

A RECONSTITUIÇÃO DOS NAVIOS DA EXPEDIÇÃO DE CEUTA



teve o Infante D. Henrique a sorte de nascer no Porto e teve o Porto a sorte de o contar entre os seus filhos, pois ambos se honraram e estimaram sempre mutuamente. Não seria assim possível que a Invicta se alheasse das Comemorações da Morte do Infante; seria antes natural, como foi, que além das gerais lhe dedicasse uma lembrança singular.

As glórias marítimas do Infante são de todo o Portugal e não apenas de Sagres. As reivindicações locais fazem sorrir quando as suas origens não passam de circunstâncias de ocasião. Também a projecção da conquista de Ceuta, tão alvoroçadamente desejada pela «Ínclita Geração» não se confina ao Porto. Mas foi daqui que o Infante, na sua operosa e ponderada mocidade, dirigiu os aprestos da frota que ele mesmo levou a Lisboa a juntar-se à de seu Pai para ambos seguirem ao assalto da «Septa» magnífica onde o futuro «Navegador» se cobriu de glória militar. Compreende-se e não pode deixar de louvar-se, que o Porto, por intermédio da sua Câmara Municipal, tenha decidido, no ano henriquino, associar-se às comemorações nacionais com a evocativa reconstituição daquela partida.

Era necessário, para essa reconstituição, um conhecimento detalhado das suas embarcações. Infelizmente ninguém no mundo se mostrou ainda na posse do conhecimento exacto das embarca-

ções dessa época, no total e no pormenor. Alguma coisa se sabe, em todo o caso, e isso é tão pouco, que está ao meu alcance. Fui, por essa razão, procurado para elaboração dos planos gerais das naus e galés que, segundo a crónica, constituíram a frota. E sobre essa honra dão-me agora a de me convidar a dizer algumas palavras acerca do que foi feito.

Há já alguns anos que me foi confiado o estudo e a execução, que espero fazer brevemente, de duas grandes pinturas murais no Palácio da Justiça do Porto, agora em vias de conclusão. Gostaria o comitente, e a mim também agradou, que se fizessem composições de carácter histórico e foi-me solicitada a proposta dos temas respectivos. Socorri-me então da competência e gentileza inegaláveis do Dr. Magalhães Basto, a quem expuz as minhas incertezas sobre os assuntos a tratar. Mandou-me o inesquecível Mestre uma lista de vinte e dois factos de relevo na vida da Cidade. De entre eles escolhi os dois que me pareceram mais festivos, grandiosos e melhor documentados na crónica. Foram eles o casamento de D. João I e a partida de D. Henrique para Ceuta.

Não vou aqui dissertar sobre idiossincracias artísticas, nem sobre problemas estéticos. Mas não fujo a dizer que pertenço ao número dos Artistas que necessitam, para a evocação de qualquer tema histórico, de se enfronhar, dentro do que lhes é possível, na época que vão evocar, isto é, nos caracteres circunstanciais interiores e exteriores que nessa época tomou a eterna condição humana.

É certíssimo que isso não garante, de modo algum, melhor qualidade artística à obra, nem a falaz qualidade de «históricamente exacto» tem algum valor estético de per si; até mesmo, se muitas vezes não o prejudica, muitas outras lhe é fatal. Mas para mim esse estudo é uma necessidade, que sempre satisfaço com gosto e com a profundidade, repito, que as minhas limitações consentem.

Na realização da obra pictórica, que é criação e não sedimentação de saber, segue-se sempre mais uma espécie de instinto do que um rol de conhecimentos. Destes, aproveitam-se os que

proveitem àquele instinto; e o número dos desprezados é sempre incomparavelmente maior do que o dos utilizados.

Deste modo, e por causa do embarque para Ceuta, tive, no meu velho «violino» que é a arqueologia naval, de afinar melhor a corda quatrocentista, muito pouco vibrada em qualquer parte e ainda menos entre nós. E procurei documentar-me, mais do que já estava, sobre os caracteres específicos das naus e galés dos começos do século XV, sempre na presença de Azurara, meu guia na evocação da partida.

Admitidas por mim as formas dos barcos para as pinturas que vou fazer, onde eles se apresentarão num conjunto a cuja unidade terão de sujeitar-se, com os sacrifícios inerentes a essa dependência, compreender-se-á a minha satisfação em poder dar, deste, para mim apaixonante estudo, alguma coisa mais do que ali posso representar.

Esta possibilidade foi-me anunciada pelo Sr. Engenheiro Pacheco de Almada quando teve a gentileza de procurar-me, pedindo-me alguns elementos para a reconstituição da frota henriquina de Ceuta, a participação especial do Porto nas comemorações nacionais. A ideia apresentava-se cheia de dificuldades, tanto no que se referia ao aspecto geral dos navios como no que dizia respeito à sua fabricação. O absoluto alheamento de qualquer interesse material do Sr. Eng. Pacheco de Almada, também nisso gostosamente acompanhado por mim, não chegava para evitar o alto custo duma reconstituição daquele tomo, reduzida embora a oito navios. A verba de que se dispunha, com o seu aspecto confortante, era manifestamente pequena, e nem chegaria talvez para se fazer, com todos os seus pertences, nos materiais devidos e nas secções devidas, um só daqueles barcos. Mas logo se via que a realização do empreendimento não estava confiada a um simples elemento burocrático, mas sim a uma vontade, que tudo levou de vencida; o que parecia irrealizável, realizou-se, e com aparente naturalidade, que bem prova ter sido aquela vontade servida por uma organização e uma técnica modelares.

Daqui tenho o gosto de devolver as palavras amáveis com que foi bem recompensada a minha participação na obra; pois,

pela oportunidade que me foi dada, de ser útil, sou eu quem se deve confessar agradecido.

