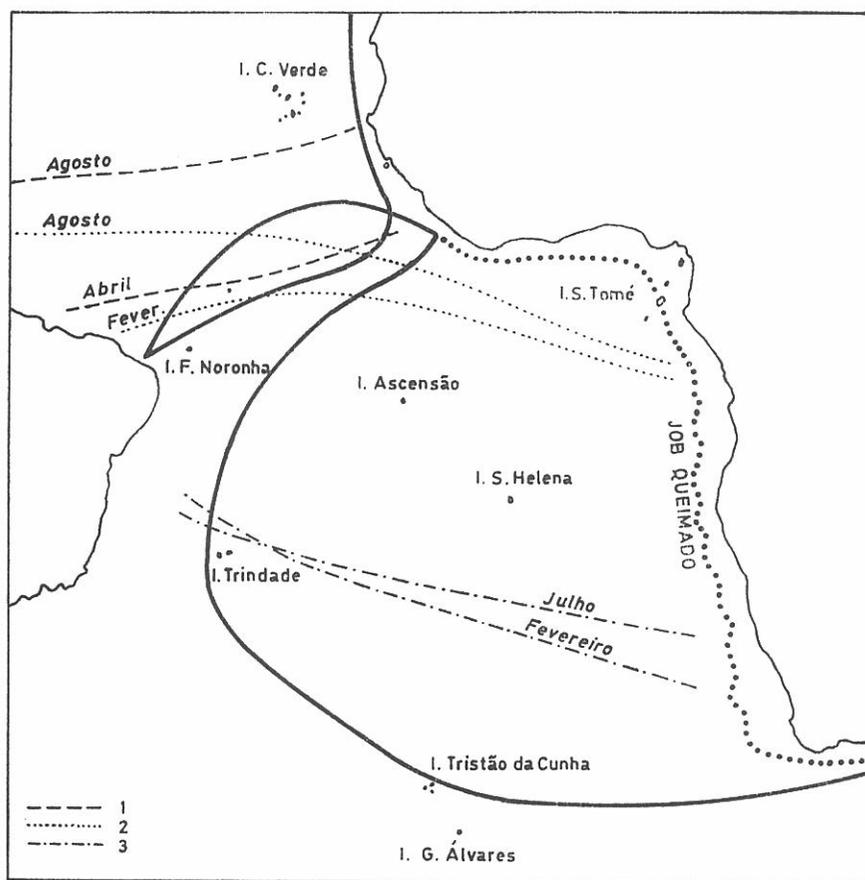
A armada da Índia de 1506, comandada por Tristão da Cunha, partiu de Lisboa a 6 de Abril. Tocou, como era usual, em Bezequiche (actual enseada de Dakar), e daí

«seguio ho capitão mor sua rota costeando a costa ate se fazer na volta do Brasil pera dobrar ho cabo de Santo Agostinho, & no fim de Junho ouue vista do rio de São Sebastião na mesma costa do Brasil a re do cabo de Santo Agostinho que nũa pode dobrar cõ tempo contraryo & arribou à costa de Guiné õde ouue vista do cabo do Monte, & arribãdo assi a mea boroa desapareceo hũa noyte a nao de Job Queymado, que arribaua coele, & foy ter á lha de Sao Thome honde tornou a sua viajẽ & cõ terrenhos & virações foy sêpre ao lõgo da costa, ho que nũa aconteceu a nao nesta carreyra, e assy foy ter a Moçãbique onde achou o capitão mor que do cabo do Monte tornou a sua navegação pera o cabo de Santo Agostinho & ho dobrou. E indo na volta do cabo de Boa Esperança hũ domingo pela manhã ouue vista daquelas ilhas que se agora chamão de Tristão da Cunha & assi lhe pos nome por ser ho que as descubrira, & estas estão de bãda do sul em altura de trinta & oyto graos, & são despouoadas & tẽ grandes rochedos, & ha neles muytos passaros, principalmente coruos marinhos, & atrauessando delas pera ho cabo de Boa Esperança deu hũa grande tormêta na frota, & as naos seesp alharão por diuersas partes, & delas dobrarão ho cabo cõ muyto trabalho ã diuersos tẽpos» (2).

(2) FERNÃO LOPES CASTANHEDA, *Historia do Descobrimento & Conquista da India pelos Portugueses*, 3.^a ed., Coimbra 1924, Libro II, Cap. 30.

João de Barros é mais lacónico no que diz, sem referir o acontecido a Job Queimado:

«houve vista do cabo de Santo Agostinho, na Provincia de Santa Cruz. E quando veo ao atravessar aquele grande golfão, que jaz entre esta terra e o Cabo da Boa Esperança, meteu-se em tanta altura da parte do sul, por lhe ficar dobrado, que começaram alguns



2 — Rotas de Tristão da Cunha e de Job Queimado em 1506.

Decobertas as ilhas de Tristão da Cunha.

- 1 — Limite meridional dos ventos gerais do hemisfério norte (N.E.).
- 2 — Limite setentrional dos ventos gerais do hemisfério sul (S.E.).
- 3 — Limite meridional dos ventos gerais do hemisfério sul (S.E.).

homens pobres de roupa de lhe morrer, e a gente do mar andava tam regelada, que não podiam marear as velas; na qual travessa descobriu ãas ilhas, que ora se chamam do nome de Tristão da Cunha. E como nela sempre se acham temporais, deu-lhe um que apartou as naus ...» (3).

Gaspar Correia confirma a escala de Bezequiche, a volta do cabo de Santo Agostinho, a ida de Job Queimado a S. Tomé e daí ao cabo da Boa Esperança e a descoberta das ilhas de Tristão da Cunha (4).

Esta viagem de 1506 apresenta alguns aspectos interessantes. O primeiro, o de não terem conseguido montar o cabo de Santo Agostinho, não obstante o mestre e piloto da nau capitânia ser um hábil mareante, João de Lisboa. Apenas nove anos após Vasco da Gama ter partido para a Índia, uma armada portuguesa com o mesmo destino era atirada — apesar de já se saber da sua existência — para a costa norte do Brasil.

Do rio de S. Sebastião fizeram-se de novo na «volta da Guiné», indo avistar o cabo do Monte, iniciando aí nova «volta do Brasil» com que montaram finalmente o cabo de Santo Agostinho, encontrando depois, já na «volta do cabo da Boa Esperança», o arquipélago de Tristão da Cunha.

Na «volta da Guiné» verificou-se no entanto o episódio curioso ocorrido com a nau de Job Queimado. Tendo deixado as restantes naus, em vez de se meter em nova «volta do Brasil», foi demandar S. Tomé, por motivos ignorados. Daí ter-se-ia lançado para o sul com tanta felicidade, que, ajudado por brisas costeiras propícias, conseguiu montar o cabo da Boa Esperança, chegando no entanto a Moçambique depois de Tristão da Cunha. O facto foi tão extraordinário, que Castanheda, escrevendo já na segunda metade do século XVI, não deixou de salientar tratar-se de caso único, *nunca repetido com qualquer outra nau da carreira da Índia*.

Só temos o testemunho de Castanheda quanto à rota efectivamente seguida péla nau de Job Queimado entre S. Tomé e o cabo da Boa Esperança; e embora ele seja apresentado de forma precisa que parece não deixar margem para dúvidas, não nos admiraríamos se algum documento ainda desconhecido viesse um dia revelar que a rota não foi efectivamente costeira. Com efeito, os dois casos de que a seguir se trata comprovam expressivamente a dificuldade, quase impossibilidade mesmo, de uma tal rota.

(3) JOÃO DE BARROS, *Asia*, Dec. II, Liv. I, Cap. I.

(4) GASPAS CORREIA, *Lendas da India*, t. I, Lisboa, 1858, pp. 661-662.

b) D. Garcia de Noronha (1511)

A armada da Índia de 1511 compunha-se de 6 navios, dos quais 4 largaram juntos com D. Garcia de Noronha. Eis o que diz Barros sobre a rota seguida no Atlântico:

«O qual D. Garcia, seguindo sua viagem, não podendo dobrar o Cabo de Santo Agostinho, que é na Terra de Santa Cruz, vulgarmente chamado Brasil, quis o seu piloto fazer-se na volta de Guiné, para tomar outra mais larga sobre o mesmo Cabo. Na qual travessa se houvera de perder em um penedo que acharam no meio daquele golfão, no qual de noite foi dar a nau *S. Pedro*, capitão Jorge de Brito, que fez farol às outras que vinham na sua esteira, por razão do qual perigo o penedo houve nome *S. Pedro* que hoje tem acerca dos nossos navegantes.

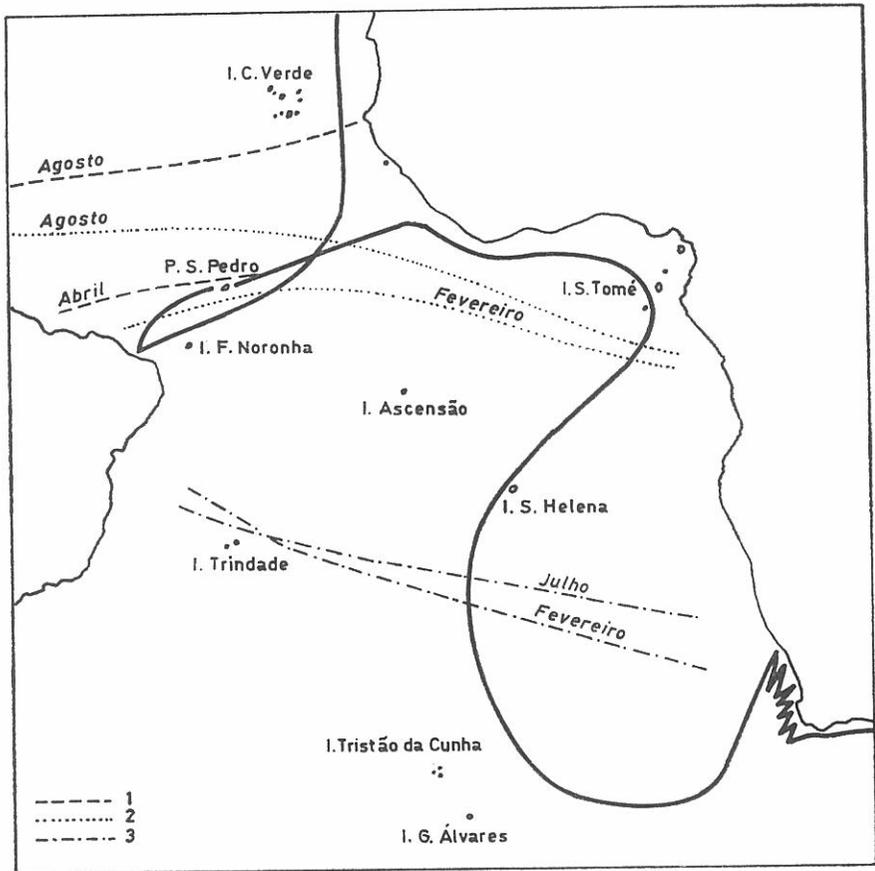
Seguindo mais o caminho na volta da terra de Guiné, foram ter à Ilha de S. Tomé, onde Fernão de Melo, capitão dela, o proveo do que havia na terra, e daqui per dous navios avisou D. Garcia a el-Rei D. Manuel da má navegação que fizera com tempos contrarios a qual nova causou o ano seguinte mandar el-Rei doze naus, como veremos.

O piloto, por emendar este erro de não dobrar o Cabo de Santo Agostinho, veo a cair em outro maior, que foi pôr-se em altura de corenta graus, como houvera de passar por fora da Ilha de S. Lourenço, que ainda se não costumava tal navegação, como ora fazem alguns pilotos, quando partem tarde deste reino. Na qual paragem eram tamanhos os frios, que não podiam os navegantes marear as velas, e os dias tam pequenos, que o jantar lhe ficava em lugar da cêa; té que, havendo três meses que eram partidos da Ilha de S. Tomé, vindo demandar a terra, e parecendo ao piloto que tinham dobrado o Cabo da Boa Esperança, veo a ré dele meter-se em ùa angra, que milagrosamente tornaram a sair dela com baixos e restingas e correntes, que os metia no sacco da enseada. Donde, por espaço de um mês e meio, fazendo caminho ao longo da costa, dobraram o Cabo, no qual tempo lhe adoeceo a gente de maneira que por muitos dias se lançavam ao mar quatro e cinco homens. E ainda depois destes trabalhos, que o puseram em não ter quem lhe mareasse a nau, andou entre as ilhas de Sofala e S. Lourenço meio perdido ...» (5).

(5) JOÃO DE BARROS, *ob. cit.*, Dec. II, Liv. VII, Cap. II.

Gaspar Correia dá mais alguns pormenores:

«Partirão de Lisboa todas juntas, mas porque dom Garcia era homem forte de condição e maníaco, e fazia o piloto navegar por onde elle queria, que os capitães o entenderão, se apartarão de sua companhia, caminhando a quem mais podia andar ... o qual [*Dom Garcia*] por suas destemporas, e não deixar o piloto



3 — Rota de D. Garcia de Noronha em 1511.

Descobertos os penedos de S. Pedro e avistada a ilha de Santa Helena, atingida a latitude de 40° S.

- 1 — Limite meridional dos ventos gerais do hemisfério norte (N.E.).
- 2 — Limite setentrional dos ventos gerais do hemisfério sul (S.E.).
- 3 — Limite meridional dos ventos gerais do hemisfério sul (S.E.).

fazer seu caminho como queria, o fez demandar a terra mais cedo do que deuera, e ficarão a ré do cabo, com que tornarão pera Portugal e forão tomar a ilha de São Thomé onde estiuarão hum mês, e tornarão a caminhar pera' India, com muyta gente morta e doente. E vindo assy seu caminho, na paragem de dezasseis graos virão huma ilha muyta pequena»⁽⁶⁾.

A viagem de D. Garcia de Noronha fornece alguns dados curiosos. A sua armada foi a segunda, após a de Tristão da Cunha, a não conseguir montar o cabo de Santo Agostinho à primeira tentativa. Depois, já na «volta da Guiné», descobriram os Penedos de S. Pedro. Mas, a acreditar no que refere Gaspar Correia, D. Garcia era homem teimoso, e em lugar de deixar o seu piloto fazer nova «volta do Brasil», obrigou-o a ir a S. Tomé.

Começou a morrer gente, e o piloto fez-se na «volta do mar» para montar o cabo da Boa Esperança — o que se deduz do facto de terem avistado uma ilha em 16°, que seria a de Santa Helena, que tem aproximadamente essa latitude. Foram assim até 40° de latitude, e três meses depois de saírem de S. Tomé, continuando a morrer muita gente, meteram para o norte (o mesmo cronista diz que também por teimosia de D. Garcia) por julgarem haver já dobrado o cabo, indo afinal avistar terra da costa ocidental — e foi preciso mais um mês de bordos ao mar e à terra para conseguirem finalmente passar o cabo da Boa Esperança. Levaram assim *sete meses e onze dias* para irem de S. Tomé a Moçambique.

A informação de Gaspar Correia quanto ao avistamento de uma ilha em 16° de latitude permite, portanto, apurar que, tendo ido parar à ilha de S. Tomé como Job Queimado em 1506, D. Garcia de Noronha não pôde passar o cabo da Boa Esperança navegando ao longo da costa de África, antes se viu obrigado a meter-se numa grande «volta do mar» para sudoeste, a fim de fugir à corrente de Benguela e ganhar latitude para atingir a zona dos ventos do oeste.

c) António de Saldanha (1503)

António de Saldanha partiu de Portugal com 3 navios, após as armadas de Afonso de Albuquerque e Francisco de Albuquerque. João de Barros diz o seguinte:

«... levava um piloto que deu com êle na Ilha de São Tomé, não indo já em sua companhia a nau de Diogo Fernandes Pereira,

(6) GASPAR CORREIA, *ob. cit.*, Liv. II, p. 196.

e daqui o levou àquém do cabo da Boa Esperança, afirmando-se que o tinha dobrado. Ao qual lugar, por razão da aguada que ali fez, se chama hoje *Aguada de Saldanha* ... Porque a terra lhe pareceu despovoada e não sabiam em que paragem eram, e a nau de Rui Lourenço já não era com êle, por se apartar com um temporal antes que chegasse a esta aguada, subiu-se António Saldanha em um monte, per cima mui chão e plano, ao qual ora chamam a *Mesa do Cabo de Boa Esperança*, donde vio o rostro do cabo e o mar que ficava além dêle da banda de leste ... por os quais sinais vieram em notícia ser aquêle mesmo cabo de Boa Esperança, e com o primeiro tempo que lhe serviu o passaram, fazendo sua viagem já mais confiados» (7).

Castanheda igualmente diz que:

«... partido ele de Lisboa, por culpa do seu piloto foy ter á á ilha de Sam Thome e daqui aquem do cabo da Boa Esperança, afirmando-se ho piloto que ho tinha dobrado, & achou-se atras dele onde agora se chama a agoada de Saldanha ... e daqui se partio Antonio de Saldanha só, porque os outros dois capitães já antes de chegar aqui se apartaram dele com tempo ...» (8).

Gaspar Correia apresenta uma versão um tanto diferente:

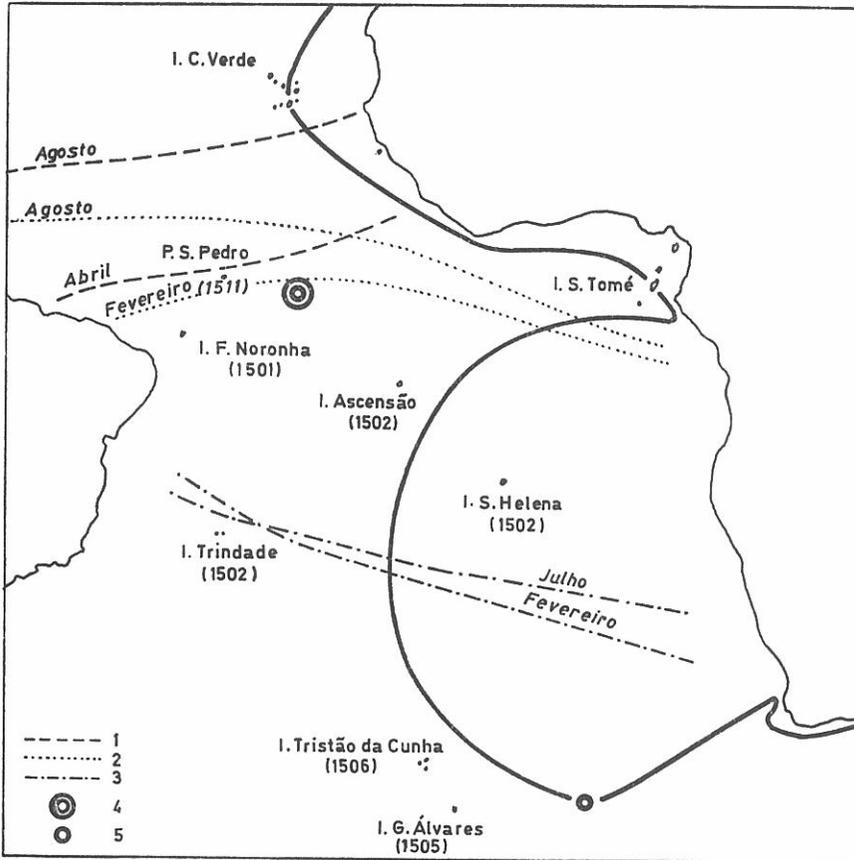
«Partidos de Lisboa navegando para o Cabo da Boa Esperança lhe deo o temporal que os apartou, e cada hum por seu cabo navegou como pode ... O capitão mor Antonio de Saldanha navegando se fez dobrado o Cabo e foi demandar a terra, e achou-se aqui e tomou terra doze léguas à ré do Cabo ... e tomaram aguada ... E havendo seu conselho tornarão a sair ao mar pera andarem às voltas, e dobrar o Cabo, o que não poderão fazer, nem poderão tornar onde tomaram agoa, a que poserão (*nome*) Agoada de Saldanha, e assi se chama oje em dia, e chamará quanto Nosso Senhor quiser. Pelo que então forçadamente tornarão à Ilha de Sam Thomé, onde lhe adoezia e morria a gente. E outra vez se tornou à navegação, e dobrou o Cabo ...» (9).

(7) JOÃO DE BARROS, *ob. cit.*, Dec. I, Liv. VII, Cap. IV.

(8) CASTANHEDA, *ob. cit.*, Liv. I, cap. 63.

(9) GASPAS CORREIA, *ob. cit.*, I, p. 413.

Todos os cronistas concordam em que o piloto cometeu o erro de seguir para S. Tomé, em vez de se fazer na «volta do Brasil». Deduz-se mais que de S. Tomé ou um pouco a sul, uma vez entrados na zona do geral do sueste, se fizeram na «volta do mar», atingindo uma latitude superior à do cabo da Boa Esperança, tendo o piloto, já na «volta» deste cabo, cometido um erro de estima que o levou a supor tê-lo ultrapassado para



4 — Rota de António de Saldanha em 1503, segundo a relação anónima italiana.

- 1 — Limite meridional dos ventos gerais do hemisfério norte (N.E.).
- 2 — Limite setentrional dos ventos gerais do hemisfério sul (S.E.).
- 3 — Limite meridional dos ventos gerais do hemisfério sul (S.E.).
- 4 — Zona por onde os pilotos, quando na ilha de S. Tomé, entendiam que deveria ter-se passado.
- 5 — Posição mais austral atingida (40°).

oriente, procurando então terra para norte. Só atingida esta deram pelo engano. Se tivessem navegado desde S. Tomé ao longo da costa tal engano não tinha razão de ser, e por isso deduzimos que praticaram uma derrota em arco a partir de S. Tomé, atravessando a zona dos suestes com estes pelo través, guinando sucessivamente para sul e sueste à medida que os ventos rondaram, e navegando depois a leste quando entraram na zona dos ventos do o este.

Segundo Barros, conseguiram, aguardando vento favorável, sair da Aguada e montar o cabo da Boa Esperança. No entanto, Gaspar Correia diz que tiveram de arribar de novo a S. Tomé, a partir de onde teriam feito segunda tentativa, bem sucedida. É de crer que seja verdadeira a versão de Barros, pois não seria preciso arribar tanto ao norte para efectuar outra «volta do mar» a ganhar latitude, até porque na zona da Aguada de Saldanha os ventos são variáveis e já não predominam os suestes. No entanto, a versão de Gaspar Correia é curiosa e reveladora da dificuldade em montar o cabo da Boa Esperança.

De qualquer maneira, o que dizem os cronistas é suficiente para mostrar que António de Saldanha não dobrou o cabo da Boa Esperança seguindo ao longo da costa desde S. Tomé.

Uma outra fonte vem testemunhar amplamente este facto, fornecendo pormenores muito significativos sobre o que na realidade se passou e os problemas que se levantaram.

4 — A ROTA DE ANTÓNIO DE SALDANHA NO ATLÂNTICO SUL SEGUNDO UM RELATO ANÓNIMO ITALIANO

No códice Magliabechi, Classe XIII, 84, da Biblioteca Nacional de Florença, vem inserida, a fls. 161-184, uma interessante relação anónima escrita por indivíduo embarcado num dos navios da armada de António de Saldanha.

Esse códice, juntamente com outros três da mesma biblioteca (do mesmo fundo, n.ºs 80, 81 e 83) e outro da Biblioteca Comunal de Ferrara (Classe II, 10), foi compilado pelo veneziano Alessandro Zorzi nos começos do século XVI, em parte possivelmente com vista à edição de uma colectânea de viagens. Algumas das relações e notícias dos cinco códices têm sido publicadas e estudadas por vários autores desde o século passado ⁽¹⁰⁾.

⁽¹⁰⁾ Como refere ROBERTO ALMAGIÀ, *Intorno a quattro codici fiorentini e ad uno ferrarese dell'erudito veneziano Alessandro Zorzi*, separata do vol. XXXVIII, dispensa 9.^a-10.^a de «Bibliofilia», Firenze 1936, 35 p.; estudo notável e pertinente do grande mestre que foi Roberto Almagià.

Tanto quanto julgamos, a relação da viagem de Saldanha naquele códice ainda não foi publicada, se bem que S. Crinò tenha reproduzido dois esboços cartográficos nela contidos⁽¹¹⁾ e R. Almagià os tenha comentado.

O autor da relação ia embarcado na nau de Setúbal, comandada por Diogo Fernandes Peteira, ou Parreira ou Pereira, como variamente lhe chamam os cronistas, e devia tratar-se de um italiano, como sugerem certas passagens. Tinha bom espírito de observação e sentido para as coisas do mar e da navegação, o que dá ao seu escrito maior interesse.

A relação publica-se no totalidade em apêndice, e agora passamos a tratar apenas do que respeita à navegação no Atlântico na viagem de ida.

Os 3 navios partiram de Lisboa a 14 de Março de 1503, fundeando na ilha de Tenerife de 20 a 22, de onde foram fazer pescaria (talvez na costa entre o cabo Bojador e o cabo Branco), após o que seguiram para o porto da Praia de Santa Maria, na ilha de Santiago, onde estiveram quatro dias a meter água, carne e lenha. Depois de partirem, tiveram 6 ou 7 dias de «bom tempo», o que talvez signifique ventos favoráveis dos quadrantes do norte, depois do que o vento saltou para S.W. e S.S.W. ⁽¹²⁾ obrigando a meter na «volta da terra» a rumos de E.S.E., S.E. e E., sendo arrastados por forte corrente para o cabo das Palmas. Aqui o vento saltou a S.E., pelo que meteram na «volta do mar», e ao fim de número de dias não indicado surgiram na ilha de S. Tomé, já tendo começado a morrer pessoal. Infelizmente, nesta parte a relação é breve e está redigida de forma pouco clara, pois se do cabo das Palmas tivessem de facto rumado para S.W., na verdadeira «volta do mar», nunca poderiam ter ido parar à ilha de S. Tomé. Possivelmente a «volta do mar» foi apenas para sul, com muitas calmas, pelo que teriam sido arrastados rapidamente para leste pela contracorrente equatorial; é de notar, a este respeito, que os roteiros da carreira da Índia, a partir da segunda metade do século XVI, aconselham a não ir demasiado perto das costas da Serra Leoa e da Malagueta, precisamente para escapar a tal corrente.

Na ilha de S. Tomé os 3 navios ainda se conservavam juntos. Estiveram aí 3 dias, em que meteram água e refrescos, incluindo «fichi della sorta de Índia», que julgamos serem bananas, mas adoecia e morria muita gente. Isso causava desprazer, sobretudo «por não aparecer tempo com que meter

(11) S. CRINÒ, *Schizzi cartografici inediti dei primi anni della scoperta dell'America*, supl. ao fasc. de Novembro 1930 da «Rivista Maritima», Roma, p. 51-52.

(12) O texto tem «siroco et ostro sirocho», mas como meteram a rumos entre E.S.E. e E., é provável que seja engano.

no nosso caminho e sair desta costa e desta ilha, pois desta até à viagem que fazem todos os que vão à Índia será bem 500 léguas fora do caminho da sua volta». As 500 léguas a partir da ilha, medidas necessariamente no equador, definem um ponto em 24° de longitude W., a leste dos penedos de S. Pedro e muito perto da rota que as modernas *pilot-charts* aconselham. Esta informação do autor anónimo da relação é muito importante, pois mostra que em 1503 os pilotos portugueses da carreira da Índia sabiam exactamente qual devia ser a rota indicada para entrarem no Atlântico Sul.

Prosseguindo na narração, o autor anónimo diz que «o capitão e os patrões (capitães?) fizeram conselho sobre o caminho que se devia tomar partindo da ilha, porque o vento era sempre S. e S.E., e se partíssemos daqui na volta do mar encontraríamos a maior corrente que há em toda a Guiné, e se metêssemos na volta de terra ir-nos-íamos meter na boca do golfo do rio dos Escravos (*que então servia o Benim*) e se aí nos metêssemos, não haveria maneira de ir para o nosso caminho nem também voltar a Portugal, salvo se os ventos saltassem da terra, e isso porque os ventos quase sempre sopram do mar e há grandíssimas correntes pelo rio e os nossos navios eram grandes e manobravam mal, em especial o nosso». Apesar de certas obscuridades, esta passagem revela o cabal conhecimento das dificuldades de navegação no fundo do golfo da Guiné, mencionando-se expressamente a força da grande corrente equatorial e a constância dos ventos dos quadrantes do sul, traços dominantes (com a contracorrente equatorial junto da costa norte) do condicionalismo que impunha apertados procedimentos à navegação. É um testemunho documental precioso, que vem dar a mais cabal razão a tanto do que escreveu Gago Coutinho na sua teimosa insistência em pedir que se atenda devidamente aos sistemas de ventos e correntes ao estudar as antigas navegações.

Continuando, diz o autor anónimo que «por fim determinámos meter na volta da terra e demandar o cabo de Lopo Gonçalves, e quando partimos desta ilha andámos 4 dias a bordejar até montarmos a banda de barlavento (*de S. Tomé?*) e então fomos procurar a terra firme para encontrar o dito cabo, de modo que fomos à vista do cabo de Catarina que está para lá do cabo de Lopo Gonçalves e estivemos 3 dias na costa com mau tempo».

Certamente experimentaram grande dificuldade em prosseguir para o sul ao longo da costa, contra o vento e a corrente, pelo que «partimos na volta do mar uma quarta-feira que foi no dia 25 de Junho do dito milésimo 1503 e andámos tanto na volta do mar que o cabo da Boa Esperança nos ficava em lés-nordeste e estávamos tanto abaixo do pólo do

austro que acima de nós as guardas do sul estavam quase duas vezes tão altas como está a Transmontana em Portugal (13) e por isso faziam grandes frios e por estar o Sol no Câncer e por vir de terra quente para regiões frias ofendia grandemente e também por haver grandes temporais de modo que metemos na volta da terra e fomos à vista da angra de Santa Helena, que está para cá do cabo da Boa Esperança 27 léguas do lado norte e daqui metemos na volta do mar para montar o dito cabo e andando nesta volta fez um grande temporal pelo que se perderam os navios um do outro e viemos à vista do dito cabo da Boa Esperança no dia 25 de Setembro e assim andámos ao longo da costa e fomos surgir na angra de S. Brás. Estando fundeados há 3 dias da dita angra chegou ainda aqui um outro navio, a *Taforea*, do que recebemos grande prazer. Mas do outro navio, isto é o *Cauaglio* não tivemos novas nem o vimos mais até à Índia.

Do trecho transcrito verifica-se, portanto, que, passado o cabo de Catarina, meteram na volta do mar, atingiram a latitude de 40°,5 (com a ressalva que se indica na nota 13), só voltaram a ver terra na baía de Santa Helena e só passaram o cabo da Boa Esperança três meses precisamente depois de iniciarem aquela volta do mar. Não foram, portanto, ao longo da costa de África.

Na figura 4 indica-se a rota média mais provável que terão seguido. Para a definir, a relação apenas dá uma posição no mar, aquela em que atingiram 40°,5 de latitude e tinham o cabo da Boa Esperança a lés-nordeste, o que se verifica na longitude de 1° E. O traçado da rota entre o cabo de Catarina e este ponto e daí até à baía de Santa Helena foi feito supondo que os navios (que eram certamente de pano redondo) atravessaram a zona dos ventos gerais com vento pelo través (critério que foi o seguido por Gago Coutinho na sua reconstituição das rotas dessa época) e depois navegaram com ventos dos sectores da popa.

Eram estas as «facilidades» que o tolo Vespúcio supunha haver na navegação para a Índia.

O mesmo trecho, a propósito do pólo antártico, dá ainda uma informação de grande interesse, quando diz que as guardas do sul estavam quase duas vezes tão altas como está a Estrela Polar em Portugal. Estando Lisboa em cerca de 38°,5 e o cabo de S. Vicente em 37° (os dois pontos que mais provavelmente seriam tomados para tal referência), as guardas do pólo antártico (certamente na culminação superior)

(13) À margem vem escrito «Polo antártico 40 1/2 graus». Será um aditamento interpretativo introduzido por Alessandro Zorzi, ou essa indicação viria realmente na relação original?

estariam acima do horizonte um pouco menos de 74° a 77° . Ora as estrelas α e γ que definem a haste principal do Cruzeiro do Sul, na culminação superior e para um observador na latitude de $40^\circ,5$, tinham então a altura de $70^\circ,2$ e $76^\circ,2$, o que se aproxima daquela informação. Conclui-se, assim, que, muito provavelmente, os marinheiros da armada de Saldanha (de quem certamente o soube o autor anónimo italiano) já então referenciavam o pólo austral por meio do Cruzeiro do Sul, conhecimento esse que dificilmente se pode admitir que proviesse da observação registada na célebre carta de mestre João de 1500, na armada de Cabral, tão pouco fora o tempo decorrido numa época em que as noções deste tipo se difundiam tão lentamente. O que não é de estranhar, pois os Portugueses haviam entrado no golfo da Guiné em 1471, e mesmo em latitudes mais elevadas podiam observar a constelação (como teria sido o caso de Cadamosto no Gâmbia). É perfeitamente admissível que bastante antes de 1500 os homens de mar, à força de observarem o céu, tivessem associado essa constelação à altura do pólo antártico.

Em resumo, a relação italiana que foi analisada vem completar e esclarecer de maneira feliz as indicações dos cronistas quanto à rota de António de Saldanha no Atlântico Sul. Ela comprova documentalmente a impossibilidade prática em levar naus para a Índia ao longo da costa de África, demonstra a sabedoria da rota genialmente inaugurada por Vasco da Gama e fornece amplo testemunho do acerto das conclusões dos estudos de Gago Coutinho em tal matéria.

A análise de alguns factos ocorridos quando das primeiras viagens dos Holandeses é muito significativa nesse mesmo domínio. É por isso apropriado, para rematar, evocar um trecho do belo livro de Pieter des Marees de 1602 e analisar o que se passou na viagem de Paulus Van Caerden em 1606.

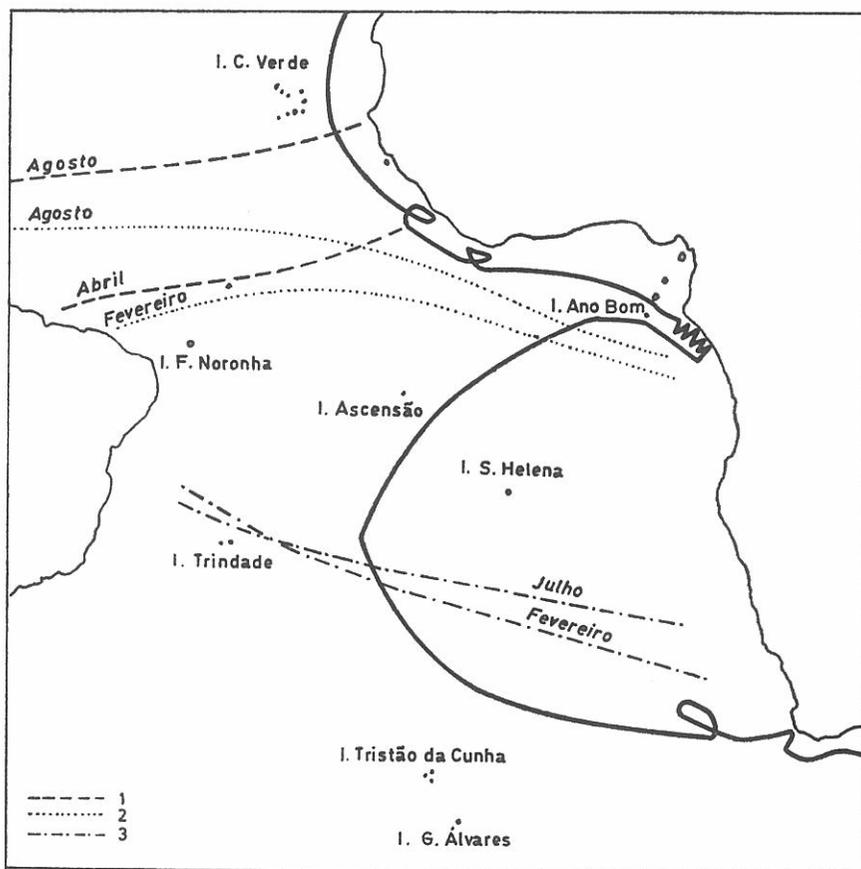
5 — O TESTEMUNHO DE PIETER DES MAREES (1602)

Em 1602 Pieter des Marees, um dos primeiros holandeses a viajar no golfo da Guiné, publicou o livro magnífico que em 1605 teve edição francesa sob o título de *Description et Recit Historial du Riche Royaume d'Or de Gunea, aultrement nommé la coste de l'or de Mina ...*, saída em Amsterdão. Trata-se de uma obra do mais alto interesse para a história dos Portugueses no golfo da Guiné, mas que pela sua raridade pouquíssimo tem sido utilizada em Portugal.

Na primeira parte há um capítulo tratando de «Le passaige & cours que les nauires prennent pour surgir a la coste d'or de Guinea», onde se explica o caminho a seguir desde a Holanda e incidentalmente se fala, na zona para sul de Cabo Verde, dos riscos que correm os que pretendem ir para a costa leste do Brasil e para a Índia, em virtude dos baixos, das correntes e das calmarias a partir da Serra Leoa. Entre o mais, diz-se aí o seguinte:

«... venant iusques a la haulteur de 7.&6 degrez, a on la communement quelque bonasse, principalement quand cest hors de la saison des trauidos, ce quest en Auril May & Juing, dont on craint fort. Il nous est adueni que nous auons flotté icy au dessus de ces seicheresses en bonasse, l'espace de 20 iours, sans gaigner quelque haulteur voire ce que lung iour advancions avecq la maree, l'auons nous derechief perdu le iour ensuiuant par vent contraire, de facon quon se doit bien garder du riuage, principalement les nauigans vers le Brasil, qu'ilz ne s'approchent de trop pres du riuage, affin que telle bonasse ne les surprène car i'ay trouue vnefois icy vng maronnier, qui pensoit singler vers la Baye de Todos los Sanctos, lequel pensant que le flux le poussat es courbures des ouest Indes, vint a decheoir sur la costa de Maniguette, tellement qu'il fut contrainct, de tourner en arriere la ou ne pouuant obtenir son droigt cours, il fut necessité de laisser son voyage predestiné, & en lieu de naviguer vers le Brasil venit a surgir a S. Thome, tellement quon ne peult avancer rien avec le vent sur ceste haulteur, mais bië avec le flux, qui va tousiours vers l'est & la corbure. D'aultre coste ay ie encores leu & souuentefois oui dire, qu'au tamps de l'inventiõ du destroit de Magellan, les Espagnolz singlans vers icellui, pour y bastir quelquer fortz & chasteaus, voguerent sur cette haulteur de 7 & 6 degrez en bonasse bien trois mois, auant qu'ilz vindrèt au vent N.N.E tellemēt qu'une grande commotion se leua entre eulx, estans quasi tous periz de soif. Les nauigans des Est Indes, euitent aussi ces bonasses, au possible, pour venir au dessus des bancs du Brasil, qu'on nomme les seicheresses du Brasil, mais souuentefois aussi par trop, car alors sont ilz contrancz par le vent & flux de surgir au Cabo de Lopo Gonsalues & de singler puis au long de l'Equinoctial bien 3. ou 4. cent lieues deuant qu'ilz soyent de rechief en leur vraye trace, comme n'aguerres il est adueni encores a quelques nauires des nostres, a grand interest du voyage.»

Quando des Marees conta a história do barco destinado à baía de Todos-os-Santos e que acabou por ir parar à ilha de S. Tomé, devido às calmarias e a ter-se chegado demais à costa vindo a ser arrastado pela corrente, ocorre perguntar se não terá sido algo de parecido que se passou com a armada de António de Saldanha quando se aproximou do cabo das Palmas. E é igualmente muito significativo o que ele diz a propósito de alguns navios holandeses navegando para a Índia Oriental terem ido parar ao cabo de Lopo Gonçalves e daí serem obrigados



5 — Rota de Paulus Van Caerden em 1606, exemplo da aprendizagem holandesa na demanda do Índico.

- 1 — Limite meridional dos ventos gerais do hemisfério norte (N.E.).
- 2 — Limite setentrional dos ventos gerais do hemisfério sul (S.E.).
- 3 — Limite meridional dos ventos gerais do hemisfério sul (S.E.).

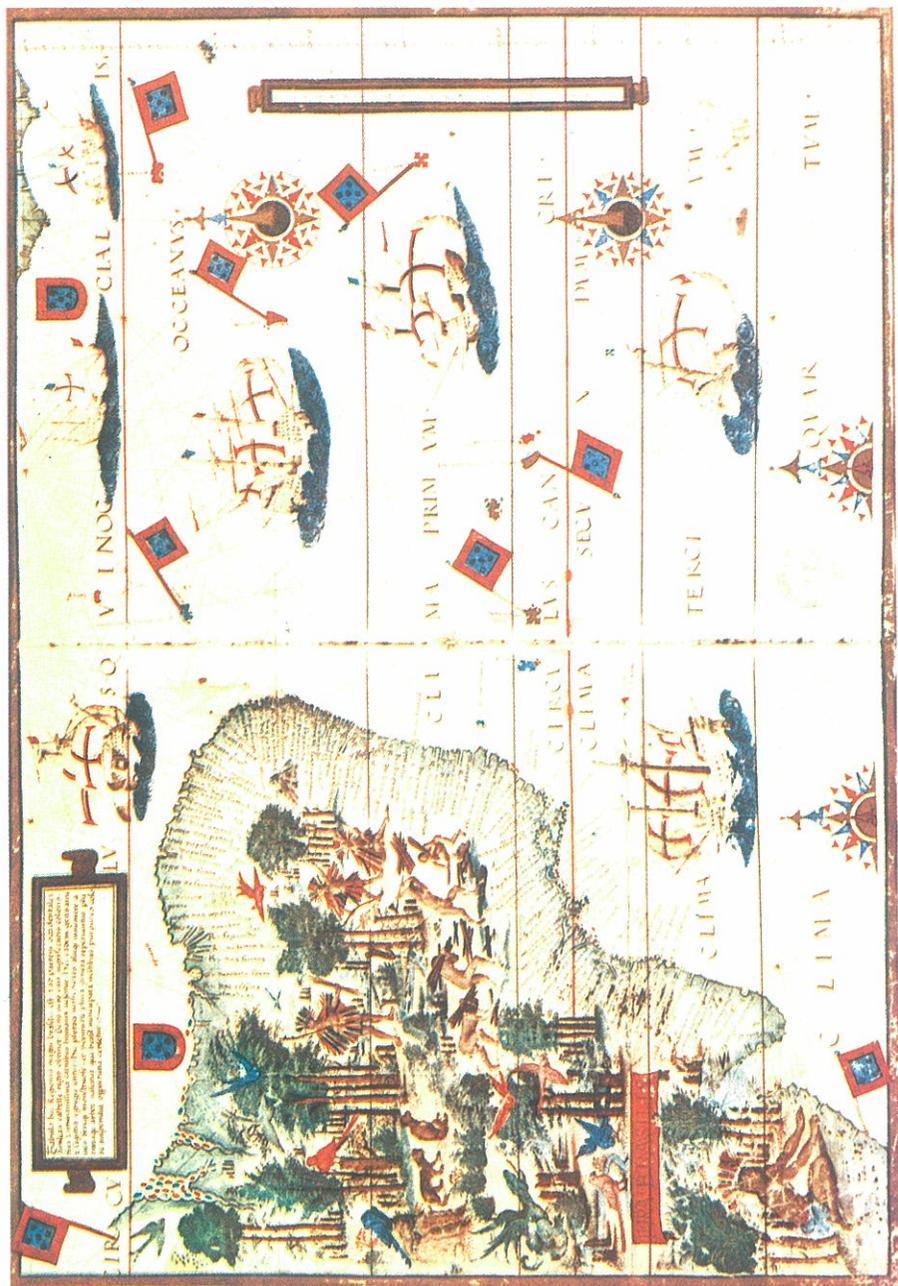
a percorrer 300 a 400 léguas para oeste a fim de retomarem o curso normal; foi certamente também o que aconteceu ao mesmo António de Saldanha quando, do cabo de Catarina, se teve de fazer na volta do mar. Des Marees tinha sentido de marinheiro, o que não foi o caso de Américo Vespúcio ...

6 — O CASO DA ARMADA DE PAULUS VAN CAERDEN (1606)

O ocorrido com a armada de Paulus Van Caerden, saída dos Países Baixos em 1606 com destino ao Oriente parece exemplificar os riscos e contingências apontados por Pieter des Marees. Na realidade, tal armada passou quase todo o mês de Agosto a fazer bordos ao largo das costas da Serra Leoa e da Malagueta, acabando por ir parar ao cabo de Lopo Gonçalves em 12 de Setembro, onde ficou até 18 de Setembro. Daí tentaram prosseguir ao longo da costa para sul, mas avançaram tão pouco contra a forte corrente, que em 1 de Outubro começaram a arribar para noroeste, chegando a 6 à ilha de Ano Bom, de onde partiram a 12 ao rumo oés-sudoeste, descrevendo uma grande volta em arco pelo Atlântico Sul e só atingindo o cabo da Boa Esperança em 17 de Janeiro de 1607⁽¹⁴⁾ (Fig. 5).

O caso desta armada holandesa é tão elucidativo no paralelismo com o ocorrido com a armada de António de Saldanha, que se julgam dispensáveis quaisquer outros comentários.

(14) Ver A. DE BOOY, *De derde reis van de V. O. C. naar Oost-Indie onder het beleid van Admiraal Paulus Van Caerden uitgezeld in 1606*. Deel I, Linschoten-Vereeniging, 's-Gravenhage, Martinus Nijhoff 1968, nomeadamente o mapa final com a rota da armada.



O Atlantico Sul no atlas de Lopo Homem — Reinóis de 1519

A profusão de bandeiras portuguesas nas ilhas e de navios com a Cruz de Cristo, simboliza, em admirável expressão cartográfica e artística, o domínio náutico desse mar pelos portugueses, no ano em que se inicia a viagem de Fernão de Magalhães. A volta ao Mundo pelo mar tornava-se possível, porque o Atlântico Sul deixara de ser uma barreira para o homem — na culminação dos esforços anteriores de muitos, haviam-no vencido as caravelas de Bartolomeu Dias e as naus de Vasco da Gama

APÊNDICE

A RELAÇÃO ANÓNIMA ITALIANA

O texto coligido por Alessandro Zorzi afigura-se ser não uma tradução, mas a versão na língua em que originariamente teria sido escrito. Além do mais, certas passagens inculcam que o autor seria italiano, como quando se comparam as práticas dos cristãos de Socotorá com as dos gregos do Levante e quando se diz, na viagem de retorno, que o capitão-mor apodou as gentes do seu navio de genoveses (facto que pode aliás ter outra explicação). Alguns trechos, a propósito de presas e carga no Oriente, fazem supor que era feitor a bordo da sua nau, a qual era a «nau de Setúbal», comandada por Diogo Fernandes Peteira, ou Pereira ou Parreira.

Os cronistas quase só falam do ocorrido com os outros dois navios da armada, o de António de Saldanha e o de Rui Lourenço Ravasco. Na realidade, resume-se a bem pouco o que eles dizem acerca da nau de Setúbal.

FERNÃO LOPES DE CASTANHEDA (livro I, capítulos LV, LXIII e XC) — Diogo Fernandes Peteira apartou-se de António de Saldanha antes de chegarem ao cabo da Boa Esperança, e «passou muyta fadiga & foy ter a Cochã no cabo da guerra que Duarte Pacheco teue com el rey de Calicut». Nada se diz sobre a viagem de regresso.

JOÃO DE BARROS (década I, livro VII, capítulos II, IV, IX, X e XI) — Diogo Fernandes Parreira (noutro local chama-lhe Pereira) já não ia em companhia de António de Saldanha quando este chegou a S. Tomé. Quanto à viagem de regresso, apenas diz que a nau de Diogo Fernandes Peteira (*sic*) chegou a Lisboa poucos dias após a armada de Lopo Soares de Alvarenga (chegada a 22 de Julho de 1505), e que «vinha com boas presas que fez na costa de Melinde diante de António de Saldanha, e foi invernar à ilha de Socotorá, que novamente descobriu. E por chegar a Cochi, depois que Lopo Soares estava a carga, conveo-lhe tomar a sua per derradeiro de todos, que causou não vir em sua companhia».

DAMIÃO DE GOES (vol. III, capítulos LXXXI, XCVI e XCIX) — Na região de Cabo Verde, a nau de Diogo Fernandes Peteira separou-se das restantes «e sem se mais verem, foi ter a costa de Melinde, onde fez presas, e dalli se foi invernar a ilha de Çacotora, a qual ate aquelle tempo

nenhuma das nossas naos fora ter donde depois de passado o inverno navegou perá India, estando lá Lopo Soares Dalvarenga prestes pera se partir pera o regno», «pelo que nam pode aver carga, senão depois das outras naos acabarem de a tomar, com que entrou no porto de Lisboa, poucos dias depois de Lopo Soares».

GASPAR CORREIA (tomo I, *Armada dos Albuquerque*, capítulo VIII) — O navio de Diogo Fernandes Peteira separou-se dos restantes num temporal, antes do cabo da Boa Esperança, e «tomou por fora da Ilha de Sam Lourenço, onde muytas vezes foy perdido em baxos e restingas, com que quando achaua fundo sorgia, e nom andaua senão de dia, em que foy em grande trabalho de sede, e lhe morreo muyta gente, e foy tomar na Ilha em hum porto, em que nom teue mais que boa agoa e muyto e bom pescado, e ahi passou o inuerno da India, até que veo Agosto, que atravessou pera a India, e em Setembro de 504 foy ter na barra de Cochym, que passou per antre as Ilhas de Maldiuu sem as ver».

A relação anónima revela haver várias inexactidões no que escreveram os cronistas acerca da «nau de Setúbal», mostrando que ela andou na maior parte do tempo na companhia de outros navios, quer na ida quer no regresso. Assim, verifica-se que só nas proximidades do cabo da Boa Esperança se separou dos outros dois navios, à ida, para logo se voltar a encontrar na angra de S. Brás com a *Taforea*, do comando de Rui Lourenço Ravasco, com a qual seguiu até Moçambique, onde o último ficou a aguardar António de Saldanha. Depois de escalar Melinde e chegar perto de Magadaxo, a nau de Setúbal perdeu a monção para atravessar para a Índia e arribou para sul, andando às presas na região de Pate e Melinde, aí se lhe juntando novamente a *Taforea*, do comando de Rui Lourenço. Tendo-se separado a nau de Setúbal foi a Brava e à ilha de Socotorá, de onde partiu a 5 de Maio de 1504 para atravessar o «golfo de Meca», chegando a Cochim. Entretanto, os navios de Antonio de Saldanha e Rui Lourenço teriam invernado na ilha de Angediva, segundo os cronistas. Em Cochim, a nau de Diogo Fernandes colaborou na defesa contra os ataques do rei de Calecute (o que não indica BARROS), referindo-se a relação aos feitos de Duarte Pacheco e aos combates que se continuaram a verificar. A 14 de Setembro de 1504, chegou a Cochim a armada de Lopo Soares, à qual se teriam juntado os navios de António de Saldanha e de Rui Lourenço, e a nau de Setúbal foi mandada carregar a Coulão, reunindo-se depois novamente àquela armada em Cochim e com ela colaborando no ataque a Panane. Ainda com ela, iniciou a viagem de regresso em 6 de Janeiro de 1505, em Cananor,

passando por Magadaxo (cidade que é comparada a Lisboa), Melinde e Moçambique, onde continuava de conserva com os navios de António de Saldanha e de Rui Lourenço e todos três foram postos a monte e corregidos, partindo a 16 de Março e separando-se ao passar o cabo da Boa Esperança. Depois de andar em risco sobre os baixos do rio Grande, a nau de Setúbal voltou a encontrar-se aí com a *Taforea*, com ela seguindo até à angra de Bezeguiche, onde encontraram a armada de Pêro de Anaia, que ia construir a fortaleza de Sofala. Com grande dificuldade, a nau de Setúbal conseguiu chegar à Terceira, onde de novo encontrou a *Taforea*, da qual entretanto se havia separado novamente. E a relação termina com a notícia de terem partido para Lisboa a 4 de Agosto, não falando da chegada.

A relação anónima mostra, portanto, que os cronistas cometeram vários erros no pouco que dizem acerca da viagem do navio de Diogo Fernandes. Além disso, como os cronistas quase só falam dos sucessos ocorridos com os outros dois navios, vem completar de modo feliz os nossos conhecimentos sobre a armada de António de Saldanha, não só por tratar sobretudo daquele navio menosprezado, mas também pelo que diz acerca dos outros, sobretudo a *Taforea*, quando andaram juntos. Igualmente dá informações novas sobre os acontecimentos na viagem de regresso da armada de Lopo Soares de Alvarenga. E também trata amplamente de acontecimentos então ocorridos na África Oriental e na Índia, fornecendo interessantes dados sobre terras, gentes, religião, etc., nomeadamente em relação à ilha de Socotorá (onde alguns cronistas dizem ter sido o primeiro navio português a ter estado, se bem que JOÃO DE BARROS afirme que Vicente Sodré fora lá fazer aguada, o que teria ocorrido uns meses antes), à guerra entre os reis de Calecute e de Cochim, a uma seita religiosa de Couião, etc.

Julgamos, por isso, haver interesse em publicar na íntegra a relação anónima, o que se faz a seguir.

O texto da relação tem numerosas notas marginais, que, na maioria, parecem ser devidas a Alessandro Zorzi e se limitam a repetir, para mais fácil referenciação, nomes e factos contidos no corpo da relação. Por isso só damos um pequeno número, aquelas que têm algo de novo ou de diferente. Não se reproduzem dois esboços cartográficos e o desenho do «castelo de Albuquerque», em Cochim, aqueles e talvez este igualmente da autoria de Alessandro Zorzi.

O texto, à maneira da época, tem apenas pontuação rara e é escrito seguidamente; dado tratar-se de língua estrangeira, não nos atrevemos a introduzir-lhe nova pontuação nem a desdobrá-lo em parágrafos. Apenas

desenvolvemos as abreviaturas e fizemos ligeira actualização ortográfica, o que a seguir se indica:

Abreviaturas: q^o (questo), q̃sta (questa), che (che), ꝑ (per), capit.^o e cap.^o (capitania), ñro (nostro), Jac.^o (Jacomio), S.^a (Santa), S.^o (signor), xpiani (christiani), ecl.^a (eclesia), form.^o (formento), hõi. (homini).

Ortografia: ã = am (etiã); ã = an (aspetãdo, sãto, esprãza, grã, quãdo, bãda, tãto, bonãza, dauãti, etc.).
 ã = em (tẽpo, sẽpre); ã = en (uẽto, corẽtia, essẽdo, ponẽte, discorẽdo, dẽtro, gẽte, etc.).
 ã = in (ĩ, comĩtia, ifinita).
 õ = om (cõpagnia, Chõbaia, bõbarda, trõpeta); õ = on (dõde, gõzales, cõ, nõ, cõsiglio, casõ, regiõ, põta, etc.).
 ã = mm (hauẽmo).
 ã = nn (faõ, uaõ).
 ã = rr (terã).

As palavras de leitura duvidosa são seguidas de (?) e aquelas que não se conseguiu decifrar são substituídas por ...

/Fol. 161

Viagio de India fato per. 3. Naue portogalese

Partissimo dil porto de Lisbona a di. 14. Mazo del. 1503 ⁽¹⁵⁾
 et fosume. 3. naue di conserua capitania de Ocharnaglio naue
 chamada e laltra la Tafora e laltra donde che mi andeua (?)
 se chiamaua la Naue de Satuer et il capitano maior se chiamaua
 Antonio Soldana ⁽¹⁶⁾ generale di ditte 3. nave * et fosemo

* À *margem*: Rui gonzales patro di la Tafora — Diogo Fernandẽ patron di la naue di Satuer.

⁽¹⁵⁾ CASTANHEDA (I, LV) diz que a partida de António de Saldanha foi depois de 14 de Abril e GASPARET CORREIA (L.^o I, t. I, p. 412) no fim de Maio.

⁽¹⁶⁾ CASTANHEDA (*Ibidem*): «Outra armada de tres naos partio tambẽ pera descobrir ho estreito do mar roxo, & esperar na boca dele as naos dos mouros de Meca: & desta foy capitão mór hũ fidalgo Castelhana chamado António de Saldanha, & forão seus capitães Ruy Lourẽço rodriguez rauasco, & Diogo fernandez peteyra». BARROS (I, VII, II): «O outro capitão pera andar de armada na bõca do estreito era António de Saldanha, filho de Diogo de Saldanha, e com êle um cavaleiro da

prima a trouar la Insula di Canaria et sorgesimo in lisola di Tanarif uno uenere a 20. Mazo et stesemo qui aspetando il nostro capitano il quale era andato a uisitare il capitano di questa Insula a una terra largo dal porto. 2. lege in fra terra et dapoi si partesimo di qui la domenica ueso sera et fussemo a trouar le pescarie⁽¹⁷⁾ et pigliasimo asai pesce. E poi se metesimo in camin a trouar le Insule dil Cao Verde et li sorgesimo in la Insula di Santo Jacomo alla spiazza di Santa Maria donde tolesimo: aqua: carne: et legne: et stesimo. 4. giorni⁽¹⁸⁾ et dipoi si partissimo per andare a trouare il Cauo di Bona Speranza et hauemmo buon tempo per. 6. giorni ouer. 7. Dapoi ne salto il uento da Siroco et Ostro Sirocho⁽¹⁹⁾ *al suese et al susuese et al sul* et allora tolesimo la uolta da terra *per leste suese* mo a una uolta *al suese* (a) mo a a laltra *de lese* et la gran corentia ne meno sopra il Cao

(a) As partes em *itálico* estão intercaladas entre linhas ou na margem, na mesma letra.

casa del-Rei, per nome Rui Lourenço Ravasco, e Diogo Fernandes Parreira, de Setúbal, que por ser homem mui usado no mar, ia também por mestre da nau». DAMIÃO DE GOES (*Chronica d'El-Rei D. Manuel*, Lisboa 1909, III, LXXXI): «Depois da partida de Afonso Dalbuquerque, e Francisco Dalbuquerque, mandou el Rei tres naos a Índia, que antes que elles partissem se fazião prestes, de que deu a capitania a Antonio de Saldanha, os outros capitães que levava debaixo da sua bandeira erão Rui Lourenço Ravasquo, e Diogo Fernandes Peteira de Setubal». GASPAR CORREIA (*Ibidem*, p. 412-3): «foy Capitão mór Antonio de Saldanha fidalgo Castelhana, irmão de João de Saldanha Veador da Casa da Raynha Dona Maria, homem que bem entendia as cousas do mar, e por capitães dos outros nauios Diogo Fernandes Peteira, e Ruy Lourenço Rauasco, caualleiros honrados».

Quanto aos nomes de navios, supomos que «Ocharnaglio» (que noutras partes da relação é chamado também «Cauaglio» e «Caruaglio» seja a nau «Carvalha» que algumas fontes dão como existente na época (v. QUIRINO DA FONSECA, *Os Portugueses no Mar*); a «naue de Satuuere» é evidentemente a «nau de Setúbal»; e a «Tafora» seria a *Taforea*, designação que é mais pròpriamente alusiva a um tipo de navio, especialmente adaptado ao transporte e desembarque de cavalos.

(17) Várias fontes da época indicam que era corrente os navios destinados à Guiné, Brasil e Índia irem aprovisionarem-se de peixe na costa africana para sul das Canárias.

(18) Esta escala na praia de Santa Maria, na ilha de Santiago de Cabo Verde, não é referida pelos cronistas.

(19) Esta indicação de ventos Siroco (S.E.) e Ostro Siroco (S.S.E.) não parece condizer com os rumos E.S.E. e S.E. que se diz ter-se seguido, a menos que os navios pudessem bolinar cingindo-se tanto ao vento. No n.º 4 atrás fez-se o comentário náutico da parte da relação até à passagem do cabo da Boa Esperança, pelo que aqui nos limitamos a anotar apenas outros aspectos desse trecho.

/Fol 161v delle palme ⁽²⁰⁾ et qui piasete a Dio che ne salto / el uento alese suese et nui tolesimo la uolta di mar et andamo cusi alla uolta di mar ne mori el patron della Tafora et altri dui homeni et sene amalo molti et andando cusi una domenica matina hauesimo uista de lisola di S. Tome et surgesimo aquella et qui stesimo. 3. giorni et qui ne mori di tute le. 3. naue molti homeni ⁽²¹⁾ et in quel tempo che dismorasimo qui tolesimo molta acqua et legnie et molte naranze et zitroni et fichi della sorta de India ⁽²²⁾ togliendo qui qualche refrigerio ma molti sene amalo di che steuimo con dispiacere et piu per non hauer tempo di andare al nostro camino et de uscire di questa costa et di questa insula che da questa al uiagio che fanno tuti quelli uanno in India ciera bene lege. 500. fuora del camin della sua uolta. Et il capitano et patroni feciõ consiglio dil camino si haueua a tenere partendosi di qui da ditta insula perche il uento sempre era sul e suese zoe Ostro e Sirocho: Et perche partendose nui di qui alla uolta di mar si scontrauemo

/Fol. 162 in le magior corentie che habia in tuta Ginea / et cusi ancora si tolesimo la uolta di terra si andauomo a meter in la bocha del golfo del Rio di Schiaui ⁽²³⁾ et si metesino dentro per non uesser modo de andar al nostro camino ne etiam tornare a Portogallo saluo se i uenti non saltasse da terra et questo per cason de uēti che quasi sempre usano uenti marini et grandissime corentie per el Rio che cirche le nostre naue era grande et mal uoltizaua et maxime la nostra che iera di portata di. 280. tonelli in modo che ala fine terminasimo di andare alla uolta de

⁽²⁰⁾ Cabo das Palmas.

⁽²¹⁾ A relação anónima diz que os 3 navios estiveram juntos na ilha de S. Tomé, enquanto BARROS (I, VII, IV) diz que aí já não ia em companhia de Saldanha a nau de Diogo Fernandes Pereira, o que não pode ter sucedido, pois o anónimo italiano, que relata com bastante pormenor os acontecimentos na ilha de S. Tomé e a seguir à partida dela, ia embarcado nessa nau. Também DAMIÃO DE GOES (loc. cit.) erra quando diz que tal nau se apartou das restantes «atraves do cabo verde».

⁽²²⁾ Os «fichi della sorta de India» são certamente as bananas, sendo a «aualaneyra» citada como muito abundante na ilha de S. Tomé por Gonçalo Pires, que para lá fez várias viagens antes de 1506, e foi um dos informadores de Valentim Fernandes; Garcia de Orta, escrevendo em 1563, diz que as bananas eram conhecidas no Oriente pelo nome de «figos da Índia» (TH. MONOD. A. TEIXEIRA DA MOTA et R. MAUNY, *Description de la Côte Occidentale d'Afrique-Sénégal au Cap de Monte. Archipels, par Valentim Fernandes*, Bissau 1951, p. 134, 188-90).

⁽²³⁾ *O Rio dos Escravos*, na Nigéria, cuja designação se mantém.

terra a trouare el Cao di Lopo Gonzalues (24) et quando partissimo da questa insula andasimo. 4. giorni uoltizando fina che montasimo para la banda di soprauento et allora fossemo a trouar la terra ferma per trouar il ditto Cao per modo che fossemo a uista del Cao di Catarina (25) che e dila dal Cao di Lopo Gonzalues et gonti stesimo per. 3. di in la costa con mal tempo et partendosi alla uolta di mar um marti che fu a di 25. di Giugnio del dicto milesimo. 1503. et andasimo tanto alla uolta di mare che el Cao di Bona Speranza ne restaua in lesnordese cioe Griego Leuante et eromo tanto abasi del polo de 10stro

/Fol. 162v che sopra di nui / sera i guardiani del Ostro quasi due uolte tanti alticome sta la Tramontana in Portogallo (a) et per questo ne facea gran fredì per esser ... (b) il sole in Cancro che et per uenir di terra calda in region fredda ci ofendeua grande mente et cosi per esser gran temporali che facea fortune per modo che tolesemo la uolta da terra et andasimo a uista de langra di Santa Elena che sta di qua del Cao di bona Speranza. 27. legue da banda di Tramontana et di qui tolesimo la uolta del mare per montar il ditto cao et andando a questa uolta fece un gran temporal par il qual si perdesimo le nauae una da laltra et uegnissimo a vista dil ditto cao di Bona Speranza a di. 25. Settembre et cosi andasimo per longo dilla costa et fossimo a sorgere in langra di. S. Biaxio (26) essendo sorti in la ditta Angra per .3. giorni ariuo ancora qui una delle altre nauae la Tafora dilla qual chosa ne riceuemomo gran piacer. Ma de laltra nauae zoe el Cauaglio non sauesimo nuoue ne la uedesimo piu fina in India per modo che di qui tolesimo aqua

/Fol. 163 e legnie et molto pescie et carne de / piu sorte et maxime caure che baratasimo che per uno sonaio grande ci donon una vacha ouero .5.6. chaure. Et di qui partissimo con bon uento a popa: Ma subito laltro giorno la bonanza e la corentia ne torno tanto in drieto che per lalteza dil sole ieremo tanto in drieto como il Cao di bona speranza Ma pure si mese il uento

(a) *À margem*: polus Ant.º gradi. 40 1/2.

(b) *Palavra acrescentada indecifrável*.

(24) O *Cabo de Lopo Gonçalves*, no Gabão, hoje deturpado em Cap Lopez.

(25) O *Cabo de Catarina*, também no Gabão, hoje designado por *Cap Sainte Catherine*.

(26) A *angra de S. Brás*, actual *Mossel bay*.

ponente a oese e suduese tanto furioso che apena si potea portar le vele et fussemo a uista de un Rio de lOro⁽²⁷⁾ che dela da langra de .S. Biasio. 220. lege et di qui un altra uolta ne trouo la bonanza et andasimo .2. ouer .3. giorni et sempre con tempi bonazeuoli andauemo discorendo per chosta fina che uno giorno in uerso sera si trouasimo sopra lixola Primiziras⁽²⁸⁾ la qual e sopra dil Cao di basi cioe delle Seche de Zeffalla⁽²⁹⁾ alla banda di Mozonbique in la quale insola ariuasimo quella note et laltro zorno si partisimo per il camino di Mozonbique onde sorgiesimo ala insula di .S. Zorgi et subito uene uno batello dal ixola de labitation et ne porto lettere che non gli fessimo dispiacere: le quale lettere laso qui lo Admirante don Vasquo quando zia uene in India nelle quale trouasimo tute le cose chel fece in ditte India / et chel si facesi bona compagnia al Re di Quiloa et al Re di Melinde et cosi dalla banda dila con il Re di Cucin et il Re di Cananor. Ma si douesse far bona guerra al Re di Colocut et a tuta la nauigatione di Chombaia et dila Mecha. Et di cui si partisimo et se separasemo da laltra naue la Tabora che romase aspetando laltra naue zoe ... Cauaglio perche tute do haueua de andare in armata in corso ala roba de suoi inimici da quelle bande et romaxe et nui haueuomo comision de cargar et tornar a Portugal subito: Et se partesimo da questa insula de Mochombich per andare a una terra che si chiama Quiloa onde sta il Re signore de Zaffalla alla mina noua et la corentia ci spinsi in tal modo che passasemo per quella et fosemo allora a trouar la cita di Melinde: et azorgesimo dauanti la ditta citade el primo giorno de Dicembre 1503. et li tolesimo molta aqua et carne e legni e naranze perche qui sono le miglor che uedemo mai: Et di qui si partisemo per douer trauersare el Golfo dela Mecha fina alla costa del India. Et in questo tempo se mese il uento da Leuante che ne fae acostar a una insula che sta di soto di una citade che si chiama Magadaxo/ a circa. 35 legue et qui non poteuimo ueligare per molto uento et apoza-

/Fol. 163v

/Fol. 164

(27) Trata-se provávelmente do *Rio do Ouro* do Roteiro da África do Sul e Sueste de Manuel de Mesquita Perestrelo, 1576 (actual Limpopo).

(28) Devem ser as *Ilhas Primeiras*, que já vêm com esse nome no planisfério Cantino, 1502.

(29) Trata-se certamente de um cabo na região de Sofala ou nas proximidades.

semo anchora a unaltra insula che sta piu abajo alla banda di Melide et uegnendo noi alla uolta dila ditta insula prendesimo una naue la quale era dil Re di Melinde ma subito la lasasemo sapiendo esser sua per la bona pace che ha con il nostro Re di Portugal et femoli grande honore et non li fo tocho niente dil suo et cusi a tute le altre sue che trouauemo et stagando noi cusi sorte a una insola a una terra che si chiama Patte uedesimo alcuni bateli che ueniua della dicta terra a peschar et armasimo el nostro batello per ueder se podesimo prendere qualche homo per pedota per andar plongando quella costa et mai potesimo prender nisun che tuti fugiua in terra ferma et quando uedesimo cusi che non poteuono hauer alcuno pedota et per hauer etiam poca aqua et il tempo contrario per andar al nostro camino per che di que chomo comintia i uenti alcuni dura .6. mesi sentia soprar mai altro uento et cusi medesimamente fa il ponente che dura altri .6. mesi per modo che da questa banda non e mai se non questi duo uenti o Leuante o Ponente et Leuante comenza del mexe di nouembre et dura fina al mese di Aprile el Ponente comentia el mese di Magio /Fol. 164v fina al mexe di Octubrio per modo che tornasimo / acostarsi a Melinde e fu a di .3. Genere. 1504. Et trouasimo qui dui naue che ueniua di una citade ouer prouintia che si chiama Arabia et si cidisse che essendo loro in la ditta cita auanti la sua partita circa a 3. mesi uene li .4. naue dil Re di Portugallo le quale se mese dauanti la bocha del Rio di quella citade che in questo tempo staua dentro per partir .5. naue di Combaia molte riche et che le nostre naue siete tanto alla bocha diquel Rio aspetandole che il Re di quel luogo mando armar due naue soe molto grande et le mando acompagnar quelle di Combaia et che tute .7. usite fuori a trouar le nostre le quale le aspecto cusi sorti come le iera et le discusete (?) et amazon infinita gente et molti fugiron nadando in terra et che uisti cosi se tolse di la subito e ando a vna insula apreso di li et che di poi a pochi giorni uene molti infiniti uenti per modo che se perse dua de loro ma che scapolo molta gente et molta della mercatantia⁽³⁰⁾. Et passando cusi .3.

⁽³⁰⁾ Trata-se da armada de Vicente Sodré, que depois de apresar navios de Cambaia e de Calecute na costa da Arábia sofreu um temporal junto das ilhas de Curia-Muria, de que resultou a perda dos navios de Vicente Sodré e de Brás Sodré (BARROS, I, VII, II).

mesi che sempre usaua leuante et non ne lasaua trauersar el
 golfo fosimo molte uolte uela in nelqual tempo prendesimo
 molti nauilij et naue di questa costa doue erauamo doue li tole-
 /Fol. 165 simo / molte mercatantie et cosi molte uituale (?). Et essendo
 cusi uno giorno sorte sopra de Melinde a luna ponta che esse
 fuori in mar circa a.4. lege nè uene uno batello a portar una
 lettera de Rui Lopes capitano dila naue Tafora che subito
 andasimo dauanti la zitade donde fesemo grande festa con laltro
 nauilio che haueuono lasado in Momchombique estando nui tuti
 dui in compagnia deli a dui zorni prendesimo tre naue grande
 in le quale prendesimo tre mori molti honoradi et eran chabil-
 das de una cita che si chiama Braua in laquale terra non ha
 altro signor ne Re se non questi. 3. mori che gouerna e comanda
 a signori i qual se fece vasali del Re nostro signor et ge
 pago subito el tributo .700. Mitigal doro et per loro dette di
 rescato .1400. mitigali doro et cosi rimase suo tributario per
 che pago el ditto tributo et cosi hauea da pagar ogni ano: Et
 durando cosi ancora il Leuante disse il Re di Melinde ai capi-
 tanij che dapuo che liera tanto tempo che glierano dauanti
 quella citade che steseno ben auxati e atenti perche aspetaua
 qui de curto che douea passare noue naue di Chombaia le quale
 soleua uenire a questa cita et ancora molte altrè de molti altri
 luoghi et per cagione dila bona pace chel haueua con il Re di
 /Fol. 165v Portogal / loro non uoleua uenir piu a questa cita stante nui
 cusi uigilante per le ditte naue molti zorni vno giorno sul tardi
 uedesimo uenir una di loro di che fesimo uela adesso di
 quella et la prendesimo et conducesimo diuanti la ditta cita.
 Et perche aspetauomo per le altre non uolesimo perdere tempo in
 descargarla et la uedesimo per do milia chruzati: Ma secondo
 che loro ne disse dapoi portaua mercatantia in quella che ualeua
 piu de 30000. chruzati: Et dapoi che lauesimo uenduto dali a
 .3.o.4. Zorni una note aldiseo desparar molte bombarde et far
 molti fuochi et pensasimo che el fosse qualche naue di Portogallo
 che uenisse dela India alla ditta zita et che hauesse inuestido
 in su alcune bassi che e in mar longi dalla ditta zita una lega
 et andasimo la in gran presia per secorere la gente: Et quando
 hauesimo uista dila naue uedesimo che non era di Portogallo: Et
 tornasimo alla nostra naue et armasimo li batelli et pigliamo
 et menamola alla zitade et quelli delle nostre naue steuon con
 grande alegranza et loro andauon ridendo che pareua che non

haesimo pensiero alcuno pensando che per dir che loro ueniua a Melinde non li douesimo far alcun mal et andagando uerso le nostre naue comintiaron a sonar trombete et tabache et molte bandiere et ge disesimo che sparase le bombarde et non sonase piu et menasemo / el capitano della ditta alla nostra naue domandandoge donde loro uegniua et donde li andaua El qual sempre denego che non andaua altro che a Melinde per modo che ge desimo tormenti et confeso che liera la verita chel uegniua dalla cita di Combaia et andaua a Mombache et disse che dapuo che la fortuna cusi uoleua che se ge fesse gratia dilla vita et che lo metesem in Melinde lui et .4. so gioueni che laueua con lui Et el nostro capitano li rispose che non lo uoleua lasar sel non se rescatare. Et lui ge rispose che selo uoleua condurre a Combaia che ben li poria dar dodici milia cruciati ma che la presente non haueua cossa alcuna saluo quella naue donde landaua guadagnando la sua vita et pasando cusi due ouer .3. giorni che non faceuimo conclusion nisuna di questa naue mando il Re di Melinde a domandar di gratia ai capitani dele naue che per amor dil Re di Portogallo gedese quel homo et che della naue ne facesse quello li piacese Et uedendo il ditto capitano et cognosendo il ditto Re esser grandecissimo amico del Re di Portogallo et per far tanta bona compagnia a tute le nostre naue che li capitaua et che per questa cita di Melinde andaua nostra gente tanta sigura como per Lisbona proprio ge dette il ditto Moro et lo lasasimo et come el fu lasato cierco subito di comprare / la naue ditta la quale li uendesimo per 5 m. cruciati Et dipoi sape-simo come lera ambasciatore dil Re di Combaia et andaua a Mombaga et se inanzi lo hauessimo steso et che non lauesimo lasato se haueria riscatato la sua persona per molti danari che lera un grande zentilhomo nobile di quel luogo per che in tute le altre naue che prendesimo et inquante che ne uiti in India mai uidi la piu pulcra ne la piu netta gente che quasi tuti questi mori erono uestidi com camixe molte fine et bianchissime moresche et merlotes di panno de Londra et de grana e di Zambeloti molte fine et in la naue iera molta mercadantia zoe panni de piu sorte et sesse et sinabassi molte fine le miori che uedese mai et gran quantita et cosi i panni molto fini li mior che habia uisto in queste parte che ualeuono molti danari et ancora gran quantita di zare de tamaras in conserua delle qual ge nera molti di zuchari di conserua de mele et cosi nera di molto zucaro

/Fol. 166

/Fol. 166v

in alcuni panni molto piccoli bianchi in algune chofre et cosi molte porcelane et molte muschio et molti argenti in verga per modo che molte uolte fosemo mal contenti de auergela uendute ma non sapeuemo el cierto de prima quello ge fose como sape-

/Fol. 167 simo dipoi / et dapoi stando alquanti giorni nel ditto luogo la zurma de nostre naue uolse partire il butino che i hauea facti fina aqui il quale era ben da circha 5 m. cruciati con altre molte zoie et chose che in le naue haueano trouato quando loro dimando questa al capitano della naue Tafora ge respose che auea ordinato di non partire botini in nesuno ma che hauea ordine di reseruarli cosi in fino che i fosemo a Portogallo fina che il Re comandase quello che ne hauese a far. Et alora partisimo dal ditto luogo soto sopra com molta tristezza per il grande scherno che ne faceua el ditto capitano dela Tafora Et fossemo a sorgere a una insula laqual era di sopra di Melinde. 14. lege et stemo sorti da .5. in .6. giorni essendone ancora il uento per inanzi nel qual tempo stando qui uedesimo pasare la Tafora et uene el suo batelo ala nostra naue per uno poco de stuore de tamoras che ancora haueuemo dila naue che haueuemo preso et ne disemo come loro andauano a trouare un insula che si chiama Zochotore laquale sta alla bocha de uno streto che ua dalla banda di Bombaia (?) per mezo uno cao che si chiama Guardafumi el quale stretto ua a ferir nella intrata dil mar

/Fol. 167v Rosso per donde dapuo passasimo / perlongando la costa. Et di qui nui fessemo vela et andasemo perlongando la costa perche el uento ne era suese et susuese zoe Sirocho et Ostro Sirocho et non podeuemo altramente far se non andar perlongando la dicta costa Et andando noi uno zorno a hora di mezo di uedesimo una uela et di li a pocho uedesemo unaltra et intanto armasimo molto bene il batello e fosemo aquelle et batello da una banda e la naue da alltra. El batello subitamente sopra uento et ele subito amaino et le fosemo apogiare ale naue che iera molto soto uento delle qual naue menasimo i capitani ouer patroni ale nostre naue I quali ne disse che iuegniua da una citade che se chiamaua Patane et andaua a Mombaza con le le quale naue subito apozasimo per uenir a uedere di farle reschato a Melinde Et andando noi cusi con quelle se mese un puocho di Ponente et molte nembraize (?) in tal modo che tornasimo a pozar et tornando nel camin che prima andauemo

con le ditte due naue uedesimo uenire unaltra naue et apozasimo a elle et la prendesimo et le menauemo tute .3. drieto di noi hauendo meso in cada una .8. homini di nostri bien armadi et dentro della nostra e patroni de quelle e pedoti e schriuani et altri molti homeni di piu honoradi con le quale andasimo a capitar alla zita (a) la quale za iera tributaria dello Re di Portugallo et auanti che azogesimo al ditto luogo uene molti / batelli ala nostra naue et ne porto .4. vache e molte galine che mandaua el signor e gouernadore del ditto luogo e subito zonti li ci ditte naue le metesimo al reschatar per le quale .3. naue mai ne uolse dar piu de .5.^m cruziati ualendo la sua merchadantia piu di .20.^m chruziati mapur ne fo necesario gargele perche la mercadantia che iera in quelle era tutti panni gotonini che in queste parte non uesteno de altre panni et perche era mercadantia di grande uolume et non le poteuemo alogar et pero ne le conuegniua dar per quel puocho pretio ne trouauemo et cosi geledesimo: Et stando cusi in ditto porto uno giorno la matina uedesimo de fuora in mar una vela molto grande et subito armasimo il batelo di bombarde et pauesi et molti homeni dentro ben armati e andasimo a ela et la fesimo apogiar al porto donde iera la nostra naue et in questo tempo non haueuemo ancora habuto li .5000. cruziati che ne haueua promeso delle .3. naue et ne domando questa naue ligando che la ueniua a questa cita et piu per la nuoua pace che laueua con il Re geladesimo Et cusi per non far dispiacer al signor et mantegner bona pace gela uendesimo et ne mando subito a dar i danari delle altre .3. che ge haueuimo uenduto. Et in questo tempo ne inuesti unaltra uolta el uento da ponente et nui si partissemo / di qui per andare a unaltra citade che e lonzi .35. lege da questa cita de Braua et andasimo perlongando la costa e la corentia ne leuo in tal maniera che la pasasemo sentia uederla e andando cusi uno mercore da matina che fu a di .18. de Aprile del anno .1504. hauesimo uista di alcune ixole dile quale la principal de loro se chiama Zuchotora la quale insola sono in mar del cao de Guardastrum dela banda de ostro la donde apar la Tramontana in .8. gradi e 1/2(b) et in questa principal

(a) *À margem*: Braua c.

(b) *À margem*: g. 18 1/2 la Tramontana (*sic*).

insula ⁽³¹⁾ de queste foemo a sorger perche le altre no iera habi-
tade et perlongando dapoi la costa della ditta insula se trouasimo
in uno gran mandrachio donde che iera uno bonissimo porto
del quale porto ne uino in contro dui batelli i quali ueniuno
a nui pensando che foemo naue de zungos perche naue di
Portogallo mai erono state qui et se maraueio molto quando
gedisemo chi eremo naue di Portogallo et che ieremo christiani
et che lo Re di Portogallo tien za per suo tributarij tuti i Re
mori de Zeffalla fina alla cita di Braua fina a Mombacha tuti
per lo mar donde che e camin di .450. legue de costa et piu che
dalla banda dela India hauueua mese trafico con il Re di Cuchin
/Fol. 169 et con il Re di Chomlom et con il Re di Chananor / et quando
costoro aldi dir questo haue grande apiacere et soprattutto che
ieremo christiani perche loro non credeua che fosse piu christiani
al mondo senon quelli che erono in quelle parte a qual porto
avizasemo Et subito laltro zorno da matina ne uene a trouar el
Re di quel luogo di che molto se marauiasimo perche mai per
ogni altro loco doue andauamo mai uegnua a naue fina che
primieramente non hauessimo conferma bona pace et questo
uene subito a meterse con nui sentia mai hauerci uisto. Et ne
disse il Re diquel luogo che lui iera christiano et tuta la sua
gente di quel luogo et piu anchora .3. houer .4. luoghi che iera
in lixola. Et che per ho (?) in la ditta insola era uno luogo molto
grande de mori a chi loro tuti obediua cosi lui come tuti altri
christiani che iera in la ditta insula perche i mori haueua molte
arme et piu la nauigation et quando alcune uolte acade che con
loro abiamo guerra che i mori sempre haueua molto soccorso
dai altri mori che li haueua per mar et per questa causa sempre
ne uenceua et ne subiugaua et cosi ci domandauono se portogalesi
era apreso la terra di jungos che li uegnua di .3. in tre anni
nauì ge rispondesimo che non sapeuamo di tal terra ne di tal
generation de zente et che ne dixese per che modo uegnua deli
e in che tempo et loro dise che iera dui anni e mezo che non
/Fol. 169v eron uenuti / et che aspetaua che uegnise el mese di Nouembre
o fina al mese di dicembre che saria del anno .1505. et che
iera gente cosi bianca como noi et cosi era le sue naue come le

(31) *Guardastrum* é certamente corrupção do nome que no fol. 167 é dado como *Guardafumi*, o cabo Guardafui, ao largo do qual está a ilha de Socotorá, que se estende entre as latitudes de 12° 05' e 12° 35' N.

nostre et cosi portaua .4. albori et che portaua molta mercadantia zoe molti garofani et sede ed argenti et che pasaua di li sempre nei mesi sopraditti perche in quelli mesi era deli la inseade (?) et che usava i uenti con i quali uenti i uien daquelle bande et che ua a molte citade et luoghi dentro el Sino Persico et la Mecha e Aden Larabia Montelem deluididor et ancora molte altre citade ⁽³²⁾. Et qui stesimo .4. gorni donde tolesimo aqua e carne e molto pese. La gente di questa insula quelli che dicon che son christiani sono homeni ben porportionate et le donne sono asai belle anchora che lesiano uno poco beretino e tuti uno mal costume che le sono disolute del suo corpo che le non mantien castita alcuna ne non ha per uirtude ne honore a saluar castita et quando il nostro bateło andaua in terra ueniua le ditte donne a piarne per la mano et ne menaua alle sue caxe et non lasaua fina che non usasemo con ele et pero ne domandaua che ge donasimo qualche gentileza che le porteria per amor nostro et queste domandauan a coloro che usaua con loro et cosi facea tuti quelli zorni che li stesimo et anchora era queste donne cusi desoneste che andagnando facendo mile pacie (?) se ueniua a metere / in li nostre batelli et le menauomo ala naue E li uestimenti che le donne et li homeni porta sono di panni da lana di la sorta che saria panno di una zeliga i quali li porta dalla cintura a basso et nel peto porta amele (?) in fasa e li caueli longhi fina alla cintura. Et el modo che loro tien ciera ala sua lege sie a similitudine come fanno i greci in Leuante perche e uidi qui uno che mi parse uno de suoi chierichi i quali como i peruengono alla porta dele jesia alzano le mano al cielo et metesi in ginochione in terra et questo fanno tre uolte auanti che auerza la porta della jesia et como entrano dentro i tuol una bacheta in man grande como saria uno brazolaro et daua con el ditto baston su uno tamburo el quale sonaua proprio com faria uno bacin di oton chi gidesse con uno baston dentro et andaua orando in sua languazo e andaua a torno la jesia dentro e in mezo di quella jesia ge era uno grande altare et in megio del altar era una bandiera in una asta che uera dipinta una + rosa e la bandiera era bianca

/Fol. 170

(32) Estas indicações sugerem que os *zungos* ou *jungos* seriam juncos de chineses, que ainda então frequentariam o mar da Arábia. O autor fala dos *chims* a propósito de Couilão (fol. 175v).

le quale cerimonie che loro fanno me parse proprio come quelle de Greci et christiani di quella sorte. Et questa ixola di Zocotora che e terra molto alta et auera bene in longo .45. legue et e longi da terra ferma ben .50. legue. Et da questa insola /Fol. 170v partesimo una domenicha che fu a di .5. magio. 1504./ e andando nui cusi uno zorno uerso sera per il golfo di la Mecha hauesimo uista de una naue molto grande la quale incalciasimo circa a due ouer .3. hore et quando la uete che laueuomo zonta apozo a nui et si semese in ordine per uoler combattere con nui et uisto che ge tirauemo bombarde straniamente lamaino la quale era carigata di Risi e pani cotonini et sese et sinabassi et la menasimo con noi in fina al Rio de Cochín et pasasemo per dauanti la cita di Colocut menando con noi la ditta naue ligata per popa di la nostra naue era nostra gente armada de dentro che agongesimo sopra il porto del Rio di Cocin dauanti el castello delbuquerque ⁽³³⁾ di che hauesimo grande apiacer et fesemo gran festa et ne haue grande alegranza il fator del Re Diego Fernandes et el Re di Colocut (*sic*) et tuta la gente portogalense che in la dicta forteza staua maxime per la nostra gente al tempo necesario che de li iera mancamento di uiuere et la ditta presa getorno a proposito per i Risi et altre robe ciera da uiuere e questa carestia che era di li era per causa della guerra grande che el ditto Re haueua in la qual naue ge iera ben mile mogia solamente di Risi et /Fol. 171 cusi / gento sopra el ditto luogo sorgesim et se andacisemo per ueder sel geiera aqua da poder menar la naue di mori dentro che haueuamo presa la quale uoleua aqua asai da braza cinque et la nostra ne uoleua senon due braza et per questo temeuanò di non la poter menar dentro del Rio. Et el fator mando subito a dir al nostro capitano di la naue per parte dil Re che mandase subito alibar la naue di mori che si potese meter dentro del rio per esser legi a la vernata di li et facilmente potria leuarsi qualche temporal che mandaria la ditta naue atrauerso et subito ditto fator mando molte barche grande per discargar molti di quelli risi per do zorni e .2. note non fece mai altro. E uedendo el nostro pedota che uorando intrar dentro presto bisognaua ancora libiar e perche il factor li haueua comanda che subito

⁽³³⁾ Francisco de Albuquerque obteve do rei de Cochim autorização para a construção de uma fortaleza, mas foi Afonso de Albuquerque quem a erigiu, bem como a igreja de S. Bartolomeu. A fortaleza, de madeira, recebeu o nome de «Santiago» (BARROS, I, VII, II).

intrase dentro per modo che il nostro capitano comando subito ai mori che butase i risi in mar fina che la naue fuse libada che la potese intrar dentro del Rio et hauendola mena per megio il rio la jnuste suso uno bancho doue haueua .5. braza daqua donde le nostre naue anchora che lesia de .600. o de .800. toneli passo di sopra uia jnmodo che hauendo la ditta naue inuestido sopra il ditto / bancho la rompe el timon et andaua a trauerso et cosi passo el bancho e la menasemo a sorgere dauanti el castello dalbuquerque donde iera anda la nostra naue a sorgere et desparando dartelaria et dipoi che la naue ferni desparare el castello comenzo anche lui a desparare et desparo tuta la sua da torno a torno da cima in fino abaso grosa e menuda della qual cosa romase molti marauigliati li mori che iera suso la ditta naue li quali erono ben .150. Et si faceua gran merancia come i se hauea facto tanti forti in terra di che molti per inanzi se rideua di fati nostri. Et stando noi cusi nel Rio dentro a doi lege a uno paso che questo Re di Cuchin tien ciera a. 2. caraelete a guardar il ditto passo per donde uolea pasar el Re di Colocut al regno di Cuchin per uderlo deffar come el fece lanno passato per modo che ogni giorno gedaua gran bataia al ditto Re di Cochín che defendeua el ditto passo con il ditto caraelete hauendo il ditto Re di Cochín fato a questo passo uno bastian molo (*sic*) grande et forti di traui et albori molti grossi ben facti et con cadene de ferro dentro di la bastia et haueua le caraelette posto in sua bombarda grosa a segno con molta altra arteieria menuda in defension de ditto passo per modo che per la moltitudine della gente che haueua el Re di Colocut a questo passo daua grande trauaio a questo Re di Cochín et a tuta la gente di Portogallo che eron dentro li nauilij hauendo / za Duarte Pachico capitano magiore che alora iera in India molta gente morta de arteiaria et con elo haueua le ditte caraelette et con le arteieri che era in quelle et iera al ditto passo tra del Re de Cochín et del Re de Colocut piu di. 100.^m homeni cioe Naieres i quali sono i piu ualenti homeni de quelli paesi e quali hanno grande autorita sono como caualieri e nobili piu di altri et in ogni luogo donde i uano la gente li fuge et ge fanno grande onore per modo che nesun non ardise a farge oltrazo nisuno ne anche apersimarse (?) aloro et questo loro tien per molta gran zentileza et nobilita i quali Naieres non magian carne de nisuna sorte che sia et hauendo il ditto re di Colocut tanto forzo in campo et che

non ge abastaua danimo di prender ditto passo et anchora hauea mandato zente a combattere la cita di Cucin con molte bombarde grande che in questo luogo haueua preparate et iera dauanti la ditta cita molte barche dila terra in sua difesa e uno nauilio di Portogal et qual haueua molta arteieria con la quale lauitaua a difendere el ditto luogo tanto che comezo el ditto Re di Colocut a dar uno giorno si gran bataia al ditto passo e cosi per il Rio alla cita per modo che fo necesario el fator lasar /Fol. 172v il castello solo con .6. homini / et cosi il nostro capitano lasar la naue sola con .3. homeni et tuta questa nostra gente andar in soccorso al ditto luogo menando il factor molte di quelle sue barche con molte gente et molta artelaria et el nostro capitano ando con il nostro batelo molto ben armato et inpauexado e artelaria e specialmente doi falconeti molti furiosi i quali butaua una balota grande como dui pugni i quali falconeti metesimo sopra una ponta in anti che se se ariui a ditto passo et diqui comentiasimo a tirar doue staua il capitano dil Re di Colocut et andando gia nui ariuando al ditto passo loro ne comenzo a uedere da laltra parte donde che iera el Re di Colocut et se comenzo andar retirando tanta multitudine di quelle barche che za dissi che iera una marauiglia el ditto rio donde che questo passo sie largo et tuto iera coperto de gente che iera in le ditte barche in modo che quando ariuasimo ai nauilij et ala stanza dil Re di Cochín ieremo gia tuti reduiti al longo della marina da laltra banda et questo fece perche i falconeti che tirauono aquella uolta amazaua di moro molta gente e laltro zorno dauanti le ditte carauelle stando il ditto Re di Colocut dentro per lo ... un gran pezo et combatendo et quelli delle carauelle desparando /Fol. 173 molte bombarde vna balota / de una bombarda amazo uno ragazzo dauanti el ditto Re el qual ge staseua a dar da mangiar una erba de una sorte che tutti i signori del India la costuma manzar le altre naue che prendesimo de Combaia. Et cosi dapoi il nostro zonger circa a .10. ho. 12./ giorni da poi passati tuti i dicti facti. Se parti il dicto Re di Cholocut et ando a una insula che e puocho longi dal ditto passo donde fu la barufa dicta laquale si chiama Repelin Et stando noi cusi qui con piaser et aliegri dile cose passate et hauendo hauuto i danari del butin haueuono facti di ditta naue vno giorno il factor dil Re mi fece comandamento che douesse darge tuti i danari di botini che haueuono hauuti et cosi medesimamente anche ai factori

della naue per modo che ge conuegnisimo render tuti i danari che haueuamo hauuti di che se asuno in tutto con quelli della naue dicta apresso a 13.^m chruciati sentia li altri danari che ne haueua tolto per inanti il capitano della Tafora che ben iera stadi altri .10.^m chruciati di quali la nostra naue ne doueua hauer la mita et cusi iera per tutti .23.^m chruciati el perche questa fu la remuneration che hauessimo per la remuneration de beneficii haueuon fatti al Re nostro signor in queste parte. Et non bastando ancora quello che in queste meglio agionse Allopo Soares capetanio maggiore che fo a di. 14. del mese de Setembro del anno. 1504. (34) Et subito ni fece arcoier tuti in naue et inser fuora del Rio et me mando subito afar jnquiritition delle cose che haueuamo tolte in le naue prexe per la qual inquirition ne fece pagar ancora per cadaun .10. cruciati. Et ne comando che subito fossemo acargar in uno / altro luogo che e dila da questo Rio di Cucin della banda del Ostro .80. legue. Alqual luogo andasimo et non podesimo cargar per caso della guerra che iera di li perche per il Re di quello luogo di Choilam haueua molta guerra con un altro Re che sta piu infra terra el quale se chiama Re di Narsin et non lasaua pasare in quel tempo niuno peuere per il Regno di Choilã perche la maggior parte dil pepe che nase da questa banda e in questo regno et nasce in alcune montagnie molto grande che circunda quel Regno de Narsin et uien giu per un fiume ouer piu fiumi dequali el ditto Re di Narsin e signore et per questa causa in questo tempo non ge uenina peuere nesun alla ditta cita de Choulam, ma trouasimo molta canela et garofani et molta altra sorte di spetie et aromatichas et perche questo luogo de Coilam e molto comodo ai altri luoghi e per questo uien qui molte naue de diuersi luoghi che para asai canela et molte altre specierie aromatiche et in nel dicto luogo ge sono molti christiani preguetini et in questa cita di Coilam ce ne puol esser da circa la quale la chiama Betre et per questo el se tegnua molto inzuriato da nui et maxime per che azongesimo in ditto luogo molte forte con suo grandanno et che se in questo tempo el seracongeua alcuna altra nostra naue ierimo bastanti a romperli et meterli in fuga como haueua fato gia .3. mesi passati

/Fol. 174

(34) Lopo Soares de Alvarenga, capitão-mor da armada que partiu de Portugal em 1504 e que BARROS (I, VII, IX) diz igualmente haver chegado a Cochim a 14 de Setembro.

Francisco dalbuquerque il quale li rompete et mese in fuga un zorno in questo medesimo luogo donde mori piu de .5. ouer .6. milia Naieres Et ancora odendo dirle cose che haueuamo fate et che andauemo facendo Et delle naue che haueuamo preso et le gente che haueuamo morta et de doi lochi che fesemo renderse a pagar tributo al nostro Re Et tute queste cose gli disse uno moro che ne fugi dila naue che haueuamo menato con noi et anche due pedoti che ne iera fugiti che iera suso .800. anime christiane di quella sorte / et me afronto uno de dicti Christiani el quale se chiamaua Mattia et mi meno a mostrare una jesia la piu bella et la piu nobile che uedese mai in queste parte laqual e apreso la caxa della factoria del Re nostro signor et questo zorno che costui mi meno a vedere la dicta jesia era una domenica da matina onde vidi star molti di questi christiani tuti uestidi di certe camise bianche almodo morescho et tuti in pie et dauanti loro iera uno piui alto et haueua uno libro in uno lezil et atorno di dicto lezil era tuti pien di cesendeli iniadi et in torno larcho di dicta eclesia zexendeli al ditto modo et cosi intorno ala crosara dila eclesia tuto con cesendeli acesi che iera una bella cosa e deuota da veder. Et cosi como coluj che haueua el libro dauanti diceua uno uerso et cosi tuti li altri getornaua a rispondere et questo era auanti la crosera grande dela capela maior. Et jo andai a ueder il ditto libro per ueder se lera scripto in latin o in hebreo o in chaldeo di che mi parse esser scripto in lettera iudiana. Et steti faciando oration dauanti uno crucifixo et uidi uenir uno frate di nostri dalla factoria del Re el quale uegniua per dir mesa et qual se aparo e comenzo la messa et se aduno molti di loro stando tuti diuota/mente ale zirimonie di la messa che nisun christian dale nostre parte non stan con tanta diuotion et quando el comintio la confesion cosi como el frate diceua cosi gereferiua uno el quale saueua el nostro eso (?) languazo et quando nominaua il nome de Jesu Christo e de Nostre Donna tuti se genochiava molto deuotamente et molte alte cerimonie molte deuota laqual giesia di ditti christiani preguetini che fu i primi che la edifico me disse che fo do zoueni frati e quali fama di santi et fu fioli de uno Re darmania christiano et uene predicando per tuta questa prouintia jntanto che agonse al Regno di Choilam et oldi una uoce che li disse che iandase a ditto loco di Coilam et che portase con loro .7. bastoni che troueria alla marina de el ditto luogo con il quale baston i andase tuti do sopra

quello fino al ditto luogo el quale baston era molto bello et asai ben grosso et molto odorifero che mai fose uisto in questa terra la qual cosa molte uolte iera (*sic*) di questa terra che uolse tuor deli con molta gente et halifanti et mai non puote muouere deli donde lera e qui questi homeni prego tanto il ditto Re che lidete licentia che edificase la ditta eclesia e piu che tuti coloro che se uolse tornar christiani che fusse in sua liberta / et cosi la sopra eclesia fu fatta et fondata per questi homeni santi e tua lopera fo fata con questo sopraditto baston et quando costoro uolea pagar la maistranza che lauoraua faceua danari di questo baston et cosi medesimamente per opera di questo baston mai gemanco formento (?) o rixo el quale daua a mangiar alla gente che lauoraua alla ditta jesia laquale fornita che laso steue cosi circa. 180. anni et dapoi fu distruta e guasta non solo la eclesia ma anche tuta la terra da una generaione che e inquesta terra li chiamano chims lequali ne uidi in questa terra. 4. ouel. 5. i quali son bianchi como sono li Tedeschi o Fiamenghi (*a*) et uene in questo luogo gia fa molti anni dalle dette so parte et destruse tuti questi luogi (*b*) et dicono che portano in le sue naue arme cioe arnesi dogni sorte et de ogni sorte arme et le sue naue sono magior che le nostre e porta .7. albori cada una per modo che la sopraditta eclesia dapoi la ditta destruction fo refata como le al prexente onde ancora sono li monumenti di quelli doi santi homeni in ditte eclesia cada un in la sua capella cioe .2. santi fratri (?) che foron principio della edificazione dilla ditte donde in le ditte capelle non puol intrar nesun che tuti lasia in terra saluo senon e chierigo aparato et in questa ditta jesia di Choi-lam sono di mole mercadantie / di ogni sorta per grandissimo ualor per esser luocho di gran trafico di naue che uien dalla banda de Ostro ... (?) et de mole generation bianchi cosi como nui et ancor dalla banda di Tramontana uien molte uele i dala Mecha e da Combaia e de Garamus et di tuto il golfo persico. Et poi da questo luocho si partissimo et tornasimo a Cucin donde tro-uasemo tute le naue de Lopo Soares chargade et como azongesimo se spazasemo e in uno giorno armasemo molto bene tuti i batelli delle naue et con molte barche della terra et andasemo a una villa che si chiama Cranganor laquale e poco longi da Cuchin

/Fol. 175v

/Fol. 176

(a) *À margem*: Elemani Fiandreschi.

(b) *À margem*: Stimo sia Cataini.

sie legue escontrasemo una barcha grande della ditta villa laqual brusasemo et piu quante naue era alla marina del ditto luogo amaciasimo circa a. 6.o.7. homini ma ne feri. 10. di nui et era con nui in compagnia circa da .3000. naires con uno capitano dil Re di Cochín laquale gente combateuono separada dela nostra et amazo molta di quella gente et cosi fu morto e ferido asai di loro onde allora Lopo Soares capitano magior fece. 7. cauallieri fra i quali fu uno di nostro patron e capitano et cosi il ditto Lopo asuno tuta la gente ai bateli dile naue con animo di asaltare la note seguente la ditta villa e destruger e tera / alla ditta villa per sua difesa piu de diece milia Naires azonse al principe de Chucín comandando che da parti dil Re di Portugal ge comandaua che i non fusse alla ditta villa perche la iera dil Re di Cucín et ge pagaua ogni anno di tributo. 40000. fanones (?) et uedendo el ditto nostro capitano che comandoghe da parte dil Re de Portugal gebisognaua obedir laso stare di andare alla ditta villa a destrugerla como haueua terminato laqual villa sie del Regno di Colocut et e alla strada dil Rio molto grande per il quale uien a Colocut tuto il peure che ua la, et cosi se retornasemo al castello del Bucheroch ⁽³⁵⁾ et subito partisimo dili et fesimo vela per uoler uegnir dauanti da Cholocut perche leuauomo con noi dal castello uno Moro homo molto honorado di condition et uoleua el capitano magior ueder se per suo mezo el potese far qualche conuention con il ditto Re di Colochut et siando noi coniuanti dinanci la ditta cita donde il capitano concluse con el ditto moro de non lo metere in terra in sta cita ma che lo butase in una villa del ditto Re che e longi da Colocut .12. legue che si chiama Pandari et andando noi perlongando la costa tanto che / andasemo tanto inanti como era la ditta villa mando il capitano magior a metere in terra uno seruidore del ditto Moro honorado con un schifo el quale portaua lettere del dito moro al Re di Colochut et essendo el scifo apreso terra comezo a tirarge bombarde alcune naue che staua sorte li apreso terra dauanti il ditto porto il quale schifo torno subito alla naue nostra el capitano magiore mando subito a armare tuti i batelli delle naue e tuta la gente et mando a sorger tute le naue e aparechiar tuta la artieria e andasemo ale naue di mori le quale iera .16. lequal iera preparate per defenderse et haueua molte

/Fol. 176v

/Fol. 177

(35) Deve ser castelo de *Albuquerque*.

bombarde et molta gente che erono montati su con asaissuni areieri et gionto che fosemo li comenzasimo atrarge con le bombarde et con spingarde et balestre et stando cusi uno puocho combatendo largi et uedendo il capitano magior come inestriua e amazua molta gente et stagando noi cusi diterminasimo di inuestirli con li bateli cusi come stauano per modo che se acostasimo arente loro et tanto cera le lanze e freze/ sora (?) nui che era cosa marauiosa per modo che la nostra gente comenzo intrar dentro et como i mori uete le nostre gente intrar in le naue leuaua man di ferirli piu per modo che amazasimo di loro ben .80.o.90 mori et di nostri ne amazo aponto .6. et ne ferì .50. et el nostro capitano mazor mando subito a cazar fuoco in le ditte naue senza uoler che se tolese di quelle cose alcune essendo cargate quatordix de esse de speciaria per andar alla cita di Adem et per la Mecha e le altre due naue con molti argento e oro perche queste doe naue iera de jndulgentia della caxa dilla Mecha per tuta la elemosina de India et staua gia preparade per partir e tornar con la elimoxina per la ditta caxa da Machomete in conserua dele altre .14. et facto questo dipoi fesimo vela e fusimo a sorger a Chananor et qui stasimo .8. zorni toiando aqua et pese ... perche cenoqui piu che inesun luogo de India Et di qui nui se partisimo una domeniga da matina che fu a di .6. genear de lano .1505. et uegnesimo tre o.4. zorni perlongando la costa et se lexetiassimo dale naue et dale carauelle che dela roman a guardar el passo che gia di sopra dissi. Et se mettessimo a a trauersare il Golfo di la Mecha el qual / trauersasimo in .27. zorni e uegnesimo hauer uista dila terra dabasso del Capo di Guardafumi circa di 180. legue et di qui uegnissimo perlongando la costa fina che un giorno alle .10. hore uedesimo biancheggiar una terra molto longi tanto che cognosesimo che liera la cita de Magadaxio de che gia dissi comando il capitano che tute le naue fosse da lui perche el uoleua ueder la ditta cita et como fossemo davanti el porto del ditto luogo stesimo ala chorda un gran pezo perche liera gran uenti da Leuante e non podeuimo qui star sorti perche faceua gran marizada per paura che una naue non inuestise laltra in la spiza e suso per la marina uedesimo molta gente in molto gran fretta e preua che se comenzase inpaurir per ueder tante naue de compagnia de Portugalesi perche anchora costoro non ne haueua uiste saluo Dom Vascho quando primamente discoperse questa India el primo uiagio

jFol. 177v

/Fol. 178

el qual steuj sorti dauanti questo luogo et getiro cierti colpi di bombardarda grossa E questa cita sie situata alpe de una gran costa et quanti dura i muri e molto candida / lequale me parue essere armagassa molte bianche et in tanto spatio quanto saria uno /Fol. 178v

trar (?) de archo haueua una tore et cosi tuta da torno i muri e in megio de questa citade glie uno molto grande palazzo doue era una tore la piu alta e la piu bella che mai uedese aj mia giorni el qual luogo acircondaua di grande uia (?) come pans (?) ma certo anco mi pareua esser tanto grande como la cita di Lisbona e mazor alcuna cosa perche i so muri che ua di lungo della marina dura el spatio e una lega la forma delle case me parse tute abobodadas le quale era grandissimo numero e tutte de una fation che me parse una meraueia et allora apogiasimo al nostro camino a trouar la cita de Melinde doue gli ariuasimo uno luni da matina che fu adi .2. di febraio di ditto anno et qui stesimo .2. giorni aspetando per li .10.^m cruciati che lasasemo qui la Tafora et nui li quali riceuemo el capitano magiore e lui i porto al Re Et di qui poi partisimo et uegnisimo a fare aqua alisola di Monchumbich et cusi tute .3. naue zoe el Caruaglio e la Tafora et quello donde io era et uequando noi cusi per il ditto golfo /Fol. 179

seneauerse due cusidure della naue per modo che scarsamente/ podeuemo uenzier (?) laqual il perche fu necesario che el altre naue ne desse gente che ne aiutase per modo che uegnissimo con molto trauaio fino alla dicta isola da Monchumbich donde descargasemo la nostra naue e la metesimo a monte e la conzasemo e tolesimo aqua et cusi le altre .2. naue et stagando noi cusi aparechiati per partir uine uno nauilio che el capitano magiore hauea mandato da Melinde a Chiloa ascuoder (?) el tributo et chel ditto Re di Chiloa douea dar de uno anno el qual nauilio fo alla ditta cita et il Re del ditto luogho gerespose che el non uoleua piu pagar el tributo et nisuna persona saluo se il Re di Portogallo non lo uegnisse a tuor in persona et stagando il ditto nauilio sorto in el ditto porto di Chiloa ando doe femine al ditto nauilio a meterse dentro lequal inporto al capitano magior et le ditte femine dise che eron christiane naturale di una cita che si chiama Tauris et che lefo robade siando garzone dalcuni mercatanti che lemeno a molte altre citade et fo uendute piu uolte in diuersi luoghi fina che lefo condute qui a Chiloa et qui le haueua uno mercatante moro che /Fol. 179v

le uolea uender/ al Re diquel luogo et ele senefugi al ditto nauilio

lequale iera una deloro uno poco bertina laltra molto bianca e ben facta che non pareua mai esser femina de queste parte de India ma piu presto della sorta (?) delle nostre parte. Da questa jnsula de Moncenbich nui nui partisimo uno marti che fo a di .16. del mese di Marzo .1505. et zunti iera da ponente e andagando uno giorno con molto uento per uoler montar un cao che el chiama Dalchorente⁽³⁶⁾ unna domenega auanti zorno una della naue della frotta che si chiama Oregrande perse el timon per laqual cosa se atristasemo tuti perche neconuegnua tornar apozar alla ditta jxola con la ditta naue e perlongar el tempo per hauer unaltra uolta montar il cao di bona speranza in lo jnuerno che in quel tempo se comenzaua in quelle bande donde comentia a usar i uenti ponente con el ditto cao e molto fastidioso da montar con i ditti uenti et cosi tornando nui con la ditta naue vegniando con ella laqual andaua quase tressa al mar gouernandose con el tricheto et con la contramezana uegnisimo a sorger al prazel di bassi de San Sabastian ben atrauerso dil Rio de Zeffalla donde conzasimo la ditta naue et zafessimo uno timon nuouo in elqual tempo stesimo .6. giorni qui sorte et nemori qui molti homeni perche questa terra/ di Zeffalla e lapiu mal sana terra et lapezior aiere che sia in tute queste parte Diqui partissimo con determinazion di non tornar piu apogiar ancora che ge intrauegnise causa che la frotta tornasse apoziar purché si potesimo mantegnir almar jn el qual tempo molte uolte domandassimo allo capitano mazor che ne desse qualche panaticha perche gia ne haueuono molto poco che iera molto tempo che ierimo in questa parte che lo haueuono consumato e piu che sene atrouase qualche temporal et che ne facesse separar dalle conserue per modo che poriamo morir di fame: di che mai el ditto capitano no uolse dar pan ne altra chosa nesuna per modo che ne conuenne soffrir con molto affanno (?) et far gran dieta e custodia de quel puocho pan et uituarie che haueuono sempre uegnisimo con el ditto capitano et con la frota fina che fosemo tanti auanti come il Cao di bona Speranza in el qual tempo hauesimo molti temporali con i quali molte uolte apozasimo el altre uolte contrastasimo tanto che uno giorno siando nui atrauerso duna terra/ che si chiama iscoi de Christopolo andagando una note contrastando con uno

/Fol. 180

/Fol. 180v

(36) *Cabo das Correntes.*

temporal se seperasimo dalla frotta dellaqual cosa ne hauessimo gran dispiacer et subito laltro giorno se abonazo el tempo et andauomo perlongando la costa per ueder di montar el cao di bona Speranza hauesimo uista della naue et apogiasimo a ella e andasimo a salutare el capitano magior et lo pregasimo per lamor di dio et per saluamento di la naue et di quello che iera in quella del Re di Portugal ne dese qualche uituarie che si podesimo mantegnir fina che fussimo atrouar la primera terra de christiani che podesimo hauer el qual capitano magior ne respose che piu presto uoleua condur quelle altre naue a Portugal che la nostra perche gepareua che fusimo Zenoesi. Et uedando nui cusi la sua deliberatione andasemo pur sempre in sua compagnia per modo che uno zorno et essendo sopra uento se apugasimo et uegnisimo a saludar il capitano magior et andando cusi hauesimo uista di terra uno poco soto uento delle naue che ne bisognaua tuor la uolta dil mar per hauer a montar il cao di bonasperanza et anui ne conuegniuu apogiar per la gran necessita che haueuimo de andar a tuor aqua e altro per uiuere a uno luogo che sta di qual dal cao. 5. legue dallabanda di/ tramontana et cusi uegnisimo tute quelle note per modo che la matina ierimo atrauerso del ditto cao et alora simese un gran uento da leuante per modo che non poteuimo portar uele et quando uedesimo che non poteuimo andar alditto luogo per tuor aqua che ne faceva gran necessita per che za non mangauimo senon pan et puoco asedo ne carne ne pese ne altre uituarie non haueuomo onde per fortia ne conuenne tuor nostra uolta a zercar la prima terra di Ginea laquale ne haue dacostar molto cara se di non ci hauesse aiutato che ne libero di tanto pericolo e angustia et pasion quanta daspua passasimo et da questa capo partisemo per modo che uegnando nui cosi per il mare circa a .23. giorni sempre apopa tanto che atrouasimo soto la linea equinotial et come comentiasimo a intrar in aque piu calde comenzo la nostra naue afar aqua asai da bise et uezando che cusi staseuomo in dubio sela fasse aqua di bisse ouer di qualche cusidura ogni giorno ni creseua fortemente per modo che nefo necesario metere le trombe in sentina et di continuo uedar per modo che ne daua danno asai et affanno et faticha astar di continuo atorno le trombe asechar per modo che tal uolta non si podeuimo aiutar et in questo tempo hauessimo

/Fol. 181

/Fol. 181v

parechi / giorni tanti nanbaizi et subito che non podeuimo andar

a camin che quando le uegniua cusi furiose non podeuimo portar uele et come le passaua faceua tanta bonanza che non cera bana di uento per modo che non podeuimo far camin nisuno et cosi andasimo ben. 18. giorni in li quali passasimo graui afanni che per laqua che faceuimo et con gran bonanze che non ne lasaua far alcun camin per usir di tanto afanni et pasioni quanto in questi giorni hauessimo et cosi andando uno zorno butasimo scandaio et trouasimo fondo et neparse che fusimo sopra il cao Verde el quale andauimo a trouare de mar in fuora et quando fussimo piu auanti circa a .15. legue tolesimo unaltra uolta del mar perche el fondi non ne parse della terra doue andauimo cercando pero che andando cosi alla uolta di mare una note nel romper de lalba essendo la quarta parte della zurma alla tromba a secare la naue dette la naue in secho: e ne aloro tuti cridando ce ricomandasimo a dio: perche della uita horamai niun/ non faceua conto: vsi la naue di secho donde laiere suso: della qual cosa alhora fussimo tanti aliegri como ciascun puol pensare deli homeni che scapola dal ponte della morte e dili auanti per .3. giorni e .3. note sempre andasimo con grandecissimo spauento passando molte uolte per .4. o per .5. braza de aqua et non podeuimo far altramente perche ieromo in mezo di bassi del Rio Grande⁽³⁷⁾ che sono i pigiori bassi et il piu pericoloso luogo che sia in tuto il mondo per naue grande cusi como iera la nostra laquale fu cosa miracolosa che usisimo di li secondo molti altri nauili che si perse in questi luochi che non pescaua la terza parte di quello pescauimo noi per modo quando piasete a dio usisemo fuora di ditti bassi et sauesimo donde eremo: vedesemo una uela credendo noi che la fusse una naue che andase alla Mina et che hauesse uituarua apogiasimo aella perche la naue socoresse che me haueuimo tanto bisogno et era la Taffora che anche ella uegniua de India che si parti con noi di Portugal che ancora ela era separata dal capitano magior per andar presto a trouar qualche terra per hauer/ ancora ela qualche uituarua: laqual ueniua ancora ella a metersi in megio di questi bassi se non fusemo stati nui che li auisasimo donde la era et quello ne era intrauenuto anui et cosi tolesimo la uolta dil mar a cercar la jnxole dil Cao Verde per andar acun-

(37) *Baixos do Rio Grande* era o nome que então se dava aos baixos ao largo do arquipélago dos Bijagós e do canal do Geba.

ciarse et tuor uituaria et ne (?) fu i uenti molto scarsi et tolesimo la uolta di terra et andasemo in terra trouasimo uno nauilio de schiaui el quale ne dette molti risi et ne uende .25. schiaui per meter asechar alla tromba et cusi uegnisimo perlongando la costa fina che andasimo atrouar el porto ouere mandrachio di Beseniga⁽³⁸⁾ el zorno che qui agiogiesimo azonse anco a la frota de Piero dele Naue⁽³⁹⁾ il quale ne dete delle vituaria ma non tropo pur con quelle si mantegnissimo per lauegnir facendo maseria delle in el qual luogo conciasemo la naue e la rebatesimo e la inpegolasimo et tolesimo de laqua asai: Et poi si partissimo di qui per uenir a cercar lixola di Azori et como fosimo in mar torno la naue afar tanta aqua che non la podeuimo sostegnire sopra il mar in tal modo che ne conuenne tornar al porto donde jerimo usiti a tornare a conciarla / et trouasimo qui una naueta che ueniua dal jnxola di S. Tome et discargasimo in essa Roba per pexo de .800. quintali et di qui fesemo vela et andando uoltizando per questo mandrachio per usir fuora fosemo a inuestir con la naue suso una secha che dentro del ditto mandrachio era la jnsula de Palma e la terra ferma et qui mi parse ciertamente che douesimo dar fin et compimento al nostro uiazo et questo quanta alla naue e ala mercadantia dessa perche della uita non haueuimo paura perche questa terra he sicura et piu che liera qui una naue che neleuaua essendo necesario Et stando cusi la note sopra la ditta secha subito comintio a ingalonarse et dar di gran sculacia che mi fici gran meraueia che la non se desfese subito et cusi stando nui molti atristati per le cose sopraditte che hauendo durato tante fatiche como haueuimo fato et uederse perder cusi tristamente per nostro mal gouerno et mal nauegar cusi essendo usi la naue fuora de suso la secha da sua posta sentia mancamento alcun et le gran sculaza che haueua date. Et diqui/nui partissimo essendo molto ben strachi et fastidiati per tanti senestri che haueuimo pasati. Et qui hauesimo bonaze asai che sempre usono el piu tempo del anno che tute le naue che ua et che uen de India che passono di qui le atrouan mapur hauessimo bon uenir fina ai bassi de

/Fol. 183

/Fol. 183v

(38) É a *angra de Beseguiche*, como então se chamava à actual baía de Dakar, na qual ficava a *ilha da Palma* (moderna Gorée), como se refere algumas linhas abaixo. Era então frequente corregerem-se aí os navios.

(39) A armada de Pero de Anaia, constituída por 6 navios e que levava o encargo de construir uma fortaleza em Sofala.

Argin facendo la naue tanta aque che con .3. trombe haueuimo fatica a sostegnirse sopra aqua. Et hauendo za nui delibera de tornar apozar a lixola del Cao Verde et questi per causa della ditta Aqua che faceua la naue et anche per le uituarie che ne uegniua manco se costejasemo che liera meio de andar alla uolta dil mar che arisegarse al periculo dela fame auanti che apogiar a lisola dil cao Verde perche sperauimo morir tuti secondo e termini in che se atrouauimo che se andauemo a ljsola dil Cao Verde non iera rimedio ala naue lasarla andar atrauerso e meterge fuoco dentro per modo che diliberasimo di tegnir duro in mar et passar tuti i pericoli se podeua perche andando sopra lixole dil cao Verde daqueli tempi che usaua/ tante nenbaize e tante fortune piu che usi tutil tempo dil anno e che hauesimo fato pegio per modo teginisimo duro et uegnisimo a tanto che ne daseua al giorno .3. onze di pan e .3. scudelini di aqua per homo et el fastidio e la fadiga che haueuimo iera che giorno e note mai non leuauemo le man dele trombe asecar apreso quelle delle uituarie che ne mancaua et andagando cosi parecchi giorni in questi tormenti et essendo anchora ben descosti dale insula di Pazori (*sic*) ben. 120. legue essendo i uenti che usaua allora non uera ordine che podesemo montare a elle in mancho de .15. o. 20 giorni: Et uedendo non esser possibile che podesimo durar tanto per le cause anteditte se auodasimo tuti quanti deuotamente a S.^o Jacomo de Galizia (*a*) che in quel giorno era lasua vigilia et inzensasemo molto ben quel giorno asuo laude et fato questo in puoca de hora se mese molto uento in popa com il qual andasemo hauer uista del jnsola di Azori delli altre zorni con molto piacer et/ aliegreza et de quelli della jnsola ne fu fati feste asai e tuta la gente che haueuimo amalati in naue che iera asai tuti usite fuori di naue et non haue piu mal nesun de alegreza ala qual jnxola andasimo a sorger ala Terzieia al luogo di Angra onde tolesimo molto bon aqua et molte refrescamento et conzasimo la nostra naue et trouasimo ancora qui la Tafora che ne haueua lasato in la costa della Ginea. Et di qui partissimo uno marti che fo a di .4. Agosto del ditto anno onde qui fazo fin di dirue piu di questi faticoso viaggio per il qual el summo et immenso e alto Dio sempre sia ringraziato et la sua santa madre che cosi como ne ha aiuta

(a) *À margem*: Vodo a S. Jacomo di Galiza che fu a di. 25. Zugnio. 1505.

e socorso per fina aqui da tanti pericole cosi ne conduca al porto et cita de Lisbona de qui a saluamento donde se partissimo ⁽⁴⁰⁾.

A. TEIXEIRA DA MOTA

Luanda, Março/Abril 1970

⁽⁴⁰⁾ BARROS (I, VII XI) diz que Lopo Soares chegou a Lisboa com 13 velas a 22 de Julho de 1505 «e di a poucos días entrou a nau de Setúbal, de que era capitão Diogo Fernandes Peteira». Cerca de dois anos e cinco meses demorou a acidentada viagem da nau de Setúbal, em que ia embarcado o anónimo relator!

LE VOYAGE D'ANTONIO DE SALDANHA EN 1503 ET LA ROUTE DE VASCO DA GAMA DANS L'ATLANTIQUE SUD

Résumé *

Un des aspects les plus significatifs des légendes vespuciennes est celui qui concerne l'incompréhension d'Amerigo Vespucci quant aux conditionnalismes des vents et des courants en Atlantique Sud, et quant à l'imposition qui en résulte pour la tracé des routes les plus appropriées pour, de l'Europe, atteindre soit le Brésil soit le Cap de Bonne Espérance. En vérité le fameux florentin laissa en ses écrits des témoignages concluants de son ignorance, soit en attaquant l'intelligente bordée que tira Gonçalo Coelho de l'île de Santiago vers la Serra Leoa pour pouvoir atteindre la côte est du Brésil, soit, surtout, en mentionnant avec mépris le voyage de Vasco da Gama, qu'il affirma avoir simplement navigué le long de la côte d'Afrique pour arriver en Inde. De si monumentales sottises n'ont de parallèle que dans la foi que certains historiens du présent leur prêtent encore, fréquemment dans le but de déprécier l'originalité des voyages portugais.

Une des plus importantes contributions de l'Amiral Gago Coutinho pour une connaissance exacte des découvertes portugaises fut son insistance éclaircie sur la mise en évidence de l'authentique barrière que les vents et les courants de l'Atlantique Sud constituaient pour le passage de l'Atlantique Nord vers l'Océan Indien des navires à voile, surtout pour les nefs à la voilure carrée, incapables de naviguer à la bouline. Les études de l'Amiral incidèrent principalement sur la route de Vasco da Gama, et on peut dire qu'il la fixa définitivement. À ce sujet sa fameuse polémique avec le Dr. José Maria Rodrigues, qui insistait à voir en les «Lusiadas» une hypothétique route le long de la côte africaine, route dont Gago Coutinho démontra l'impossibilité vus régimes de vents et de courants, est bien connue. Vasco da Gama, selon Gago Coutinho, mit le cap sur le Sudest à partir de l'île de Santiago, et aux proximités de la Serra Leoa vira vers le Sudouest, pour la «bordée du Brésil», début de la longue route en arc qui croisa les immensités désolées de l'Atlantique Sud, en une traversée d'environ trois mois, seulement possible avec le recours à la navigation

* Tradução de António Emilio de Campos.

astronomique. Gago Coutinho remarqua judicieusement qu'une telle route fait le corollaire naturel d'une longue expérience antérieure, non seulement des voyages de Diogo Cão et de Bartolomeu Dias, mais surtout d'un quart de siècle de navigations suivies en tous les sens dans le Golfe de Guinée.

Un document que l'on croit inédit, et qui ne paraît pas avoir été l'objet d'études, vient apporter la confirmation la plus totale aux savantes conclusions de Gago Coutinho, qui aurait certainement éprouvé la plus grande joie s'il l'avait connu. En cette occasion, ou on célèbre simultanément son centenaire et celui de Vasco da Gama, il semble tout à fait approprié qu'il voie la lumière de la publicité.

Il s'agit du rapport d'un matelot, ou peut-être mieux d'un passager éventuellement italien, qui voyagea à bord d'un des trois navires de la flotte de Antonio de Saldanha qui en 1503 alla en Inde. Les chroniqueurs João de Barros, Lopes de Castanheda et Gaspar Correia disent que la flotte, à cause d'une erreur de pilotage, alla à l'île de São Tomé, et qu'à partir de là parvint à doubler le Cap de Bonne Espérance, sans toutefois expliquer quelle fut la route suivie; ce fut en ce voyage qu'António de Saldanha gravit la Montagne de la Table (comme les Portugais l'appelaient déjà vers le milieu du XVI^{ème} siècle) auprès de l'endroit où on faisait de l'eau et qui pour longtemps prit son nom, avant d'être déplacé vers une baie plus au nord et céder sa place à l'actuelle Table Bay où se situe la Capetown moderne. Le document présenté maintenant vient éclaircir ce que les chroniqueurs ne dirent point quant à la route suivie entre São Tomé et le Cap, jettant de la lumière sur le degré de connaissances nautiques des Portugais de la flotte de Saldanha. Ainsi, un conseil de capitaines réuni quand les navires étaient à São Tomé prouve que le courant équatorial, aussi bien que sa force, étaient parfaitement connus (on le disait «le plus fort de Guinée»), ce que l'on considérait un grand obstacle, et encore que, à cause des vents dominants, ils croyaient courir le risque, au départ de l'île, d'être irremédiablement ensachés dans la baie de Benin et obligés de retourner au Portugal, estimant qu'ils devaient être déviés environ 500 lieues de la route qu'ils auraient dû suivre, ce qui prouve qu'alors comme aujourd'hui il était de bon conseil de couper l'équateur un peu à l'est des Rochers de São Pedro. Le rapport ne mentionne point pourquoi, à proximité du Cabo das Palmas, ils mirent le cap sur le Golfe de Guinée au lieu d'entreprendre la «bordée du Brésil», mais la conscience de ce qu'ils auraient du avoir fait suggère qu'ils y furent forcés, peut-être à cause de conditions météorologiques adverses. Ils décidèrent finalement de naviguer de São Tomé vers le Cap de Lopo Gonçalves, pour gagner le vent, et de là ils continuèrent difficilement quelque peu vers le sud, vers le Cap de Santa

Catarina, d'où ils se lancèrent vers l'Ouest et le Sudouest, en un immense «bordée de la mer» pendant laquelle ils atteignirent l'élevée latitude australe de 40° 30' (à la limite nord des icebergs), ne passant le Cap de Bonne Espérance qu'après trois mois sans voir terre, beaucoup de membres de l'équipage étant tombés malades, ou même morts. Le rapport révèle encore que le Pôle Sud était repéré par les pilotes au moyen de la Croix du Sud, et ceci seulement trois ans après les observations de Mestre João de la flotte de Cabral, ce qui indique qu'elle avait déjà été observée antérieurement par les navigateurs au Golfe de Guinée.

Pour conclure, le rapport anonyme maintenant étudié, et qui est publié intégralement en appendice, prouve l'impossibilité pratique de mener des nefes vers l'Inde le long de la côte d'Afrique, démontre le savoir contenu dans la route génialement inaugurée par Vasco da Gama, et fournit un ample témoignage quant au bon jugement des conclusions des études de Gago Coutinho en la matière.

Introdução à sessão do dia 19 de Fevereiro de 1970

Aos dezanove dias do mês de Fevereiro de mil novecentos e setenta, na Biblioteca do Museu de Marinha, em Belém, reuniu o Grupo de Estudos de História Marítima.

Dignou-se assistir a esta sessão, assumindo a presidência, Sua Excelência o Chefe do Estado, Almirante Américo Thomaz, que era acompanhado por Sua Excelência o Ministro da Marinha, Almirante Manuel Pereira Crespo.

Antes de dar início à sessão, em que a Prof.^a Doutora Virgínia Rau iria apresentar uma comunicação subordinada ao título «ACHEGAS PARA O ESTUDO DA CONSTRUÇÃO NAVAL DURANTE OS SÉCULOS XVII E XVIII NA RIBEIRA DO OURO — PORTO», o presidente do G. E. H. M., Almirante Manuel Maria Sarmiento Rodrigues, saudou respeitosa e efusivamente o Chefe do Estado nos seguintes termos:

Antes de dar início aos trabalhos da sessão de hoje, peço a V. Ex.^a licença para em nome de todos nós o saudar, no respeito e veneração que os portugueses lhe devem pela nobre chefia que exerce e muito especialmente pelas excelsas qualidades e virtudes que o caracterizam. A essas saudações respeitosas eu quero acrescentar o nosso cordial agradecimento pela evidente simpatia que quis demonstrar vindo participar nos nossos trabalhos, confirmando assim, e da maneira mais clara e mais honrosa, o mérito duma iniciativa que outra finalidade maior não tem do que valorizar o património histórico e cultural da nossa Pátria, justamente no campo das suas maiores glórias, o mar.

Os que aqui se encontram, todos os componentes deste pequeno Grupo, que esperam ver num futuro próximo acrescentado e engrandecido, têm a sorte de não buscar recompensas materiais — que não têm nenhuma —, nem fama, nem louros; porque aquilo que mais os absorve, a missão em que estão empenhados, o encargo que voluntariamente aceitam, consiste

em justamente reivindicar para Portugal as glórias que lhe pertencem e que outros portugueses, ignorados uns, esquecidos outros e malsinados tantos, edificaram com os seus feitos, o seu saber, o seu esforçado patriotismo.

Não será hoje a ocasião mais própria para pôr em destaque a urgente, a imperiosa necessidade duma actividade como a nossa, nem V. Ex.^a, perfeito conhecedor da situação, precisava que fizéssemos qualquer exposição ou apelo. Estamos certos de contar com a compreensão, o apoio e o incentivo do eminente marinheiro e estadista, do esclarecido Chefe do Estado que V. Ex.^a é. E, desta sorte, a decisão do insigne Ministro da Marinha, ao criar este Grupo, verá o seu caminho aberto para mais vastos horizontes.

O Almirante Sarmento Rodrigues resumiu a seguir a história do Grupo até ao momento, afirmando:

No ano de 1968, a Prof.^a Doutora Virgínia Rau e o Comandante Teixeira da Mota submeteram-me a ideia da constituição dum Grupo de Estudos de História Marítima, solicitando a minha intervenção para a respectiva constituição. Ouvido o Conselho Consultivo do Museu de Marinha, a que presido, e com o seu parecer favorável, foi elaborado um projecto de diploma constitutivo.

Em 1969 foi esse projecto submetido à apreciação do Sr. Ministro da Marinha, Almirante Manuel Pereira Crespo, que o mandou estudar e lhe deu forma definitiva pela Portaria n.º 23 958, de 5 de Março de 1969, que criou o Grupo de Estudos de História Marítima.

Seguidamente, no seu despacho n.º 39, de 5 de Maio de 1969, fez a nomeação dos primeiros dez membros do Grupo. Na primeira reunião, o Grupo elegeu-me por unanimidade para seu presidente.

Após algumas sessões de trabalho, o Grupo apresentou um projecto de regulamento que, depois de superiormente apreciado pelo Sr. Ministro da Marinha, foi aprovado por seu despacho n.º 7, de 9 de Janeiro de 1970.

Estava assim criado o Grupo e dotado com orgânica e meios indispensáveis ao seu funcionamento.

Depois de várias sessões de trabalho de organização interna e de eleição de novos membros efectivos, proferiu a primeira

comunicação o Comandante Teixeira da Mota, subordinada ao título «A Viagem de António Saldanha de 1503 e a Rota de Vasco da Gama no Atlântico Sul», na qual demonstrava mais uma vez o perfeito conhecimento dos navegadores portugueses dos regimes dos ventos e correntes no Atlântico Sul, corroborando as sábias afirmações do Almirante Gago Coutinho, ao mesmo tempo que verberava a insânia dos juízos malévolos de Américo Vespúcio sobre a competência dos portugueses. Essa sessão foi presidida pelo Sr. Ministro da Marinha, criador do Grupo.

Passa hoje mais um aniversário da morte de Gago Coutinho. Onze anos decorreram depois de nos deixar. Mas a sua lembrança, que consiste sobretudo nas suas obras, nunca mais nos deixará. Ainda na nossa última sessão, Teixeira da Mota, ao trazer mais um lúcido e válido argumento para a defesa da prioridade portuguesa no descobrimento do Atlântico, do regime de ventos e correntes, da sua navegação, evocou a sapiência e o génio criador de Gago Coutinho, esse admirável tenente de veleiros, como ele se dizia, que era e foi uma das maiores figuras nacionais de todos os tempos.

Onze anos decorreram sobre a sua morte; e onze anos e um dia sobre o seu último trabalho, a correcção dum desenho duma caravela para a capa da edição de *Os Lusíadas* da Escola Naval.

Era ele próprio uma figura de *Os Lusíadas*.

Julgo que chegámos ao fim dos nossos trabalhos de hoje e tenho, todos teremos, de reconhecer que não foram poucos e foram bons.

Da minha vida arejada constam numerosas presidências, algumas das quais inesquecíveis.

A do I. N. C. I. D. I., aqui em Lisboa e em 1956, com dois ministros a meu lado, um dos quais o actual Presidente do Conselho, e na assistência figuras como o actual Presidente Leopoldo Senghor e o duradoiro Ministro dos Negócios Estrangeiros do Congo, Justin Bomboko, e como secretário-geral o Ministro belga Pierre Wigny; e depois as sessões do mesmo I. N. C. I. D. I. de Bruxelas e por fim a de Munique, em 60, no dealbar das independências africanas. Sessões muito animadas. A da famosa sessão do B. I. T. de Luanda, em 1958, na qual participaram numerosas

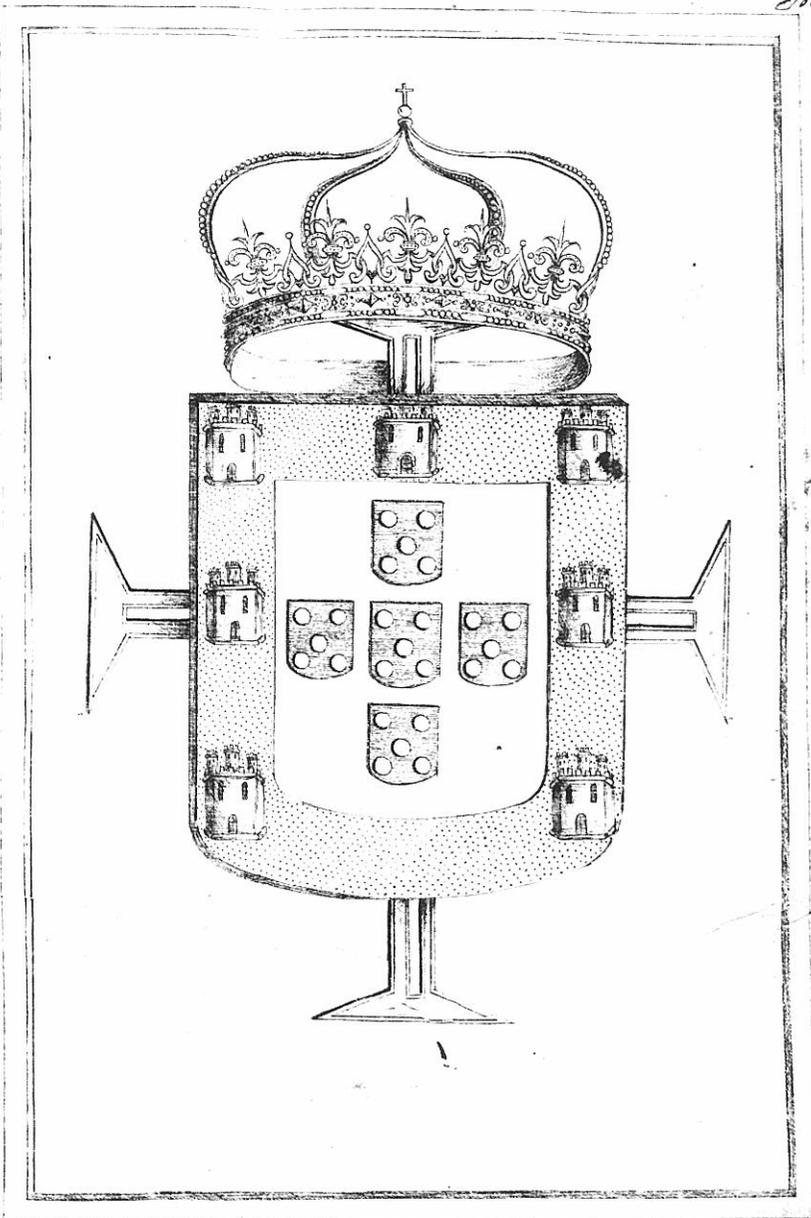
figuras de alto destaque político africano, desde ministros centro-africanos e malgaxes, a embaixadores da Guiné em Cuba, num ambiente ao mesmo tempo irreverente mas cordial. As próprias sessões do Conselho Legislativo de Moçambique, onde, por minha doutrinação cívica, funcionários do meu Governo levantavam a voz para criticarem tècnicamente as propostas do governador-geral, facto que, em vez de me agastar, muito me desvanecia. E até numa célebre presidência da assembleia geral da Sociedade de Língua Portuguesa, aqui em Lisboa, na qual tive de pacientemente esperar pela meia-noite e meia hora regulamentares para encerrar a sessão e nunca mais a abrir — tais os desmandos oratórios dos defensores da língua vernácula.

Ao comparar essas e outras presidências com esta que me foi hoje benêvolmente delegada por V. Ex.^a, Sr. Presidente, não posso deixar de sentir grande satisfação pela forma como decorreram os trabalhos, pela erudição e clareza das teses apresentadas e pela viveza que não exclui a ponderação, e pela sabedoria que não significa ausência de mocidade, das intervenções.

É bem verdade que não receava irreverências, impossíveis entre nós e perante nós. Mas também não esquecia que os setenta anos de um académico correspondem à sua adolescência, pelo que são de esperar todos os entusiasmos. E eles vieram hoje a lume, para maior brilho desta sessão e para de alguma maneira podermos corresponder à honra da presença de V. Ex.^a

Colhe-se mesmo a impressão, a quase certeza, de que este Grupo ultrapassou já, em pouco tempo, a sua limitada área de acção, para caminhar, com o impulso do Sr. Ministro da Marinha e o alto patrocínio de V. Ex.^a, para o destino, para a meta que todos contemplamos: a Academia de Marinha, que as nossas incomparáveis tradições recomendam e a defesa do nosso património cultural impõe.

Ribeira



Livro de registo das ordens referentes à Ribeira do Ouro

Achegas para o Estudo da Construção Naval durante os Séculos XVII e XVIII na Ribeira do Ouro — Porto

*Comunicação feita pela Prof.^a Doutora VIRGÍNIA
RAU no Grupo de Estudos de História Marítima, em 19 de
Fevereiro de 1970.*

DEPOIS da Restauração de 1640 havia uma grande actividade de construção naval na Ribeira do Ouro determinada, em grande parte, pelas necessidades da guerra no mar com a Espanha e a Holanda e pelos imperativos de defesa e escolta das frotas da Índia e do Brasil. Assim o inculcam os documentos insertos no *Livro do Registo das Ordens Referentes à Ribeira do Ouro*, códice manuscrito onde foram oficialmente extractados os registos da Alfândega do Porto — códice que me foi dado adquirir numa livraria de Lisboa há já mais de uma dezena de anos.

O manuscrito em causa é um registo oficial das ordens, mandados, avisos, nomeações, etc., emanados dos tribunais régios, do Conselho da Fazenda, ou do próprio soberano, e apresenta-se como grosso volume, em papel de linho muito encorpado. Tem um frontispício desenhado à pena, num colorido sépia claro, representando as armas reais portuguesas assentando sobre a cruz de Cristo. Encadernado modernamente, em encadernação simples e modesta, conserva 386 fólios, mas está incompleto: as últimas páginas ou fólios encontram-se danificados por grandes manchas de humidade que dificultam mas não impedem de todo a leitura. Os registos abrangidos e lançados neste livro têm as seguintes datas extremas: 8 de Agosto de 1658 e 29 de Outubro de 1733.

Proponho-me sòmente divulgar nesta sessão alguns desses documentos, a fim de que os especialistas de arqueologia naval possam aproveitá-los devidamente nos seus estudos.

O primeiro diploma registado, como disse há pouco, foi um mandado do Conselho da Fazenda, datado de 8 de Agosto de 1658, pelo qual se concedeu o cargo de feitor das «fábricas dos galeões que se obram na Ribeira do Ouro» a António da Maia, por tempo de seis meses.

Nessa época, o dinheiro consignado para o «dispêndio da dita fábrica» era, entre outros, o rendimento do consulado das alfândegas do Porto, de Aveiro e de Viana do Castelo, sendo superintendente de tal rendimento o Doutor Paulo de Meireles Pacheco.

Vamos agora tentar ver, através das cartas de quitação e das de nomeação de especialistas proeminentes, o movimento da Ribeira do Ouro e dos seus estaleiros.

Um dos funcionários da Ribeira do Ouro, em 1658, era Francisco Henriques, que tinha a seu cargo o ofício de feitor e comissário de todas as madeiras «para a fábrica dos galeões, que se fabricam na Ribeira do Ouro da Cidade do Porto» (1). Por outro lado sabemos que Tomé de Sampaio Vilas Boas, que foi feitor da sobredita fábrica de galeões, despendeu, de 3 de Dezembro de 1641 até 27 de Janeiro de 1647, em dinheiro, a avultada soma de 61 926\$884 réis. Em materiais: 800 barris de alcatrão; 8 peças de artilharia de ferro; 267 quintais e 7 arratéis de biscoito; 518 quintais e 3 arrobas de breu; 1145 quintais de enxárcia; 2 660 quintais de ferro bruto; 1 328 quintais de linho cânhamo; 22 385 paus e tábuas de carvalho; 87 quintais de pólvora; «e as mais cousas declaradas no inventário da sua conta» (2).

Tomé de Sampaio Vilas Boas fora proprietário do ofício de feitor. Quando morreu sucedeu-lhe na propriedade do ofício, por carta de 12 de Novembro de 1658, seu filho legítimo mais velho, Bento Correia da Costa, com o ordenado de 218\$800 réis por ano.

Este Bento Correia da Costa, durante largos anos — de 1658 a 1676 —, não só foi proprietário do ofício de feitor e tesoureiro da Ribeira, ou seja da construção dos galeões, mas ainda se ocupou de tudo quanto respeitava a enxárcias, armas, munições, materiais e mantimentos. Isto é, recebia e despendia, ordenava e superintendia na compra, recebimento e na entrega de dinheiro (92 510\$673 réis), de 4 galeões (*S. Pedro de Rates, S. Francisco Xavier, Santiago Maior, S. Francisco de Borja*), 108 peças de artilharia, mais de 76 quintais de pólvora, 1 970 balas de artilharia, 2 379 quintais de ferro bruto, 9 672 paus de carvalho, etc., etc. — isto nos anos de 1658 a 1676. E, por outras entregas, movimentou também: 18 127\$632 réis; 217 barris de alcatrão; 40 quintais de breu; 164 quintais de biscoito ordinário; 12 quintais de balas de chumbo; 2 305 arrobas de carne de vaca; 2 519 quintais de enxárcia; 71 espingardas; 439 quintais de fio lavrado;

(1) Em todas as transcrições foi modernizada apenas a ortografia.

(2) Alguns números, para não tornar demasiado fastidiosa a discriminação, não foram aproximados até às arrobas ou arratéis, conforme os casos.

2 170 quintais de linho cânhamo; 481 varas de lonas; 445 quintais de murrão; 2 550 quintais de pregos sorteados; 71 908 varas de treu; 111 pipas de vinho; 10 âncoras; 10 000 aduelas de pipas; 380 feixes de arcos de pipas; 89 almudes de azeite; mais de 7 quintais de arroz; 33 quintais de bacalhau; 641 quintais de biscoito preto; 4 quintais de balas de mosquete; 92 quintais de estopa preta; 78 paus de pinho de Flandres; 118 dúzias de tabuado grande do Mondego; 154 dúzias de tabuado de Flandres; etc., etc. (3)

O ferro provinha em grande parte da Biscaia e daí era remetido até ao Douro em caravelas de maior ou menor porte. Assim aconteceu, por exemplo, com 140 quintais de ferro — isto é, ferro largo, estreito e vergalhão — que se mandou comprar em 21 de Fevereiro de 1660. Facto curioso decorrente dos imperativos da construção naval: o comércio com o inimigo continuava mesmo em tempo de guerra, pois o tratado de paz com a Espanha só se assinou em Lisboa a 13 de Fevereiro de 1668.

Passemos agora a ver, rapidamente, alguns aspectos do apetrechamento profissional e humano.

Um dos bons artífices que trabalhou na Ribeira do Ouro foi Francisco Antunes Leça, filho de outro especialista da construção naval chamado André Antunes, que foi mestre da mestrança dos calafates. Durante anos trabalhou sob as ordens do pai, com o posto de contramestre, e quando este faleceu recebeu o ofício de mestre dos calafates por carta régia de 15 de Abril de 1660. A razão invocada era: «para o servir na forma que fez seu pai visto não haver outro melhor que ele para esta arte». O ordenado atribuído a Francisco Antunes Leça andava pelos 8\$000 réis por ano.

Outra família de artesãos especializados parece ter sido a de Manuel António. De facto, Manuel António serviu durante mais de quarenta anos o ofício de mestre e patrão das fábricas das embarcações da Ribeira do Ouro. Por não ter quem lhe sucedesse e que tivesse igual «capacidade mais que seu sobrinho Manuel António», que então servia de contramestre da mesma, pediu e obteve primeiro, alvará de lembrança e, depois, em 20 de Julho de 1666, carta de propriedade do ofício para o tal seu sobrinho e homónimo.

Permita-se-me referir ainda o mestre da Cordoaria da Ribeira do Ouro, Manuel Carvalho, que, depois de longa actividade, cerca de meia centúria,

(3) Para efeito de equivalência ao sistema decimal, temos:

1 quintal =	4 arrobas =	58 kls 752 g
1 arroba =	32 arráteis =	14 kls 683 g
1 arrátel =	16 onças =	439 g

se achava velho em 1678 e incapaz de exercitar o seu ofício. Recebeu alvará, datado de 9 de Julho desse ano, para lhe serem dados 60 réis por dia, pagos nas férias da mesma Ribeira, como recompensa e aposentação de uma vida de trabalho.

Algumas vezes, por falta de especialistas locais, ia-se fora da área do Douro buscar o artífice de que havia necessidade. Por isso, em 3 de Setembro de 1697, por alvará régio, atendendo ao que fora representado pela Câmara e homens de negócio da vila de Caminha — «que não havia nela oficial de carpinteiro de navios e mais embarcações senão Manuel Brás, natural de Formaris, do qual necessitavam muito por terem experimentado grandes faltas nas ausências que fazia indo trabalhar na Ribeira do Ouro» —, o rei resolveu que Manuel Brás fosse escusado de ir trabalhar nos galeões e navios que se fabricavam nos estaleiros da Ribeira do Ouro e ficasse reservado o seu trabalho à vila de Caminha.

Mas não esqueçamos que outras preocupações relativas à mão-de-obra especializada pairavam sobre os estaleiros da Ribeira do Ouro. Nesta ordem de ideias, um alvará régio, passado em data de 15 de Outubro de 1698, concedia que fossem «isentos de ser soldados» todos os carpinteiros e calafates que fossem matriculados e que servissem tanto na Ribeira do Ouro, no Porto, como na Ribeira das Naus, em Lisboa.

Por outro lado, os funcionários da Ribeira do Ouro tinham funções fiscalizadoras. Com efeito, em 20 de Dezembro de 1665, um mandado do marquês-almirante ordenava ao juiz da Alfândega do Porto que não desse «licença para nenhum mestre de qualquer embarcação que dessa cidade [do Porto] partir para esta [de Lisboa], quer seja grande quer seja pequena, sem que primeiro vos mostre certidão do superintendente da Ribeira do Ouro, ou do feitor dela, de que conste estar carregado na dita embarcação quaisquer mantimentos ou materiais que hajam de vir por conta da fazenda de Sua Mg.^{de}, ou não haver couza que se carregue, por que de contrario resulta grande prejuizo ao serviço de Sua Mg.^{de} como por vezes se experimentou».

Em complementaridade com o elemento humano especializado, existia a necessidade de promover toda uma estrutura e organização que abarcava as actividades ligadas à construção naval e, também, à manufactura dos aprestos indispensáveis à mesma construção, portanto, aos estaleiros. Assim, em 1676, o então vedor da Fazenda, D. Luís de Meneses, conde da Ericeira, ordenava o seguinte: «... por conveniente ao serviço de Sua Alteza e aumento da fábrica dos treus e lonas que se fabricam no concelho da Maia, que haja um feitor que tenha a seu cargo o procurar as pessoas obrigadas à fiação de um e outro género, e tecelões que os houverem

de tecer, que os façam na forma que convem e os enpreguem no tempo de sua obrigação». Ofereceu-se para desempenhar o cargo Lourenço da Cunha que, à experiência, foi só nomeado por um período de seis meses (4).

Sob o ponto de vista da construção naval, vejamos alguns exemplos.

Em 23 de Novembro de 1690, el-rei D. Pedro II mandou passar decreto na Junta do Comércio ordenando «em razão de ser conveniente se façam navios para os comboios das frotas do Brasil, e se entender que na Ribeira do Ouro da cidade do Porto se farião com mais conveniência, conforme as informações que mandei tomar, houve por bem que a mesma Junta mandasse fabricar na dita Ribeira uma fragata de vinte e dous rumos pelo rascunho que fez o mestre Manuel Salema». Logo se mandou cortar madeira e que a Junta providenciasse que a outra madeira, e materiais de que necessitasse, se remetessem para o Porto. Podiam provir das partes donde mais còmodamente se pudessem comprar, mencionando-se a possibilidade de virem nas charruas que el-rei tinha mandado se comprassem no Norte da Europa.

E desta forma se pôs em andamento a instrução régia para que se fabricasse na Ribeira do Ouro uma nau para a Companhia Geral do Comércio do Brasil, nos moldes e formas seguintes, em que sobressaía a preocupação financeira: o dinheiro necessário seria dado pela Junta do Comércio ao feitor e tesoureiro da Ribeira. Seguiam-se depois recomendações precisas quanto ao modo que se havia de ter na receita do dinheiro e como se haviam de carregar contabilisticamente os materiais. E mais: a elaboração de um livro de ementa de contas com pessoas particulares; uma folha da gente que trabalhasse na Ribeira, com especial cuidado no que respeitava às necessidades do mestre carpinteiro e mestre calafate, etc.

Uma vez acabada a fragata, antes de seguir para Lisboa ou outra qualquer parte para onde se mandasse navegar, se fariam três livros que serviriam: um para o mestre da fragata, outro para o dispenseiro e outro para o meirinho.

Em 1692 foram cometidas à iniciativa dos mestres Domingos Jorge (e seus companheiros) e Miguel Gonçalves (e seus filhos António Gonçalves e Bartolomeu Gomes), respectivamente, as fragatas *Nossa Senhora do Pilar* (de 17 rumos), ao primeiro, e *Nossa Senhora das Ondas* (de 22 1/2 rumos) e *Nossa Senhora da Graça*, ao segundo. De novo no ano de 1694 os

(4) Sobre a tradição e actividade de tecelagem dos panos de treu no Entre Douro e Minho desde princípios do século XVI e no século XVII, ver: António Cruz. «O Porto na Génese dos Descobrimentos», sep. do *Stydium Generale*. Porto, 1960, págs. 44-45 e 102 e segs.

mestres Miguel Gonçalves e António Gonçalves, em 16 do mês de Outubro, arrematavam e obrigavam-se, pela soma de 8 500 cruzados, por cada embarcação, a construírem duas fragatas de 21 rumos, nomeadas *Nossa Senhora dos Remédios* e *Nossa Senhora das Necessidades*.

Eis como nos aparece a relação dos apontamentos para a construção da fragata *Nossa Senhora do Pilar*:

- teria de quilha limpa 17 rumos
- teria de pontal 17 palmos e meio
- de boca 34 palmos
- de fundo na caverna mestra linha batida 20 palmos
- teria 7 palmos a primeira coberta
- teria 4 1/2 palmos de borda no convés e para a popa e proa conforme o tosamento
- e se advertia que, como se pedia fragata rasa, não poderia acomodar-se castelo na proa, e quando se fizesse para o recolhimento da gente teria de altura pouco menos de 5 palmos; e a tolda correria avante do mastro da mezena, «o que der o cabrestante, e papoias em seu lugar»
- levaria 5 cintas, 3 de grosso para baixo e 2 para cima
- seria armada com 21 cavernas em que entrariam 7 de 1 ponto
- ficaria o grosso em 15 palmos e meio de altura para que pudesse ficar a artelharia mais livre do mar
- teria o cadaste 22 palmos
- teria de lançamento 4 1/2 palmos e de cambota 5 palmos
- teria o gio 26 palmos
- teria de delgados à proa 13 palmos e à popa 8 1/2 palmos
- lançaria de roda de proa 15 palmos e iria em altura de 26 palmos
- teria de amura 30 palmos em cima, no grosso
- teria a câmara o comprimento que melhor se pudesse acomodar em razão da timoneira
- teria de altura 7 palmos
- e por haver de ser esta fragata rasa, de nenhuma sorte se lhe havia de fazer camarotes, e quando houvesse de levá-los se haviam de acomodar conforme o «tazamento» da fragata.

E todos os palmos declarados nas medidas desta fragata se entendiam por palmos de goa (5).

(5) Segundo o nosso manuscrito, um palmo de goa tinha 10 polegadas. No precioso *Dicionário de Linguagem de Marinha Antiga e Actual*, da autoria dos com.^{tes} Humberto

Sendo nesta forma a fragata bem fortificada de madeiras, cintas, latas dormentes, contradormentes, curvas, cabrestantes, papoias, etc., ou seja, tudo o mais que fosse necessário de madeiras inteiras, exteriores e interiores, entrando a lavragem da mastreação — excepto os tabuados e as esculturas, e obras de carpinteiro de lagartixa —, feito tudo pelas medidas, fortaleza e perfeição que pudesse ser em obra semelhante, se obrigava o mestre Domingos Jorge e seus companheiros (com quem tinha apazado companhia) a fazer a dita fragata por 2 contos de réis, entrando leme, bombas, pegas, etc., mas dando-se-lhe para a «botação» enxárcia e o sebo necessário (6).

Em termos bastante semelhantes, salvo características às vezes diversas das embarcações, se apresentavam os contratos dos outros arrematantes ao tomarem conta das respectivas empreitadas.

A especificação da fragata *S. Boaventura*, pela qual se devia fazer a fragata *Nossa Senhora das Ondas*, era a seguinte:

- teria de quilha limpa 22 1/2 rumos e 1 palmo de esquadria a esquadria
- de roda de proa 30 palmos de alto
- de lançamento à esquadria 30 palmos
- de cadaste à esquadria 30 palmos
- de gio de bombordo a estibordo 34 palmos
- teria os mancos em 15 palmos, que é a metade do cadaste
- teria de boca 42 palmos
- teria de caverna, de côvado a côvado, 24 palmos
- teria de pontal à primeira coberta, da face da quilha da banda de riba à face do dormente da banda de riba, 13 palmos
- teria a coberta do convés, de uma a outra no meio, 7 1/3 de palmos
- teria a proa 7 palmos e a popa, na praça de armas, 7 1/2 palmos
- teria a câmara de alto 7 1/2 palmos até o mastro da mezena («que era a timoneira de quando saiu do estaleiro, que a tolda que tem foi feita ao depois»)
- a caverna mestra estava posta aos dois terços da quilha, à vante
- estas medidas eram de palmos de goa (7).

Leitão e J. Vicente Lopes, Lisboa, 1963, pág. 300, indica-se que o seu comprimento regulava por 0^m,245. O termo *goa* é um aporuguesamento do vocábulo francês «goue», medida usada na construção de galés.

(6) Para o significado de todos estes termos técnicos remetemos para o *Dicionário* citado na nota anterior.

(7) Ver a nota (5).

A fragata *Nossa Senhora das Necessidades*, de 21 rumos de quilha limpa, e de boca 46 palmos, tinha características não muito diversas das suas congêneres. Por isso vamo-nos ocupar sòmente dos «apontamentos» e arrematações, feitos em 1695, relativos à *carpintaria de branco*, aos *mestres de lagartixa* e à *pintura* da referida fragata.

Quanto à *carpintaria de branco* os «apontamentos» eram explícitos: «Primeiramente se hão de tarugar ⁽⁸⁾ todas as latas da câmara, e de fora dela para a popa, e se forrará de esteira lisa de meio fio o tabuado, de sorte que fique tão miudo como se fora colado; e sobre o dito forro se fará partilha de paineis com rompantes de moldura feitas neles de tabua à estrangeira, assim como se fizerão na fragata *N.ª S.ª da Graça*, com sua fasquia por riba do rompante, e os ditos paineis serão repartidos de sorte que fiquem em oitavo toda a câmara, e levará em toda a roda uma cornija, feita de sorte que não empida a altura das portas».

«Mais se farão duas anteparas, uma na entrada da câmara que ha de levar duas portas, fasquiadas por fora, e por dentro lisas, as quais portas serão guarnecidas com molduras pelos batentes, como também o painel que fica entre elas, e a antepara da popa, que sai para a varanda, levará também duas portas e os postigos que hão de ser quatro; e as ditas portas hão de ser de mais fortaleza que as outras e também fasquiadas, e os postigos guarnecidos de molduras pela parte de fora, como também na antepara pela parte de fora; entre os postigos se há de guarnecer com molduras para baixo entre os pilares, que se puzerem de talha, e também forrará a varanda pela parte de cima, na forma da câmara».

«Levará a antepara de dentro da câmara da popa um caixão do painel de entre-porta e porta, do tamanho que couber, lisa com seu bucel na cobertura».

«Levará à roda da câmara, por uma e outra banda, quatro beliches, duas secretas e duas guarda-roupas ...; os quais beliches hão de ser forrados pelas costas, assim como as secretas e as guarda-roupas; e os beliches levarão por baixo seus armários com suas portas, de sorte que possa caber baús; e os lastos dos ditos beliches serão levadiços de sorte que possam abrir para cima para se poder alcatifar a câmara todas as vezes que for necessário. Estes beliches levarão seus pilares e transpilares com seus arcos de molduras, lisos à estrangeira, como também os pilares hão de ser refendidos com suas molduras à volta lisos, e levarão seus capiteis com seus colarinhos ... As secretas levarão seus assentos com suas coberturas, que fechem e abram, e levarão seu funil de madeira até despedir fora da talha que for na almeida ... As guarda-roupas terão suas portas, cada uma delas, também

(8) Prender ou segurar com *tarugo*, isto é prego de pau.

fasquiadas, que correspondam com as duas secretas ...». «No painel da antepara da câmara, pela parte de dentro, e entre porta e porta, levará um vestuário de altura de cinco palmos respartidos em quatro portas ... com pilares ...».

«Mais se fará três camarotes em cima com sua antepara diante, onde der a repartição, a qual antepara será tabuada de tabuado trincado com seu murrão pela junta, por dentro e por fora, e levará sua porta no meio e dous postigos para dar luz aos camarotes ... terão portas corredeças ... [um destes camarotes era para o mestre e piloto] ...». O painel da popa seria forrado como era costume. A praça de armas levaria sua antepara de meio fio com duas portas. Levaria dois beliches à popa, bem acomodados, que não impedissem o «burnir» da artilharia, com suas chaleiras à roda, e em medida que coubessem os cartuchos com seu caixão na antepara entre porta e porta.

A praça de armas seria toda fasquiada de sorte que se acomodassem as armas com conveniência, e as fasquias seriam limpas de «praiana» e redondas pela junta, e correriam de popa à proa pela coberta da artilharia.

«Mais se atabicarão todas as latas da nau, sobre os dormentes; no porão será tosco, e na coberta da artilharia, e tolda, e castelo, serão limpas de plaina, conforme as latas, na tolda se fará a timoneira com seus pilares refendidos em meias canas, e com seus capiteis, e suas bolas em todos os cantos; e no vão das latas, da timoneira, será forrado e guarnecido com suas molduras, e também a tolda fasquiada pelas latas na forma da praça de armas. Também se fará sobre a tolda um caixão levadiço para se dizer missa, e que sirva também de beliche, com sua porta corredeça e um postigo. Mais se farão as capoeiras necessárias para as galinhas em cima da tolda, e estas hão de ser levadiças. Mais se farão dois paióis, um para a pólvora, que há-de levar seu sobrado no meio; e as anteparas deles hão-de ser de tabuado de meio fio, e o da pólvora terá seus caixões com dobradiças para cartuchos, e o de pau será solhado todo também por baixo, e se lhe fará uma porta para o porão, e tudo o mais que se costuma fazer neles. Levará dois paióis à proa na forma que se costuma fazer».

Em 3 de Julho de 1695, o administrador superintendente da Ribeira do Ouro, Pedro da Costa Lima, dava de arrematação aos mestres de lagartixa, Domingos António e Manuel de Faria, toda a *obra branca de lagartixa* da mesma fragata pela quantia de 150\$000 réis, sem nos dizer em que consistia essa «obra branca de lagartixa».

Em 12 de Agosto do mesmo ano de 1695 o administrador e superintendente Pedro da Costa Lima fazia arrematação ao mestre Miguel Correia da pintura da fragata *Nossa Senhora das Necessidades*. Por tal contrato de arrematação o mestre obrigava-se a pintar a fragata, aparelhada e «impri-

mada» da primeira mão de óleo no tocante à escultura, e sobre esta primeira mão outra de ocre com seu secante, e a terceira de ocre misturada com seu «macicote» que lhe aclarasse a cor; e sobretudo realçada de «macicote» puro, devendo dar-lhe um lustro com verniz secante e juntamente as portinholas passadas de azarcão, e «uma falca ao redor da nau do mesmo azarcão com seus verdugos brancos, que a guarneção, e a imagem de Nossa Senhora bordada e dourada a óleo com suas flores, e as gáveas todas pintadas de azarcão a duas mãos, paus de bandeiras, e grimpas, anteparas da câmara, e camarote, falcas do meio, alvaçuz da proa, e tudo quanto seja necessário pintar-se na dita nau». Mestre Miguel Correia fazia toda a pintura à sua custa, dando a mão de obra, tintas e óleos, pelo preço global de 50\$000 réis, preço de arrematação.

Uma vez a nau em vias de ultimação, el-rei D. Pedro II, havendo respeito a Manuel Ferreira o ter servido em 10 viagens por marinheiro (entre as quais uma à Índia e cinco pela repartição da Junta do Comércio Geral) e perto de 4 anos por cabo de uma esquadra, 7 anos por guardião de naus (*Madre de Deus, São Francisco Xavier e Santo António de Lisboa*), 3 anos por contramestre da nau *Nossa Senhora de Monserrate e S. Bento*, vindo nesta mesma nau por mestre na viagem do Rio de Janeiro, e 2 anos de mestre da charrua *Nossa Senhora de Betancor*, que nessa altura exercitava, e a boa informação que dele se houvera do provedor dos Armazéns da Junta, fez-lhe el-rei mercê do lugar de mestre da nau *Nossa Senhora das Necessidades*, que «se está acabando de fabricar» na Ribeira do Ouro da cidade do Porto, por carta de 3 de Junho de 1695.

Corria o ano de 1702 quando em 19 de Maio se fez arrematação aos mestres ferreiros Filipe Francisco, Manuel de Paiva e António Ferreira de toda a obra de ferragam grossa e miúda de que necessitasse a fragata *Nossa Senhora da Lapa*. Os arrematantes seriam obrigados a fazer: pregos quilhares e de embarças, de cinta, costado, cobreal, forro, tolda e castelo; pregos de «aretaduras» dos mastros, linhas, chapas de escotilhas, pés-de-cabra, cavilhas de carretas. Na proporção do peso de cada quintal de ferro bruto deviam entregar a «governadura», bote e «adura», chapas das gáveas, gatos arganéus, tesouras, chapas de artilharia, e sapatilhos, e carretas, e arruelas, e missagras, etc. O lanço que fez António Ferreira pela obra grossa foi de 750 réis por cada quintal de ferro bruto que se lhe entregasse, e a 1 050 réis pela obra miúda de cada quintal de ferro bruto — abatendo-se-lhe a 4.^a parte para a quebra, conforme o estilo do ferro bruto.

Nos princípios do século XVIII, com a Guerra da Sucessão de Espanha, intensificou-se o labor da Ribeira do Ouro. Com efeito, o Conselho

Presbitero de São mandado do Conselho
da Fazenda para que sua Magestade
a Vossa Magestade se proveja de
fazer da subleira do Ouro por tempo
de seis meses.

Marcos Henriquez dos Conselhos
do Estado e guerra deigo dno. de is
cont. da Magestade feitor da Alcaidega
da Cidade do Porto e Vinga. da qual
por bem fazerhe. m. da sua ventura
feitorias das fabricas das quantias qd
osão na subleira do Ouro por tempo
de seis meses e para no mandado dadi-
ta ventura se poem o m. de qd se
linda dando primeiro flanso na fo-
ra da cidade a qual quer logo dar e
pagar o ouro dizeiro jilho de p. ar. m.
de fassa. m. mandas pallas mandadas
entrar na ventura do dno. qd se
na referida e de ill. —
de pacho

Presbitero mandado para servir dando flanso
na forma do Regimento do dno. de
to mesmo do superintendente de oiro
de Agosto de seis centos e setenta e
do com as fabricas —
m. m. dado.

Marcos Henriquez dos Conselhos
do Estado e guerra de ltra. m. dno.

Outro registo do livro das ordens da Ribeira do Ouro

da Fazenda dava ordem, em 18 de Março de 1702, que o superintendente da Ribeira mandasse vir da Biscaia toda a pregadura, cavilhame e ferro que fosse necessário para o fabrico da fragata de guerra que el-rei aí mandara fazer. Assim como, «das partes do Norte» da Europa, deveriam vir os restantes materiais necessários para a construção da mesma fragata. Desenhava-se deste modo um autêntico comércio de material bélico com o inimigo!

Ao lado desta construção oficial, digamos assim, havia uma outra de carácter privado. Escolhamos um exemplo representativo. Em 26 de Novembro de 1724, uma ordem do superintendente da Ribeira informava Bento António que el-rei autorizara a nela se fabricar «um navio do porte de trezentas toneladas para navegar para o Brasil por conta de Miguel de Affonseca e Silva e seus companheiros, todos portugueses». Por isso devia autorizar-se o corte de madeiras de carvalho, sobre e pinho (manso) que para tal fossem necessárias, porém «sem cortar pau algum que sirva para as fragatas de guerra».

Outro caso foi o de Amaro Lourenço da Costa, da vila de Viana, que obteve autorização do Conselho da Fazenda para se lhe venderem três paus de pinho da Flandres, em 23 de Janeiro de 1706. Um dos paus, o maior, tinha 10 braças e 7 palmos, valendo a quantia de 96\$000 réis; outro tinha 9 braças e 4 palmos, avaliado em 80\$000 réis; outro de 8 braças e 5 palmos, em 55\$000 réis.

Terminaremos com a nota pitoresca das farmácias de bordo. Com efeito, para as fragatas que se construíssem na Ribeira do Ouro, destinadas ao comboio das frotas do Brasil, a Junta do Comércio fez, em 1693, a seguinte determinação quanto à sua organização em mezinhas. Delas daremos alguns exemplos apenas:

Unguentos: peitoral, rosado, fezes-de-ouro, amarelo, branco, de chumbo, refrigerante, populeão, alteia, defensivo, tromentina, de unções, etc.

Óleos: de amêndoas, de aparicio, de murtinhos, rosado, marcela, arruda, minhocas, de alacrais, de raposa, etc.

Xaropes: almeirão, perçico, lambedor de violas, lambedor de avenca, puximel simples, de borragens, de limões, mel rosado, murtinhos, arrobe de amoras, etc.

Pós: de rosas, incenso, verdete, azebre, pedra-ume, sangue de drago, mirra, caparrosa, bolo arménico, murtinhos, jalapa, sândalos, coral preparado, ponta de veado, alúmen cru, sementes frias, rosa seca, linhaça galega, cevada, alcasus, alvarisco, avenca, etc.

Emplastros: confortativos de Vigo, contra-rotura, diapalma, de aquilão menor e de aquilão maior, serrote magistral, melidote, etc. (9).

Estas farmácias eram suficientes para justificar qualquer retirada estratégica do marujo mais valoroso!

Espero, no entanto, que as minhas breves achegas sobre a construção naval na Ribeira do Ouro não tenham tido o mesmo condão. E que, em vez de afugentar, tenham atraído a curiosidade de especialistas e técnicos para uma das actividades sobre cujo desenvolvimento nos faltam muitos elementos, nomeadamente, para os séculos XVII e XVIII.

(9) Sobre as farmácias de bordo, comparar com aquelas dadas a conhecer por Frazão de Vasconcelos em *Subsídios para a História da Carreira da Índia no Tempo dos Filipes*, sep. do *Boletim Geral do Ultramar*, Lisboa, 1960.

Saveiros da Baía

Apontamentos para Um Estudo de Nautologia Luso-Brasileira

Abreviaturas:

C. E. M. = Centro de Estudos de Marinha

D. H. B. N. R. J. = Documentos Históricos da
Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro
(Publicação)

A. H. U. = Arquivo Histórico do Ultramar
Lisboa

Comunicação feita pelo Eng. J. M.
DOS SANTOS SIMÕES no Grupo
de Estudos de História Marítima,
em 15 de Abril de 1970

Ao ser gentilmente convidado para participar na I REUNIÃO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DA NÁUTICA — realizada em Coimbra de 23 a 26 de Outubro de 1968 — projectei preparar uma breve comunicação sobre Iconografia Náutica dos Séculos XVI e XVII, existentes nos Museus de Lisboa, de Roterdão, de Hamburgo (Altona), de Londres (Greenwich) e na Biblioteca de Leida. Entretanto fui solicitado a tomar parte nas «Jornadas Culturais do Barroco», efectuadas no Brasil em Setembro, o que me impediu de dedicar-me à projectada comunicação.

Mantive porém a esperança de regressar a Portugal a tempo de assistir à Reunião de Coimbra e, assim, aproveitei a minha estada na Baía para levar um pouco mais longe as minhas curiosidades sobre as embarcações locais, que, em viagens anteriores, haviam despertado a minha atenção. Apesar de toda a boa vontade, não me foi possível recolher material suficiente para justificar uma comunicação à Reunião de Coimbra e, dessa feita, resolvi deixar para outra oportunidade a exploração da matéria. Ela é-me agora oferecida pelo GRUPO DE ESTUDOS DE HISTÓRIA MARÍTIMA: é a minha estreia no campo da «Nautologia» — que me seja perdoado o neologismo — e para ela peço antecipadamente a benevolência dos meus ilustres confrades ...

Atraído desde muito novo pelo fascínio do mar — como bom português e lisboeta — não quis o destino que viesse a dedicar-me metódicamente aos estudos de marinharía. Uma campanha baleeira ao serviço da Sociedade Portuguesa da Pesca de Cetáceos (com estação na Tróia, Setúbal, — tinha então 17 anos —, permitiu-me

conhecer a navegação de pequena tonelagem, e, desde então, foram as embarcações menores que mais me atraíram. Outros interesses materiais e outras curiosidades intelectuais ocuparam a minha já longa vida e não voltei a poder debruçar-me sobre as coisas náuticas ... Mas ... on revient toujours à ses premiers amours e eis que, embora tardiamente, eu me encontro envolvido nas maresias ...

DESDE as minhas primeiras visitas à cidade do Salvador — 1959 —, em contacto íntimo com a baía de Todos-os-Santos, para onde abria a janela do meu quarto de hotel, me prenderam a atenção esses airosos barcos que via singrar, vindos das bandas de Itaparica, com suas grandes velas coloridas, ajoujados de carga e de gentes. Logo me informaram serem «saveiros» e este nome familiar mais aumentou a minha curiosidade de portuguêsinho valente, propenso a novas descobertas brasileiras.

Amigos muito queridos, diligentes cicerones, profundos poços de conhecimentos baianos, me asseguravam a antiguidade de tais embarcações, em cuja silhueta era manifesta a semelhança com as fragatas do Tejo (1).

Vi-os mais de perto, junto aos cais do Mercado Modelo e de Água-de-Meninos, cruzei-me com eles em Monte Serrate, na ponta de Itapagipe, e em excursões recreativas pela baía. A sugestão da fragata lá estava na grande vela latina e no *capelo* da proa, mas, quanto ao resto, o «saveiro» baiano aparecia-me como uma embarcação *sui generis*, sem mais semelhanças com qualquer das de mim conhecidas em Portugal, e, muito menos, com aquelas aqui denominadas «saveiros».

Foi nas duas últimas viagens ao Salvador que determinei tomar alguns apontamentos sobre este assunto, com a intenção de procurar a genealogia daquele barco e a sua relação de parentesco com as embarcações portuguesas isotípicas.

Não encontrei na bibliografia local — ou em outra — quaisquer informações monográficas ou tecnológicas; soube, é certo, que o arquitecto Lev Smarcevsky, do Salvador, se havia interessado pelos «saveiros» e que levava o seu interesse a possuir um desses barcos e a estudar as técnicas construtivas. Infelizmente, o tempo e as ocupações oficiais não deram para

(1) Quero aproveitar esta oportunidade para recordar aqueles que no Salvador me honram com a sua amizade e que tanto me aturaram quando nas minhas buscas saveireiras! António Simões Celestino, o «grande» português ...; Jorge Amado (para quê adjectivos?), Caribé, o maior artista da Baía com o maior coração do Brasil; Renato Ferraz, homem de etnografias e de gosto; Silvinha Menezes e Johildo de Athayde, que Deus juntou ...

que se estabelecessem contactos mais íntimos, o que tenho esperança de conseguir em próxima viagem, já que com ele muito terei a aprender.

As minhas fontes de informação foram os próprios «saveiros», os bate-papos com os saveireiros e, sobretudo, as entrevistas com o mestre Alberto Teixeira Lima, conceituado carpinteiro naval e construtor de «saveiros» em Itapagipe.

Só em Lisboa tive oportunidade de recorrer a bibliotecas e arquivos e, na bibliografia corrente, vim a encontrar algumas achegas que me permitem estabelecer hipóteses de trabalho. Sei que a matéria é tão vasta quão delicada e não me iludo quanto às conclusões a que cheguei, antes tenho plena consciência da complexidade do problema, para cuja solução seria mister dispor de muito tempo.

Para me documentar *in loco* tirei fotografias, rabisquei desenhos e anotei terminologias. Ambicionei mandar executar um modelo à escala mas tive que desistir da ideia perante a dificuldade em encontrar um bom maquetista. Quis o acaso que, quando já abandonara o propósito, eu entrasse na posse do ambicionado modelo! Porque a Baía é terra de sortilégios e outros prodígios metafísicos, ocorre aqui relatar como me veio parar às mãos o «saveirinho» ...

Dissera-me mestre Teixeira Lima — e outros mo confirmaram — que ainda há poucos anos havia um velho construtor de «saveiros», lá para os lados de Maragogipe, que fazia modelos de barcos, os quais mandava vender no Salvador para as «charolas» ex-votivas dos «saveireiros», devotos do Senhor do Bonfim. Esses barcos, passada a festa, eram vendidos em leilão e o produto revertido em esmola. Há tempos, porém, já não apareciam tais modelos, antes o que agora havia eram fantasias para turistas, sem qualquer interesse, iguais às que proliferavam por toda a parte ... O homem, ao que constava, tinha morrido sem deixar sucessor na arte ...

Passou um ou dois dias sobre estas desoladoras informações. Uma bela manhã, estando eu de visita à minha querida e veneranda amiga D. Marieta Alves — historiadora da Baía —, fui chamado a atender uma chamada telefónica, que me era feita de uma casa vizinha, de mim totalmente desconhecida. Amavelmente acolhido, ia retirar-me quando reparei que junto à porta da entrada, num monte de lixo, entre papéis velhos, cadeiras partidas e trapos variadamente sujos, estava ... um belo «saveiro», com suas velas desbotadas e o ar triste das coisas velhas! Alvorçado, inquiri do que se tratava e logo a senhora da casa me disse que era um antigo brinquedo que seu pai comprara há muitos anos na festa do Senhor do Bonfim, e que, agora inútil por falta de meninos, aguardava a carroça do lixo que devia passar nessa manhã ... Não vale a pena referir

pormenores, bastando saber que o barquinho, depois de carinhosamente limpo pela mesma senhora, passou para a bagageira do táxi e que agora, restituído na sua vetustez, está no Museu de Marinha de Lisboa! (2) Para os meus amigos baianos, versados nos mistérios do candomblé, o caso foi apenas uma das banais manifestações de Oxalá, o pai dos Deuses, ou, mais provavelmente, da amável Iêmanjá, «mãe-d'água» principal, propícia aos saveireiros e aos seus amigos... E não sou eu quem os vai desdizer...

É tempo, porém, de entrar na matéria desta comunicação.

Tal como em Portugal, no tocante a terminologia naval, também no Brasil o termo «saveiro» não designa um tipo específico de embarcação, antes se tornou apelidação genérica, envolvendo vários tipos de barcos destinados ao tráfego de mercadorias e de pessoas. Há «saveiros» desde Belém do Pará até ao Rio Grande do Sul, nomeadamente em Santos e no Rio de Janeiro.

Em todos os casos o «saveiro» é sòmente usado nos estuários e rias, nos grandes e pequenos portos de cabotagem, e, ainda, em certos rios navegáveis, para o transporte de cargas e de passageiros; nunca, ao que parece, se aplica este nome às embarcações usadas na faina pesqueira, mesmo fluvial.

Os «saveiros» da Guanabara divergem dos da Baía — pelo menos actualmente —, tendo provavelmente evoluído num sentido mais «moderno»: já os há construídos em ferro, motorizados ou transformados em barcaças de reboque.

Mantêm-se ainda dentro da ortodoxia os «saveiros» do Pará e do Maranhão, ainda que apresentando formas diferentes dos «saveiros» baianos.

É sobre o «saveiro» da Baía que incidirão estes apontamentos, já que, segundo julgo, é aqui que se pode encontrar nas suas formas transitivas, e, certamente, as mais antigas.

O termo «saveiro» passou ao Brasil levado naturalmente por pescadores de Lisboa, de Setúbal ou da região de Aveiro. Ele correspondia, primitiva-

(2) O modelo foi confiado aos cuidados de Mestre Luís Marques para uma limpeza geral, com a recomendação de limitar ao mínimo os trabalhos de restauro e, principalmente, de conservar a pintura original. Não é um «modelo» técnico, rigoroso na escala e nos pormenores, mas o trabalho de um construtor autêntico que empregou os materiais, as cores e as ferramentas do ofício. Trabalho aparentemente rude, ele é, afinal, a redução de um «saveiro» típico, com toda a sinceridade primária desses obreiros que fazem arte... sem saber ler nem escrever... Um modelo de «saveiro» baiano encontra-se no Museu de Marinha de Paris. Será tècnicamente mais correcto, mas é certamente menos humano...

mente, à embarcação que no Tejo, no Sado ou na Ria do Vouga — também, provavelmente, em outros rios — se destinava à pesca do sável (*Clupea Alosa*); é assim, pelo menos, que os etimologistas explicam a formação da palavra — *sável*+*saveleiro* = *saveiro* (3). Nem todos os dicionaristas estão no entanto de acordo quanto à definição do «saveiro». Desde os que se limitam a identificá-lo como «barco de atravessar o rio, de pescar à linha» (4), até aos que o definem «embarcações de fundo chato, com as formas semelhantes às da *meia-lua* ... os saveiros ... não se afastam da costa, e servem especialmente para conduzir as redes que são lançadas em frente da praia» (5). Para os filólogos portugueses o «saveiro» é sempre uma embarcação pesqueira, ao passo que para os seus confrades brasileiros ele é exclusivamente destinado ao transporte de mercadorias (6). Concluiremos que o termo sofreu no Brasil uma alteração semântica, generalizando-se a mais de um tipo de faina.