*

*

*

Todos sabemos como os conhecimentos actuais de iconografia, referida ao longo dos tempos e em qualquer ramo, são pouco uniformes. Bons, e até excelentes, os de certas épocas, são de confrangedora escassez os doutras. Em particular na arqueologia naval, e para falar sòmente dos tempos da era cristã, se é verdade saber-se perfeitamente como eram alguns barcos do séc. I (as naves do lago Nemi) e dos sécs. IX e X (os barcos Vikings) a escuridão é quase completa entre aquelas épocas e depois delas até ao final do séc. XV. Falo, claro, de conhecimentos perfeitos e completos.

Debalde se procurarão, para certas épocas, nos livros e documentos correntes, direi em todos os internacionalmente conhecidos, mais do que descrições literárias e essas mesmas parcelares, duvidosas e bem precárias em geral. Além disso é bem certo que não é com palavras que se descrevem as subtilezas ou as finuras duma linha, duma superfície ou duma cor. O ver-se escrito, por exemplo, que no séc. II ou III os barcos tinham por via de regra um só mastro, algumas vezes acompanhado de outro, a vante ou a ré, vertical ou inclinado, tudo coisas bem precisas e definidas, aliás, não nos elucida grandemente sobre a forma do casco. Melhor o fará um desenho, ainda que menos definido e preciso. Doutras épocas, os raros documentos plásticos existentes, relevos ou miniaturas, com o seu carácter simbólico, também pouco nos esclarecerão se não os estudarmos em conjunto, cotejando-os com outros documentos melhores, de épocas imediatamente posteriores ou anteriores àquelas, e admitindo que, em circunstâncias análogas e dispondo de meios semelhantes, os homens procederiam sempre do mesmo modo.

O movimento dos remos, os limites das suas dimensões, o içar das velas, etc., são coisas pluriseculares e sempre feitas à

escala humana, que se conserva semelhante a si mesma através das idades.

Depois disso, quem mexe em pincéis está geralmente apto a avaliar, através de qualquer pintura, da segurança ou da incerteza das mãos que a executaram e, por aí, da verosimilhança de fidelidade das suas representações.

*

*

*

Sabido é que não foram naus nem galés os navios que trouxeram a Portugal a glória dos descobrimentos. Esses navios são de origem estrangeira, e os que foram na expedição a Ceuta, na sua maioria, foram comprados ou alugados com aquele fim. As naus, tanto do Norte como do Sul; as galés, vindas do Mediterrâneo; mas sempre navios vindos de fora, como de fora vieram os Mestres que em Portugal construíram navios semelhantes àqueles. Não era, aliás, só aqui que essa prática era seguida.

Somos pois obrigados a estudar, para os barcos interessando o nosso caso, navios europeus dos começos do séc. XV. Isto quanto a naus e galés, pois no que respeita a caravelas o caso é diferente. Adiante falaremos um pouco das caravelas, visto que elas também foram chamadas à reconstituição da frota do Infante.

*

*

*

Nós teremos uma certa ideia do que seriam as naus dos sécs. XII a XV (e até do séc. XVI, se para isso nos fosse necessário elemento tão restrito e diminuto) pelos selos em cera de algumas cidades marítimas.

Neles começamos por ver barcos com pôpa e proa semelhantes e um mastro a meio, às vezes ainda com um pequeno mastro auxiliar, o qual serviria só para a manobra e para ajuda na fixidez da rota, com reduzido valor propulsivo. Atrás, de cada lado ou

só do lado direito, uma espadela servindo de leme. No séc. XIV já aparece o leme central.

Estes barcos são representados «comprimidos», reduzindo-se muito o seu comprimento para ser mais equilibrada a sua inserção num círculo, que é a forma habitual do selo. Há um selo de Lisboa de base rectangular, em que o barco (uma nau ou uma barca) apresenta o mesmo carácter. Esse exagero de proporções não falseia completamente a forma do navio, a qual deve vir de longe, pelo menos de Roma. Refiro-me aos navios representados nos selos que são naus ou aquilo a que nos países do Sul se dava esse nome.

Teriam uma relação muito pequena entre o comprimento e a largura, da ordem dos $2\frac{1}{2} : 1$ ou de $3 : 1$. No mastro real cruzava-se uma verga, horizontal (no Norte e no Sul) ou pouco oblíqua (às vezes no Sul). Pelo facto dessa verga poder girar em volta do mastro, mantendo-se com ele no mesmo ângulo, dava-se ao pano dela pendente o nome de vela redonda.

Navios pesados e lentos, de comércio (por isto simbolizavam as cidades marítimas) eram eles, em caso de guerra, utilizados como «castelos» flutuantes, pois que o combate naval consistia então apenas na abordagem e na peleja corpo a corpo, como se os contendores se encontrassem em terra firme. Combatia-se com armas de corpo, espadas, lanças, etc. e com armas de arremesso, setas, virotões, panelas com azeite fervente, fogo greguez ou água de sabão, tornando com esta os pavimentos escorregadios para os pesados homens couraçados que, uma vez no chão, ficavam quase impossibilitados de voltar à posição vertical.

Desde logo se vê como teria mais vantagens o combatente que estivesse mais alto e mais abrigado. De aí a instalação de plataformas ou estrados provisórios nos extremos do barco, construídos sobre pilares como os coretos das filarmónicas, e de formas variadas, tanto em planta como em alçado. Acabada a necessidade da sua presença, eram aqueles «castelos» apeados e o navio voltava à sua função mercantil anterior.

A frequência do seu emprego levou porém à fixação defi-

nitiva daqueles «castelos», que mantiveram apesar disso o seu carácter de «acrescentamento» por uns séculos, até que se ligaram intimamente à construção do casco, fazendo parte integrante dele. Isto só se veio a dar nos alvares do Renascimento, de acordo com as ideias naturalistas, lógicas e revolucionárias de então. O nome de «castelos» ficou-lhes sempre, e a sua posição extremada no barco também, deixando entre eles um largo «poço», espaço necessário para a vela.

A forma de integração definitiva do castelo de proa no casco foi durante muito tempo motivo de controvérsia, pois que dos documentos aparecidos não se depreendia bem a estrutura da ligação, que nos surge com uma falta de lógica pouco de admitir-se em qualquer técnica de construção de madeira. Foi preciso aparecer o inestimável modelo de Mataró para que as dúvidas acabassem. Este modelo de barco, ex-voto certamente dum marinheiro catalão, estava na capela da vila piscatória de Mataró, perto de Barcelona e encontra-se agora, depois de várias vicissitudes protegido por uma vitrina do museu naval Prinz Hendriks, em Roterdão. Não tem, evidentemente, como acontece com os selos e em geral com os ex-votos, as proporções reais dum navio. Mas apesar da sua rudeza, o seu próprio tamanho, de cerca de dois metros, obrigou-o a ter pormenores de construção, e até de decoração, que se desprezariam em modelos muito pequenos. E são aqueles pormenores que nos explicam, luminosamente, as faltas de lógica aparentes — e reais — nas representações plásticas, que muitos autores atribuíam a imperícia ou desconhecimento dos artistas, embora estes fossem contemporâneos dos barcos desenhados e se vejam repetidos aqueles aparentes desvios em documentos de vária origem.

Com aquele modelo por guia, sabendo-se que ele data de 1450 e vendo-se claramente a decisão e a segurança profissional com que foi feito, não será difícil, ou pelo menos não será impossível compreender-se a forma total dum casco de nau dos meados do séc. XV.

Mas a expedição de Ceuta foi no começo e não a meio do séc. XV. E pode levantar-se uma dúvida séria, sabendo-se como

nos primeiros lustros do século se deu uma das «viragens» da História. Não se pode nestes casos fixar uma data mas é nessas alturas que começa a adivinhar-se a Renascença, e mais bruscamente se acentuam as mudanças na indumentária, tanto civil como militar (a arma de fogo acabara de aparecer...), na Arte e no estilo de vida. Naturalmente, o barco não poderia fugir às influências do ambiente, e começou também a apresentar alguma coisa de novo, mas com a cauta lentidão com que sempre evoluíram as coisas do mar.

A grande revolução então começada na construção naval manifesta-se mais claramente com o aparecimento do navio de três mastros. Já teria havido pelo menos no Mediterrâneo oriental, barcos com três mastros, mas que só aumentavam a acção da antiga vela única sem melhorar as suas precárias condições de navegação; mas agora os novos três mastros tem funções novas, que permitem maior flexibilidade de manobra e navegar com ventos de través e até com ventos ligeiramente contrários.

Sabe-se que foi entre 1400 e 1420 que apareceu esse tipo de barco por um documento de despesa existente nos Arquivos da Marinha Inglesa. Esse tipo de barco, que continuou a chamar-se nau, foi o que se manteve até meados do séc. XVII, quando apareceu, não por mudança radical mas por aperfeiçoamento do sistema, o tipo de navio que só viria a ser destronado pela navegação a vapor. O barco novo de três mastros aparecido no séc. XV deixou em França de chamar-se «nef» e passou a chamar-se «vaisseau»; bastaria isso para atestar uma mudança radical na construção e qualidades náuticas. Em Portugal o nome de «nau» manteve-se até ao advento do navio a vapor.

Não há, infelizmente, nenhum documento plástico de navio do começo do séc. XV que ilustre o sugerido pelo citado documento literário britânico. Os que há desse tempo ligam-se bem ao modelo de Mataró e dizem-nos que a haver, então, mais barcos de novo tipo do que o aludido navio inglês, eles seriam ainda raríssimos.

Temos, pois, para o estabelecimento dum plano do navio corrente dessa época, que estudar os pontos de coincidência do que

se sabe das naus do séc. XIV com o que se sabe das naus do séc. XV *antes da grande modificação*.

Foi por esse caminho e vendo, principalmente, documentos italianos e catalães do séc. XIV, raros, pouco conhecidos e até um que nunca vi apontado, que eu julgo, há muito tempo, poder concluir da forma geral *acima da água*, do casco duma nau mediterrânea da época e compreender as diferenças que vieram depois a caracterizar, com a mesma base essencial, as naves do séc. XV de que já existem, como referimos, documentos muito bons. E a leitura de algumas medidas, descritas em contratos de construção ou de aluguer ajuda-nos a evitar exageros que a leitura dos desenhos, por si só, poderia provocar.

Alguna «transumância» naval, misteriosíssima, leva a admitir a influência do Próximo Oriente na construção escandinava anterior ao séc. VIII, sem deixar rasto, até agora visível, noutros países da Europa. Há muita coisa sem explicação clara, como a rudeza e espessura de materiais nos barcos das costas do Mar do Norte e Golfo da Gasconha, entre os finíssimos barcos Vikings, de muito mais ao Norte — que afrontavam igualmente mares tempestuosos — e a subtil construção árabe, em muita coisa com estes aparentada, que é de muito mais ao Sul.

Conhecemos bastante melhor, apesar de muito pouco conhecermos, a nau mediterrânea do séc. XIV do que a sua irmã dos mares setentrionais. Algumas diferenças entre elas são aparentes, mas nem sempre ao mesmo tempo, havendo, por outro lado coincidências frequentes nos dois tipos e cada vez mais frequentes com o rodar dos anos e o aumento de mútuos contactos.

Tinha, pois, alguns elementos muito aceitáveis, que habilitam à compreensão da forma duma nau da transição medievo renascentista, mas ainda quase medieva. Infelizmente esses elementos só nos falam do aspecto exterior e da parte emergente, e não nos informam igualmente sobre o seu aspecto construtivo. Chegam muito bem para representar, em pintura, com toda a verosimilhança, um daqueles barcos; mas para uma reconstituição «real», navegante, dum barco autêntico, não chegam.