O «saveiro» de Portugal — e a sua próxima parente «meia-lua» — encontra-se de há muito circunscrito à pesca da sardinha, ou melhor, ao transporte das redes de arrastar-à-terra, nas praias do Centro do País, entre Espinho, ao norte, e a Costa de Caparica e Sines: as suas características são conspícuas e sobejamente conhecidas para que seja necessário recordá-las aqui (7).

(3) Antenor Nascentes — *Dicionário Etimológico da Língua Portuguesa*, Rio de Janeiro, 1932.

(4) Eduardo de Faria — *Novo Dicionário da Língua Portuguesa*, Lisboa 1849.

(5) Humberto Leitão e J. Vicente Lopes — *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*. Lisboa 1963. São estas também as palavras de A. A. Baldaque da Silva — *Estado Actual das Pescas em Portugal*, Lisboa, 1892.

(6) Caldas Aulete e *Grande Enciclopédia Luso-Brasileira* mencionam os dois significados com citações literárias portuguesas e brasileiras. Em um dos preciosos livrinhos da hoje quase ignorada «Biblioteca do Povo e das Escolas» (n.º 82, da 11.ª série, do tenente Carlos Dinis), com o título *A Arte Naval*, enumeram-se as «Imbarcações (*sic*) Costeiras e Fluviaes» de Portugal e entre elas o *saveiro*. O autor escreve que esta embarcação é «como o *varino*, mas menor». O *varino*, por sua vez, é descrito como «ligeira imbarcação de rio acima que se emprega algumas vezes na pequena pesca. É aberta, movida a remos, com os extremos iguais e aguçados; arma numa vara uma pequena vela quadrangular». Hoje em dia o *varino* é uma variedade da fragata do Tejo, distinguindo-se desta apenas por ter fundo chato e pela configuração da proa, acentuadamente encurvada — *proa à varina* —, terminando em *bica* ou *caneco*.

(7) Muito recentemente foi publicado o trabalho de J. A. Neves Cabral, *Meia-Lua da Costa de Caparica* (Setúbal, 1969), no qual se comparam as formas do *saveiro* e da *meia-lua*.

Tal tipo de embarcação de pesca é desconhecido nas costas brasileiras. A faina pesqueira tradicional do Norte e Nordeste — desde o Ceará até à Baía —, quando feita à vista de terra, é assegurada pelas típicas «jangadas», cuja origem ainda não foi perfeitamente estabelecida mas que, em qualquer caso, está fora da culturação europeia. Para a pesca do alto usam-se, além das traineiras motorizadas, barcos de tipo português, derivados dos caíques algarvios e penicheiros, das lanchas e canoas poveiras e lisboetas ou dos buques, do modelo galego das Rias Bajas⁽⁸⁾. Nunca tais barcos são chamados de «saveiros», nome que, como disse, se generalizou a todas as embarcações mais pesadas, de arqueação variando de 10 a 100 toneladas.

O fenómeno semântico, corrente na terminologia brasileira onde teimosamente se perpetuam os arcaísmos, explicar-se-ia com a ancestralidade do termo «saveiro» aplicado primitivamente à embarcação de pesca fluvial e ribeirinha, logo alargado a todas as embarcações de pequeno porte.

Penso que o alargamento do conceito de «saveiro» ocorreu no limiar do século XVII, quando o desenvolvimento do tráfego determinado pela ocupação e exploração do Recôncavo baiano exigia cada vez maior número de embarcações de pequeno e médio porte, servindo os primeiros «saveiros» indiferentemente para a pesca e para o transporte de géneros. Data de 1664 a mais antiga referência a «saveiros» que encontrei na documentação compulsada até ao presente, ainda que desta se possa inferir serem tais embarcações já então muito comuns na Capitania da Baía⁽⁹⁾.

Os saveireiros eram nesse tempo simultâneamente pescadores e transportadores de pescado, abastecendo não só o mercado da cidade do Salvador mas, também, os povoados do Recôncavo. Reuniam-se em *Companhias*, tendo cada uma seu *capataz*, o qual se deduz ser o responsável pela disciplina legal, esta certamente já bem assente em regimento próprio. Parece que beneficiavam de certas regalias, podendo ser isentos de obri-

(8) Nos últimos cinquenta anos tem aumentado consideravelmente na Baía a imigração da Galiza, a ponto de hoje a colónia galega ser incomparavelmente mais numerosa do que a portuguesa. Ainda que a maioria dos imigrantes venha das terras do interior (províncias de Orense e de Lugo), muitos há que vêm da zona litorânea, principalmente de Vigo e de Pontevedra. Entre estes alguns exploram a indústria pesqueira, não tanto como pescadores, mas como armadores e distribuidores.

(9) Nos *Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*. Vol. VII, pág. 143, transcreve-se a Portaria de 6 de Maio de 1664 onde se lê: «O capataz dos saveiros que mais vizinho ficar do lugar donde assiste o Capitão Clemente Nogueira com a sua companhia ... dê o peixe bastante para sustento da infantaria ... (sem o que) o dito Capitão tomará o peixe aos ditos saveiros ...».

gações militares⁽¹⁰⁾, o que não quer dizer que não sofressem também extorsões e violências⁽¹¹⁾.

O «saveiro» baiano actual não tem, a meu ver, semelhança genérica com qualquer embarcação usada em Portugal, a não ser, como disse, por virtude de certos aperfeiçoamentos que construtores de Lisboa, de Setúbal ou do Norte lhe tenham introduzido no decorrer do século XIX. Não é crível, quanto a mim, que, se tivesse havido o propósito de fabricar um barco «português» se lhe desse o nome de «saveiro», já que este era específico de uma embarcação pesqueira de feições morfológicas bem marcadas. Seria mais lógico que se lhe chamasse por qualquer dos nomes que definem as «fragatas», os «barcos», os «varinos», os «cangueiros» ou os «galeões» destinados aos transportes pesados dos estuários tagano e sadino.

Uma embarcação, qualquer que ela seja, é adoptada tendo em consideração inúmeros factores, tais como o serviço a que se destina, as condições naturais do meio geográfico onde vai laborar, a acessibilidade das matérias-primas, da mão-de-obra, etc. No caso particular da Baía e do seu Recôncavo, onde de todo escasseavam as vias de comunicação terrestres carroçáveis, os barcos tinham praticamente que ser os únicos meios de transporte, tanto para as mercadorias como para as pessoas. As condições ecológicas muito especiais impunham embarcações de pequenos calados, capazes de praticar os rios e enseadas, velame simples para ser facilmente manobrável por tripulações nativas ou de fortuna, estudado para aproveitar os ventos pouco variáveis em direcção e intensidade, sólidamente construídas com as madeiras que abundavam, economizando ferragens, cordame e outros acessórios menos acessíveis.

O Recôncavo era não apenas o vasto território compreendido nas bacias hidrográficas dos rios que desaguam na baía de Todos-os-Santos, mas estendia-se para o sul pelos *hinterlands* definidos pelas vias de navegação fluvial, até, praticamente, a Porto Seguro, ainda que a região mais frequentada não fosse além de Ilhéus ou à foz do rio Pardo-

(10) Em Fevereiro de 1668, por exemplo, o Padre Guardião do Convento de São Francisco do Paraguaçu — na península do Iguape — obtém uma portaria do governador-geral para que o «saveireiro João Roiz» fornecedor de peixe para o dito convento, não seja forçado a ir à Fortaleza do Morro (que então se guarnecia com tropa) porquanto «na quaresma que vem ele poderá fazer grande falta ...» (D.H.B.N.R.J. *supra*, pág. 351).

(11) Eram por vezes forçados a fornecer pessoal para guarnecer os navios, como se deprende da ordem, altamente confidencial, de 4 de Novembro de 1672, em que se manda «prender dois mancebos de cada companhia de saveiros» para suprirem as faltas de soldados que se haviam evadido do galeão *São Pedro de Rates*, arribado com avarias quando seguia do Reino para a Índia (D.H.B.N.R.J. Vol. VIII, pág. 125).

-Canavieiras. Se nos recordarmos que esta última povoação fica a mais de 300 quilómetros do Salvador, podemos ajuizar dos problemas que se levantavam para a navegação costeira e da necessidade da criação de uma frota de características muito especiais. Acrescente-se que a baía própria-mente dita onde, naturalmente, se processava a parte mais importante do tráfego é um vasto mar interior, cujo litoral se desenvolve em cerca de 200 quilómetros, recortado por enseadas, servindo de foz aos inúmeros cursos de água que descem do interior — a maioria navegáveis em trechos mais ou menos longos —, semeada de ilhas rochosas ou arenosas, separadas da terra firme por outros tantos canais, quase todos praticáveis nas praia-mares. Uma ilha mais importante — Itaparica — fecha a baía pelo quadrante do sudeste, e daí para baixo a costa atlântica continua-se em pequenos arquipélagos, novas rias e esteiros, para só ser contínua da foz do Rio das Contas até Ilhéus. Para o norte do Salvador as condições geográficas são inteiramente diferentes. Agora a costa é mais aberta e desprotegida, com sua linha de recifes de arenito, suas praias contínuas apenas cortadas pelas saídas de ribeiras de pequeno volume de água. O primeiro rio de curso praticável é o Itapiruçu, seguindo-se-lhe, um pouco ao norte, o rio Real, que limitava as capitanias da Baía e de Sergipe.

Até ao advento do caminho de ferro — passados os meados do século XIX — toda a região dependia econòmicamente da rede de transportes fluviais e marítimos, que podiam trazer até ao Salvador o manancial de produtos agrícolas ou o pessoal que os cultivava: a cana-de-açúcar e os fazendeiros, as madeiras, as farinhas, o piaçaba, depois o tabaco, por fim o cacau, isto sem falar da gente da administração, das guarnições militares ou do pessoal religioso itinerante.

Tais condições eram desconhecidas em Portugal, país atlântico, de frentes expostas aos quadrantes do noroeste e aos suões, sem abrigos naturais a não ser nos poucos estuários traiçoeiros — de barras movediças e assoreadas —, dispondo de uma razoável rede rodoviária. A navegação de cabotagem ao longo das nossas costas, com a excepção da algarvia, foi sempre um grave problema; ele só foi parcialmente resolvido após a introdução da navegação a vapor, em 1825, com o navio de rodas *Restaurador Lusitano*. A este seguiram-se o *Porto*, o *Quinta do Vesúvio*, o *Duque do Porto*, o *Cysne*, o *Lusitania*, o *Lisboa*, o *Maria Pia*, etc. Em 1866, com o caminho de ferro, decaiu a cabotagem, chegando a levar à falência as companhias *Luso-Brasileira* e a *União Mercantil* (Francisco da Fonseca Benevides, in «*Archivo Pittoresco*», Tomo IX, Lisboa 1866, p. 363).

Nos tempos da vela ou se recorria à nau, à charrua — embarcações de alto bordo necessitando de fundos — ou, já no século XIX, aos brigues,

às escunas, aos palhabotes, às rascas ou aos iates, embarcações complicadas, capazes de arrostar os perigos naturais em alto mar, frequentes na nossa costa.

Portugal dispunha de abundante matulagem, gente nascida junto ao mar, cedo instruída na complicada manobra naval, forte e saudável para empunhar os remos, pouco ambiciosa para se lançar em aventuras. No Brasil, tal mão-de-obra era inexistente. Os pescadores ou eram nativos, ou, quando europeus, gente de somenos. Os mestres, os arrais, os marinheiros eram poucos e esses mesmos depressa desertavam, na mira de maiores proventos na terra fértil e virgem.

Poderiam os portugueses de quinhentos e de seiscentos ter elaborado um programa de construções navais de acordo com as novas condições, criando um tipo de embarcação apropriada, mas é provável que se deixassem suggestionar pela sua experiência náutica, essa mesma extremada entre o navio de alto mar e o barco de pesca costeira. Faltava-lhes uma embarcação de meio termo, capaz de transportar pesadas cargas e vidas humanas, facilmente manobrável em fundos baixos, dispensando o remo; não seriam as *fustas* e menos ainda as *galeras* que poderiam acertar-se para a acomodação da carga, uma vez que o espaço para a armação e para os remadores sacrificava o dos necessários e baixos porões.

No entanto, se no Portugal europeu se não poderiam encontrar as condições que ditassem os modelos adequados de embarcações desejadas no Brasil, a nossa experiência dos mares do Oriente, com condicionalismos semelhantes, oferecia-nos as soluções. Também ali, desde os princípios do século XVI, o mesmo problema se pusera e Afonso de Albuquerque não hesitara em incorporar nas armadas que cruzavam o Índico, o golfo Pérsico e o mar Vermelho as embarcações locais, sem o apoio das quais as nossas naus seriam inoperantes. Nos estaleiros de Goa e de Cochim os mestres das Ribeiras das Naus, ao mesmo tempo que ensinavam a construir esses gigantes do mar, aprendiam a talhar as embarcações mais conformes com os riscos locais, muitos deles trazidos de Malaca e das bandas da China. O Brasil, em certa medida herdeiro do Oriente, colonizado pela mesma gente e com muitos dos mesmos problemas naturais, estava certamente mais aberto aos experimentados artífices vindos na torna-viagem da Índia do que aos colonos metropolitanos, agricultores na sua maioria, mais atraídos pelo sertão do que pelas ribeiras litorâneas.

*

* *

Não era esta a primeira vez que se me intuiam no Brasil sugestões de tecnologias de estirpe oriental. Ao estudar — ainda que sumariamente —

a arquitectura dos Estados de São Paulo e de Minas Gerais e, neste último, os processos da mineração do ouro, julguei poder aventar uma hipótese de estudo conduzindo a estabelecer o papel que teriam tido os construtores e artífices navais trazidos de Goa e de Macau nas armadas que, na viagem de retorno, faziam aguada ou arribavam à costa do Sul do Brasil. Nos processos de construção de engenhos e de estruturas de madeira, nomeadamente de guinchos, trapiches, cabestantes, guindastes, planos inclinados, paus de carga, etc., esses artífices eram peritos. Técnicos por definição, afeitos às artes mecânicas, habituados a manejar ferramentas apropriadas ao talhe das madeiras mais rebeldes, verdadeiros «engenheiros» no mais puro acesso do termo, esses homens, afeitos à vida nos trópicos, aventureiros por vocação, encontrariam no farto Brasil campo para exercer os seus mesteres em relativa liberdade, honrados socialmente num quadro desierarquizado.

Quando a partir de 1670 se organizam verdadeiras expedições de prospecção de minérios a partir da Baía — bem diferentes das «bandeiras paulistas» — o problema sempre latente da deserção de pessoal marítimo toma aspectos particularmente graves.

Foram muitas as providências tomadas para obstar às fugas de marinheiros, de soldados, de carpinas e de calafates que chegavam ao Salvador, já nas frotas e armadas regulares, já, principalmente, nas naus e navetas da carreira da Índia que ali arribavam com avarias. Casos houve em que estes navios ficavam retidos por longo tempo por falta de pessoal mareante, chegando ao extremo de se despacharem para o Reino pedidos de envio de novas tripulações, com promessas de maior paga⁽¹²⁾. Os desertores, ou se embrenhavam pelo sertão na busca das minas, ou eram

(12) Os anos de 1663 a 1680 foram particularmente infelizes para as naus da Índia. Em 1667, por exemplo, há calafates arribados ao Salvador que fogem para Cairú (D.H.B.N.R.J., vol. VII, págs. 308, 337); em 1669 arriba a nau *Nossa Senhora dos Remédios de Cassabê* — também chamada naveta — e dela fogem um carpinteiro, um calafate e outro pessoal (Id. pág. 404); em 1672 é a vez da nau ou galeão *São Pedro de Rates* que fica retida na Baía por mais de um ano por ter desertado grande parte da tripulação (id. Vol. VIII pág. 114) e em 1674 são passadas ordens para se prenderem marinheiros franceses da «nau d'Elrei Cristianissimo», também arribada com avarias, juntamente com a nau *Nossa Senhora do Rosário e São Clemente*, da armada da Índia (id. pág. 200). As coisas tinham chegado a tal ponto que o governador Afonso Furtado de Castro do Rio de Mendonça manda cartas aos capitães do recôncavo — em 23 de Novembro de 1674 — para que estes «lancem os olhos nos vadios e criminosos que nesses seus distritos houver e ... os prenda e os remeta». Com esta diligência o governador procurava livrar a região de gente indesejável e «substituir a gente do mar que fugia das naus da Índia» (Id. pág. 322).

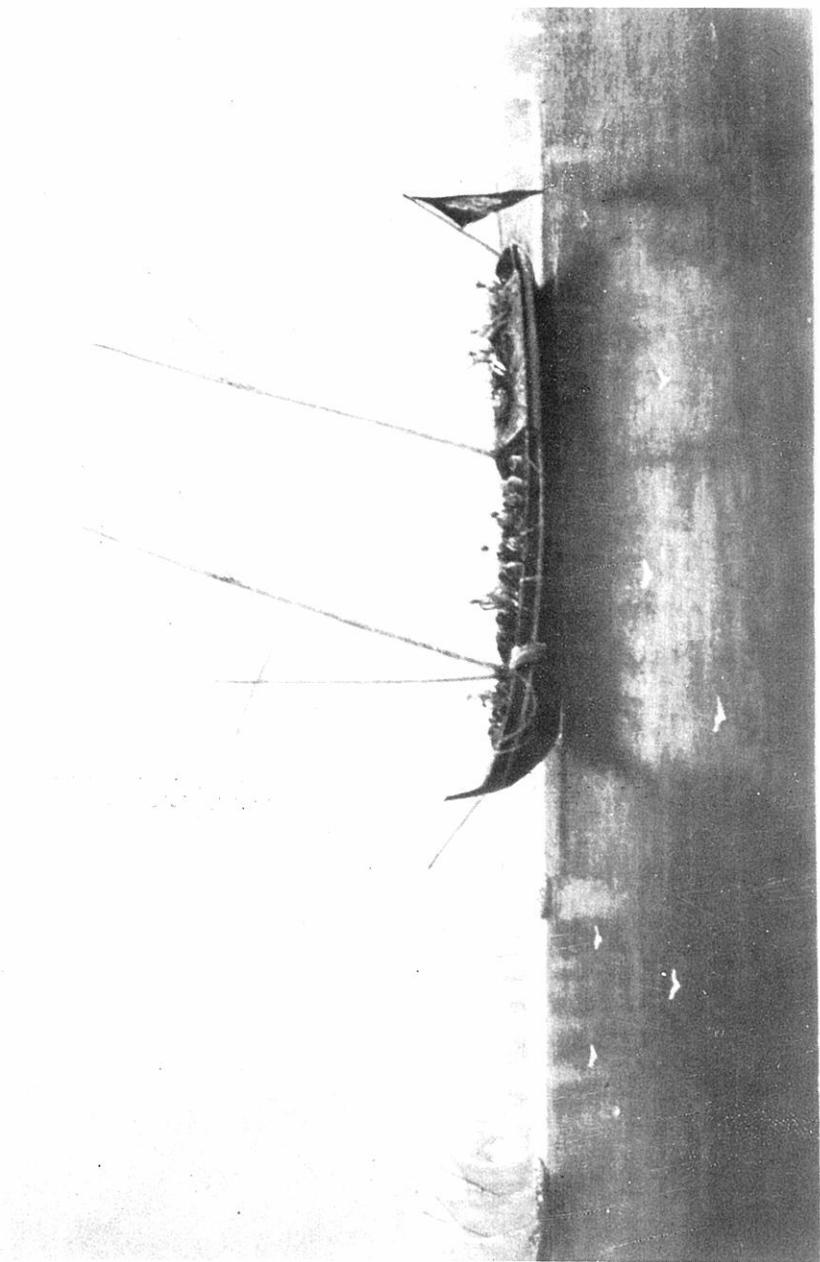


Fig. 1 — «Saveiro» de dois mastros. Oleo de Luis Asceugio Tomazini

atraídos para os engenhos e roças, escondendo-se por algum tempo; passadas as crises ou abrandadas as buscas, acabavam por vir para a cidade, onde facilmente encontravam quem se aproveitasse das suas habilitações especializadas, nomeadamente na construção naval (13).

Temos, portanto, como premissas do problema em equação, a presença na Baía de gente instruída na construção naval do Oriente, quer fazendo parte dos quadros técnicos da governação — mestres e carpinteiros da Ribeira das Naus da Baía e do Rio de Janeiro —, quer transfugas das armadas, cedo ou tarde integrados nos modestos estaleiros dos recôncavos baiano e fluminense.

*
* *
*

Demos, agora, a palavra ao «saveiro» da Baía ...

Já escrevi que «saveiro» é termo genérico e que hoje não define pròpria-mente um tipo específico de embarcação. Em princípio, todo o barco de carga com mais de 10 toneladas de arqueação, armando velas latinas em caran-gueja e uma de pendão por vante, é um «saveiro». Aquele que julgo poder descender, ainda que por bastardia, de um arquétipo oriental é o conhecido entre os saveireiros e construtores por *rabo-de-peixe*, cuja principal característica reside no remate da popa directamente no cadaste, ou seja, sem painel de popa. É assim uma embarcação afilada, aparentemente simétrica, ao contrário dos «saveiros» ditos de *carro de ré* que, segundo julgo, resultam de adaptação tardia de formas e técnicas europeias.

Para efeitos descritivos sirvo-me precisamente do modelo de «saveiro» que trouxe da Baía e que gostosamente ofereci ao Museu de Marinha de Lisboa. Como exemplo de variante, representativa de um «saveiro» de maiores dimensões — já com painel de popa e armando duas velas latinas —, sirvo-me da magnífica representação pictórica de Luiz Assêncio Tomazini, que, talvez ainda por graça de Iêmanjá, encontrei para venda no último Salão de Antiguidades de Lisboa ... (14). (Fig. 1).

(13) Luís Monteiro da Costa, *Construções Navais na Baía no século XVII, O Galeão «N. Sr.ª do Pópulo»*, Baía, 1952; Carlos Ott, *Formação e Evolução Etnica da Cidade do Salvador*. Salvador, 1955/57, dedica algumas linhas à construção naval na Baía, indicando abundante documentação. Dela se deduz que a construção de «saveiros», nos princípios do século XIX, se localizava em Cairú, Valença e Bom Jesus dos Pobres. Destes centros foi o de Valença o que se manteve até hoje. No *Apêndice IV* do Vol. II, refere a actividade de um pintor, natural de Goa, morto em 1708.

(14) Este quadro é, até ao presente, o mais fiel e o mais belo documento icono-gráfico de um grande «saveiro» da Baía de que tenho conhecimento. Pintura a óleo sobre tela (54,5×34,5 cm, fora a moldura moderna), ele demonstra o trabalho de um

Este tipo de barco, armando duas velas latinas, era particularmente frequente na segunda metade do século XIX, destinando-se à região de Valença e de Ilhéus. No Museu de Marinha de Paris expõem-se o modelo de um «Caboteur de Bahia», executado de acordo com planos recolhidos no Brasil, cerca de 1880 (fig. 2): é um «saveiro» que apresenta a popa de tombadilho saliente e o capelo da proa é mais alto e mais encurvado do que os tipos meus conhecidos.

O *rabo-de-peixe*, que será nesta comunicação o «saveiro» pròpriamente dito, é construído em várias dimensões, de acordo com os desejos dos proprietários e consoante o serviço a que os destina. Os maiores — saídos dos estaleiros de Valença — podem arquear até 100 toneladas⁽¹⁵⁾; os de tamanho médio não excederão as 50 toneladas. Os primeiros são destinados à navegação de cabotagem, entre Salvador e Ilhéus; os outros ficam pela baía de Todos-os-Santos, servindo os pequenos estuários dos rios subsidiários ou entrando por eles até Cachoeira, São Francisco do Conde, Passé, etc.. Para distâncias ainda mais curtas, e principalmente para o abastecimento diário dos mercados ribeirinhos — dos quais o mais famoso é o de Água-de-Meninos —, utilizam-se pequenos «saveiros»,

bom especialista de pintura marinheira. Foi ele Luiz Assêncio Tomazini, nascido em Lisboa em 15 de Agosto de 1823, onde veio a falecer em 29 de Outubro de 1902. Tomazini, ou Thomazine como ele próprio por vezes escrevia, entrou muito novo para a vida do mar e foi dos mais conceituados capitães da marinha mercante, chegando a comandar grandes navios de vela e de vapor. Em 1879, por exemplo, é o comandante do vapor «Maria Pia» que transportou para o Rio de Janeiro os produtos destinados à grande Exposição Portuguesa, comemorativa do Centenário da Morte de Camões. Já muito antes desta data se dedicava à pintura marinheira, explorando os seus dotes de artista e servindo-se da sua experiência náutica. Foi discípulo e grande amigo do então mais conceituado pintor português — Tomás José da Anunciação — e os seus trabalhos de pintura, frequentemente expostos, tiveram grande aceitação. Deixou uma obra vastíssima, entre óleos, têmperas, aguarelas e desenhos, rivalizando com a do não menos prolífero marinheiro João Pedroso Gomes da Silva (1825-90). Ainda que Tomazini tenha provávelmente feito várias viagens ao Brasil, durante as quais certamente pintou ou pelo menos apontou embarcações, este quadro pode ser atribuído a 1879, data, ao que julgo, da sua última viagem.

O quadro não está assinado na pintura, mas, no verso, lêem-se, escritas pela sua mão, as palavras: *Bahia Brazil / L. Thomazine*; pertence actualmente ao sr. dr. Carlos Paiva Raposo, que amavelmente autorizou a sua reprodução.

(15) Alguns informadores falaram-me em «saveiros» maiores. A unidade de arqueação é o tonel mas esgotei a possibilidade de acertar o que fosse exactamente. Cada informador dava a sua explicação e Mestre Teixeira de Lima disse-me que, para ele, o tonel era o metro cúbico de capacidade de carga. À falta de outros elementos usarei como tonelada de arqueação a que actualmente é usada na Capitania do Porto de Lisboa e pela qual são classificadas as fragatas e batelões do Tejo.

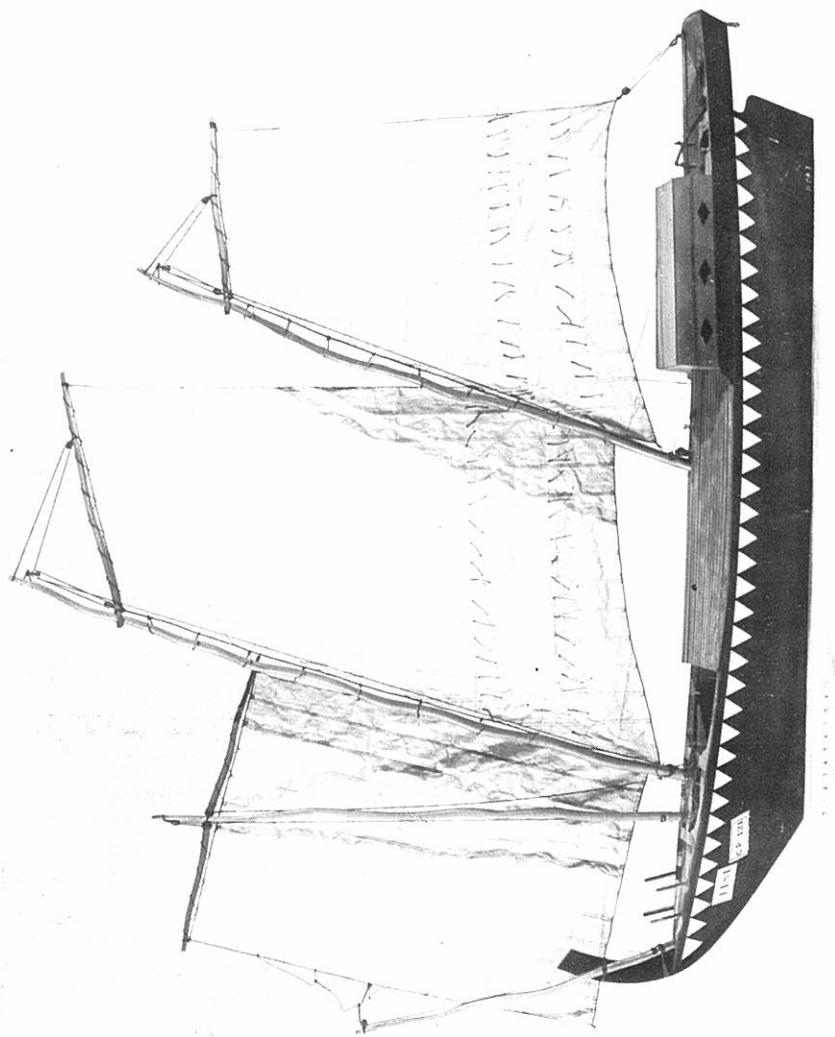


Fig. 2 — Modelo de «Saveiro» da Bahia no Museu de Marinha de Paris

armando apenas uma vela latina trapezoidal e uma de estai — a que chamam *buja* (16). Estas embarcações, filiando-se nos «saveiros», são as que mais se alteraram com o progresso, havendo mesmo algumas com convés corrido e motorizadas.

RABO-DE-PEIXE, Saveiro dito,

Tomando o modelo a que atrás me referi como exemplo genérico — ainda que ele não corresponda precisamente à escala — poderei chamar a atenção para alguns caracteres morfológicos mais marcantes:

Comprimento de fora a fora	14 m
Boca	4,5 m
Pontal, pela mediana	2,2 m
Arqueação (Moorsom)	20 ton.

Ressalta já a relação comprimento-boca que é, aproximadamente, de 1:3,1, fora dos números conhecidos entre os nossos barcos (17). Na verdade, o «saveiro» baiano apresenta-se como uma embarcação excessivamente larga e robusta, atarracada quando vista de proa, ainda que airosa observada de perfil. A quilha é invulgarmente alta e forte, sem *coices*, antes nela se encastrando directamente a roda de proa e o cadaste. Na parte de vante, a roda de proa assenta sobre a *unha* característica, a qual tem uma curvatura acentuada. Explicou-me mestre Teixeira Lima que esta unha servia para «cortar os limos», particularmente quando o barco singra junto às margens de fundos baixos ou pantanosos.

A roda de proa pròpriamente dita apresenta-se muito encurvada e só no *capelo*, sempre altaneiro, tem segmentos rectos.

O *cadaste* é recto e fortemente inclinado, implicando uma curvatura acentuada das últimas cavernas, o que faz com que o barco seja mais *linheiro*. O leme é forte e fica na linha da quilha, podendo ser fàcilmente levantado quando o saveiro tem que varar de popa, o que acontece com frequência nas margens dos rios. A forma do leme é curiosa: a *porta* é caprichosamente

(16) Não encontrei este termo nos dicionaristas de marinharia. Julgo que se trata de deturpela local de *Giba*, já que o tipo de vela e a sua armação correspondem ao *Jib*, a menos que seja pura e simplesmente a abreviação de *Bujarrona*, a «vela de proa, de forma triangular, que é envergada no estai da bujarrona» (Humberto Leitão e J. Vicente Lopes — *Dicionário da Linguagem de Marinha*, s. v. *Bujarrona*).

(17) Para um mesmo comprimento a arqueação da fragata de Lisboa não excede as 15 toneladas, sendo a relação comprimento-boca de 1:4,3 (informações colhidas no Grémio dos Proprietários de Fragatas).

A *tijupá* serve não só de cobertura do porão, abrigando a carga das chuvas e do sol, mas é também um sobreconvés no qual é possível transportar certos volumes ou, até, acomodar passageiros (21). Para este efeito a tolda inclinada é guarnecida de cada lado de uma balaustrada ou varanda contra a qual os passageiros apoiam os pés ou onde se passam cabos que seguram a carga.

A *tijupá* tende a desaparecer. Nalguns «saveiros» modernizados é substituída por tombadilho com escotilhas de tipo convencional, com que se ganha espaço mas se perde pitoresco ...

Imediatamente depois da *tijupá* fica o *quartel*, ou seja a cabine para passageiros e tripulação. Tem uma tolda encurvada e inclinada para a popa, feita com pranchas, por vezes impermeabilizada com um *oleado* ou *encerado*. De um e outro lado dispõem-se os *corrimãos*, caprichosamente cortados em curvas e contracurvas e que constituem praticamente os únicos ornatos do barco.

O *quartel* é acessível do *tombadilho da ré* por uma porta muito baixa; o *tombadilho* por sua vez tem bordos sobreelevados, contra os quais se encostam as *habitas*, de madeira. É aqui que vai o *arraís* ou *mestre*, enquanto o moço ou moços ocupam o convés da vante.

Em muitos dos «saveiros» que hoje trafegam na baía, particularmente naqueles que se não destinam a passageiros, eliminou-se o *quartel*: todo o espaço entre o *poço* e o *tombadilho* da popa é destinado à carga. A tripulação acomoda-se sob este último, ou, frequentemente, utiliza redes que suspende entre as cavernas do porão.

Nos breves apontamentos colhidos no estaleiro de mestre Teixeira Lima registei as madeiras que mais se empregam na construção dos «saveiros»:

- para as quilhas usa-se de preferência o *oiti* e também a *jataipeba*, o *angelim-coco* ou, ainda, a *sucupira*;
- para o cavername a *sucupira*, a *jataipeba* e o *jaqueiri*;
- para o tabuado, o *putumuju*, a *jataipeba* e o *vinhático*;
- finalmente para os mastros o *sucupiruçu*, a *inhaíba*, a *supucaia* ou o *cundurú*.

Vemos assim que a *jataipeba* é a espécie mais versátil, mas, infelizmente a que mais vai rareando, dando lugar a madeiras «mais modernas» como

(21) Foi sobre uma *tijupá* que fiz a viagem num «saveiro», de Itaparica para o Salvador, quando no regresso do Paraguaçu, a lancha em que viajava abriu água à proa, por virtude de uma rebentação. Arribámos em condições precárias à ilha de Itaparica de onde, na manhã seguinte, consegui transporte em «saveiro» ...

a sucupira e o vinhático. Só os estaleiros do sul — de Valência em especial — se podem dar ao luxo de «escolher» as madeiras e daí serem os «saveiros» ali construídos tidos como os melhores e mais resistentes.

Outra particularidade diferenciadora dos «saveiros» baianos é observada na mastreação. O velame arma em dois mastros de comprimento muito desigual e num pau ou vara, dito *pau da bolina*. Já vimos as suas posições relativas e implatação mas convém determo-nos em outros pormenores. Em primeiro lugar os mastros são soltos, ou seja que não têm ovéns ou outros cabos de suporte aos bordos.

Quando comecei a perscrutar os «saveiros» notei que os paus dos mastros não eram torneados, antes tortuosos e desalinhadados. Pensei que se tratava apenas de trabalho tosco e primitivo, explicável ou por imperícia dos artífices ou por falta de ferramenta. No entanto os mastros eram extremamente finos, quando comparados, por exemplo, com os das nossas fragatas, perfeitamente lisos e polidos.

Uma e outra vez observei que em dias de vento mais forte os mastros se inclinavam em curvatura, como que vergando em arco. Tal espectáculo era novo para mim, habituado aos mastros rígidos e bem travados.

A explicação deu-ma o meu principal informador. Os mastros, particularmente o maior, são propositadamente feitos para «vergar», para o que se usam os troncos relativamente finos de *inhaíba* ou de *cundurú*, árvores que, atingindo altas flechas, têm os troncos delgados. As fibras longitudinais mantêm a elasticidade de tal sorte que não só o mastro não quebra como retoma a verticalidade, tal como o bambú. Desta forma a embarcação conserva-se sem grande inclinação lateral quando vogando com vento de lado, o que permite levar maior peso de carga.

Actualmente os «saveiros» armam uma vela latina trapezoidal com carangueja no mastro grande e uma vela de pendão, envergada no gurutil no mastro menor. A esta chamam de *bolina*. São ambas de pano de algodão grosseiro, o qual soe ser corado de ocre, variando a tonalidade entre o amarelo-torrado e o vermelho-terroso, havendo no entanto não poucas que mantêm a cor crua do algodão. Parece que a eleição da cor depende apenas do gosto dos saveireiros, ainda que persista a convicção de que os pigmentos corantes têm origem exotérica. Será este um pormenor etnográfico a explorar em futuras investigações.

As velas, toscas no seu corte e costura, têm as esteiras soltas — sem retrancas — e são apenas reforçadas nas forras das escotas. A testa da vela grande é ligada ao mastro por voltas de corda — sem arcos.

A *bolina* tem a verga praticamente horizontal, presa ao respectivo mastro a aproximadamente 1/3 da vante. O bordo da frente — a que

chamam a *buja* — é apanhada pelos cabos de *bolina* que vão passar pelo moitão da vara (gurupés); a manobra desta vela é feita pela escota e pelo cabo da bolina.

A terminologia da vela é a mesma que entre nós, apenas se generalizou a pronúncia *baluma*, *ε̃plícávcɫ*, talvez, pela conhecida inversão fonética do *v* em *b*, própria da linguagem do Norte de Portugal, que, como é sabido, maior incidência teve no Brasil.

Ainda notei como particularidade o facto de a fateixa — de quatro unhas — estar colocada no convés da popa e não à proa, como entre nós. Foi-me dito que assim era mais fácil fundear, porque, em geral, os barcos aпроam à margem, o que também explicaria a forma da roda da proa e o reforço na ponta da quilha a que já fiz referência. Esta manobra — a que aliás não assisti — parece ser feita da seguinte forma: o «saveiro», em marcha moderada, aponta à margem lodosa, em locais bem conhecidos. Retiram a vara da bolina e, a uma distância razoável, lançam o ferro que fica em geral preso nos liames do fundo. O barco encalha pela proa, apenas o bastante para ficar imobilizado, já que o arrais e a tripulação têm o cuidado de aguentar o embate, segurando o cabo da fateixa. Então é lançado outro cabo pela proa o qual, seguro de terra, vai ser amarrado a um poste ou a uma árvore.

Se apenas se trata de deixar ou levar passageiros, ou de alijar alguma carga leve, existem pequenas embarcações — pirogas — para fazer os transbordos. Se, porém, o barco tem que acostar, colocando-se paralelo à margem, é passado outro cabo pela ré e posta a embarcação na posição requerida, aliviando o cabo da fateixa.

Nos casos, porém, em que há cais acostável, seja ele de pedra ou simplesmente de estacaria, então não se usa a fateixa, fazendo-se a amarração por meio de cabos que ficam presos nos respectivos cabeços e habitas.

Os «saveiros» que praticam nos rios mais estreitos são muitas vezes sirgados de uma das margens. Para este trabalho há homens em terra que puxam pela corda da proa, enquanto, de bordo, um dos tripulantes manobra a vara do fundo.

O «saveiro» baiano não tem, praticamente, enfeites decorativos, a não ser, como disse, a forma das *bonecas* e as balaustradas da cabina. O casco é pintado de negro até à cinta e esta, como a falca, pode ter cores, normalmente o amarelo e o vermelho. O nome da embarcação — quando o tem — é pintado nas tábuas da balaustrada da tijupá, sem grandes propósitos artísticos. De uma forma geral o aspecto é austero e sóbrio, contrastando com a alacridade das pinturas decorativas das nossas embarcações populares. Se, em ocasiões de festas, o «saveiro» deseja engalanar

a sua embarcação, utiliza bandeirolas que prende na bolina ou no tope do mastro, o qual, diga-se mais uma vez, não tem comparação com os elegantes *calcês* das fragatas lisboetas, antes, sendo a extremidade de um tronco de árvore, se apresenta tortuoso e irregular. (fig. 3)

*

* *

Não conheço de *visu* as embarcações dos mares da Índia e da China. Como toda a gente que nunca andou por essas bandas a minha informação é puramente «literária» e, portanto, incompleta e até ilusória. No entanto, julgo ter intuído daquilo que tenho estudado certa visão das embarcações orientais que me leva a fazer comparações com o «saveiro» baiano, não precisamente com aquele que hoje ainda navega e que é, como julgo, o produto de uma evolução tecnológica, mas com os que se me afigura terem sido os primitivos barcos de carga, antes da intervenção directa dos construtores europeus (22).

Morfológicamente o «saveiro» baiano poder-se-ia comparar com algumas das embarcações pesqueiras portuguesas, nomeadamente o velho

(22) As minhas principais fontes informadoras sobre embarcações do Oriente foram: Artur Leonel Barbosa Carmona — *Lorchas, Juncos e Outros Barcos Usados no Sul da China*. Macau, 1954.

F. F. (Fidelino de Figueiredo) — *Nomenclatura Naval Antiga*, in «Revista de História», 15.º vol. Lisboa, 1926, pág. 75.

Jean Poujade — *La Route des Indes et ses Navires*. Paris, 1946.

Carlos Dinis — *A Arte Naval*. (Biblioteca do Povo e das Escolas, n.º 82), Lisboa, 1884.

Humberto Leitão e J. Vicente Lopes — *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*, Lisboa, 1963.

Sir Westcott Abell — *Shipswright's Trade*, Cambridge, 1948.

De Bonnefoux et Pâris — *Dictionnaire de Marine à Voiles et à Vapeur*, 2.ª ed., Paris, 1856 (?)

A. Donnelly Iyon — *Chinese Junks and other native craft*, Shanghai, 1924.

Sam Svenson e Gordon Macfie — *Segel durch Jahrhunderte*, 2.ª ed., Goteborg 1963.

Joseph Needham — *Science and Civilisation in China*, Vol. 4, Cambridge, 1965.

Charles Boxer — *South China in the Sixteenth Century; being the Narratives of Galeote Pereira. Fr. Gaspar da Cruz. O. P. and Fr. Martin de Rada O. E. S. A. (1550-1575)*, London, 1953.

galeão da Nazaré⁽²³⁾, ou ainda com as lanchas de Vila Franca de Xira, ainda que estas sejam incomparavelmente menores⁽²⁴⁾. Não julgo que desta semelhança se possa tirar uma conclusão genealógica.

A nomenclatura e caracterização das embarcações orientais que nos interessam, isto é daquelas que poderiam ter servido de modelo a um primeiro barco a adaptar ao Brasil, fundamentalmente encontradas nas regiões mais frequentadas pela nossa gente — costa do Malabar, (onde se encontravam embarcações do golfo Pérsico), da zona Malaia, da costa indochinesa, e, finalmente, do mar da China do Sul — é extremamente complexa.

Genéricamente, duas embarcações parecem ter impressionado os europeus: a *sampana*, de formas afiladas e boca aberta, armando duas velas rectangulares de pano, atingindo 70 a 80 toneis, frequentando os rios e as costas desde o Japão até às ilhas de Sonda, e o *junco*, ou mais propriamente alguma das embarcações que se agrupam sob esta denominação. Entre uma e outra, situam-se não poucas mencionadas nos dicionários e tratadistas, — algumas delas referidas por Gaspar Correia nas *Lendas da Índia*⁽²⁵⁾, tais como a *linteas*, usada em Cantão e Macau⁽²⁶⁾, o *billalo*, trafegando entre Manilha e Cavite, os *coroceres*, as *dingas*, os *gay-diang* da Indochina, os *paraos*, ou *praos* e as *lancharas* dos mares de Malaca, todas elas concebidas para a cabotagem nesses mares interiores e rios navegáveis.

Bonnefoux e Pâris, incluem no seu *Dictionnaire* a *lantcha* (*sic*) que é um «caboteur malais à formes européennes et a voilure de chasse-marée; toutefois, on y voit deux gouvernails lateraux, des fargues sur l'arrière à la manière des chebecs, une cabane sur le pont et, frequement, une toiture assez élevée.» e a *lanche* (*sic*) «Embarcation de l'Amérique Meridionale

(23) Um belo modelo pode ser visto no Museu de Marinha. Infelizmente este modelo não apresenta o mastro com sua vela. Informações colhidas na Nazaré, de onde este tipo de embarcação há muito desapareceu, indicaram que o *galeão*, também chamado *galera* (será o mesmo?), tinha dois mastros e armava em *caïque*, como no Algarve.

(24) Baldaque da Silva — *Estado actual das Pescas ...* —, pág. 413. No *Caderno de todos os Barcos do Tejo ...* de João de Sousa, (de ca. 1785) a gravura 14 mostra o *caïque do Algarve*, cuja forma geral do casco tem semelhanças com a lancha de Vila Franca, ainda que o velame seja de grandes bastardos. É curioso notar que no *Caderno* apenas aparece uma embarcação armando com uma vela latina envergada em carangueja: o chamado *batel* de Porto Brandão.

(25) *Apud* Fidelino de Figueiredo, *Nomenclatura Naval Antiga*

(26) Com este nome vem no *Dictionnaire* de Bonnefoux e Pâris, no qual não cita as *Lorchas*. Pelas descrições julgamos que eram embarcações de pesca, muito semelhantes, ainda que a primeira mais adaptada ao transporte de cargas.

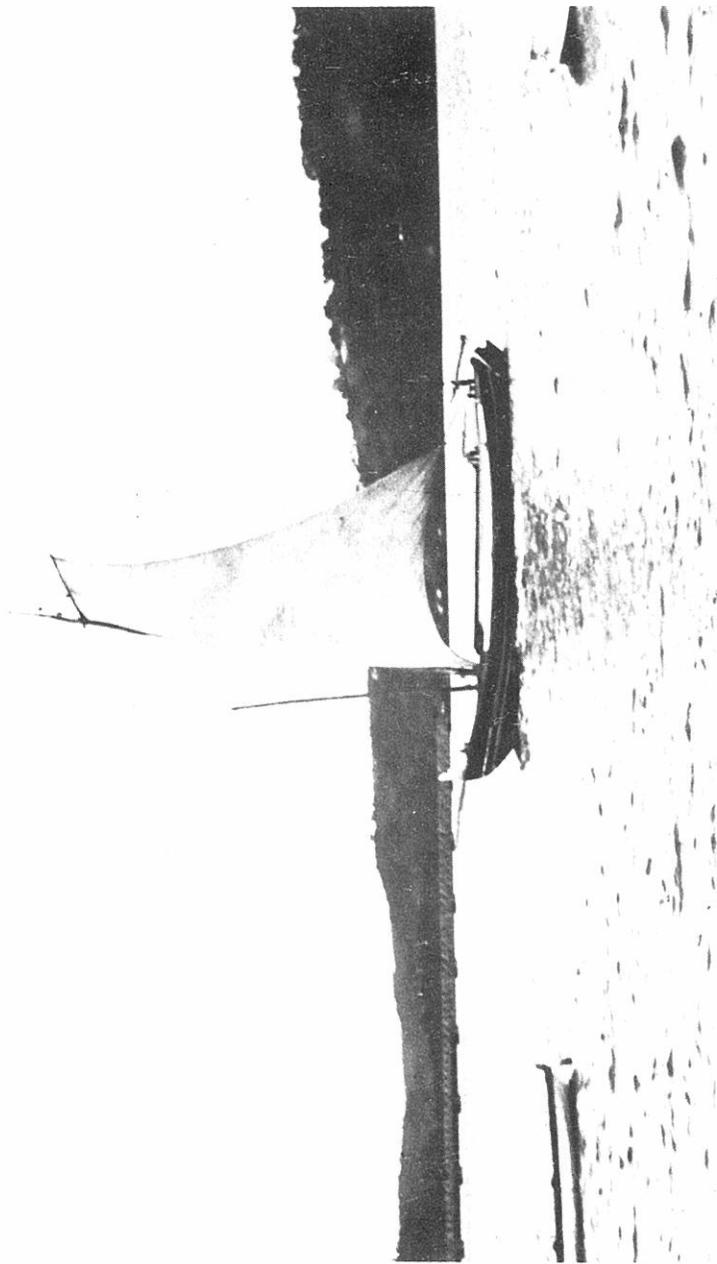


Fig. 3 — «Saveiro» vogando no Rio Paraguassu (1968)

d'un faible tirant-d'eau et ayant deux mâts gréant chacun une voile carée; le grand mât en est très incliné sur l'arrière. Au Brésil, il en est qui montent 18 avirons; elles naviguent dans les baies, rades et rivières.»

Esta descrição, particularmente referida a embarcações do Brasil, é extremamente sugestiva; o termo *lancha*, ainda que hoje identifique uma embarcação pequena, é, semânticamente, de ligar ao de *lantcha* (27) e este, pelas descrições, ajusta-se ao «saveiro» baiano, excepção feita dos 18 remos ...

*
* *
*

Vimos já que «saveiro» é termo antigo e bem conhecido no Brasil desde, pelo menos, o século XVII. Ele designaria uma embarcação mista, de pesca e de transporte, frequentando os esteiros, canais e rios, mas pouco empregada no tráfego de cabotagem, mesmo interior. Para estes serviços vemos usarem-se «barcas» (28), «lanchas» (29) e as «esmacas», embarcações maiores e, ao que parece, extremamente versáteis.

(27) Os mais conhecidos dicionaristas luso-brasileiros — Morais e Caldas Aulete — coincidem na definição de *lancha*: para o primeiro são «embarcações pequenas que os navios conduzem para o seu serviço», acção actual; para o autor brasileiro o significado alarga-se a «embarcações de maiores dimensões próprias para navegação costeira».

De maior importância para este estudo é o que se colhe nos etimologistas. Assim, já o Padre Raphael Bluteau (*Vocabulário Português* Lisboa, 1716) escreve: «*Lanchara* = Embarcação da Índia, particularmente da ilha Bintão,» abonando-se com uma citação colhida na *Década* 3.^a de João de Barros: «assim como Lancharas, Calaluzes & outras peças de navio ...». João Pedro Machado, no seu *Dicionário Etimológico da Língua Portuguesa*, a propósito de *lancha*, informa que a etimologia do termo é controvertida, concluindo por aceitar que o vocábulo era «recentíssimo no português de 1515», o que o leva a «preferir uma etimologia exótica, provavelmente malaia», sugestão apoiada por estas palavras de Delgado que muitos etimologistas parecem desconhecer: «*Yule presume que o étimo é o malaio Lanchar... Mas o exacto termo malaio é Lancharan ... (que) ... Wilkinson regista (como) «embarcação ligeira»*. Presumo, pela minha parte que a *Lanchara* = *Lancha* encontrada pelos nossos navegadores em Malaca fosse uma embarcação de pequena cabotagem, precisamente a que mais se poderia adoptar no Brasil.

(28) Em 1661, as «barcas» eram usadas para o transporte de pedra (D.H.B.N.R.J., Vol. VII, pág. 56). Nada de semelhante com os grandes veleiros do século XIX.

(29) Em 1666 encontramos «lanchas» para o transporte de farinhas da região das «trez vilas» — Camamú, Boipeba e Cairu — (id. pág. 243): era uma das embarcações «de mar em fora» (id. pág. 349). Em 1673 sabemos de uma *lancha* que foi a pique quando assistia à breagem do galeão *S. Pedro de Rates* (id. Vol. VIII. pág. 142).

O termo «esmaca» parece transformar-se em «sumaca», entre 1664 e 1673 ⁽³⁰⁾.

É manifesto que o nome deriva directamente de «schmakk», que os dicionaristas e etimologistas fazem oriundo da Holanda e que corresponde a uma embarcação do tipo chalupa *sloop* ou mesmo do heu ⁽³¹⁾. Somos levados a crer que a palavra «esmaca» aparece no Brasil com os Holandeses, quando estes se estabelecem na região de Pernambuco, primeiro como mercadores, depois como ocupantes, ou seja desde a primeira metade do século XVII. É provável que a «esmaca» não tenha sido o mesmo tipo de embarcação que se usava no Zuidersee ou na cabotagem entre os portos neerlandeses, antes o termo seria dado pelos holandeses a algum barco que já encontraram no Nordeste brasileiro e que se aplicaria na região em serviços semelhantes aos da «schmakk» ⁽³²⁾.

Passado um século, mais precisamente em 1775, a «sumaca» é um dos navios mais utilizados não apenas na Baía mas de uma forma geral em todo o Brasil.

Temos à vista um documento preciosíssimo que nos informa abundantemente sobre a frota adstrita à Baía e ao seu Recôncavo: é o *Mappa Geral de todas as Embarcações que ha na capitania da Bahia ...*, datado de 27 de Maio de 1755 ⁽³³⁾.

⁽³⁰⁾ Tanto um como outro praticam no canal da Mancha, sendo a primeira mais específica das costas holandesa e da Escócia, onde é conhecida por Smack, e a segunda do Pas de Calais.

⁽³¹⁾ O problema da «schmakk» e sua origem tem sido tratado pelos investigadores do Norte da Europa. Há quem pretenda que se trata de uma embarcação de tipo oriental, trazida para o Zuidersee pelos marítimos holandeses — particularmente para Hindelopen — no século XVII. Na verdade tal barco, com patilhões laterais, pode ter semelhanças com embarcações da Malásia e das ilhas de Sonda, frequentadas pelos Holandeses desde os finais do século XVI.

⁽³²⁾ Pela documentação já amplamente citada se verifica que em 1664 foi numa «esmaca» que foi levada certa portaria (D.H.B.N.R.J., VII, pág. 196); em 1673, porém, o termo é «sumaca» (id. VIII, pág. 172), o qual de então em diante se fixa nesta grafia.

⁽³³⁾ A. H. U., Doc. n.º 8790 do *Inventário dos Documentos Relativos ao Brasil ...* por Eduardo de Castro e Almeida, vol. II, Rio de Janeiro, 1914. O título completo é: «*Mappa Geral de toda a qualidade de embarcações que há na Capitania da Bahia e navegação para a Costa da Mina, Angola e outros Portos de África e todas as mais que navegam de porto a porto para o Rio de Janeiro, Pernambuco e Pará e outros portos desta costa do Brazil, como também dos barcos, lanchas e outras pequenas embarcações que navegam pelos rios, ribeiras d'esta capitania na condução de viveres e pescado para a sua manutenção, com o número de marinheiros e pescadores forros e cativos que há em toda a capitania, freguezias em que residem, com aquela clareza e distinção possível. Bahia, 27 de Maio de 1775.*»

Porque se trata de informação minuciosa e capaz de nos fornecer elementos de estudo, justo me parece dedicar-lhe alguma atenção.

No *Mappa Geral* — de que reproduzimos fotocópia — as embarcações estão ordenadas pelo seu porte ou tonelagem e são, respectivamente: *navios, curvetas, galeras, sumacas, barcas, lanxas* (sic), *saveiros, canoas* e *jangadas*. Esta classificação, agrupando as embarcações pelos seus nomes locais, condiz com outras referências encontradas em documentação da segunda metade do século XVIII, faltando no entanto outras designações respeitantes a unidades que frequentavam a Baía no século anterior⁽³⁴⁾. Das enumeradas no *Mappa Geral* podemos separar quatro grupos: 1) as embarcações de alto bordo para navegação oceânica ou para cabotagem de longo curso: *navios, curvetas e galeras*; 2) embarcações veleiras, provavelmente com coberta, para transporte de carga e de escravos (aliás considerados como «carga»), podendo fazer-se ao mar em pequena e média cabotagem: *sumacas, barcos e lanchas*; 3) unidades menores, provavelmente de boca aberta, para transporte de carga dentro da baía e no Recôncavo: *saveiros e canoas* e, finalmente, 4) as pequenas embarcações destinadas exclusivamente à faina da pesca, incluindo ainda *canoas e jangadas*.

Analisando o *Mappa Geral* e a distribuição geográfica das embarcações e do respectivo pessoal, verificamos que as do primeiro grupo — *navios, curvetas e galeras* — tinham o seu fundeadouro na cidade do Salvador, ou seja, no porto da Ribeira. Destas, as mais abundantes eram as *curvetas* — 34, contra 7 *navios* e 3 *galeras*. Porque tais embarcações estão fora do âmbito deste estudo, não descenderemos à consideração de pormenores.

A frota de *sumacas* dispersa-se pelo Recôncavo, mas apenas naqueles portos mais abrigados ou importantes, tais como São Pedro do Sauípe da Torre — 3⁽³⁵⁾, Cachoeira, no Paraguaçu — 1, em Abadia e Itapicuru da Praia — 8⁽³⁶⁾ e no Salvador — 28.

(34) No final do século XVII, mais precisamente entre 1691 e 1697, temos notícias de *fragatas* e *fragatinhas, patachos, charruas, naus* e *navetas*, que se depreende serem embarcações oceânicas empregadas no comércio com a Costa da Mina e com Angola. (D. H. B. N. R. J., Vol. LVII. var. loc.).

(35) Hoje Porto de Sauípe, na distrito de Itanagra, município de Mata de São João. Ficava na foz do Rio Sauípe, na costa do Atlântico, ao norte de Salvador. Nunca foi propriamente um «porto» mas um desembarcadouro, oferecendo certo abrigo, centro relativamente importante de pescadores. A presença de *sumacas* em Sauípe confirma que estas embarcações faziam a cabotagem.

(36) A vila de N.^a S.^a da Abadia, no município de Jandaira, era servida pelo rio Real, fronteira entre os Estados da Baía e de Sergipe. Hoje não tem qualquer importância; Itapicuru da Praia é hoje o Município de Conde, na foz do Rio Itapicuru,

As *barcas*, num total de 38 unidades, eram particularmente frequentes no Recôncavo, havendo apenas 3 na cidade. Ainda que esta designação seja muito lata, julgo que era genérica às embarcações próprias dos engenhos de açúcar. A sua distribuição identifica-se com os grandes centros açucareiros — Matuim, Encarnação de Passé, Vera Cruz e Santo Amaro de Itaparica, São Francisco do Conde, Santo Amaro da Purificação, Cachoeira, Maragogipe e Jaguaripe⁽³⁷⁾.

A classe mais numerosa era a das *lanchas* (ou lanxas). Das 355 unidades, concentravam-se 111 na cidade e nos subúrbios, ficando as restantes nos principais portos interiores do Recôncavo, sendo particularmente importantes as frotas de Maragogipe e de Jaguaripe, num total de 124⁽³⁸⁾.

As *lanchas* eram, no final do século XVIII, as embarcações de carga por excelência. Menores do que as *barcas*, elas são mencionadas nas *Relações* pormenorizadíssimas enviadas ao Reino pela Frota de 1757, onde se descrevem, uma a uma, as freguesias que formavam o arcebispado da Baía⁽³⁹⁾, daí se inferindo os serviços a que se destinavam. Em Itagagipe, por exemplo, as lanchas asseguravam o transporte de «azeite de peixe» produzido no «Contrato da Pesca da Baleia».

No terceiro grupo — embarcações de menor porte — estão os *saveiros*, com 151 unidades. A sua distribuição é semelhante à das *lanchas*, ficando a maioria adstrita às regiões mais próximas do Salvador, apenas havendo

grande via navegável, paralela pelo sul ao rio Real. O Itapicuru desagua no Atlântico em uma barra oferecendo certa protecção. Foi célebre como centro de contrabando de escravos.

(37) As *barcas* já eram assim designadas em 1635 na Contabilidade do Engenho de Açúcar de Sergipe do Conde, que os Jesuítas haviam herdado da condessa de Linhares. Dessa documentação se deduz que eram embarcações de vela, já que aparecem verbas para compra de *ostágas*. Os encargos com as *barcas* eram muito elevados — cerca de 11% das despesas de exploração do engenho —, o que pressupõem que se tratava de embarcações demandando bastante pessoal e despesas de conservação. (Frédéric Mauro — in «Revista de Economia», XIII, Lisboa, 1960, pág. 5116, reproduzido nos *Etudes Economiques sur l'Expansion Portugaise* (1500-1900). Paris, 1970, págs. 135 e segs.). Nos engenhos havia uma embarcação mais pequena, chamada «piolinho» (id.).

(38) Maragogipe, cidade de certa importância dentro do estuário do Paraguaçu, rivalizava com Jaguaripe — esta junto à foz do rio do mesmo nome — no escoamento das produções da fertilíssima região da Nazaré. São, ainda hoje, dois centros importantes de tráfego fluvial, com seus estaleiros e cais acostáveis.

(39) A. H. U., docs. n.ºs 2667 a 2718 (Baía). É curioso referir que os párocos informadores, ao descreverem as embarcações que frequentavam as suas freguesias, as enumeram sempre pela ordem que vemos na *Mappa Geral* — Sumacas, barcas, lanxas, saveiros e canoas.

um saveiro em Cachoeira, quatro em Maragogipe e outros tantos em Pirajuaia, próximo e ao norte de Jaguaripe. Quanto às *canoas*, enumeram-se não menos de 1392, distribuídas por todas as 32 freguesias abrangidas pelo *Mappa Geral*. Nesta classe se agrupariam todas as embarcações pequenas, muitas de remos, outras armando «velas de pena», que se dedicavam à pesca, a transporte de pessoas, a cargas ligeiras para os mercados, etc. São as mesmas que ainda hoje abundam na Baía, correspondendo morfológicamente aos botes cacilheiros e catraios do Tejo.

Finalmente as *jangadas* — 141 no total — estavam todas localizadas na costa atlântica para o norte da barra do Salvador: desde a Pituba, Boca do Rio, Itapuã, até aos limites da capitania — Abadia e Itapicuru. Esta distribuição manifesta que as *jangadas* não frequentavam a baía propriamente dita, o que ainda hoje acontece.

A população dos pescadores, num total de 2469, entre forros e cativos, é a distribuir entre os tripulantes de algumas das 1392 *canoas* e das 141 *jangadas*. Como praticamente a cada jangada correspondem dois pescadores — em geral o que de facto tripula a jangada e outro que fica em terra —, teríamos para este tipo de pesqueiro 282 jangadeiros. Tomando para as *canoas* a média de três pescadores, deduzimos: $\frac{2469 - 282}{3} = 729$ canoas

dedicadas à pesca e $1392 - 729 = 663$ canoas para o transporte de carga e de passageiros. É certo que algumas dessas canoas — e também algumas lanchas — se empregavam na pesca da baleia, a qual sabemos, por um anexo ao *Mappa Geral*, ocupava mais de uma centena de homens do mar.

Não pudemos saber o que eram na realidade estas embarcações. Escasseiam testemunhos iconográficos dignos de crédito e as informações documentais não nos esclarecem quanto às formas, dimensões, mastreação ou velame.

Navios eram todas as embarcações de maior vulto, ainda por vezes chamadas naus. *Curvetas* (corvetas) seriam as embarcações armadas para a defesa da costa ou para comboiar as frotas; as *galeras*, menores do que as corvetas, tinham também função guerreira e pertenciam ao governo da Capitania.

As *sumacas*, como vimos, abundavam na Baía. Já no século XVII se empregavam no tráfego transatlântico, fazendo viagens de comércio entre o Brasil e a África, com toda a certeza para a compra de escravos (40).

(40) Em 7 de Setembro de 1695 «Estacio Gomes, mestre da Sumaca Santo António tem provisão para carregar na Baía mercadorias destinadas à Costa da Mina»; em 22 de Dezembro do mesmo ano, «Bartolomeu Mexias, mestre da Sumaca Santo António e Almas, é despachado para o mesmo destino» (D. H. B. N. R. J., Vol. LVII, págs. 12 e 24).

É bem conhecido que os navios negreiros tinham características especiais, condicionadas principalmente pela natureza da carga e pelas dos portos onde o comércio se fazia. No século XVII e mesmo no século XVIII ainda não era posto o problema da velocidade e manobra para escapar à vigilância policial da Inglaterra. A sumaca é descrita pelos dicionaristas como «navio de vela semelhante ao patacho» e dada especialmente ao Brasil (41). Que divergia do patacho pròpriamente dito parece deduzir-se do facto de se fazer distinção entre as duas embarcações, embora ambas ocupadas no mesmo tráfego (42).

Quais as diferenciações características? Arqueação? Forma? Velame? Equipagem? Não o sabemos ...

As *barcas*, já o dissemos, aparecem ligadas ao tráfego dos açúcares, entre os portos interiores e a capital, e em caso algum as vemos afastar-se no mar.

As *lanchas*, por sua vez, menores do que as barcas mas maiores do que os *saveiros*, parecem mais versáteis, podendo ir a locais distantes do Salvador, como a São Jorge dos Ilhéus, e tinham acesso à maioria dos rios, onde não podiam ir nem as *sumacas* nem os *barcos* (43).

*

* *

Actualmente é difícil discernir, entre as embarcações que cruzam a baía de Todos-os-Santos, quais aquelas que podem corresponder aos tipos enumerados no *Mappa Geral* a não ser a chusma de *canoas* de todos os tamanhos ou as *jangadas*, tão inconfundíveis. Tudo o que é maior do que a canoa tomou a designação genérica de «saveiro», ainda que, como já dissemos, este não mais se empregue na pesca. A sua característica comum actual é apenas a de empregar vela latina com carangueja.

(41) V. g. no *Dicionário* de Humberto Leitão e J. Vicente Lopes.

(42) No mesmo dia em que era despachada a sumaca de Bartolomeu Mexias (nota 40 supra), zarpava do Salvador o patacho N.^a S.^a da Ajuda e Santo António de mestre Manuel Fernandes de Oliveira, também para a costa da Mina. (D. H. B. N. R. J., Vol. LVII, pág. 23).

(43) Assim se especifica claramente nas Relações sobre o Arcebispado da Baía (supra nota 39): no rio Itaipe, ao norte de Ilhéus, podiam entrar «lanxas de pescaria mas não sumacas e barcas».

O nome de lancha está hoje circunscrito às embarcações motorizadas, com cabina, para transporte de pessoas ou de pequenas cargas domésticas (44).

Sumaca e *barca* deixaram de pertencer ao vocabulário local. Quanto à primeira deve ter-se transformado no século XIX, dando lugar aos iates, aos brigues e a outras embarcações de longa cabotagem que coexistiram com os primeiros vapores (45); a segunda ter-se-á transformado em barça ou batelão do porto.

Tudo me leva a crer que a embarcação geral, dita hoje «saveiro», é uma simbiose morfológica destas velhas embarcações médias, conservando traços das *sumacas*, das *barcas* e principalmente das *lanchas*. No entanto o que me parece evidente é que ele herdou teimosamente a fisionomia «oriental» de um antepassado, que provavelmente no meado do século XVIII já estaria degenerado, mas que no princípio do século anterior ainda era genealògicamente reconhecível.

Aquilo que nos actuais «saveiros» sugere essa ancestralidade é, a meu ver:

- 1) o remate da quilha, sem coices, com a *unha* reforçada onde entra a roda de proa;
- 2) a curvatura e perfil da roda de proa;
- 3) a saliência do *alcatrate*;
- 4) a relação *boca-comprimento*, de aprox. 1:3,5;
- 5) a desproporção entre os mastros e a sua fixação em um único *berço*, na sobrequilha;
- 6) as duas enoras que determinam o ângulo dos mastros;
- 7) o centro de impulsão da mastreação, colocada muito a vante, deslocando portanto o centro de gravidade da embarcação;
- 8) o formato rectangular da vela-bolina e o seu envergue;
- 9) a tradição que assegura ter a vela grande sido de pendão, envergando como a vela-bolina, antes de envergada em carangueja;
- 10) cabos de bujarrona da bolina para manobra da vela menor e presença da vara-gurupés amovível, colocada sobre o capelo ou saindo por uma das bordas;

(44) Foi precisamente em uma lancha — a «Sónia Maria» — que em 1959 fui do Salvador ao Paraguaçu.

(45) Um dos últimos navios deste tipo acha-se preservado em modelo feito pelo grande maquetista Philippe Dauchez — o «Itapicurú», iate que se empregava no transporte de cacau. (Reproduzido em «Neptúnia», n.º 88, 1967, pág. 4 do suplemento «Triton», fig. 8).

- 11) *Tijupá*, sua forma e balaustrada;
- 12) inclinação da tolda da cabine e corrimão ornamentado;
- 13) importância do tombadilho da ré que, hoje atrofiado, era, segundo se depreende da iconografia, mais levantado;
- 14) formato e *marreca* do leme;
- 15) forte inclinação da cadaste (nos «saveiros» ditos *rabo-de-peixe*) ou do painel de popa — chamado ainda *carro da ré*;
- 16) fateixa da popa;
- 17) esquema cromático da pintura.

De acordo com o que conhecemos da iconografia antiga, das informações verbais e da observação de alguns exemplares tidos como mais antigos — ainda que essa antiguidade não ultrapasse os cento e cinquenta anos —, permito-me conjecturar o que poderia ter sido a aparência de uma embarcação primitiva (fig. 4).

As transformações mais evidentes ter-se-iam dado no decurso do século XVIII e na primeira metade do XIX, tendentes a uma simplificação de formas e de processos construtivos, sendo uma das principais a adopção da carangueja e, conseqüentemente, do talhe da vela latina.

*

* * *

Podemos aceitar, com as necessárias cautelas, a hipótese de desde o meado do século XVI se ter adoptado nesta parte do Brasil uma embarcação para tráfego interior, inspirada em alguma das que os portugueses encontraram nos mares da Índia, em Malaca ou mesmo já no caminho do mar da China. Sabemos sobejamente como desde o princípio daquele século se estabeleceram os estaleiros de Goa, de Dio e de Cochim, onde os mestres das Ribeiras das Naus contactavam com os construtores locais. Sabemos, outrossim, que, desde então, se incorporaram embarcações indígenas nas frotas de guerra e de comércio que ali mantínhamos e até que a estas se deve em grande parte a penetração que as pesadas naus não podiam fazer.

Por outro lado, no respeitante ao Brasil, verificámos que do Oriente vieram certos usos e equipamentos específicos dos países tropicais⁽⁴⁶⁾, fenómeno natural se considerarmos os condicionamentos climatéricos, a

⁽⁴⁶⁾ Estão neste caso, por exemplo, a rede, o pára-sol franjado, o palanquim — este de tipo chinês —, certos pratos de cozinha fortemente condimentados, o gosto pelos tecidos estampados (chitas), pelas rendas e bordados indianos, pelas imagens de

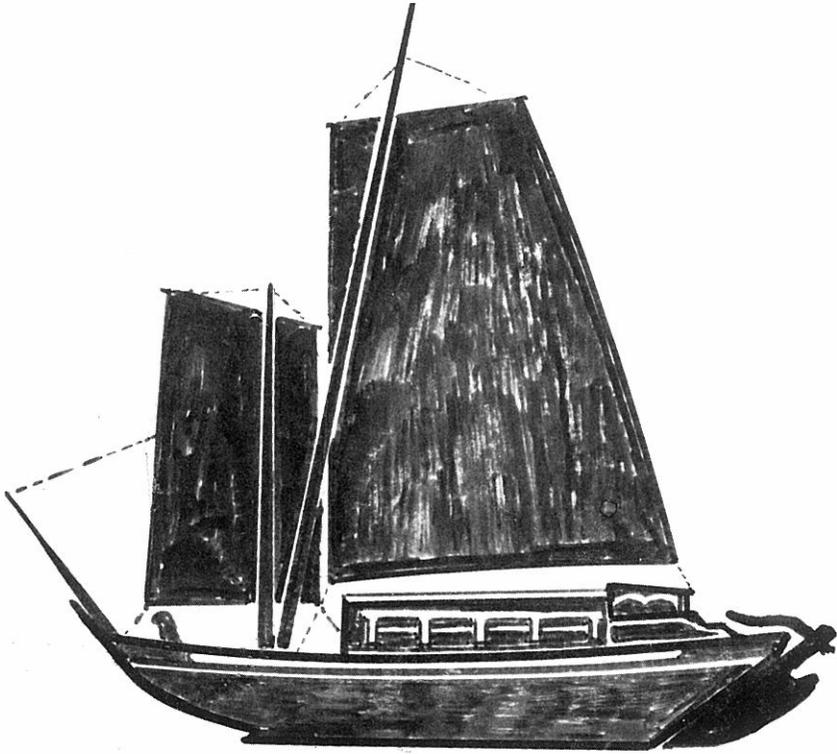


Fig. 4 — «Saveiro» da Baía. Reconstituição conjectural de uma embarcação do Século xvii

semelhança do trem de vida, os mesmos extractos sociais colonizadores, as mesmas influências exercidas pela burocracia e, principalmente, pela acção missionária das congregações religiosas que frequentemente revezavam os quadros entre a Índia e o Brasil, nomeadamente os Jesuítas.

No que respeita à construção naval tal intercâmbio deve ter-se dado, já com o estabelecimento na Baía de carpinteiros treinados na Índia, já, como vimos, com os trânsfugas das armadas. Prova curiosa é dada pela portaria do Governo-Geral, de 8 de Novembro de 1663, cujo sumário é o seguinte: «Para se fazer um bergantim para o Senhor Conde de Óbidos, porquanto se perdeu o bergantim que se havia feito para o Senhor Conde de Atouguia ... e convém se faça outra a imitação dos Balões que se usam na Índia ...» (47). Lembraremos que o conde de Óbidos, D. Vasco de Mascarenhas, foi vice-rei da Índia antes de vir para o Governo-Geral do Brasil, assim se explicando, talvez, a sua preferência pelos «Balões que se usam na Índia».

O desenvolvimento do Recôncavo e o seu equipamento em meios de transporte foram, desde o meado do século XVI, grave problema. Abunda a documentação com providências para que se construam embarcações, com grandes privilégios para quem as fizesse, facilitando-se o corte das madeiras e o emprego de escravos, chegando-se mesmo a prometer alforria aos que viessem trabalhar para os estaleiros.

Natural e lógicamente as primeiras embarcações eram os batéis miúdos que vinham nas frotas e que estão, provàvelmente, na origem das *canoas*. Outros, maiores, poderiam ter vindo do Reino, mas era certamente mais económico o tentar construí-los numa terra onde a madeira era boa e barata. Punha-se então a questão de eleger os tipos de embarcação apropriados aos vários serviços. Para a pesca, já haveria as *jangadas*, não talvez na Baía, mas mais para o norte; estas, porém, não bastariam e daí a necessidade de «saveiros», copiados dos barcos que no estuário e curso do Tejo se entregavam à pesca do sável.

marfim — ditas indo-portuguesas — pelos «papagaios» ornamentados que até hoje se lançam nas praias, etc. Nenhum destes utensílios teve grande favor em Portugal continental. É curioso notar, a propósito, que igual fenómeno de intercâmbio se observa na Holanda. A cidade de Hindelopen, ainda não há muitos anos porto relativamente importante do Zuidersee, foi conhecida como tendo fornecido grande parte do pessoal marítimo da Companhia das Índias. Esses marinheiros traziam consigo, no regresso das viagens, muitos artigos exóticos com os quais engalanavam as suas casas e famílias. Assim se criou uma extraordinária viragem de gosto, e Hindelopen constituiu um núcleo etnográfico *sui generis*, com os trajes orientais das mulheres, com o mobiliário pintado à maneira da Índia, com colares de cores garridas, etc..

(47) D. H. B. N. R. J., Vol. VII, pág. 125.

Para os transportes de carga e para a cabotagem o problema era mais complexo: não havia modelos a seguir em Portugal, já que os navios de que nos servíamos na navegação oceânica não podiam praticar nos fundos baixos da baía e, menos ainda, penetrar nos rios navegáveis. Não havendo no Brasil quaisquer embarcações inspiradoras, é natural que os nossos homens, na sua maioria gente do mar com frequência do Oriente, tenha feito no Brasil o que aliás já o havia feito na própria Índia: adoptar embarcações próprias para aquele tipo de navegação, servindo-se dos melhores modelos de construção local.

É assim que pretendo justificar esta hipótese de trabalho para explicar o «orientalismo» do «saveiro» da Baía, o qual representa, na sua forma última, o resultado de uma curiosa evolução, levando a uma embarcação especificamente brasileira.

Nunca se esgota um assunto e este apenas fica esboçado ... Não serei eu certamente quem poderá levar mais longe a investigação, mas se estes apontamentos tiverem o condão de despertar na gente nova o interesse pelos velhos «saveiros», já me dou por muito feliz ...

Lisboa, 15 de Abril de 1970

J. M. DOS SANTOS SIMÕES

(Do Grupo de Estudos de História Marítima)

Descobrimiento das Ihas de S. Tomé e Príncipe

Aos quinze dias do mês de Maio de mil novecentos e setenta, no Museu de Marinha, em Belém, efectuou-se nova reunião do Grupo de Estudos de História Marítima, na qual foi apresentada uma comunicação pelo Prof. Doutor Armando Cortesão, subordinada ao título «DESCOBRIMENTO E CARTOGRAFIA DAS ILHAS DE S. TOMÉ E PRÍNCIPE».

A sessão solene dedicada à comemoração do V Centenário do Descobrimiento da Ilha de S. Tomé foi presidida por Sua Excelência o Chefe do Estado, Almirante Américo Thomaz, que era acompanhado por Suas Exas. os Ministros da Marinha, da Justiça e do Ultramar, respectivamente Almirante Manuel Pereira Crespo, Prof. Doutor Mário Júlio Brito de Almeida Costa e Prof. Doutor Joaquim Moreira da Silva Cunha.

Ao abrir a sessão o Presidente do Grupo de Estudos de História Marítima, Almirante Manuel Maria Sarmiento Rodrigues, agradeceu ao Chefe do Estado o ânimo que tem transmitido ao Grupo de Estudos de História Marítima, manifestando-lhe o seu contentamento por mais uma vez Sua Ex.^a presidir aos trabalhos.

Saudou ainda os Ministros presentes, agradecendo-lhes o incentivo que a sua vinda concedia aos mesmos trabalhos.

Seguidamente, e antes de dar a palavra ao Prof. Doutor Armando Cortesão, o Almirante Sarmiento Rodrigues continuou afirmando:

São, na verdade, elementos patrimoniais o que aqui procuramos valorizar e exaltar. Ocupa-nos, é certo, e como o nome do Grupo o indica, o estudo da História Marítima, isto é, da História, ou seja do passado. Mas estes valores, por mais que os ventos da insensatez procurem varrê-los, estão e estarão sempre na base, na raiz, da nossa actual existência e da nossa projecção no futuro. Não apenas pelas lições da experiência que eles contêm. Negar o mérito da História seria negar a própria experiência, a própria investigação, a própria ciência. Além de que a História

nos permite e fornece, mais do que os conhecimentos basilares para prosseguir, esse fogo interior que se transmite através das gerações e que leva os homens a unir-se para as grandes empresas que interessam às nações, aos grupos, às famílias — enquanto houver este sentimento que une e tem engrandecido as famílias, os grupos e as pátrias. Não fazer caso da História será bom de dizer, mas nunca poderia ter o menor significado, pois que para empreender qualquer acção, quer se enverede pelo caminho da lógica, quer se recorra ao empirismo, o conhecimento prévio da situação é sempre essencial.

Por isso nós aqui estamos, conscientemente, procurando contribuir, através dos estudos históricos, para a valorização da nossa Pátria e para o seu progresso, sem descurar, como foi sempre tradicional na própria génese e expansão portuguesa, o progresso da Humanidade.

Depois duma série apreciável de trabalhos notáveis aqui apresentados por membros do Grupo, durante a sua curta existência — em que na verdade se puderam colher as mais animadoras certezas para prosseguir e ampliar, até, a nossa esfera de acção —, vamos dar a nossa participação para as comemorações do V Centenário do Descobrimento da Ilha de S. Tomé, superiormente fixadas para este ano. É um acontecimento de transcendente importância. Não apenas no seu significado da descoberta duma ilha de rara beleza, de acentuado valor económico e que hoje, por tudo isso e sobretudo pelo valor dos seus habitantes, constitui um honroso exemplo da presença portuguesa no Mundo; mas ainda pelo conjunto de factores, de ordem científica e de ordem económica, que levaram a considerar S. Tomé e sua área de influência como um dos centros mais importantes para a dilatação da navegação e do comércio entre a Europa, a África e as Américas.

Sobre alguns desses aspectos fundamentais irá hoje dissertar o nosso douto confrade Prof. Armando Cortesão, cuja autoridade não precisa de quaisquer encómios. Bem lhe bastam os notabilísimos trabalhos publicados, entre os quais avulta esse autêntico monumento, no nome e na substância, *Portugaliae Monumenta Cartographica*, cuja publicação tive a sorte, autêntica benesse que o Destino me concedeu, de aceitar em primeira mão quando Ministro do Ultramar, e que ele depois realizou com inexcédível competência, acompanhado por outro nosso eminente confrade, o Comandante Teixeira da Mota. Obra que por si só



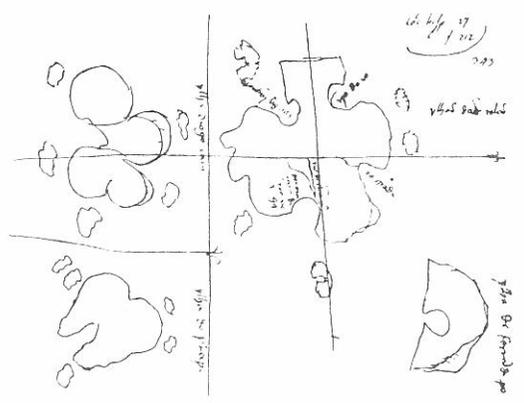
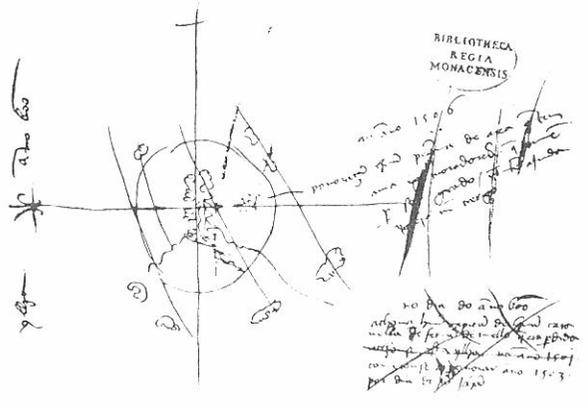
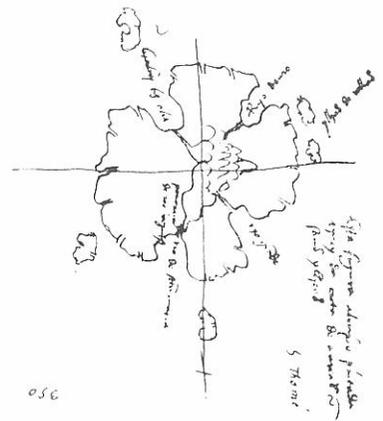
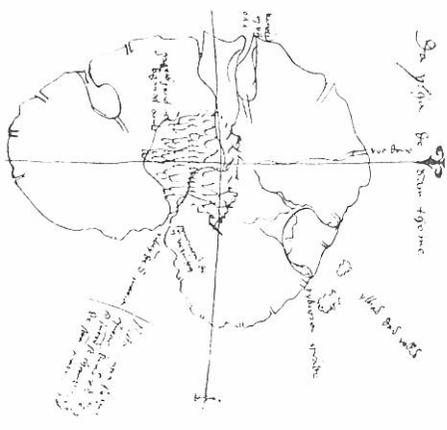
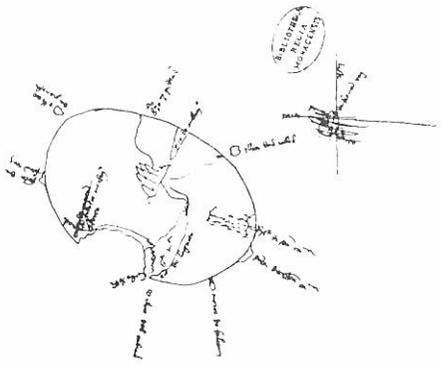
Pedro Reinel, 1483. A mais antiga carta portuguesa de que há conhecimento
Archives Départementales de la Gironde, Bordeaux

faria a honra e glória de qualquer homem de ciência. Mas os que agora tiverem tido a ventura de ler ou consultar esse outro monumento de erudição que é a *História da Cartografia Portuguesa*, que Armando Cortesão está exaustivamente escrevendo e publicando, poderão verificar não apenas os seus incomensuráveis recursos científicos como ainda essa frescura de espírito que desmente até alguns dos seus pessimismos.

Mas além dessa comunicação de hoje o nosso Grupo prepara ainda a publicação dum volume contendo uma série de trabalhos em relação com a ilha de S. Tomé, a elaborar por alguns dos nossos confrades, ainda no decurso deste ano.

Pela minha parte, limito-me a servir todos os que podem concorrer para este fim. Mas não deixo de me sentir também satisfeito pelo que pude contribuir para que as três estátuas existentes na formosa ilha de S. Tomé, na sua capital, dos navegadores Pêro Escobar e João de Santarém e do povoador João de Paiva, pudessem ser erigidas no tempo em que me era dado gerir os negócios do Ultramar.

Mas, acima de todas as nossas comemorações, S. Tomé vai ter o privilégio da presença do venerando Chefe do Estado, que, numa clarividente atitude, quis, neste momento conturbado para a vida do Mundo, chamar a sua atenção para este padrão vivo da humanidade e universalidade do espírito português.



Valentim Fernandes, c. 1507

Descobrimento e Cartografia das Ilhas de S. Tomé e Príncipe

*Comunicação feita pelo Prof. Doutor ARMANDO
CORTESÃO no Grupo de Estudos de História Ma-
rítima em 15 de Maio de 1970.*

TODOS os historiadores que se ocupam do «descobrimento das ilhas de S. Tomé e Príncipe» concluem que não se sabe ao certo quem foram os descobridores nem a data da descoberta; parece que ninguém se sente à vontade ao tratar do assunto — o que quase sempre acontece com o descobrimento das ilhas da parte oriental do Atlântico.

Convém notar, desde já e sempre que se aborde tão delicado e controverso assunto, qual o significado a dar à palavra *descobrimento*, quando se trata de novas terras e em especial no século XV. Já vários historiadores se têm referido ao problema e dele me ocupo mais de espaço no vol. III da minha *História da Cartografia Portuguesa*, que já estou a escrever e cujo vol. II neste momento se encontra também quase impresso. Mas posso dizer desde já que na terminologia dos documentos e crónicas quatrocentistas as expressões *descobrir*, *saber parte*, *colher informações e sabedoria*, equivalem-se, com o significado de revelar, tornar conhecido. A palavra *descobrem*, neste contexto, aparece pela primeira vez, que me conste, numa carta de doação do Infante D. Henrique, datada da Vila do Infante em 28 de Dezembro de 1450; mas «saber parte» e «mandar buscar e achar» já se encontram em documentos de 1443 e 1446, também do Infante. Só a partir da década de 1470 o verbo *descobrir* e o substantivo *descobrimento*, com seus derivados, aparecem mais frequentemente nos documentos. Mas *descobrir* não significava apenas achar por acaso, pois podia ser o resultado de esforços e tentativas marítimas para se encontrar uma terra insular ou continental de cuja existência já havia alguma indicação ou conhecimento, por muito incertos que fossem, mas de cuja localização só mais vagamente ainda se sabia. Há muitos casos desses na história dos descobrimentos, a que ainda voltarei a aludir.

A meu ver as palavras *descobrimento* e suas derivadas de princípio significavam que a terra respectiva foi reconhecida, provavelmente redescoberta, tornando-se conhecida de todo o Mundo, estabelecendo-se entre ela e a Europa relações normais, isto é, viagens frequentes, povoamento, colonização, relações comerciais, etc. É aquilo a que se pode chamar *descobrimento oficial*, como sugeriu o saudoso Com. Fontoura da Costa.

De tudo ou quase tudo o que foi descoberto, isto é, descoberto oficialmente, se pode dizer que foi redescoberto. João de Barros, cronista sério e quase sempre fidedigno, diz «terem os nossos mais terras descobertas no tempo de D. Afonso V do que achamos na escritura de Gomes Eanes de Zurara», e que quando os nossos primeiros navegadores chegavam a terra até então desconhecida costumavam gravar nalguma grande árvore «este motto do Infante, *Talent de Bien Faire*», por outros navegadores depois encontrado ao longo da costa africana, que julgavam atingir pela primeira vez. Depois de ter mencionado os descobrimentos das ilhas de S. Tomé, Ano Bom e Príncipe, refere-se o cronista a propósito a uma ilha que em 1438 havia sido descoberta pelos Portugueses e de que se perdeu memória. Conta Barros então que quando em 1525 uma armada castelhana sob o comando de Garcia de Loiasa se dirigia do golfo da Guiné para a costa do Brasil, depois de ter encontrado um navio português que vinha da ilha de S. Tomé, descobriu uma ilha desabitada, dois graus a sul do equador, chamada S. Mateus, «e em duas árvores estava escrito que havia 87 anos que nela estiveram portugueses». Alguns autores têm identificado esta ilha com a de Fernão de Noronha, que de facto fica em dois graus de latitude sul, perto da costa do Brasil. A primeira vez que encontro esta ilha de S. Mateus é na carta Anónimo-Jorge Reinel, de c. 1519, por conseguinte *antes* da referência de Loiasa, note-se bem, na verdade uns dois graus a sul do equador mas a meio do Atlântico ou na parte ocidental do golfo da Guiné, de facto nesta parte oriental do Atlântico, mais perto da África que da América. Depois a ilha de S. Mateus ainda continua a aparecer muitas vezes na cartografia quinhentista e seiscentista.

O que importa é esta indicação do descobrimento numa ilha atlântica em data remota e a que durante muitos anos não houve qualquer referência. Vários casos semelhantes poderia citar, não só dos descobrimentos das ilhas e costas atlânticas, da América, da circum-navegação do continente africano, da Insulíndia, da Austrália, do Japão, etc., de cuja existência já havia conhecimento, por vezes muito vago, antes do seu redescobrimento ou «descobrimento oficial». Muitos casos se podem também citar de referências mais ou menos veladas a navegações e descobrimentos portugueses de que não nos chegaram informações concretas. Vale a pena mencionar alguns

desses casos mais impressionantes, que os cépticos negativistas, por sistema, chegam a ridicularizar. Um é o caso da carta náutica de 1424, feita pelo veneziano Zuane Pizzigano sobre protótipo português, a qual representa no Atlântico Ocidental um grupo de quatro ilhas, a maior das quais é chamada *Antilia*, e que eu julgo ter demonstrado revelar um descobrimento português de terras americanas, as Antilhas e a Terra Nova, no primeiro quartel do século XV, mas de que não ficaram quaisquer outros vestígios. Outro caso é o mapa-múndi concluído por Fra Mauro em 1459, por encomenda de D. Afonso V, certamente a pedido do Infante D. Henrique, onde uma legenda no sudoeste africano diz que os navios do rei de Portugal lá haviam chegado e que dessas costas os pilotos fizeram cartas, das quais o célebre frade-cartógrafo obteve cópias — assunto que ainda não está bem esclarecido. Outro caso ainda mencionarei: a descoberta em Leninegrado, há poucos anos, de um roteiro do célebre Ibn Magid, piloto árabe que conduziu os navios de Vasco da Gama de Melinde a Calecute, no qual revela que em 1495, por conseguinte dois anos antes de os navios do Gama lá terem chegado em 1497 a caminho da Índia, *os franges*, isto é, os portugueses, já aí haviam estado. Tem-se querido demonstrar que houve confusão de datas da parte de Ibn Magid, etc. (calendários muçulmano e cristão). Mas a verdade é que, embora Castanheda diga que Vasco da Gama «era experimentado nas cousas do mar, em que tinha feito muito serviço a D. João II», não se sabe de qualquer outra expedição em que ele tivesse participado, e custa a acreditar que fosse nomeado capitão-mor de expedição tão importante como a da primeira viagem por mar à Índia quem não tivesse já sólida experiência e provas dadas em grandes viagens marítimas. A hipótese aventada por Jaime Cortesão de que possivelmente Vasco da Gama teria já estado antes na costa oriental da África não pode ser posta de parte e ainda menos de certo modo ridicularizada, como por vezes se tem feito.

É possível que algo do mesmo género tivesse acontecido com as ilhas de S. Tomé e Príncipe, isto é, que já houvessem sido visitadas por navios portugueses antes do seu «descobrimento oficial», em 1471 ou 1472. Talvez venha a propósito referir um outro caso deveras interessante e não muito conhecido. O jesuíta Manuel Fialho escreveu uma obra muito curiosa, que só foi publicada, depois do seu falecimento em 1718, pelo P.^o Francisco da Fonseca, S. J., em 1728, com o título de *Evora gloriosa que compôs o R. P. M. Manoel Fialho*. Depois de se referir aos descobrimentos portugueses da costa africana, escreve: «Neste mesmo anno de 1486, para que nem esta glória faltasse à nação portuguesa, Afonso Sanches Mestre de huã Caravella de Cascaes descobriu aquelle novo mundo,

a que depois chamarão *America*. Tinha Affonso Sanches por officio o navegar de Lisboa à Ilha da Madeyra a carregar os seus preciosos assucares, e fazendo nesta anno a costumada viagem huã tormenta apartando-o do seu rumbo, o fez correr a Poente por hum imenso Oceano por espasso de muytos dias, no fim dos quaes avistou terra nas Ilhas do Golfo do Mexico, tomou nella os refrescos necessarios, e tendo-a muyto bem arrumada, e demarcada, voltou a proa para a Madeyra, onde chegou tão doente, e maltratado, que não se podia ter em pé a doença o obrigou a desembarcar logo, e recolher-se em caza de Christovão Colon, que era hum Genovez, que vivia na cidade do Funchal, e ganhava a sua vida com ter caza de pasto, e pintar as cartas de marear, para o que naquelle tempo era necessaria pouca sciencia, por ser o Mediterraneo o principal theatro das navegações Europeas, e aggravando-se-lhe a enfermidade para se mostrar agradecido ao seo hospede, lhe deo as suas cartas de marear, e o roteyro, que tinha feyto desde a Terra Nova até à Madeyra, dizendo; que nellas lhe dava o mayor morgado, que se podia dar neste mundo, e assim foy», etc. É de notar que o P.^c Francisco Fialho, «muito vivido nas Humanidades», segundo diz Diogo Barbosa Machado, esteve alguns anos a leccionar na ilha da Madeira.

Tem interesse especial a sua informação sobre o facto de o navio de Afonso Sanches ter sido arrastado por uma tormenta para as Antilhas. Muitos casos destes são conhecidos e eles ajudam a explicar várias referências antigas ao possível descobrimento das terras americanas muito antes do seu redescobrimento ou «descobrimento oficial» em 1492.

Há mais de 50 anos que estudo estes assuntos e cada vez mais me convenço de que houve muitíssimas navegações, descobrimentos e explorações dos Portugueses de que, como aponta Barros, não havia conhecimento geral, ou de que aos vindouros não chegou notícia.

Vem a propósito contar que, quando em 1954 publiquei o meu livro *The Nautical Chart of 1424* um almirante americano, professor de história dos decobrimentos na Universidade de Harvard, escreveu uma crítica (in *Speculum*, July 1955) em que procurou demonstrar a sem-razão de tudo o que eu disse em favor da minha tese, acrescentando: «Muito apropriadamente o argumento que criticamos foi impresso pela imprensa da Universidade de Coimbra, onde a dialéctica medieval, baseada no raciocínio *a priori*, tem durado mais do que em qualquer outra universidade do Miundo Ocidental». Diga-se, entre parentesis, que era tão desnecessário como é injusto e impróprio este motejo do professor da relativamente jovem Universidade de Harvard para com a vetusta Universidade de Coimbra.

Posso afirmar, e seria fácil provar, que nesta Universidade não se raciocina mais *a priori* do que em qualquer outra. A afirmação do almirante professor americano é absolutamente gratuita.

O meu raciocínio neste caso, como sempre que me ocupo de análise histórica, não é apriorístico: *parti do efeito*, — ou seja, a representação numa carta veneziana datada de 1424, de um grupo de quatro ilhas (duas delas quase tão grandes como Portugal continental e duas outras mais pequenas), colocadas bem em evidência a meio e a oeste da parte central do Atlântico Norte (mostrando que para elas o cartógrafo queria sobretudo chamar a atenção), aproximadamente à mesma distância dos Açores (representados por uma correnteza de ilhas orientadas N-S, como então se fazia em toda a cartografia) que estes por seu turno estão da costa de Portugal (a mais oriental das Antilhas e a Terra Nova estão aproximadamente à mesma distância das ilhas mais ocidentais dos Açores que estes estão da costa de Portugal), sendo os nomes daquelas ilhas portuguesas — *para a causa* — ou seja, o sistema circulatório de ventos e correntes na parte central do Atlântico Norte tem feito com que navios à vela, colhidos por tormentas na zona de ventos variáveis entre as Canárias e a Madeira, fossem arrastados irresistivelmente para as Antilhas e costas americanas, do que há vários casos registados desde os tempos clássicos até aos tempos modernos, como o que aconteceu ao piloto Afonso Sanches, a que há pouco me referi; os navegadores portugueses eram então os mais activos no Atlântico; a lenda da Ilha das Sete Cidades era bem conhecida em Portugal e já então aqui existia a tradição da existência, por muito vaga que fosse, de terras no Atlântico Ocidental; segundo Diogo Gomes «o Infante D. Henrique, desejando conhecer as regiões afastadas do oceano ocidental, se acaso haveria ilhas ou terra firme além da descrição de Ptolomeu, enviou caravelas para procurar terras».

Historiadores da cartografia e americanistas dos mais ilustres, que se referiram a ilhas semelhantemente representadas no Atlântico Ocidental em cartas da primeira metade e meados do século XV, tais como Formaleoni, Khol, Harrise e Nordenskiöld, consideravam-nas como representações de terras americanas.

A conclusão a que cheguei, e de cujo acerto mais me convenço de cada vez que estudo o assunto, é que antes de 1424 um navio português foi colhido por uma tormenta durante alguma viagem para a Madeira ou no regresso das Canárias e arrastado para ocidente, descobrindo alguma parte da costa americana, das Antilhas ou da Terra Nova; o resultado desse descobrimento foi registado numa carta portuguesa que alguém levou para Veneza tendo servido de protótipo para a carta de Zuane Pizzigano de 1424.

Isto parece-me perfeitamente lógico, e só consigo explicar a oposição que o meu raciocínio tem encontrado pela ideia arreigada e fanatismo dos que não podem admitir que alguém cometa a «blasfémia» de dizer que antes de Colombo outros navegadores — e em especial portugueses — avistaram terras americanas.

Não menos interessante é o também já referido caso de Ibn Madgid. Não só o célebre piloto árabe se refere no «Roteiro de Sofala», recentemente descoberto em Leninegrado, à presença dos portugueses na costa oriental de África em 1495, mas outro autor árabe pouco posterior mais ou menos semelhantemente alude ao acontecimento (relato publicado por G. Ferrand em 1928). É perfeitamente lógico, e o contrário seria muito estranho, que tendo Bartolomeu Dias regressado a Lisboa (1488) do descobrimento do Cabo da Boa Esperança (e alguns dos seus navios chegaram mesmo à entrada do Índico), pouco depois de D. João II ter enviado (1487) por terra Afonso de Paiva e Pêro da Covilhã em viagem de reconhecimento ao Oriente, e Covilhã ter viajado até Sofala, após ter visitado Ormuz, Calecute e a Ilha de Goa, e enviado ao seu Rei a respectiva informação e uma carta de marear em que assinalara as principais terras orientais, por ele visitadas e outras, que o monarca recebeu o mais tardar em fins de 1491, admitir que este prosseguisse com os seus esforços para descobrir a costa oriental africana na preparação da grande viagem que em 1498 levou os navios com a cruz de Cristo nas velas até Calecute, como, segundo já disse, Jaime Cortesão por hipótese, aliás bem fundada, admitiu (*Os Descobrimentos Portugueses*, vol. I, pp. 531-46). Estes acontecimentos devem ser considerados no contexto de outros acontecimentos históricos, invocados pelo mesmo autor, tais como: a rejeição, por D. João II em 1483-4, do plano de Colombo; a «Oração de Sapiência» de Vasco Fernandes de Lucena ao Papa, em 1485; a carta amistosa que em 1488 D. João II escreveu a Colombo; a entrevista que Bartolomeu Colombo em 1489 teve com D. João II, de que provavelmente resultou a exagerada latitude da África austral no mapa-múndi de Martellus desse mesmo ano; a assinatura do Tratado de Tordesilhas em 1494 e negociações que a precederam, etc. Da concatenação e análise destes e outros elementos históricos surgem fortes motivos para acreditar que D. João II promoveu uma série de expedições marítimas, de só algumas das quais os documentos contemporâneos e as crónicas nos deixaram notícias claras, preparatórias e sãbiamente integradas no grande empreendimento da primeira viagem por mar à Índia, que ele planeou em todos os pormenores mas que infelizmente não pôde ver realizado. Por isso eu convictamente repito as palavras de Jaime Cortesão: «Aqui nos atrevemos a lançar uma hipótese: a de que Vasco

da Gama e, porventura, Nicolau Coelho, tivessem participado da expedição revelada por Ibn Madgid. Resende, obrigado pelo juramento a silenciá-la, quando atribuiu, como de justiça, a D. João II, cujo panegírico escrevia na sua crónica, a parte que lhe era devida no descobrimento do caminho marítimo para a Índia, empregava um compromisso, de forma a servir as duas obrigações. Castanheda, ao falar, na *História da Índia*, na escolha de Vasco da Gama, chama-lhe ‘experimentado nas coisas do mar, em que tinha feito muito serviço a el-rei D. João II’. Como compreender que, ao invés, quer o *Príncipe Perfeito*, quer o *Venturoso*, encarregassem do comando da armada decisiva a um homem totalmente inexperto nas navegações de longo curso?» Sinto que agora me não seja possível ir mais longe e com o necessário pormenor na análise destes problemas histórico-geográficos, mas deles e das suas repercussões cartográficas, me estou a ocupar mais de espaço no vol. III da minha *História da Cartografia Portuguesa*.

Neste caso, como no da carta de 1424 e sempre que me ocupo de análise histórica, procuro conduzir o meu raciocínio *a posteriori* — por exemplo, dos efeitos ou factos da representação do grupo de ilhas Antília e da referência de Ibn Madgid, procurando averiguar e explicar as causas que as motivaram. De resto o historiador tem de ser tão indutivo como dedutivo, e muitas vezes, como nos presentes casos, é difícil, se não impossível, estabelecer limites bem definidos entre dedução e indução. Desde Platão e Aristóteles, passando pelos grandes filósofos franciscanos dos séculos XIII e XIV que baseavam o raciocínio no conhecimento da natureza e na experiência (base do método científico), até Descartes, Leibniz e Kant (lógica Kantiana, em que nem todo o conhecimento será derivado da experiência), se têm distinguido entre apriorismo e aposteriorismo, ao mesmo tempo mostrando que a diferença entre *a priori* e *a posteriori* não é absoluta, e afinal o que se afigura *a priori* em certo período da história poderá mais tarde parecer *a posteriori*, do que a moderna ficção científica, a começar com Jules Verne, proporciona exemplos flagrantes. Isto é, um determinado factor ou elemento *a posteriori* pode ser explicado ordenadamente por um conjunto de elementos, princípios ou conhecimentos *a priori*. Talvez o ilustre almirante americano, professor de Harvard, não tivesse ponderado estas noções gerais, que sem dúvida lhe são familiares, antes de contra mim e a minha vetusta Universidade assestar os canhões das suas irónicas e falazes invectivas. Para construir o delicado monumento da verdade histórica, quando por vezes é escassa a documentação incontroversa, não podemos desprezar quaisquer materiais que se nos ofereçam, mesmo que não tenham a solidez daquela.

E tudo isto por muito que pese aos historiadores negativistas — na maior

parte portugueses, infelizmente — da prioridade dos nossos descobrimentos. Ainda no ano passado o Prof. Pierre Chaunu, da Universidade de Caen, publicou uma obra muito interessante, *L'expansion européenne du XIII^e au XV^e siècle*, em que, depois de se referir às críticas de dois historiadores portugueses que, de há uns anos para cá, têm procurado diminuir o esforço português dos descobrimentos, sobretudo a acção e figura do Infante D. Henrique, escreve: «Cette critique peut être retournée sans peine. Un petit pays qui compte un peu moins d'un million d'habitants, un plus de 2% de la Chrétienté, a consacré, de 1415 à 1460, à l'invention géographique du monde, beaucoup plus que tous les autres pays réunis. Le poids léger du plus puissant apanage de la Maison d'Avis fut jeté dans la balance».

O mais antigo documento, de que até há pouco se sabia, referente à ilha de S. Tomé é uma carta régia de 24 de Setembro de 1485, existente na Torre do Tombo, pela qual D. João II doa a capitania da ilha a João de Paiva. Mas conhecemos hoje documento mais antigo: a carta assinada por Pedro Reinel, um dos maiores se não o maior dos nossos cartógrafos — e que embora não datada estou convencido de que foi traçada em 1483 — na qual as ilhas de S. Tomé, Príncipe, Ano Bom e Fernando Pó estão representadas, por conseguinte pela primeira vez. Já voltarei a esta carta que, afinal, é a peça importante da presente comunicação.

Na verdade, bem pouco se sabe sobre o descobrimento destas ilhas. É Duarte Pacheco, coevo do descobrimento, quem primeiro se lhes refere. Depois de num passo do *Esmeraldo de Situ Orbis* dizer que «o resgate ou comércio da Mina foi descoberto por mandado del-rei D. Afonso V, por João de Santarém e Pêro de Escobar, seus cavaleiros e criados, em um dos dias do mês de Janeiro de 1471», acrescenta noutro passo mais adiante que «a ilha de S. Tomé a mandou descobrir D. João II», e que a nor-nordeste dela está outra ilha mais pequena, que se chama Santo António, que por outro nome a do Príncipe chamamos, e também a mandou povoar». Por seu turno, João de Barros, que aliás conheceu e utilizou o escrito de Duarte Pacheco, diz que em 1469 D. Afonso V arrendou por 5 anos a «Fernão Gomes, um cidadão honrado de Lisboa» o descobrimento a partir da Serra Leoa, com a obrigação de descobrir cem léguas de costa em cada ano, acrescentando: «Foi Fernão Gomes tão diligente e ditoso com este descobrimento que logo em Janeiro de 1471 descobriu a Mina, por João de Santarém e Pêro de Escobar, ambos cavaleiros de elrei». E mais adiante diz que «também se descobriu a ilha de S. Tomé, Ano Bom, e Príncipe por mandado de elrei D. Afonso». Mas não se menciona qualquer outra data nem em parte alguma se diz que foram Santarém e Escobar os descobri-



Anónimo (José Martins) c. 1664. Baía de Ana de Chaves
Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa

dores de S. Tomé e Príncipe, que assim parece terem sido descobertas antes do falecimento de D. Afonso V em 28 de Agosto de 1481. O facto de Duarte Pacheco dizer que foi D. João II quem mandou fazer o descobrimento de S. Tomé e Príncipe não invalida o que diz Barros, pois como se sabe havia muitos anos que o Príncipe Perfeito estava à testa da empresa dos Descobrimentos, e daí provavelmente o nome de ilha do Príncipe. Mas desde a data de 1471, indicada por Pacheco e por Barros para os descobrimentos de Santarém e Escobar, até 1481 vão dez anos, e não se pode saber ao certo em qual deles as ilhas foram descobertas.

Já lá vão mais de 126 anos que o ilustre historiador cap. frag. Lopes de Lima escreveu: «Acredita-se geralmente, e com bastante probabilidade, que João de Santarém e Pêro de Escobar ... no dia 21 de Dezembro — dia de *S. Tomé* — avistaram uma ilha alta e grande coberta de arvoredo, a que puseram o nome daquele Santo Apóstolo; e logo no 1.º de Janeiro de 1471 deram com outra ilha mais pequena, que denominaram de Ano Bom — por ser achada em tal dia, e dar-lhes boa estreia do ano que começava ... Na mesma viagem descobriram eles a *Ilha do Príncipe* ... nesse ano de 1471 — aos 17 de Janeiro, dia de *Santo Antão*, ou *Santo António Abade* — por isso que logo lhe deram o nome de *Ilha de Santo Antão*, ou *Santo António* (que é o mesmo), o qual depois trocou no de *Ilha do Príncipe* por ser apanágio do filho mais velho de El-Rei o tributo dos açucares. Quanto à *Ilha Formosa*, descoberta por *Fernam do Pó*, fidalgo de El-Rei D. Afonso V, é natural que o fosse tão somente perto do ano 1486». Assim, a estar certa esta suposição, S. Tomé teria sido descoberta em 21 de Dezembro de 1470, Ano Bom no 1.º de Janeiro de 1471, e Príncipe logo em 17 do mesmo mês. Mas trata-se de mera suposição, e quanto à ilha de Fernão do Pó ela já aparece representada, embora sem nome, na carta de Pedro Reinell de 1483, a que já me referirei.

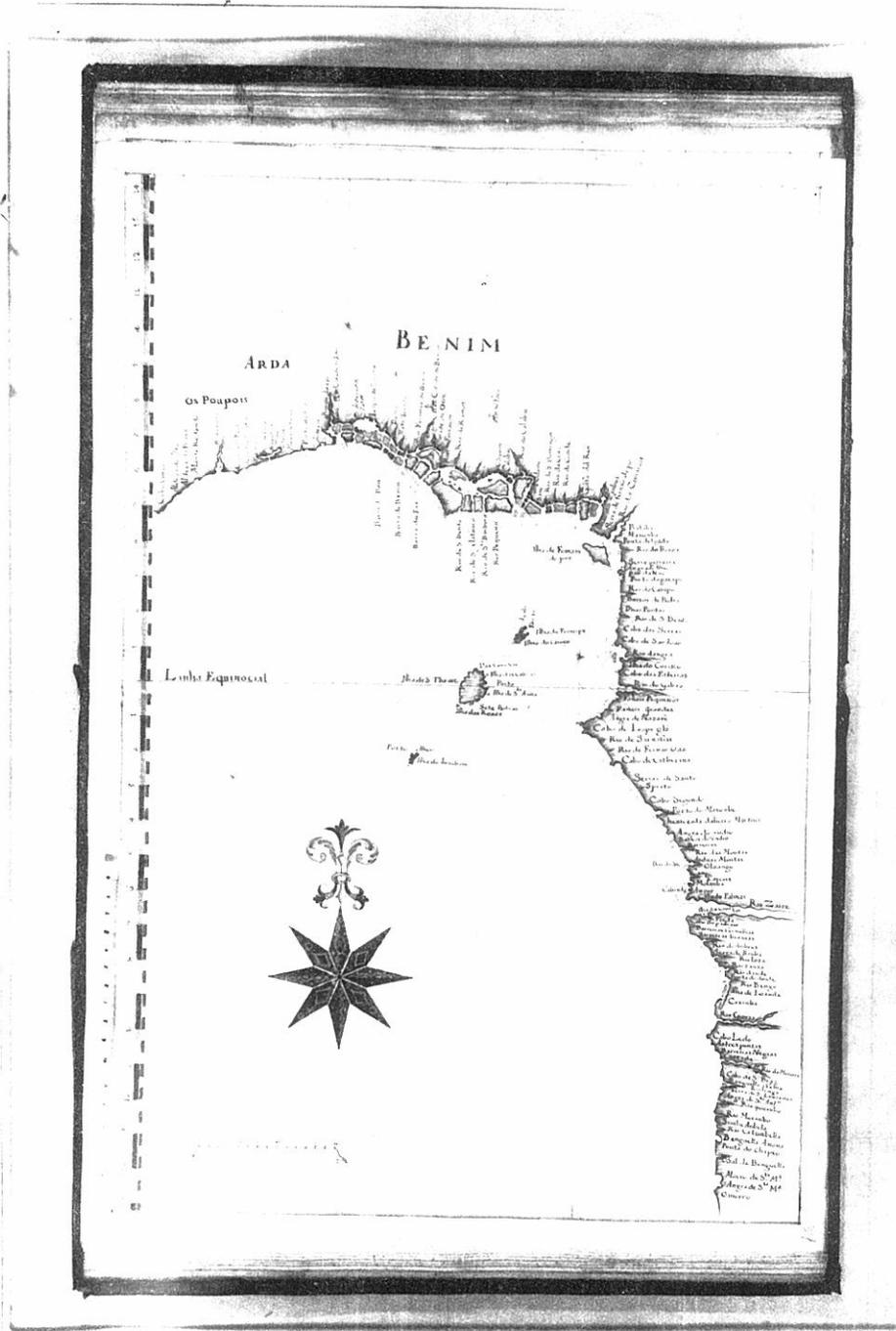
Não obstante, quase todos os historiadores têm aceite, aliás por vezes com certas reservas, esta identificação. O mais que se pode dizer, parece-me, é terem as ilhas de S. Tomé e Príncipe sido descobertas ou redescobertas por João de Santarém e Pêro Escobar na década 1470-1480, mas mais perto de 1470 do que de 1480. Devo acrescentar que a data proposta por Lopes de Lima parece apoiada, ainda que vagamente, pela *Navegação de Lisboa à Ilha de S. Tomé por um Piloto Português*, na qual o piloto anónimo seu autor diz que «a Ilha de S. Tomé foi descoberta há oitenta anos pelos capitães do nosso Rei, tendo sido desconhecida pelos antigos»; como Sebastião Mendo Trigo mostrou que esse relato foi escrito em 1551, se deduzirmos desta data os «oitenta e mais anos», temos 1471 «e antes»,

o que possivelmente queria dizer que embora a ilha fosse «descoberta oficialmente» em 1471, já dela teríamos conhecimento anterior. Talvez a ilha que Barros diz ter sido descoberta em 1438 fosse, afinal, S. Tomé.

Para construir o delicado monumento da verdade histórica, quando por vezes é escassa a documentação incontroversa, não podemos desprezar quaisquer materiais que se nos ofereçam, mesmo que não tenham a solidez daquela.

Julgava-se até há pouco que as ilhas de S. Tomé e Príncipe apareceram pela primeira vez representadas em três das 37 cartas do célebre Egerton MS 73 do British Museum, códice que estudei cuidadosamente e deve ter sido elaborado c. 1489, sendo todas ou quase todas as suas cartas cópias de protótipos anteriores, em que aparecem representados pela primeira vez os descobrimentos portugueses para lá do rio Congo. Nestas cartas, que posso afirmar serem evidentemente cópias de protótipos portugueses, vêem-se as *y^a de santomas*, *y^a principe*, e *y^a fremoxa* (Formosa ou de Fernão do Pó).

Mas a carta de Pedro Reinel, até há pouco desconhecida e que eu dato de 1483, já representa, e bem situadas, as *ylha de sam tome, do prinçepe, anño boom* e Fernão do Pó, esta aliás indenominada. Acresce que nesta carta da ilha de S. Tomé se vêem, além do ilhéu das Cabras, desenhado mas sem nome, quatro topónimos: *porto de sam doriz* (?) (domingos?), que corresponde à baía de Ana Chaves, *porto dos Ratos*, que será a baía de Santa Catarina, *Ilha Branca*, que é o ilhéu Gago Coutinho (antigo ilhéu das Rolas), e porto de *gill gllz*, que parece corresponder à baía da Praia Grande se não a baía Angolares; por seu turno a ilha do Príncipe apresenta 3 topónimos: *porto de S: maria*, que evidentemente se identifica com a baía e porto da cidade de St.º António, *porto dos pratos* (ou *das Pontas*), que deve corresponder à Praia Grande ou baía das Agulhas, e *Ilhetas*, que representam os vários ilhéus a sul da ilha: do Portinho, Pedras Tinhosas, e Caroço. Isto mostra que já em 1483 havia bom conhecimento das costas das ilhas, o que favorece a hipótese de elas poderem ter sido descobertas uns dez anos antes dessa data e exploradas por outras expedições de que não temos qualquer notícia. (Vem a propósito citar esta informação que se lê no vol. II do Admiralty *African Pilot*, ao referir-se à Ilha do Príncipe: «in its physical features and aspect, it is one of the most remarkable in the world ... on account of the needle-shaped peaks and leaning mountain masses which arise abruptly from the high land of the interior, thus imparting to it a most pictures que appearance.» 1951 ed.). Esta vívida descrição pode aplicar-se, talvez com mais propriedade ainda, à Ilha de S. Tomé.



João Teixeira Albernaz, 1665. Golfo da Guiné

Archives Nationales, Paris

É muito natural que estas ilhas tivessem impressionado fortemente os seus descobridores, e se considerarmos que elas estão na rota para a costa africana além do equador, não pode deixar de se admitir que teriam sido notadas por expedições anteriores a 1471 mas de que não nos chegaram notícias concretas.

Daqui, em grande parte, a importância do problema de datar esta carta não datada — um dos mais intrincados e fascinantes que se me tem deparado em já mais de meio século de estudos histórico-cartográficos. Não há dúvida que a carta foi traçada antes de 1487, pois ainda se vê uma bandeira vermelha, muçulmana, sobre Malaga, nesse ano conquistada aos mouros. Mas o mais interessante é que, além das ilhas do golfo da Guiné, a carta representa a costa africana apenas até o rio Congo, quando não faltava espaço no pergaminho para a desenhar muito mais para sul. Isto indica que Pedro Reinel traçou a sua carta depois de Diogo Cão, antes de Abril de 1483, ter descoberto a foz do rio Congo ou Zaire e certo antes de ele, aparentemente em Abril de 1484, ter regressado a Lisboa quando da sua primeira viagem. Se a informação — muito provavelmente com um pormenorizado *esboço cartográfico* — recebida por Reinel tivesse sido posterior ao regresso do descobridor, ele naturalmente teria representado a costa até o cabo do Lobo (actual cabo de St.^a Maria, 13° 25' S), término da primeira viagem de Diogo Cão, para o que tinha muito lugar no pergaminho.

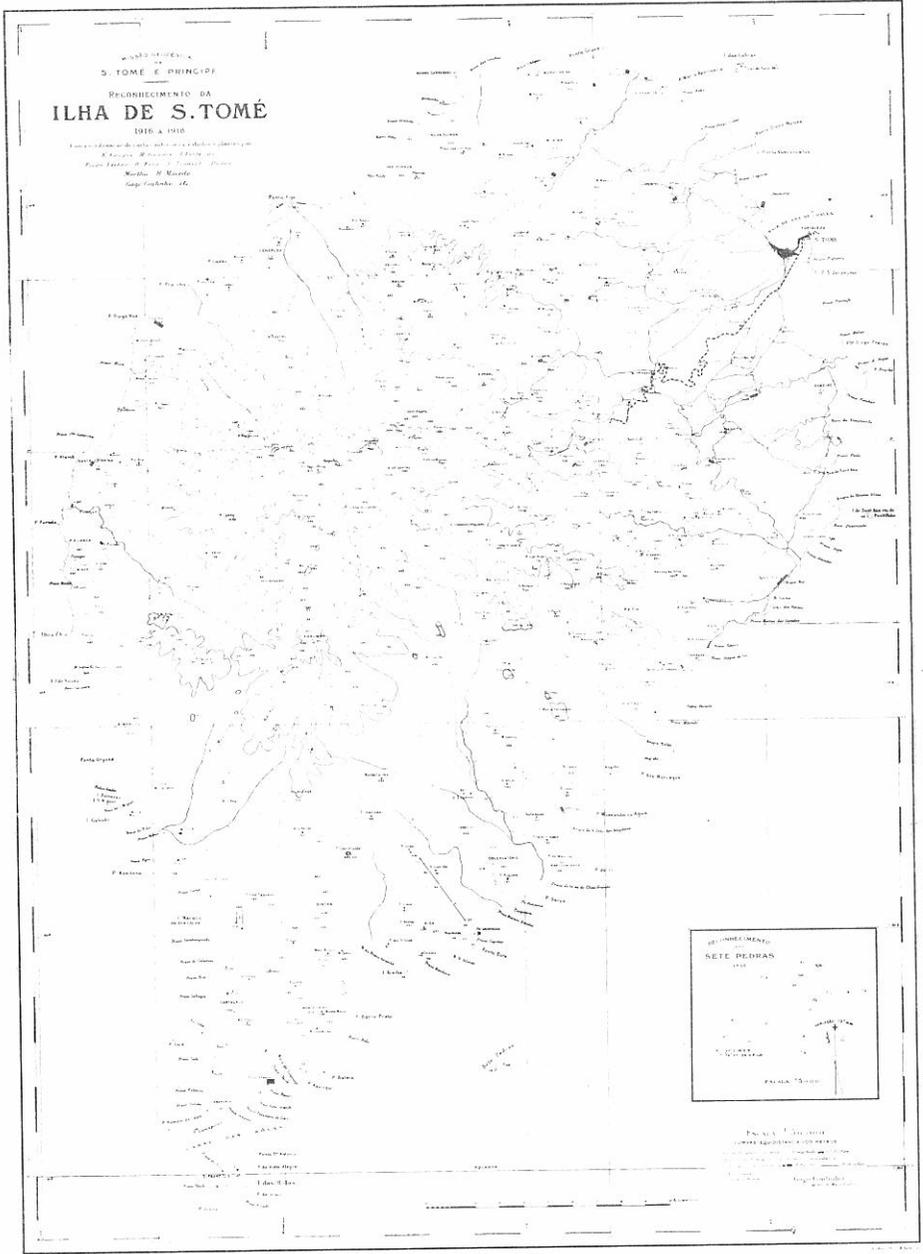
Não sabemos de quantos navios, provavelmente caravelas, se compunha a frota, mas não seriam menos de três. Garcia de Resende diz na *Crónica de El-Rei D. João II*, servindo-se livremente da *Crónica* de Rui de Pina, ambos contemporâneos dos acontecimentos, que D. João II «mandou uma frota à dita costa (muito além da Mina), armada e provida para muito tempo, como cumpria, e por capitão-mor dela mandou Diogo Cão», etc. Ambos os cronistas fazem grande confusão com as duas viagens de Diogo Cão, descrevendo numa só viagem acontecimentos que ocorreram nas duas. Note-se, de passagem, que de La Roncière diz que «Diogo Cão emmenait en septembre 1485 trois caravelles», mas não fornece a fonte da sua informação que talvez fosse, como a minha suposição, meramente dedutiva. Seja como for, não é de crer que Diogo Cão, «capitão-mor duma armada provida para muito tempo», levasse menos de três navios, provavelmente caravelas, como convinha ao descobrimento e exploração de novas costas. Ora quando o descobridor chegou pela primeira vez à foz do rio Zaire ou Congo — a que Resende se refere como «um dos grandes no mundo que se sabe de água doce, que é de largo duas léguas, e de alto em toda a boca e muito dentro setenta braças, e dizem que entra pelo sertão

trezentas léguas, e que traz tanta força que pelo mar faz corrente ao longo da costa cinquenta léguas, o qual e a terra de Congo é de Portugal 1700 léguas, onde por ser tão longe da outra terra de Guiné já descoberta não se puderam entender com a gente da terra», e Barros diz que o rio «entra tão soberbo pelo mar, que a 20 léguas da costa se acham as águas doces» — Diogo Cão deve ter ficado tão impressionado que lhe chamou *Rio Poderoso*, e assim vem registado na carta de Pedro Reinel.

Em presença destas indicações histórico-cartográficas sou levado a supor que quando Diogo Cão chegou à foz do Congo ficou tão entusiasmado com a sua descoberta que resolveu, depois de ter feito o esboço cartográfico respectivo, mandar regressar a Portugal uma das caravelas com a grande nova, e continuar com os seus outros navios o descobrimento para sul ao longo da costa, tendo seguido depois de em 23 de Abril de 1483 ter chantado o padrão de S. Jorge na margem esquerda da foz do grande rio. Só depois disso é que a caravela alvissareira deve ter partido para Portugal, pois a carta de Reinel já representa aquele padrão. Pedro Reinel teria já começado a sua carta, em que a costa chegava apenas até cabo Corso, onde em Janeiro de 1482 começara a ser construída a fortaleza de S. Jorge da Mina, e que aquele de passagem visitou. Ao receber as notícias do descobrimento de Diogo Cão e respectivo esboço cartográfico, certamente antes do fim de 1483, como já não tinha espaço no pergaminho para continuar o desenho muito mais para sul, o cartógrafo resolveu então desenhar sobre o continente o prolongamento da costa até o Congo. Por isso eu dato a carta de 1483.

Para alguns — sobretudo os cépticos por sistema, que não raro esconde espírito acanhado — tudo isto não passará de meras suposições: mas a história não é feita apenas com evidência incontrovertida e factos documentados, que por vezes pouco significarão se não forem correctamente interpretados. São o critério, a alma, a inspiração do historiador que, na interpretação dos documentos, fazem a história.

Quem ler as primeiras páginas do vol. I da minha *História da Cartografia Portuguesa* (em cujo vol. II, cap. vi, me ocupo desenvolvidamente da preciosa carta do Pedro Reinel, 1483) notará que eu divido os estudos histórico-cartográficos em história da cartografia, cartografia da história e cartografia histórica. Esta última contribui para a solução ou explicação de certos importantes problemas histórico-geográficos, tais como o papel essencial das cartas do princípio do século XVI no estudo do descobrimento das costas atlânticas da América, em especial as da Terra Nova e do Brasil, das costas africanas, da Insulíndia, da Austrália, etc. A carta de Pedro



Gago Coutinho, 1920. Ilha de S. Tomé

Reinel representa uma importante contribuição para o estudo da primeira viagem de Diogo Cão e descobrimento do rio Zaire — é um caso típico de cartografia histórica.

Na representação da ilha de S. Tomé nesta carta encontra-se no sudeste da ilha o *porto de gill gllz*, aparentemente um pouco a norte das Sete Pedras (de que aliás se vêem apenas quatro ou cinco), que, como disse, parece corresponder à baía dos Angolares se não à da Praia Grande. Ora na inscrição de Ielala, gravada nuns rochedos para dentro da foz do Zaire, um dos nomes que aí se vê escrito abreviadamente e precedido duma pequena cruz tem sido interpretado como: «morreu de doença Gonçalo Álvares». Mas a leitura é difícil, e é bem possível que a abreviatura lida como «Gonçalo Álvares» diga apenas: «Gonçalves». Zurara refere-se na Crónica da Guiné a um «escudeiro do Infante, que havia nome Gil Gonçalves ... havido por bom homem», que em 1445 fora nas 14 caravelas com que Lançarote partiu para a descoberta da costa africana. Barros também menciona Gil Gonçalves no mesmo contexto, e Fontoura da Costa inclui-o entre os navegadores do Infante e de D. João II. É possível que Gil Gonçalves, um jovem em 1445, tivesse 40 ou 45 anos em 1471, por ocasião do possível descobrimento de S. Tomé, e 50 ou 55 em 1481, quando Lopo Gonçalves, talvez seu parente, e Rui de Sequeira descobriram a costa até o cabo de St.^a Catarina (1° 62' S), e tenha comandado um navio em qualquer dessas expedições. Tanto Duarte Pacheco como Barros se referem ao cabo de St.^a Catarina como a última terra descoberta antes do falecimento de D. Afonso V, em 1481. O facto de a carta de Pedro Reinel mostrar a costa tão bem traçada e com tantos topónimos (18) a sul do cabo de St.^a Catarina parece-me indicação de ter havido outras viagens, das quais não temos notícia, que exploraram a costa em data anterior à chegada de Diogo Cão à foz do Zaire, antes de Abril de 1483.

Outra particularidade desta carta é que nela já aparece a ilha de *anno boom*, que na carta portuguesa anónima de c. 1506, conhecida como Kunstmann III, do mesmo modo que numa das cartas de Valentim Fernandes, também de 1506, é chamada ilha *de d.º cam*, voltando depois a ser denominada Ano Bom nas cartas seguintes. Isto parece dispor da hipótese aventada por de La Roncière e outro ilustre historiador moderno dos descobrimentos que Diogo Cão teria descoberto a ilha em 1 de Janeiro de 1484, no regresso da sua primeira viagem. Aliás de La Roncière supôs que Diogo Cão teria descoberto a ilha quando lá fizera escala em 1485. É mais um ponto da história dos descobrimentos que a carta de Pedro Reinel permite rectificar, pois já regista a ilha em 1483. Outras particularidades interessantes e mais ou menos importantes desta carta poderia citar.

Mas nem o tempo me permite ir mais longe nem seriam aqui tão apropriadas; de resto, ocupar-me-ei noutro lugar desses aspectos.

Como se vê pelo quadro que preparei, onde se mostram os delineamentos das ilhas do golfo da Guiné, e tabela das suas nomenclaturas na cartografia portuguesa de 1483 a 1921, (quadro e tabela que serão publicados no vol. III da minha *História da Cartografia Portuguesa*, em preparação), a carta de Pedro Reinel — o mais antigo espécime da nossa cartografia que até nós chegou — foi a primeira a representar as quatro ilhas do golfo da Guiné, logo com cinco topónimos na ilha de S. Tomé e quatro na ilha do Príncipe. Depois só com as cartas de Valentim Fernandes, em quatro esboços mais ou menos grosseiros, aparecem abundantes topónimos, ao todo 18 diferentes; mas só na descrição da ilha de S. Tomé, contida no manuscrito de Valentim Fernandes, são referidos mais de 60 topónimos que é possível identificar, como já o fez o nosso confrade Com. Teixeira da Mota na edição francesa do manuscrito publicada em 1951. Depois, quase todas as outras cartas anteriores ao século XIX se limitam a indicar os nomes das quatro ilhas principais, excepção feita da carta de João Teixeira Albernaz II, já tarde no século XVII (1665), em que se vêem sete topónimos em S. Tomé e quatro no Príncipe (*Portugaliae Monumenta Cartographica*, Vol. V, Est. 557–C). Luís Teixeira desenhou uma «carta da Guiné» até cabo Lopo Gonçalves com as ilhas do Golfo da Guiné, de que existe gravura (*Port. Mon. Cart.*, III, Est. 362–D); foi depois incluída, com a *I. S. Thomae* inserta em escala maior, no Atlas de Mercator de 1606 sob o título *Gvineae Nova Descriptio* (*Port. Mon. Cart.*, III, pp. 67–70, fig. 6). Esta pequena carta de S. Tomé, também de origem portuguesa, apesar de fantasiosamente desenhada, é muito interessante, devido à numerosa toponímia (aliás também muito fantasiosamente colocada) e extensas legendas, todas em português. Existe na Biblioteca Nacional de Madrid um atlas português anónimo de c. 1636 com uma carta das Ilhas de S. Tomé e Príncipe (vide *Port. Mon. Cart.*, V, pp. 121–2). Devo ainda assinalar uma muito interessante carta ou planta da baía de Ana de Chaves, em 1664, feita em Lisboa por um anónimo (José Martins?), existente no nosso Arquivo Histórico Ultramarino (*Port. Mon. Cart.*, V Est. 592–A).

Só no século XIX, com a carta de Lopes de Lima, se tem a toponímia completa das ilhas de S. Tomé e do Príncipe, e depois, evidentemente já correcta e actualizada, na carta de Gago Coutinho, em que, sob a sua orientação, tive a honra e o prazer de colaborar alguns anos.

Caíques do Algarve no Sul de Angola

(Novos subsídios para o estudo da Arqueologia
Naval Portuguesa *)

Por ALBERTO IRIA

ANGOLA é de todas as províncias ultramarinas portuguesas a que maiores e mais antigas tradições marítimas possui, relativamente às actividades piscatórias exercidas em comum pelos portugueses brancos, pretos e mestiços, tradições e actividades que chegaram até nossos dias e estão em pleno florescimento.

Embora não seja esta a ocasião mais própria para fazer essa história, da qual já me tenho ocupado, não deixarei agora de lembrar apenas alguns factos, anteriores à época de que mais largamente me vou referir.

Assim, em São Paulo de Luanda, a 3 de Janeiro de 1611, na devassa que, nas pousadas do governador de Angola, D. Manuel Pereira, fez o desembargador André Velho da Fonseca, consta do depoimento de uma das testemunhas que Gaspar Frias, ali morador, vendera a Manuel Drago (dos Dragos do Algarve?) certa quantia de peixe para uma nau da Índia surta naquele porto, ao preço de três mil réis o cento. Mas soube esse morador de Luanda que, nas listas de compra, Manuel Drago o escreveu por maior preço.

Outra testemunha, António Rodrigues, também morador em Luanda, diz que vendeu a Manuel Drago cerca de mil peixes, destinados à

* Comunicação apresentada ao Grupo de Estudos de História Marítima, em 17 de Junho de 1970, no Museu de Marinha, em Lisboa.

referida nau da Índia, denominada *N.^a S.^a de Guadalupe*, e declara textualmente:

... por ser ho maior que ha lho deu ha trinta e simquo mil reis ho milheiro curado e sallgado e enxuto e bem comsertado de que ho djto manoell drago proueo ha dita nau pera ha uiagem.

Mas acrescenta:

... que lhe não deu peixe pequeno nenhũ e ho peixe pequeno valle cumũmente nesta cidade outo e des mil reis ho mais caro ho mylheiro ... (1).

Ainda de São Paulo de Luanda, a 5 de Fevereiro de 1611, escrevia o desembargador e executor da Fazenda Real de Angola para Lisboa, dando conta a el-rei do excessivo preço pelo qual Manuel Drago, o referido contratador, fornecia as embarcações necessitadas de mantimentos, em especial de vinho e peixe, como no caso da nau da Índia, *N.^a S.^a de Guadalupe*, ali arribada (2).

Mas nem só as naus da carreira da Índia costumavam abastecer-se de peixe em Angola, onde a pesca desde cedo atraía gente da metrópole.

Numa relação de pagamentos feita em 12 de Novembro de 1613 pelo escrivão da Fazenda Real Assencio de Pila, por ordem do governador de Angola, Bento Banha Cardoso, figuram mantimentos, entre os quais peixe, para o navio que tem de ir às Filipinas (3).

E em outra relação, acerca do que se gastou com a nau *N.^a S.^a do Cabo*, ancorada em Luanda, feita nesta cidade a 8 de Junho de 1614, figuram 550 peixes grandes secos, comprados a Gaspar Fernandes (4).

Já em 23 de Julho de 1615, numa relação de materiais e mantimentos que se deram para a nau *S. Filipe*, mencionam-se peixes secos que se compraram também a Gaspar Fernandes e a Manuel de Amores (5).

Os piscosos mares de Benguela e os para o sul desta costa até à foz do Cunene parecem, todavia, terem sido sempre os mais ricos e abundantes de peixe.

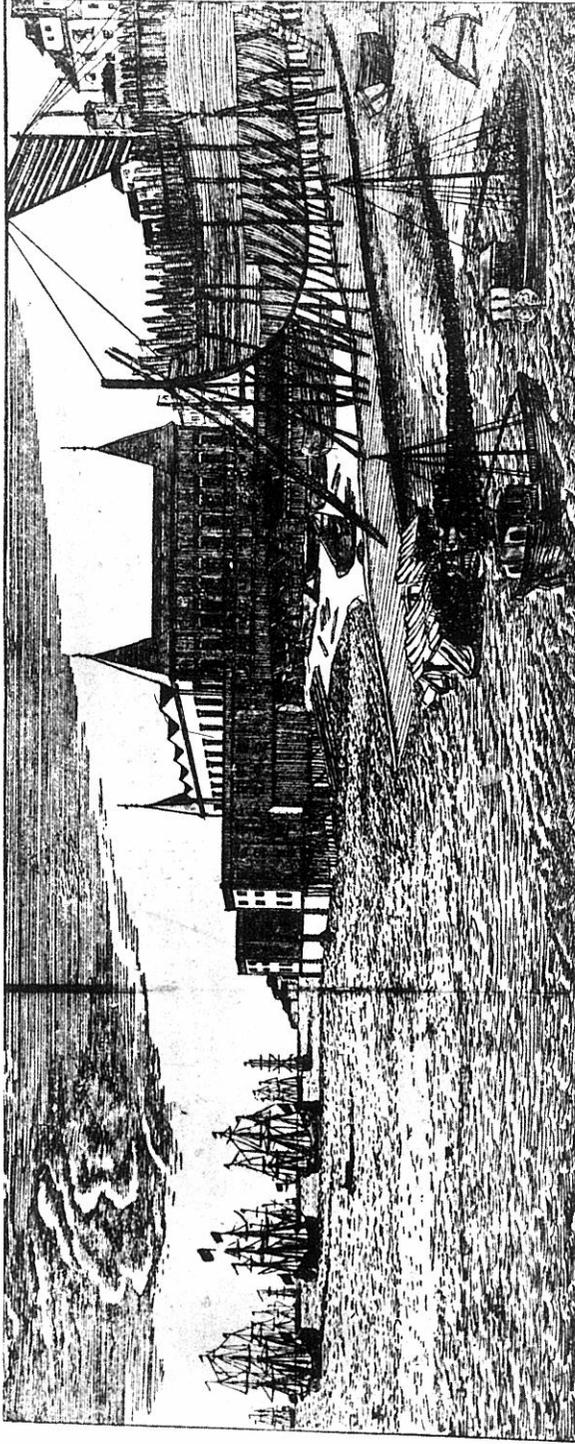
(1) Arquivo Histórico Ultramarino *Angola. Papéis Avulsos. 1611.*

(2) *Idem, idem, ibidem.*

(3) *Idem, idem, idem, 1613.*

(4) *Idem, idem, idem, 1614.*

(5) *Idem, idem, idem, 1615.*



Vue et Perspective du Palais du frere du Roy de Portugal a Lisbonne. van Merle esc.

LISBOA. Estaleiros navais, na margem Norte do Tejo, no século XVII

(Da Coleção de Alberto Iria)

Assim, na carta que Manuel Cerveira Pereira escreveu a Filipe II, datada de São Filipe (de Benguela), a 5 de Março de 1618, na qual descreve pormenorizadamente a sua acção na conquista e pacificação destas terras, diz:

... O mar aqui tem muito peixe e todo bom ...

Mais adiante acrescenta:

... boa agoa pera nelle nauios fazerem agouada nelle muito Peixe assim tainhas grandes como muges e outros de outra casta e hũs do tamanho de sauel e da mesma feição mas muito melhor no comer ... (6).

Já em 1842, registava-se, nestes expressivos termos, a riqueza piscatória dos mares do Sul de Angola, em especial na então chamada *península dos Tigres*:

Não deixa comtudo de ser notavel esta península, que fórma uma extensissima bahia que, bem como a de que antecedentemente fallámos, é muito abundante de peixe, de tamanho e qualidades muito proprias para exportar depois de salgados (na realidade é prodigiosa a quantidade e variedade de peixe que em toda aquella Costa se encontra, e de que athe hoje nenhum partido se ha tirado, bem como de quasi tudo o mais). Não obstante ter esta bahia igualmente bom fundo, não é tão abrigada como a d' Alexandre, tanto pela sua extensão, como por ser muito rasa, e por consequencia muito castigada dos ventos do sul, que são os que ali reinão com mais frequencia (7).

Ainda de 1842, registam-se também de Moçâmedes estas excelências, com vista ao seu promissor futuro:

... oferece aos especuladores vasto campo onde empregar com resultado capitaes consideraveis; em toda a Costa Occidental d' Africa não ha um ponto onde o commercio licito offereça mais vantagens; bom porto, local o mais saudavel daquella Costa, um sertão rico e

(6) *Idem, idem, idem, 1618.*

(7) GUIMARÃES JÚNIOR (António Joaquim), *Memoria sobre a exploração da costa ao Sul de Benguella, na Africa Occidental, e fundação do primeiro estabelecimento comercial na bahia de Mossamedes. (...) pelo emprehendedor...* Lisboa, 1842, p. 8.

muito povoado, a abundancia de peixe, gados etc., um interior magnifico para cultura, ... (8).

Dois anos antes, na proposta feita, em 1840, por Jácomo Filipe Torres, *Negociante em Benguella, e proprietario do primeiro estabelecimento posto na bahia de Mossamedes*, à Junta de Fazenda de Angola, *a fim de lhe ser conservada a sua feitoria em Mossamedes*, pode ler-se no Art.º 5.º:

Que para melhor andamento dar à pescaria, e mesmo para poder fazer salga de carnes, a mesma Junta determinará que todas as vezes que lá vão embarcações da Nação buscar gado, levem barrilhame, arcaria, e mais objectos para fabrico de barris para salga, tanto de peixe, como de carne, isto em quanto durar o cruzeiro Inglez, e na primeira occasião de navio para lá irem dois taxos de ferro, e um tanque quadrado de cobre isto tudo gratis (9).

A navegação nacional de cabotagem transforma-se, então, na melhor auxiliar das actividades piscatórias e seus derivados em Angola, principalmente entre Moçâmedes e Benguela e portos intermédios.

É de 25 de Julho de 1855 o seguinte documento comprovativo, no tocante à baía das Pipas:

Termo de fiança que presta João Soares Botelho por tres pipas vazias que manda para a Bahia das pipas no palhabote Mossamedes», a fim de «ali serem cheias com azeite de peixe, obrigando-se pelo prezente termo a apresentar as ditas pipas cheias, no porto deste Districto (Moçâmedes) no prazo de trez meses, ou certidão de terem dado entrada nas Alfandegas de Benguella, ou Loanda ...

Foi fiador Manuel Rodrigues Pinto da Rocha, *proprietario aqui estabelecido (em Moçâmedes) com padejo e caza de negocio ...* (10).

(8) *Idem, idem*, p. 27. Do seu Quartel-general em Luanda, em officio n.º 389, de 2 de Junho de 1842, o governador de Angola, Manuel Eleutério Malheiro, enviou ao Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar a «*Planta e Prespectiva da Caza do Peixe ...*» (Arquivo Histórico Ultramarino, Angola, Pasta n.º 5, de 1842).

(9) *Idem, idem*, p. 7 dos *Documentos* anexos (doc. n.º 7). Agradeço aqui ao meu prezado Amigo e ilustre confrade, senhor Filipe Gastão de Moura Coutinho de Almeida de Eça, distinto historiógrafo, a gentil oferta deste opúsculo ultra-raro, de que eu fui o desanimado *Procurador*, visto ter levado anos sem o encontrar à venda, e ele o feliz *Descobridor*, como acentua na sua amável dedicatória.

(10) Museu de Huíla (Sá da Bandeira), Arquivo do Governo do Distrito de Moçâmedes, *Livro de Registo de termos de Fianças. 1855-1861*.

Guia N.º 932

13

Deste Deposito de Lisboa por
ordem de *Alvarado Comissario das Alfândegas* na Embarcação *La Soledade*
N.º de que he *Avaca*, N.º *Francisco Pereira*
natural de *Olhão* conduz para o Deposito da
Cidade de Faro a entregar ao Fiel daquelle Depo-
sito em *Luizinho Barricas de cento e quarenta de farinha de Améri-
ca, e quarenta e cinco de trigo para as tropas de Faro, cinco quin-
tas*

tudo em bom estado, e com o referido pezo e medida, por
assim ser visto, e observado pelo dito Conductor; e com o
Recibo da entrega se lhe fará descarga, e pagamento do
frete. *Alcântara 21 de Novembro de 1812.*

Fica registada a fol. 174

e foi expedida no dia

11 de Janeiro - as 12 horas, da manhã

Agostinho Pereira d'Almeida

Comiss.

Ass.
R. M.

Nas Armazens Centraes de Arm. do Provimento do boca para
as tropas no N.º do Alf. se recebeu as quarenta Barricas de
farinha de America q.º approv.ª Guis. far. mereca, e duzentos
digo dois mil trezentos e vinte e nove alqueiros de Trigo, seis
do asfalto p.º formar os quarenta mojos, setenta e hum
alqueiros, dos quais vinte e quatro alqueiros se destinam
ao mar por terem recebido avaria p.º a

Fac-simile da Guia n.º 932 passada em Alcântara, a 21 de Novembro de 1812, ao mestre do caique Soledade, Francisco Pereira, natural de Olhão. Conduzia do depósito de Lisboa para o de Faro 40 barricas de farinha da América e 40 moios de trigo destinados às tropas do Algarve. Contém o respectivo recibo, passado em Faro, a 5 de Janeiro de 1813, pelo administrador dos «Armazens Centraes dos Provimientos de boca para as tropas no Reino do Algarve», Joaquim Ramalho Ortigão

(Adquirido ao Livreiro-Antiquário J. C. Silva (Almarjão). Da Coleção de Alberto Iria)

Somente a quebra de quaranta e sette
p^o de fornecimentos da Tropa Fuz 5 de
1813

o. d. m. or

João Ramo Ortega

1813

1813

Outro documento, de 4 de Agosto de 1855, começa deste modo:

Termo de fiança que presta Francisco Bernardo Lima pela Falua 27 de Abril que segue para Benguella pelos Portos entermedios.

Era proprietário da falua 27 de Abril João Duarte de Almeida⁽¹¹⁾.

E, na referida data, mais outro documento reporta-se à fiança que prestou Amaro Moreira Torres por três pipas e meia *vazias que remette para a praia do Baba*» na referida falua, *para ali serem cheias com azeite de peixe ...*

Figura como fiador Fernando José Cardoso Guimarães, proprietário, residente em Moçâmedes⁽¹²⁾.

A praia do Baba atrai João António da Fonseca Pereira que, a 6 de Agosto de 1855, presta fiança para ali ir estabelecer uma feitoria de pesca, de azeite de peixe, *em que emprega um escaler, tres escravos de nomes Miguel, Antonio, e João, e o preto livre de nome Hespanhol ...* (13).

A 18 de Agosto de 1855 lavrou-se mais outro termo de fiança para o estabelecimento de outra feitoria de pesca, mas agora na baía das Pipas:

Termo de fiança que presta João Jose de Paiva, por vinte e quatro escravos que emprega na pescaria por fabrico de azeite tres escaleres, bem como licença para a ditta feitoria na Bahia das pipas (14).

(11) *Idem, idem, ibidem.*

(12) *Idem, idem, ibidem.* «Falua — Embarcação de vela, usada no tráfego do rio Tejo, muito semelhante à fragata, mas de menores dimensões. // Embarcação de vela que era empregada no tráfego dos rios e, às vezes, em transporte de pessoal conjuntamente com material. Largava duas velas latinas triangulares.» (LEITÃO (Comandantes Humberto) e LOPES (J. Vicente), *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*, Lisboa, 1963, p. 202.)

A propósito do fiador acima referido, queremos também aqui anotar que não sabemos com que fundamento já se afirmou: «Em 1843 é um olhanense, Fernando Cardoso Guimarães, quem inaugura a pesca exercida por europeus ...» (GARCIA (Carlos Alberto), *Moçâmedes — A Cidade que o Homem impôs ao Deserto*. Luanda, 1968, p. 32. Edição do C. I. T. A.) Agradeço ao ilustre autor desta monografia a gentil oferta do exemplar que me destinou, muito valorizado pela penhorante dedicatória, na qual me considera «divulgador e defensor acérrimo da valiosa acção dos pescadores algarvios na ocupação do Sul de Angola ...», qualidade bem modesta, mas de que, comprovadamente, muito me tenho sempre orgulhado.

(13) *Idem, idem, ibidem.* Foi também fiador Manuel Rodrigues Pinto da Rocha.

(14) *Idem, idem, ibidem.*

O afiançado era proprietário e residia em Moçâmedes. Obtivera renovação de licença, durante um ano, *pela sua feitoria de pesca para o fabrico de azeite de peixe na Bahia das pipas, em que emprega tres escaleres, denominados Amora, Paquete, e Restauração, bem como os escravos, pelos nomes Manoel, Raymundo, Jakmaen, Paulo, Sebastião, Rafael, Joze, Joze Grande, Andre, Pedro, Francisco, Jomba, Alexandre, Catraio, Henrique, Antonio, Antonio Pequeno, João Ambrozio, Padre, Conhama, Pedro, e Affonso ...* (15).

Já quase no fim de 1855, a 26 de Novembro, aparece-nos a mais antiga referência, até agora inédita, feita a um caíque no Sul de Angola: o *Caíque 2 amigos*.

É daquela data o *Termo de fiança, que presta a preta livre, de nome Joaquina por se lhe dar passaporte, para Equimina, no Cahique 2 amigos*.

Foi fiador Luís Castelino Duarte de Almeida, proprietário e residente em Moçâmedes, de cujo distrito a preta Joaquina era natural (16).

Como nos surge, porém, o *Caíque 2 amigos* em Moçâmedes, já em carreiras de cabotagem no Sul de Angola em 1855?

(15) *Idem, idem, ibidem*. Foi fiador Luís Castelino Duarte de Almeida, proprietário e comerciante em Moçâmedes.

(16) *Idem, idem, ibidem*. Em 1854, segundo afirma o coronel Ribeiro Villas, já estão estabelecidos em Porto Alexandre os pescadores europeus, *em regra algarvios* (Cf. *História Colonial*, Lisboa, 1938, vol. II, p. 322.) O *cahique 2 amigos* seria, portanto, de dois desses algarvios de Olhão e por eles tripulado?

Outro investigador, mais afortunado, recua para 1850 esse estabelecimento: «A primeira notícia de que temos conhecimento sobre o aparecimento de novos colonos neste período, e a sua disseminação pelo Distrito, foi a relativa aos «Pescadores Algarvios de Olhão», chegados a Moçâmedes em 1850 e nos anos seguintes ...» (TORRES (Manuel Júlio de Mendonça), *A disseminação colonizadora no Distrito de Moçâmedes e a formação dos seus aglomerados demográficos*, em *Boletim Geral do Ultramar*, n.º 322, Abril — 1952, p. 38.)

Vi, porém, o *Livro de «todos os Termos d'entrada que derem os navios mercantes n'este Porto» de Moçâmedes, 1850-1853*, e nenhum caíque do Algarve ali encontrei registado. (Museu de Huíla (Sá da Bandeira). Arquivo do Governador do Distrito de Moçâmedes.) E nele se disse: «Igualmente servira para n'elle se lançarem os Termos de Fiança — Era ut supra», (27-VII-1850). O 1.º termo registado, de 9 de Julho de 1850, respeita à entrada da escuna brasileira *Galante Maria*, de que era mestre José Mendo de Sousa e proprietário João António da Silva Grilo, procedente de Pernambuco, com destino a Moçâmedes e a Luanda. O último termo registado é de 19 de Outubro de 1853 e respeita à fiança concedida ao capitão do brigue *Triumphante*. Está, este livro, em mau estado de conservação e tem muito interesse para o estudo dos colonos de Pernambuco ali fixados, de que foi figura do maior relevo Bernardino Freire de Figueiredo Abreu e Castro.

Teria sido esta a primeira embarcação deste tipo que, de Olhão, do Algarve, portanto, fez para ali a arriscada travessia do Atlântico? Teria sido o *Caíque 2 amigos* construído nos estaleiros de Moçâmedes por calafates oriundos de Olhão e já ali estabelecidos?

Infelizmente nada mais podemos adiantar agora, a não ser a legítima presunção de que o *Cahique 2 amigos* pertenceria, decerto, a dois pescadores de Olhão que, ao menos no Sul de Angola, foram os primeiros a empregar aquele tipo de embarcação nas carreiras regulares de cabotagem, mais frequentemente entre Moçâmedes e Benguela e portos intermediários.

Logo em 19 de Janeiro de 1856 fez-se o *Termo de fiança que presta Manoel Joze Correa para estabelecer huma feitoria para pesca, na praia da Lucira*.

Diz o interessado que obtivera licença do governador do distrito de Moçâmedes *para estabelecer huma feitoria para a pesca e fabrico de azeite de peixe na praia da Lucira*.

Vinha, portanto, dar a devida fiança, pela qual se obrigava ao disposto no Decreto de 10 de Dezembro de 1836, e a apresentar, *sempre que lhe seja ordenado, os vinte escravos que emprega na dita feitoria, dos quais dezanove são pescadores, e hum he tanoeiro, pelos nomes — Antonio — Bernardo — Miguel Matheos — Joze Manoel — Joze João — Francisco — Catraio Felipe, tanoeiro — Joaquim — Candido — Joze — Cupacata — Caure — Francisco — Agostinho — Lourenso — Quipongo; ...* (17).

A praia do Catara também começa a conhecer as actividades piscatórias.

É de 21 de Março de 1857 o *Termo de fiança que presta Manoel Henriques para estabelecer huma feitoria para apanha de urzella, e pescaria na praia do Catara* (18).

(17) *Idem, idem, ibidem*. Foi fiador Manuel Rodrigues Pinto da Rocha. E diga-se de passagem que, nos registos seguintes, aparecem outras embarcações: a falua *27 de Abril*, atrás referida, o palhabote *Mossâmedes*, também já mencionado, barcas americanas e escaleres da pesca da baleia, o palhabote *Monte Cristo*, lanchas, escunas, patachos, polacas, etc.

É também curioso notar que no ofício n.º 287, de 9 de Agosto de 1859, endereçado pelo Governo do Distrito de Moçâmedes à Alfândega local, se diz no registo do seu teor: «Participa ter S. Ex.^a o Governador-Geral determinado que só as Embarcações de menos de seis toneladas prestem fiança sendo esta renovada todos os anos.» (Arquivo da Alfândega de Moçâmedes, *Livro de Correspondência Recebida. 1857-1880*, fl. 14 v.º).

(18) *Idem, idem, ibidem*. O ofício n.º 435, de 19 de Novembro de 1858, endereçado pelo Governo do Distrito de Moçâmedes à Alfândega local, revela-nos a riqueza do sal de porto Pinda, que já então alimentava as indispensáveis salgações, sobretudo as do

Tais seriam as animadoras notícias chegadas ao Algarve, e mais particularmente a Olhão, de onde já alguns dos seus naturais se teriam estabelecido no Sul de Angola e conhecido assim, por experiência própria, as prometedoras riquezas dos seus piscosos mares.

Mas foi só a partir de 1860, e mais pròpriamente desde 1862, que os pescadores e mareantes de Olhão, já então experimentados nas suas continuadas e tradicionais viagens para os portos do Mediterrâneo e para os do vizinho Marrocos, iniciaram de livre e espontânea vontade e pelos seus próprios meios a maior, a mais singular e a mais arrojada corrente emigratória de que há notícia em toda a moderna História Naval (19).

pescado: «Diz que deve ser considerado como contrabando e como tal apreendido todo o sal que vier de Pinda sem guia do respectivo condutor.» (Arquivo da Alfândega de Moçâmedes. *Livro de Registo de Correspondência Recebida. 1857-1880*, fl. 6 v.º).

(19) A justificada fama dos homens do mar do Algarve, que de tempos imemoriais costumavam frequentar os piscosos mares do Norte de África, como os de Lagos, já antes do infante D. Henrique (ZURARA (Gomes Eanes de), *Crónica dos feitos de Guiné*, vol. II — Texto, Lisboa, 1949, p. 216), estendia-se a todo o País e até aos portos do Mediterrâneo, porquanto em 1808, os de Olhão tinham praticado uma portentosa viagem ao Rio de Janeiro, precisamente a bordo de um minúsculo caíque. (IRIA (Alberto). *Do Algarve ao Brasil no caíque de pesca «Bom Sucesso» em 1808* Lisboa, 1936).

Mas em 1826, insuspeito inglês, que aos vinte anos (em 1793) viera para Portugal (onde viveu até 1809), descreve-nos a singular fama dos homens do mar do Algarve — os *Algarves*, *Algarvians* — em especial como bons remadores, pois eram os preferidos em Lisboa, nos serviços do arsenal, da alfândega, nos navios de guerra e nas reais embarcações de recreio; em Gibraltar, nos barcos da guarnição inglesa, e até, por via de regra, nos portos do Mediterrâneo:

As boatmen, the natives of Algarve — diz-nos o referido inglês — have so decided an advantage over the Portuguese in general, that they are always preferred as rowers to the government boats, such as the port admiral's, the pratique, the custom house, and many others. On board men-of-war, the commander's boat's crew are always composed of Algarvians; and the royal launch which transports his majesty in his river excursions in manned by natives of the same province. Their fame is not confined only to their native country, for, in the ports of the Mediterranean, they are invariably preferred; and it is a well known fact that all the public boats belonging to our garrison of Gibraltar are manned with these people.

E o referido inglês, para documentar estas excepcionais qualidades dos homens do mar do Algarve, cita mais uma das suas façanhas, nestes termos: *Their indefatigable qualities at the exercise of rowing cannot be better illustrated than by the following fact. In 1818 a Portuguese frigate was sent round to Leghorn, to take on board the princess Leopoldina of Austria, and convey her to Rio de Janeiro to her betrothed husband, the present Emperor Don Pedro. Whilst lying in the harbour at Leghorn, the boat's crew (all Algarves) become dissatisfied at some breach of promise on the part of their superiors, and determined on going no farther with the frigate, but on the contrary, returning to their native shores.*



A baía de Lagos em 1813, com barcos ancorados, entre os quais um caíque de pesca, à esquerda. Litografia inglesa, publicada naquele ano e inserida no livro de George Landmann, *Historical, Military, and Picturesque Observation on Portugal (...)*. Vol. II, London, 1821

(Da Coleção de Alberto Iria)

Trata-se, na verdade, de numerosa gente marítima portuguesa, saída do Algarve a bordo das suas pequenas embarcações — os típicos e já desaparecidos caíques de Olhão, muitos deles acompanhados de suas famílias (velhos, mulheres e crianças), com rumo à costa ocidental de África, em

With a wiew to this they clubbed together their means, and purchased a good long escaler, with room for as many oars as there were men: then providing a small stock of provisions, they absolutely rowed all the way (coasting it) from Leghorn to Faro in Algarves. (A. P. D. G., Sketches of Portuguese Life, Manners, Costume, and Character. Illustrated by twenty coloured plates. By ... London, 1826, p. 34-35.) Devo aqui uma palavra de vivo agradecimento e de gratíssima homenagem, muito amiga e saudosa, à memória de Mestre Martins Barata, recentemente falecido, porque dele recebi, com inexcedível gentileza, a preciosa indicação bibliográfica (em fotocópia) acima referida, acompanhada de amável carta, de 15 de Novembro de 1965. Já depois de apresentada esta comunicação, o meu querido Amigo e ilustre confrade, senhor comandante António Marques Esparteiro, na sua apreciada carta de 23 de Junho de 1970, confirmou por escrito o gentil esclarecimento que logo teve a bondade de me dar, após a comunicação, segundo o qual é possível rectificar o ano indicado pelo referido autor inglês, com a própria notícia da época. Eis o teor da carta do senhor comandante António Marques Esparteiro, a quem renovo aqui gratíssimos agradecimentos pela sua tão preciosa quão interessante indicação:

«Viagem de Lourenço da Costa de Livorno a Lisboa em 1817.

Partiu de Livorno numa embarcação de vela de dois mastros em 19 de Setembro de 1817 com uma companhia de oito algarves e um práctico do Mediterrâneo.

Navegou costa a costa sempre com a terra na mão.

Deixado o práctico em Gibraltar alcançou Lisboa em 29 de Novembro.

Gastou na travessia, pois, dois meses e dez dias.

A Gazeta de Lisboa n.º 298 — 17. 12. 1817 publica o relato da viagem.

Eis aqui a notícia, seguida do respectivo *Diário Náutico*:

«Lisboa, 16 de Dezembro

Não poucas vezes temos tido a satisfação de publicar, nestes ultimos annos, gloriosos factos, que attestão ao Mundo, que a Nação *Portuguesa*, tachada por alguns modernos Escretores de menos apta nos modernos tempos aos grandes feitos que tanto a illustrarão nos passados seculos, nada tem perdido do seu natural ardimento, ousadia, e perspicacia nas artes da paz, e da guerra; e que mesmo sem precisar ou ter outros estímulos mais que os do brio innato que a distingue, e que a anima a conservar a sua antiga e brilhantissima gloria, não perde occasião de mostrar quaes sejam os nobres espiritos que exaltão o coração *Portuguez*, e o fazem desprezar constante os perigos.

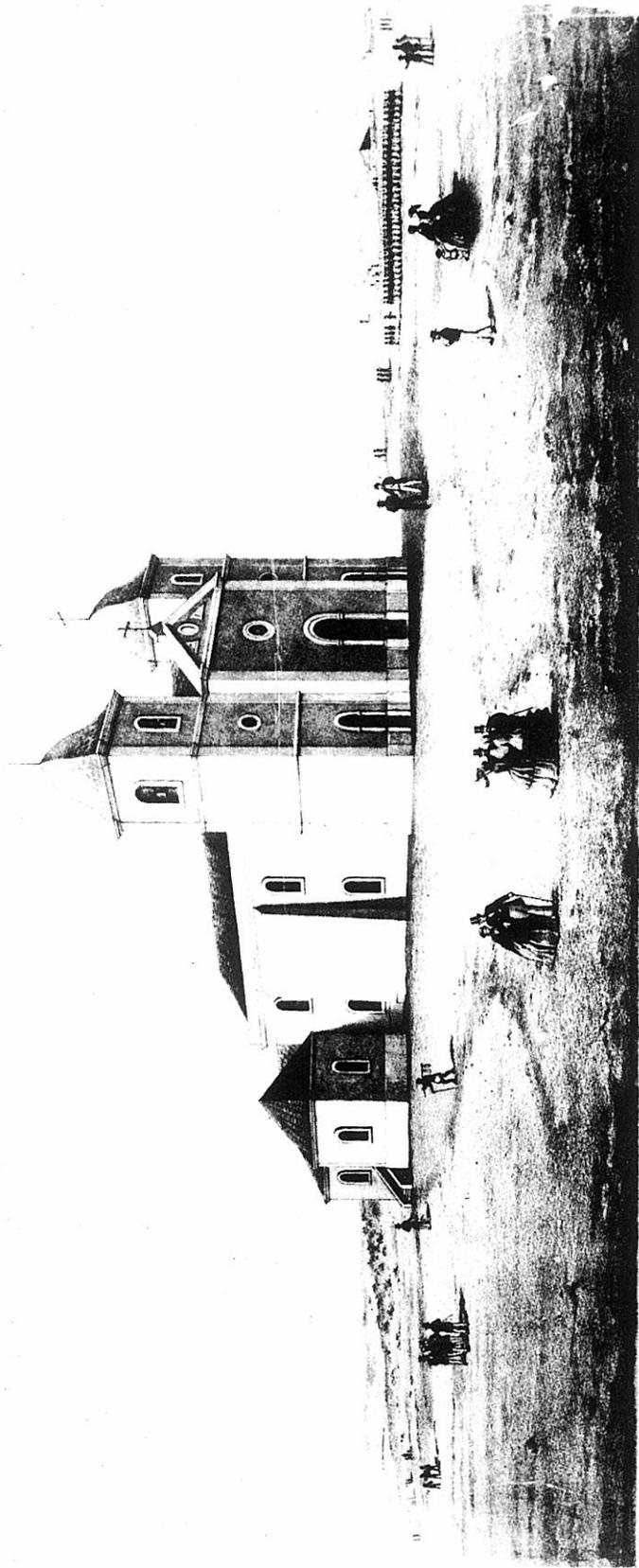
Se hum *Diogo Botelho*, no reinado do Senhor D. João III, anhelando ser quem a este Monarca trouxesse a desejada noticia da posse de *Dio* na costa de *Cambaia*, arrosta immensos perigos atravez de tão prolixos mares em huma tão pequena embarcação como huma fusta de 22 palmos de comprido, 12 de largo, e 6 de fundo, e vem entrar na foz do *Tejo*, com espanto do Mundo, assombrado de similhante inaudita temeridade; tambem no feliz Reinado do Senhor D. *João VI* apparece hum *Manoel de Oliveira Nobre*, que em hum pequeno Cahique se arroja a transpor o vasto

perigosas mas rápidas travessias do Atlântico, a princípio sempre com destino a Moçâmedes e, depois, também para outros portos do Sul de Angola, quais *ratinhos do mar*, como já alguém lhes chamou.

Oceano, e levar à *America* ao nosso Augusto Monarca a faustíssima nova da nossa restauração apenas principiada no Reino do *Algarve*: e ultimamente hum *Lourenço da Costa* em hum Escaler, com a equipagem de oito *Algarves*, vendo que era impraticavel ás Nãos que conduzirão de *Liorne* a nossa augusta Princeza, por muito empachadas, recolherem-no a seu bordo, levado da constancia, e affoiteza dos Nautas *Portuguezes*, emprehendeo e concluiu felizmente vir de *Liorne* até *Lisboa* em tão pequena e fragil embarcação, dando em tal viagem, e feita em tempo de inverno, não vulgares provas de rara intrepidez. — Este novo factó, tão brilhante como singular, e que nos antigos tempos daria assumpto a novos poemas de Aventuras, nós o passamos a referir, sem atavio algum da arte, transcrevendo simplesmente, com as correções indispensaveis, o Diario desta navegação, o qual he do teor seguinte:

«*Diario Nautico da Navegação de Liorne ao Porto de Lisboa, que fez o Escaler do Arsenal Real da Marinha, que tinha sido destinado para segundo Escaler d'Estado de S. A. R. a Princeza Real do Reino-Unido de Portugal Brazil e Algarves, sendo Patrão do mesmo Escaler Lourenço da Costa trazendo de guarnição ou equipagem oito Algarves, e hum Pratico do Mediterraneo, que largou em Gibraltar.*

«No dia 19 de Setembro, pela meia noite, larguei no mencionado Escaler do porto de Liorne, ventando pelo Nordeste; ás 7 horas da manhã estavamos a sotavento do Forte de *Porto Venere*, e deitando em cheio, o montámos e fomos navegando ao longo do Golfo de *Rapallo*, em distancia de 2 leguas. No 1.º de Outubro, ás 7 horas da manhã, avistámos *Genova* em distancia de 3 leguas; e pouco depois, como o vento passasse ao Sueste em aguaceiros mui pezados, e abundancia de mangas de agua, arribámos ao porto de *Savona*, onde tivemos pratica, e nos demorámos tres dias por motivo de máo tempo. No dia 4 ao amanhecer largámos deste porto com vento pelo Leste, e navegando sempre á vista da Costa de *Genova* em distancia de huma legua, fomos entrar no dia seguinte pelas 2 horas da tarde em *S. Tropez*, a fim de fazer aguada, e largando neste mesmo dia, fazendo a mesma navegação fundeámos no dia 5 ás 10 horas da noite, por causa do tempo, na enseada de *l'Argentiere*, tendo avistado as Ilhas *des Hieres*, e allí nos demorámos até ás 8 horas da manhã; e como continuasse o máo tempo, e o porto não fizesse abrigo, largámos d'elle, e fomos entrar no rio de *Hieres*. No dia 6 pelas 9 horas da manhã, sahimos deste rio com bom tempo, passámos ao Norte da Ilha *Porquerolles*, e continuando ao longo da costa fomos entrar depois, no dia 9, na enseada de *Laleque*, donde sahimos no dia 11 pela meia noite; e continuando a nossa navegação avistámos no dia 13 o Forte *Brescou*, e no mesmo dia, pelas 3 horas da tarde fundeámos em *Agde*, onde ficámos de quarentena até ao dia 19. No dia 20 pelas 6 horas da manhã nos fizemos á vela deste porto, e 3 horas depois principiou a ventar tão forte, que apenas podia a Embarcação com o traquete nos ultimos rizes, e por isso arribámos ao porto de *Etang-Vendre*, onde fundeámos no mesmo dia pelas 2 horas da tarde. Neste porto fomos mui bem recebidos, e com admiração de termos atravessado o Golfo de *Lyão* em huma tão pequena embarcação. — No dia 22 das 6 para as 7 horas da manhã, com vento Leste, sahimos deste porto, e logo que montámos *Cabo Creux*, nos vimos obrigados a arribar, por causa de tempo, ao porto de *Cadaques*, o que



A Coronal Fernando da Costa local-itz

IGREJA DE SANTO ADRIANO EM MOSSÂMEDES.

1856-57.

(Do Arquivo Histórico Ultramarino)

Dessas repetidas façanhas marítimas dos mareantes e pescadores de Olhão, façanhas praticadas até quase há poucos anos ainda, com o natural assombro dos seus contemporâneos e o próprio espanto das autoridades navais, e que tanto lembram as dos audaciosos Fenícios da Antiguidade, já me ocupei desenvolvidamente em outros estudos, publicados em 1938, 1942, 1963 e 1964 (20).

conseguimos no dia seguinte pelas 4 horas da tarde; não nos permitindo o Governo daquela terra ter comunicação com ella. — No dia 24, havendo apparencias de melhor tempo, largámos pelas 8 horas da manhã, e navegámos até *Cabo Begú*, onde saltou o vento ao Nor-noroeste, com tal violencia e mar cavado, que nos obrigou a deitar em cheio, e entrarmos com muito risco, no mesmo dia pelas 5 horas da tarde, em *Porto de Rosas*, onde não tivemos practica.

No dia 26 largámos deste porto, e fomos entrar no mesmo dia na enseada de *Cabo S. Sebastião*, porque a noite ameaçava tempestade; e pouco depois de termos ancorado, de terra nos obrigáram a largar para fóra, tendo-se já o tempo declarado tempestuoso; e como as nossas supplicas de nada valessem, largámos com muito custo, e fomos, com grande risco de nossas vidas, e destruição de mantimentos, entrar no dia seguinte ás 6 horas da tarde na enseada de *Zavit*, onde tivemos practica. — No dia 28, pelas 4 horas da manhã sahimos desta enseada, e navegando pela costa da *Catalunha*, fomos entrar em *Barcelona* no dia 31 de Outubro, por motivo de tempo, onde ficámos de quarentena até ao dia 7 de Novembro: sahimos dalli no dia 8 ao amanhecer, e navegando com vento pelo Sueste á vista da Costa, fomos fundear no dia 10 ao meio dia na bahia de *Alicante*; e como fizesse muito mar, e o vento fosse muito rijo, nos fizemos logo á véla, e navegámos para a enseada de *Santa Pola*, onde fundeámos 2 horas depois. — Sahimos daqui no dia 12, e fomos fundear na abrigada de *Cabo Palos*; donde largámos no dia 13, e fomos ancorar em *Carthagena* no dia 14. — Neste mesmo dia largámos, e navegando com bello tempo e vento pelo Sueste fomos fundear em *Malaga* no dia 16. — No dia 18 nos fizemos á véla deste porto, e fomos entrar em *Gibraltar*, pelas 11 horas da noite do mesmo dia.

No dia 26 pelas 8 horas da noite, a tempo que ventava Les-sueste, nos fizemos de véla com traquete, e sahimos daquela bahia, tendo deixado o Pratico em terra; ao amanhecer estavamos á vista do Cabo de *Trafalgar*, e continuando a navegar ao longo da Costa avistámos o Farol de *Cadiz* pelas 9 horas da manhã. Neste dia ao pôr do Sol, demoravão-nos as Arêas-Gordas a Leste em distancia de duas leguas e meia. — No dia 28 ao amanhecer avistámos *Quarteira*, e pelas 2 horas da tarde avistámos o Cabo de *S. Vicente*, donde navegámos para o Cabo de *Espichel*. — No dia 29 ao amanhecer avistámos a serra de *Cezimbra*, e logo puxámos, mettendo todo de ló, á Costa de *Caparica*; e pelas 3 horas da tarde entrámos pela barra de *Lisboa*, fomos fundear defronte da Torre de *Belém*, onde estivemos de quarentena cinco dias, sendo desimpedidos no dia 3 de Dezembro á huma hora da tarde; a cuja hora logo nos fizemos á véla, e fomos apresentar-nos ao Illustrissimo Inspector do Arsenal Real da Marinha. = Arsenal Real da Marinha 5 de Dezembro de 1817. = (Assignado) Lourenço da Costa.»

(20) IRIA (Alberto), *Breve noticia àcerca da expansão e esforço colonizador dos pescadores olhanenses no Sul de Angola (Subsídios para a História da Colonização Algarvia em África)*. Lisboa, 1938. Separata das Memórias do I Congresso da História da Expansão Portuguesa no Mundo; *A Colonização Algarvia no Sul de Angola. (Novos apontamentos*

Agora, com base nos numerosos elementos por mim colhidos em 1965, na primeira prospecção oficial feita aos arquivos do Sul de Angola, foi-me possível não só comprovar, documentadamente, muitos factos até ao presente sabidos, mas também largamente ampliar, com novos documentos, outras circunstâncias ainda inéditas, pelo natural alargamento da heurística aos próprios locais do Sul angolense, onde viveram e morreram muitos desses mareantes e pescadores do Algarve e de Olhão em especial, já ali radicados em sucessivas gerações⁽²¹⁾.

para a sua história). Lagos, 1942; *As Caravelas do Infante e os Caiques do Algarve. Subsídios para o estudo da Arqueologia Naval Portuguesa*. Lisboa, 1963. Edição da Associação dos Arqueólogos Portugueses; *Um caso único na História do Povoamento do Sul de Angola: A odisseia da Gente Marítima do Algarve. Conferência* [no Liceu Nacional de Benguela, em 29 de Setembro de 1964]. Benguela, 1964; *Organização das Casas dos Pescadores de Angola (Nótula Preliminar)*, comunicação apresentada ao IV Colóquio Nacional da Organização Corporativa e da Segurança Social, em Luanda, em 1966. Não me consta que tivesse sido publicado.

(21) Fiz de facto essa primeira prospecção oficial aos arquivos do Sul de Angola, em 1965, comissionado pelo Instituto de Investigação Científica de Angola, a cujo ilustre director, Senhor Prof. Doutor Virgílio Canas Martins, renovo aqui o meu público e mais vivo reconhecimento, e bem assim a todas as entidades, oficiais e particulares, que muito facilitaram a minha árdua missão, em especial ao Dr. Alberto Machado Cruz, prestimoso director do Museu de Huíla, onde, felizmente, maior soma de materiais nos foi possível colher para este estudo, graças à forma como gentilmente nos recebeu e tratou. Ao erudito pároco da igreja de Santo Adrião de Moçâmedes, Dr. Martinho Noronha — um português de Goa —, os mais vivos e especiais agradecimentos também. Não encontrei, porém, qualquer fundamento para afirmar que, em 1843, chegaram a Moçâmedes os pescadores algarvios, ainda que estes tivessem conhecido, quando mais tarde ali chegaram, as furnas da *velha Torre do Tombo*, que procurei em 1965, mas que já não vi ... «Uma vez chegada a Moçâmedes, em 1843, (*sic*) aquela plêiade de indómitos pescadores algarvios teve de abrir, no arenito deste morro, as cavernas que habitaram, em gerações sucessivas, até há muito poucos anos. Ali viveram os «homens das furnas» como eram conhecidos a dada altura. Ali viveu aquela gente heróica, ali nasceram os seus filhos e os seus netos, e tantos ali findaram os seus dias, nos abrigos — habitação da velha Torre do Tombo, bairro onde há ainda muitos descendentes daquela gente destemida, que bem poderão testemunhar as nossas afirmações. Há bem poucos anos, antes da construção do cais acostável, lá estava ainda um cordão de buracos — residências, no bloco habitacional dos primeiros, que se estendia ao longo da arriba, entre a Fortaleza de S. Fernando e a Ponte do Pau do Sul. Nos últimos tempos, algumas daquelas cavernas já não eram habitações, eram apenas armazens de peixe seco e arrecadação de apetrechos da pesca ...» (MOREIRA (Cecílio), *O Morro das Inscrições em Moçâmedes ...*, em *O Turismo*, de Luanda, Outubro, 1970, p. 33 e 40). Encontrei, sim, junto ao *Torretombense Marítimo Clube de Moçâmedes* um velho pescador algarvio, natural de Armação de Pêra, Manuel Alves, já com 75 anos, ali chegado em 1958, a bordo do *Império*, e que, no Algarve, em Portimão, segundo recordava com visível saudade, andara a bordo de um galeão ou cerco de pesca, de Raimundo Feu ...



ANTÓNIO FERNANDES PEIXE

Um dos pescadores que foi de Olhão para Moçâmedes a bordo da barca *D. Ana* em 1860
(Fotografia publicada pelo Dr. Manuel Júlio de Mendonça Torres,
no *Boletim Geral do Ultramar*, n.º 322, Abril — 1952, p. 45)

Não vou, portanto, repetir tudo aquilo que já disse nos meus anteriores estudos, mas sim referir outros factos e outras circunstâncias inteiramente novos.

Assim, logo em 30 de Janeiro de 1861, foi feito o *Termo de Fiança que presta Joze da Silva Nogueira pela licença para feitoria de pesca no Porto Alexandre*.

O afiançado era proprietário e morador em Moçâmedes. Alcançara licença do governador do distrito *para estabelecimento de pesca (e fabrico) de azeite de peixe em porto Alexandre, onde emprega quatro botes, e os escravos dos nomes Manoel da Silva, João Antonio, Joaquim Joze Matheos da Silva, Manoel da Costa, Joaquim Soares, Joze da Silva, Antonio da Cunha, Manoel da Silva, João da Silva, Cassungo Roza, Tiburcio da Silva, Lourenço Ramos, Joaquim Moxaloanda, Ventura, Fortuna, Jai, Quimbundo, Joze, Pedro, Mario, Bôda, Antonio, Joaquim, Andre, Lamba, Domingas, Laurianna, e Maria ...*

Foi fiador Bernardino José Brochado, negociante, morador em Moçâmedes (22).

De 18 de Fevereiro de 1861 é o *Termo de fiança que presta Jeronimo Ignacio Valadão para estabelecer a sua feitoria de pesca, em porto Alexandre, sendo fiador Manoel Rodrigues Pinto da Rocha*, proprietário e agricultor, que nessa pescaria *emprega um escaler denominado Andorinha, e os escravos Paulo, Catraio, João Pequeno, Caetano, e o preto livre Constantino ...* (23).

A 16 de Maio do referido ano fez-se *Termo de fiança que presta Manoel Baptista, para se lhe conceder licença para estabelecer uma feitoria para pescaria na Bahia dos Tigres*.

Obtida a licença do governador do distrito de Moçâmedes, empregaram-se nessa pescaria *vinte pretos pescadores e serventes, e dois botes ...* (24).

Registou-se a 6 de Junho seguinte o *Termo de fiança que assigna Francisco da Maia Barreto para Antonio Pinto de Souza estabelecer feitoria de pesca em Porto Alexandre*.

Diz o documento: *... para se lhe conceder licença de estabelecer feitoria para pesca, nas praias de porto Alexandre no lugar que mais lhe convenha, na qual emprega um bote, e os escravos dos nomes Augusto, Domingos, Joze Tanoeiro, Joze pescador, Joze pequeno, João, Paulo, e Luis ...* (25).

(22) Museu de Huila (Sá da Bandeira), Arquivo do Governo do Distrito de Moçâmedes. *Livro de Registo de termos de Fianças. 1855-1861*.

(23) *Idem, idem, ibidem*.

(24) *Idem, idem, ibidem*. Ficou por fiador João Duarte de Almeida.

(25) *Idem, idem, ibidem*.

Logo em 1 de Julho do referido ano fez-se o «*Termo de fiança que assigna João Maria de Moura para se conceder licença a João Dolbeste (sic) Costa para estabelecer feitoria para pesca em Porto Alexandre.*

O interessado, João Dolbeth Costa, obteve de facto *licença para* (durante um ano) *estabelecer a sua feitoria para pesca no Porto Alexandre, na qual emprega duas embarcações e dez escravos pescadores dos nomes Cypriano, Paulo, Januario, André, Pedro, Tito, João, Joaquim, Francisco, e Amaro ...* (26).

Já no fim de 1861, a 29 de Novembro, registou-se mais outro «*Termo de fiança que presta Francisco da Maia Barreto para estabelecer feitoria de pesca na Praia de Porto Alexandre.*

E declara o documento: ... *na qual emprega dois escaleres e os escravos pescadores dos nomes Domingos, Augusto, Jozé Tanoeiro, Jozé Pescador, Jozé pequeno, João, Antonio pequeno, Luis, Pedro e Fellippe ...* (27)

Em 28 de Junho de 1862 regista-se na Secretaria do Governo do Distrito de Moçâmedes o *Despacho da Barca D. Anna, o qual importou em 5\$332 reis de emolumentos* (28).