Por eles se vê a «pele», não a ossatura. E, exceptuando os

feitos de troncos escavados, um barco de madeira, como uma pessoa, não existe sem esqueleto, que, naval ou humano, é geralmente mais duradouro do que o resto do corpo e por isso, no dizer de Chesterton, ele deve ser considerado como símbolo da vida e não como o emblema da morte que a tradição estabeleceu desde o século XIV.

Não é, pois, possível fazer reviver um barco autêntico sem conhecer bem a traça do seu cavename, das suas ligações e a forma interna «sub-cutânea», principalmente pela absoluta necessidade de definição da sua parte submersa ou querena. É esse esqueleto que dá a forma e a pura beleza do navio, a qual participa, assim, mais da arquitectura e da escultura do que da pintura.

O grande espírito que foi La Varenne, infelizmente desaparecido há pouco, herdeiro de alguns sonoros nomes da marinha francesa, impossibilitado fisicamente de seguir aquela carreira, dedicou-se à arqueologia naval e escreveu um livro encantador «La navigation sentimentale», onde a profunda erudição — digo profunda — se disfarça, à boa maneira francesa numa forma tão leve que se arrisca a parecer frívola a um entendimento frívolo.

Nesse livro, ele afirma também que a verdadeira beleza do navio está na sua querena, que é a parte de «peixe», a parte em que ele é realmente náutico. A parte superior será a parte de castelo ou de casa, que teve de admitir todas as adaptações e enxertos impostos pela condição terrestre normal da vida do homem, transplantado dum solo firme para uma plataforma flutuante e oscilante. Por isso aquele «nauta sentimental» achava que os modelos de barcos dos museus deviam evidenciar as suas querenas voltando-as para cima; pois é bem justo dar-se a designação de «obras vivas» à parte mergulhada do casco e de «obras mortas» à sua parte visível acima da água. Mas para os olhos do comum das pessoas é esta parte, com o decorativismo e por vezes o esplendor do seu casco, sua mastreação e seu velame, o que dá a imagem do navio. Como sempre é o teatral e o vistoso que dominam o sólido e o verdadeiro, sem os quais, aliás eles não existiriam. Isto é história antiga e repetida.

*

*

*

Havia pois, para as desejadas reconstituições, uma dificuldade real, provinda da falta duma certeza nas proporções e na forma do casco, especialmente na sua parte imergente.

Mas tive a sorte de encontrar quem me socorresse nessa dificuldade e me desse «a consciência dessa forma», do que seria, na verdade, por dentro e por fora, a estranha e linda criação humana que foi a nau medieva. Foi o citado «ex-voto» de Mataró, acompanhado do excelente estudo que o Engenheiro Winter fez sobre o mesmo. E valeu-me bem a pena fazer um pequeno desvio numa viagem e ir vê-lo a Roterdão. Sem o seu auxílio eu não me teria atrevido a dar um passo nesta iniciativa da cidade do Porto.

*

*

*

O referido modelo, que me deu aquela segurança é, como disse, de 1450, ou seja de 35 anos depois da expedição de Ceuta e de poucos menos após a data do primeiro documento que alude ao navio de três mastros. Mas a evidência daquele modelo e da sua data, com a existência de alguns selos e desenhos posteriores a 1420, de barcos ainda com o carácter trecentista, atesta-nos também ser natural que em 1415 as naus vulgares, pelo menos a sua enorme maioria, fossem daquele mesmo tipo construtivo, isto é, gótico e não pré-renascentista.

Não se me afigura crível que para Ceuta tivesse seguido, em 1415, um protótipo ou um exemplar do navio novo que parece ter aparecido em Inglaterra por essas alturas, o qual seria ainda muito raro e só vemos em desenhos dos meados do século.

As naus do tempo seriam barcos de tonelagem muito variável mas com uma forma geral comum, «dentro das mesmas proporções», partindo dum módulo. Uma nau grande e uma outra pequena da mesma construção e tipo eram em tudo semelhantes.

A forma geral do casco era de certo modo parecida com uma casca de noz longa, o que dá sempre um barco curto. A meio do navio, chantado bem a meio da quilha, um mastro real enorme, «en candela» como dizem os marujos espanhóis. Na verdade lembra uma vela num castiçal. Esse mastro, representado muitas vezes com um exagero de altura inaceitável, tinha em geral um comprimento igual ao da quilha e era formado de vários paus enfeixados e ligados de espaço a espaço por anéis de cordas, como as canas de pesca. Nalgumas naus o incipiente castelo de proa muitas vezes está ausente ou não acompanha, em solidez, o da popa, por assentar num bico ou triângulo e não num trapézio. Mas muitos outros, talvez a maioria, já deviam mostrar a estrutura consolidada que vemos na nau de Mataró, semelhante a tantas outras anteriores e posteriores, até do séc. XVI.

No Science Museum de Londres há um modelo actual da nau mediterrânea inspirada no excelente documento de 1399 que é o baixo relevo da Arca de S. Pedro Mártir, em Milão, o qual lembra os relevos trecentistas da Torre de Pisa.

Há também no mesmo museu um outro modelo actual de nau inglesa do séc. XV, manifestamente inspirado num selo de cera de 1426.

Ambos os modelos são executados com proficiência e probidade, por especialistas conhecidos. Em todo o caso nunca me poderiam ter convencido como me convenceu o documento autêntico e admirável que me guiou. Nem a intenção daqueles especialistas, que eu saiba, excedeu os limites da vulgarização, não se propondo apresentar os seu modelos como bases duma reconstituição real e navegante.

*

*

*

Era de prever que a maioria das pessoas, naturalmente pouco ao corrente destes assuntos estranhasse, na reconstituição feita, a forma dos navios já no século XII conhecidos pelo

nome de «naus», pois que a feição divulgada de barcos antigos com aquele nome é muito diferente.