A *Barca D. Anna* tinha partido de Olhão, em 1860, comandada por José Guerreiro de Mendonça e com o piloto José Guerreiro Nuno.

Nela seguiram então, com rumo a Moçâmedes, os irmãos António Fernandes e Lourenço Peixe, Francisco de Sousa Ganho e António de Jesus Ganho, e José Carne Viva, todos de Olhão, os quais levaram consigo, a bordo da referida barca, a primeira canoa de pesca do alto que lá apareceu (29).

(26) *Idem, idem, ibidem.*

(27) *Idem, idem, ibidem.* Figura como fiador Joaquim Baptista Ferreira, negociante e morador em Moçâmedes.

(28) *Idem, idem, Livro 1.º do Registo de Emolumentos cobrados na Secretaria do Governo deste Distrito. 1861-1887.* Ia de facto para Benguela, como adiante provámos acima. Mas, em Benguela, *José Guerreiro de Mendonça Capitam da Barca «D. Anna», pede para seguir para Loanda com a dita Barca. Pode seguir, 2-7-62.* Encontrámos este despacho num livro incompleto de registo de requerimentos e seus despachos (1862-1865), fl. 12 v.º, n.º 607, livro que, com muitos outros documentos, há longos anos arrecadados, em precárias condições, na Administração do Concelho de Benguela, foram já incorporados no Museu de Luanda, graças ao cuidado e zelo em os salvar de perda total do Instituto de Investigação Científica de Angola. Ao seu actual director, Prof. Doutor Virgílio Canas Martins, se fica devendo o tão meritório salvamento desses importantes documentos para se poder um dia refazer a história daquela nossa província.

(29) IRIA (Alberto), *Breve noticia acerca da expansão e esforço colonizador dos pescadores olhanenses no Sul de Angola (...)*. Lisboa, 1938, p. 9. Outro investigador, já atrás citado, relatou posteriormente: «Em 1860 desembarcaram em Moçâmedes, transportados na barca «D. Ana», os primeiros colonos olhanenses que, no porto de origem da



FRANCISCO DE SOUSA GANHO

Um dos pescadores que foi de Olhão para Moçâmedes a bordo da barca *D. Ana* em 1860
(Fotografia publicada pelo Dr. Manuel Júlio de Mendonça Torres,
no *Boletim Geral do Ultramar*, n.º 322, Abril — 1952, p. 39)

A *Barca D. Anna*, que foi de Olhão para Moçâmedes em 1860, com aqueles pescadores, que não se dispensaram de levar consigo a sua típica canoa de pesca do alto, de vela latina ⁽³⁰⁾, devia ter sido um *Navio*

Metrópole, metidos numa canoa de pesca e, tendo-se aproximado daquela barca, nela conseguiram entrar. A barca, que já então fazia parte da frota da Empresa Lusitana, era comandada por José Guerreiro de Mendonça e pilotada por José Guerreiro Nuno, ambos filhos de Olhão. Compunha-se esse primeiro grupo de algarvios dos seguintes colonos: Francisco de Sousa Ganho, (pai) e esposa, Maria Catarina Peixe; Francisco de Sousa Ganho, de 9 anos, filho de ambos; António de Sousa Ganho, irmão do primeiro; António Fernandes Peixe, Lourenço Fernandes Peixe e José Carne Viva. (...) Foram estes os primeiros colonos algarvios que se estabeleceram no Distrito, tendo-se deslocado de Moçâmedes para o Baba, situado a 20 milhas ao norte daquele porto, onde se juntaram aos elementos que já ali exerciam a actividade piscatória. Escolheram aquela praia por se lhes afigurar local abrigado e de fácil desembarque. No local escolhido, dedicaram-se não só à pesca de linha, com aparelhos de espinel (linhas extensíssimas, tendo presas, de espaço a espaço, outras mais curtas, com anzol), como também de extracção de óleos de fígados de cação.» (TORRES (Manuel Júlio de Mendonça), *ob. e loc. cit.*, p. 42).

Seria já a barca *D. Ana* aquela que, em 17 de Setembro de 1860, estava *fora do porto* (de Moçâmedes) sobre vellas? (Arquivo da Alfândega de Moçâmedes. *Livro de Registo de Correspondência Recebida. 1857-1880*, fl. 29 v.º).

Como quer que seja: «De Olhão abalou a primeira leva. Deslocaram-se famílias, desde o avô curtido pelos temporais, ao bebé que baluciava no berço. Levaram na cola as suas redes, as suas artes tradicionais, os seus penates, a família, os defeitos e as virtudes da raça. Afrontaram, nos seus veleiros de pesca, a tempestade que mata e a calma que mata, e, como as caravelas quinhentistas, bordejaram a costa africana. Abocaram a Mossâmedes que nem hebreus à terra da promessa. Aí fundaram, ao sul da baía, a primeira colónia de pescadores algarvios. Aí cresceram, multiplicaram e, alguns prosperaram. Seus descendentes lá estão». (ARCHER (Maria), *Colónias Piscatórias em Angola*. Lisboa, s/d., p. 12-13).

Sales Grade, que foi capitão do Porto de Moçâmedes, de 1946 a 1950, sintetiza: «O primeiro a chegar é José Guerreiro de Mendonça, de Olhão, em 1860. Nos dois anos seguintes chegam muitos outros. Uns ficam em Moçâmedes, outros vão fixar-se nas praias do Norte. Os do Baba pouco ali se demoraram por dificuldades na obtenção de água doce, indo fixar-se em Porto Alexandre, em 1863, onde, nessa data, já encontraram seis pescarias todas de gente de Moçâmedes, quatro das quais haviam ido para ali em 1861. Os pescadores de Porto Alexandre irradiam mais para o sul, indo fixar-se em 1865 na enseada do Leão, na baía dos Tigres. O pescado é abundante, mas falta-lhes a água doce e todos os recursos indispensáveis à vida. Abandonam a baía dos Tigres para voltarem, pouco depois, melhor apetrechados para as condições inóspitas da vida ali». (SALES GRADE (J. N.), *A Pesca no Distrito de Moçâmedes. Razão de ser única de uma colonização branca*. (Lisboa, 1950, p. 7).

⁽³⁰⁾ Ainda hoje, em Moçâmedes, se vêem algumas destas canoas de pesca, introduzidas ali, pela primeira vez em 1860, por estes pescadores de Olhão. E de tal sorte que, ao encontrá-las ali ancoradas ou a velejar, nos pareceu estar a vê-las em Olhão, no seu porto de origem.

de vela, de 3 mastros, que larga pano redondo no de proa e no grande, e um latino quadrangular e gave-tope no de ré. Os mastros de proa e grande têm dois mastaréus, e o de ré — denominado «da mezena» — tem um só ⁽³¹⁾.

Depois da sua viagem de Olhão para Moçâmedes, em 1860, parece que, desde então, a *Barca D. Anna* ficou ao serviço da navegação de cabotagem de Angola, porquanto, em 28 de Junho de 1862, o seu comandante, o olhanense José Guerreiro de Mendonça *Pede despacho para a Barca D. Anna para os portos da Costa*.

E o despacho foi este:

Pode seguir viagem para Benguella — Governador de Mossamedes — 28-6-62. Tavares — Governador Interino ⁽³²⁾.

A «Canôa» — disse Baldaque da Silva — é uma «Embarcação de pesca, usada de Lisboa para o sul, a que dão o nome de *canôa da picada*. Emprega-se mais vulgarmente na condução do pescado, ainda que também sirva para a pesca do alto e da *tarrafa*.» SILVA (A. A. Baldaque da), *Estado actual das pescas em Portugal (...) referido ao anno de 1886*. Lisboa, 1891, p. 489). Mais recentemente, os comandantes Humberto Leitão e J. Vicente Lopes distinguem e definem: «*Canoa da picada* — Embarcação empregada de Lisboa para o sul no serviço de vaivém aos barcos da pesca do alto a que leva mantimentos, e dos quais traz pescaria. É de coberta corrida, arvora um mastro, onde larga uma vela bastarda, e, ainda, uma vela de proa. *Canoa do alto* — Embarcação de pesca, de popa de painel que, geralmente, tem coberta corrida ou bailéu. É empregada na pesca do alto.» (*Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*. Lisboa, 1963, p. 103).

⁽³¹⁾ LEITÃO (Com.^{tes} Humberto) e LOPES (J. Vicente), *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*. Lisboa, 1963, p. 63.

⁽³²⁾ Museu de Huíla (Sá da Bandeira), Arquivo do Distrito de Moçâmedes. *Registo de entrada de Requerimentos. 1861-1864*. E já vimos atrás em quanto importou o despacho: 5\$332 réis de emolumentos. (Veja nota 28). Animadoras notícias chegam ao Algarve. «São tais notícias que levam muitos pescadores algarvios, especialmente de Olhão, a organizarem-se em companhias para irem com seus veleiros, cheios de fé, ao encontro dum labor mais fácil e mais rendoso do que aquele que tinham no seu Algarve, batido por um mar mau e encapelado que tantas vidas rouba e tantas ilusões desfaz». CUNHA (José Antunes da), *As Pescarias do Sul de Angola, na Colonização e na Economia* (...) Lisboa, 1955. Comunicação apresentada ao IV Congresso Nacional de Pesca). Mas já antes Alfredo Felner escrevera: «Entre as tripulações dos barcos que frequentavam Mossâmedes e em especial dos da «União Mercantil», havia muitos algarvios de Olhão que, pescadores desde nascença, viam com espanto a quantidade e boa qualidade do peixe que se pescava nos mares do sul». FELNER (Alfredo de Albuquerque), *Angola. Apontamentos sobre a colonização dos planaltos e litoral do Sul de Angola*, vol. I (Lisboa, 1940), p. 43). Em 1861, segundo outro investigador, já atrás citado, vão mais dois grupos de *colonos algarvios* de Olhão para Angola: «Em Março de 1861, dirigiu-se também para o Baba (...) um segundo grupo de emigrantes olhanenses, composto dos seguintes colonos: José Rolão e dois filhos, João da Cruz Rolão e Francisco Pedro da Cruz;



FRANCISCO DE SOUSA GANHO JÚNIOR

Filho de um dos pescadores, e que, ainda criança, seguiu com seu pai, de Olhão para Moçâmedes a bordo da barca *D. Ana* em 1860
(Fotografia publicada pelo Dr. Manuel Júlio de Mendonça Torres, no *Boletim Geral do Ultramar*, n.º 322, Abril — 1952, p. 43)

Em 1862 partia de Olhão para Lisboa, e deste porto finalmente para Angola, o caíque *Flor de Maio*, de mestre Bernardino do Nascimento, vulgo o *Brancanes*.

Levou como piloto Pedro José dos Reis. E nele foi também, entre outros, Francisco Ferreira Nunes, por alcunha o *Nunes Manjor*.

A pequena embarcação foi a primeira deste tipo ⁽³³⁾ que se sabe, de certeza, ter feito essa arrojada travessia atlântica, ainda que, como atrás revelámos em primeira mão, já em 1855 nos surja um caíque no Sul de Angola, o *Cahique 2 amigos*, indubitavelmente do Algarve, de Olhão,

Manuel Tomé do Ó, Domingos Galambas e José Mendonça Pretinho. (...) voltaram depois para Moçâmedes.»

Não fizeram, porém, a travessia do Atlântico a bordo de qualquer caíque. Ignora-se, até, o nome do vapor que, decerto, os transportou do Algarve, isto é, de Olhão para Moçâmedes, via Lisboa.

É, porém, diferente o que a este respeito deixou escrito Alfredo Felner: «Em Março de 1861, um outro grupo de emigrantes, então já em família constituída, composto por José Rolão, sua mulher, Maria, da Cruz Rolão e dois filhos, João da Cruz Rolão e Francisco Pedro da Cruz; Manuel Tomé do Ó, Manuel Galambas e José Mendonça Pretinho, foi também para o Baba, vindo depois para Mossâmedes.

Estava estabelecida a corrente emigratória de Olhão ...» FELNER (Alfredo de Albuquerque), *ob. e vol. cit.*, p. 43-44). Veremos adiante que Felner se equivocou — e todos quantos o copiaram — quanto ao marido de Maria da Cruz Rolão ter sido José Rolão. Apurámos ter sido aquele Manuel Tomé do Ó.

«Em Julho do mesmo ano de 1861, — *prosegue o Dr. Manuel Torres* — tendo viajado no vapor «D. António», desembarcou em Moçâmedes um terceiro grupo de emigrantes algarvios olhanenses, de que faziam parte os seguintes colonos: João da Rosa Machado, com o cunhado José Martins Gago e o enteado José Lourenço Galvão (*sic*); José do Sacramento Pintassilgo, Lourenço de Sousa Farroba e Manuel Nunes de Carvalho. (...) na viagem para Moçâmedes, trouxeram a primeira rede e fizeram-se acompanhar de uma canoa». (TORRES (Manuel Júlio de Mendonça), *ob. e loc. cit.*, p. 42 e 44). Deste Manuel Nunes de Carvalho, marítimo de Olhão, sabemos que nasceu ali em 1835, porquanto faleceu em Moçâmedes a 24 de Janeiro de 1909, com 74 anos de idade. Era casado com Maria Júlia Fernandes. Não fez testamento e deixou dois filhos. (Cartório da Igreja Paroquial de Santo Adrião, *Registo de Óbitos*, de 1909.) A propósito, encontrámos o registo do óbito, ocorrido em Moçâmedes, à *Rua das Hortas*, em 22 de Setembro de 1906, de Maria Júlia de Carvalho Armazem, de 29 anos, casada com Joaquim Gomes Armazem, natural de Olhão (onde portanto nasceu em 1877) e *moradora na Bahia das Pipas*, filha de Manuel Nunes de Carvalho e de Maria Júlia de Carvalho, proprietários, naturais de Olhão. Não fez testamento e deixou 5 filhos. (Idem, *Registo de Óbitos* de 1906)

⁽³³⁾ IRIA (Alberto), *As Caravelas do Infante e os Caíques do Algarve. Subsídios para o Estudo da Arqueologia Naval Portuguesa*. Lisboa, 1963. Neste modestíssimo estudo, com base em numerosa documentação inédita, já ficou esboçada, embora naturalmente incompleta, a história dos caíques do Algarve e, em especial, a dos de Olhão, minha terra natal.

quando em Porto Alexandre estavam estabelecidos pescadores algarvios⁽³⁴⁾.

Mas agora, em 1862, um pequeno caíque de Olhão, o *Flor de Maio*, dava de certeza início, em Setembro daquele ano, a um sistema de emigração para África muito *sui generis* e deixava registada a sua ousada viagem de longo curso.

Levava como lastro sal, aparelhos de pesca, anzóis, etc. A sua viagem mereceu, aliás, os maiores cuidados das autoridades navais do Algarve que, por fim, deixaram partir o *Flor de Maio*, com o privilégio de não levar *fiança nem manifesto*.

As viagens empreendidas pelos colonos algarvios olhanenses — escreveu o já atrás citado investigador — eram, até aquela data — mas o autor refere-se, erradamente ao ano de 1861, com base «no livro de Ataíde de Oliveira, *Monografia do Concelho de Olhão*, com os expressos no estudo de Alfredo Félner, *Apontamentos sobre a colonização dos planaltos e litoral do Sul de Angola*, além de outras informações ...» —, efectuadas em transportes das carreiras regulares para os portos portugueses africanos. Mas Bernardino do Nascimento (o *Brancales*) e Francisco Ferreira Nunes, societários do caíque *Flor de Maio*, organizaram uma companhia para nele embarcar, constituída, além dos dois, por Pedro Mendes, Pedro José (piloto), Manuel Ramos de Jesus Peleira e um menor de apelido Baptista.

Vale a pena transcrever do livro de Alfredo Félner as dificuldades sobrevindas, os meios para execução de seus fins e o aborrecido incidente surgido, que lhes ia inutilizando o propósito que os animava:

Queriam seguir viagem, mas as autoridades de Olhão não o consentiram, com o fundamento de que eram poucos e o barco não tinha condições precisas. Não desistem, contudo, do seu intento e seguem para Lisboa a procurar o Dr. Estêvão Afonso, benemérito médico e extremoso amigo de Olhão, que, pelas suas relações com José Estêvão, então deputado por Aveiro, obteve do Ministério da Marinha a autorização necessária sendo-lhes passada a carta para a viagem e prometendo-se-lhes que no primeiro vapor lhes seria enviada a canoa *Faustina*.

A viagem fez-se sem incidente, arribando a Ano Bom para limparem o fundo e seguirem depois para Moçâmedes, não sem terem sido abordados por um navio inglês, que suspeitou deles

(34) Veja nota 16.



FRANCISCO FERREIRA NUNES (VULGO «NUNES MANJOR»)

Um dos tripulantes do caíque *Flôr de Maio*, chegado de Olhão a Moçâmedes em 1863
(Fotografia publicada pelo Dr. Manuel Júlio de Mendonça Torres,
no *Boletim Geral do Ultramar*, n.º 322, Abril — 1952, p. 47)

como escravagistas, deixando-os seguir depois de verificar que tinham os seus papéis em ordem.

Chegaram a Moçâmedes em 3 de Agosto de 1861». (*Sic*) Alfredo Félner não nos informa sobre a data da partida do caíque, mas dá-nos conhecimento de que os seus passageiros levaram para Moçâmedes anzóis e outros materiais de pesca, algum tresmalho e pequenas redes» (35).

Já descrevemos, em outro estudo, publicado em 1938, o que foi essa arrojada viagem do caíque *Flor de Maio*. Dissemos então:

«Tinham chegado a Olhão notícias animadoras dos primeiros colonos da barca *D. Anna* e, por isso, novos pescadores abandonaram os seus lares na grata miragem de um futuro próspero.

Com efeito em 1862 — e não em 1861, como os dois autores atrás referidos afirmaram — partia, não daquele porto, mas de Lisboa, o caíque *Flôr de Maio* do mestre Bernardino do Nascimento, vulgo o *Brancanes*, levando por piloto Pedro José dos Reis».

E, ao contrário do que então erradamente dissemos — temos de o rectificar aqui —, a pequena embarcação, conquanto fosse *a primeira deste tipo, que fazia essa arrojada travessia do Atlântico em direcção àquelas costas de África*, ao menos até agora conhecida e que se saiba, não ia, porém, «*carregada de gente ...*».

(35) TORRES (Manuel Júlio de Mendonça), *ob. e loc. cit.*, p. 44 e 46. Este autor, que também publicou o retrato de Manuel Ramos de Jesus Peleira, diz na respectiva legenda: «Componente do quarto grupo de Colonos Algarvios, idos em 1861, (*sic*) no caíque «Flor de Maio». Exerceu a sua actividade marítima em Porto Alexandre». Mas nós apurámos em 1938 o que neste estudo repetimos e ampliámos com novos elementos: o «Flor de Maio» não fez essa viagem em 1861, mas sim em 1862, embora a tivesse concluído em 1863.

Relacionados com a família Peleira, de Olhão, encontrámos o óbito de José de Jesus Peleira, ocorrido em Moçâmedes, a 11 de Julho de 1899. Era natural de Olhão, onde nasceu em 1829, pois faleceu com 70 anos de idade, depois de ter recebido os últimos sacramentos. Era filho de José de Jesus Peleira e de Maria do Rosário Eulália, também naturais de Olhão, e viúvo de Ana Lopes Peleira, «de quem teve três filhos, sendo um do sexo masculino e dois do feminino. Não fez testamento.» (Cartório Paroquial da Igreja de Santo Adrião de Moçâmedes, *Livro de Registo de Óbitos, 1891-1901*). Uma das suas filhas, Maria da Conceição Peleira Cabral, faleceu em Moçâmedes, a 26 de Setembro de 1903, sem sacramentos, aos 41 anos de idade. Era natural de Olhão — onde nasceu em 1862 — e casada com Manuel Cabral. Não fez testamento e deixou filhos menores. (*Idem, Livro de Registo de Óbitos, 1903*).

Além de mestre Bernardino do Nascimento, vulgo o *Brancales* e do piloto, Pedro José dos Reis, completavam a tripulação do *Flor de Maio*, Francisco Ferreira Nunes, vulgo o *Nunes Manjor*, e, ainda, como atrás vimos, «Manuel Ramos de Jesus Peleira e um menor de apelido Baptista». João da Encarnação, João da Calhandrinha Rolão, João da Rosa Machado (pai) e José Lourenço Galvão (e não Galrão), ao contrário do que, em 1938, afirmámos, devem ter seguido antes, isto é, em 1861, a bordo de «transportes das carreiras regulares para os portos portugueses africanos».

Mas, em 1938, dissemos ainda, com base em documentos oficiais até então inéditos, o seguinte acerca do caíque *Flor de Maio*:

«Mereceu o facto da partida desses arrojados colonos, os maiores cuidados das autoridades navais do Algarve.

A viagem estava marcada para se efectuar em fins de Julho ou princípios de Agosto — foi sempre esta a época (do ano) em que posteriormente os caíques de Olhão costumavam partir para África.

Em 19 de Julho de 1862 já a Intendência de Marinha do Algarve procurava saber as condições em que a minúscula embarcação faria a viagem, procurando saber de tudo quanto pudesse assegurar o êxito dela.

E parece que os barcos de pesca que, de Olhão, costumavam então ir à pesca da cavala no chamado *Mar de Larache*, junto à costa atlântica de Marrocos, assegurariam ali ao *Flor de Maio* o reabastecimento de víveres e água.

Entretanto a autorização oficial para a partida tardava. Em 21 de Agosto um telegrama de Faro, dirigido à Delegação de Marinha de Olhão, dizia: *Entregue os papéis ao proprietário e Mestre do caíque «Flor de Maio» que pretende seguir viagem para Moçâmedes, o qual não despachará seja para que Porto fôr se não nesta Intendencia. — Manuel Thomaz da Silva Cordeiro, Intendente (...).*

Tinha-se já então procedido à vistoria da pequena embarcação e os seus resultados, favoráveis à partida do *Flor de Maio*, não convenceram a Intendência de Marinha do Algarve a autorizar a viagem.

Contrário ao parecer dos peritos, foi, de facto, a opinião do Intendente de Marinha de Faro.

Este, «conscienciosamente convencido» de que era uma temeridade semelhante viagem em tão minúsculo barco, propôs ao Ministro da



MANUEL RAMOS DE JESUS PELEIRA

Um dos tripulantes do caïque *Flôr de Maio*, chegado de Olhão a Moçâmedes em 1863

(Fotografia publicada pelo Dr. Manuel Júlio de Mendonça Torres, no *Boletim Geral do Ultramar*, n.º 329, Novembro — 1952, p. 39)

Marinha para o *Flor de Maio* despachar de Olhão para Lisboa, «a-fim-de ali se proceder a segunda vistoria».

Aceite a proposta pelo respectivo Ministério, foi o facto comunicado à Capitania do porto de Olhão, em 6 de Setembro, para conhecimento de mestre *Brancanes*.

Logo no dia 8 recebeu o proprietário e mestre do *Flor de Maio* aviso para se apresentar em Faro, a fim de «ser instruído de todo o processo, àcerca da vistoria a que se procedeu ao referido caíque, à vista dos autos».

Foi só depois disso que o caíque partiu para Lisboa, levando como lastro sal, aparelhos de pesca, anzóis, etc.

Ali, os peritos foram de opinião que o barco podia seguir viagem para África e assim foi, tendo-lhe o governo concedido o privilégio de não levar «fiança nem manifesto». ⁽³⁶⁾

⁽³⁶⁾ IRIA (Alberto), *Breve notícia àcerca da expansão e esforço colonizador dos pescadores olhanenses no Sul de Angola (...)*. Lisboa, 1938, p. 10-12. De salientar aqui a valiosa interferência que, para esta decisão oficial, teve o benemérito Dr. Estêvão Afonso, cuja biografia se pode ler em Francisco Xavier de Ataíde Oliveira, na sua *Monografia do Concelho de Olhão da Restauração*. Porto, 1906, p. 256.

Também são de registar estas palavras de Alfredo Felner: «Para intrépidos e valentes filhos de Olhão, a viagem em vapor, tendo barcos seus, não era coisa com que se conformassem; e assim, Bernardino do Nascimento, o Brancanes, e Francisco Ferreira Nunes, sócios do caíque *Flor de Maio*, resolveram ir até Mossâmedes, arranjando para isso uma companhia, em que entravam, além dos dois, Pedro Mendes, Pedro José (piloto), Manuel Ramos de Jesus Peleira, João da Encarnação Peleira e um pequeno chamado Baptista». FELNER (Alfredo de Albuquerque), *ob. e vol cit.*, p. 44). Este autor chama *Fusetina* (*ob. vol. e p. cit.*) à prometida canoa que àqueles pescadores seria ulteriormente enviada, nome que o Dr. Manuel Torres emendou para *Faustina*, ao transcrever o texto de Felner. (Veja nota 35 do presente estudo). Mas o Dr. Manuel Torres omitiu o nome de João da Encarnação Peleira (acima referido por Felner), quando enumera a tripulação do caíque *Flor de Maio*. (Veja citada nota 35). Nós encontramos apenas um João da Encarnação sem o apelido de Peleira, que pôs termo à vida em 13 de Outubro de 1877. (Veja nota 78 do presente estudo). Serão uma e a mesma pessoa? Teria sido um dos tripulantes do caíque *Flôr de Maio*, como o considerámos em 1938? (*Ob. e loc. cit.*, p. 12). Gostaríamos de poder ainda esclarecer esta dúvida. Como quer que seja, Alfredo Felner mais informou: «A corrente emigratória continua sempre e o heroico pescador de Olhão, com o seu trabalho pertinaz e o seu esforço desmedido, consegue transformar Mossâmedes num importante centro industrial de pesca. E, não contente com a transformação de Mossâmedes, mete-se por todas essas pequeninas baías, funda núcleos de povoações marítimas, vai para o sul e, encontrando Porto Alexandre, com 2 ou 3 pescarias pertencentes a Luiz Castelino e José da Silva Nogueira, que pouco ali demoraram, estabelece os alicerces da importante povoação de hoje. É ainda um filho de Olhão, João da Rosa Machado, que ouvindo as descrições dum espanhol sobre a abundância do peixe dos Tigres, para ali se vai estabelecer, 22 anos antes

Já descrevemos também o que foi essa arriscada viagem do caíque *Flor de Maio*, que, «por falta de mantimentos», teve de arribar a Luanda em Janeiro de 1863, depois de, por «altura da ponta do Dande», um cruzador inglês haver tentado impedir-lhe o prosseguimento da viagem⁽³⁷⁾.

Agora revelaremos tão somente o pouco — mas nem por isso de somenos importância — que nos foi dado ainda apurar acerca da sua odisséia no Sul de Angola, onde praticou igualmente outra façanha não menos singular e digna de registo nos anais marítimos daquela nossa província ultramarina.

Assim, pode agora afirmar-se que, em 4 de Fevereiro de 1863, Bernardino do Nascimento, o mestre *Brancales*, logo após a sua chegada, requereu e obteve do compreensivo governador de Moçâmedes este justo prémio — e bem pouco ele foi, comparado com os riscos da sua ousada façanha naval — que ficou singelamente registado nestes termos:

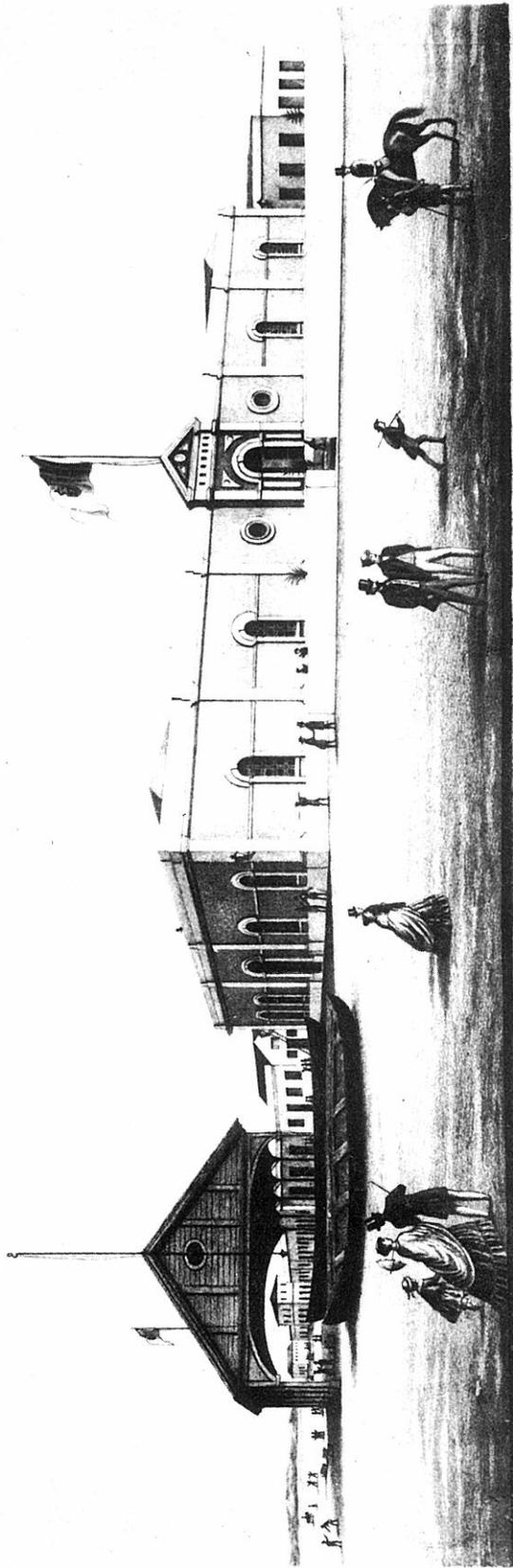
Pede para que o Cahique Flor de Maria digo Maio, seja izento de pagar direitos. Convindo animar a empresa a que o supplicante se propoz concedo o que o Supplicante pede enquanto S. Ex.^a o Governador Geral não mandar o contrario sendo esta embarcação considerada como lancha para os seus despachos com a condissão (sic) de repor o que dever se esta concessão não for approvada pelo mesmo Exm.^o Sr. — Governo de Mossamedes 5-2-63 Tavares. Governador Interino (38).

Convinha, portanto, aos interesses nacionais, *animar a empresa* iniciada pelo caíque *Flor de Maio*, apesar de os naturais riscos da sua arrojada travessia atlântica, de levar gente de Olhão para, em especial, fomentar o

de lá entrar o primeiro navio de guerra português.» (*Ob. e vol. cit.*, p. 45). E Felner conclui: «Se é certo que, devido aos esforços dos filhos de Olhão, o litoral do Sul de Angola se transforma, não é, contudo, menos certo que eles encontraram, entre os colonos vindos do Brasil, o cidadão Manuel José Alves de Bastos, que, pelo seu trabalho, pela sua iniciativa arrojada, muito contribuiu para o desenvolvimento da exploração comercial da indústria de pesca, tendo sido o primeiro que, pelo ano de 1880, (*sic*) levou o peixe seco a S. Tomé, mercado que os filhos de Olhão mais tarde (*sic*) exploraram intensivamente com os seus caíques, como exploraram todos os portos de Angola e Congo, trazendo aos habitantes de Mossâmedes a fortuna e bem estar de que, infelizmente, não têm sabido tirar para si a parte maior». (*Ob.*, *vol. e p. citados*). Mas veremos, adiante que não foi «pelo ano de 1880», como supôs Felner, mas muito antes, ao menos a partir de 1867, que tais viagens para S. Tomé e Príncipe tiveram início.

⁽³⁷⁾ *Idem, idem*, p. 11.

⁽³⁸⁾ Museu de Huíla (Sá da Bandeira), Arquivo do Governo do Distrito de Moçâmedes. *Registo de entrada de Requerimentos, 1861-1864*.



Leti Dupuy, Zaira

ALFANDEGA DE MOSSÁMEDES.
1864-65.

Comand. Ferrucho da Costa local. fez

(Do Arquivo Histórico Ultramarino)

desenvolvimento e progresso de Moçâmedes e de Porto Alexandre, através da pesca e do comércio marítimo.

Mas o decidido mestre do *Flor de Maio* não perdeu tempo, porquanto, logo em 9 de Fevereiro desse ano, fez outra petição ao governador de Moçâmedes e obteve despacho favorável para duas lanchas de pesca suas, aliás da invocação religiosa mais querida a qualquer homem do mar filho de Olhão.

Diz o documento:

Pede licença por um anno para as duas lanchas S.^a dos Aflitos, e S.^a do Rozario.

Passe-se-lhe licença por um anno a cada uma das lanchas. 10-2-63. Tavares. Governador Interino» (39).

As lanchas de mestre *Brancones*, decerto para serem por ele utilizadas na pesca do alto, já haviam sido construídas ali, em Moçâmedes, à semelhança das usadas então no Algarve (40)? É possível.

O que chegou até nós, acerca destas duas lanchas de mestre *Brancones*, foi o conhecimento da quantia por ele paga, em 10 de Fevereiro, dos emolumentos devidos pelas respectivas licenças: \$792 réis (41).

Na referida data, a 10 de Fevereiro de 1863, é Pedro José Pereira, mestre do caíque *Flor de Maio*, quem fica autorizado pelo governador de Moçâmedes a *seguir viagem*, depois de ter pedido o respectivo despacho. Diz o documento:

Pode seguir viagem valendo-lhe esta licença por seis dias para sahir deste Porto — Governo de Mossamedes. 10-2.º-63. Tavares. Governador Interino (42).

Suponho que mestre Pedro José Pereira e Pedro José dos Reis, o piloto que viera de Olhão com mestre *Brancones*, a bordo do *Flôr de Maio*, são personalidades distintas uma da outra.

Foi ainda mestre Pedro José Pereira, que, pelos vistos, passou a governar o *Flor de Maio*, quem fez outra petição ao governador de

(39) *Idem, idem, ibidem.*

(40) SILVA (A. A. Baldaque da), *ob. cit.*, p. 501, define assim a «Lancha—Grande embarcação de boca aberta, geralmente empregada na pesca do alto e nas armações fixas.» Os comandantes Humberto Leitão e J. Vicente Lopes também registam esta definição de Baldaque da Silva. (Cf. *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*. Lisboa, 1963, p. 246).

(41) Museu de Huila (Sá da Bandeira), Arquivo do Distrito de Moçâmedes. *Livro 1.º do Registo de Emolumentos cobrados na Secretaria do Governo deste Distrito. 1861-1887.*

(42) *Idem, idem, Registo de entrada de Requerimentos. 1861-1864.*

Moçâmedes e obteve o seu despacho favorável de isenção de direitos para o que se tinha trazido de Olhão — sal, aparelhos de pesca, anzóis, etc.⁽⁴³⁾, a bordo do referido caíque:

O mesmo Pede — diz o governador de Moçâmedes — ser exento (sic) do pagamento de direitos pelos sobrecellentes que traz o Cahique Flor de Maio.

Os sobrecellentes precisos à embarcação para o fim a que se destina não devem pagar direitos porem se a Alfandega entende que não pode ser exento de os satisfazer seja permitido (sic) ao supplicante prestar fiança dos objectos indicados, emquanto o Governo superior da Provincia não despozer sobre este objecto, o que vir por mais conveniente. 10-2-63 = Tavares. Governador Interino (44).

De uma coisa não havia, porém, dúvidas no espírito do governador: a de que os *sobrecellentes* trazidos de Olhão pelo caíque *Flor de Maio* eram *precisos à embarcação para o fim a que se destina* e, justamente por isso, não deviam pagar direitos à Alfândega de Moçâmedes. E o fim inequívoco a que se destinava o *Flor de Maio* era a pesca nos mares de Moçâmedes. O próprio governador-geral de Angola o confirmava agora ao Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, em ofício subscrito de Luanda, a 16 de Fevereiro de 1863:

No mez passado chegou a êste porto o Cahique portuguez Flôr de Maio, procedente de Lisboa, destinando-se à pesca em Mossamedes, e arribado por falta de mantimentos.

O Cahique não trazia fiança nem manifesto, e tendo sido encontrado na altura da ponta do Dande por um navio crusador inglez

(43) IRIA (Alberto). *Breve noticia àcerca da expansão e esforço colonizador dos pescadores olhanenses no Sul de Angola* (...). Lisboa, 1938, p. 38, doc. n.º 6.

(44) Museu de Huíla (Sá da Bandeira). Arquivo do Governo do Distrito de Moçâmedes. *Registo de entrada de Requerimentos. 1861-1864*. Em ofício n.º 68, de 11 de Fevereiro de 1863, endereçado pelo Governador do Distrito de Moçâmedes à Administração da Alfândega local, «Manda exentar (*sic*) de direitos os cabos e aparelhos do Cahique Flor de Maio» (Arquivo da Alfândega de Moçâmedes. *Livro de Registo da Correspondência Recebida. 1857-1880*, fl. 59 v.º). Mais tarde, o ofício n.º 178, de 18 de Abril de 1863, também dirigido pelo referido governo àquela Alfândega, «Communica a desizão (*sic*) da Junta de Fazenda que exempta de direitos os utensilios e treus do cahique Flor de Maio». (*Idem, idem*, fl. 63 v.º). Anotamos, aqui, ainda o facto de, já em 26 de Janeiro de 1865, o ofício n.º 27, da Alfândega de Luanda para a de Moçâmedes, ser do seguinte teor: «Remette o manifesto do Cahique Flor de Maria» (*Idem, idem*, fl. 78 v.º).



O Coronel Fernando da Costa Leal fez.

VILLA DE MOSSÂMEDES.

EM 1865.

Um caïque do Algarve em Moçâmedes, à esquerda, de velas pandas, em 1865

(Do Arquivo Histórico Ultramarino)

esteve a ponto de ser apresado, e foi obrigado o mestre a abrir o officio que trazia de Lisboa com direcção para o administrador d'Alfandega de Mossamedes (45).

E estou em crer que foi para a sua primeira pescaria nos riquíssimos mares de Moçâmedes que Pedro José Pereira obteve licença, como atrás vimos, para poder *sahir d'este Porto e seguir viagem*, em 10 de Fevereiro de 1863, data em que fez o *Despacho do caíque Flor de Maio* e pagou \$666 réis de emolumentos (46).

Já estava, porém, de regresso em 10 de Março seguinte, porque, nesta data, mestre Pedro José Pereira requereu e obteve igual licença (47). Mas agora iria seguir viagem para o Norte da província, para Luanda, com passageiros a bordo.

Efectivamente, a 11 do referido mês o caíque *Flor de Maio* fez em Moçâmedes novo despacho, que lhe custou \$615 réis (48), e levou a bordo, para Luanda, João Soares, de 25 anos, a quem, naquele dia, foi dado o respectivo passaporte (49).

Em igual data e com idêntico destino, para também seguir no referido caíque, foi concedido passaporte a Panzo Fernandes, preto livre de Cabinda, e a outro preto também livre, José Christemas (?) (50).

É possível que, nessa viagem, o *Flor de Maio* tivesse também escalado outros portos do Norte de Angola e que se tivesse demorado alguns meses entregue à sua faina piscatória.

De facto, foi só a 30 de Setembro de 1863 que de novo o encontramos em Moçâmedes.

É desta data o *Termo de fiança que presta Pedro Joze Pereira, meste do caíque flor de maio para navegar nos portos desta costa*.

Assinaram a fiança o mestre do caíque e o seu fiador, Joaquim Baptista Ferreira de Melo, comerciante e morador em Moçâmedes (51).

(45) IRIA (Alberto), *Breve notícia àcerca da expansão e esforço colonizador dos pescadores olhanenses no Sul de Angola* (...). Lisboa, 1938, p. 37, doc. n.º 4.

(46) Museu de Huila (Sá da Bandeira). Arquivo do Governo do Distrito de Moçâmedes. *Livro 1.º do Registo de Emolumentos cobrados na Secretaria do Governo deste Distrito. 1861-1887*.

(47) *Idem, idem, Registo de entrada de Requerimentos. 1861-1864*.

(48) *Idem, idem, Livro 1.º do Registo de Emolumentos cobrados na Secretaria do Governo deste Distrito. 1861-1887*.

(49) *Idem, idem, Livro de Registo de Passaportes. 1863-1865*, fl. 84 v.º

(50) *Idem, idem, ibidem*.

(51) *Idem, idem, Registo de termos de fianças, 1861-1870*, fl. 69. Parece que, desta viagem, o caíque *Flor de Maio* só regressou para Moçâmedes já no fim desse ano, por-

Em 1864 são mais frequentes os despachos, com o pagamento dos respectivos emolumentos (\$615 réis), do caíque *Flor de Maio* ⁽⁵²⁾.

Parece, portanto, que não andaria muito longe de Moçâmedes, entregue à sua habitual faina da pesca.

Mas foi precisamente em 1864 que, decerto com grande espanto da gente de Moçâmedes, o caíque *Flor de Maio* cometeu nova façanha naval, talvez a primeira no género praticada ali com tão minúscula embarcação de pesca.

Vejamos o documento:

Termo de fiança que assigna Manoel Jose Alves Bastos pelo cahique Flor de Maio.

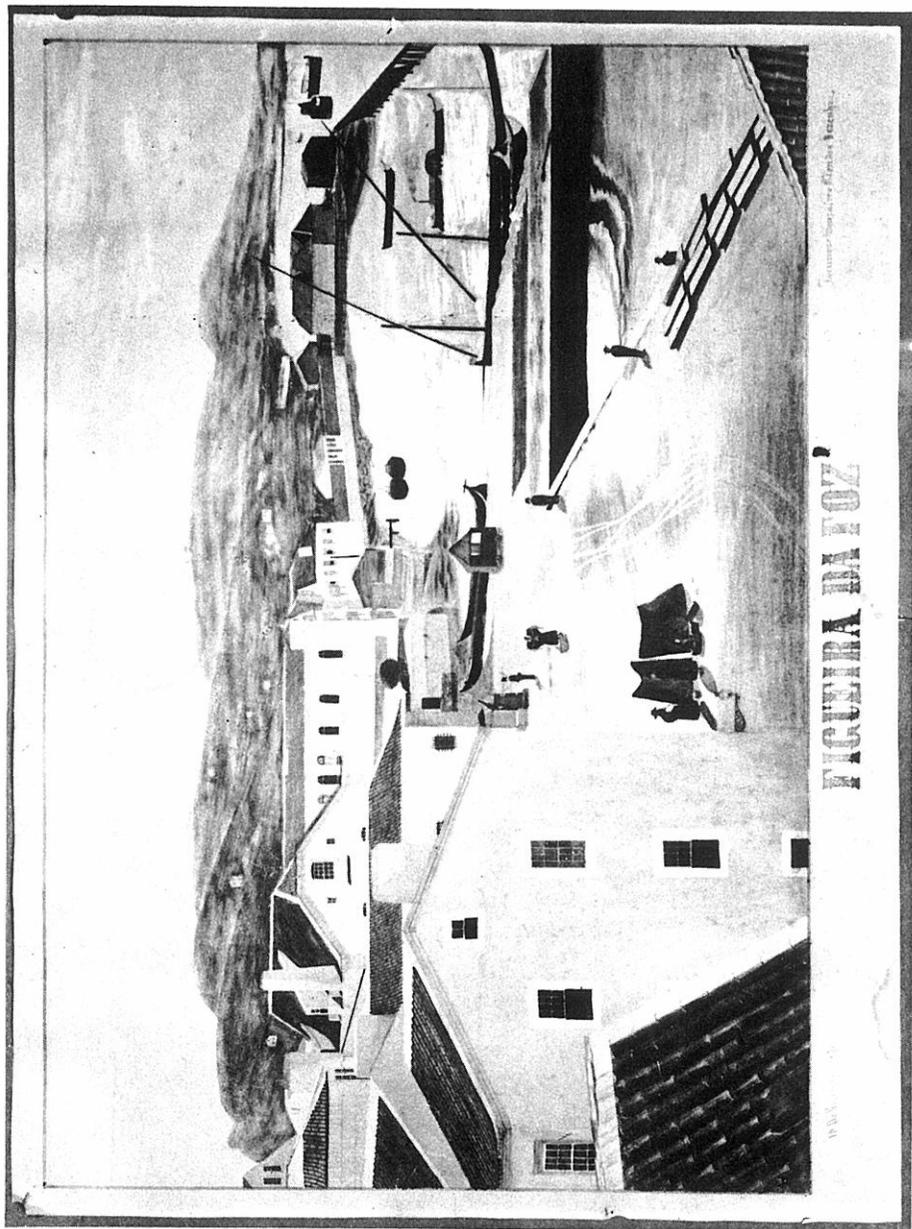
Aos dois dias do mez de Março do anno de mil oitocentos e sessenta e quatro n'esta Secretaria do Governo de Mossamedes compareceo Manoel Jose Bastos proprietario morador n'esta Villa e disse que pela sua pessoa e bens afiançava o cahique Flor de Maio de que he proprietario Bernardino do Nascimento e mestre Jose de Mendonça Anginho para poder nave, digo e mestre Jose de Mendonça Vinhas, para poder navegar até a Ilha de Santa Helena, e para que se não empregue em trafico algum de escravatura, ficando no caso de transgressão sugeito ao pagamento de multa de dois contos de reis, alem das mais penas impostas pela legislação a respeito, bem como a não transgredir o disposto no capitulo quarenta e oito do Regimento do Governo Geral da Provincia. E para constar se fez o presente termo que assina o dito fiador commigo Honorato Jose de Mendonça Secretario do Governo que o subscrevi — Honorato Jose de Mendonça — Manoel Jose Alves Bastos.

Baixa na fiança por ter regressado e por despacho n.º 1203 desta data. Secretaria do Governo de Mossamedes 24 de Maio de 1864. Honorato Jose de Mendonça — Chefe ⁽⁵³⁾.

quanto do administrador da Alfândega de Luanda recebeu o da sua congénere de Moçâmedes o officio n.º 19, de 11 de Dezembro de 1863, que lhe «Remette o Manifesto da carga do Cahique Flor de Maio» (Arquivo da Alfândega de Moçâmedes. *Livro de Registo da Correspondência Recebida. 1857-1880*, fl. 67 v.º).

⁽⁵²⁾ *Idem, idem, Livro 1.º do Registo de Emolumentos cobrados na Secretaria do Governo deste Distrito. 1861-1887.*

⁽⁵³⁾ *Idem, idem, Registo de termos de fianças. 1861-1870.* José de Mendonça Anjinho, que, por lapso, o documento acima transcrito menciona, faleceu em Moçâmedes a 29 de



FIGUEIRA DA FOZ

Caique de pesca do Algarve, junto à rampa do cais acostável. Desenho datado, de «10 de Novembro de 1870», e à direita, com a indicação do seu autor: «Henrique Gonçalves Mendes Dezenhhou»

(Da Biblioteca Municipal da Foz, por gentileza do seu ilustre Director, Prof. Victor Guerra)

O documento acima transcrito vem, portanto, provar que depois de ter prestado fiança — e o fiador foi o proprietário e morador em Moçâmedes, Manuel José Alves Bastos — o caíque *Flor de Maio*, ainda propriedade de Bernardino do Nascimento, o *Brancones*, mas agora levando por mestre outro experimentado marítimo olhanense, José de Mendonça Vinhas, obteve licença *para poder navegar até a Ilha de Santa Helena ...* (54).

O *Flor de Maio* deve ter sido, por esse tempo, o primeiro caíque de Olhão — e, portanto, a primeira embarcação europeia — a explorar os piscosos mares do Sul angolense, durante os meses de Março, Abril e Maio, até à foz do Cunene e quiçá, também, o primeiro caíque de Olhão e a primeira embarcação europeia desse tipo a subir e a explorar a foz daquele rio. A fiança que lhe foi dada assim o permite deduzir, quando nos diz que o *Flor de Maio* estava então autorizado a *navegar até a Ilha de Santa Helena ...*

Além das naturais explorações piscatórias dos mares compreendidos entre Moçâmedes-Santa Helena-Cunene-Moçâmedes, é, portanto, quase certo — a avaliar pelo que adiante ainda veremos — datarem também de 1864 as viagens de exploração da foz do rio Cunene, levadas a efeito pelo *Flor de Maio*, durante aqueles três meses.

Até à ilha de Santa Helena, porquê? Porque, desses isolados mares do Atlântico Sul tinham os nossos mareantes, desde muito, também conhecimento da sua afamada riqueza piscatória: *La mer y est fort poissonneuse* (55).

Dezembro de 1868, de hepatite e desintéria aguda, apenas com 40 anos de idade. Era casado e filho de Domingos Mendonça Anjinho. (Câmara Municipal de Moçâmedes. *Livro 2.º de Registo de Óbitos, 1865-1870*). Era, de certeza, natural de Olhão, onde nasceu, portanto, em 1828. Suponho que, em Olhão, ainda existem descendentes desta antiga família olhanense, cujo antepassado, acima referido, desde cedo se teria fixado em Moçâmedes, entregue, ali, à faina do mar. De facto, outro registo do seu óbito confirma não só a data do seu falecimento, atrás indicada, a sua filiação e estado civil, mas também a própria terra da sua naturalidade: «o europeu Joze de Mendonça Anjinho, casado, natural de Olhão, com quarenta annos de idade, filho de Domingos Mendonça Anjinho ...» (Cartório Paroquial da Igreja de Santo Adrião de Moçâmedes. *Livro de Registos de Óbito. 1865-1880*). Onde e quando teria falecido o destemido mestre do «*Flôr de Maio*», na sua viagem até à ilha de Santa Helena, José de Mendonça Vinhas, são circunstâncias que não nos foi possível agora apurar.

(54) Parece ter sido descoberta pelos portugueses de João da Nova (1502), tal como vem referido no *Atlas de Portugal Ultramarino e das grandes viagens portuguesas de descobrimento e expansão*. Lisboa, 1948, fl. 2. Edição da Junta de Investigações do Ultramar.

(55) *Dictionnaire Géographique — Portatif (...) traduit de l'anglois, sur la treizième édition de Laurent-Echard, par le C. Vosgien (...) Nouvelle édition, (...)*. Paris, 1793, p. 146,

Ignoro quais fossem os resultados práticos dessa singular viagem do *Flor de Maio*. Todavia, foi-nos ainda possível saber que, a 27 de Maio de 1864, de novo se *afiançava o cahique «Flor de Maio» de que he proprietario Bernardino do Nascimento e mestre Jose de Mendonça Vinhas, digo, de que he proprietario e mestre Bernardino do Nascimento, para poder navegar nos portos d'esta costa, e para que se não empregue em trafico algum de escravatura, etc.* (56).

Agora, como se vê, o dono e mestre do *Flor de Maio* obtinha licença para a sua embarcação navegar *nos portos d'esta costa*, isto é, para exercer a sua faina piscatória não muito longe de Moçâmedes.

E, caso curioso de registar, foi também a 27 de Maio de 1864 que mestre Pedro José Pereira pediu *baixa na fiança que prestou pelo cahique Flor de Maio*, cujo pedido obteve o deferimento do governador de Moçâmedes: *Como requer. Governo 27-V-64 — Leal — Governador* (57).

Ainda a 27 do referido mês e ano, mestre Bernardino do Nascimento, que de novo volta a governar a sua famosa embarcação, pediu *certidão da fiança que prestou pelo cahique Flor de Maio*.

E o despacho foi:

Passe-se do que constar. Governo 27-V-64 (58).

Finalmente, e também naquela data, mestre Bernardino do Nascimento *Pede despacho para o cahique Flor de Maio para porto Alexandre*.

É do seguinte teor o despacho que recaiu na sua petição:

Pode seguir viagem Vala-lhe (sic) esta licença por seis dias para sahir d'este porto. Governo 27-V-64 — Leal. Governador (59).

Agora, ao menos durante alguns meses, os piscosos mares de Porto Alexandre vão absorver as actividades do *Flor de Maio*.

onde ainda se lê o seguinte, acerca da ilha de Santa Helena, além de outras coisas: «Elle fut découverte par Jean de Nova Portugais, en 1502, le jour de Sainte Hélène. Les Portugais l'ayant abandonnée, les Hollandois s'en emparent, et la quitterent depuis pour le cap de Bonne-Espérance. La compagnie des Indes d'Angleterre s'en saisit; mais en 1672, les Hollandois la reprirent. Les Anglois la leur enleverent, et l'ont mise en état de défense.» Foi nesta ilha, como se sabe, que Napoleão Bonaparte, imperador dos Franceses, viveu até acabar os seus dias, prisioneiro dos Ingleses.

(56) Museu de Huíla (Sá da Bandeira), *Arquivo do Governo do Distrito de Moçâmedes. Registo de termos de Fianças, 1861-1870*.

(57) *Idem, idem, Registo de entrada de Requerimentos. 1861-1864*.

(58) *Idem, idem, ibidem*.

(59) *Idem, idem, ibidem*.

Mas, a breve trecho, de novo o *Flor de Maio*, ainda em 1864, mas já em Outubro, vai seguir para os portos do Norte de Angola.

Efectivamente, a 11 do referido mês e ano, mestre Bernardino do Nascimento pediu despacho para o caíque *Flor de Maio* seguir para Luanda, o que, nessa data, foi deferido pelo Governador de Moçâmedes (60).

Ignoro quando tenha regressado dessa viagem ao Norte da província. Mas pude apurar que, ainda em 1864, já a 17 de Dezembro mestre Bernardino do Nascimento estava outra vez em Moçâmedes com o seu caíque, porquanto, naquela data, pediu *certidão da apresentação do liberto Quiambul*, o que, então, lhe foi deferido (61).

Todavia, perde-se aqui o rasto do caíque *Flor de Maio* e o do seu proprietário e mestre. Que teria sucedido a um e a outro, depois de 1864?

Oxalá possamos ainda algum dia dar resposta a esta interrogativa.

Depois de, em 6 de Junho de 1865, ter sido concedido passaporte a Libano José de Albuquerque, natural de Lagos e de 23 anos, para de Moçâmedes seguir para Luanda, a bordo da lancha *Africa* (62), voltamos a encontrar um dos mestres do *Flor de Maio*, precisamente o que foi com este caíque até à ilha de Santa Helena e, porventura, à foz do Cunene.

Na verdade, a 28 de Agosto de 1865, mestre José de Mendonça Vinhas *Pede certidão de apresentação dos libertos vindos de Novo Redondo na lancha Inveja*, para Moçâmedes (63).

Alcançámos também notícia de um dos mais célebres tripulantes do caíque *Flor de Maio*, dos que fizeram nele a arriscada travessia atlântica de Olhão a Moçâmedes. Referimo-nos a Francisco Ferreira Nunes, vulgo o *Nunes Manjor* (64).

(60) *Idem, idem, ibidem.*

(61) *Idem, idem, ibidem.*

(62) *Idem, idem, Livro de Registo de Passaportes. 1863-1865, fl. 226 v.º.*

(63) *Idem, idem, Livro de entrada de Requerimentos. 1865-1867, fl. 20.*

(64) IRIA (Alberto), *Breve notícia acerca da expansão e esforço colonizador dos pescadores olhanenses no Sul de Angola (...)*. Lisboa, 1938, p. 11. A seu respeito, escrevemos também já em outro estudo: «Merece arquivar aqui um episódio desse triste incidente, que terminou com honra para os nossos.

O navio de guerra britânico imaginou que o pequeno caíque de pesca era uma embarcação negreira e, por isso, fez detê-la no alto amar (*por altura da ponta do Dande*), para se certificar, assim, do destino daquela suspeitosa gente.

Não perderam a calma os nossos arrojados colonos e um deles, conhecedor talvez do idioma, por ter estado algumas vezes empregado nos barcos de navêgo que vão, com frequência, de Olhão a Gibraltar, procurou desfazer a insultuosa suspeita.

De facto, a 2 de Setembro de 1865, Francisco Ferreira Nunes pediu certidão de apresentação dos libertos vindos de Novo Redondo na lancha *Inveja* para Moçâmedes (65).

Idêntica petição fez ele já em 11 de Janeiro de 1866 (66).

De novo nos aparece o mestre do *Flor de Maio* que nele fora à ilha de Santa Helena, mas agora a bordo de outra embarcação, talvez sua. Assim, a 8 de Fevereiro de 1866 José de Mendonça Vinhas pediu despacho, em Moçâmedes, para a lancha *Jovem Alfredo* (67).

A 27 de Agosto de 1866 foi emitido em Moçâmedes o passaporte de Francisco Ferreira Nunes, com destino a Luanda a bordo da lancha *Justina*. O registo confirma a terra da sua naturalidade — Olhão — e indica a sua idade — 35 anos (68) —, o que talvez nos permita dizer que, em 1831, nasceu ali um dos mais destemidos tripulantes do famoso caíque *Flor de Maio*.

Mais novo do que ele — dez anos — era o já atrás referido Libano José de Albuquerque — natural de Lagos, que, em 1 de Maio de 1867, quando já contava 26 anos, obtinha passaporte para ir de Moçâmedes a Novo Redondo (69).

De 19 de Julho de 1867 é o passaporte concedido em Moçâmedes ao caíque *Amélia*, cujo nome ali nos aparece pela primeira vez. Embora não fosse propriedade de gente de Olhão, de Olhão seriam, decerto, alguns dos seus tripulantes e o próprio mestre.

Vale a pena deixar aqui registado, em primeira mão, o referido passaporte, segundo o qual o caíque *Amélia* ficava autorizado a *poder navegar pelos portos da costa d'esta provincia de Angola ...*

Era um dos tripulantes do «*Flor de Maio*» e chamava-se Francisco Ferreira Nunes, vulgo o *Nunes Manjor*. Vai a bordo da nave britânica e mostra os documentos do barco, em ordem.

Não se dão por satisfeitos os nossos velhos aliados e pretendem violar a correspondência de que os olhanenses eram portadores.

Estes recusaram obstinadamente comprar a sua liberdade por tal preço e, ao cabo de algumas horas, conseguem partir, mas de cabeça erguida, «satisfeitos todos, com a consciência do dever cumprido» (...).

Todavia não puderam evitar a violação do ofício que levavam para o administrador da Alfândega de Mossamedes. (...)» Cf. IRIA (Alberto), *ob. e loc. cit.*, pp. 11 e 12.

(65) Museu de Huíla (Sá da Bandeira). Arquivo do Governo do Distrito de Moçâmedes. *Registo de entrada de Requerimentos. 1865-1867*, fl. 20 v.º.

(66) *Idem, idem, ibidem*, fl. 32.

(67) *Idem, idem, idem*, fl. 36.

(68) *Idem, idem, Livro de Registo de Passaportes. 1866-1871*.

(69) *Idem, idem, ibidem*.

FOLHETIM

A FÓZ DO CUNENE

Um interposto pescador de uma colónia de ilhas de *OMã*, estabelecida em *Porto-Alexandre*, ao sul da *Ilha de Negros*, hoje habitada de *Alencastro*, formou-me uma descripção succinta da foz do *Cunene*, que elle, como muitos dos seus compatriotas, tem visitado: nas épocas em que se precaveria contra a febre amarela.

Como a questão da foz do *Cunene* tem sido objecto de tantas hypotheseas, tão diferentes são as variedades que nos tem deixado a ignorância da verdade, eu vinguem-me de fazer saber que foi um portuguez do *Algarve*, patria de tantos heros da epopoea misticista, que a occulta de *Negros*, na época do immortal *D. Henrique*, até non meos dias, queu primeiro que outro a mostrar como era a foz do *Cunene*. Digo isto porque fallar por diversas vezes a diferentes pescadores de *Porto de Alexandre*, e todos me descobriram a foz do *Cunene*, o nome mais abaixo se vai ler.

A colónia do pescadores *algarves*, estabelecida em *Porto Alexandre*, composta de cincoenta e seis individuos de ambas as sexes, vive ali desprezível de todo o auxilio official: são os membros d'ella que se defendem, que se protegem, e os seus decoretos, sem ermo ali se encontram. Elles tem os seus barcos de pesca, e vivem na costa d'*Africa* a mesma vida que na costa do *Algarve*. O mar para elles é o mesmo, porque os mesmos perigos lhe offerece, desde *Porto Fido* até *Cabo Frio*; e, condermo a pescaria sendo aquella ao á bahia dos *Tigres*, e ainda á dos *Elphantes*, elles lá vão e l: arancam os seus barcos do pescadores.

Um dos maiores rendimento da alfândega do *Mozambique* é filly da exportação de peixe

seco: são pescadores de quem fellio os que, em mais larga escala, contribuem para aquello rendimento. Estes barcos que, não desviados de *Olhão* a *M. Macatões* nos seus caberizes, *Esmeral*, em tempo, uma petição ao governa geral d'*Alencastro*, a fim de obterem algum auxilio de armas e outros preparos insignificantes, para auxilium e *Cunene* e desceram a sua foz. Estes auxilios fallios segados. Assim se prediz uma favoravel occasião de, pelo menos, se poder saber como era o rio e a sua foz.

No espaço das viagens do dr. *Livingstone* encontram-se varias opiniões-sobre o *Cunene*, que não vamos passar em revista.

João Maria de Lacerda e o coronel *Franzire de Lacerda*, que em 1787 acompanharam o *Cunene* expedição enviada a descobrir o curso do rio *Cunene* até á foz, disseram que o *Cunene*, que na lingua dos naturaes quer dizer grande, nascendo em *Candimbo*, perto do *Coonada Nôva*, e passando no *Kumbo* aqui curria todo para leste e portanto tinham boas razões para suporem ser o rio *Bona* que por aquellas latitudes desaguava na costa oriental.

Barroto do *Vasconcellos* que em 1799 governava *Beangalla*, escreveu que o *Cunene* se metria no mar em *Cabo Negro*, e que antes da sua barra firmava tres ilhas e lavava muitas trombas.

O capitão *Chapman*, commandante do navio de guerra *ingles Espigite*, encontrou na latitude de dezesseis graus e quinze minutos, um rio consideravel a que chamou *Nôva*. *Kemper* que acompanhava *Chapman*, respondendo a algumas perguntas do geographo *Cooley*, disse que entrara no rio, no estero do *Espigite* com o commandante, que não accordara por não encontrar signal de barra, e que não viria obstaculo alguma até a uma quinze milhas acima da foz, notando apenas que as margens eram esbeltas de estroica-industria *Trigite*.

Galton e *Maggyar* nada dizem da foz do *Cunene*.

O governador *Leal*, que foi por terra de á bahia dos *Tigres* até ao *Cunene*, declara que a foz é tapada por um banco de areia por onde se infiltra a agua do rio, e que um navio, a ná, nesse tempo da agua, difficilmente verá o rio porque o banco é alto bastante e a costa muito baixa. Entre as duas postas que fazem uma estacada da foz não differenciam interesse alguma o que o rio era estroico, tortuoso e cheio de machucados que o tornava navegavel.

Note-se a contradicção entre *Emery* e *Leal* e vejamos agora o que dizem os pescadores *algarves* que tem estado na foz do *Cunene*. Um d'elles o do appellido *Loops*, mestre de uma canoa, indio que realto occasia para a *Bahia dos Tigres* varcou a por não reconhecer a *pratinha* que á foz do rio e muito raso, e como fosse perto da noite e soprava um vento duro do sul teve de se aproximar da terra para ver se encontrava abrigo, e ventu mal supportava o panno. Só pela noite pôde alopar o desejado abrigo para poder fundear, o que realto em ter combucimento do lugar onde estava, podendo notar pela escura que o fundo era lodo e tumba trinta e oito brancas d'agua.

As amanchear vin-se lavando em frente da foz do *Cunene*. Eis as informações que me deu. O rio tem sempre agua, e tem estacamento a meio da foz uma ilha de rocha com a forma de primeira triangulo com um dos angulos difereciadamente para o rio de maneira a formar duas barragens, uma do norte outra do sul a qual dá franco acesso para o rio cuja margem d'esto mesmo lado é de rocha.

A barra do norte tem uma restinga que dá acesso ao estaco até á ilha. Foi a esta barra e á sombra da ilha que estava lavando e lavando

a qual logo que o vento amansou se conservou sempre aberta e corrente do rio. O sr. *Loops* disse-me que tendo olhado para o interior do rio quanto a vista podia alopar não soui combucir alguma e apenas que a margem mal era coberta de grande vegetação onde a bressiaha i umas arvores do tronco ruto que eu supponho seroa cedros eguave aos do *Lithano* ou *chibubo* grande da *Virginia*. A margem norte apresenta grandes dunas de areia tão esbeltas que um homem de altura regular, subindo a uma d'ellas, mostra lá no cimo o tamanho de uma estacada de oito metros, e uma pedra lançada para a base proficia um estampido metallico. Nesta mesma margem um pouco acima da foz tem os pescadores conhecidos grossas pedras do sal. O caninhão que os pescadores costumam seguir para iram por terra, da *Postasuda* dos *Tigres* ao *Cunene*, é pela praia porque ajuda de não encontrarem as grandes dunas caninhavam por melhor pise por ser areia bamba.

Como se vê esta descripção difere muito da que deu o governador *Leal*; mas attendendo bem, parece deprehender-se que, *Leal* não des da barra do sul, e isto naturalmente, porque a ilha estreitand-se para o interior do rio se projectava por fórmas tal sobre a margem que se não daria facilmente pela escuridão do sul. Tanto parece ter sido isto assim que a descripção do *Leal* concordando com o que dão os pescadores quando se referem á barra do norte, porque pódo muito bem ser que a restinga d'areia que dá margem norte do rio se protège até á ilha bique a desmoronou totalmente em época em que o rio traza menos agua.

Esta agora tomar combucimento official d'estas importantes noticias o governo tem muito facil de o averiguar por intermedio de um dos vasos de guerra de nossa estacada naval d'*Alencastro*.

ERNESTO DE VASCONCELLOS.

Fac-simile de «A Revolução de Setembr», de 14 de Agosto de 1878, com o Folhetim «A Foz do Cunene», de Ernesto de Vasconcellos, em que presta justiça aos pescadores de Olhão, os fundadores de Porto Alexandre

(Do Arquivo Histórico Ultramarino)

Ei-lo:

«O Governo de Mossamedes, &

Concede passaporte provizorio, pelo prazo de 3 mezes contados desde hoje, inclusivé — dentro do qual impreterivelmente solicitará do Governo d'esta provincia o passaporte Real ao cahique nacional denominado «Amelia» propriedade de D. Amelia do Carmo Torres Bastos espoza do commerciante e proprietario n'esta villa Manoel Joze Alves Bastos. Para poder navegar pelos pórtos da costa d'esta provincia de Angola, visto que a mesma proprietaria prestou para tal fim — ante este Governo a competente fiança e registo.

Levando em sua companhia Abonado competentemente pelos Commerciantes e proprietarios n'esta Villa, cuja firma é «Torres & Bastos», como consta do Livro de fianças respectivo, n'este Governo, prestada pelo prazo de um anno.

E cumprindo com a obrigação, &, e tanto que a navegação do mesmo cahique corra em harmonia com todos os preceitos policiaes e fiscaes estabelecidos, rogo às competentes autoridades lhe não ponhão embaraço.

Governo de Mossamedes 19 de julho — de 1867 e sete. N.º 88.»

Registaram-se também, do caíque *Amélia*, as suas principais características, as quais, porque muito interessam à arqueologia naval, as consignamos igualmente aqui:

Signaes ou arqueação do cahique «Amélia»

Armação = 2 bastardos e polaca.

Comprimento de roda a roda = 54 palmos e 7 decímetros.

Largura médea = 16 palmos e 5 decimas.

Pontal = 6 palmos e 8 decimas.

Toneladas = 18 e 9 decimas (70).

Ainda a 19 de Julho de 1867 foi dada *Fiança que assignão os comerciantes e proprietarios n'esta villa (de Moçâmedes) Torres & Bastos para o cahique denominado «Amelia» pertencente a D. Amelia do Carmo Torres Bastos, poder navegar na cabotagem nos portos d'esta costa até às Ilhas de S. Thomé e Principe pelo prazo de um anno a contar desde hoje ... (71)*

(70) *Idem, idem, ibidem.*

(71) *Idem, idem, Registo de termos de Fianças. 1861-1870.*

É, que se saiba, o primeiro barco deste tipo que, em Angola, leva as suas viagens de cabotagem até às ilhas de São Tomé e Príncipe, tal como, para o sul, o *Flor de Maio* levava as suas explorações piscatórias até à isolada ilha de Santa Helena.

Não alcançámos notícia alguma acerca da primeira viagem para África e da procedência metropolitana do caíque *Amélia*, ainda que, como tudo leva a crer, a viagem tenha sido feita do Algarve para Moçâmedes e a sua procedência seja igual à do *Flor de Maio*: Olhão, o inicial e único porto de armamento, em todo o Algarve, para aquelas paragens do Sul angolense.

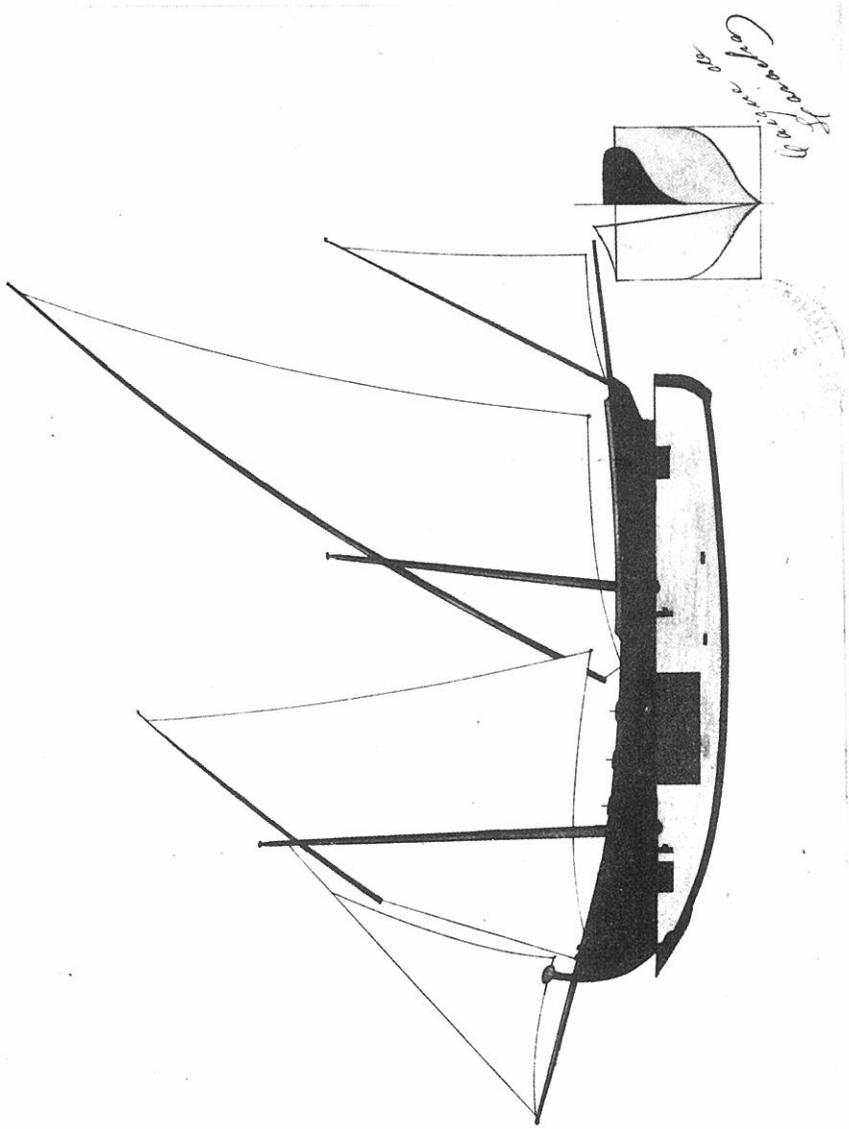
Mas levantando aqui um problema. Dado que, às vezes, e ainda em nossos dias, como é sabido, as embarcações ao mudarem de proprietário mudavam também de nome⁽⁷²⁾, terá acaso sucedido haver o caíque *Flor de Maio* mudado de proprietário e, conseqüentemente, de nome, transformando-se, deste modo, no caíque *Amélia*?

Assim se explicará, talvez, a circunstância de, a partir de 1865, nunca mais termos encontrado qualquer referência ao *Flor de Maio*, na documentação que nos foi possível compulsar, e aparecer agora outro caíque, talvez o mesmo, o *Amélia*, que leva a sua ousada actividade até às ilhas de São Tomé e Príncipe.

E quem foi D. Amélia do Carmo Torres Bastos, esposa do comerciante e proprietário de Moçâmedes Manuel José Alves Bastos, à qual pertencia, em 1867, o caíque *Amélia*, assim chamado para homenagear a sua proprietária?

Em Mossâmedes — já o escrevi em outro estudo — *o comércio estava, de facto, quasi todo nas mãos dos antigos colonos vindos de Pernanbuco*

(72) Tal aconteceu, por exemplo, com o próprio caíque de que meu querido e falecido Pai foi dono e mestre. O antigo *Graça*, adquirido aos irmãos deste apelido — mestres calafates José e António, infelizmente de há muito também já falecidos — passou a chamar-se *Iria 1.º*. Ainda que já tenha publicado o desenho deste caíque, com algumas notas a seu respeito (Cf. *As Caravelas do Infante e os Caíques do Algarve*. Lisboa, 1963), não deixo de aproveitar o ensejo para registar aqui mais uma nota curiosa, com base num dos livros da Capitania do Porto de Olhão. Assim, em 25 de Janeiro de 1923, meu saudoso Pai fez ali a matrícula da equipagem do seu caíque, *IRIA 1.º*, então de viagem para Peniche, de cujo porto regressou a Olhão. Além do mestre, meu Pai, o caíque levava 13 marinheiros: Francisco Simões (de Olhão), Damasio (de Castro Marim), Domingos Lopes (de Olhão), Manuel Martins (de Castro Marim), Joaquim de Sousa (de Tavira), Manuel Martins (de Castro Marim), Manuel Afonso Palmeira (de Tavira), António de Oliveira (de Olhão), Domingos (de Olhão), João Maria, Gonçalo Messias e José Aurélio Baptista (de Tavira) e Rafael Santos Sebastiana (de La Línea de la Concepcion, Espanha). Cada tripulante ou companheiro venceu então, nessa viagem, 9\$00 diários, desde o dia da saída de Olhão até ao do regresso a este porto, e ainda nos oito dias para carga e descarga. Agradeço ao meu velho amigo Joaquim Lucas, prestimoso cabo-de-mar em Olhão, estes interessantes elementos.



Caique de pesca do Algarve, usado nos mares de Larache (Marrocos) em 1882. Desenho de autor desconhecido
(Da Sociedade de Geografia de Lisboa)

e foram êles quem, por assim dizer, forneceram os pescadores algarvios, recém-chegados, de tudo quanto necessitavam para a sua subsistência e lida. E se alguns exploravam a quási infantil bôa fé desta gente simplória, que vinha das praias de Olhão tentar a fortuna, outros se lhe tornaram bem depressa conhecidos pela honradez dos seus tratos e pela seriedade das suas contas. Estava neste caso o comerciante Manuel José Alves Bastos, o fundador da firma Vieira Bastos & Filhos (73).

A proprietária do caíque *Amélia*, de 1867, era, portanto, esposa daquele honrado comerciante, que tanto ajudou e bem de perto lidava com os mareantes e pescadores de Olhão já então estabelecidos em Moçâmedes.

E, caso também curioso de notar aqui e já referido em outro nosso estudo: não deixa de ser sintomático o facto de que só em 1867 — precisamente no ano em que nos aparece o caíque *Amélia*, em Moçâmedes, com autorização para «poder navegar pelos pôrtos da costa d'esta provincia de Angola» — tivesse começado a exportação de «peixe sêco para os portos do norte embora em muito pequena quantidade» (74).

(73) IRIA (Alberto), *Breve noticia à cerca da expansão e esforço colonizador dos pescadores olhanenses no Sul de Angola (...)*. Lisboa, 1938, p. 18. Por sua vez outro investigador escreveu mais recentemente: «Os colonos do Algarve coadjuvaram prodigiosamente os emigrantes de Pernambuco e os seus imediatos seguidores na faina da pesca, introduzindo-se por todas as pequenas baías e enseadas da costa, criando ou desenvolvendo núcleos de povoações marítimas, dando aos iniciadores da colonização distrital exemplos de labor que os estimulavam, descendo até Porto Alexandre, onde encontraram duas ou mais pescarias pertencentes a Luís Castelino Duarte de Almeida, José da Silva Nogueira e outros que, não obstante, pouco ali se demoraram. Foram os corajosos e obstinados emigrantes do Algarve que, em luta pertinaz, com esforço hercúleo e arreigado propósito de triunfo, lançaram os fundamentos da importante povoação que é hoje Porto Alexandre. Entretanto, por esse tempo, o algarvio João da Rosa Machado, que chegámos a conhecer — escreve o Dr. Manuel Júlio de Mendonça Torres —, informado da grande abundância de peixe que havia na Baía dos Tigres, aqui se fixava, «22 anos antes — escreve Alfredo Félner — de lá entrar o primeiro navio de guerra português.» Foi João da Rosa Machado, ao que parece, um dos primeiros, senão o primeiro dos filhos de Olhão que se estabeleceu na Baía dos Tigres. Temos ainda conhecimento por carta que conservamos — prossegue o Dr. Manuel Júlio de Mendonça Torres — de que entre os primeiros algarvios que se estabeleceram em Porto Alexandre e Baía dos Tigres se contam os seguintes: Francisco de Sousa Ganho (pai), que se estabeleceu, por volta de 1861, na baía das Salinas, passou em seguida para Porto Alexandre, e se fixou, por fim, na Baía dos Tigres; Francisco de Sousa Ganho (filho), que teve na Baía dos Tigres a primeira pescaria, transferindo-se, muito mais tarde, para o Mocuio e depois para a baía das Pipas; e António José Casinhas, também natural de Olhão, que teve pescaria em Porto Alexandre.» (TORRES (Manuel Júlio de Mendonça), *ob. e loc. cit.*, p. 46 e 48).

(74) *Idem, idem*, p. 19.

Parece, portanto, legítimo poder concluir-se que, em Moçâmedes, as actividades piscatórias dos filhos de Olhão haviam prosperado a tal ponto que permitiam já o início da exportação de peixe seco para os restantes portos de Angola, quer no caíque *Amélia*, quer a bordo de outras embarcações algarvias do mesmo tipo ou até nas suas lanchas.

Vai agora aparecer-nos, já fixado em Moçâmedes, João da Encarnação, um daqueles olhanenses que para ali teria ido em 1861 (75).

Pediú ele licença para, durante um ano, *empregar a sua lancha «Prudência» no trafego de pesca, no mar comprehendido entre a Peninsula dos Tigres e a costa d'este districto, dando por fiador Manuel José Alves Bastos.*

O despacho, embora favorável, demorou um mês e foi assim redigido:

Tome-se a fiança offerecida e lavre-se a competente licença com declaração, de não poder transportar mercadorias ou outros objectos extranhos à sua pescaria. Governo de Mossamedes. 7-10-67. Graça. Governador (76).

João da Encarnação foi, portanto, um dos filhos de Olhão que, em Moçâmedes, também mereceu a confiança e amizade do comerciante Manuel José Alves Bastos, fiador da sua lancha *Prudência*.

Mas, logo em 8 do referido mês e ano, foi concedido passaporte, válido por um ano, à lancha *Prudência*, de João da Encarnação, *Para se empregar no tráfico de pesca em Porto Alexandre*. A tripulação era constituída por cinco jovens escravos, todos pescadores nativos: Pedro, de 22 anos, de raça fula (*fullo*); Joaquim, de 17 anos, retinto; Manuel, de 22 anos, retinto e grosso; Duarte, de 20 anos, retinto; Francisco, de 20 anos, retinto (77).

E perde-se, aqui, o rasto de João da Encarnação, um dos mais infelizes colonos olhanenses, porque, dez anos depois de, a bordo da sua lancha *Prudência*, haver explorado os piscosos mares da baía dos Tigres e de Porto Alexandre, pôs inesperadamente termo à vida, apenas com 40 anos de idade (78).

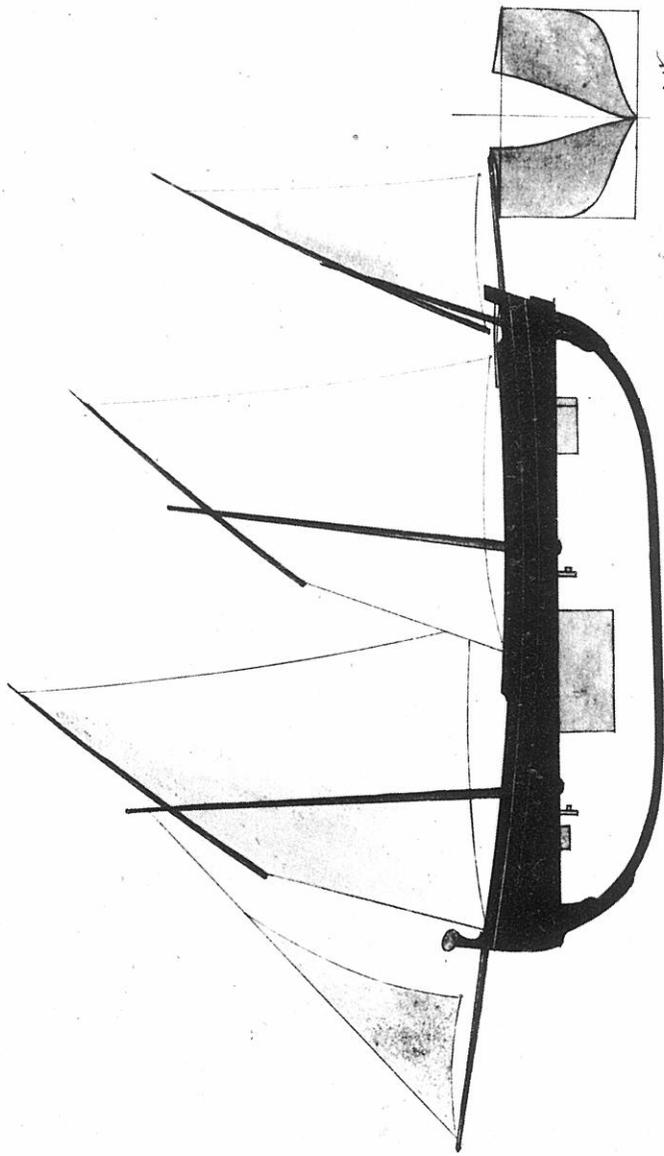
(75) Erradamente o considerei, em 1938, um dos tripulantes do *Flor de Maio* Cf. IRIA (Alberto), *ob. e loc. cit.*, p. 12.

(76) Museu de Huíla (Sá da Bandeira), Arquivo do Distrito de Moçâmedes. *Registo de Entrada de Requerimentos. 1867-1870.*

(77) *Idem, idem, Livro de Registo de Passaportes. 1866-1871.*

(78) Câmara Municipal de Moçâmedes. *Registo de Óbitos*, Livro 3.º (1870-1882). O registo da morte, ocorrida em 13 de Outubro de 1877, indica tão-sòmente a idade acima

9



L. H. H. H.

Caique de pesca do Algarve, com «Caxamerim», usado nos mares de Larache (Marrocos) em 1882
Desenho de autor desconhecido
(Da *Sociedade de Geografia de Lisboa*)

Aparece-nos, todavia, em 1867, em Moçâmedes, outro homem do mar, natural de Olhão, e, então, já com 36 anos (aliás 37) de idade, Francisco de Sousa Ganho, *residente actualmente* — diz o registo do passaporte que lhe foi concedido, em 7 de Novembro daquele ano — *na praia do sal — sitio d'esta costa, Para Loanda, a bordo do palhabote «Amélia» podendo tocar nos demais portos d'esta costa até lá* (79).

O caíque *Amélia* continua a fazer as suas viagens para os portos do Norte de Angola, utilizado também como meio de transporte de passageiros. Assim, alcançámos notícia de que Maria Rita da Silva, natural da Covilhã, «*ex-addida, e de prezente taverneira rezidente n'esta villa, de Moçâmedes, obteve o seguinte passaporte, em 9 de Novembro de 1867:*

Para Loanda — a bordo do cahique denominado «Amélia» ou a bordo d'outro qualquer barco que mais prompta ou comoda passagem, para lá, lh'offereça, visto que a passagem é á sua custa. (80)

A 18 de Novembro de 1867, de novo um dos mestres do famoso caíque *Flor de Maio*, José de Mendonça Vinhas, que nele fora até à ilha de Santa Helena, nos aparece em trânsito para Luanda, a bordo da lancha *Esperança*. O passaporte, daquela data, regista-lhe a idade: 62 anos, e a terra do seu nascimento: Olhão (81).

mencionada (pelo que se deduz ter nascido em 1837), a terra da sua naturalidade, Olhão, o seu estado civil, solteiro, e a causa da morte: *Ferida de collo comprehendida na carotida feita pelo proprio*. E só Deus sabe a causa de tão desesperado acto.

(79) Museu de Huíla (Sá da Bandeira). Arquivo do Governo do Distrito de Moçâmedes, *Livro de Registo de Passaportes. 1866-1871*. Outro investigador, ao publicar-lhe o retrato, pôs-lhe esta legenda: *FRANCISCO DE SOUSA GANHO (pai) — Nascido em Olhão em 1830. Componente do primeiro grupo de Colonos Algarvios que, em 1860, partia para Moçâmedes, a bordo da barca «D. Ana».— Faleceu nesta cidade em 13 de Junho (sic) de 1895. (Reprodução duma fotografia amavelmente cedida pelo neto do fotografado Dr. Tolentino de Sousa Ganho).* (TORRES (Manuel Júlio de Mendonça), *ob. e loc. cit.*, p. 39). E, efectivamente, Francisco de Sousa Ganho nasceu em Olhão em 1830, porquanto o registo do seu falecimento, ocorrido em Moçâmedes a 13 de Julho — e não a 13 de Junho — de 1895, assinala, além do nome dos pais (era filho de Francisco de Sousa Ganho e de Teresa de Jesus Ganho), do estado civil (era já então viúvo), da terra da sua naturalidade (Olhão) e da causa da morte (insuficiência mitral), a própria idade com que morreu: 65 anos. (Câmara Municipal de Moçâmedes, *Registo de Óbitos*, Livro 4.º (1882-1898). Outro registo da ocorrência confirma a data do seu falecimento agora por mim rectificada: 13 de Julho de 1895, e, bem assim, os dados acima referidos. Diz, porém, que faleceu de *morte natural*. (Cartório Paroquial da Igreja de Santo Adrião de Moçâmedes. *Livro de Registos de Óbitos. 1865-1880*).

(80) *Idem, idem, ibidem.*

(81) *Idem, idem, ibidem.*

E quando de Olhão, a 27 de Novembro de 1867, partia para Luanda o caíque *S. Francisco Xavier*, de José Guerreiro Nuno, ⁽⁸²⁾ logo a 15 do mês seguinte era concedido passaporte a Pedro Mendes, de 28 anos, e a José de Jesus *Pelêro*, de 36, ambos naturais de Olhão, a fim de seguirem para Luanda e depois para a metrópole, abonados pelo comerciante Manuel José Alves Bastos ⁽⁸³⁾.

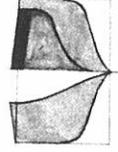
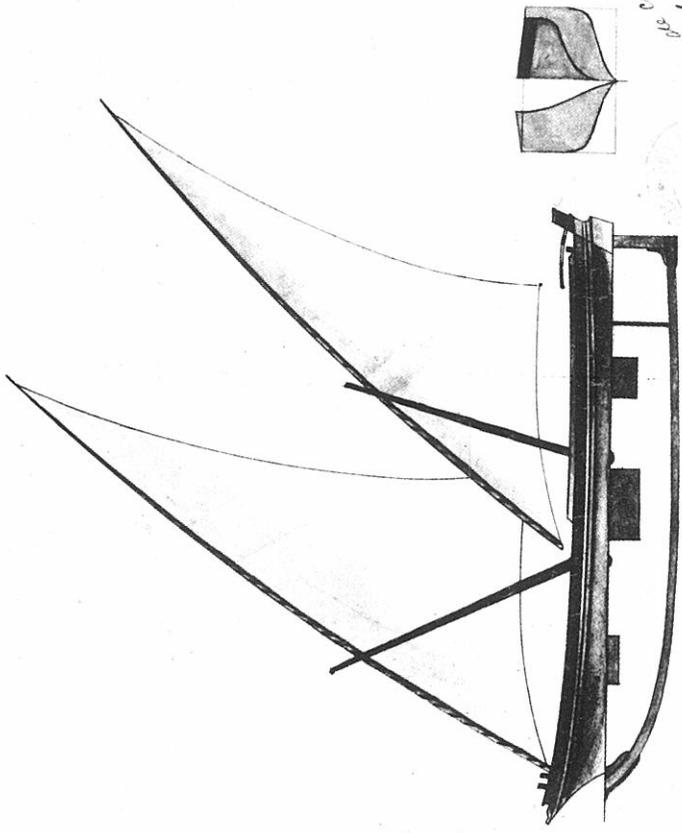
Pedro Mendes era, como atrás vimos, um dos ousados tripulantes do *Flor de Maio*. E José de Jesus Pelêro ou Peleira (mais correctamente), devia ser da família de outro destemido tripulante daquele famoso caíque, Manuel Ramos de Jesus Peleira.

Sintomática esta circunstância: iam ao Algarve, a Olhão, à terra dos seus maiores, abonados por aquele honrado comerciante que dispensava a todos os colonos algarvios a sua construtiva ajuda — Manuel José Alves Bastos —, talvez com alguma incumbência relacionada com as suas actividades

⁽⁸²⁾ IRIA (Alberto), *ob. e loc. cit.*, p. 13.