Na verdade, a imaginária marítima começa a espalhar-se e a merecer maior confiança documental a partir do séc. XVI, pelas razões já apontadas. Além disso são esses os tempos de maior esplendor, se não os de maior glória da vida pátria, e daí os mais falados. Destas circunstâncias veio a vulgarização da imagem da nau de três mastros e seis velas, principalmente a partir do último centenário da descoberta do caminho marítimo para a Índia. Lopes de Mendonça, o grande impulsionador, quase diremos o criador destes estudos entre nós, Baldaque da Silva e Quirino da Fonseca dedicaram-lhe uma inexcedível atenção. Todos estes Mestres eram da prirvança de Roque Gameiro que interpretou, com a sua concordância e conselho, os seus conhecimentos especializados, desenhando, de maneira até agora insuperada por um artista contemporâneo as naus e as caravelas dos começos de quinhentos.

Alguma coisa haverá talvez a dizer, como acontecerá sempre com a obra humana, de discordância em certos pontos, divergentes da tão boa documentação que temos dos começos do séc. XVI, nos quadros de Gregório Lopes (Santa Auta), no grande quadro de Greenwich (as Carracas portuguesas) no do mestre da Lourinhã (S. João em Patmos), etc. Mas esse reparo ainda não foi feito, acompanhado de justificação, na linguagem natural destes temas: o desenho ou a pintura.

Das esplêndidas aguarelas de Roque Gameiro, conhecidas principalmente através da *História da Colonização do Brasil*, obra monumental de tão profunda raiz portuense, derivou uma infinidade de estampas, marcas comerciais e interpretações por vezes bem degeneradas, e por vezes em materiais incríveis, que deram ao vulgo uma imagem cristalizada da «Nau» ou «Navio antigo», à qual ainda, para maior erro, se dá correntemente o nome de «Caravela».

Pareceu-me por isso ter interesse dar em gravura alguns documentos de confiança, cujas legendas ajudarão a compreender a evolução da nau do séc. XIV ao séc. XVI.

*

*

*

Definida a orientação tomada quanto à reconstituição da nau, temos de considerar a da galé — o outro tipo dos navios da frota do Infante.

Já muito antes de D. Henrique as grandes galés de Veneza e de Génova faziam o seu comércio com os países do Norte, em viagens anuais ao longo da costa. Estas grandes galés eram semelhantes às que faziam o comércio com o próximo oriente e levavam os peregrinos à Terra Santa. As precisas e preciosas descrições destas últimas viagens, feitas por Bernardo de Breydenbach e pelo frade Felix Fabri e o seu cotejo com as galés coevas daqueles peregrinos e representados por Carpaccio na Academia de Veneza habilitaram o Dr. Sottas a estabelecer, com toda a autoridade, os planos das galés do fim do séc. XV. O que se sabe de galés em épocas a elas anteriores (por exemplo os frescos de Spinello Aretino, de 1390, em Siena) e posteriores (por exemplo o «Livro da Fábrica das Naus» de Fernando de Oliveira, do séc. XVI), parece consentir-nos a conclusão, aliás já expressa por autores como La Roërie e Sottas, de que enquanto a nau evoluiu profundamente através dos séculos, com as marcadas viragens que vimos, a galé manteve sempre, desde a Grécia até ao séc. XVIII, a mesma estrutura. Não é isto coisa de admirar, pois que o Homem rapidamente atingiu o limite do melhor aproveitamento do remo e só lentamente foi aprendendo a dominar os ventos motores, mais remissos a obedecer-lhe do que os seus próprios braços.

Desta maneira, conhecendo-se muito bem as galés do final do séc. XV e as do começo do séc. XVII e a forma exterior das do séc. XIV poderíamos estabelecer com alguma segurança os planos para a construção duma galé como as que teriam ido a Ceuta. Mas deles forneci apenas um apontamento sumário, pois que este barco não era para ser construído mas sim adaptado num barco rabão.

*

*

*

Feitos os estudos e os desenhos, bem pouco pormenorizados aliás (nem se poderia, no tempo dado, ser mais completo) foi chamado pelo Sr. Eng. Pacheco de Almada o Mestre construtor naval Armando Santos, que corporizou aqueles desenhos em pequenas maquetas de madeira, seguindo a velha e segura prática habitual. De aqui estabeleceu o Sr. Eng. Pacheco de Almada os planos de construção definitivos, que tiveram a aprovação técnica oficial. E sobre esses planos se construíram, com algumas variantes, as naus da frota.

Não me foi possível grande contacto com a marcha da construção nem talvez ela pudesse ter sido levada a cabo no tempo imposto, no caso de se executarem as sucessivas emendas que a minha assistência não deixaria de propor. Não admira que alguns desvios na interpretação dos desenhos tenham sido feitos, tanto pela insuficiência dos elementos que forneci, como, e naturalmente, pela falta de preparação do construtor para a aceitação dos que eram suficientes mas não correntes. Não é a primeira vez que a um bom construtor, quando não acompanhado por quem lhe explique a razão do que se pede, vejo repugnar a execução de erros de construção a que ele não está habituado, mas que eram normais em barcos de tempos idos.

De aqui não poderem tomar-se como «rigorosas» estas reconstituições (e alguma vez o poderiam ser?) feitas em tempo espantosamente pequeno, sem possibilidade de repetição ou de emenda, e por um custo muito baixo. Mas cumpriram a sua missão na festa, que era espectacular e evocativa. E, mesmo assim, em coisa alguma eram inferiores, por dentro e por fora, no domínio da verdade histórica, às reconstituições que correm mundo em filmes como os da vida de Colombo; e pouco ficaram a dever, em qualidade e acabamento de construção, às reconstituições nacionais, também colombinas, italiana e espanhola.

Mas é perfeitamente possível fazer-se melhor e se Deus ajudar, o Porto ainda em breve fará melhor em modelos redu-

zidos. Não lhe falta para isso capacidade de realização, já revelada agora também neste domínio, nem a ela faltará companhia, num estudo que ficou longe de esgotar-se com os barcos do espectáculo de Agosto.