⁽⁸³⁾ Museu de Huila (Sá da Bandeira), Arquivo do Governo do Distrito de Moçâmedes. *Livro de Registo de Passaportes. 1866-1871*. A propósito deste comerciante, que tanto ajudou sempre os pescadores de Olhão, devo dizer que tem muito interesse para o estudo da história da fixação da colónia de Pernambuco em Moçâmedes, o *Livro de Registo de «todos os Despachos que forem dados nesta Secretaria» do Governo de Moçâmedes*, de 1849 a 1857. Logo em 10 de Outubro de 1849, «*Varios Colonos*» «*Pedem que se Officie a S. Ex.^a o Governador Geral para que autorize este Governo (de Moçâmedes) possa mudar a Colonia para outra qualquer parte, digo Loanda ou outra qualquer parte*». É bem curioso o terminante despacho do governador do distrito de Moçâmedes: «Não pode ter lugar a pertença (*sic*) dos Suplicantes, pois são inconsiderados os motivos que allegão: 1.º Porque as cheias longe de ser uma calamidade, ao contrário fertilizão a terra, e suprem a falta de chuvas = 2.º Porque não é exacto haver falta de terrenos; quando [so]bra em abundancia para os colonos que actualmente existem = 3.º Porque os Colonos a quem estão distribuídos os Engenhos ainda não provarão que a cana doce deixa de produzir ao contrário ella se dá bem; sendo igualmente conhecido que os ceriaes produzem. 4.º Finalmente, porque a Colonia não pode transferir-se sem previa determinação de Sua Magestade. Só me acho autorizado para deportar d'elles, os que lhe forem nocivos.» Deve-se, talvez, à firmeza deste histórico despacho o novo encorajamento desses portugueses vindos para ali de Pernambuco em 1849. Em 22 de Novembro de 1853 já Bernardino Freire de Figueiredo Abreu e Castro pedia a «posse de um terreno que tem cultivado nos Cavalleiros». O despacho foi: «Proceda-se à medição e deçe-lhe (*sic*) titulo de posse. 27-2-55 — Escrivão» [Museu de Huila (Sá da Bandeira)]. Arquivo do Governo do Distrito de Moçâmedes). Acerca desta grande figura de português que foi Bernardino Freire de Figueiredo Abreu e Castro, natural de Vila de Nogueira do Crato, concelho de Oliveira do Hospital, falecido em Moçâmedes em 1872, vejam-se *Arquivos de Angola*, 2.ª Série, vol. VI, n.ºs 23 a 26 — Jan./Dez. de 1949. Edição do Museu de Angola, número comemorativo da fundação da Colónia de Moçâmedes (1849-1949).

25



Barco de conduzir Farinhas do Sul

«Barco de conduzir Farinhas do Sul». Armação à latina. Desenho de 1882, de autor desconhecido
(Da Sociedade de Geografia de Lisboa)

piscatórias em Moçâmedes e, ao mesmo tempo, *matar saudades* de familiares e amigos, não sem deixarem de ser naturalmente alvo, ao menos o jovem Pedro Mendes, da justa admiração dos seus conterrâneos.

Já em 1868, a 7 de Março, foi concedido passaporte ao *«hyate ou palhaborote ora denominado «Dois Amigos», e anteriormente chamado «Amelia» propriedade do comerciante e proprietario residente nesta villa (de Moçâmedes) Narcizo Francisco de Souza, por este o ter comprado a João Duarte d'Almeida.*

Registaram-se, também então as características desta embarcação:

Signaes do hyate

(Armação) 2 latinos vela de estai — e polaca
 Comprimento de roda a roda 54 palmos
 Pontal 5 palmos e 8 decimos
 Toneladas 13 e 5 decimos ⁽⁸⁴⁾.

Ao despontar 1869, logo em 7 de Janeiro, alcançamos notícia de outro pescador de Olhão, que, como atrás vimos, tinha ido para Moçâmedes em Julho de 1861, a bordo do vapor *D. Anónimo*.

Naquela data, José Lourenço Galvão (e não Galvão) pediu licença *para se lhe registar a arqueação da sua lancha Senhora do Rozario bem como o titulo de propriedade.*

A sorte parece ter bafejado este intrépido pescador olhanense nos mares do sul-angolense, que naquela data, ao comprar a referida lancha, continuou com o nome da sua invocação, lembrado da padroeira da sua terra natal.

O despacho que recaiu na sua petição foi este:

Registe-se. Governo de Mossamedes 7-1-69.

No dia imediato pediu e obteve passaporte para a sua lancha seguir para Luanda.

⁽⁸⁴⁾ *Idem, idem, ibidem.* «Iate — Navio latino de dois mastros, dos quais o grande tem maior inclinação para ré que o do traquete. Geralmente, não tem mastaréis, e no mastro grande, em seu lugar, tem, às vezes, uma vara de combate para içar a bandeira. Em cada mastro arma um latino quadrangular e um gave-tope. Ambos os latinos caçam

Mas, caso curioso, ainda na mesma data mudou de ideia e requereu licença para ir para os mares do Sul ⁽⁸⁵⁾.

Efectivamente, a 8 de Janeiro de 1869 foi concedido passaporte à *lança denominada «N.ª Sr.ª do Rozario», outrora propriedade de João da Roza Machado, e agora de José Lourenço Galvão, pescador — residente n'esta villa, (de Moçâmedes) para poder navegar nos portos chamados «Pinda», «Alexandre» e «Bahia dos Tigres» e mais pontos martitimos desta costa; empregando-se só e unicamente no tráfico da pescaria, e ficando sujeita às penas das Leis vigentes quando obre em contrario, e para segurança do que fica prestada na Secretaria d'este Governo a competente fiança.*

As características da lanca *N.ª S.ª do Rosário* eram estas:

Signaes da lanca

Armação 2 bastardos = Comprimento de roda a roda 35 palmos. Largura média 14 ditos — Pontal 3 palmos e 2 decimos — Tonelladas — 3 e 4 decimos. Proa sem beque — popa de painel — 4 bancos todos fixos — O mastro de traquete anda por ante a ré do ultimo banco de vante, e o de ré por ante a ré do ultimo banco da popa — arma dois bastardos. ⁽⁸⁶⁾.

O pescador olhanense José Lourenço Galvão, que ficava, deste modo, autorizado a poder navegar com a sua lanca naqueles portos do Sul angolense — Pinda, Porto Alexandre, Baía dos Tigres e mais pontos maritimos desta costa ... —, deve, portanto, ter sido também um dos primeiros europeus a explorar a foz do Cunene, como mais adiante referiremos ⁽⁸⁷⁾.

A 15 de Setembro de 1869, João Luís do Sacramento, natural de Olhão e com 50 anos de idade, *actualmente pescador em Porto Alexandre*, diz o registo do diploma, obteve passaporte para ir a Luanda no vapor *D. Pedro* ⁽⁸⁸⁾.

em retrancas. Não tem giba, mas larga velas de proa.» (LEITÃO (Comandantes Humberto) e LOPES (J. Vicente), *ob. cit.*, p. 237).

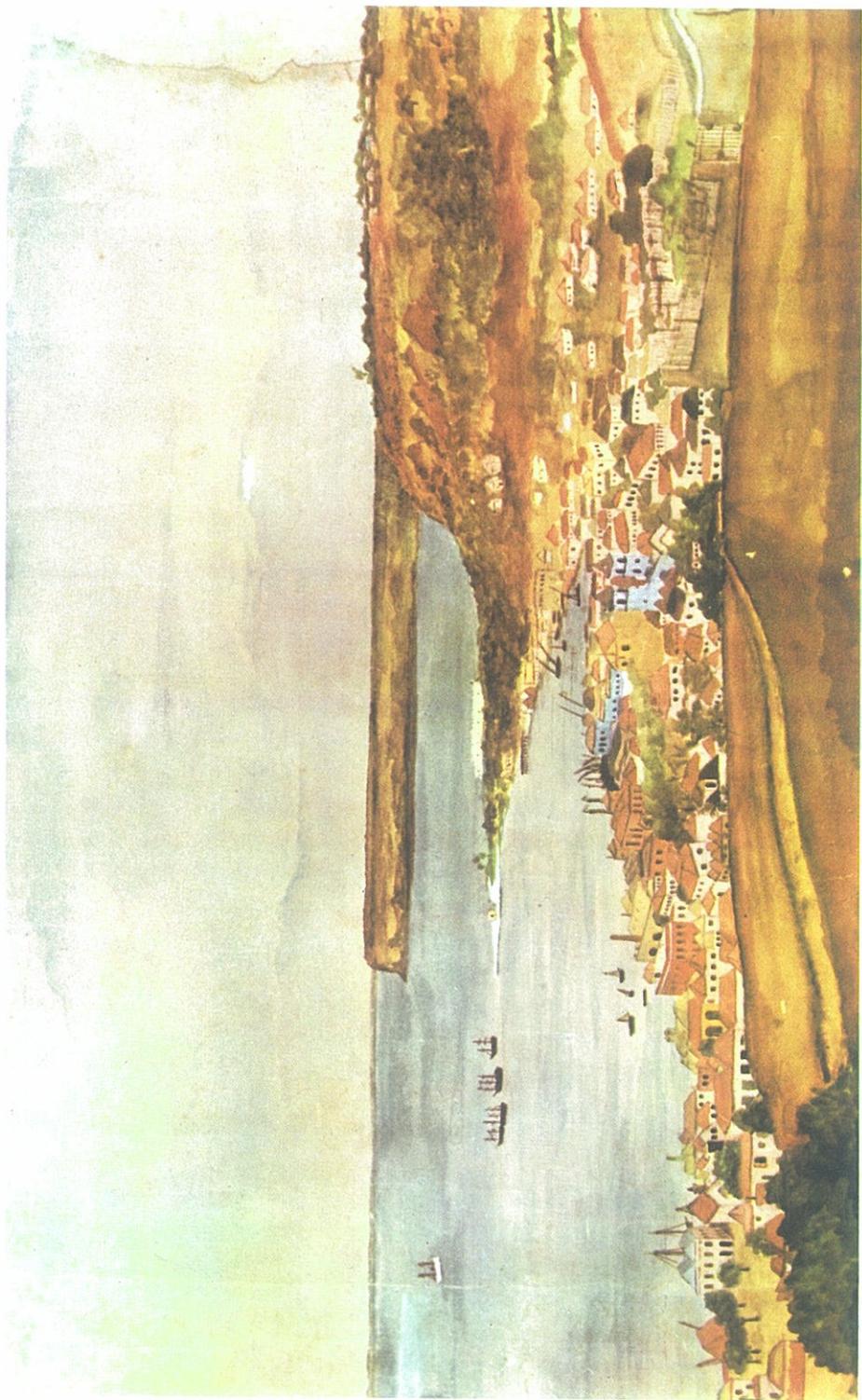
⁽⁸⁵⁾ *Idem, idem, Registo de entrada de Requerimentos. 1867-1870.*

⁽⁸⁶⁾ *Idem, idem, Livro de Registo de Passaportes. 1866-1871.*

⁽⁸⁷⁾ José Lourenço Galvão nasceu em Olhão, em 1845. Era filho de outro José Lourenço Galvão e de Teresa do Carmo. Faleceu em Moçâmedes, a 3 de Março de 1884, de uma *hepatite traumática*. Casado, contava então 39 anos de idade. (Câmara Municipal de Moçâmedes, *Registo de Óbitos*, Livro 4.º 1882-1898).

Outro registo do seu óbito, não só confirma todos estes dados biográficos, mas também indica o nome da viúva deste pescador de Olhão: Tomásia de Jesus. (Cartório Paroquial da Igreja de Santo Adrião. *Registo de Óbitos. 1882-1890*).

⁽⁸⁸⁾ Museu de Huíla (Sá da Bandeira), Arquivo do Governo do Distrito de Moçâmedes. *Livro de Registo de Passaportes. 1866-1871.*



*A baía de Luanda em 1884, com um caíque fundeado junto à praia, à direita. Aguarela datada de: «30.11.84» e assinada por «R. P.»
(Do Arquivo Histórico Ultramarino)*

Outro caíque do Algarve nos aparece em 30 de Outubro daquele ano. Nesta data foi concedido *ao cahique nacional denominado «Lusitano» de que é proprietario o agricultor Joze Duarte d'Almeida Pinto — residente em S. Nicoláu (sitio d'esta costa) e n'esta villa* (de Moçâmedes), para poder navegar nos portos da costa d'esta provincia ...

Registaram-se, seguidamente, as características desta embarcação:

Signaes do Cahique «Lusitano»

Armação — 2 bastardos e polaca, e todos os demais signaes (que no original passaporte provizorio, que se deu — vão minuciosamente descritos) constantes da arqueação transcripta no Livro respectivo de registo de propriedades d'embarcações, existente no archivo d'esta secretaria, e cuja s'encontra registada n'esta data de 30 d'outubro de 1869 (89).

Quando teria ido de Olhão para Moçâmedes, o caíque *Lusitano*?

A quem o teria comprado o seu proprietário, que não era pescador nem decerto algarvio? Não sabemos responder.

Ainda em 30 de Outubro de 1869, obteve este caíque licença para fazer o seu despacho com destino à Baía dos Tigres. Pagou então \$680 réis de emolumentos (90).

A 23 de Novembro seguinte, obteve igual licença o caíque *Amélia*, já nosso conhecido, e que pagou 1\$357 réis de emolumentos (91).

De 28 de Março de 1870 é o novo passaporte ou *Passe do cahique Lusitano*, que importou em \$680 réis de emolumentos.

Da respectiva certidão, requerida por Tomé do Ó, cobraram-se \$500 réis (92).

Tomé do Ó, pescador de Olhão, seria, provavelmente, o mestre do caíque *Lusitano*, falecido dois anos depois de ter pedido tal certidão (93).

(89) *Idem, idem, ibidem.* Pena é que já não me tivesse sido possível encontrar, neste precioso arquivo da Secretaria do Governo do Distrito de Moçâmedes, aquele valioso livro, decerto riquíssimo em informações desta natureza.

(90) *Idem, idem, ibidem.*

(91) *Idem, idem, ibidem.*

(92) *Idem, idem, Livro 1.º do Registo de Emolumentos cobrados na Secretaria do Governo deste Distrito. 1861-1887.* Este livro tem muito interesse para a história da gente do Algarve no Sul de Angola.

(93) Tomé do Ó nasceu em Olhão em 1812, pois faleceu no Hospital de Moçâmedes em 29 de Dezembro de 1872, quando já contava 60 anos de idade. Era casado. Foram seus pais: Francisco do Ó e Isabel Maria. (Cartório Paroquial da Igreja de Santo Adrião de Moçâmedes. *Livro de Registo de Óbitos. 1865-1880*).

A 2 de Agosto do referido ano lavrou-se o *Termo de fiança que assigna Domingos da Silva Torres para a lancha «Jovem Virginia»* — pertencente a José Lourenço Galvão — *poder navegar por um anno entre este porto (de Moçâmedes) e o chamado «Peninsula dos Tigres».*

O fiador era proprietário em Moçâmedes. E o dono da lancha *«Jovem Virginia»*, o olhanense já atrás referido, prosseguia as suas actividades piscatórias nos mares do Sul: *propriedade que é do pescador morador em Porto Alexandre ... (94).*

Mas logo em 11 do referido mês e ano, data da concessão de outro passaporte, a lancha *Jovem Virginia* — anteriormente chamada *Perseverança*, muda mais uma vez de proprietário. E o seu novo dono, José Valentim de Oliveira Meneses, ficou então autorizado a *poder navegar e commerciar pelos portos d'esta costa até Loanda ... (95).*

Em 12 seguinte, Miguel Duarte de Almeida Pinto, morador em Moçâmedes, afiançava a tripulação e a respectiva lancha, a fim de esta *poder licitamente navegar e commerciar pelos portos da costa d'esta provincia ... (96).*

O já atrás referido Francisco de Sousa Ganho — que de Olhão viera para Moçâmedes, a bordo da barca *D. Ana* — possuía também pescarias em S. Nicolau.

A 13 de Setembro de 1870, a fiança que Quintino José Madeira deu em Moçâmedes a favor de José Paulino Branco, degredado, adido, diz: *afim de — este degredado — se poder empregar em S. Nicolau ao serviço de Francisco de Souza Ganho ... (97).*

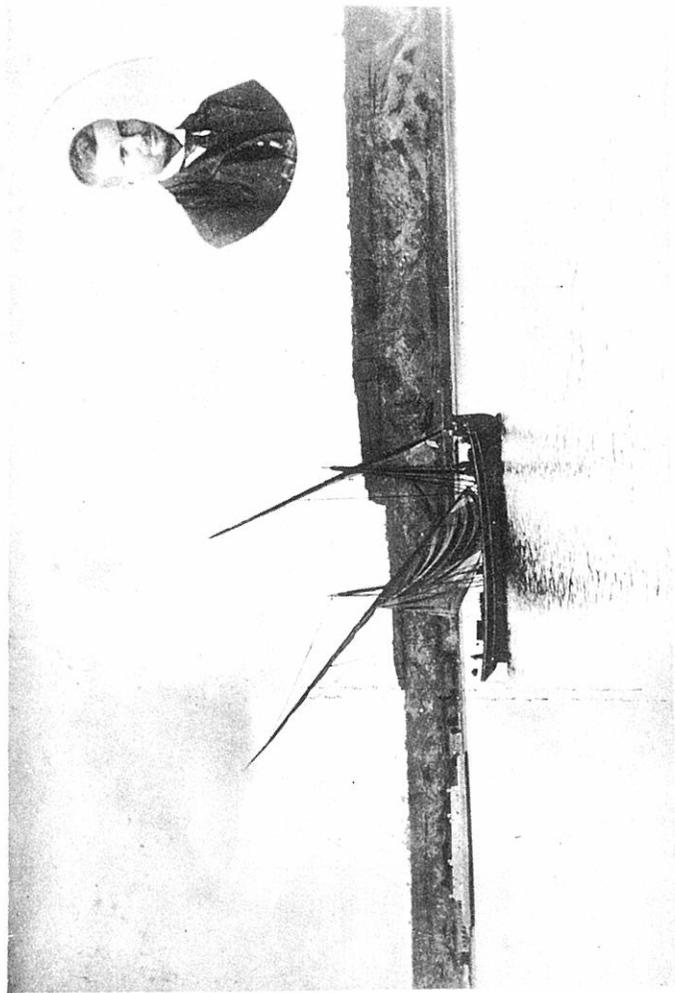
(94) Museu de Huila (Sá da Bandeira). Arquivo do Governo do Distrito de Moçâmedes. *Livro n.º 5 de Termos de Fianças e Declarações. — 1870-1881.*

(95) *Idem, idem, ibidem.*

(96) *Idem, idem, ibidem.*

(97) *Idem, idem, ibidem.* Francisco de Sousa Ganho teve um filho que, de tenra idade, o acompanhou na sua viagem de Olhão para Moçâmedes, a bordo da barca *D. Ana*, em 1860, acerca do qual já se deram os seguintes dados biográficos, na legenda do respectivo retrato: «FRANCISCO DE SOUSA GANHO JÚNIOR — Conhecido por Francisco de Sousa Ganho, (filho), nascido em Lisboa na freguesia de Santa Isabel, a 11 de Novembro de 1850. — Componente do primeiro grupo de colonos que, em 1860, partiu para Moçâmedes, a bordo da barca *D. Ana*. — Acompanhou seus pais nesta viagem, tendo, então, 9 anos de idade. (Reprodução duma fotografia gentilmente cedida pelo filho do fotografado, Dr. Tolentino de Sousa Ganho)». Cf. TORRES (Manuel Júlio de Mendonça), *ob. e loc. cit.*, p. 43.

Refere-se o mesmo autor a outro olhanense, que, então, foi também para Angola: «ANTÓNIO FERNANDES PEIXE — Nasceu em Olhão em 6 de Maio de 1830 —



Evasão de SANTOS CARDOSO
Cahique José, Capitão G. A. Vidal, sahido de Portugal
para Africa

Suspeito e processado em Loanda. Travessia 41 dias

Caique de Olhão, chegado a Luanda depois da Revolução do Porto de 31 de Janeiro de 1891, por ocasião da evasão do político e jornalista republicano Henrique José dos Santos Cardoso

(Do Museu da Lunda, no Dundo, da Companhia de Diamantes de Angola)

Lourenço de Sousa Farroba, um daqueles pescadores de Olhão que, em Julho de 1861, como já atrás deixámos referido, desembarcou em Moçâmedes, de bordo do vapor *D. António*, aparece-nos, em 1870, já estabelecido com a sua pescaria em Porto Alexandre. Na verdade, a 16 de Setembro desse ano, o proprietário Francisco José da Costa prestou fiança em Moçâmedes, a favor de António Joaquim Gago *para se empregar no serviço de Lourenço de Souza Farroba em Porto Alexandre ...* (98).

Componente do primeiro grupo de Colonos Algarvios, que, em 1860, partiu para Moçâmedes a bordo da barca *D. Ana*. — Faleceu nesta cidade a 24 de Janeiro de 1890».

Assim reza a legenda da publicação do seu retrato. (Cf. autor, *ob. e loc. cit.*, p. 45). Mas parece que, segundo o registo do respectivo óbito, António Fernandes Peixe nasceu em Olhão, não em 1830, mas em 1832, porquanto faleceu, de facto, a 24 de Janeiro de 1890, com 58 anos de idade, de um *abcesso de figado e septicemia*. Era casado e filho de António Fernandes e de Ana Lopes. (Câmara Municipal de Moçâmedes, *Livro 4.º de Registo de Óbitos. 1882-1898*). Sua viúva, Maria da Conceição Peixe, nasceu em Olhão em 1830, visto que faleceu em Porto Alexandre, de *morte natural*, a 2 de Novembro de 1892, com 62 anos de idade. Era filha de Diogo de Sousa e de Angela Maria. Jaz no cemitério público de Moçâmedes. (Cartório Paroquial da Igreja de Santo Adrião, *Registo de Óbitos, 1891-1901*).

António Fernandes Peixe parece, portanto, ter-se estabelecido com a sua pescaria em Porto Alexandre, onde teria fixado residência, na qual sua viúva acabou os seus dias. Ainda a propósito de Francisco de Sousa Ganho (filho), ou Francisco de Sousa Ganho Júnior, casado com D. Maria Carinhas, apurei que, em 9 de Julho de 1886, lhe faleceu em Moçâmedes um *recém-nascido*. (Cartório Paroquial da Igreja de Santo Adrião, *Registo de Óbitos, 1882-1890*).

Do Dr. Tolentino de Sousa Ganho, acima referido, alcançámos a notícia seguinte: Em 12 de Março de 1921 foi-lhe concedido passaporte de Moçâmedes para Lisboa. Nele se diz que, natural de Moçâmedes, o ilustre médico se fez então acompanhar de sua esposa, D. Adelina Salvatério Santos (natural do Rio de Janeiro), de suas filhas, Maria e Susana, respectivamente de 7 anos e de 14 meses, e de uma criada, Laura de Jesus, natural de Miranda do Corvo. [Museu de Huila (Sá da Bandeira). Arquivo do Governo do Distrito de Moçâmedes. *Livro de Registo de Passaportes. 1915-1930*].

(98) *Idem, idem, ibidem*. Lourenço de Sousa Farroba nasceu em Olhão, em 1837. Faleceu a 2 de Julho de 1885, *no logar [de] Porto Alexandre deste concelho de Mossamedes de morte natural...*, com 48 anos de idade. Era filho de Sebastião de Sousa Farroba e de Ana de Jesus, e *o seu cadaver tendo sido transportado para esta Villa de Mossamedes foi sepultado no cemitério público. Era ut supra*. (Cartório Paroquial da Igreja de Santo Adrião, de Moçâmedes, *Livro de Registo de Óbitos. 1882-1890*). Outro registo do seu óbito confirma a data do falecimento, atrás indicado, mas sem mencionar a idade, a filiação nem a terra da naturalidade, Assinala, porém, o seu estado civil: viúvo, e a causa da morte: *gastro-enterite aguda*. (Câmara Municipal de Moçâmedes. *Livro 4.º do Registo de Óbitos, 1882-1898*).

Um dos companheiros de Lourenço de Sousa Farroba, quando, com ele e outros, entre os quais João da Rosa Machado, de quem era cunhado, desembarcou em Moçâmedes, em Julho de 1861, «tendo viajado no vapor «D. António», foi José Martins Gago

Lourenço de Sousa Farroba tinha, no entanto, obtido fiança para outra embarcação sua. Efectivamente, a 30 de Novembro de 1870, o proprietário Domingos da Silva Torres *abonava e afixava o bote denominado Santo Antonio pertencente a Lourenço de Souza Farroba afim de poder navegar de Porto Alexandre para esta villa (de Moçâmedes) pelo prazo de um anno a contar d'esta data ...* (99).

Lourenço de Sousa Farroba requerera, na mesma data, essa licença para aquele seu bote (100).

Deparámos, em referência a 1871, com os mais antigos documentos, até agora inéditos, respeitantes às actividades da conhecida heroína olhanense Maria da Cruz Rolão, que, para sempre, deixou o seu prestigioso e respeitado nome ligado a Porto Alexandre e de cujos feitos, ali nobremente praticados, já em 1938, em outro estudo, havíamos largamente falado (101).

Creio que Maria da Cruz Rolão deve ter ido para Moçâmedes no próprio vapor em que para ali se dirigiram, em Março de 1861, como já em outro lugar deste estudo ficou registado, alguns dos seus familiares: José Rolão e dois filhos, João da Cruz Rolão e Francisco da Cruz, e o seu próprio marido: Manuel Tomé do Ó, os quais, «tendo ido para o Baba, voltaram depois para Moçâmedes» (102).

Todavia, Maria da Cruz Rolão e o marido estiveram, mais tarde,

que, já com 52 anos, viúvo, filho de João Martins Gago e de Leonor Martins de Oliveira, morreu afogado: *Asfixia por submersão*, em data desconhecida. Mas enterrou-se ali, a 17 de Janeiro de 1886. Nasceu em Olhão cerca de 1834. (Câmara Municipal de Moçâmedes. *Livro 4.º do Registo de Óbitos. 1882-1898*).

Outro registo do seu óbito diz: «Aos dezeseite dias do mez de Janeiro do anno de mil oitocentos oitenta e seis foi sepultado no cemiterio publico desta Villa e freguezia de Santo Adrião de Mossamedes, o cadaver de José Martins Gago fallecido em Porto Alexandre, havia dois ou tres dias, por submersão, natural de Olhão no Algarve, viuvo de cincoenta e dois annos de idade, filho de João Martins Gago e de Leonor Martins d'Oliveira, o qual deixou filhos legítimos e naturais, e ignoro se fez testamento. E para constar lavrei em duplicado este assento que assigno — Era ut supra — O Parocho Diogo Damião Rodolpho de Santa Brigida e Souza». (Cartório Paroquial da Igreja de Santo Adrião, de Moçâmedes, *Livro de Registo de Óbitos, 1882-1890*).

(99) *Idem, idem, ibidem*.

(100) *Idem, idem, Registo de Requerimentos. 1870-1879*.

Em 5 de Abril de 1893 faleceu em Moçâmedes um filho, chamado José, de José Mascarenhas e de Ana dos Santos Farroba. A criança, que faleceu com 2 anos, tinha nascido em Olhão e, com essa tenra idade, fora levada para Moçâmedes com seus pais. (Cartório Paroquial da Igreja de Santo Adrião, *Registo de Óbitos. 1891-1901*). Sua mãe pertencia, sem dúvida, à família do acima citado Lourenço de Sousa Farroba.

(101) IRIA (Alberto), *ob. e loc. cit.*, p. 25-28.

(102) TORRES (Manuel Júlio de Mendonça), *ob. e loc. cit.*, p. 42 e 44.



Caïque de pesca do Algarve, desenhado a lápis por el-Rei D. Carlos I em 1895
(Do Palácio Nacional da Ajuda, por gentileza do EX.^{mo} Sr. Director-Geral
da Fazenda Pública, Dr. Mouteira Guerreiro)

também em outros locais do Sul angolense, como na Praia do Sal, em 1871, antes de se fixarem em Porto Alexandre e vir, finalmente, morrer a Moçâmedes, em cujo cemitério público ambos ficaram, decerto, sepultados (103).

Assim, de 3 de Fevereiro de 1871 é a *Fiança que assignou Domingos da Silva Torres para indemnizar Maria da Cruz Rolão dos prejuizos cauzados por Francisco de Sousa Ganho, na praia do Sal ...*

Aquele proprietário de Moçâmedes ficou por fiador do olhanense Francisco de Sousa Ganho, a fim de este *se promptificar a indemnizar os prejuizos causados a Maria da Cruz Rolão, provenientes do facto de que fora acusado de haver lançado ao mar as madeiras para construção de uma*

(103) Maria da Cruz Rolão, a heróica *Regedora* de Porto Alexandre, que também era conhecida só por Maria da Cruz, nasceu em Olhão em 1817, pois faleceu em Moçâmedes, a 21 de Setembro de 1890, com 73 anos de idade, de *Paralysisa geral por amolecimento do cerebro*. Era filha de Domingos da Cruz Rolão e de Maria do Rosário da Cruz. (Câmara Municipal de Moçâmedes, *Livro 4.º de Registo de Óbitos. 1882-1898*, fl. 95). Era casada com Manuel Tomé do Ó porquanto, no óbito de seu filho José António Martins da Cruz, ocorrido em Moçâmedes, a 8 de Dezembro de 1905, motivado por tuberculose pulmonar, no estado de casado e com 53 anos de idade — nascido em Olhão, em 1852 — registou-se a filiação: filho de Maria da Cruz Rolão e de Manuel Tomé do Ó. (Idem, *Livro 5.º de Registo de Óbitos. 1898-1911*). Outro registo do óbito deste seu filho diz que tal facto se verificou na residência do finado, à *Rua dos Pescadores*, em Moçâmedes, *com os sacramentos*. Indica a sua profissão: marítimo, o seu estado civil: casado com Maria Catarina da Cruz, natural de Olhão, confirma a sua filiação: de Manuel Tomé do Ó, marítimo, e de Maria da Cruz Rolão, natural de Olhão, e esclarece: «o qual (José António Martins da Cruz) não fez testamento, deixou seis filhos ...» (Cartório Paroquial da Igreja de Santo Adrião, de Moçâmedes, *Registo de Óbitos, de 1905*). Deparámos também com o óbito de João da Cruz Rolão, verificado em Moçâmedes, a 6 de Julho de 1902, com a indicação da idade: 70 anos, e do estado civil: casado, apenas com a menção do nome da mãe: Maria da Cruz. (Câmara Municipal de Moçâmedes, *Livro 5.º do Registo de Óbitos. 1898-1911*). Mas outro registo da morte do mesmo João da Cruz Rolão diz que foi a 7 e não a 6 de Julho de 1902, quando o finado contava 74 anos e não 70. Indica a terra da naturalidade: Olhão (onde terá, portanto, nascido em 1828 ou em 1832) e, quanto à filiação, estado civil e descendência, esclarece: *filho de Tomé do Ó e de Maria da Cruz, já falecidos também de Olhão, casado com Tereza de Jesus, de quem deixou cinco filhos, deixou também seis filhos naturaes. Não fez testamento*. (Cartório Paroquial da Igreja de Santo Adrião, de Moçâmedes. *Registo de Óbitos de 1902*). Quanto a Tomé do Ó, já atrás indicámos a data do seu falecimento, a 29 de Dezembro de 1872, com alguns dados biográficos. (Veja nota 93). Ignoro com que fundamento já se chamou à heróica *Regedora* de Porto Alexandre, *Maria da Cruz Roldão* (*sic*) e se anotou, acerca dela, o que segue: «Maria da Cruz Roldão (*sic*) deve ter sido viúva de Tomé do Ó — e não de João da Cruz Roldão (*sic*), como dizem quase todos (*sic*) os autores (*sic*). Este João seria talvez, irmão, e não marido, da Maria da Cruz.» QUEIRÓS (José Maria Eça de), *Seara dos Tempos* (...), p. 252.

caza e mais utencilios de pesca que a referida Maria da Cruz Rolão desembarcava na praia do Sal ao norte d'esta villa (de Moçâmedes) como tudo consta dos documentos que ficão archivados n'esta Secretaria ... (104).

Vê-se, no final, e entre outras assinaturas, a de Francisco de Sousa Ganho (105).

É também dessa data (106) o *Termo de declaração e fiança que assigna Domingos da Silva Torres, sobre a conducta de Francisco de Souza Ganho*. Este, com a nobreza de alma de todo o homem do mar da nossa terra, e de coração aberto, *declarou perante as testemunhas abaixo assignadas que, promettia debaixo de sua palavra de honra de viver bem com seus visinhos residentes na praia do Sal, ou em qualquer outro ponto d'este districto (de Moçâmedes) onde rezidisse não dando motivos a queixas ou representações contra elle ...* (107).

E os dois olhanenses, Maria da Cruz Rolão e Francisco de Sousa Ganho, devem, portanto, ter ficado bons vizinhos, quer na Praia do Sal, quer em outros locais da costa do distrito de Moçâmedes onde as suas actividades piscatórias ou industriais delas derivadas correram parelhas.

Logo em 4 do referido mês e ano, a firma de Moçâmedes Brochado Santos & Bastos assinou a *Fiança necessária para poder navegar n'esta costa a lancha denominada «Maria» de que é proprietário Narcizo Francisco de Souza*, comerciante e residente em Moçâmedes (108).

De novo tornamos a ter notícias da actividade de um dos colonos olhanenses que, como atrás ficou anotado, desembarcou em Moçâmedes em Julho de 1861, levado da metrópole pelo vapor *D. António*.

Efectivamente, em 6 de Fevereiro de 1871, foi concedido passaporte *ao Cahique nacional, denominado «Nossa Senhora do Rozario», propriedade de Joze Lourenço Galvão, residente no local d'esta costa denominado «Bahia dos Tigres» afim de poder navegar pelos portos d'esta Costa até Loanda ...*

Não indica este registo, infelizmente, os *Signaes* do referido caique, *que constam* — consignou-se ali — *da arqueação da capitania do porto d'esta vila de Moçâmedes* (109).

(104) Já não encontrámos, infelizmente, estes documentos, que bem interessantes seriam, decerto, para a história do estabelecimento das pescarias na praia do Sal, ao norte de Moçâmedes.

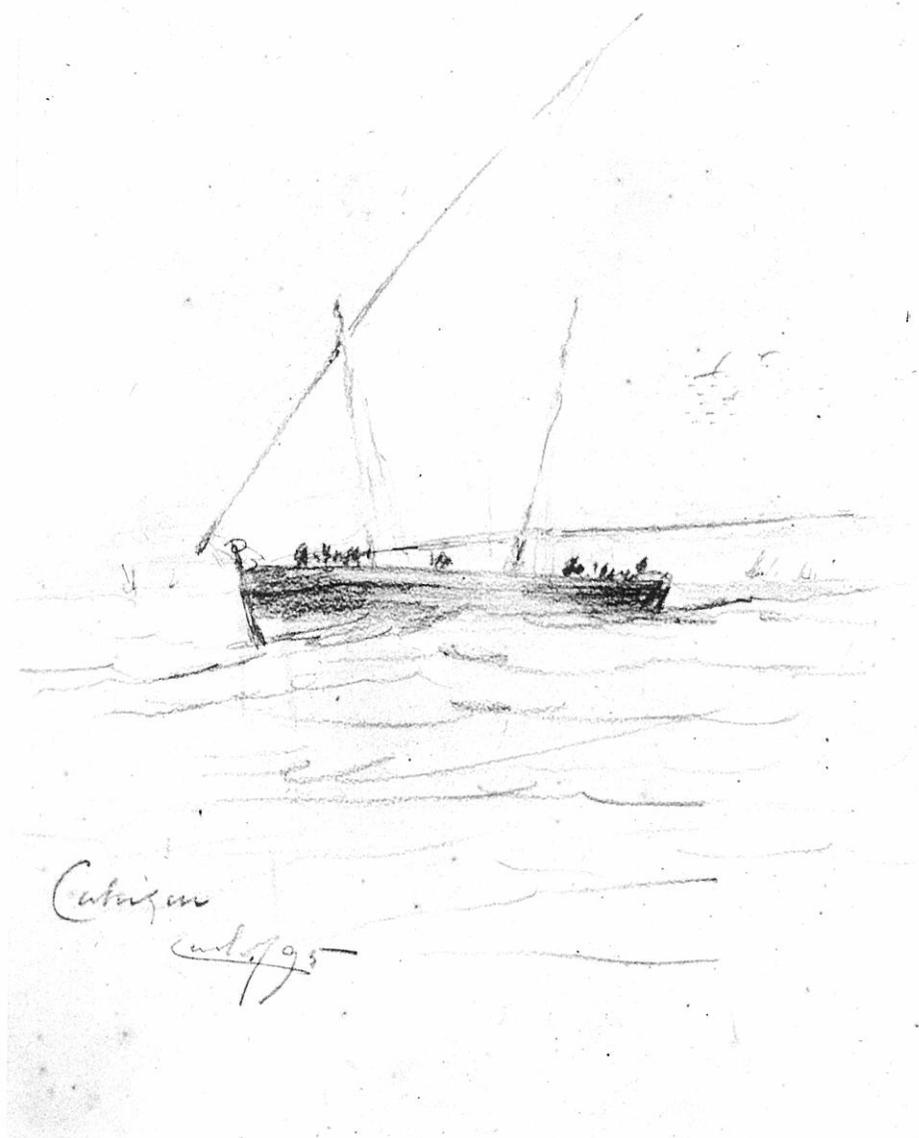
(105) Museu de Huíla (Sá da Bandeira). Arquivo do Governo do Distrito de Moçâmedes. *Livro n.º 5 de Termos de Fianças e Declarações. 1870-1881.*

(106) Neste termo, certamente por lapso, indica-se o ano de 1870, em vez de 1871.

(107) Museu de Huíla (Sá da Bandeira), Arquivo do Governo do Distrito de Moçâmedes. *Livro n.º 5 de Termos de Fianças e Declarações. 1870-1881.*

(108) *Idem, idem, ibidem.*

(109) *Idem, idem. Livro de Registo de Passaportes. 1866-1871.* Infelizmente já



Caíque de pesca do Algarve, desenhado a lápis por el-Rei D. Carlos I em 1895

(Do Palácio Nacional da Ajuda, por gentileza do EX.^{mo} Sr. Director-Geral da Fazenda Pública, Dr. Mouteira Guerreiro)

É, porém, também daquela data a *Fiança que assigna Narcizo Francisco de Souza para poder navegar n'esta costa o cahique denominado «Nossa Senhora do Rosario»*, pertencente a José Lourenço Galvão:

... abonava e afiançava o cahique denominado «Nossa Senhora do Rosario» propriedade do pescador residente no lugar denominado «Bahia dos Tigres» José Lourenço Galvão, a fim de se lhe conceder passaportes para poder livremente navegar pelos portos d'esta costa até Loanda ... (110).

Ainda em Fevereiro de 1871, a 17, nos surge outro caíque de Olhão em Moçâmedes. Nesta data, com efeito, foi ali concedido passaporte ao cahique nacional denominado «Teimozo» propriedade de João da Roza Machado Junior residente n'esta villa (de Moçâmedes) a fim de poder navegar pelos portos d'esta costa até Loanda ... (111).

E também nessa data foi feita a *Fiança que assigna Quintino José Madeira para poder navegar pela costa até Loanda o cahique nacional Teimozo propriedade de João da Roza Machado Júnior*. O fiador era comerciante e, tal como o dono do caíque, residia em Moçâmedes (112).

A 28 de Março seguinte, Francisco José da Costa, proprietário, residente em Moçâmedes, passou fiança a favor do liberto *Quimuque para este navegar e poder livremente fazer parte da tripulação do cahique*

não encontrámos, no arquivo da Capitania do Porto de Moçâmedes, esse registo da *arqueação* das embarcações ali matriculadas nesse ano.

(110) *Idem, idem, Livro n.º 5 de Termos de Fianças e Declarações. 1870-1881.*

(111) *Idem, idem, Livro de Registo de Passaportes. 1866-1871.*

(112) *Idem, idem, Livro n.º 5 de Termos de Fianças e Declarações. 1870-1881.*

João da Rosa Machado Júnior era filho daquele João da Rosa Machado que, em Julho de 1861, segundo em outro lugar deste estudo deixámos anotado, desembarcava em Moçâmedes com outros olhanenses, transportados no vapor *D. António*. (Veja nota 32). «Na Baía dos Tigres, foi João da Rosa Machado o digno émulo da heróica regedora de Porto Alexandre. Aquêlê olhanense, muito contribuiria ali para que a nossa soberania fôsse legitimamente respeitada pelos navios estrangeiros que tentavam embargar-nos a posse daquela formosa baía». (Cf. IRIA (Alberto), *ob. e loc. cit.*, p. 28-29). João da Rosa Machado (pai) nasceu em Olhão em 1819, pois faleceu em Moçâmedes a 4 de Fevereiro de 1879, com 60 anos de idade, casado. Morreu de *hypertrofia chronica do baço e figado* ... (Câmara Municipal de Moçâmedes, *Livro 3.º de Registo de Óbitos. 1870-1882*). Outro registo do seu óbito confirma aquele. Mas diz que morreu de 60 anos, idade *provavel*, e que nasceu em Olhão, *no Algarve, o qual não fez testamento e deixou filhos* ... (Cartório Paroquial da Igreja de Santo Adrião. *Registo de Óbitos. 1865-1880*). Suponho que seria filho do heróico escrivão do Compromisso Marítimo de Olhão, João da Rosa — de quem já falei em outro estudo — bisavô do antigo professor do Liceu de Beja, Dr. Diogo Rosa Machado, erudito latinista, que bem conheci ainda na minha adolescência e de

Nossa Senhora do Rosario ... (113). Este caíque pertencia, como atrás dissemos, ao olhanense José Lourenço Galvão.

Surge-nos, a 27 de Maio seguinte, a fiança de Domingos da Silva Torres, a favor da lancha *S. João do Sul*, de que era proprietário João Duarte de Almeida, para, durante um ano, poder navegar de Moçâmedes para os portos de S. Nicolau e Pinda, *sítios d'esta costa* ..., onde o dono da lancha tinha as suas propriedades agrícolas (114).

Outra fiança passou, em 3 de Julho do referido ano, Francisco José da Costa, proprietário, residente em Moçâmedes, a fim de o liberto João poder fazer parte da tripulação do já atrás referido caíque *Teimozo*, «pertencente ao proprietário do mesmo liberto, de nome João da Rosa Machado Júnior» (115).

E, a 28 do referido mês e ano, é Narciso Francisco de Sousa quem passa fiança a favor de outro liberto, de nome João, para poder fazer parte da tripulação do caíque *N.ª S.ª do Rosário*, ambos pertencentes a José Lourenço Galvão (116).

Novo caíque nos aparece em 24 de Agosto de 1871.

Nesta data foi dada licença ao *Cahique nacional denominado «Trez Irmãos» de que é proprietario Albino Vieira de Souza Concha residente n'esta villa* ... de Moçâmedes, a fim de poder navegar para os portos da província de Angola, até Luanda.

Dele se registou então:

Armação — Dois bastardos bujarrona e Catita a ré — Comprimento de roda a roda 59 palmos e 5 decimos — Largura media 15 palmos, 8 — Pontal 6 palmos, 8 — Tonnelladas 19, 7.

Sua tripulação é a seguinte

Patrão o preto Cabinda Manoel Sumbo.

Marinheiro = Chicatilha.

Dito Narcizo

Dito Manuel Antonio

quem mereci, então, forte estímulo para prosseguir nas minhas incipientes investigações históricas. (Cf. IRIA (Alberto), *A Invasão de Junot no Algarve* (...). Lisboa, 1941, p. XVI a XVIII).

(113) *Idem, idem, ibidem.*

(114) *Idem, idem, ibidem.*

(115) *Idem, idem, ibidem.*

(116) *Idem, idem, ibidem.*



Figueira da Foz. Caiques do Algarve surtos na doca, em 1896 ou 1897

(Reprodução de velha fotografia, por gentileza do já falecido historiógrafo e académico, coronel Belisário Pimenta)

Dito Correasinhas
Contra mestre José Pedro
Marinheiro João Antonio (117).

A fiança prestada na mesma data por Domingos da Silva Torres esclarece melhor até onde seguiria o caíque *Trez Irmãos: afim de poder navegar desde a «Península dos Tigres» até Loanda e de Loanda até S. Thomé ...* (118).

E, em 11 de Novembro seguinte, deu-se passaporte ao caíque *D. Antónia, outrora palhabote*, de que era proprietário Narciso Francisco de Sousa, comerciante em Moçâmedes, para navegar e negociar até Luanda. Dele se registou:

Armação — Dois bastardos e bujarrona — Comprimento de roda a roda, 54, 0; largura média, 14, 0; pontal, 5, 8; toneladas, 13,5 (119).

A fiança, da mesma data, foi prestada por Brochado Santos e esclarece que podia este caíque navegar entre os portos do Norte e do Sul da província (120).

Ainda em Novembro desse ano, mas a 16, Manuel José Alves Bastos prestou fiança a favor do liberto Manda, a fim de poder fazer parte da tripulação do já referido caíque *Teimozo*, de que, como dissemos, era proprietário João da Rosa Machado Júnior, igualmente dono desse liberto (121).

(117) *Idem, idem*, Livro para o registo de passaportes que se passaram n'este Governo. 1871-1874.

(118) *Idem, idem*, Livro n.º 5 de Termos de Fianças e Declarações. 1870-1881. «Em 1880, (*sic*) o colono pernambucano Manuel José Alves Bastos inicia o abastecimento de S. Tomé e na sua esteira vão, a seguir, os algarvios com os seus caíques». CUNHA (José Antunes da), *A iniciativa privada na colonização do litoral do Sul de Angola. Comunicação apresentada ao V Congresso Nacional de Pesca*, em *Boletim da Pesca*, n.º 73, Dezembro de 1961, p. 73). Mas deixámos agora provado que, ao menos em 1867, o caíque *Amélia* já alargava as suas viagens até às ilhas de S. Tomé e Príncipe. (Veja nota 71).

Todavia, Julião Quintinha escreveu: «Em 1863 um grupo de audaciosos algarvios, que de Olhão vêm no veleiro «Flor de Maio», desembarcam em Porto Alexandre, onde só existiam, ao tempo, três casas de pesca e cabotagem, que negociavam em peixe sêco com S. Tomé e Gabão ...» MORENO (Major Mateus), *Os Algarvios no Movimento da Expansão Portuguesa*. Lisboa, 1931, p. 14.

(119) *Idem, idem*, Livro para o registo de passaportes que se passaram n'este Governo. 1871-1874.

(120) *Idem, idem*, Livro n.º 5 de Termos de Fianças e Declarações. 1870-1881.

(121) *Idem, idem ibidem*.

Logo a 9 de Dezembro seguinte, também Manuel José Alves Bastos afiançou a baleeira nacional *São Pedro*, propriedade de Domingos Gomes, para que, com a sua tripulação, pudesse *livremente navegar entre o porto desta villa* (de Moçâmedes) *Bahia dos Tigres e Porto Alexandre pelo espaço de trez mezes ...* (122).

E, em 15 do referido mês e ano, novo liberto, de nome Miguel, obteve fiança prestada por Joaquim Baptista Ferreira de Melo, para poder também fazer parte da tripulação do caíque *N.ª S.ª do Rosário*, de José Lourenço Galvão (123).

Entrado o ano de 1872, foi concedida licença, a 8 de Janeiro, ao caíque *Esperança*, para *navegar e negociar pelos portos desta costa até S. Thomé e para o sul até à Península dos Tigres ...* Era proprietária deste caíque a já atrás referida D. Amélia do Carmo Torres Bastos, residente em Moçâmedes (124).

Foi fiador deste caíque, na mesma data, Manuel José Alves Bastos — o marido da sua proprietária, como em outro lugar deste estudo ficou dito — e a fiança também regista: para *poder navegar livremente para os portos de norte e sul da Pinincula* (sic) *dos Tigres até à Ilha de S. Thomé ...* (125).

A 17 de Fevereiro, Francisco José da Costa concedeu fiança a favor do liberto José, a fim de poder seguir para Novo Redondo, a bordo do caíque *Três Irmãos*, (126) de que, como atrás vimos, era proprietário Albino Vieira de Sousa Concha, residente em Moçâmedes.

A 3 de Abril, de novo nos aparece Francisco Ferreira Nunes (vulgo *Nunes Manjor*), um dos mais intrépidos tripulantes do caíque *Flor de Maio* (e nele chegado a Moçâmedes em 1863), mas agora a bordo do caíque *D. Antónia*, com destino a Luanda (127).

A 23 de Maio, Francisco José da Costa prestou fiança a favor de Joaquim

(122) *Idem, idem, ibidem.* «Baleeira — Embarcação miúda, de formas finas, com a proa e a popa mais erguidas que a parte média e de popa elíptica. Os seus remos armam em forquetas». (LEITÃO (Comandantes Humberto) e LOPES (J. Vicente), *ob. cit.*, p. 59).

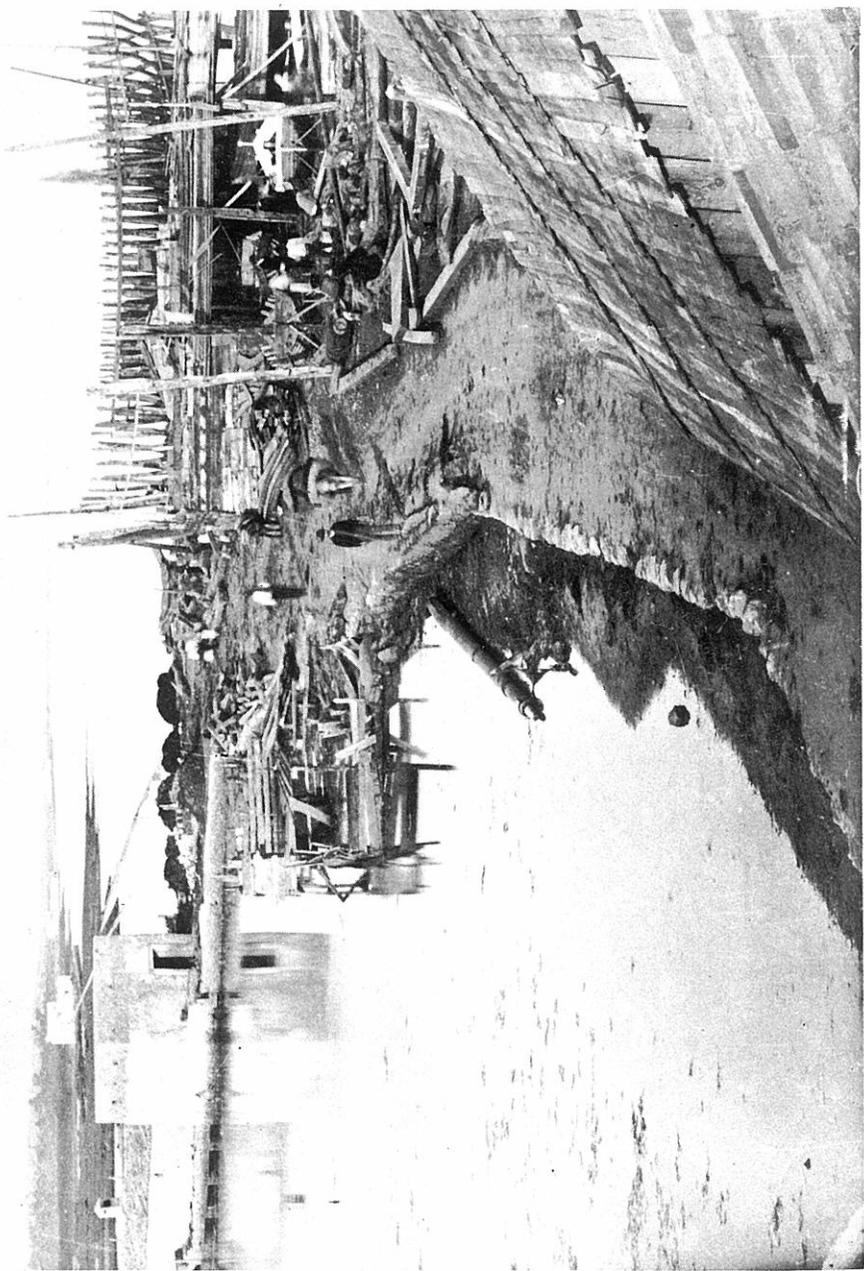
(123) *Idem, idem, ibidem.*

(124) *Idem, idem, Livro para o registo de passaportes que se passaram n'este Governo.* 1871-1874.

(125) *Idem, idem, Livro n.º 5 de Termos de Fianças e Declarações.* 1870-1881.

(126) *Idem, idem, ibidem.*

(127) *Idem, idem, Livro para o registo de passaportes que se passaram n'este Governo 1871-1874.* O passaporte registou a terra da naturalidade de Francisco Ferreira Nunes, Olhão, e a idade: 36 anos. Quanto a esta deve ter havido lapso de quem a registou, a menos que não esteja certa a do passaporte emitido em 27 de Agosto de 1866, no qual,



Olhão. Estaleiros de construção naval, já desaparecidos, junto ao Moinho da Banda do Levante, dos irmãos e mestres José e António da Graça, nos finais do século XIX

(Da Coleção de Alberto Iria)

António, liberto, a fim de poder seguir para porto Pinda, a bordo do caíque *Três Irmãos* (128), propriedade de Albino Vieira de Sousa Concha.

A 16 de Dezembro, e, decerto, já depois deste caíque haver regressado a Moçâmedes, Manuel José Alves Bastos prestou-lhe fiança, para *poder navegar desde a Peninsula dos Tigres até Loanda e de Loanda até S. Thomé ...* (129).

A 28 seguinte, foi afiançado, também por Manuel José Alves Bastos, o liberto Cassua, para poder fazer parte da tripulação do caíque *Teimozo*, o qual, como já ficou dito, era de João da Rosa Machado Júnior (130).

Já em 1873, a 24 de Abril, o caíque *N.ª S.ª do Rosário*, de José Lourenço Galvão, foi afiançado por Narciso Francisco de Sousa, a fim de poder navegar entre os portos da costa até Luanda (131).

Para poder também navegar pelos portos da costa norte e sul de Angola, o caíque *D. Antónia*, do comerciante Narciso Francisco de Sousa, foi afiançado, em Moçâmedes, em 26 de Maio, pelo já nosso conhecido Manuel José Alves Bastos (132).

E, logo em 28, também em Moçâmedes, Francisco José da Costa afiançou o caíque *Teimozo*, de João da Rosa Machado Júnior, para poder navegar pelos portos da costa de Angola (133).

É ainda Manuel José Alves Bastos quem, a 9 de Junho seguinte, afiançou a lancha *Maria*, de Narciso Francisco de Sousa, para poder navegar pela referida costa (134).

Antes de findar 1873, a 27 de Dezembro, João da Cruz da Branca, natural de Olhão e de 40 anos de idade — terá, portanto, nascido ali em 1833 — obteve passaporte para Luanda, a bordo do caíque *Senhora do Rosário*, ele e outro algarvio, Manuel Joaquim, natural de Tavira, de 45 anos de idade (135).

como vimos, se registou a idade de 35 anos. (Veja nota 68). Ficamos, portanto, na dúvida, relativamente ao ano do nascimento deste herói olhanense: 1831 ou 1836?

Talvez algum dia ainda nos seja possível responder.

(128) *Idem, idem, Livro n.º 5 de Termos de Fianças e Declarações. 1870-1881.*

(129) *Idem, idem, ibidem.*

(130) *Idem, idem, ibidem.*

(131) *Idem, idem, ibidem.*

(132) *Idem, idem, ibidem.*

(133) *Idem, idem, ibidem.*

(134) *Idem, idem, ibidem.*

(135) *Idem, idem, Livro para o registo de passaportes que se passaram n'este Governo. 1871-1874.*

É curioso registar aqui o teor do ofício, de 13 de Janeiro de 1874, do Governo do Distrito de Moçâmedes para o administrador da Alfândega local: «Para que as embar-

O ano de 1874 regista, a 30 de Janeiro, o passaporte concedido de novo ao antigo tripulante do famoso caíque *Flor de Maio*, Francisco Ferreira Nunes, mas agora para poder seguir viagem para Luanda, a bordo do vapor (sic) *D. Antónia* (136).

Seguiria no vapor *D. António* ou no caíque *D. Antónia*, um e outro então existentes? Inclino-me mais para que tivesse sido no caíque daquele nome.

A 17 de Março de 1874, em Moçâmedes, foi concedido passaporte a João António Pires de Sousa, natural de Olhão e de 36 anos de idade — teria, portanto, nascido ali em 1838 — com destino a Benguela, na lancha *Sultana* (137).

Outro novo caíque: o *Zaida*, de D. Henriqueta Emília de Almeida e Moura, residente em S. Nicolau, foi afiançado, em 1 de Maio do referido ano, por Manuel José Alves Bastos, para, durante doze meses, poder navegar pelos portos de Angola até Luanda.

E, nessa mesma data, idêntica fiança foi prestada, relativamente aos pretos libertos José, Firmino e Cognat, para que pudessem embarcar no referido caíque, a cuja proprietária pertenciam também os seus serviços (138).

Ainda em Maio, a 20, também Manuel José Alves Bastos afiançou em Moçâmedes o caíque *Lusitano*, de José Duarte de Almeida Pinto, residente em S. Nicolau, para, durante um ano, poder navegar pelos portos da costa angolana até Luanda (139).

E, a 22 seguinte, também o caíque *Trez Irmãos* (sic) (aliás *Três Irmãos*), de Albino Vieira de Sousa Concha, obteve fiança do referido Manuel José Alves Bastos para *poder navegar desde a Península dos Tigres até Loanda, e de Loanda até S. Thomé ...* (140).

O caíque *Teimozo*, de João da Rosa Machado Júnior, alcançou fiança, em 7 de Agosto do referido ano, de Francisco José da Costa, para,

cações vindas dos portos do Norte alem de Benguela, sejam postas em quarentena d'observação ate completarem 32 dias depois da sahida do porto d'onde tenham vindo». (Arquivo da Alfândega de Moçâmedes. *Livro de Registo da Correspondência Recebida. 1857-1880*, fl. 113).

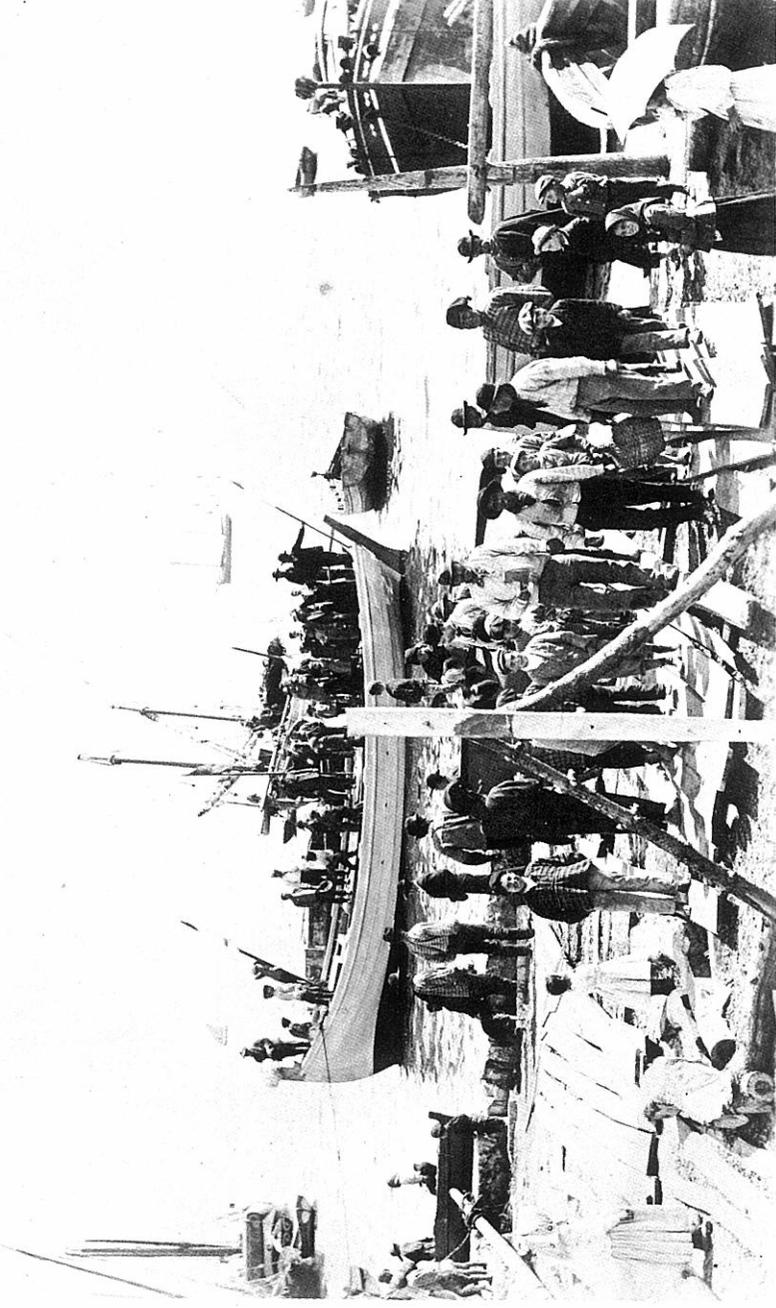
(136) *Idem, idem, ibidem*. O registo consigna a terra da naturalidade de Francisco Ferreira Nunes, Olhão, e indica a sua idade em 1874: 39 anos. E, sendo assim, a dúvida subsiste quanto ao ano do nascimento do intrépido *Nunes Manjor*: 1831, 1835 ou 1836? (Veja notas 68 e 127).

(137) *Idem, idem, ibidem*.

(138) *Idem, idem, Livro n.º 5 de Termos de Fianças e Declarações. 1870-1881*.

(139) *Idem, idem, ibidem*.

(140) *Idem, idem, ibidem*.



Olhão. Estaleiros de construção naval, já desaparecidos, de mestre Bento, contíguos ao dos mestres e irmãos José e António da Graça, na Banda do Levante, nos finais do século XIX

(Da Coleção de Alberto Iria)

durante doze meses, poder navegar pelos portos da costa angolana até Luanda (141).

Mas, a 8 seguinte, Manuel José Alves Bastos afiançou o caíque *Harmonia*, de *João dos Reis e Companhia*, a fim de *poder navegar livremente pelos portos desta costa até Loanda e de Loanda até S. Thomé ...* (142).

E para poder também navegar pelos portos da costa de Angola, mas só até Luanda, o caíque *Almeida*, de João Duarte de Almeida, foi afiançado em Moçâmedes, em 12 de Outubro desse ano, por Quintino José Madeira (143).

A 13 seguinte foi ali prestada idêntica fiança, a fim de os libertos João, Arsénio e Manuel poderem embarcar como tripulantes no referido caíque (144).

E, para ir mais além de Luanda, obteve ainda o caíque *Teimozo*, de João da Rosa Machado Júnior, em 7 de Novembro, a indispensável fiança, prestada em Moçâmedes por José Rodrigues Vitória, segundo a qual ficou autorizado a navegar *pelos portos desta costa até ao Ambriz ...* (145).

Chegados a 1875, vemos, logo em Janeiro, o caíque *Esperança* em viagem de Moçâmedes para o Dombe Grande e Benguela, com passageiros a bordo (146).

Em Abril surge-nos em Moçâmedes o caíque *Três irmanos*, (sic) em trânsito para Benguela, também com passageiros (147).

Ainda em Abril, é o caíque *Jovem Amélia* que, igualmente com passageiros, vai de Moçâmedes para Novo Redondo (148).

E também para Novo Redondo, igualmente em Abril, o caíque *Esperança*, com passageiros de Moçâmedes (149).

Em Junho, e também com passageiros, o caíque *Lusitano*, de Moçâmedes para Benguela (150).

Para o Ambriz, no palhabote *Porcelianna*, seguiu de Moçâmedes

(141) *Idem, idem, ibidem.*

(142) *Idem, idem, ibidem.*

(143) *Idem, idem, ibidem.*

(144) *Idem, idem, ibidem.*

(145) *Idem, idem, ibidem.*

(146) *Idem, idem, Registo de Passaportes. 1874-1878.*

(147) *Idem, idem, ibidem.*

(148) *Idem, idem, ibidem.*

(149) *Idem, idem, ibidem.*

(150) *Idem, idem, ibidem.*

José Pereira Beicinho, natural de Olhão, de 30 anos, com passaporte de 10 de Julho (151).

Em Outubro, ainda o caíque *Jovem Amélia*, de Moçâmedes para Novo Redondo, com passageiros (152).

Já em 1876, em Abril, a lancha *Maria* leva de Moçâmedes para Benguela um jovem de Olhão, Manuel Tomé do Ó, de 24 anos (153).

Logo em Maio e em Julho, respectivamente, os caíques *Jovem Amélia* e *Esperança*, com passageiros, seguem ambos de Moçâmedes para Luanda (154).

José Guerreiro Nuno, o antigo piloto da barca *D. Ana*, que, em 1860, conduzira de Olhão para Moçâmedes o grupo de pescadores referido em outro lugar do presente estudo, aparece agora, em Agosto de 1876, em viagem de Moçâmedes para Luanda a bordo de um vapor holandês, *Banana*, acompanhado de um criado (155).

Ao despontar o ano de 1877, em Janeiro, segue de Moçâmedes para Benguela o caíque *Esperança*, com passageiros (156).

Em Maio, o caíque *Pereira*, de Moçâmedes para Luanda, com passageiros, entre os quais o americano Charles Rementer, de 38 anos de idade (157).

Em Julho, e com passageiros, os caíques *Teimozo* e *Jovem Amélia*,

(151) *Idem, idem, ibidem*. «Palhabote — Navio latino de dois mastros com mastaréis. Arma dois latinos quadrangulares, e nos mastaréis larga gavetopes. Alguns palhabotes usam às vezes um traquete redondo de arriar à borda. (...) Tem gurupés e velas de proa». (LEITÃO Comandantes Humberto) e LOPES (J. Vicente), *ob. cit.*, p. 299).

A propósito do supracitado colono olhanense, foi-nos dado encontrar notícia do falecimento, em Moçâmedes, a 9 de Julho de 1898, de Maria do Carmo F. de Abreu, de 21 anos, natural de Olhão, casada, filha de José Pedro Beicinho e de Maria do Carmo. Causa da morte: *perniciosa epileptiforme*. (Câmara Municipal de Moçâmedes. *Livro 5.º de Registo de Óbitos. 1898-1911*).

(152) *Idem, idem, ibidem*.

(153) *Idem, idem, ibidem*. O nome daquele jovem é idêntico ao do marítimo já então falecido, que foi casado com Maria da Cruz Rolão, a *Regedora* de Porto Alexandre. Suponho-o da mesma família.

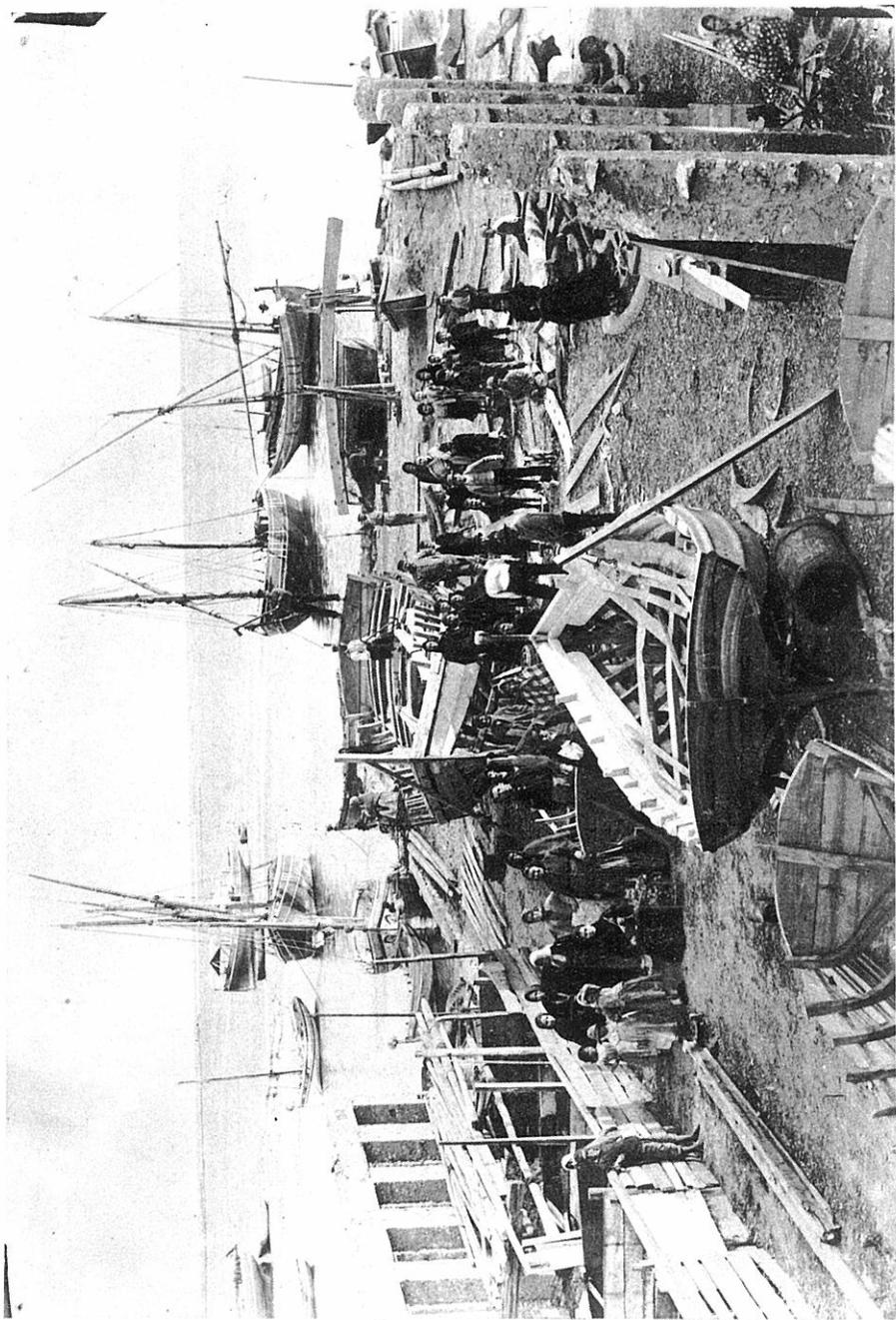
Note-se que, em 9 de Agosto de 1875, já Manuel José Alves Bastos afiançara a lancha *Maria* do comerciante de Moçâmedes Francisco Narciso de Sousa, para poder navegar nesta costa de Angola. (Museu de Huíla (Sá da Bandeira). Arquivo do Governo do Distrito de Moçâmedes. *Livro n.º 5 de Termos de Fianças e Declarações. 1870-1881*).

(154) *Idem, idem, ibidem*.

(155) *Idem, idem, ibidem*.

(156) *Idem, idem, ibidem*.

(157) *Idem, idem, ibidem*.



Olhão. Estaleiros de construção naval, já desaparecidos, de mestre João da Carma, na chamada Banda da Barreta ou do Ponente, com caiques ancorados em frente e, em último plano, à esquerda, o velho barco da Jota, com telheiro, nos finais do século XIX

(Da Coleção de Alberto Iria)

de Moçâmedes para Benguela e de Moçâmedes para Luanda, respectivamente (158).

De Moçâmedes, e com destino ao Banana, o caíque *S. Francisco Xavier* (Chavier), em Novembro do referido ano (159).

E já em 1878, logo em Abril, de novo o caíque *S. Francisco Xavier*, de Moçâmedes para Benguela; em Julho, o caíque *Jovem Amélia*, de Moçâmedes para Luanda, e o caíque (não palhabote) *Porcelliana*, de Moçâmedes para o Ambriz, onde seguiu Manuel Fortunato de Oliveira Botelho, natural de Trás-os-Montes; em Agosto, novamente o *Jovem Amélia*, de Moçâmedes para Luanda; em Novembro, de novo o caíque *S. Francisco Xavier*, de Moçâmedes para o Banana, levando a bordo João da Cruz Morgado, de 10 anos, natural de Olhão; e, em Dezembro: o caíque *Almeida*, de Moçâmedes para Benguela, a bordo do qual seguiu, além de outros, José Duarte de Almeida Pinto, natural de Midões e com 26 anos de idade, *não lhe sendo permittido o seu desembarque nos portos intremédios (sic) especialmente em S. Nicolau* (160).

Ainda que todo este movimento marítimo da região do Sul angolense esteja, em boa parte, na base das árduas e porfiadas actividades piscatórias ali desenvolvidas, principalmente pelos homens do mar de Olhão, outros relevantes serviços tinham eles já então prestado à Pátria, precisamente nesse extremo sul daquela nossa província ultramarina. Ali viviam quase ignorados do resto do Mundo, é certo, mas prestando ao Mundo — e em particular a Portugal — assinalados serviços, de que, inteligentemente aliás, se davam conta, apesar de toda a sua modéstia e humildade.

Em 1878, o ainda jovem e futuro almirante engenheiro-hidrógrafo, Ernesto de Vasconcelos, que tem hoje merecido lugar «entre os historiadores da cartografia portuguesa», no justo dizer do nosso eminente confrade Prof. Doutor Armando Cortesão (161), deixou notabilíssimo testemunho, daquilo que ele próprio viu e ouviu aos pescadores de Olhão estabelecidos em Porto Alexandre, portanto, quando contactou, *in loco*, com esses pioneiros dos mares do Sul de Angola.

(158) *Idem, idem, ibidem.*

(159) *Idem, idem, ibidem.*

(160) *Idem, idem, ibidem.*

(161) CORTESÃO (Armando), *História da Cartografia Portuguesa*, vol. I (Coimbra, 1969), p. 48-49. Edição da Junta de Investigações do Ultramar.

Agradeço aqui ao prezado Mestre e bom Amigo, Prof. Doutor Armando Cortesão, a gentilíssima oferta — uma entre muitas — deste seu monumental estudo.

Oiçamo-lo, pois, com a reverência que se dispensa ao cientista infatigável e a gratidão que se deve a tão prestigioso e inteligente oficial da nossa Armada:

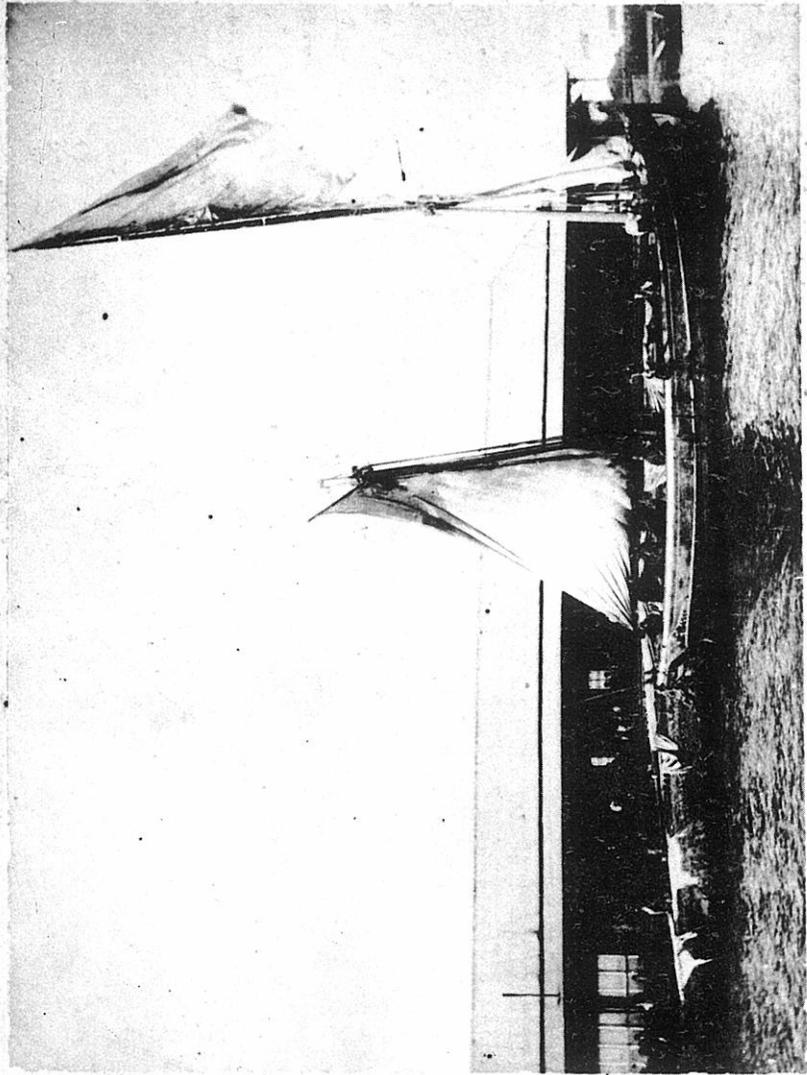
«Um intrepido pescador de uma colonia de filhos de *Olhão* estabelecida em *Porto-Alexandre*, ao sul da antiga *Angra do Negro*, hoje bahia de *Mossamedes*, forneceu-me uma descrição succinta da foz do rio Cunene, que elle, como muitos dos seus companheiros, tem visitado nas épocas em que a pescaria acode àquella paragem.

Como a questão da foz do Cunene tem sido objecto de tantas hypoteses, tão differentes e tão variadas que nos tem deixado na ignorancia da verdade, eu vanglorio-me de fazer saber que foi um portuguez do Algarve, patria de tantos heroes da epopea maritima desde a escola de Sagres, na epoca do immortal D. Henrique, até aos nossos dias, quem primeiro que outrem mostrou como era a foz do Cunene. Digo isto porque fallei por diversas vezes a differentes pescadores de Porto Alexandre, e todos me descreveram a foz do Cunene, como mais abaixo se vae ler.

A colonia de pescadores algarves, estabelecida em Porto Alexandre, composta de cincoenta a sessenta individuos de ambos os sexos, vive alli desprotegida de todo o auxilio official: são os membros d'ella que se defendem, que se protegem, e nunca uma desordem, um crime alli se praticou. Elles tem os seus barcos de pesca, e fazem na costa d'Africa a mesma vida que na costa do Algarve. O mar para elles é o mesmo, porque os mesmos perigos lhe offerece, desde Porto Pindo até Cabo Frio; e, conforme a pescaria acode àquelle ou à bahia dos Tigres, e ainda à dos Elephantes, elles lá vão e lá armam as suas cabanas de pescadores.

Um dos maiores rendimentos da alfandega de Mossamedes é filho da exportação de peixe secco: são pescadores de quem fallo os que, em mais larga escalla, contribuem para aquelle rendimento. Estes homens que, não duvidam ir de Olhão a Mossamedes nos seus cahiques, fizeram em tempos, uma petição ao governo geral d'Angola, a fim de obterem algum auxilio de armas e outros preparos insignificantes, para subirem o Cunene e descerem a sua foz. Esse auxilio foi-lhes negado. Assim se perdeu uma favoravel occasião de, pelo menos, se poder saber como era o rio e a sua foz (162).

(162) Não encontrámos, infelizmente, tão interessante petição, cuja importância não é difficil adivinhar.



Caíque de Olhão, *Rosário Maria*, de mestre Joaquim Gomes Frade, vulgo «*Joaquim Esparta*», acostado ao molhe de um porto espanhol da Andaluzia (Ayamonte, Huelva, Cádiz?) ou de Gibraltar, depois de ter sofrido forte vendaval, nos finais do século XIX (Reprodução de velha fotografia, de Baldomero de Santamaría, «*Fotografo da Camara de la Real Casa*» Espanha)

(Por gentileza do Ex.^{mo} Sr. Silvério Castanheira)

No exame das viagens do dr. Livingstone encontram-se varias opiniões sobre o Cunene, que nós vamos passar em revista.

José Maria de Lacerda e o coronel Pinheiro de Lacerda, que em 1787 acompanharam uma expedição enviada a descobrir o curso do rio Cunene até à foz, disseram que: o Cunene, que na lingua dos naturaes quer dizer grande, nascendo em Candimbo, perto de Caconda Nova, e passando no Humbe aqui corria todo para leste e portanto tinham boas rasões para suporem ser o rio Sena que por aquellas latitudes desaguava na costa oriental.

Barreto de Vasconcellos, que em 1799 governava Benguella, escrevia que o Cunene se mettia no mar em Cabo Negro, e que antes da sua barra formava tres ilhas e lançava muitas trombas.

O capitão Chapman, comandante do navio de guerra inglez *Espiegle*, encontrou na latitude de dezeseete graus e quinze minutos, um rio consideravel a que chamou Nourse. Emery que acompanhava Chapman, respondendo a algumas perguntas do geographo Cooley, diz que entrára no rio, no escaler do *Espiegle* com o commandante, que não sondára por não encontrar signal de barra, e que não vira obstaculo algum até umas quinze milhas acima da foz, notando apenas que as margens eram cobertas de extraordinaria vegetação.

Galton e Maggyar nada dizem da foz do Cunene.

O governador Leal, que foi por terra desde a Bahia dos Tigres até ao Cunene, declara que a foz é tapada por um banco de areia por onde se infiltra a agua do rio, e que um navio, a não ser no tempo das aguas, difficilmente verá o rio porque o banco é alto bastante e a costa muito brava entre as duas pontas que formam uma enseada. Notou que as margens até vinte e uma milhas da foz não offereciam interesse algum e que o rio era estreito, tortuoso e cheio de cachoeiras que o tornava inavegavel.

Note-se a contradição entre Emery e Leal e vejamos agora o que dizem os pescadores algarves que tem estado na foz do Cunene. Um d'elles o de appellido Lança⁽¹⁶³⁾, mestre de uma campanha, indo uma occasião para a Bahia dos Tigres varou-a por não reconhecer a peninsula que é d'areia e muito raza, e como fosse perto da noite e soprava um vento duro do sul teve de se aproximar da terra para ver se encontrava abrigo, porque a embarcação muito afrontada com o mar e vento mal supportava o panno.

(163) Ignoro, infelizmente também, qual fosse o nome completo deste pescador de Olhão, pois não encontrei nenhum com este apelido.

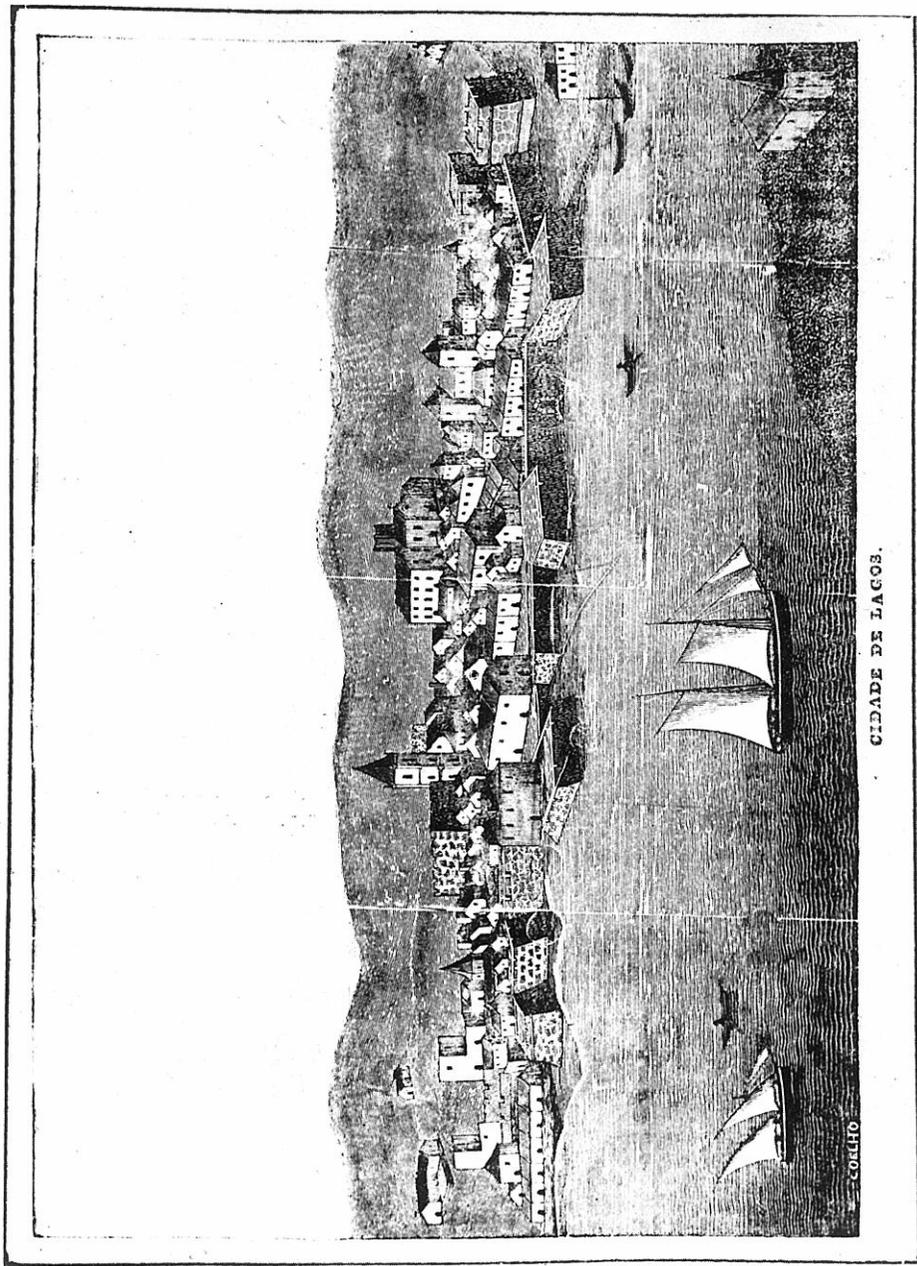
Só pela noite pôde alcançar o desejado abrigo para poder fundear, o que realizou sem ter conhecimento do logar onde estava podendo notar pela sonda que o fundo era lôdo e tinha trinta e oito braças d'agua.

Ao amanhecer viu-se fundeado em frente da foz do Cunene. Eis as informações que me deu.

O rio traz sempre agua e tem exactamente a meio da foz uma ilha de rocha com a fôrma de prisma triangular com um dos angulos diedros voltado para o rio de maneira a formar duas barras, uma do norte outra do sul a qual dá franco acesso para o rio cuja margem d'este mesmo lado é de rocha.

A barra do norte tem uma restinga que da margem se estende até à ilha. Foi n'esta barra e à sombra da ilha que esteve fundeada a lancha a qual logo que o vento amansou se conservou sempre aprofada à corrente do rio. O sr. Lança disse-me que tendo olhado para o interior do rio quanto a vista podia alcançar não notou cachoeira alguma e apenas que a margem mal era coberta de grande vegetação onde sobresahiam umas arvores de tronco recto que eu supponho serem cédros eguaes aos do Libano ou choupos como os da Virginia. A margem norte apresenta grandes dunas de areia tão elevadas que um homem de altura regular, subindo a uma d'ellas, mostra lá no cimo o tamanho de uma creança de oito annos, e uma pedra lançada para a base produzia um estampido metallico. N'esta mesma margem um pouco acima da foz tem os pescadores encontrado grossas pedras de sal. O caminho que os pescadores costumam seguir para irem por terra, da Peninsula dos Tigres ao Cunene, é pela praia porque além de não encontrarem as grandes dunas caminham por melhor pizo por ser areia humida.

Como se vê esta descripção differe muito da que deu o governador Leal; mas attendendo bem, parece deprehender-se que Leal não deu pela barra do sul, e isto naturalmente porque a ilha estreitando-se para o interior do rio se projectava por fôrma tal sobre a margem que se não daria facilmente pela escoante do sul. Tanto parece ter sido isto assim que a descripção de Leal concorda com o que dão os pescadores quando se referem à barra do norte, porque pôde muito bem ser que a restinga d'areia que da margem norte do rio se prolonga até à ilha fique a descoberto totalmente na epoca em que o rio traga menos agua.



Aspecto da baía de Lagos, com um caique à esquerda, a navegar. Panorâmica segundo uma xilogravura dos finais do século XIX
(Da Coleção de Alberto Iria)

Resta agora tomar conhecimento oficial d'estas importantes notícias e o governo tem meio facil de o averiguar por intermedio de um dos vasos de guerra da nossa estação naval d'Angola. — ERNESTO DE VASCONCELLOS» (164).

Em face de tão autorizado depoimento, hoje de rara e singular valia histórica, poucos meses demorou a deliberação oficial no sentido proposto pelo autor das importantes notícias acima transcritas na íntegra.

Explicada, agora, a nova exploração da foz do Cunene, logo em Dezembro de 1878, a bordo da canhoneira *Támega*, pelos oficiais da sua guarnição, segundos-tenentes Almeida Lima e Gonçalves Pinto e guardas-marinhas Nuno Queriol e Nunes da Silva, como documentou Alfredo de Albuquerque Felner (*Angola. Apontamentos sôbre a colonização dos planaltos e litoral do Sul de Angola extraídos de documentos históricos*, vol III (Lisboa, 1940), doc. n.º 47, p. 174).

Portanto, em 1878, um jovem e já então prestigioso oficial da nossa Armada, Ernesto de Vasconcellos, de serviço na estação naval de Angola, contactou com o mais antigo núcleo europeu estabelecido em Porto Alexandre, essa *colônia de pescadores algarves* — no seu próprio dizer — constituída por *cincoenta a sessenta individuos de ambos os sexos*, que lá vivia *desprotegida de todo o auxílio official* ...

Ernesto de Vasconcelos verificou, com os seus próprios olhos, o exemplar civismo e o trabalho honrado, embora árduo, dessa já famosa *colônia de pescadores algarves, estabelecida em Porto Alexandre* ..., de que, aliás, tanto me orgulho, porque também sou filho, neto e bisneto desses humildes pescadores algarvios. Disse-o Ernesto de Vasconcelos, com toda a probidade, porque observou e viu *in loco*: ... *são os membros d'ella* (da referida *colônia de pescadores algarves* então estabelecida em

(164) VASCONCELOS (Ernesto de), *A Foz do Cunene*, em *A Revolução de Setembro*, de 14 de Agosto de 1878. Agradeço também aqui, vivamente reconhecido, ao senhor Alfredo Mendes de Gouveia, prestimoso funcionário, aposentado, do Arquivo Histórico Ultramarino, o ter gentilmente chamado a minha atenção para este notável artigo de Ernesto de Vasconcelos, o qual, de outra forma, ficaria ainda esquecido, quando tem, para o meu estudo, a força probatória de um documento de rara e singular valia. Creio que, oficialmente, a minha terra natal (Olhão) deve ainda uma palavra de justa homenagem a Ernesto de Vasconcelos, que em 1878 apreciou, viu e prestou justiça ao esforço gigantesco e anónimo de um punhado dos seus mais arrojados filhos estabelecidos em Porto Alexandre. Deles se não esqueceu Ernesto de Vasconcelos. Justo é, portanto, que também Olhão e Porto Alexandre não se esqueçam, a partir de agora, do alto serviço que devem a Ernesto de Vasconcelos, cuja memória lhes cumpre perpetuar.

Porto Alexandre) *que se defendem, que se protegem, e nunca uma desordem, um crime alli se praticou.*

Disse-o Ernesto de Vasconcelos, com toda a verdade, porque ele próprio observou e viu os membros dessa *colonia de pescadores algarves* de Porto Alexandre entregues, como ainda hoje, à sua humilde faina⁽¹⁶⁵⁾: *Elles tem os seus barcos de pesca, e fazem na costa d’Africa a mesma vida que na costa do Algarve. O mar para elles é o mesmo, porque os mesmos perigos lhe offerece, desde Porto Pindo até Cabo Frio; e, conforme a pescaria acode àquelle ou à bahia dos Tigres, e ainda à dos Elephantes, elles lá vão e lá armam as suas cabanas de pescadores.*

Em 1878, Ernesto de Vasconcelos bem traduziu nestas palavras, aquilo que já era do conhecimento geral:

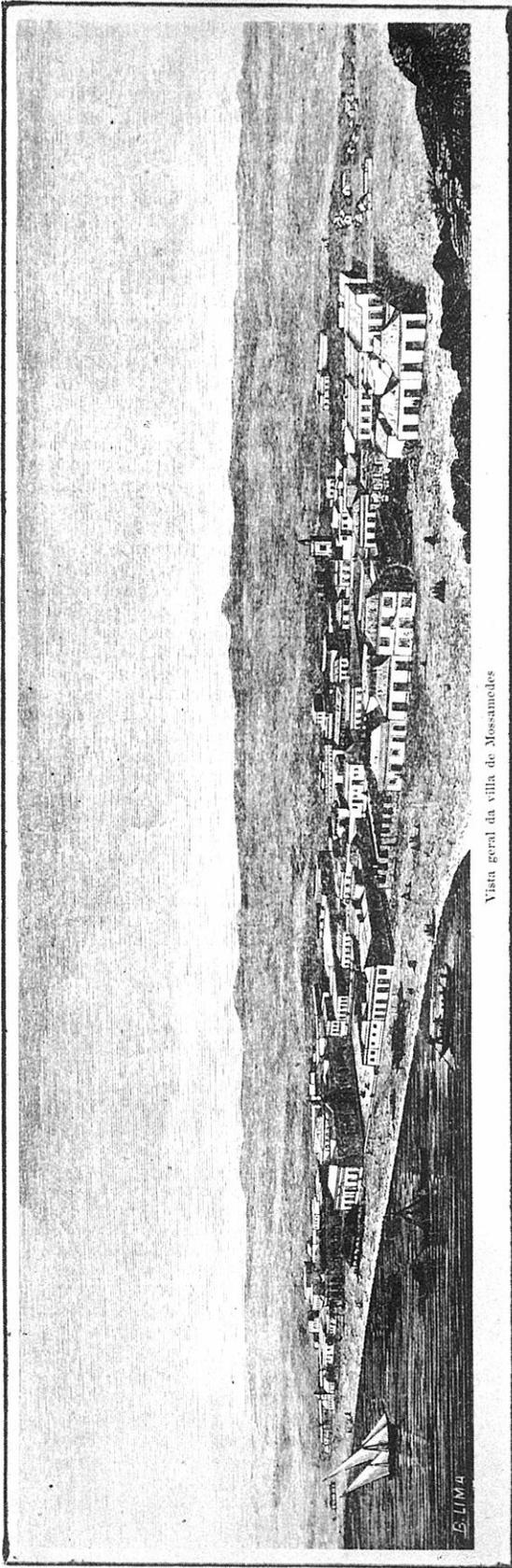
Um dos maiores rendimentos da alfandega de Mossamedes é filho da exportação de peixe secco: são pescadores de quem fallo os que, em mais larga escalla, contribuem para aquelle rendimento.

Mas em 1878, Ernesto de Vasconcelos revela-nos o que, também então, poucos saberiam e até agora se desconhecia.

Diz ele e atente-se nisto:

Estes homens que, não duvidam ir de Olhão a Mossamedes nos seus cahiques, fizeram, em tempos, uma petição ao governo geral d’Angola, a fim de obterem algum auxilio de armas e outros preparos insignificantes, para subirem o Cunene e descerem a sua foz. Esse auxilio foi-lhes negado. Assim se perdeu uma favoravel occasião de, pelo menos, se poder saber como era o rio e a sua foz.

⁽¹⁶⁵⁾ Em 1965, cheguei a Porto Alexandre no dia de S. Pedro (29 de Junho) e jamais esquecerei o espectacular ambiente festivo de toda a vila, em honra do santo padroeiro dos seus homens do mar! Nessa ocasião, precisamente, a imagem do santo, em procissão, e à beira-mar, abençoava as traineiras de pesca e os outros barcos todos embandeirados, surtos no porto, por entre o estralejar dos foguetes e os apitos das embarcações e das fábricas de conservas de peixe. Deu-me a nítida sensação de que estava em Olhão a assistir a festa idêntica, em honra da *Mãe Santíssima do Rosário*, a padroeira, ou do *Senhor Jesus dos Passos* ... Evoquei os filhos de Olhão, que fundaram Porto Alexandre, como Maria da Cruz Rolão, a *Regedora*, e outros, e pensei emocionadamente com que coragem eles ali se estabeleceram, carecidos de tudo e roídos de quantas e quantas saudades! É preciso ir a Porto Alexandre, não só para ver e crer, mas também para sentir e melhor compreender uma grande epopeia marítima dos nossos dias, que necessita ainda de quem a traduza num merecido poema.



Vista geral da villa de Mossamedes

Um caique do Algarve em Moçâmedes, à esquerda, «sobre velas», segundo uma xilogravura dos finais do século XIX
(Do Arquivo Histórico Ultramarino)

Não estará esta iniciativa dos pescadores de Olhão estabelecidos em Porto Alexandre, animados do forte desejo de *subirem o Cunene e descerem a sua foz*, a bordo das suas lanchas ou dos seus minúsculos caíques de pesca, relacionada com as actividades, já atrás referidas, do celebrado caíque *Flor de Maio* — o da primeira travessia atlântica, conhecida, de Olhão a Moçâmedes, em 1863 — e que, em 1864, foi também o primeiro a ser autorizado a explorar os piscosos mares do Sul angolense, compreendidos entre Moçâmedes-Santa Helena-Cunene-Moçâmedes?

Tenho para mim, até prova documental em contrário, de que tal ligação é mais do que provável. É quase certa.

Do que não há dúvida é do que disse e provou Ernesto de Vasconcelos: ... *eu vanglorio-me de fazer saber que foi um portuguez do Algarve (...) quem primeiro que outrem mostrou como era a foz do Cunene.*

Os catorze anos que medeiam entre essas explorações piscatórias do *Flor de Maio* (1864) e a época em que Ernesto de Vasconcelos escreveu a sua notícia (1878) não teriam ainda feito esquecer de todo, segundo me parece, o próprio relato da empolgante viagem daquele famoso caíque. O mestre do *Flor de Maio*, José de Mendonça Vinhas, e os restantes tripulantes do celebrado caíque, entre os quais talvez figurasse esse humilde pescador de apelido Lança, de quem Ernesto de Vasconcelos, infelizmente, não nos transmitiu o nome completo, teriam sido, porventura, os primeiros europeus a explorar e a descrever a foz do Cunene, nas suas frequentes andanças de pioneiros da pesca nos mares do Sul de Angola, exploração e descrições tantas vezes confirmadas por outros camaradas seus de Moçâmedes e de Porto Alexandre, portos de armamento das suas lanchas e dos seus caíques.

A 27 de Fevereiro de 1879, José Lourenço Galvão concedia fiança ao degredado António Joaquim Gago, natural de Fungulho (Portimão), a fim de, durante seis anos, *se empregar ao seu serviço na pescaria que possui no porto Alexandre ...* (166).

Ainda em 1879, e de Moçâmedes, com passageiros, vemos em Março: o caíque *Pereira* em viagem para Luanda; para os portos do Norte, mas só até Benguela, o caíque *Almeida*; para o Banana, o caíque *Jovem Amélia*; para Benguela, o caíque *Porceliana*; em Maio: para o Ambriz, este referido

(166) Museu de Huila (Sá da Bandeira). Arquivo do Governo do Distrito de Moçâmedes. *Livro n.º 5 de Termos de Fianças e Declarações. 1870-1881*. O degredado, filho de Joaquim Gago, tinha já 64 anos de idade e fora para Angola no vapor *Norfolk*, a 8 de Outubro de 1866, a fim de cumprir a pena de trabalhos públicos perpétuos. A fiança está assinada por José Lourenço Galvão.

caíque; em Junho: para Luanda, de novo o caíque *Jovem Amélia*; em Dezembro: o caíque *Bom Jesus*, também para Luanda (167).

E o movimento marítimo de Moçâmedes regista, em 1880, mais viagens de caíques sempre com passageiros a bordo (168).

Assim, em Abril: para o Ambriz, o caíque *Esperança*; para Luanda, o caíque *Luzitano*; e o caíque *Equimina*; em Julho: de novo para o Ambriz, o caíque *Esperança*; para Novo Redondo, o caíque *Jovem Elisa*; em Setembro, a lancha *Maria*, para Luanda; em Outubro, o caíque *Equimina*, para Luanda; e, em Dezembro, o caíque *Pedreira*, também para Luanda.

Em 1881, logo em Janeiro, a lancha *Linda*, para Equimina; em Abril, o caíque *Esperança*, para Lândana; em Setembro, de novo o caíque *Equimina* e o caíque *Hollandez Africano*; em Novembro: o caíque *Esperança* para o Banana, e o caíque *Pedreira*, para Luanda (169).

Em 1882, em Outubro, o caíque *Jovem Amélia* vai de novo *para os portos do Norte da costa desta provincia ...* (170).

Chegados a 1883, vemos, em Janeiro, o caíque *Esperança*, para Lândana; em Abril, o caíque *Flor de S. José*, para Equimina; em Julho, os caíques *Esperança* e *Mossamedes*, para o Banana; em Setembro: José Estevão de Andrada (natural de Olhão), vai *para Loacho, a bordo do Cahique «D. Anna»*; e o caíque *Esperança*, para Lândana (171).

Em 1884, logo em Fevereiro, o caíque *N.ª S.ª do Carmo* segue viagem para Banana (172).

E, em 9 de Abril desse ano, o governador-geral de Angola, Francisco Joaquim Ferreira do Amaral, ao dar conta ao Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, da sua visita aos portos do Sul da província, propõe medidas para evitar o contrabando a que se dedicavam, também ali, como faziam na própria terra natal, e nos seus

(167) *Idem, idem, Livro de Registo de passaportes concedidos pelo Governo do Distrito de Moçamedes. 1879-1884.*

(168) *Idem, idem, ibidem.*

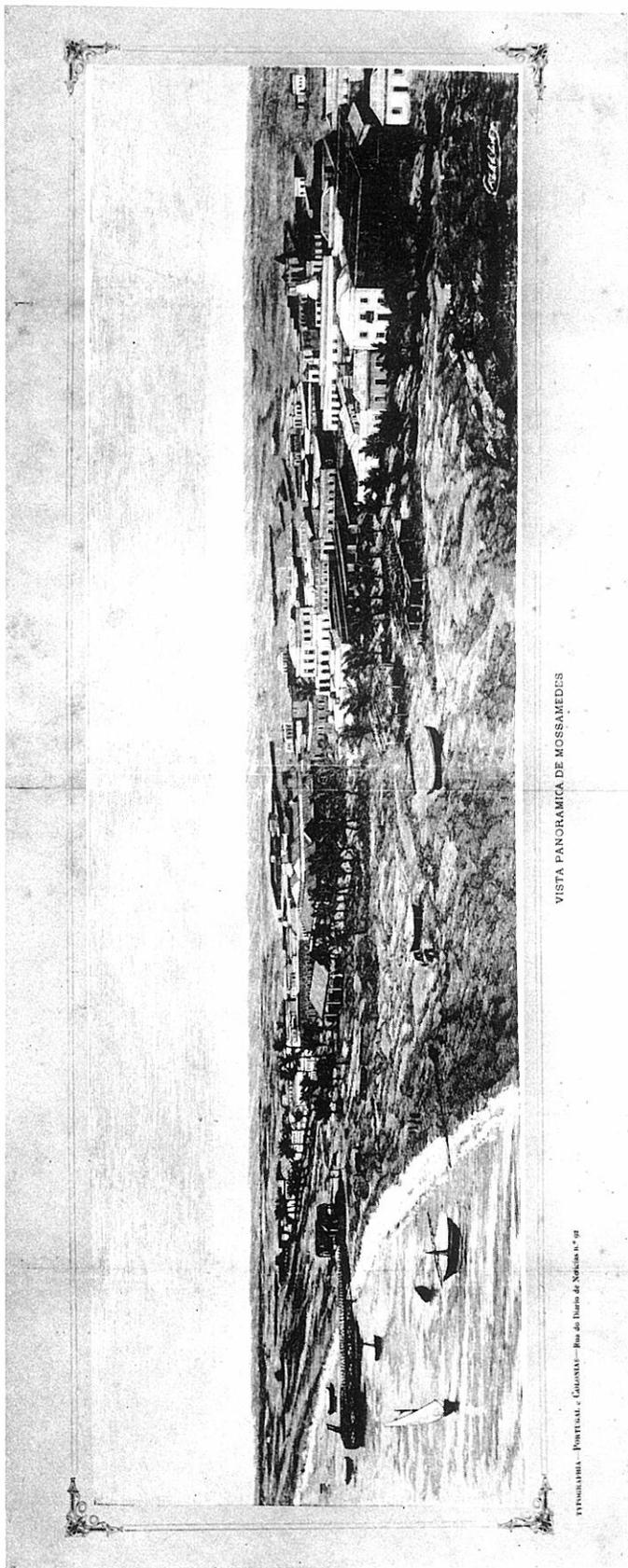
(169) *Idem, idem, ibidem.*

(170) *Idem, idem, ibidem.*

(171) *Idem, idem, ibidem.*

(172) *Ideu, idem, ibidem.*

(173) Já Raul Brandão observara: Toda a gente em Olhão, ricos e pobres, protegia os contrabandistas e entrava no negócio. Nunca em terra se apreendeu uma peça de fazenda. Passava-se de çoteia para çoteia — para o quê basta estender os braços — e corria, se fôsse preciso, a vila tôda, porque nessas ocasiões até inimigos rancorosos se julgavam no dever de esconder o contrabando, e tôdas as casas tinham uma guardadeira ou falso entre duas paredes.



VISTA PANORAMICA DE MOSSAMEDES

STYMOGRAPHIA - IMPRIMERIA e GALVANIAT - Rua do Bairro de N. S. da Conceição n.º 49

(Xilogravura dos finais do século XIX. Do Arquivo Histórico Ultramarino)

caíques, alguns pescadores de Olhão⁽¹⁷³⁾, *que trazem da Europa todo o geito de contrabandistas, officio em que desde pequenos se empregam ...*

Diz-se nesse «Relatório» de 1884:

Sem pequenas lanchas de vapôr, que a cada momento, e sem serem esperadas, appareçam na costa esses pontos mais frequentados pelos cahiques costeiros, tripulados alguns por algarvios que trazem da Europa todo o geito de contrabandistas, officio em que desde pequenos se empregam, é difficil obter fiscalisação rigorosa. É para isto que já pedi a V. Ex.^{cia} no meu relatorio annual numero avultado de lanchas de vapor, que policiarão o Zaire e ao mesmo [tempo] servirão para o fim indicado. Por agora parece-me que a existir contrabando, é em tão pequena escalla, que não merece consideração.

Reconhece o governador-geral de Angola o incremento que, em consequência das actividades piscatórias algarvias no Sul angolense, havia já então tomado o comércio marítimo do peixe para o Zaire. Mas faz-se eco do receio dos comerciantes *que temem a concorrência dos contrabandistas...*

Diz o governador-geral de Angola:

Tem augmentado consideravelmente o commercio do peixe para o Zaire, onde já se não pôde fazer negocio sem elle. Os pescadores despacham o peixe no sul para o Zaire, e recebem o pagamento em fazendas, que desembarcam, segundo dizem, parte nas feitorias de pesca, e uma parte minima nos portos alfandegados.

Tenho prevenido as cousas para que estes casos se não deem, mas não posso muito garantir que se possam evitar d'uma maneira completa; simplesmente se deve e pode contar com a fiscalisação, feita pelos negociantes, que negoceiam com lisura, e que temem a concorrência dos contrabandistas; é exactamente nessa fiscalisação, que é tão de perto interessada, que mais confio, para contrariar a nova tendencia, que se manifesta de illudir o fisco official⁽¹⁷⁴⁾.

Entretanto, os caíques de Moçâmedes continuavam a fazer as suas viagens, servindo também de transporte de passageiros.

Em resumo: este homem é um homem à parte no Algarve. Se veio de Ilhavo, como dizem, não sei, mas é o único homem arrojado desta costa.» (BRANDÃO (Raul), *Os Pescadores*. 3.^a edição, Porto, 1924, p. 277).

⁽¹⁷⁴⁾ Arquivo Histórico Ultramarino, *Angola. 1.^a Repartição*. Pasta n.º 4, de 1884. Devo aqui mais uma palavra de merecido agradecimento ao já atrás citado senhor Alfredo Mendes de Gouveia, por haver igualmente chamado a minha atenção para o documento acima referido.

A 22 de Setembro de 1884 foi concedido passaporte a um dos antigos e mais célebres co-proprietários e tripulantes do caíque *Flor de Maio*, Francisco Ferreira Nunes, que seguiu para Luanda, acompanhado de um criado seu, o preto Luís, mas agora a bordo do caíque *Esperança* (175).

Em Novembro do referido ano, seguiram viagem mais dois caíques: o *Senhora do Carmo* para Novo Redondo e o *Harmonia* para a ilha de S. Tomé, com passageiros (176).

No ano de 1885 registam-se: em Fevereiro, de novo o *Senhora do Carmo*, para o Banana, no qual embarcou Francisco de Sousa Ganho — um dos antigos colonos levados de Olhão para Moçâmedes a bordo da barca *D. Ana*, em 1860 — com destino a Catumbela; em Março, o *Harmonia* para Luanda; em Junho, ainda o *Harmonia*, para o Cuió; em Julho, o caíque *Luzitano*, a bordo do qual seguiu, para Lândana, António José das Casinhas Júnior (177); também em Julho, o caíque *Senhora do Carmo*, para Novo Redondo e Banana (178).

Ainda em 1885, mas já em Agosto, de novo o caíque *Esperança* para Lândana, levando a bordo o já atrás referido Francisco Ferreira Nunes; em Setembro, o caíque *Perdigueiro* com destino a Benguela, no qual seguiu

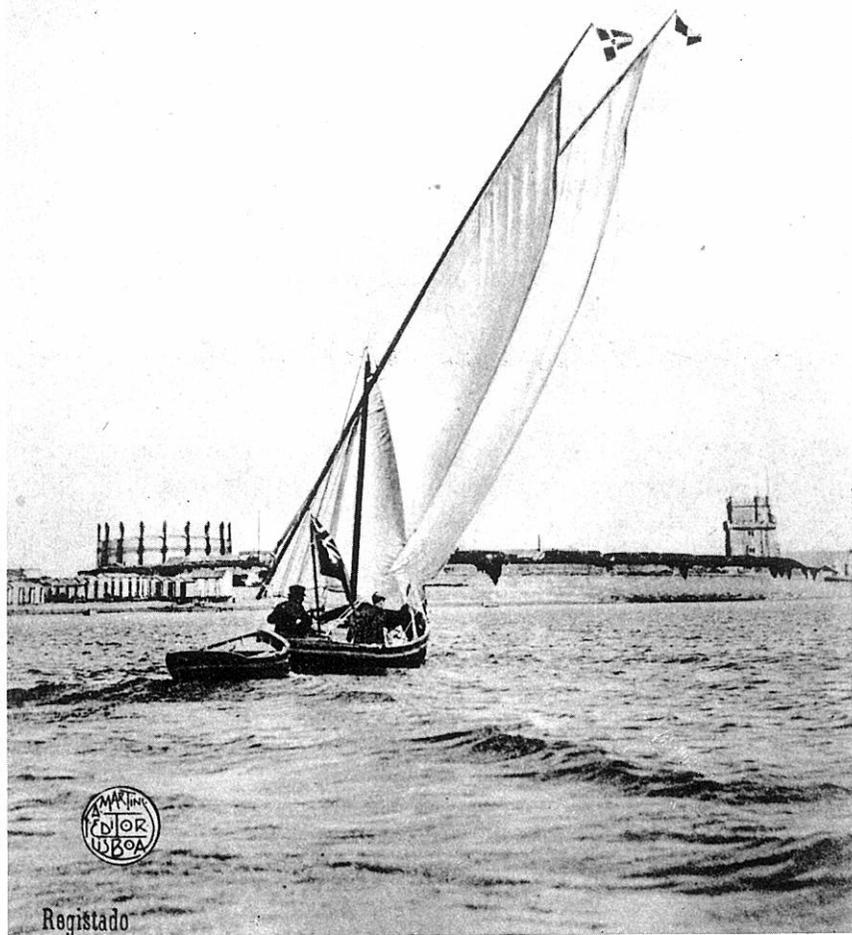
(175) Museu de Huíla (Sá da Bandeira), Arquivo do Governo do Distrito de Moçâmedes. *Livro n.º 8 do Registo de Passaportes. 1884-1895*. Francisco Ferreira Nunes, vulgo *Nunes Manjor*, seria agora, em 1884, já homem de meia idade: de 48, 49 ou 53 anos. (Veja notas 68, 127 e 136). Como quer que seja não se perde ainda aqui o rasto de Francisco Ferreira Nunes, o *Nunes Manjor*. Terá regressado a Olhão e aqui falecido? Terá antes ficado em Moçâmedes e aqui envelhecido e perdido a vida? Eis o que, por enquanto, não sabemos dizer. Ainda o encontraremos vivo em 1886, como acima veremos.

(176) *Idem, idem, ibidem*.

(177) *Idem, idem, ibidem*. Suponho-o filho de António José das Casinhas, nascido em Olhão, em 1832, visto ter este falecido em Moçâmedes, de uma hemoptise, a 30 de Abril de 1894, com 62 anos. O registo do seu óbito, embora diga que António José das Casinhas era casado, não indica o nome da mulher, mas sim os nomes dos pais: José da Horta Higino e Maria do Rosário Casinhas. (Câmara Municipal de Moçâmedes. *Livro 4.º do Registo de Óbitos. 1882-1898*). Nada sabemos, porém, acerca de António José das Casinhas Júnior. A não ser que, em 5 de Março de 1907, faleceu uma criança de nome Laura, apenas com um mês de idade, moradora em Moçâmedes, à *Torre do Tombo*, filha de um António José Casinhas e de D. Maria Lopes Casinhas, ambos naturais de Olhão. (Cartório Paroquial da Igreja de Santo Adrião, *Registo de Óbitos, de 1907*). Seria já este António José das Casinhas filho daquele António José das Casinhas Júnior ou ainda será o mesmo? Minha veneranda e querida prima, Ana de Jesus Casinhas, moradora em Lisboa, enviuvou de João Casinhas, homem do mar como seus filhos, Natálio e José, felizmente ainda vivos, todos naturais de Olhão, de cuja família ainda existem parentes em Moçâmedes, de apelido Casinhas.

(178) *Idem, idem, ibidem*.

LISBOA — *Embarcação Portuguesa — Caique* —



Lisboa. Caique do Algarve a navegar no Tejo, com a Torre de Belém à vista, segundo um postal ilustrado dos finais do século XIX ou princípios do actual

(Da Coleção de Alberto Iria)

Manuel do Ó Pereira Machado; em Outubro, para o porto do Egito, o caíque *Harmonia*, e para a ilha de S. Tomé o caíque *S. Tomé* (179).

Ao despontar Janeiro de 1886, com rumo a Benguela, o caíque *Perdigueiro*; em Fevereiro, o caíque *Harmonia* segue para Equimina; em Maio, de novo o caíque *Harmonia* em viagem para o porto do Egito; em Agosto, o caíque *Esperança* leva novamente para Lândana o já nosso conhecido Francisco Ferreira Nunes (um dos antigos heróis do *Flor de Maio*); e, em Outubro, também para Lândana o caíque *N.ª S.ª do Carmo* (180).

A 31 de Dezembro de 1886, o director da Alfândega do Ambriz escreve para o administrador da sua congénere de Moçâmedes a respeito de um destes caíques:

Participando que fica sciente do que diz com o regulamento das alfândegas, e que não podia obrigar ao Cahique Harmonia fazer ir pagar a Benguella, o que seria prejudicial ao(s) commerciantes (181).

É ainda o director da Alfândega do Ambriz quem, a 31 de Março de 1887, escreve ao administrador da Alfândega de Moçâmedes, acerca do caíque *S. Tomé* e da sua avultada carga de peixe seco:

Participando que, a bordo do cahique S. Thomé, entrado n'este porto em 27 do corrente mez, foram descarregados, quatrocentas mallas de peixe secco pezando 12 mil Kilogramas — e levou o resto do carregamento (182).

Entretanto, em Maio desse ano de 1887, seguia para Luanda o caíque *Pedreira* (183).

E, em 17 de Agosto seguinte, o delegado marítimo de Moçâmedes escreve ao administrador da Alfândega local, *Versando sobre a lotação do Cahique Harmonia, sobre a qual mostra o seguinte Comprimento de roda a roda 18,93 boca, 5,5 — Pontal 1,81 — o que da 53,4042 metros cubicos de arqueação* (184).

(179) *Idem, idem, ibidem.*

(180) *Idem, idem, ibidem.*

(181) Arquivo da Alfândega de Moçâmedes. *Livro de Registo de Correspondência Recebida. 1884-1892*, fl. 35 v.º-36.

(182) *Idem, idem, ibidem.*

(183) Museu de Huila (Sá da Bandeira). Arquivo do Governo de Distrito de Moçâmedes. *Livro n.º 8 de Registo de Passaportes. 1884-1895*, fl. 39 v.º-40.

(184) Arquivo da Alfândega de Moçâmedes, *Livro de Registo de Correspondência Recebida. 1884-1892*, fl. 47 v.º-48.

Ainda no referido mês de Agosto, a 21, o director da Alfândega de Benguela escrevia, nestes termos, à Alfândega de Moçâmedes, referindo-se ao caíque *Harmonia*:

Accuzando o officio n.º 54 de 10 do corrente, que tratava de uma guia de transito passada pelo posto fiscal das Salinas, ao Cahique Portuguez «Harmonia», em que declara castigar o empregado pelo (sic) irregularidade commetida (185).

De 3 de Julho de 1888, passada em Luanda pela «Capitania dos portos da provincia de Angola», é a «*Nota das embarcações pertencentes ao districto de Mossamedes, com as observações resultantes do exame a que se procedeu n'esta Capitania*», da qual constam apenas alguns caíques e numerosas embarcações que, na sua maioria, eram de propriteários naturais de Olhão.

Assim, no tocante aos caíques, pertenciam, então, ao porto de Moçâmedes os seguintes:

Agil, com 27,290 de tonelagem, de João Duarte de Almeida; *Victoria*, com 8,370 de tonelagem, de Figueiredo & Victoria, com a observação: «*É lanchar*»; *Esperança*, de Amélia Torres Bastos, com a observação: «*É preciso fazer nova medição, em metros*»; *Nossa S.ª do Carmo*, com 41,000 de tonelagem, de José Joaquim dos Reis; *Almedina*, de João Duarte de Almeida, com a observação: «*Não se encontra o registo*».

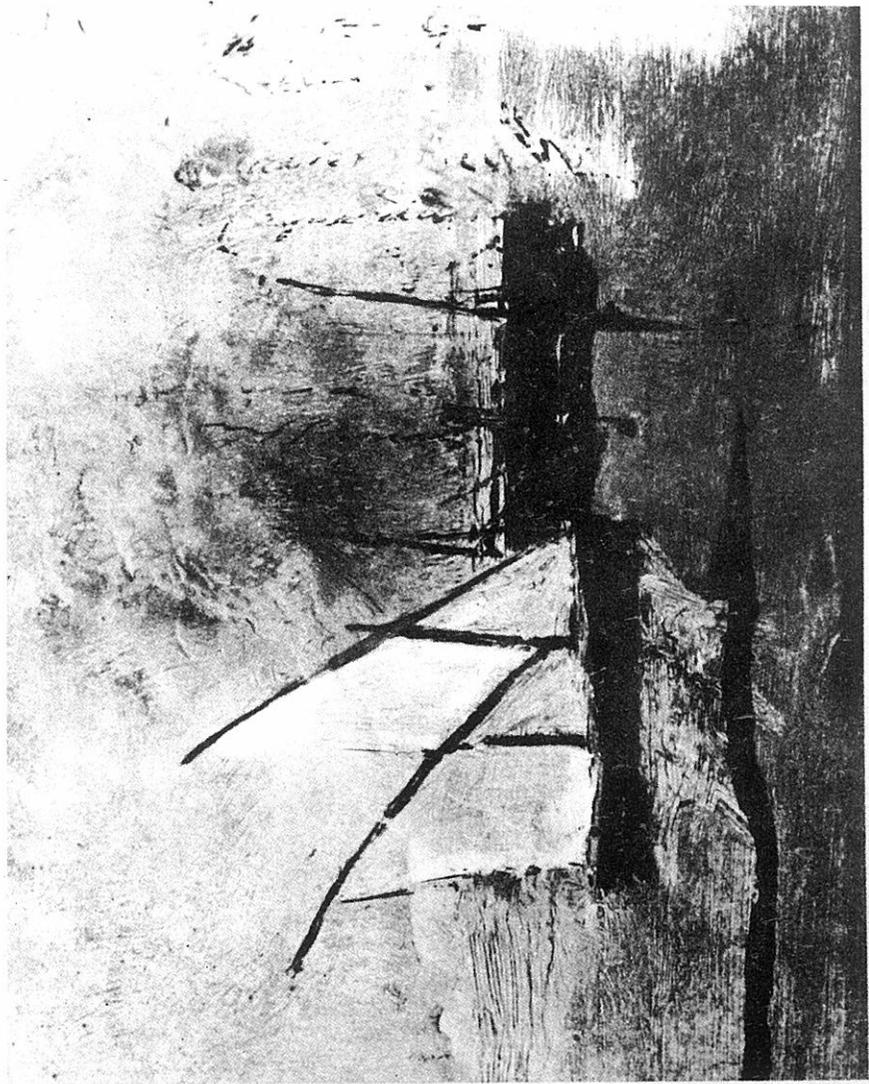
A Porto Alexandre pertencia o caíque *Maria do Carmo*, com 14,069 de tonelagem, de José Pereira. À Baía dos Tigres pertenciam os caíques: *Luzitano*, com 26,535 de tonelagem, de Manuel Gomes Reis; e o *Florência*, com 18,200 de tonelagem, de Maria Catarina dos Reis (186),

Finalmente, ao porto de S. Nicolau pertenciam os caíques: *Hermínia*, com 24,900 de tonelagem, de J. Maria Moura, e o *Ibéria*, com 37,587 de tonelagem, de igual proprietário (187).

(185) *Idem, idem. ibidem.*

(186) Maria Catarina dos Reis, que, em 1888, era proprietária, na Baía dos Tigres, do caíque *Florência*, nasceu em Olhão em 1840, visto ter falecido em Moçâmedes, de *lesão cardíaca e gangrena*, a 4 de Junho de 1904, com 64 anos de idade. Era filha de Manuel Gomes Galambas e de Ana da Conceição. (Câmara Municipal de Moçâmedes. *Livro 5.º de Registo de Óbitos. 1898-1911*).

(187) Arquivo da Capitania do Porto de Moçâmedes. *Documentos Avulsos. Pasta. 1862-1899*. São aqui devidos e bem merecidos os meus agradecimentos muito especiais



Pousão — Barcos. (Coleção Agostinho Fernandes)

Caique de pesca de Olhão, segundo uma tela a óleo do século XIX, de Henrique Pousão,
publicada por Diogo de Macedo em *O Mar e os Artistas*

(*Panorama*, n.º 29, de 1946),

Ainda em 1888, mas já em 4 de Outubro, outro caíque nos surge em Moçâmedes, segundo reza o seguinte documento, que menciona também as respectivas características ou *signaes*:

Tem licença para navegar entre os portos d'esta provincia o cahique portuguez «S. João 1.º» do qual é proprietario Manuel Pereira Gonçalves e patrão João Gonçalves Pereira(...) A referida embarcação tem as seguintes dimensões: onze metros sessenta centímetros de comprimento de largura média: um metro e digo um metro e quinze de pontal, trez metros e vinte centímetros de largura media — sendo a sua lotação em metros cubicos treze toneladas e cento e setenta e cinco decímetros ... (188).

E foi também em 1889 que, a 27 de Abril, o caíque *Perdigueiro* obteve passaporte para poder navegar entre os portos da provincia de Angola.

Era seu proprietário José Libano de Albuquerque e patrão ou mestre Sebastião dos Reis. As características ou *signaes* deste caíque eram as seguintes:

Dimensões: 16,20 m de comprimento; 4,44 m de largura média; 1,50 m de pontal; 33,30 m³ de lotação (189).

Do caíque *S. Tomé* voltamos a ter notícias, através de dois ofícios da Alfândega de Benguela para a de Moçâmedes, de 9 de Setembro de 1889, do seguinte teor:

Enviando as guias de transito sujeito a direitos n.º 30 a 32 de vinte pipas com vinho, trez gigas [de] louça e vinte barris com polvora, pelo cahique portuguez S. Thome.

Idem

Enviando as guias de transito sugeitas a direitos n.º 33 e 34, de quinhentos barris com polvora e dois cascos [de] alcool, pelo cahique portuguez S. Thome (190).

ao senhor comandante Eduardo Pombeiro Gomes Pereira e ao escrivão, senhor José Lopes Corado, pela forma singular como facilitaram a minha árdua missão, a ponto de, já de regresso à Metrópole, ter recebido fotocópias de documentos com interesse para o presente estudo. Bem hajam.

(188) Museu de Huíla (Sá da Bandeira). Arquivo do Governo do Distrito de Moçâmedes. *Livro para n'elle se registarem as licenças de barcos costeiros. 1886-1903.*

(189) *Idem, idem, ibidem.*

(190) Arquivo da Alfândega de Moçâmedes. *Livro de Registo de Correspondência Recebida. 1884-1892, fl. 92 v.º-93.*

Em 1891, a propaganda republicana já tinha também ganho adeptos em Angola e reflectia-se, até, no nome dado a um destes caíques de Moçâmedes. Efectivamente, a 29 daquele ano, o caíque *República* obteve licença para poder navegar para os restantes portos desta província.

Era seu proprietário João Maria Moura e tinha por patrão um cabinda.

As suas dimensões ficaram registadas: 12 m de comprimento; 13,20 m de largura; 1,15 m de pontal. E a lotação também: 13,842 m³ (191).

E deu-se, então, após a revolução do Porto, de 31 de Janeiro de 1891, singular episódio naval, que causou natural espanto e fez grande sensação naquele tempo, mas que, a pouco e pouco, como todas as coisas, foi caindo no mais completo esquecimento: a emocionante fuga ou evasão, para Angola, de Henrique José dos Santos Cardoso, um dos conhecidos implicados da Revolução, precisamente a bordo de um desses minúsculos caíques de Olhão, o *Cahique José*, de mestre G. A. Vidal, *suspeito e processado em Loanda*», com 41 dias de viagem, como reza a legenda da fotografia, até agora inédita, e que neste estudo se reproduz (192).

Já em 1892, a 20 de Janeiro, o secretário do Governo do Distrito de Moçâmedes oficia ao administrador da alfândega local, *Dizendo que depois do sol posto seja permittida a sahida das pequenas embarcações que navegam somente para S. Nicolau e Bahia dos Tigres* (193).

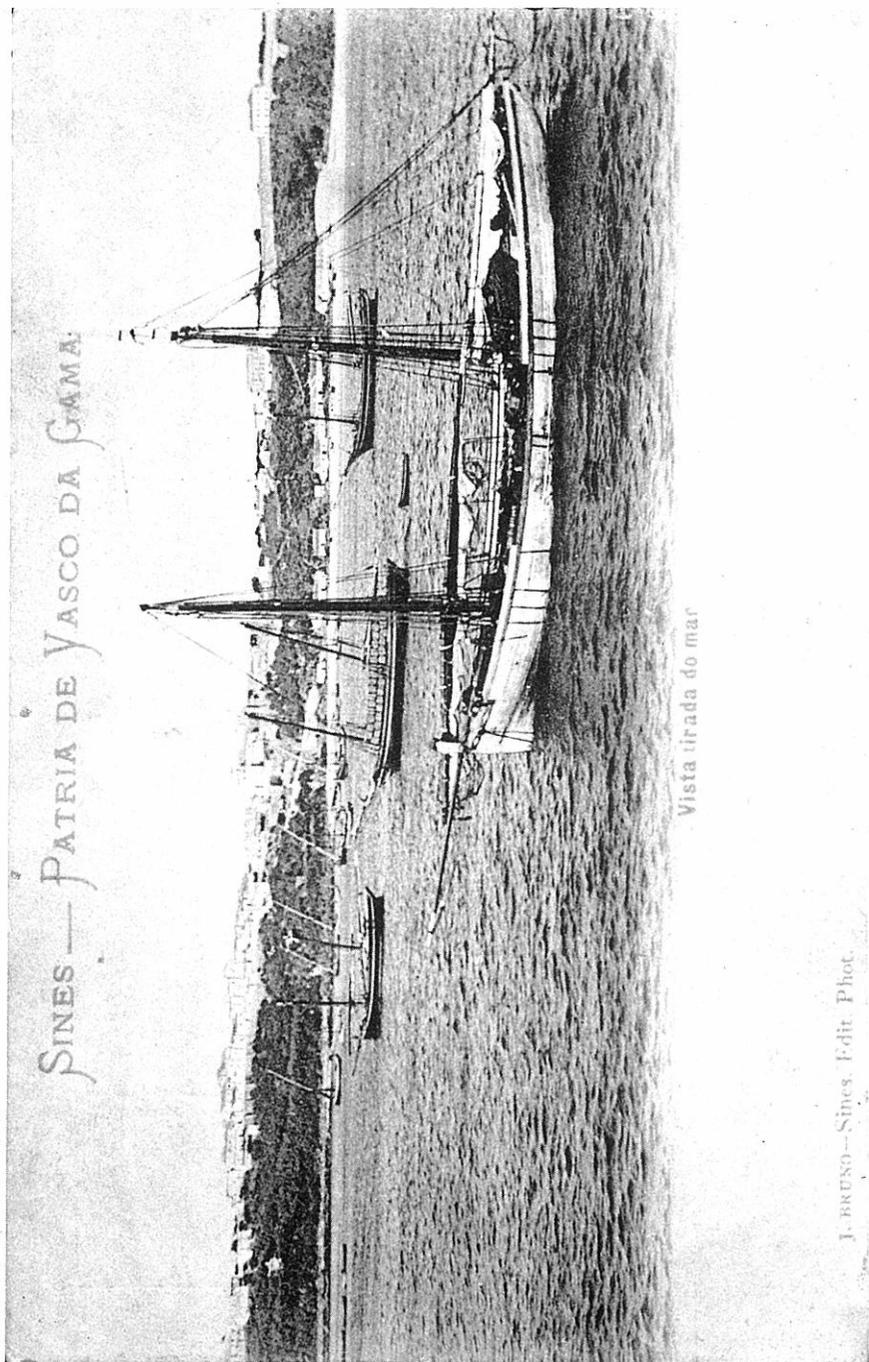
A 5 de Fevereiro do referido ano, em outro officio do secretário do Governo de Moçâmedes, igualmente para a alfândega local, temos notícia de mais outro caíque, nos termos do seguinte sumário:

Participando que Domingos da Costa Russo mestre do Cahique S[anta] Ritta despachou para Landana uma carregação de 805 amarados de peixe, mas fundando-se em que o despacho premitia (sic) a ida a Landana e escalas, entrou em Banana e ahi fez venda de 315 arrobas, e em seguida a Cabinda delegenciar a venda do restante; e por

(191) Museu de Huíla (Sá da Bandeira). Arquivo do Governo do Distrito de Moçâmedes. *Livro para n'elle se registarem as licenças de barcos costeiros. 1886-1903.*

(192) Museu da Lunda, da Companhia dos Diamantes de Angola, no Dundo, onde a encontrei, em 1963, entre outros valiosos documentos fotográficos ali reunidos pelo meu saudoso e querido Amigo, senhor comandante Ernesto de Vilhena, quando naquele ano me proporcionou uma proveitosa visita de estudo ao referido Museu, acompanhado de minha saudosa e querida mulher e filhas, museu que é um dos mais ricos de África, aliás muito conhecido, visitado e estudado por cientistas nacionais e estrangeiros.

(193) Arquivo da Alfândega de Moçâmedes. *Livro de Registo de Correspondência Recebida. 1884-1892*, fl. 199 v.º-200.



Caiques de Olhão, um dos quais em primeiro plano, e outros barcos surtos no porto de Sines, segundo um postal ilustrado dos finais do século XIX ou princípios do actual

(Da Coleção de Alberto Iria)

isso se exigia do referido mestre a diferença de direitos de exportação consignada na tabella devendo cummenicar (sic) a data que der cumprimento a esta ordem (194).

Em Novembro seguinte, três novos caíques alcançam licença para poderem navegar entre os portos da província: o *Restaurador*, de que era proprietário Francisco de Sousa Ganho Júnior e mestre Domingos Pereira Higino, com as seguintes dimensões: 19,65 m de comprimento; 5,65 m de largura; 2,02 m de pontal; 69,217 m³ de lotação; o *Flor de Maria 1.^a*, de que era proprietário Manuel Tomé do Ó e mestre Manuel da Cruz, com as seguintes dimensões: 18,40 m de comprimento; 4,80 m de largura; 1,96 m de pontal; 53,335 m³ de lotação; o *Flôr de Maria 2.^a*, de que era proprietária a firma Concha, Morgado & C.^a e mestre João Gregório Hungria, com as seguintes dimensões: 18,80 m de comprimento; 15,20 m de largura; 2 m de pontal; 60,345 m³ de lotação (195).

Das viagens dos caíques de Moçâmedes para Santo António do Zaire e Estado Independente do Congo, fala o ofício, de 28 de Dezembro de 1892, do residente do distrito do Congo para o administrador da Alfândega de Moçâmedes: *Dizendo que as embarcações despachadas em Mossamedes com peixe para os portos portugueses do Congo, quando não conseguem vendel-o n'estes portos vão descarregal-o a portos estrangeiros, estado independente do Congo, ficando assim lezada a fazenda em 12 por cento. O Cahique «Restaurador» descarregou parte do peixe no Estado Independente do Congo na Secia* (196).

(194) Idem, *idem*. *Livro de Registo de Correspondência Recebida. 1892-1896*, fl. 3 V.º-4. Domingos da Costa Russo, mestre do caíque *Santa Rita*, era natural de Olhão e da família de Tomás Caetano Lopes Russo, também de Olhão.

Este último, nascido ali em 1830, filho de João Lopes Guedelha e de Ana Russo, faleceu em Moçâmedes, de desinteria, a 14 de Maio de 1908, com 78 anos de idade e já viúvo. (Câmara Municipal de Moçâmedes. *Livro 5.º de Registo de Óbitos, 1898-1911*). Outro registo do óbito de Tomás Caetano Lopes Russo, confirma as indicações do antecedente; acrescenta, porém, o nome da mulher com quem foi casado: Maria do Carmo Gonçalves Lopes, natural de Olhão, diz que seus pais eram *lavradores* e que deixou dois filhos. (Cartório Paroquial da Igreja de Santo Adrião, *Registo de Óbitos, de 1908*). Seria um desses filhos o mestre do caíque *Santa Rita*, Domingos da Costa Russo? Não o sabemos dizer.

(195) Museu de Huíla (Sá da Bandeira). Arquivo do Governo do Distrito de Moçâmedes. *Livro para n'elle se registarem as licenças de barcos costeiros. 1886-1903*.

(196) Arquivo da Alfândega de Moçâmedes. *Livro de Registo de Correspondência Recebida. 1892-1896*, fl. 39 v.º-40.

Entretanto, a 24 de Fevereiro de 1893, outro novo caíque, de nome *Judith*, obteve licença para navegar entre os portos de Angola. Era seu proprietário e mestre Sebastião dos Reis. Possuía as seguintes dimensões: 17,50 m de comprimento; 4,32 m de largura; 1,66 m de pontal; 38,733 m³ de lotação (197).

Voltamos a ter notícias das viagens do caíque de que era dono Francisco de Sousa Ganho Júnior e mestre Domingos Pereira Higino, através de um ofício, de 12 de Abril de 1893, da Circunscrição de Cacongo para a Alfândega de Moçâmedes:

Dizendo que o Cahique Restaurador seguiu para Loango territorio Francez por não ter encontrado venda n'esta localidade (198)

E, já ao findar daquele ano, a 23 de Dezembro, é ainda o Residente em Cacongo quem, em ofício dessa data, também para a Alfândega de Moçâmedes, nos dá notícia de mais uma viagem de outro caíque atrás referido:

Participando que o Cahique Senhora do Carmo largou para o Loango da Republica Franceza no dia 13 do corrente com 350 malas de peixe (199).

Entretanto, segundo nos conta Marcos Algarve:

Em meado de Setembro de 1893 partiram de Olhão para Cabinda dois pequenos veleiros novos, construídos em estaleiros do norte. Um armado em palhabote e outro em chalupa. Os proprietários eram dois velhos pilotos e homens batidos na vida marítima (200).

E, ao despontar o ano de 1894, a 19 de Janeiro, o residente de Santo António do Zaire, em ofício dessa data para a Alfândega de

(197) Museu de Huíla (Sá da Bandeira). Arquivo do Governo do Distrito de Moçâmedes. *Livro para n'elle se registarem as licenças de barcos costeiros. 1886-1903.*

(198) Arquivo da Alfândega de Moçâmedes. *Livro de Registo da Correspondência Recebida. 1892-1896*, fl. 47 v.º-48.

(199) *Idem, idem, ibidem*, fl. 73 v.º-74.

(200) ALGARVE (Marcos), *Uma viagem tormentosa de Olhão a Cabinda*, em *Correio do Sul*, de Faro, de 19-VII-956; 26-VII-956; 2-VIII-956 e 30-VIII-956.



Costa do barlavento do Algarve, com barcos latinos saídos para a pesca. Aguarela sobre papel, assinada e datada por el-Rei D. Carlos I em 1901

(Do Ex.^{mo} Sr. Duque de Palmela, por obsequioso intermédio do Ex.^{mo} Sr. Engenheiro Gastão Benjamin Pinto)

Moçâmedes, refere-se à viagem de outro dos típicos barcos que mais pròpriamente interessam ao presente estudo:

Dizendo que o Cahique Portuguez Flor de Inveja mestre Antonio Joze dos Reis descarregou o peixe no territorio estrangeiro Estado Independente do Congo não sabendo se a carga toda ou parte (201).

De novo nos aparece outro dos caíques já atrás referido, no ofício que, em 2 de Maio seguinte, o administrador da Alfândega de Luanda endereçou ao de Moçâmedes e com o qual:

Devolve a guia de transito n.º 128 de 720 malas de peixe que conduzio o cahique Luzitano (202).

Outro ofício enviou a Administração da Alfândega de Luanda para a de Moçâmedes, a 14 de Setembro do referido ano:

Remettendo uma guia de transito de 48 volumes sujeitos ao pagamento de direitos que embarcaram no cahique Flôr de Inveja de que é capitão Sebastião dos Reis (203).

Do residente da Circunscrição do Congo, no seu ofício, de 27 daquele mês e ano, para o administrador da Alfândega de Moçâmedes, alcançámos mais esta notícia do caíque de Francisco de Sousa Ganho Júnior:

Dizendo que o cahique «Restaurador» de que é mestre Thomaz Caetano Lopes, largou d'aquelle porto para o de Loango, Congo Francez, com peixe secco (204).

(201) Arquivo da Alfândega de Moçâmedes. *Livro de Registo da Correspondência Recebida, 1892-1896*, fl. 77 v.º-78. Não deixa de ser curioso referir o sumário do ofício do governador do Distrito de Moçâmedes para a Alfândega local, em 25 de Abril de 1894: «Dizendo que a Camara Municipal está authorizada a collocar debaixo da ponte a canalização para a aguada dos navios e a collocar ali um contador o que será feito sob a direcção do senhor Chefe da Circunscrição». (*Idem, ibidem*, fl. 86 v.º-87).

(202) *Idem, ibidem*, fl. 88 v.º-89.

(203) *Idem, ibidem*, fl. 99 v.º-100.

(204) *Idem, ibidem*, fl. 102 v.º-103. Tomás Caetano Lopes Russo, de seu nome completo, como já atrás anotámos, era natural de Olhão e faleceu em Moçâmedes, a 14 de Maio de 1908, já com 78 anos de idade. (Veja nota n.º 194 do presente estudo). Teria, portanto, já 64 anos de idade (nascera em 1830), quando fez esta viagem ao Congo Francês, em 1894.

Ainda em 1894, a 4 de Outubro, obteve o caíque *Leonor* licença para poder navegar de Moçâmedes para os outros portos da província de Angola. Era seu proprietário e mestre o já atrás referido Sebastião dos Reis, e possuía as seguintes dimensões: 16,30 m de comprimento; 4,95 m de largura média; 1,70 m de pontal; 42,334 m³ de lotação (205).

A 5 do aludido mês e ano, escreveu ainda o administrador da Alfândega de Luanda para o de Moçâmedes:

Dizendo que devem pagar direitos os 48 barris com vinho embarcados no cahique «Flor d'Inveja» (206).

Já em 1895, a 4 de Fevereiro, o residente da Circunscrição de Cabinda escreveu à Alfândega de Moçâmedes:

Communicando que o cahique Nossa Senhora do Carmo descarregou no porto do Congo Francez 751 malas de peixe» (207).

Aos caíques *Judith* e *Flor de Maria 2.º*, nas suas viagens de Moçâmedes para Lândana, se refere este ofício, até agora inédito, de 22 de Junho de 1895:

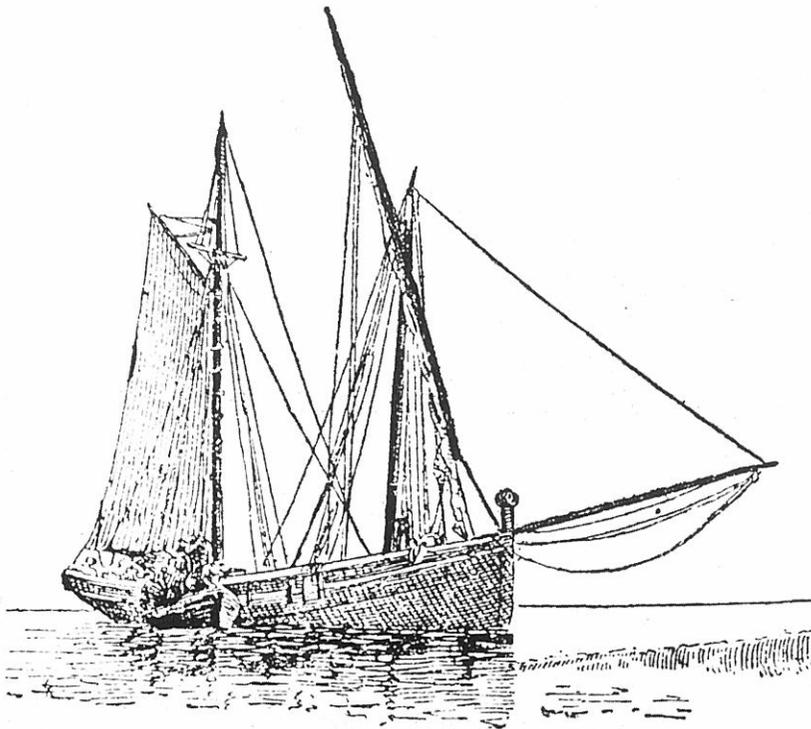
Illm.º Snr. — Tomo a liberdade de enviar a V. S.ª as inclusas duas guias n.ºs 230 e 231 da carga que os cahiques «Judith» e «Flôr de Maria 2.º» conduziram d'este porto para o de Landana, com escalas, rogando a V. S.ª se digne envia-las ao respectivo residente, para os fins convenientes. — Deus Guarde a V. S.ª — Alfandega de Mossamedes 22 de junho de 1895. — Illm.º Snr. Residente da Circunscrição administrativa de Cabinda. Pedro Joaquim Ferreira de Mesquita, administrador (208).

(205) Museu de Huíla (Sá da Bandeira). Arquivo do Governo do Distrito de Moçâmedes. *Livro para n'ella se registarem as licenças de barcos costeiros. 1886-1903*. Em 11 de Maio de 1895, note-se, já aparece Domingos Machado Godinho como patrão do caíque *Leonor*. (*Idem, idem, ibidem*).

(206) Arquivo da Alfândega de Moçâmedes. *Livro de Registo de Correspondência Rcebida. 1892-1896*, fl. 102 V.º-103. «Pelo seu lado, a Porto Alexandre e à Baía dos Tigres os pescadores algarvios haviam continuado a afluír em número tal que, em 1894, foi nomeado um delegado do Governo e, em Dezembro desse ano, uma comissão municipal para Porto Alexandre. Passados tempos, foi elevado a concelho e, em 1896, foi igualmente mandado um delegado para os Tigres, ficando dependente de Porto Alexandre.» (ALMEIDA (General João de), *Sul de Angola* (...). Lisboa, 1936, 2.ª edição, p. 96-97).

(207) *Idem, ibidem*.

(208) *Idem, Livro de Registo de Correspondência Expedida. 1895-1896*, fl. 6.



UM CAHIQUE D'OLHÃO

Desenho publicado no *Almanach do Algarve para 1903*, p. 39, a ilustrar um artigo de Marcos Algarve sobre Olhão

(Da Colecção de Alberto Iria)

Mas nem tudo se traduzia em lucros de viagem. Havia também que pagar multas. O fisco não perdoava. Tinha de cumprir a Lei. Assim nos revela o chefe do Posto Fiscal de Porto Alexandre, no ofício que, em 25 de Junho daquele ano, dirigiu à Alfândega de Moçâmedes:

Enviando dois autos para pagamento de multas impostas aos mestres de cahique «Ilda» Antonio Luciano Leonardo Vieira e hiate «Luiz» João Bento dos Santos (209).

Alguma diligência particular o mestre do caíque *Ilda* deve, talvez, ter mandado fazer junto do governador do Distrito de Moçâmedes, para que este tivesse encarregado o respectivo secretário de, logo em 28 seguinte, escrever à Alfândega de Moçâmedes:

Dizendo para informar-se do chefe do posto fiscal em Porto Alexandre sobre a multa imposta ao mestre do cahique «Ilda» Antonio Luciano Leonardo Vieira (210).

A falta de mestre Leonardo Vieira, o *Vieira Catata*, como vulgarmente o conheciam (211), originária da multa, devia, talvez, ter sido idêntica

(209) *Idem, ibidem*, fl. 120 v.º-121.

(210) *Idem, ibidem*, fl. 121 v.º-122. A este caso se refere ainda o seguinte ofício: Illm.º Snr. — *Para os fins convenientes tomo a liberdade de enviar a V. S.ª os dois inclusos autos, levantados pelo chefe do Posto Fiscal do Porto Alexandre contra Antonio Luciano Leonardo Vieira e João Bento dos Santos, mestres do cahique Ilda» e hiate «Luiz», pela infracção do art.º 17.º do Regulamento dos postos da provincia e art.º 154.º do Regulamento da Alfandega.*

Devo notar a V. S.ª que estes individuos não só se recusaram ao pagamento da multa que lhe foi imposta como se negaram a assignar a respectiva intimação.

Este facto deve-se apesar do referido chefe do posto fiscal, ter cumprido rigorosamente com o determinado no art.º 7.º do N.º 70 do referido regulamento. — Deus Guarde a V. S.ª — Alfandega de Mossamedes, 2 de Julho de 1895 — Illm.º Snr. Delegado interino da Comarca — Pedro Joaquim Ferreira de Mesquita. (Idem, Livro de Registo da Correspondência Expedida, 1895-1896, fl. 6 v.º).

(211) IRIA (Alberto), *ob. e loc. cit.*, p. 29. Vem a propósito transcrever o ofício que, em 2 de Julho de 1895, a Alfândega de Moçâmedes endereçou ao chefe do Posto Fiscal de Porto Alexandre, sobre cujo assunto este deveria ouvir três dos *principais maritimos d'essa localidade*»: os olhanenses João da Rosa Machado, José Joaquim dos Reis e outro. O ofício visava aplicar, de futuro, com maior justiça, as multas aos pescadores ali estabelecidos, pelas suas infracções aos regulamentos então em vigor. Eis o ofício:

«Illm.º Snr. Sendo da máxima conveniencia, segundo o que me foi determinado em ofício da Secretaria do Governo sob o N.º 444 de 28 do mez findo, que se defina de uma vez qual o quadro para o fundeadouro das embarcações entradas n'esse porto

à que, em officio de 6 de Julho seguinte, o referido chefe do Posto Fiscal de Porto Alexandre fez também saber à Alfândega de Moçâmedes, a respeito de outro caïque:

Communicando que o cahique Esperança mestre Alfredo Ferreira Nunes levantou ferro d'aquelle porto sem o competente despacho (212).

Dessa mesma data é o officio do Chefe do Conselho do Egipto (*Egypto*) dirigido ao administrador da Alfândega de Moçâmedes:

Enviando uma copia da guia de transito de mantimentos embarcada no cahique Lusitano de propriedade José Antonio Martins da Cruz (213).

Ainda em Julho desse ano, a 27, de novo o chefe do Posto Fiscal de Porto Alexandre officia à Alfândega de Moçâmedes:

Dizendo que a canoa Josepha da Conceição parte daquelle porto sem ter tirado os competentes documentos (214).

e sujeito à fiscalisação aduaneira, a fim de que com a maior justiça se possa applicar de futuro qualquer multa, pela infracção dos regulamentos em vigor, V. S.^a se dignará fazer com urgencia o seguinte:

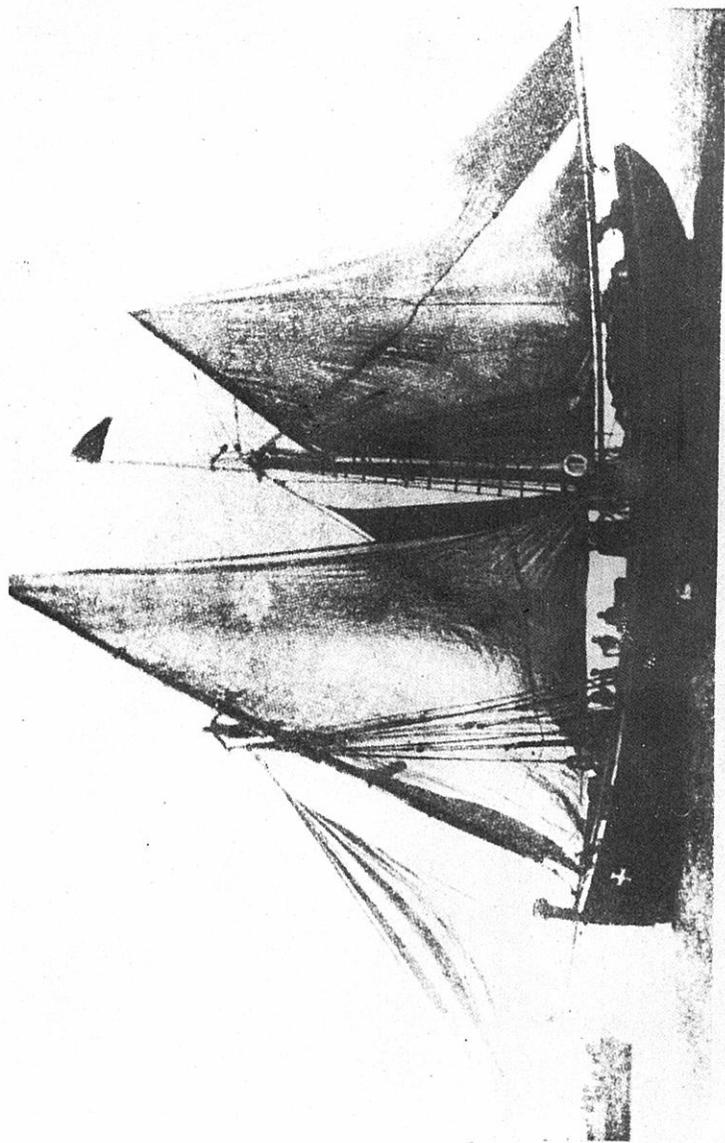
Convidará os principaes maritimos d'essa localidade em numero de tres pelo menos, tais como João da Roza Machado e José Joaquim dos Reis e outro assistindo o chefe do concelho e de commum accordo fixarão o quadro respectivo de que se lançará o competente termo que ficará archivado n'essa delegação por copia enviando-me V. S.^a o original para os fins convenientes.

Feito isto avisará por editaes que o quadro ficou marcado e que serão multados nos termos da lei os que assim não pratiquem e principalmente as embarcações procedentes dos portos do norte. [Deus Guarde a V. S.^a — Alfandega de Mossamedes] (2 de Julho de 1895). — Illm.^o Snr. Chefe do Posto Fiscal em Porto Alexandre.» (Arquivo da Alfândega de Moçâmedes. *Livro de Registo de Correspondência Expedida. 1895-1896*, fl. 6 v.^o-7).

(212) Arquivo da Alfândega de Moçâmedes. *Livro de Registo de Correspondência Recebida. 1892-1896*, fl. 121 v.^o-122.

(213) *Idem, ibidem*, fl. 122 v.^o-123. José António Martins da Cruz, mestre do caïque *Lusitano* acima referido, era, como já vimos, natural de Olhão, filho da celebrada *Regedora* de Porto Alexandre e de Manuel Tomé do Ó. Faleceu em Moçâmedes, de tuberculose pulmonar, com 53 anos, casado, em 8 de Dezembro de 1905. (Veja nota 103 do presente estudo).

(214) *Idem, ibidem*, fl. 124 v.^o-125.



O caique «Mensageiro», de 49 toneladas. A última embarcação à vela, de tonelagem modesta, a sair de Olhão com passageiros. Levou 38 dias de viagem e chegou a Porto Alexandre em 3-10-1911, com 10 pessoas a bordo. Esta embarcação, comandada pelo piloto Sebastião Magano, veio para a firma Ferreira, Pessoa & Manita. Mais tarde pertenceu à Parceria de Pesca, Lda.

Porto Alexandre. Caique *Mensageiro*, de 49 toneladas, da praça de Olhão, chegado ali em 3 de Outubro de 1911, com 10 pessoas a bordo. A travessia atlântica, uma das mais rápidas, 38 dias, fez-se sob o comando do piloto Sebastião Magano. Pertenceu primeiro à firma Ferreira Pessoa & Manita e, depois, à Parceria de Pesca, L.ª, de Porto Alexandre, cuja fotografia conserva. Foi mais tarde levado para o Lobito e, ali, transformado noutra tipo de embarcação, motorizada

(Publicada por *Cecílio Moreira, Entre Dunas e o Mar. Porto Alexandre. Da sua História, da terra e das gentes.* Sem data)

E, em 8 de Agosto seguinte, o residente da Circunscrição de Cacongo escreveu à referida Alfândega de Moçâmedes:

Enviando a guia de transito do cahique Flôr de Maria 2.^a que segue para Cabinda, tendo descarregado em Cacongo 562 malas com peixe (215).

Se, algumas vezes avessos — tal como em Olhão — ao cumprimento de formalidades burocráticas, os nossos pescadores e mareantes, entrados e saídos de Porto Alexandre, deixavam, mas raramente, de as cumprir, também é certo que, cumpridas, se esqueciam de levantar os próprios papéis delas justificativos.

Foi este o motivo do ofício do chefe do Posto Fiscal de Porto Alexandre para o administrador da Alfândega de Moçâmedes, em 12 de Agosto de 1895:

Enviando o passe (ou passaporte) do cahique Flôr de Maria 1.^o que por esquecimento ficou naquella repartição (216).

Novo caíque nos surge agora, a 21 do referido mês e ano, data em que este barco, o *Senhor dos Passos* — da invocação da bela imagem existente na terra natal, em Olhão, na Igreja de N.^a S.^a da Soledade, vulgo a *Igrejinha Pequenina* —, obteve a indispensável licença, em Moçâmedes, para poder navegar entre os portos da província. Foi seu proprietário António da Cruz Viegas e patrão ou mestre Domingos Machado Godinho.

As dimensões do caíque *Senhor dos Passos* eram estas: 16,30 m de comprimento; 4,95 m de largura média; 1,70 m de pontal; 43,334 m³ de lotação (217).

Logo em 31 seguinte, novo caíque vem referido no ofício dessa data, do chefe do Posto Fiscal de Porto Alexandre para a Alfândega de Moçâmedes:

Dizendo que embarcam a bordo do cahique Pinda de que é mestre Antonio Martins Macanjo dois barris com aguardente apprehendidos a bordo da lancha almedina por falta de guia de transito, os quaes seguem para esta caza fiscal em harmonia com o officio n.^o 124 de 27 do mez findo (218).

(215) *Idem, ibidem*, fl. 125 v.^o-126.

(216) *Idem, ibidem*, fl. 126 v.^o-127.

(217) Museu de Huila (Sá da Bandeira). Arquivo do Governo do Distrito de Moçâmedes. *Livro para n'elle se registarem as licenças de barcos costeiros. 1886-1903.*

(218) Arquivo da Alfândega de Moçâmedes. *Livro de Registo de Correspondência Recebida. 1892-1896*, fl. 127 v.^o-128.

Mas o *Pinda* também levava então para Moçâmedes um passageiro. Outro ofício, de 31 desse mês, escreveu o chefe do Posto Fiscal de Porto Alexandre para a Alfândega daquela vila:

Participando que n'esta data segue a bordo do cahique «Pinda» o primeiro aspirante do quadro das alfandegas Carlos Carvalho de Freitas da Silva (219).

É já de 9 de Setembro seguinte o ofício abaixo transcrito, da Alfândega de Moçâmedes para o residente de Santo António do Zaire, que nos fala das viagens dos caíques *Senhor dos Passos*, *Flor de Maria 1.º* e *Flor de Maria 2.º*, novamente de Moçâmedes para Lândana:

Illm.º Snr. — Tomo a liberdade de enviar a V. S.ª, afim de que se digne remettel-os ao residente de Landana, os tres inclusos duplicados das guias da carga que os cahiques «Senhor dos Passos» «Flôr de Maria 1.º» e «Flôr de Maria 2.º» conduziram d'este porto para aquelle, fazendo escalas pelos portos intermediarios. — Deus Guarde a V. S.ª — Alfandega de Mossamedes 9 de Setembro de 1895.— Illm.º Snr Residente de Santo Antonio do Zaire. Pedro Joaquim Ferreira de Mesquita, administrador (220).

E, ainda em Setembro desse ano, a 17, é o residente de Cabinda quem, para a Alfândega de Moçâmedes,

Participa que o cahique «Flôr de Maria 2.º» desembarcou 34 saccos com 2012 K.ºs de milho carregados no Ambrizette (221).

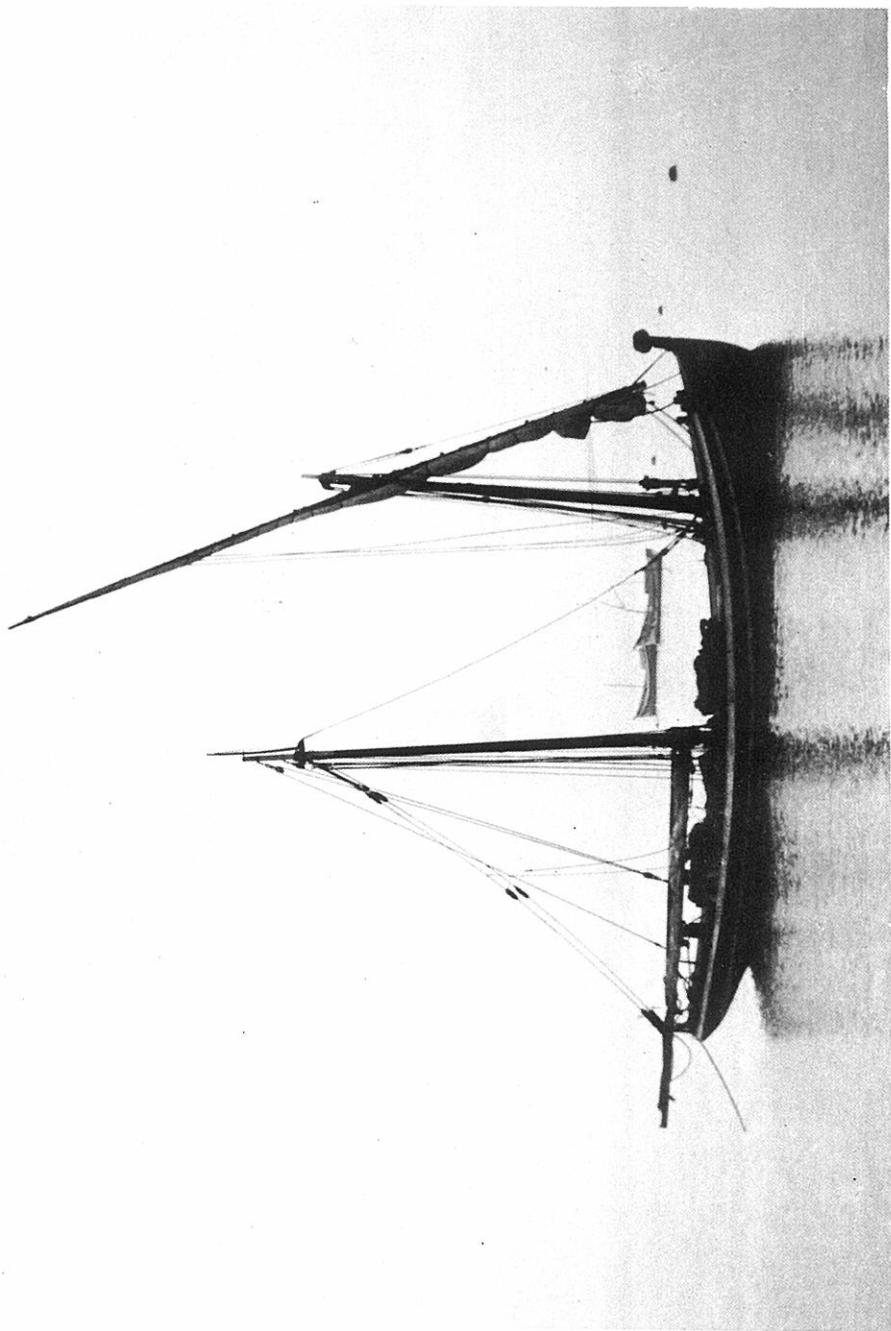
Outro ofício do administrador da Alfândega de Moçâmedes, endereçado, em 24 de Outubro seguinte, ao residente de Santo António do Zaire, dá-nos conta das viagens dos caíques *Restaurador* e *Flor de Maria 2.º* e do palhabote *Cabo Negro*, de Moçâmedes para Lândana:

Illm.º Snr. — Juntos encontrará V. S.ª trez guias de transito da carga que os cahiques «Restaurador» e «Flor de Maria 2.º e» palha-

(219) *Idem, ibidem*, fl. 128 v.º-129.

(220) *Idem, Livro de Registo de Correspondência Expedida. 1895-1896*, fl. 15 v.º.

(221) *Idem, Livro de Registo de Correspondência Recebida. 1892-1896*, fl. 130 v.º-



São Martinho do Porto. Caique de Olhão, *Santa Rita*, ali fundeado na manhã enevoada de 18 de Setembro de 1931. Foi seu proprietário e mestre João José Casaca. Empregava-se, na ocasião, no transporte de fruta a granel da região de Alcobaça para Olhão

(Do Ex.^{mo} Sr. José Nunes dos Santos, residente em S. Pedro do Estoril)

bote «Cabo Negro» conduziram d'este porto para o de Landana, com escalas, rogando a V. S.^a se digne enviar-as ao residente d'aquelle porto, para os fins convenientes. Deus Guarde a V. S.^a — Alfandega de Mossamedes 24 de Outubro de 1895. — Illm.^o Snr. Residente de Santo Antonio do Zaire. Pedro Joaquim Ferreira de Mesquita, administrador (222).

Também daquela data é o ofício remetido pela Alfândega de Moçâmedes ao supracitado residente, com referência à viagem de regresso, de Santo António do Zaire, do caíque *Senhor dos Passos* e de duas chalupas: a *Celeste* e a *Moçâmedes* (223).

Eis o ofício:

Illm.^o Snr. Devidamente legalizados, envio a V. S.^a as inclusas cinco guias de transito da carga que d'esse porto conduziram para este as chalupas «Celeste» e «Mossamedes» e o cahique «Senhor dos Passos» — Deus Guarde a V. S.^a — Alfandega de Mossamedes 24 de Outubro de 1895. — Illm.^o Snr. Residente de Santo Antonio do Zaire. Pedro Joaquim Ferreira de Mesquita, administrador (224).

Já em Novembro daquele ano, no dia 10, o administrador do concelho de Moçâmedes, em ofício dirigido ao administrador da Alfândega local,

Participa que a bordo do cahique de José dos Reis existe contrabando de fazendas e tabaco e que às 10 h da manhã foi um sacco para terra (225).

(222) *Idem, Livro de Registo de Correspondência Expedida, 1895-1896, fl. 20 v.^o*

(223) «Chalupa — Embarcação de dois mastros — o «grande» e o da «mezema» — em que arma pano latino quadrangular. No mastro grande, arma um mastaréu — o «mastaréu de gavetope». Larga ainda vela de estai e bujarrona. Alguns autores dão à vela de ré a designação de «catita». LEITÃO (Comandantes Humberto) e LOPES (J. Vicente), *ob. cit.*, p. 120. Em 5 de Maio de 1896 figura Diogo Bronze Correia como capitão da chalupa *Celeste*. (Arquivo da Alfândega de Moçâmedes, *Livro de Registo de Correspondência Expedida, 1895-1896, fl. 47 v.^o*).

(224) Arquivo da Alfândega de Moçâmedes. *Livro de Registo de Correspondência Expedida, 1895-1896, fl. 21.*

(225) *Idem, Livro de Registo de Correspondência Recebida, 1892-1896, fl. 135 v.^o-136.*

O contrabando devia ter sido importante. E, talvez em consequência dele, estava surta na baía de Moçâmedes, em 19 do referido mês, a canhoneira *Tavira* (226).

A 25 seguinte, o juiz de Direito de Moçâmedes escreve ao administrador da Alfândega local:

Pede para ser presente às 10 1/2 horas da manhã no Tribunal o tabaco apprehendido a José Joaquim dos Reis (227).

As deficientes condições em que, então, se fazia a vigilância aduaneira de Porto Alexandre e Baía dos Tigres foram expostas pelo administrador da Alfândega de Moçâmedes ao secretário do Governo do Distrito, nestes termos:

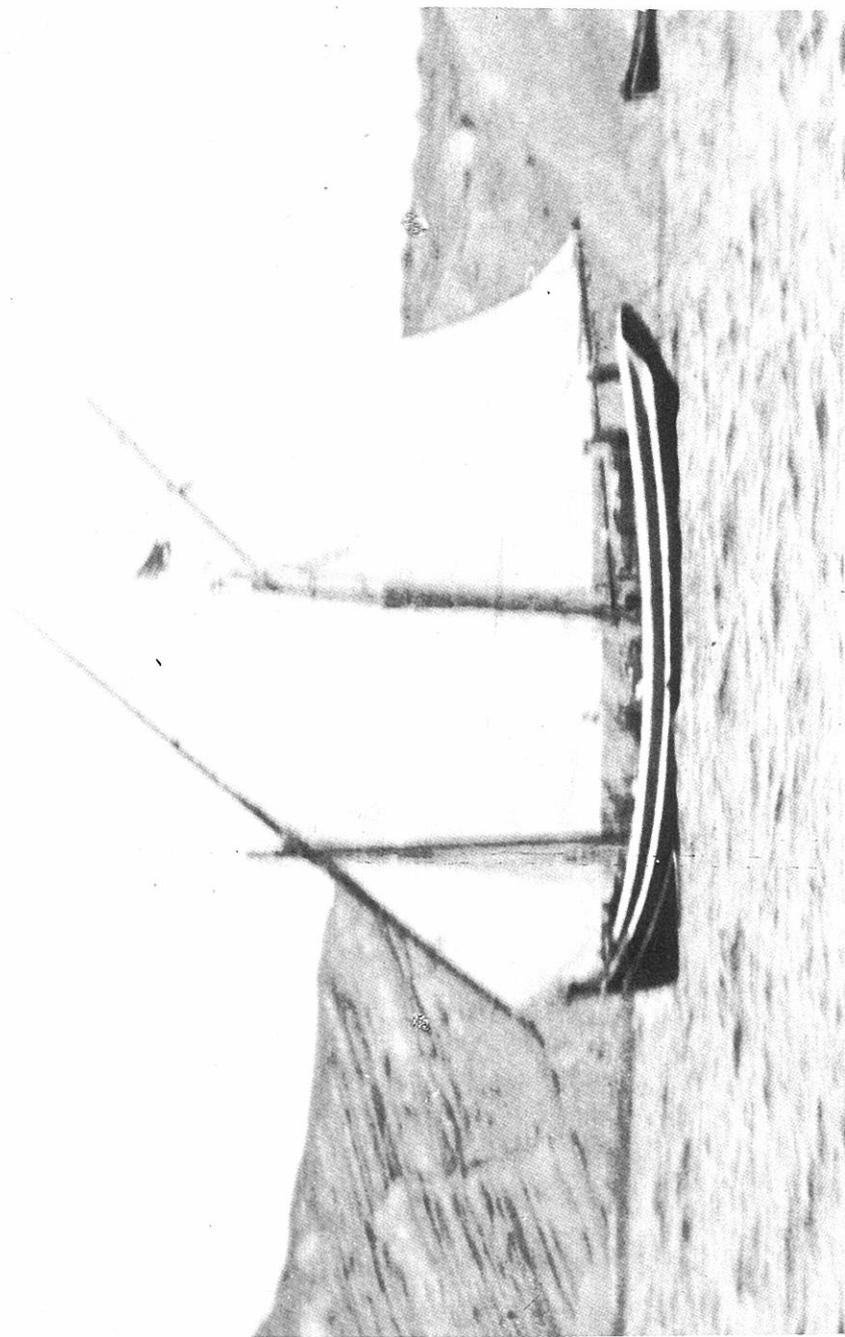
Illm.º Snr. — Em resposta ao officio d'essa secretaria sob o n.º 931 de hoje, que enviava o officio n.º 130 do Chefe do Concelho do Porto Alexandre, para informar sobre o escaller em serviço n'aquelle concelho, diz-me o primiero aspirante Carvalho o seguinte: — Que o escaller quando para alli foi não estava já em bom estado de conservação, e que não tendo nem telheiro para o guardar, nem remadores que d'elle cuidassem, era impossível entregal-o em melhor estado. Além disso, devo fazer notar a V. S.ª, que não sendo já novos os escalleres que vieram para o Porto Alexandre e Bahia dos Tigres, foi exactamente o peor que alli ficou, onde innegavelmente há mais serviço e onde se torna de mais necessidade — Aproveito esta occasião para lembrar a V. S.ª que aquelle posto fiscal não tem remadores, estando eu constantemente recebendo reclamações do respectivo chefe, visto que a maior parte das vezes tem que pagar do seu bolso aos remadores particulares que o conduzem a bordo. — Deus Guarde a V. S.ª — Alfandega de Mossamedes, 30 de Novembro de 1895 — Illm.º Snr. Secretario do Governo d'este Districto. Pedro Joaquim Ferreira Mesquita, administrador (228).

Ao principiar o ano de 1896, logo em 7 de Janeiro, o seguinte officio da Alfândega de Moçâmedes, endereçado à Comissão de Recursos das

(226) *Idem, ibidem*, fl. 136 v.º-137.

(227) *Idem, ibidem*.

(228) *Idem, Livro de Correspondência Expedida. 1895-1896*, fl. 25.



São Martinho do Porto. Caique *Santa Rita*, da praça de Olhão, a navegar fora da barra daquele porto, em 29 de Setembro de 1933
(Do *Ex.º Sr. José Nunes dos Santos*)

Alfândegas, revela-nos outro caso de contrabando passado com o caíque *Nossa Senhora do Carmo*:

Illm.º Exm.º Snr. — Tenho a honra de enviar a V. Ex.ª, para os fins convenientes, o incluso processo de tomada e apprehendimento de tabaco e outros objectos, feita ao mestre e dono do cahique «Nossa Senhora do Carmo», de cuja sentença recorre para a comissão de que V. Ex.ª é muito digno presidente. — Deus Guarde a V. Ex.ª — Alfandega de Mossamedes 7 de janeiro de 1896. — Illm.º Exm.º Snr. Presidente da Comissão de recursos das alfândegas. Pedro Joaquim Ferreira de Mesquita, administrador (229).

A 10 do referido mês e ano, o chefe do Posto Fiscal de Porto Alexandre, em officio dirigido ao administrador da Alfândega de Moçâmedes,

Participa que Manuel Nunes Viveiros mestre da canôa «Linda», chegou do Porto da Bahia dos Tigres e seguiu para Mossamedes sem ter dado entrada (230).

E, na mesma data, em outro officio,

Diz que o cahique Almeida chegou de Mossamedes carregado com mantimento e sem o competente passe e guia (231).

Em 14 seguinte, a administração da Alfândega de Moçâmedes endereçou o seguinte officio ao chefe do Posto Fiscal de Porto Alexandre, esclarecendo-o acerca da canoa *Linda*:

«Illm.º Snr. — Respondendo ao officio de V. S.ª sob o n.º 26 de 10 do corrente, devo dizer-lhe que o mestre da canôa «Linda» apresentou n'esta alfandega o respectivo passe e guia da carga tomada na Bahia dos Tigres. Quanto ao facto que se deu em Porto Alexandre, declarou não trazer mais do que um passageiro e sua bagagem que ali tomou; em virtude do que pela séde da alfandega não ha multa a applicar, devendo V. S.ª aguardar o regresso do referido barco, afim de lhe applicar por esse posto a multa de 2.000 reis, cumminada no art.º 156, § 2.º do cap.º 17 do regulamento em vigor, do que já inteirei o mestre e dono da referida canôa. — Deus

(229) *Idem, ibidem*, fl. 31 v.º.

(230) *Idem, Livro de Correspondência Recebida. 1892-1896*, fl. 142 v.º-143.

(231) *Idem, ibidem*.

Guarde a V. S.^a — Alfandega de Mossamedes 14 de janeiro de 1896. — Illm.^o Snr. Chefe do posto fiscal de Porto Alexandre. — Pelo administrador Carlos da Costa de Freitas Jacome, 2.^o official (2³²).

A 16 do referido mês e ano entrou em Benguela, procedente de Olhão, o caíque *Casimiro 1.^o*

João de Sousa Honrado, natural de Olhão, requereu, em 23 seguinte, por se ter extraviado o conhecimento dos volumes vindos a bordo daquele caíque, *surto n'este porto* (de Benguela) *em 16 de Janeiro do corrente anno*, para poder prestar fiança, a fim de os despachar. Deu por fiador Sebastião Pereira Machado, outro olhanense. Os volumes, que de Olhão trouxera o referido caíque e cujo conhecimento se extraviara, eram constituídos por: um bote; uma caixa com redes de pesca; três volumes com cortiça para redes e uma caixa com fio para redes de pesca. É de 29 do dito mês e ano a data do respectivo auto (2³³).

Em 4 de Fevereiro seguinte, de novo a Alfândega de Moçâmedes insiste junto do Posto Fiscal de Porto Alexandre, acerca da multa da canoa *Linda*, nos termos do ofício abaixo transcrito:

«Illm.^o Snr. — Não tendo V. S.^a ainda dado cumprimento ao meu officio n.^o 10 de 14 de janeiro ultimo, queira cobrar e remetter-me pela primeira via a multa de 2.000 reis que deve ser paga pela canôa «Linda». — Deus Guarde a V. S.^a — Alfandega de Mossamedes 4 de fevereiro de 1896. — Illm.^o Snr. Chefe do Posto fiscal de Porto Alexandre — Pelo administrador Carlos da Costa de Freitas Jacome, 2.^o Official (2³⁴).

Ainda em Fevereiro desse ano, a 22, o administrador da Alfândega de Moçâmedes, em ofício então dirigido ao secretário do Governo daquele distrito, novamente trata do caso, transitado em julgado, do contrabando do caíque *Nossa Senhora do Carmo*, do mestre e dono José Joaquim dos Reis. O barco estava então fundeado em Porto Alexandre, de onde o devia ter rebocado, para Moçâmedes, a canhoneira *Douro*. Eis o ofício:

Illm.^o Snr. — Tendo transitado em julgado, segundo o accordam publicado no boletim official n.^o 6 de 15 do corrente, a sentença

(2³²) *Idem, Livro de Registo de Correspondência Expedida. 1895-1896, fl. 32.*

(2³³) Arquivo da Delegação Aduaneira de Benguela. *Processos Fiscais. Documentos Avulsos. 1896-1897.*

(2³⁴) Arquivo da Alfândega de Moçâmedes. *Livro de Registo de Correspondência Expedida. 1895-1896, fl. 34.*



Caique *Agosinha*, da praça de Olhão, de que foi proprietário e mestre Francisco Paulo, vulgo *Sôpa Gorda*, em 1933

(Da *EX.^{ma} Sr.^a D. Maria do Nascimento Casaca Paulo, natural de Olhão*)

dada por esta casa fiscal em data de 17 de dezembro do anno findo, contra José Joaquim dos Reis, dono e mestre do cahique portuguez «Nossa Senhora do Carmo», e achando-se o dito cahique fundeado em Porto Alexandre, ora roga a S. Ex.^{cia} o Governador se digne dar as suas ordens para que o chefe do referido concelho preste todo o auxilio possivel ao chefe do posto fiscal, para o fim de tomar posse do referido barco, que deverá ser condusido a este porto.

Outrosim peço a S. Ex.^{cia} o Governador se digne dar as suas ordens para que a canhoneira «Douro» o traga a reboque para este porto no seu proximo regresso. Deus Guarde a V. S.^a — Alfandega de Mossamedes 22 de fevereiro de 1896. — Illm.^o Snr. Secretario do Governo d'este districto. Pedro Joaquim Ferreira de Mesquita, administrador (235).

Logo a 27 do referido mês e ano, o administrador da Alfândega de Moçâmedes, em ofício dessa data, dirigido ao secretário do Governo do Distrito, dá-nos conta de ter despachado ali o já atrás referido caíque Agil, de João Duarte de Almeida (236).

Illm.^o Snr. — Devolvendo a essa secretaria o officio n.º 48 do chefe do Porto Alexandre datado de 19 do corrente, e o qual me foi enviado para informar com o officio n.º 204 d'essa secretaria, em data de hontem, cumpre-me informar a V. Ex.^{cia} o seguinte

Effectivamente em 10 do corrente despachou n'esta alfandega o cahique Agil, de João Dantas (sic) de Almeida uma porção de mantimentos para Pinda, o que se faz para todos e qualquer ponto da costa, taes como S. Nicolau Bahia das Pipas Cupeu (sic) Armado etc, etc, onde igualmente não existe postos fiscaes. Isso

(235) *Idem, ibidem*, fl. 35 v.º.

(236) João Duarte de Almeida, a quem já nos temos aqui referido, «foi um dos grandes obreiros do engrandecimento de Portugal em Angola. Era natural de Midões. Quando Bernardino (Freire de Figueiredo Abreu e Castro) chegou a Moçâmedes, lá encontrou o conterrâneo. Não se sabe se já havia entre eles relações de amizade, ou mesmo de conhecimento. Sabe-se, sim, que logo se comportaram como amigos. Tão amigos, que Bernardino o convidou para testemunha da escritura de promessa e voto a que atrás fizemos referência. Tão amigos, que se tornam, ambos, os apóstolos da abolição da escravatura». VICENTE (Padre José), *Bernardino Freire de Figueiredo Abreu e Castro. Fundador de Moçâmedes*. Lisboa, 1969, p. 81. É o n.º 8 da coleção editada pela Agência-Geral do Ultramar sob o título: *Figuras e Feitos de Além-Mar*.

porém é promettido (sic) ás alfandegas, visto que essas cazas fiscaes só passam guias de transito de generos tirados do consumo, ou a produção colonial.