*

*

*

O navio dos descobrimentos é, essencialmente a caravela, que, a partir de certa altura tomou o lugar e o passo da barca. Por isso foi resolvida a construção duma caravela, mas em tempo tão exíguo, que foi directamente pedida ao construtor, o qual decidiu fazer aquele barco partindo apenas dum pequeno perfil que tirou duma gravura. Vi o esqueleto do barco no estaleiro e era impressionante de verdade — «porque era, realmente, verdade». E já o escrevi algures. Sòmente a popa me pareceu então larga demais.

Mas aquela indiscutível verdade era uma verdade talvez manuelina, mas não uma verdade henriquina. E o barco dentro da água não podia deixar de ressentir-se disso, e de outros desvios, em especial no dimensionamento do castelo.

Não sabemos como era a «caravela de descobrir», que era segredo de Estado, como bem o provou o saudoso Dr. Jaime Cortezão. Sabemos, ou pensamos poder saber, como era a «caravela pescareza» ou como era a caravela de transporte ou ainda a «caravela de armada» do séc. XVI, de que agora não tratamos e que não era exclusivamente latina, como eram as do Infante.

A «caravela de descobrir» era evidentemente diferente das outras, pois que o segredo incidia apenas sobre ela e nunca poderia incidir sobre os barcos de pesca varados nas praias, patentes a quem os quisesse ver.

As caravelas desenhadas nas cartas geográficas mostram-nos ser barcos esbeltos, de altíssimas velas latinas e com um, dois ou três mastros, o maior sempre à frente dos outros e sempre, acompanhado ou não, a meio do barco, como o mastro das naus.

Como as vemos num quadro de Santa Auta e noutros, as caravelas manuelinas são navios bojudos, como é bojuda a cara-

vela cujos planos nos deixou o Padre Fernando de Oliveira no seu «Livro da Fábrica das Naus», já citado. Mas estes barcos são de épocas posteriores ao ímpeto moço dos descobrimentos e não me parece natural que o navio manobrável e veleiro que tinha de ser a misteriosa «caravela de descobrir» dispensasse a finura de linhas já então conhecida de há séculos na construção dos barcos escandinavos e normandos (que atingiram o Mediterrâneo) e também já conhecida nos barcos mouros, dos quais, aliás, alguns autores creem descendente a nossa caravela. O «chaveco argelino», muito antigo barco pirata, é, para alguns autores, o navio à vela europeu mais fino, ágil e versátil que se conhece.

Não sabemos, repito, como seria na sua verdade total, a caravela de descobrir, «o melhor navio que anda sobre o mar» no conhecido dizer do prático e entendido Cadamosto.

Os largos estudos de Quirino da Fonseca, com as suas tão importantes achegas e a sua forte e lógica base histórica e náutica são insuficientes para o conhecimento da forma do casco da caravela henriquina.

Mas nós sabemos quais os barcos contemporâneos, de configuração parecida com a dos desenhos antigos que nos esboçam a forma das caravelas, barcos que ainda hoje fazem de algum modo ou ainda há pouco tempo faziam, o que faziam as caravelas do Infante. Esses barcos tem formas muito finas — como vimos, já conhecidas bem antes dos descobrimentos — as quais não correspondem às das caravelas representadas no séc. XVI e XVII e ainda menos aos rombos e desequilibrados modelos que se apresentam com aquele glorioso nome do nosso Museu de Marinha. Refiro-me a alguns dos barcos de pesca da nossa costa, como o batel da Nazaré e a canoa de Setúbal, há muito pouco desaparecidos e o caíque do Algarve, à beira da extinção. Estes últimos fizeram mais do que uma vez a rota peculiar das caravelas, segundo demonstrou há pouco o Sr. Dr. Alberto Iria.

Porque não seriam assim, na sua essência náutica, as caravelas do Infante, apenas com mais umas particularidades aliás fundamentais, como a existência de tilha e coberta e a implanta-

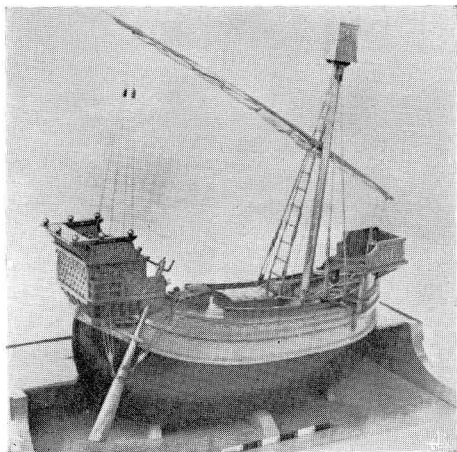
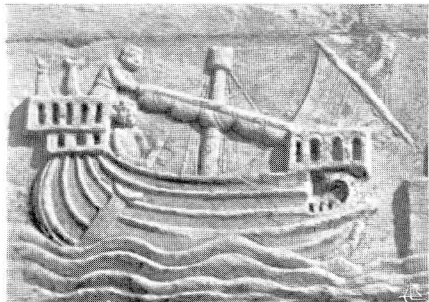
ção do mastro a meia nau, que lhes daria um «nervosismo» ainda maior do que o daqueles actuais barcos latinos tão portugueses?

Isto leva-me a desejar, a insistir mais uma vez, a suplicar até que se conservem alguns barcos de pesca da nossa costa (os que se puderem salvar ainda) que são os mais variados da Europa, como ainda há pouco foi dito no Colóquio da História do Barco, realizado em Lisboa no verão passado, por autoridades como o Almirante Guillén, Director do Museu Naval de Madrid, o Almirante Lemonier, Presidente do Colóquio, o Comandante Denoix e o Sr. Paul Adam, Director da Marinha Mercante Francesa. E foi então aprovada uma moção no sentido de se pedir aos Governos que conservem os tipos tradicionais dos barcos de vela e de remos em via de desaparecimento total, vencidos pelo motor onnipotente.