O que é precizo, é não confundir as atribuições de um posto fiscal com as de uma alfandega ou delegação, visto que os postos fiscaes não podem dar guias de transito, se não para as alfandegas a que estão subordinados, não as podendo dar também para portos não alfandegados. Quando alguma embarcação descarregue mercadorias em porto não alfandegado, e que essas mercadorias não sejam acompanhadas da guia que justifique a sua procedencia devem ser apprehendidas por descaminho de direitos, — o que porém é de difficil fiscalização visto não haver posto fiscal algum. No caso presente podem as mercadorias alli descarregadas, foram (sic) legalmente por levarem guia d'esta caza fiscal.

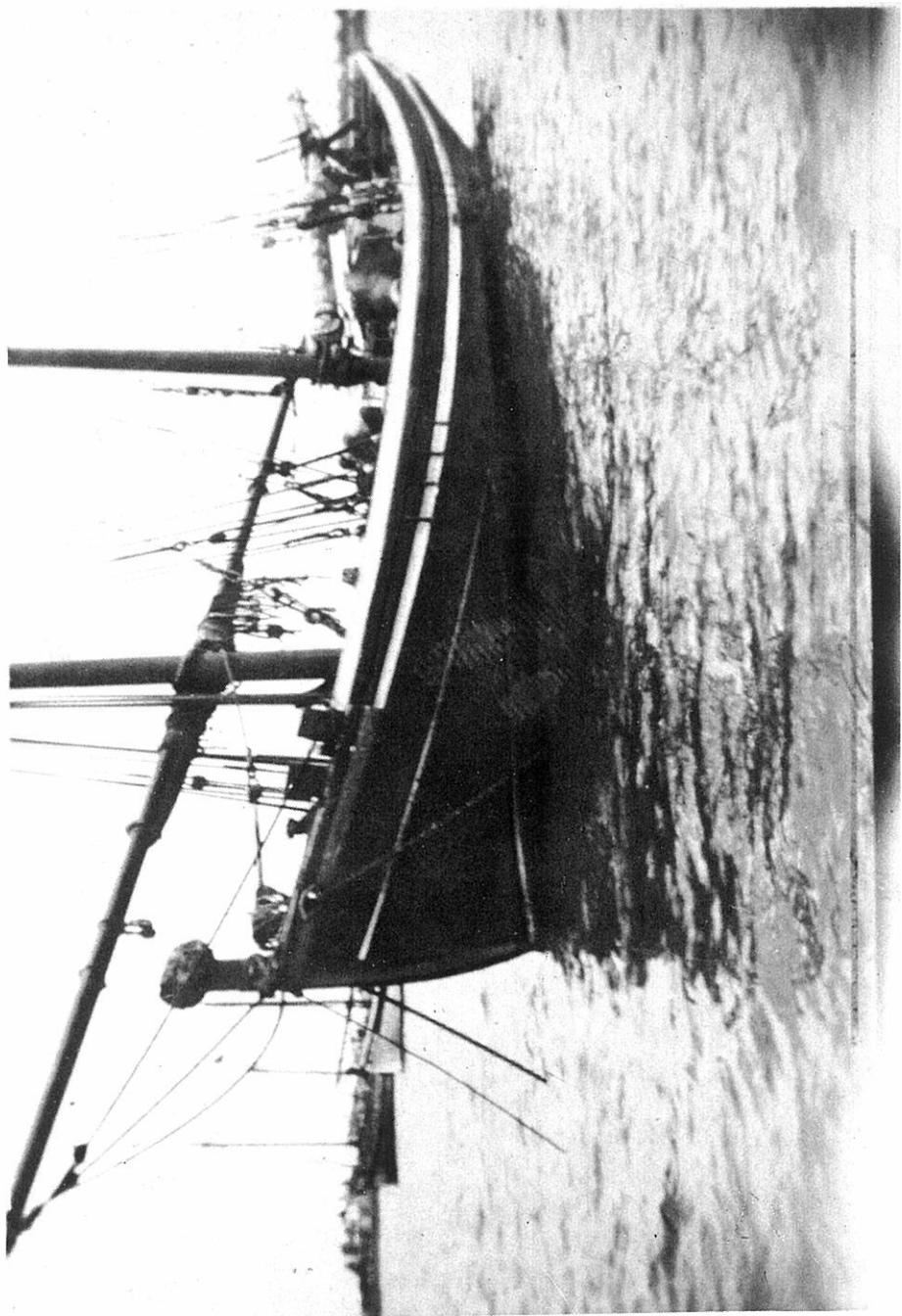
Em resumo; nada impede que alli se faça desembarque de mercadorias, com guias d'esta alfandega tornando-se porem de urgente necessidade um posto fiscal n'aquelle ponto, não pelos cazos presentes mas por outros factos que se poderão ter dado sem que seja possível impedir qualquer (sic) descaminhos de direitos. O governo porem, em egualdade de circunstancias para uma regular fiscalização teria que montar ao longo da costa da provincia mais de vinte postos fiscaes com o que acarretaria uma grande despeza, talvez com bem pouco resultado para a fiscalisação.

É o que me compre (sic) informar V. Ex.^a afim de que o leve ao conhecimento de Sua Ex.^a o governador para os devidos effeitos. [Deus Guarde a V. Ex.^{cia} Alfandega de Mossamedes 27 de Fevereiro de 1896. — Illm.^o Snr. Secretario do Governo — Pedro Joaquim Ferreira de Mesquita, administrador] (237).

Em 6 de Maio daquele ano, em officio desta data, que seguidamente transcrevo, da Alfandega de Moçâmedes para o residente da Circunscrição de Lândana, registam-se novas viagens dos já conhecidos caíques *Casimiro* e *Senhor dos Passos*, carregados de peixe seco para aquele porto do Norte:

Illm.^o Exm.^o Snr. — Para os effeitos das portarias n.^o 46 de 18 n.^o 72 de 31 de Janeiro de 1885, cumpre-me enviar a V. Ex.^{cia} os duplicados das guias de carregamento de peixe secco que os cahiques

(237) Arquivo da Alfândega de Moçâmedes. *Livro de Registo de Correspondência Expedida. 1895-1896*, fl. 36.



Caique *Santa Rita*, ancorado em Olhão em 1933
(Da Ex.^{ma} Sr.^a D. *Maria do Nascimento Casaca Paulo*)

«Cazemiro» e «Senhor dos Passos» conduzem deste porto para o de Landana. Deus Guarde a V. Ex.^{cia}. Alfandega de Mossamedes, 6 de Maio de 1896. Illm.^o Snr. Presidente da Circunscrição de Landana» (238).

E a 12 do referido mês e ano, no ofício que, nessa data, a Alfândega de Moçâmedes endereçou ao residente da Circunscrição de Santo António do Zaire, de novo nos aparece a chalupa *Moçâmedes*, de que era mestre José de Sousa Honrado, também com peixe seco, de Moçâmedes para Santo António do Zaire:

Illm.^o Snr. — Para os efeitos das portarias provinciaes n.º 46 de 18 e n.º 72 em 31 de Janeiro de 1895, cumpre-me enviar a V. Ex.^{cia} o duplicado da guia n.º 266 do carregamento de peixe secco que a chalupa Mossamedes, de que é mestre José de Souza Honrado, conduz deste porto para o de «Santo Antonio do Zaire». Deus Guarde a V. Ex.^a — Alfandega de Mossamedes 12 de Maio de 1896. Illm.^o Exm.^o Snr. Residente da Circunscrição de Santo Antonio do Zaire (239).

A 3 de Julho do mesmo ano, no ofício dessa data, dirigido pela Administração da Alfândega de Moçâmedes ao residente da Circunscrição de Lândana, figura o palhabote *Costa 1.º*, também carregado com peixe seco e em viagem de Moçâmedes para aquele porto do Norte:

Rezidente da Circunscrição de Landana. Illm.^o Snr. Para o efeito das portarias n.ºs 46 e 72 de 18 e 31 de Janeiro de 1895 incluzo remetto a V. Ex.^a o duplicado da guia n.º 272 do Carregamento de peixe secco, que o palhabote Costa 1.º transporta para Landana. Deus Guarde a V. Ex.^a Alfandega de Mossamedes 3 de Julho de 1896. Illm.^o Snr. Chefe da Circunscrição de Landana assignado Carlos da Costa de Freitas Jacome administrador (240).

Ainda a 20 do referido mês, o administrador da Alfândega de Moçâmedes, ao officiar nessa data para o residente da Circunscrição de

(238) *Idem, ibidem*, fl. 48.

(239) *Idem, ibidem*, fl. 49 v.º

(240) *Idem, ibidem*, fl. 58.

Lândana, faz outros sim referência a mais uma viagem do caíque *Judith*, com peixe seco para aquele porto:

Illm.º e Exm.º Snr. Para o effeito das portarias Provinciaes n.º 46 e 72 de 18 e 31 de Janeiro de 1895 incluzo remetto a V. Ex.ª o duplicado da guia n.º 272 do carregamento de peixe secco, que o Cahique Judith transporta para Landana. Deus Guarde a V. Ex.ª Alfandega de Mossamedes 20 de Julho de 1896. Illm.º e Exm.º Snr. Residente da Circunscrição de Landana. Jacome» (241).

De novo o já nosso conhecido caíque *Flor de Maria 2.º* nos surge em viagem de Moçâmedes para Lândana, carregado de peixe seco, e ao qual se refere, nestes termos, o ofício da Alfândega daquela vila do Sul angolense, para aquela Residência do Norte, em 23 do supracitado mês e ano:

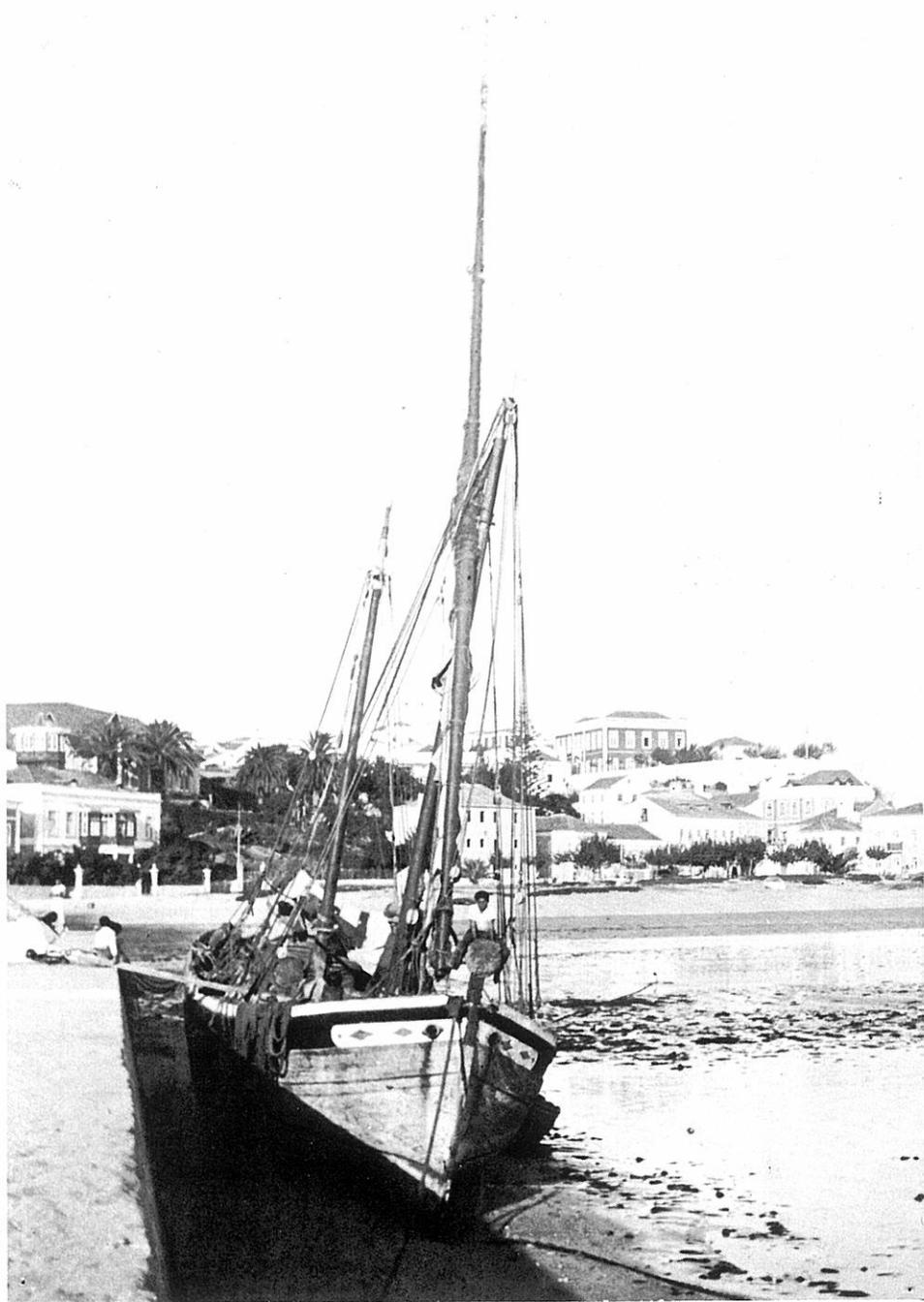
D'Alfandega de Mossamedes à Residencia de Landana n.º 166. Mossamedes, 23 de Julho de 1896. A administração d'esta Alfandega remette a Residencia de Landana o duplicado da guia n.º 327 de 23 de Julho de 1600 malas de peixe secco, que o cahique Flor de Maria 2.º conduz para esse porto. Jacome» (242).

Em Novembro, a Alfândega de Moçâmedes recebeu do chefe de Posto de Porto Alexandre o ofício de 3 desse mês, no qual diz que:

Tomou a devida consideração as recomendações feitas sobre o cahique denominado «Assumpção», de que é mestre Jozé Fernandes

(241) *Idem, ibidem*, fl. 62 V.º. Três dias antes, a 17 do referido mês e ano, o administrador da Alfândega de Moçâmedes, em ofício dessa data, para o secretário do Governo do Distrito, dá-nos a curiosa notícia de como, então, se pretendia comemorar mais um aniversário, em 4 de Agosto seguinte, da chegada a Moçâmedes da barca *Tentativa Feliz*, precedida, em 1 daquele mês de 1849, do brigue de guerra *Douro*, com a colónia portuguesa de Pernambuco. Diz o ofício: «Illm.º Snr. Tendo-me sido pedido, um armazem do pateo d'Alfandega — que se acha devoluto, a fim de se dar uma recita de Amadores em beneficio dos pobres d'esta Villa, commemorando assim a noite de 4 de Agosto data faustuosa do anniversario da Colonia; cumpre-me submeter à apreciação do Snr. governador o referido pedido cazo Sua Ex.cia entenda se possa dar a competente auctorização. Deus guarde a V. S.ª Alfandega de Mossamedes 17 de Julho de 1896 — Illm.º Snr. Secretário do Governo Carlos da Costa de Freitas Jacome, administrador.» (*Idem, ibidem*, fl. 62).

(242) *Idem, ibidem*, fl. 63.



São Martinho do Porto. Caique *Albertina* 2.º, a carregar fruta para Olhão, em 9 de Setembro de 1935. Era seu proprietário e mestre António Paulo, vulgo «o Pataco»

(Do Ex.^{mo} Sr. José Nunes dos Santos)

Bento o qual descarregou só madeira, achando-se a bordo o respectivo guarda (243).

Logo em 4 seguinte, a Delegação do Concelho de Porto Alexandre, na Baía dos Tigres, lhe

Remette os duplicados das guias de transito passadas a Antonio Vieira e João Bento dos Santos com os numeros 88 e 89 (244).

E, a 16, também a referida Delegação lhe

Envia em duplicado as guias de transito n.º 84 a qual fica sem effeito, o que tambem envia o duplicado da guia n.º 85 passada a Francisco da Cruz Milhomes (sic) (245).

Já em 3 de Dezembro desse ano, o atrás referido caíque *Assunção* obteve licença para navegar de Moçâmedes para os restantes portos da província. Eram seus proprietários os mestres João da Cruz Caleres e José Fernandes Bento. Tinha 40 toneladas de arqueação (246).

(243) *Idem. Livro de Registo de Correspondência Recebida. 1892-1896*, fl. 142 v.º-143. O mestre do caíque *Assumpção*, José Fernandes Bento, foi casado com Maria Teresa dos Reis Bento. Deste casamento nasceu um filho em Olhão, em 1877, José Fernandes Bento Júnior, que faleceu solteiro, em Moçâmedes, a 20 de Maio de 1894, apenas com 17 anos. (Câmara Municipal de Moçâmedes, *Livro 4.º de Registo de Óbitos, 1882-1898*). Outro registo do óbito de José Fernandes Bento Júnior confirma todos estes dados do antecedente (Cartório da Igreja Paroquial de Santo Adrião. *Livro de Óbitos, 1891-1901*). Também em Moçâmedes faleceu, a 31 de Julho de 1894, com 44 anos, o pescador João Gonçalves Bento, natural de Olhão (onde nasceu, portanto, em 1850), casado, filho de José Fernandes Bento e de Maria Rosa Bento. (*Idem, ibidem*).

(244) *Idem, Livro de Registo de Correspondência Recebida. 1896-1898*, fl. 4 v.º-5.

(245) *Idem, ibidem*, fl. 5 v.º-6.

(246) Museu de Huíla (Sá da Bandeira). Arquivo do Governo do Distrito de Moçâmedes. *Livro para n'elle se registarem as licenças dos barcos costeiros. 1886-1903*. Já falei de José Fernandes Bento, também dono e mestre do caíque *Assumpção*. Quanto ao outro mestre e proprietário deste caíque, João da Cruz Caleres, já dele tratei em outro estudo, na sua viagem de Olhão para Porto Alexandre, em 4 de Setembro de 1902, a bordo de outro caíque seu, o *Bom Jesus das Almas*, que fez a travessia atlântica em 45 dias, não obstante levar a bordo 26 pessoas, entre tripulantes e passageiros, no número dos quais se contavam sua mulher e filho João da Cruz Caleres, ainda criança. Correu o risco de se perder por duas vezes, uma próximo do estreito de Gibraltar e, outra, nas alturas da Serra Leoa. Nele seguiram, como 1.º e 2.º pilotos, respectivamente, Domingos Ramalheira e Joaquim Batata, naturais de

Em 15 de Janeiro de 1897, a Secretaria do Governo do Distrito de Moçâmedes fazia saber à Alfândega local:

Afim de se dar comprimento (sic) ao determinado pelo Commisariado Regio deve essa alfandega passar recibo do pagamento do imposto de exportação de peixe secco para que o exportador possa provar que pagou, devendo no recibo indicar-se o pezo para effeito de fiscalização.

Nas *Observações*, registou-se então: *Sciende — avise-se o publico e exijia-se (sic) duplicado do despacho de receita por sahida que será entregue à parte a fim de se justificar do pagamento. Alfandega de Mossamedes 15 de Janeiro de 1897 (247).*

A 11 de Fevereiro daquele ano, a Delegação Aduaneira de Porto Alexandre, no ofício que, então, escreveu à Alfândega de Moçâmedes,

Remette o duplicado da guia de transito livre n.º 19 datada de hoje de 283 malas de peixe secco que Francisco da Cruz Mil-homens mestre do Caique Costa 1.º [manda] para descarregar n'esta alfande[ga] deixando de pagar aqui os (sic) o imposto de 3%. Consta-me porem que estes volumes se destinam à exportação e que o mestre completa o carregamento na Bahia das Pipas por isso communica para os fins convenientes.

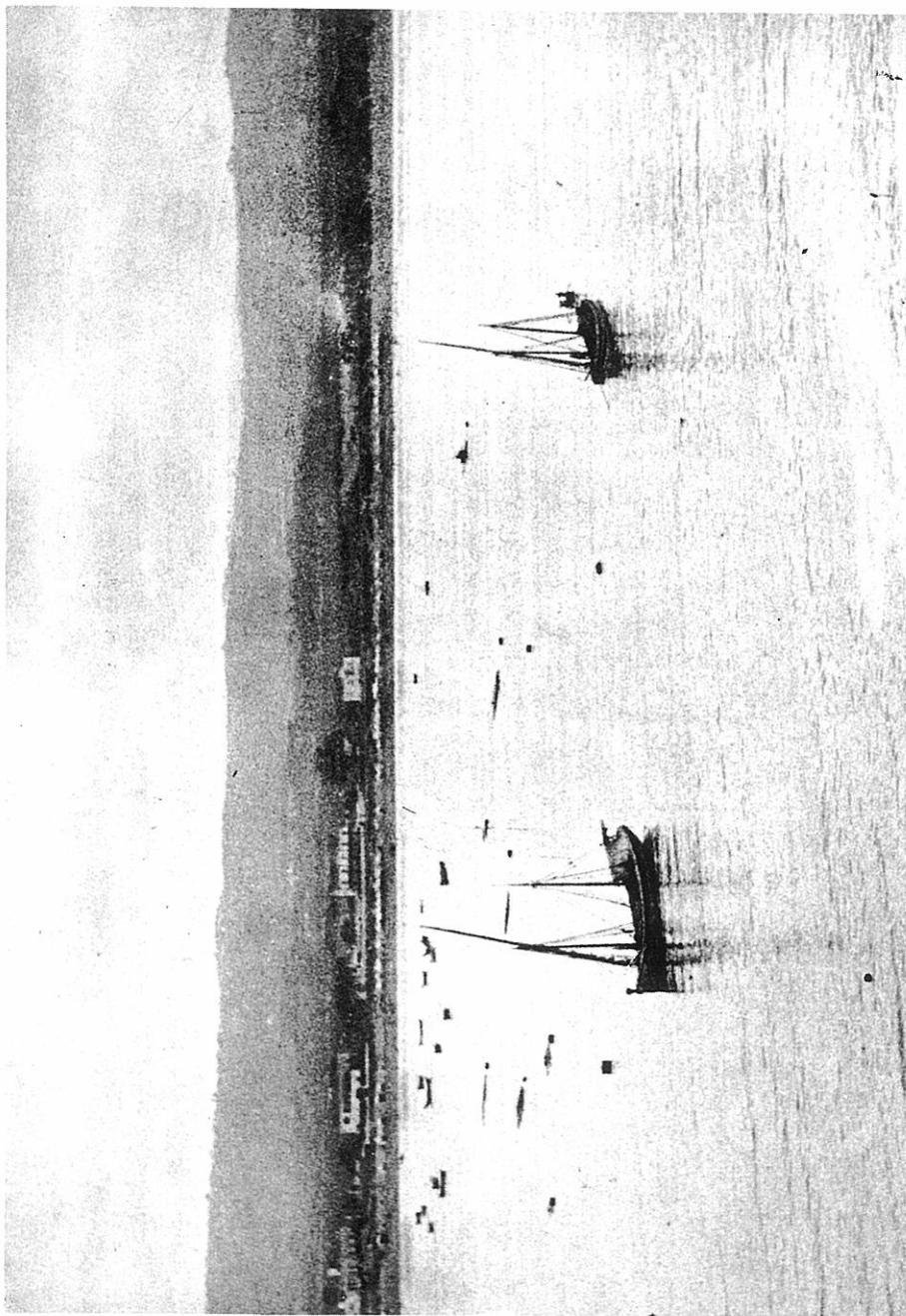
Nas *Observações* registou-se:

Tendo sido satisfeita a importancia do imposto nesta séde mando que se archive. Freitas Jacome — administrador (248).

Ilhavo. IRIA (Alberto), *As Caravelas do Infante e os Caiques do Algarve. Subsídios para o estudo da arqueologia naval portuguesa*. Lisboa, 1963, p. 152-153. Edição da Associação dos Arqueólogos Portugueses). No cemitério público de Moçâmedes, onde foi sepultado, lê-se: *AQUI JAZ, JOAO DA CRUZ CALERES | FALECIDO EM BENGUELA / em 21-7-1921*. Em carta de 27 de Outubro de 1964, dizia-me, no final, o senhor Raul Caleres, prestimoso agente comercial e procurador em Luanda, referindo-se àquela façanha naval de seu pai: «*Da prole dessa viagem memorável, só eu e uma irmã com 63 anos é que estão vivos.*» Mais tarde, a 6 de Agosto de 1969, faleceu em Lisboa, João da Cruz Caleres Júnior. (*Diário de Notícias*, de 13-8-969).

(247) Arquivo da Alfândega de Moçâmedes. *Livro de Registo de Correspondência Recebida. 1896-1898*, fl. 22 v.º-23.

(248) *Idem, ibidem*, fl. 29 v.º-30.



São Martinho do Porto. Caiques *Santa Rita* e *Albertina 2.º*, fundeados na baía, por ocasião de terem ido ali carregar fruta para Olhão, em 11 de Setembro de 1935

(Do *EX.º* Sr. *José Nunes dos Santos*)

Já em 30 de Abril, o chefe do Posto Fiscal de Porto Alexandre de novo escreve ao administrador da Alfândega de Moçâmedes,

Enviando o duplicado do imposto cobrado sobre o peixe exportado durante o mez d'Abril findo (249).

E, logo em 10 de Junho, a Administração do Concelho de Porto Alexandre escreve à administração alfandegária do distrito

Lembrando que o Cahique Assumpção e palhabote Minalvina, que conduzem mantimentos para aquella porto deviam pagar ali o respectivo imposto, para evitar prejuizos nos interesses da Commisão Municipal, pois assim sem (sic) tem seguido em sua cobrança d'esde Março ultimo (250).

Mas, a 16 de Agosto seguinte, é o Juizo de Direito de Moçâmedes quem officia à Alfândega local

Communicando que por despacho do Juiz foi auctorizada a firma Commercial d'esta praça — Sousa & Reys, a tomar conta da lenha e bordões que a chalupa Florinda surta n'este porto conduzio de Santo Antonio do Zaire, etc. (251).

À chalupa *Florinda*, de mestre José dos Reis Peixe-Rei, já nos referimos em outro estudo, no qual então dissemos, em 1938, «que, tendo deixado o Algarve sob os melhores auspícios, andou depois longo tempo à deriva, nos mares de África, com o mastro grande partido e as velas feitas farrapos, até aportar ao Congo Francês» (252).

Antes de findar 1897, o chefe do Posto Fiscal de Porto Alexandre escreve ainda, por três vezes, à sede alfandegária de Moçâmedes. A primeira vez, em 11 de Outubro,

Perguntando se o Cahique Senhora do Carmo fundeado n'aquelle porto pertence a esta alfandega, para assim saber o que tenha de fazer a tal respeito (253).

(249) *Idem, ibidem*, fl. 40 v.º-41.

(250) *Idem, ibidem*, fl. 48 v.º-49.

(251) *Idem, ibidem*, fl. 56 v.º-57.

(252) IRIA (Alberto), *ob. e loc. cit.*, p. 17-18.

(253) Arquivo da Alfândega de Moçâmedes. *Livro de Registo de Correspondência Recebida. 1896-1898*, fl. 61 v.º-62.

A segunda vez, em 24 do referido mês,

Queixa-se do cahique «Almeidina» ter ido a porto Pinda e não ter despachado em Porto Alexandre, apesar do mestre ter sido avisado (254).

A terceira vez, a 17 de Dezembro,

Enviando pelo José de Souza Faquinha mestre do cahique Abílio 1.º o rendimento d'aquelle posto fiscal relativo ao mez de Novembro a importancia de Reis 443.201 (255).

Em 31 de Janeiro de 1898 ainda o delegado da comarca escrevia à Alfândega de Moçâmedes

Pedindo sejam enviados todos os artigos apprehendidos a José Joaquim dos Reis (256), aquelle mestre de caíques a quem atrás nos referimos e que fora apanhado com importante contrabando.

O chefe do Posto Fiscal de Porto Alexandre ainda escreve, uma vez mais, à Alfândega de Moçâmedes,

Participando depositar a importancia do[s] direitos municipais dos mantimentos conduzidos pelo Cahique Senhor dos Passos e pedindo informações sobre o mesmo assumpto (257).

E, em 27 de Julho, é o chefe militar da Baía dos Tigres quem se dirige à Alfândega de Moçâmedes

Communicando que João da Cruz Algarve mestre do Batel Algarve — meteu carga a bordo sem ter pedido a competente auctorização (258).

(254) *Idem, ibidem.*

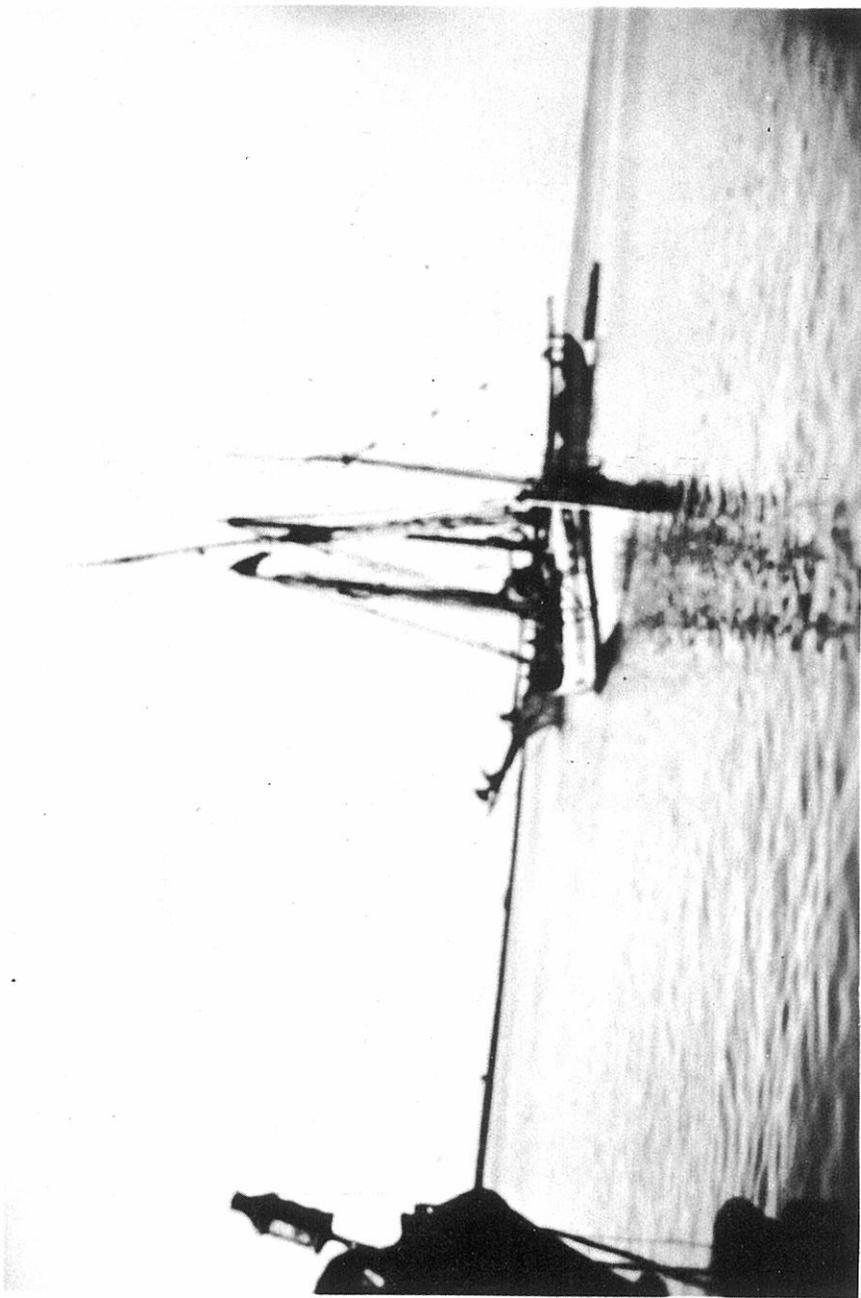
(255) *Idem, ibidem*, fl. 65 v.º-66.

(256) *Idem, ibidem*, fl. 69 v.º-70.

(257) *Idem, ibidem*, fl. 81 v.º-82.

(258) *Idem, ibidem*, fl. 84 v.º-85. O batel *Algarve*, de mestre João da Cruz Algarve, que nos aparece carregado, na Baía dos Tigres, em 27 de Julho de 1898, é a única embarcação algarvia, deste tipo, que no Sul angolense encontrámos registada. Os comandantes Humberto Leitão e J. Vicente Lopes dizem-nos o que era o batel:

«Batel — Nome que dão os pescadores a uma embarcação de boca aberta, fundo chato, popa direita, com uma cinta por baixo do alcatrate e bancadas móveis. Iça um bastardo em um pequeno mastro // A maior das embarcações das naus e galeões. Era muito possante, o seu comprimento andava por 1/3 do comprimento da quilha do navio, a boca regulava por 1/3 daquele e a altura da roda de proa, por metade da boca». (*Ob. cit.*, pp. 69-70).



Caique *Albertina* 2.º ancorado no porto de Olhão em 1935
(Da *Ex.ª Sr.ª D. Maria do Nascimento Casaca Paulo*)

Por sua vez, a Delegação da Procuradoria da Coroa e Fazenda, em 18 de Agosto seguinte, dirigiu-se também àquela Alfândega,

Pedindo os volumes vindos para este porto, no Caique Gezela, pertencentes aos espolios de Gervazia da Costa Estevens e Manoel Vinhas Reis (259).

Em 28 de Novembro desse ano, a Secretaria do Governo do Distrito de Moçâmedes, em ofício que dirige, nessa data, à Alfândega local, dá-lhe conhecimento do seguinte, respeitante ao mestre de um caíque, talvez recém-chegado de Olhão:

Deferido o requerimento de António da Cruz Viegas — mandando tomar termo de responsabilidade e passando-se certificado a fim d'este documento substituir os papeis de bordo (260).

Ao findar 1898, a 26 de Dezembro, surge-nos novo caíque, o *Encantador*, de que era proprietário António Sena e patrão João da Cruz Calleres; obteve licença para navegar de Moçâmedes para os outros portos da província.

As dimensões do caíque *Encantador* eram: 19,90 m de comprimento; 6,95 m de largura média; 1,90 m de pontal; 138,126 m³ de lotação; tonelagem bruta 51,375; tonelagem líquida 48,807 (261).

Novo caíque, o *Coração de Jesus*, obteve igual licença de cabotagem, a 7 de Abril de 1900.

Era seu dono António da Cruz Viegas. E mestre ou patrão Manuel da Cruz Viegas.

Possuía estas dimensões: 18,40 m de comprimento; 4,80 m de largura; 1,96 m de pontal; 53,335 m³ de capacidade (262).

Outro novo caíque, o *Judith 2.º*, nos aparece em Moçâmedes, a 14 de Novembro de 1901, data da sua licença de cabotagem. Era seu proprietário Sebastião dos Reis e mestre ou patrão José Pinheiro.

(259) *Idem, ibidem*, fl. 85 v.º-86.

(260) *Idem, ibidem*, fl. 96 v.º-97.

(261) Museu de Huila (Sá da Bandeira). Arquivo do Governo do Distrito de Moçâmedes. *Livro para n'elle se registarem as licenças de barcos costeiros. 1886-1903*. Em 6 de Julho de 1903 já figurava como patrão ou mestre deste caíque João José Rodrigues. (*Idem, idem, ibidem*).

(262) *Idem, idem, ibidem*.

Eram estas as suas dimensões: 20,65 m de comprimento; 5,63 m de largura; 2 m de pontal; 71,765 m³ de lotação (263).

A 27 de Novembro de 1903, já o caíque *Flor de Maria 2.º*, que deixámos citado em outro lugar do presente estudo, pertencia à firma comercial de Morgado & Morgado (264).

Em síntese, afirmou alguém, o que muito nos apraz aqui pôr em merecida evidência:

«Foram, porém, os Colonos Algarvios de Olhão que fundaram Porto Alexandre, o segundo núcleo demográfico do Distrito. Em Porto Alexandre encontraram, é certo, os primeiros industriais de pesca. Mas estes, muito poucos, cedo abandonaram a futura povoação. Foram os Algarvios de Olhão que construíram em Porto Alexandre as primeiras habitações e ali se dedicaram, com resultados eficientes, às indústrias do mar (...).

Os Colonos Algarvios de Olhão não fundaram aglomerados rurais; criaram apenas aglomerados piscatórios. Não se dedicaram ao comércio sertanejo, nem (ao menos neste ciclo) a indústrias extractivas ou transformadoras, a não ser as derivadas da pesca, e, quanto ao comércio industrial do peixe, essa inspirada e benéfica lembrança se deve ao componente da primeira colónia, Manuel José Alves Bastos, que foi o primeiro que, pelo ano de 1880, (*sic*) levou o peixe seco a S. Tomé, o mercado que os filhos de Olhão mais tarde (*sic*) exploraram intensivamente com os seus caíques, como nos assevera Alfredo Felner no seu notável livro sobre a *Colonização dos planaltos e litorais do Sul de Angola*, cap. V.

Os «Colonos Algarvios Olhanenses» introduzindo-se por todas as baías, angras e enseadas, mesmo pelos recantos onde encontravam, já formados, núcleos de povoações, animaram vivamente a indústria piscatória do Distrito.

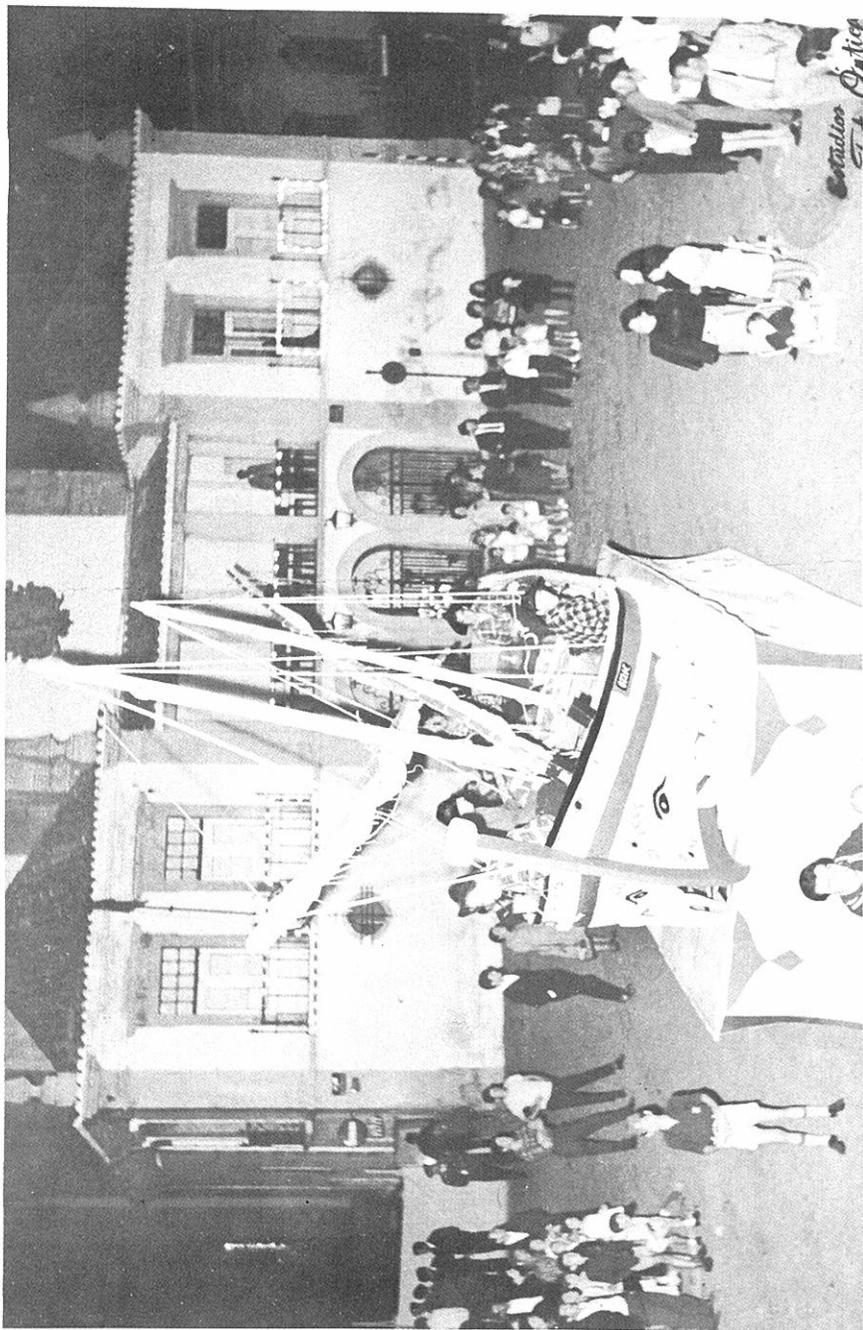
Acerca deste assunto, que tão debatido há sido, e para bem firmar os princípios norteadores do nosso estudo — a verdade e a justiça — diremos, em resumo, baseados nas fontes documentais que exibimos:

Os «Colonos de 49 e 50 e os seus contemporâneos na fase da Primeira Organização» foram os imortais fundadores do Distrito; os «Colonos Algarvios de Olhão», os imortais impulsionadores da principal das suas indústrias: a da pesca.

E, quanto a aglomerados demográficos, os «Colonos de 49 e 50 e os seus contemporâneos na fase da Primeira Organização» criaram a cidade

(263) *Idem, idem, ibidem*. Em 5 de Fevereiro de 1902, já Sebastião dos Reis figura como dono e mestre do caíque *Judith 2.º* (*Idem, idem, ibidem*).

(264) *Idem, idem, ibidem*.



Olhão. Caique de pesca construído segundo o desenho do venerando mestre Manuel Ramires, um dos mais hábeis e antigos calafates olhanenses, para figurar no cortejo local das festas de S. João em 1966. O carro alegórico, no momento de passar na Avenida da República, junto à Capelinha do Senhor Jesus dos Aflitos, na parte detrás da Igreja Matriz de N.ª S.ª do Rosário

(Por gentileza do Ex.º Sr. José Francisco Bruno, de Olhão)

de Moçâmedes, a capital do Distrito; e os «Colonos Algarvios Olhanenses», as duas povoações que se lhe seguem em importância: Porto Alexandre e Baía dos Tigres» (265).

Mais recentemente também se reconheceu que:

1.º «Os algarvios tinham descoberto as pescas do Sul de Angola que desde então não deixaram de atraí-los, impulsionando não só a nova indústria em Moçâmedes, mas alastrando por todas as baías do sul, desde Porto Alexandre, cujo povoamento se lhes deve, até à Baía dos Tigres, onde se estabelece João da Rosa Machado, «vinte e dois anos antes de lá entrar o primeiro navio de guerra português», anota Albuquerque Felner ...»

2.º «Foram os algarvios, com efeito, quem deu o impulso decisivo às pescas do Sul e quem nos próprios barcos iniciou a distribuição do peixe seco pelas cidades e vilas do Norte da colónia e até pelo Congo» (266).

A documentação inédita que, do século XIX, deixámos atrás transcrita, é prova suficiente, além da já aduzida em outros nossos estudos, das afirmações acima referidas.

«E ao dar balanço a este século de actividade, não se há-de deixar de reconhecer — *como já o disse José Antunes da Cunha* — que foram as pescarias quem salvou a colonização agrícola de Moçâmedes, e ocupou e povoou toda a orla litoral até ao Cunene, velho sonho de D. Francisco de Sousa Coutinho. Este o seu valor político.

Do seu valor económico e das somas que o seu desenvolvimento tem custado, já se disse o bastante para o ter no justo apreço.

Os industriais da pesca de Moçâmedes por si e pelos seus pares de Angola, podem testemunhar orgulhosamente que a iniciativa privada é o mais eficaz instrumento do progresso económico (...).

As pescarias e a colonização do litoral do Sul de Angola, pelas condições

(265) TORRES (Manuel Júlio de Mendonça), *A disseminação colonizadora no Distrito de Moçâmedes e a formação dos seus aglomerados demográficos*, em *Boletim Geral do Ultramar*, n.º 323, Maio-1952, pp. 32-34.

(266) CUNHA (José Antunes da), *A iniciativa privada na colonização do litoral do Sul de Angola. Comunicação apresentada ao V Congresso Nacional de Pesca*, em *Boletim da Pesca*, n.º 73, Dezembro, 1961, p. 73.

em que se estabeleceram e desenvolveram, constituem uma afirmação vitoriosa da capacidade de realização da iniciativa privada» (267).

Mas, se foi e é assim, como não restam dúvidas, tudo isso resultou da arrojada iniciativa dos mareantes e pescadores de Olhão e dos seus numerosos caíques levados consigo para o Sul de Angola, sempre em contínuas e arriscadas travessias do Atlântico.

Por isso é que, já no alvorecer do século XX, Marcos Algarve ainda podia dizer: «Existe ainda, apesar dos onerosos direitos criados pelos governos para com os cereaes importados de Marrocos, uma infinidade de cahiques d'Olhão, que percorrem todos os portos portugueses e muitos hespanhoes. Em toda a Africa occidental encontra-se tambem grande numero d'esses barcos, conduzindo peixe secco e outros generos de Mossamedes para o norte da mesma costa.

Em Mossamedes, Porto Alexandre e Bahia dos Tigres, ha verdadeiras colonias, só compostas de olhanenses.

Todos os annos partem de Olhão para Loanda e Mossamedes, causando o assombro de muita gente a perigosa travessia feita por tão pequenas embarcações» (268).

E foi assim que Moçâmedes, pelos esforços de todos os seus filhos, muitos deles filhos, netos e bisnetos dos filhos de Olhão (mareantes, pescadores e até lavradores), foi elevada à categoria de cidade, por Alvará de 23 de Maio de 1911 (269).

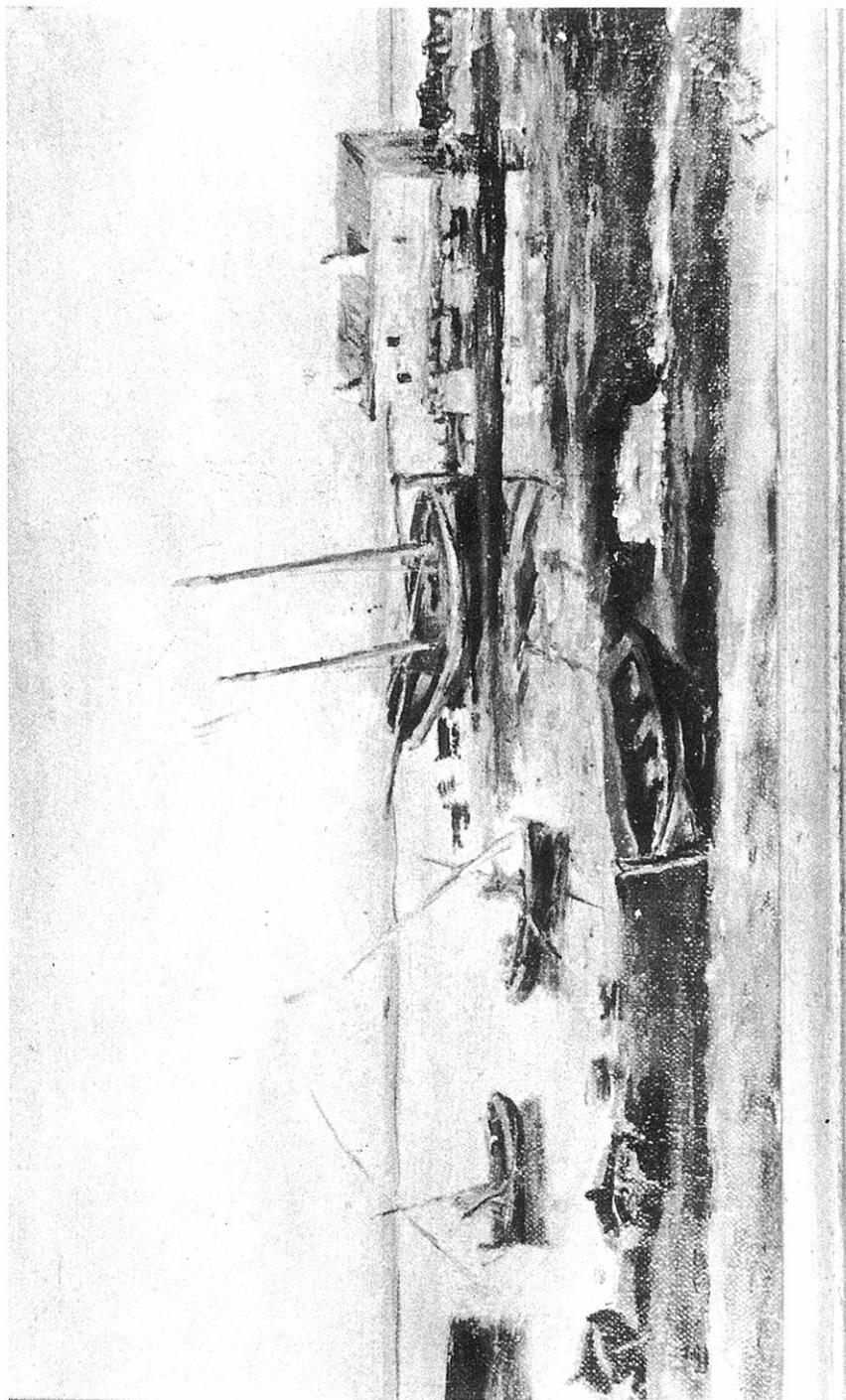
Ainda neste ano de 1911, a 3 de Outubro, chegava a Porto Alexandre o caíque *Mensageiro*, da praça de Olhão, de 49 toneladas e com 10 pessoas a bordo.

(267) *Idem, idem, ibidem*, p. 76. Outro autor escreveu: «Até 1900 os olhanenses continuam a trocar, com grande entusiasmo, a sua vila por terras de Angola; não param de chegar, em força, embarcados em caíques. Em 1894 há nos Tigres 7 casais olhanenses e em Porto Alexandre 200 pescadores algarvios.

Moçâmedes, polo de atracção para os algarvios, quando na Europa, foi depois farol donde irradiaram por todo o Distrito. Fundaram-se assim povoações costeiras como Baba, Lucira, Chapeu Armado». GARCIA (Carlos Alberto), *Moçâmedes — A Cidade que o Homem impôs ao Deserto*. Luanda, 1968, p. 36.

(268) OLHÃO, em *Almanach do Algarve para 1903*. Vila Nova de Famalicão, 1903, p. 39.

(269) Museu de Huila (Sá da Bandeira). Arquivo do Governo do Distrito de Moçâmedes. *Livro para n'elle se registarem as Patentes e Diplomas dos Officiaes Militares e empregados Civis deste Distrito. 1851-1911*. Este Livro é de grande interesse histórico. Contém, por exemplo, o registo da carta de nomeação de José Joaquim Pinto, para o lugar de *Pharmaceutico da Colonia de Mossamedes*, em 7 de Setembro de 1849.



Olhão. Caique de pesca encalhado junto do Moinho da Barreta, já desaparecido, segundo uma tela a óleo das primeiras décadas do presente século, do pintor taviense Francisco Gimenez, antigo e já falecido tesoureiro da Repartição de Finanças local

(Do Ex.^{mo} Sr. Comandante António J. Macara Júnior, homem do mar natural de Olhão e filho de mestre de caiques, residente em Paço de Arcos)

A travessia atlântica foi das mais rápidas: 38 dias, e fez-se sob o comando do piloto Sebastião Magano. Pertenceu, primeiro, à firma Ferreira, Pessoa & Manita e, depois, à Parceria de Pesca Lda., de Porto Alexandre.

Embora a sua fotografia já tenha sido publicada, ela ilustra também o presente estudo, porquanto, como na respectiva legenda diz Cecílio Moreira, representa: *A última embarcação à vela, de tonelagem modesta, a sair de Olhão com povoadores.*

Mas terá sido realmente a última?

O que foi, em 1901, a viagem do caíque *Sena 1.º*, antigo *Conhecido 1.º*, de mestre João Martins Sena, com destino a Luanda, Moçâmedes e Porto Alexandre, já o disse em outro estudo, onde publiquei, até, o relato da respectiva travessia atlântica, o primeiro e o único até agora conhecido (270).

Mas será, porventura, o único?

Como quer que seja, ainda em 1931 o já falecido e querido comprovinciano major Mateus Moreno recordava, a propósito, estas expressivas palavras do nosso comum e saudoso Amigo, Julião Quintinha:

Mossâmedes é núcleo aprimorado de colonização portuguesa em Angola. Colonização dum triunfo evidente, pela adaptação perfeita de sucessivas gerações que aqui se integraram, submetendo, dócilmente, o preto à sua civilização; criando valiosos e legítimos interesses; fundando um centro urbano de importância remarcada (...).

A justificada fama da abundancia de peixe e facilidades de pesca atraíram a estas paragens os valentes filhos da costa algarvia, que não hesitaram em vir a tão longínquas terras africanas, num frágil barco à vela, — viagem perigosíssima que durou mais de sessenta dias.

Como se não dessem bem em Porto Alexandre, alguns fixaram-se em Mossâmedes, e aqui desenvolveram a indústria da pesca, criando uma verdadeira escola prática das artes marítimas, para brancos e pretos, que têm interessado a mais de três gerações. E em tôda esta obra colonizadora — *salienta Julião Quintinha* — foi da maior utilidade a transfusão do sangue algarvio, porque da vida marítima brotou uma actividade industrial que é hoje a maior e mais organizada riqueza do Sul de Angola.

(270) IRIA (Alberto), *As Caravelas do Infante e os Caíques do Algarve (...)*. Lisboa, 1963, pp. 146-152.

Visitei — diz ainda Julião Quintinha — os arraiais de pesca, os bairros dos pescadores, estaleiros, salinas, fábricas de conservas, armazens de peixe sêco — toda esta labuta que vem do mar e que se estende de Mossâmedes até à Baía dos Tigres, que é a principal base do desenvolvimento da região. Em tudo isso encontrei bastante da alma, da actividade, da singeleza da gente trabalhadora e humilde do Algarve» (271).

Mais recentemente ainda, Cecílio Moreira, ao falar de Porto Alexandre e dos seus fundadores, os «heróicos algarvios, os pioneiros da ocupação de todas as nossas baías a Sul e Norte da cidade capital do Distrito», os «abnegados olhanenses», escreve:

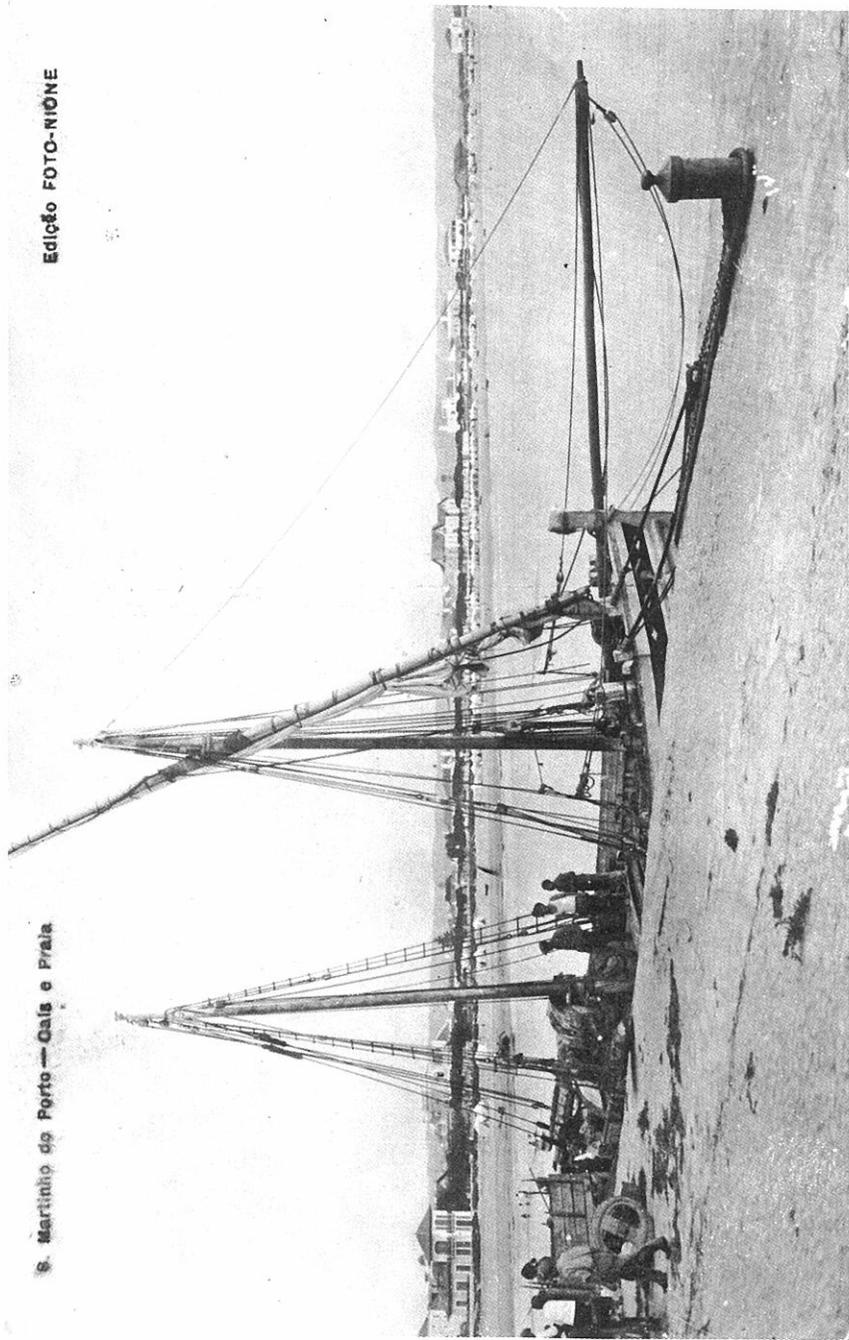
Foram estes homens humildes do nosso povo que venceram a fome, a sede e o tremendo isolamento, escondidos entre as dunas e o mar, batidos constantemente pelo vento agreste, que fustiga sem piedade. À falta de outros materiais, muitos construíram as suas primeiras e rudimentares habitações com ossadas de cetáceos monstruosos, que em datas remotas e desconhecidas haviam dado à praia, no saco da baía. Ainda hoje é frequente, em Porto Alexandre, encontrar-se, na demolição das antigas construções, aquele estranho material, usado pelos pioneiros da ocupação. Sepultaram, inicialmente, os seus mortos nos areais escaldantes, onde, mais tarde, apareceram ressequidos e mumificados pela acção dos ventos de Leste, que provocam temperaturas bastante elevadas e uma evaporação muito fora do normal. Estes ventos são ali frequentes nos meses de Abril a Junho. Chegam a durar semanas, causam muito mau-estar, respira-se com dificuldade. Conseguem exterminar animais, fazem torcer os vigamentos e deteriorar os mobiliários (272).

Mais adiante ainda, escreve:

O mar, abundante em pescado, parecia compensar, em parte, o sem-número de privações daquela gente audaz. A base alimentar era o peixe. A água potável e a lenha vinham do Vale do Curoca,

(271) MORENO (Major Mateus), *Os Algarvios no Movimento da Expansão Portuguesa*. Lisboa, 1931, pp. 14-15. Separata do *Boletim da Casa do Algarve*, em Lisboa.

(272) MOREIRA (Cecílio), *Entre Dunas e o Mar. Porto Alexandre. Da sua História, da terra e das gentes*, s/d. pp. 15-16. Agradeço aqui, mais uma vez, a gentil oferta do exemplar que seu ilustre autor me destinou.



São Martinho do Porto. Caique *Santos Vitória*, da praça de Olhão, de mestre António Lourenço Martins Orfão, a carregar peros da região de Alcobaça, segundo um postal ilustrado dos princípios do presente século. Foi depois vendido para Moçâmedes

(Da Colecção de Alberto Iria, por gentil oferta daquele já falecido mestre de caiques)

através duns quinze quilómetros de deserto. Os alimentos eram confeccionados com água de cacimbas abertas na areia, a pouca distância da praia, com um grau de salinidade bastante acentuado. Assim estiveram durante muitos anos os pioneiros de Porto Alexandre, entregues, sòmente, à sua iniciativa (273).

Se o meio ambiente era difícil para os pioneiros de Porto Alexandre, que quase só viviam a bordo dos caíques, poderemos agora avaliar o que seria essa vida em terra, para as suas próprias mulheres e filhos (274)!

(273) *Idem, idem*, p. 20. O autor diz-nos, aqui, que estes pioneiros de Porto Alexandre «Elegeram, entre si, o seu próprio chefe. A escolha recaiu no colono Cruz Rolão, (*sic*) algarvio que deve ter vindo da sua terra na primeira viagem do caíque (*sic*) «D. Ana», em 1860, com Francisco de Sousa Ganho, ou no caíque «*Flor de Maio*», que em 1863 fundeou na baía de Porto Alexandre.

Cruz Rolão (*sic*) era homem humilde, mas sensato e sabedor. Houve-se muito bem nas funções em que foi investido. Após a sua morte, em data que ignoramos, sucedeu-lhe a viúva, Maria da Cruz Rolão. Esta sabia ler e escrever, tinha alguma cultura, e, sobretudo, era possuidora duma coragem e decisão muito fora do vulgar. Impunha-se aos seus administrados e a todos pela sua energia e prestígio. Por várias vezes, Maria da Cruz tomou decisões importantíssimas para a comunidade que chefiava. Em dada altura, os *hotentotes*, vindos do Sudoeste, acoçados pelos alemães, passaram ao nosso território e dedicavam-se à pilhagem e ao massacre. A povoação de Porto Alexandre estava nesta contingência. Porém, a regedora procurou estabelecer contacto com os chefes daquela gente, o que conseguiu, e teve com eles uma conferência, no local denominado por Arco do Carvalhão, a uns trinta e cinco quilómetros para Leste do aglomerado populacional, e este foi salvo.» Depois de referir o conhecido episódio, registado por Augusto Castilho, ocorrido entre esta varonil mulher de Olhão e um navio de guerra britânico, Cecílio Moreira conclui:

«A antiga regedora não foi totalmente esquecida. Os Serviços de Educação de Angola prestaram-lhe já uma significativa homenagem, dando o seu nome de «Maria da Cruz» à primeira escola oficial de Porto Alexandre. Igualmente a Câmara Municipal da vila deu também o seu nome a uma rua local». (Cf. *ob. cit.*, pp. 20-21).

(274) Uma delas, Maria da Cruz Rolão, viúva de Manuel Tomé do Ó — e não de Cruz Rolão — e que não veio para Porto Alexandre a bordo da barca *D. Ana* nem no caíque *Flor de Maio*, como em outro lugar deste estudo já ficou dito, «sendo uma mulher humilde e de cultura limitada, evidenciou sempre grande coragem, valentia e decisão pouco vulgares, que devem ser apontadas como exemplo. Por outro lado, a dura tèmpera desta mulher do povo deve ser o orgulho das mulheres portuguesas, na colonização do nosso Ultramar». MOREIRA (Cecílio), *ob. cit.*, p. 21.

Mas a *Maria da Cruz Rolão* é devido muito mais. É-lhe devido ainda um monumento, tanto em Porto Alexandre, como em Olhão, que simbolize todas essas qualidades e virtudes da sua alma. Olhão, ao menos, deve-lhe ainda o nome de uma rua e o nome de uma escola ou infantário, para que sempre ali seja recordada e homenageada.

Pois actualmente, apesar de tudo, e «Considerando que os centros piscatórios da Província se reduzem praticamente a Porto Alexandre, Baía dos Tigres, Benguela, Moçâmedes e Novo Redondo, é fácil fazer uma ideia da importância da indústria de peixe nesta Vila que vive do mar se atendermos ao facto dos seus derivados terem chegado já a ocupar o segundo lugar na escala de valores das exportações da Província, imediatamente depois do café» (275).

Mais. O próprio governador-geral de Angola, coronel Rebocho Vaz, ao anunciar, ainda há pouco tempo, a elevação da Vila de Porto Alexandre a cidade, disse fazê-lo *tendo em conta ser Porto Alexandre que ocupa a posição predominante no sector da pesca e o maior centro de captura e transformação do pescado* (276).

E Moçâmedes? O que deve Moçâmedes aos caíques do Algarve? «Moçâmedes — (...) é um prodígio. Prodígio não da Natureza que foi madrasta, mas do Homem, que a edificou, alindou e impôs ao deserto» (277).

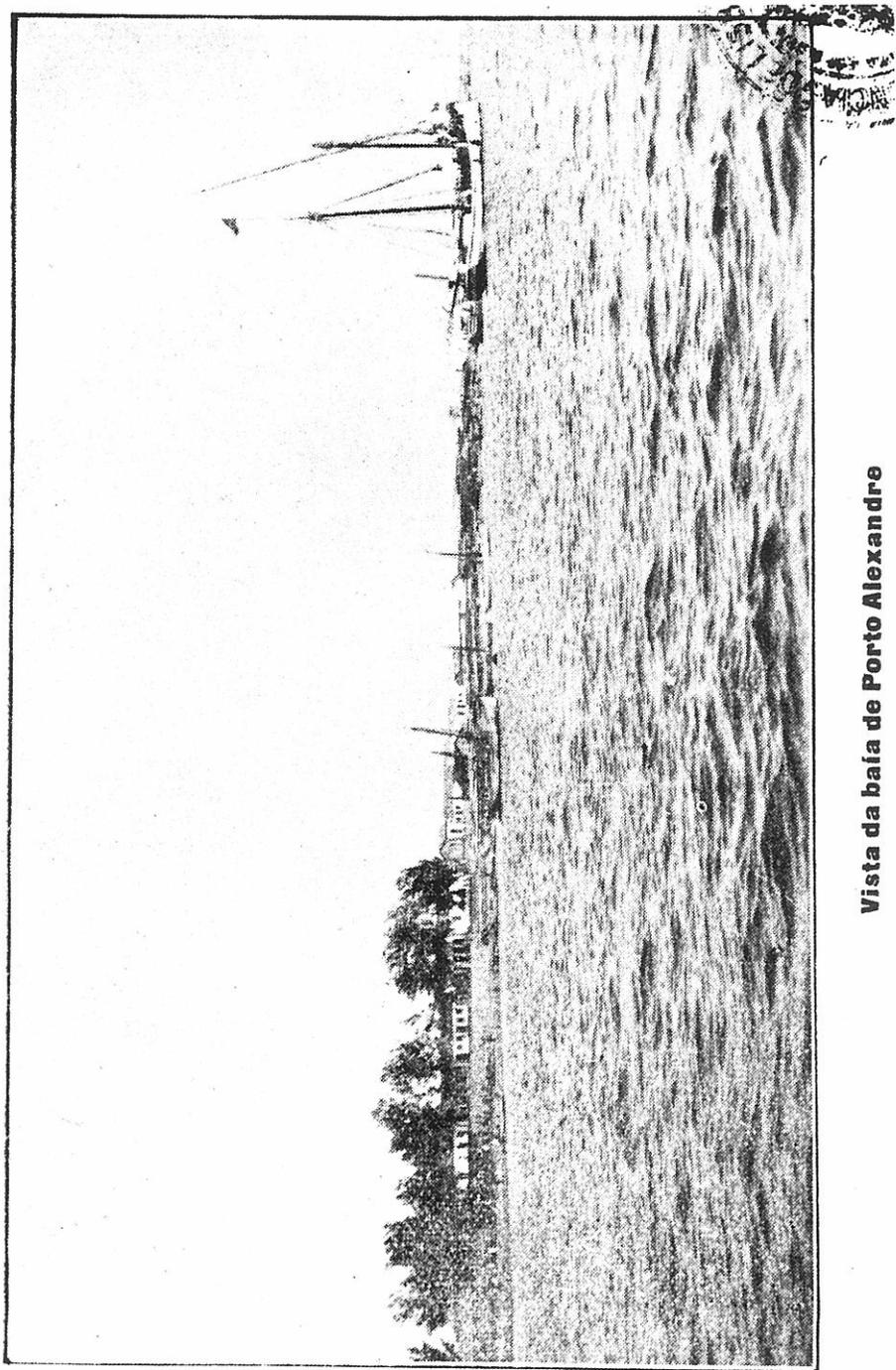
(275) BARROSO (Flávio), *Crónicas do Sul de Angola. Porto Alexandre — A terra que vive do mar*, em *Notícias de Chaves*, de 27-VIII-966. Quando aqui estivemos, em Junho de 1965, até o administrador, senhor Rui Clemente Teixeira, que gentilmente nos recebeu, era algarvio: de S. Bartolomeu de Messines.

(276) *Diário de Notícias*, de Lisboa, de 20-V-967.

(277) GARCIA (Carlos Alberto), *Moçâmedes — A Cidade que o Homem impôs ao Deserto*. Luanda, 1968, p. 36. O citado autor afirma: «São pescadores algarvios, na sua grande maioria da Vila de Olhão, que atraídos pela riqueza piscícola das águas do Distrito vão até Moçâmedes e daqui se espalham por todo o litoral. Onde se avista uma baía ou onde o permite o mais leve recorte da costa, lá está um algarvio a fixar-se e a tentar ganhar o seu sustento.

Em 1864 (*sic*) surgem algarvios em Porto Alexandre e, de tal forma se dedicam à pesca que, 5 anos depois, são deles 7 das 10 pescarias existentes. Na exploração do mar imperam os olhanenses. Em 1865 procuram fixar-se nos Tigres, onde Alfredo Duprat havia já demarcado terras para montar uma pescaria. Em 1870 há em S. Martinho (*sic*) uma incipiente colónia olhanense, pelo que, nesse mesmo ano, surge a primeira carreira regular de Moçâmedes: o algarvio Lourenço Galvão e a sua lancha «Maria Virgínia», (*sic*) navegam entre esses dois portos. A algarvios também se deve a criação de carreiras regulares entre Moçâmedes, Luanda e S. Tomé.

A partir de 1885 incrementa-se o povoamento feito por pescadores algarvios. São olhanenses quem introduz na Província as «armações à valenciana». A que surgiu primeiramente pertencia a Manuel Frota e foi armada em Moçâmedes. Como esta tivesse ido para os Tigres, Lourenço Morgado instalou então a sua, junto à Ponta do Noronha, a sul da baía. Também, Sousa Ganho, outro olhanense tinha a sua armação à valenciana, mas esta montada no Baba.» (*Ob. cit.*, p. 34). E mais adiante: «... desde 1864, (*Porto Alexandre*) se converte assim em porto comercial. Se os algarvios contribuíram para o desenvolvimento da agricultura dos pernambucanos também esta, com



Vista da baía de Porto Alexandre

Vê-se, fundeado, à direita, um dos velhos e já desaparecidos caíques de Olhão, com a bandeira nacional içada no mastro da ré
(ARCHER (Maria), *Colônias Piscatórias em Angola*)

E mais adiante:

«Em Moçâmedes salvou-se o povoador que perseverou até ao fim. É que, para os colonos pernambucanos, como aliás para os pescadores algarvios, perseverar era persistir, continuar, resistir (...). Perseverar foi transformar, à custa de muito trabalho, muitas renúncias e muitas desilusões, um areal numa cidade e criar, numa terra seca e nua, hortas verdejantes e frescas e pomares perfumados. Perseverar foi erguer num litoral arenoso, sem água, sem árvores e sem pedras, povoações e fábricas. Perseverar foi saber lutar, trabalhar sempre em locais onde o olhar só enxergava um mar, triste e solitário, e um campo sem fim onde só as dunas alternavam a paisagem» (278).

Mas, tal como em Olhão e no Algarve, Moçâmedes e Angola, em especial a região do Sul, têm já saudades do constante vaivém dos caíques algarvios, dos caíques olhanenses, os quais, lá como aqui, para sempre deixaram de sulcar o Atlântico. Esse grande oceano, *o nosso mar* por excelência, sente saudades dos nossos caíques.

espírito de verdadeira colaboração, ajudou a desenvolver a povoação dos pescadores algarvios.

Agricultura-pesca; Pernambuco-Algarve, colonos vindos do Brasil e pescadores saídos de Olhão, em doce simbiose, ajudaram a impor ao deserto essa cidade de Moçâmedes. E não só a cidade, todo o Distrito também.» (*Ob. cit.*, p. 44). Referindo-se ao requerimento de 1891, que publiquei em primeira mão, (veja *Breve notícia à cerca da expansão e esforço colonizador dos pescadores olhanenses no Sul de Angola* (...), Lisboa, 1938, doc. n.º 7, p. 38-43), diz o citado autor: «... assinam a representação mais de 50 nomes (...). Ao proteger e respeitar os interesses dos pescadores e industriais algarvios o Governo Geral contribuiu para que não afrouxasse o povoamento.» (*Ob. cit.*, p. 36).

(278) *Idem, idem*, p. 58. Em Moçâmedes, no dia de S. João de 1965, ainda me foi dado o prazer e a honra de visitar, em sua casa, um venerando homem do mar, natural de Olhão, já com 74 anos de idade, casado com D. Felicidade dos Santos Frota. Trata-se do senhor Januário Mendes Tendinha, nascido a 12 de Janeiro de 1891, na freguesia de N.ª S.ª do Rosário, filho de Januário António Tendinha e de Maria da Cruz Rolão Tendinha, prima-irmã da celebrada *Regedora* de Porto Alexandre. Veio para Moçâmedes a bordo do vapor *Cazengo*, apenas com doze meses, na companhia de seus progenitores. Seu pai, que chegou a ser «Regedor» de Porto Alexandre, ali montou um estaleiro naval, contratado pelo mestre João Gregório Hungria, com mais dois calafates, e fez a travessia atlântica a bordo do caíque *Harmonia*. Este caíque, construído em Olhão no estaleiro de mestre João da Carma, foi reparado e comprado, em leilão, pelo pai do senhor Tendinha e, mais tarde, vendido para o Lobito, onde foi transformado num barco motorizado, com o nome de *Nelson*. O senhor Tendinha só depois de atingir os 21 anos é que teve licença oficial para governar o caíque *Harmonia*, durante cerca de 30 anos. É irmão do senhor Lordino Fernandes Tendinha, industrial de pesca em Porto Alexandre e ali presidente da Câmara.

Ainda vi, em Porto Alexandre (no dia de S. Pedro de 1965), mas infelizmente já em ruínas, apenas *com braços, caverna e roda de proa*, no melancólico dizer, no saudoso lamento de um velho lobo do mar da minha terra, o que fora, outrora, o elegante caíque *Florinda Costa*, construído nos estaleiros de Olhão (no do mestre José da Graça, na banda do Levante, ou no do mestre João da Carma, na banda da Barreta?) há muitos anos.

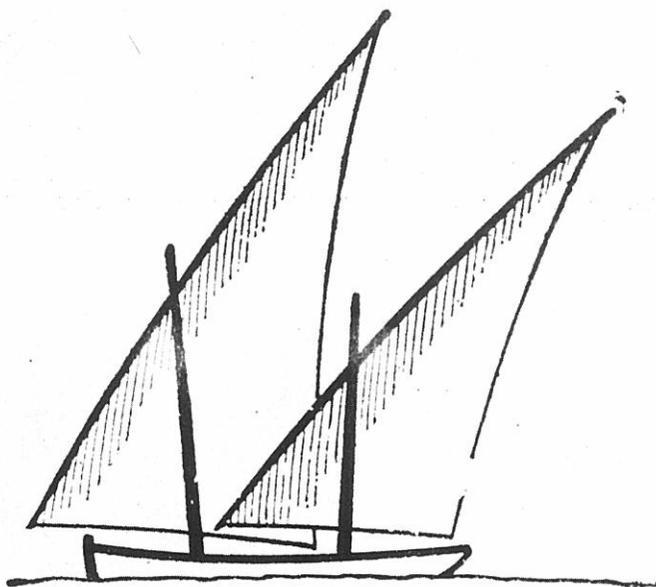
Viera para Porto Alexandre com seu mestre e dono, Carlos da Costa Russo. Em 1913, por casual ironia do Destino, deram-lhe outro nome: o *Desejado*. Mais tarde ainda, e até ser desmantelado, em 1961, chamaram-lhe *Mondego*. E assim acabou os seus dias o velho caíque *Florinda Costa*, o último da sua espécie a *morrer* nos mares do Sul de Angola, onde ainda ouvi os ecos das suas numerosas viagens para o ex-Congo Francês e ex-Congo Belga, além da habitual cabotagem entre os portos daquela nossa província (279).

Mas, infelizmente, nem Olhão — principal porto de armamento no Algarve — nem Moçâmedes — principal porto de irradiação no Sulangolense — nem sequer Porto Alexandre — o maior centro piscatório de Angola,

(279) O caíque acima referido seria, portanto, como também o define Francisco Penteado: «Navio latino — Dois mastros com vergas e latinos triangulares, a que vulgarmente se chama bastardos. Pode ter gurupés com uma vela.» (PENTEADO (Francisco), *Como se fala a bordo*. Lisboa, s/d. Edição de *Os Livros do Povo*. 13.^a Secção. *Vida Marítima*, p. 55. Agradeço ao querido Amigo, senhor Mário Nobre, a oferta deste livrinho, e bem assim a do *Manual de Embarcações Miúdas* (Lisboa, 1931) do então 1.º tenente António Marques Esparteiro, acompanhados de um caderno manuscrito de apontamentos seus, que, em 7 de Abril de 1919, o Departamento Marítimo do Centro facultava a quem desejava seguir a profissão marítima. Vemos, nesses apontamentos, sob a figura 58, o desenho do *Caíque de Lisboa Setubal e Algarve*. E, sob a figura 59, *A muleta com todo o pano largo*. Igualmente agradeço ao prezado Amigo, senhor comandante António Marques Esparteiro, a gentil oferta do seu utilíssimo trabalho: *Linguagem do Marinheiro*. Lisboa, 1969.

Procurei dar neste estudo nova iconografia dos caíques, como mais outro subsídio para o estudo da arqueologia naval portuguesa. E ainda que, de Tomasini, nada mais tivesse encontrado de meu interesse, além do que já possuo e publiquei em 1963, não quero deixar de, vivamente reconhecido, agradecer ao senhor J. C. Silva (Almarjão), com muita estima e amizade, as seguintes notas biográficas que do referido artista me facultou: «TOMASINI (Luiz Assencio) — Natural de Lisboa, residente na calçada da Estrella 19. Capitão de marinha mercante. Cavalleiro: da ordem de S. Tiago e de Carlos III de Hespanha. Discipulo do Snr. T. J. Anunciação. Membro da Academia Real de Belas Artes. Medalhas: da exposição internacional do Porto e da Sociedade Promotora das Bellas Artes em Portugal.» copiado de p. 19 de *Catalogo das Obras de Arte executadas por artistas portugueses enviadas à Exposição Internacional de Madrid em 1871 ...* Lisboa, 1871.» Gratidão também aos ilustradores, oficiais e particulares, deste estudo.

Caíque



Navio latino. — Dois mastros com vêgas e latinos triangulares, a que vulgarmente se chama *bastardos*. Pode ter gurupés com uma vela.

Desenho e descrição publicados por Francisco Penteadó, em: *Como se fala a bordo*, da Colecção *Os Livros do Povo*. 13.^a secção. Vida Marítima, sem data, p. 55

(Da Colecção de Alberto Iria).

fundado por quem a bordo traziam — levantaram ainda a esses desaparecidos caíques — e a tudo aquilo que tais embarcações em cada uma dessas terras simbolizam — um simples memorial de justiça e de gratidão colectivas!

Já existe em Angola, e muito bem, a *Vila Infante de Sagres*, de promissoras actividades agro-pecuárias, «com vista ao desenvolvimento económico da vasta região e ao povoamento da zona de influência do caminho de ferro de Moçâmedes» (280).

Não seria já tempo de, ainda como preito de bem merecida homenagem aos pioneiros da região Sul angolense, enriquecer ali a toponímia, em qualquer zona do litoral, com o nome da terra que lhes foi berço: Olhão? Novo Olhão? Sem dúvida!

Eles bem o merecem, porque, na sua época, como sempre:

*A vida do marinheiro,
É uma vida triste e dura,
Pois toda a vida trabalha
Em cima da sepultura* (281).

No Grémio dos Industriais de Pesca de Moçâmedes, podemos já admirar os retratos de alguns desses bravos trabalhadores dos mares do Sul angolense: Manuel Nunes de Carvalho, com 52 anos de pesca; João Rodrigues Trindade, com 46 anos de pesca; António Mestre, com 40 anos de pesca; João Gonçalves Bento e Joaquim Bento, com 47 anos de pesca; Domingos Martins Nunes, com 46 anos de pesca; Tomás Ribeiro, com 52 anos de pesca; António Santos Paulo, com 39 anos de pesca; António Viegas Seixal, com 48 anos de pesca; e Manuel Baptista Lisboa, com 44 anos de pesca.

Mas, dos antigos e dos modernos, dos mortos e dos vivos, quantos poderiam ainda enriquecer esta honrosa e nobre galeria de Grandes Senhores e de Grandes Mestres do Mar?

E são estas as conclusões a que podemos agora chegar, no estado actual dos conhecimentos históricos, acerca do aliciante tema que, uma

(280) *Diário de Notícias*, de Lisboa, de 14-IV-963.

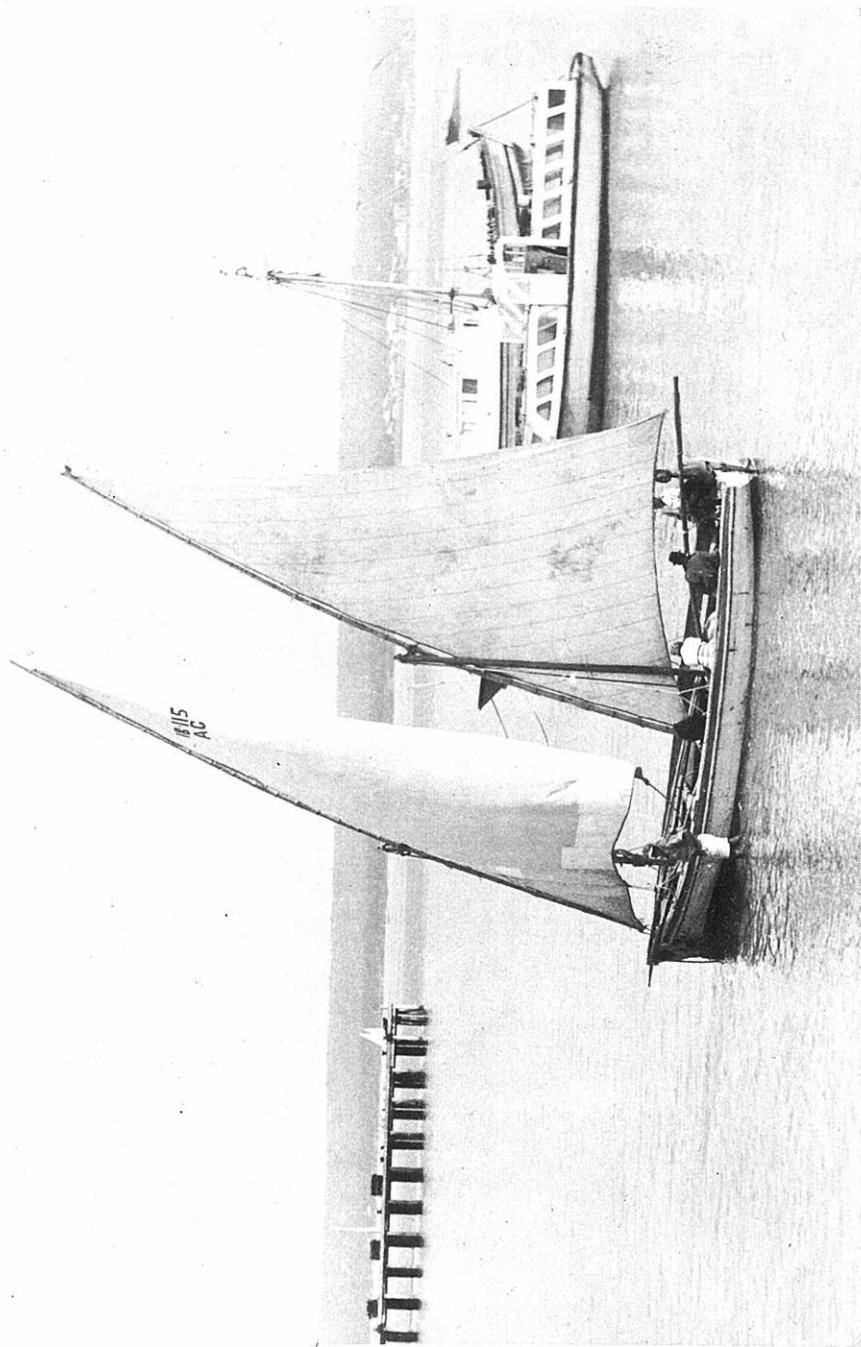
(281) PASSOS (Carlos de), *Barcos de Pesca*, Lisboa, 1923 Separata da *Terra Portuguesa*, n.º 35. Mas também já o disse um grande poeta do Algarve:

*Sempre o mar tem sido
Um jogo arriscado
Se uns têm perdido
Outros têm ganhado*

PEREIRA (António), *Notícias do Mar*, 2.ª edição, Lisboa, 1967, p. 12).

vez mais, nos propusemos estudar, e que, aliás, não pretendemos ter ainda esgotado, porque, dentro em breve, de novo a ele voltaremos:

- 1.^a — Foi a frequente e activa navegação de cabotagem a que, logo desde 1863, se entregaram os caíques de Olhão no distrito de Moçâmedes, e entre este e os chamados portos do Norte, até ao Congo e ilhas de S. Tomé e Príncipe (ao menos a partir de 1867 e não, como já alguém afirmou, desde 1880), principalmente com a exportação de peixe seco, um factor económico bastante decisivo no desenvolvimento e progresso do Sul de Angola. Conjugou-se tal factor com a intensificação moderna das indústrias de pesca e seus derivados, em especial de Moçâmedes, Porto Alexandre e Baía dos Tigres, além de outros locais de menor importância (Baba, Lucira, Praia do Catara, Mocúio, Mariquita, Porto Pinda, Praia do Sal, Chapéu Armado, Baía das Pipas, etc.), onde os olhanenses criaram e desenvolveram laboriosos núcleos de população europeia, no primeiro dos quais acabou os seus dias a famosa heroína e *Regedora* Maria da Cruz Rolão, de cuja vida e morte agora se deu mais exacta notícia, como de muitos outros pescadores olhanenses, também com actividades em S. Nicolau.
- 2.^a — Foram os mareantes e pescadores de Olhão fixados em Porto Alexandre já desde 1854, e não desde 1864, os primeiros europeus a quererem subir o Cunene e descer a sua foz, a bordo das suas lanchas ou dos seus minúsculos caíques, muito antes de 1878, e já depois de terem explorado e descrito sucintamente a foz daquele grande rio, onde os levavam com frequência as suas pescas longínquas. *Foi um português do Algarve*, vangloriou-se Ernesto de Vasconcelos de o fazer saber, *quem primeiro que outrem mostrou como era a foz do Cunene*.
- 3.^a — Foi o célebre caíque *Flor de Maio* o primeiro que, de Olhão, iniciou, em 1862, as arriscadas viagens deste tipo de embarcações para Angola — onde chegara em Janeiro de 1863 e não em 1861, como erradamente já se afirmou —, também o primeiro caíque a ser devidamente autorizado, em 1864, a poder navegar de Moçâmedes até à ilha de Santa Helena, onde Napoleão Bonaparte, vencido no Algarve pelos mesmos pescadores de Olhão, que, num caíque de pesca,



Inhambane. Província de Moçambique. Barco à vela, armado à latina, em 1969, que faz lembrar os caiques do Algarve
(Por gentileza do Professor da Escola Técnica de Inhambane, o Ex.^{mo} Sr. Dr. Dias da Costa)

- vão levar a boa nova à corte portuguesa no Rio de Janeiro (1808), e vencido na Europa pelos Ingleses, viveu e morreu prisioneiro, aliás numa ilha de afamados e piscosos mares.
- 4.^a — Por todas estas façanhas navais, já louvadas pelo Governo da República, em Portaria de 27 de Junho de 1925, os homens do mar de Olhão dessa época merecem, de há muito, não só ali, no Algarve, mas também em Moçâmedes, Porto Alexandre e Baía dos Tigres, qualquer monumento, mesmo simples — ideia pela qual sempre tenho pugnado em todos os meus estudos desta índole — para assinalar, ao menos nestes sagrados locais do Sul de Angola, a gratidão de todos os Portugueses e a da própria Humanidade.

«E foi assim», diz aquela honrosa e singular Portaria, «que estes humildes e obscuros obreiros da civilização estabeleceram no Sul de Angola a industria da pesca que constitui o seu maior valor económico e aquela autêntica e hoje tão profundamente enraizada colonização portuguesa, apresentada aos olhos dos outros povos como um padrão do esforço da nossa Raça» (282).

(282) IRIA (Alberto), *Breve notícia à cerca da expansão e esforço colonizador dos pescadores olhanenses no sul de Angola (...)*. Lisboa, 1938, doc. n.º 10, p. 47-48. «Razão teve pois o Governo Central quando, em 1925, através do louvor publicado no Diário do Governo quis consagrar o esforço e o contributo que os pescadores algarvios deram ao sul de Angola.» (GARCIA (Carlos Alberto), *ob. cit.*, p. 36). E outro autor, mais recentemente escreveu: «Foram ainda esses homens valentes que vieram do Algarve, a expensas suas, e em embarcações de pequeno porte, iniciar as actividades da pesca em Angola, sustentáculo económico do Distrito marítimo mais ao Sul, durante um longo século. Esta é outra realidade que não pode ser desmentida e que nos impõe a todos, muito respeito e muita admiração.» (MOREIRA (Cecílio), *O Morro das Inscrições em Moçâmedes ... em O Turismo*, Outubro-1970, p. 33). Não será talvez exagero dizer-se que 90% da população branca de Moçâmedes, Porto Alexandre e Baía dos Tigres é algarvia ou descendê de algarvios. E a influência do Algarve e da sua gente é tão grande que, por vezes, até os próprios párocos se enganam nos *Proclamas* nupciais, quando localizam, por exemplo, a nortenha e metropolitana Póvoa de Varzim na ... *Diocese do Algarve!*

COMPOSTO E IMPRESSO
NO INSTITUTO HIDROGRÁFICO
—— LISBOA — 1971 ——