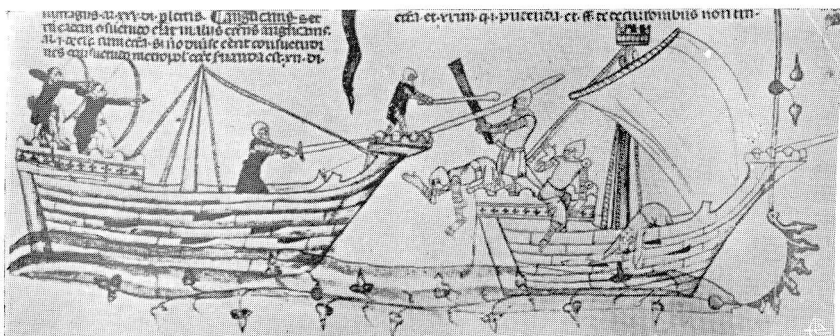
Não oiço qualquer eco respondendo do alto a este grito de alarme que novamente aqui solto. Que me oiçam, que nos oiçam se não o Governo, pelo menos as Câmaras Municipais das cidades e vilas marítimas e ribeirinhas, a começar pela desta grande Cidade, que mais uma vez daria o seu apoio reflectido e criador a uma bela iniciativa. Como o barco de pesca, também o inconfundível rabelo e seus companheiros do Rio Douro merecem ser salvos a tempo. Aqui me permito secundar com todo o calor essa ideia, já lançada pelo Arquitecto Lixa Filgueiras a quem, há muito, ela se deve.

Seja-me desculpado o desvio que fiz nas minhas considerações. Mas a realização do Município Portuense em boa hora entregue ao Sr. Eng. Pacheco de Almada passou, e ela foi feita para passar. Foi uma coisa grande, que fez o seu dever, mas foi ocasional. E nós temos todos a obrigação de deixar obra perdurável mais do que em recordações. Essa obra pode ser a reconstituição pensada e demorada dos modelos de barcos henriquinos e pode ser, além disso, a obra inadiável e bem menos falível da conservação dos maravilhosos, dos singulares barcos de pesca da colecção «viva» ainda existente nas costas do nosso País e que nos arriscamos, na nossa triste inércia, a perder ingloriamente, criminosamente, e sem remédio...

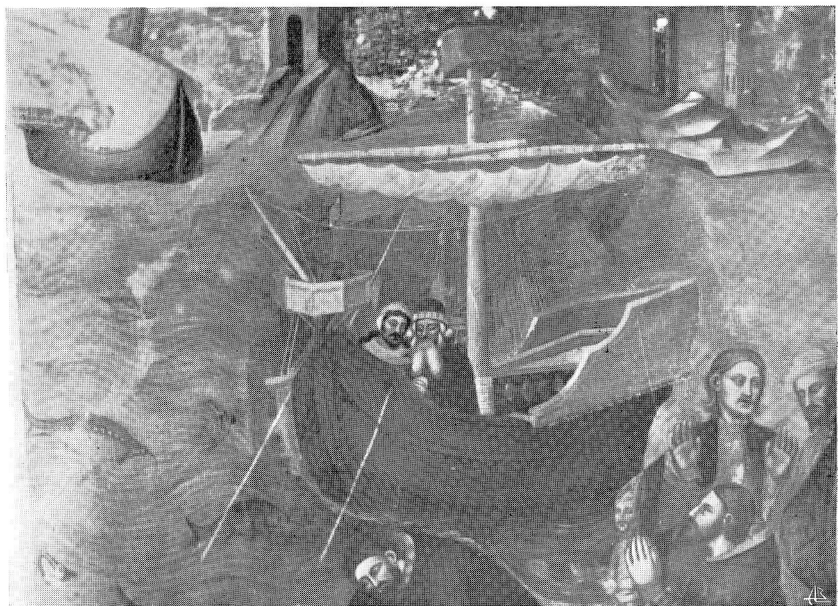
Jaime Martins Barata,



O baixo relevo de Balduccio de Pisa, de 1399, na Arca de S. Pedro Mártir, da Basílica de S. Eustorgio, em Milão, e um dos baixos relevos da Torre de Pisa, também do séc. XIV. O primeiro é a inspiração directa da reconstituição moderna dum navio mediterrâneo do século XIV, que figura no Science Museum, de Londres e também aqui se reproduz. Nesta reconstituição, que procura corrigir os desvios e exageros dos baixos relevos, parece ter-se deslocado demais o mastro para vante. Julgamos que ele deve nascer mais a meio da quilha, como sugere o exame atento do baixo relevo de Milão e o confirma o documento da Torre de Pisa. O modelo exemplifica um tipo de nau trecentista mediterrânea, mas não devemos convencer-nos de que este tipo é único na época, nem, do mesmo modo, os apontamentos e exemplos que damos em seguida poderão supor-se exaustivos.



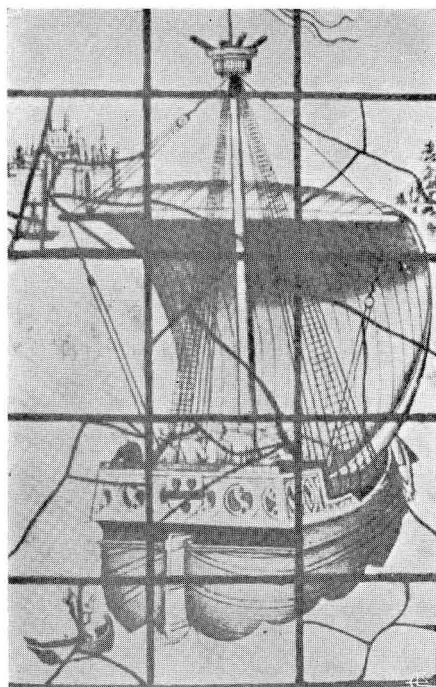
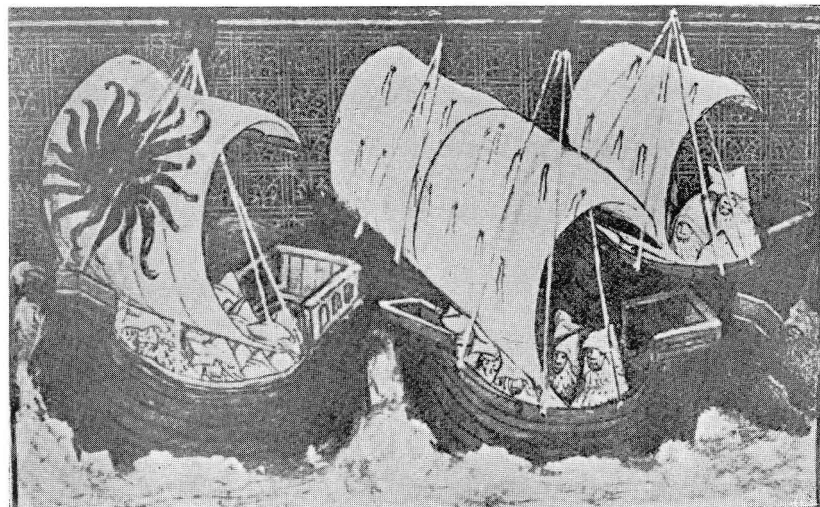
Combate entre naus nórdicas do começo do séc. XIV, segundo uma iluminura do museu Britânico. Estes navios são do tipo «colher» (em forma de colher). Note-se como a peleja nada tem de náutico senão o local. Também podemos aqui ver como a vela embolsada desloca o centro vélico muito para vante, permitindo assim, sem rodopio do barco, a existência do robusto mastro a meia nau, corrente nos navios medievos.



Duas naus do século XIV do fresco de Giovanni da Milano na Igreja de Santa Cruz, em Florença. Veja-se a ausência de castelo de proa numa delas e a construção desse castelo, em forma de púlpito, na outra.



Nau dos meados do séc. XIV do fresco da Capela dos Espanhóis, na Igreja de Santa Maria a Nova, de Florença. Este barco é parecidíssimo com um outro do fresco de Andréa de Firenze, outrora no Campo Santo de Pisa e agora no museu da mesma cidade. Note-se o mastro implantado a meio, um pouco inclinado para vante, a verga inclinada, o bico de proa nu e o pequeno castelo de popa. Tem leme lateral, formado pela espadela ou remo largo, que actuava pela rotação em volta do seu próprio eixo. Particularmente interessante é a explicação desse movimento pela posição das mãos do timoneiro, São Pedro, empunhando uma haste perpendicular ao remo. Compare-se este barco, que parece ter as proporções normais, com o da Arca de S. Pedro, de Milão, com o barco da Torre de Pisa e o modelo inglês que atrás se reproduzem. Neste último está bem claro o manípulo do leme.

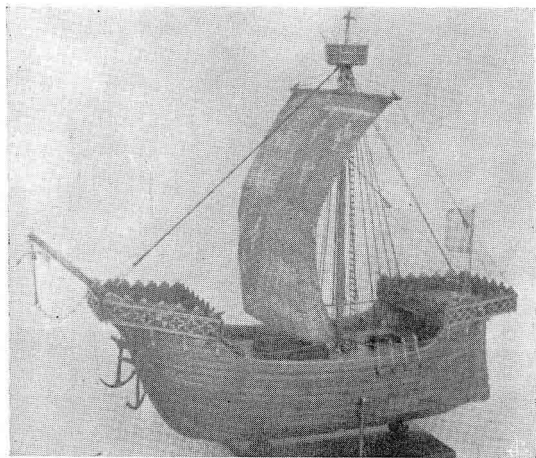


Barcos Atlânticos e bálticos datados na transição do séc. XIV-XV e que são semelhantes aos anteriores:

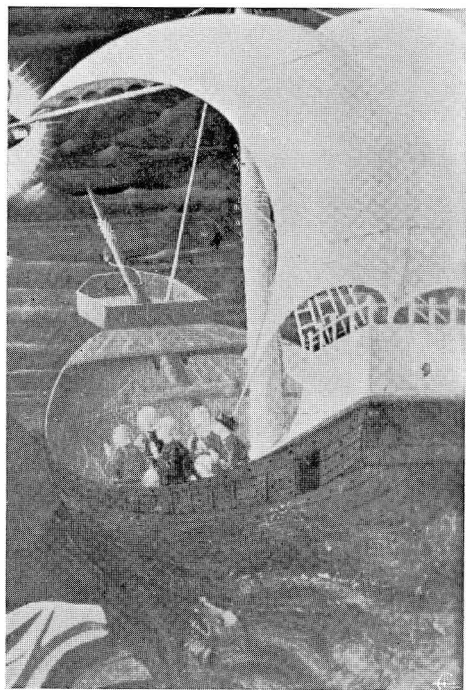
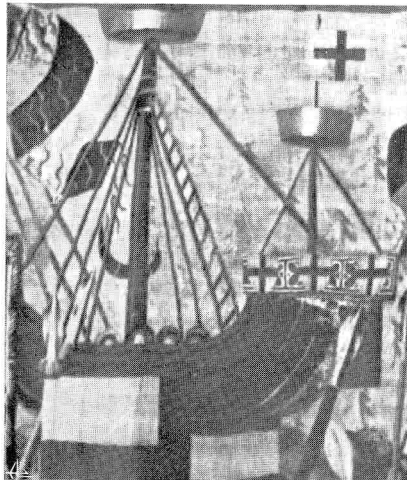
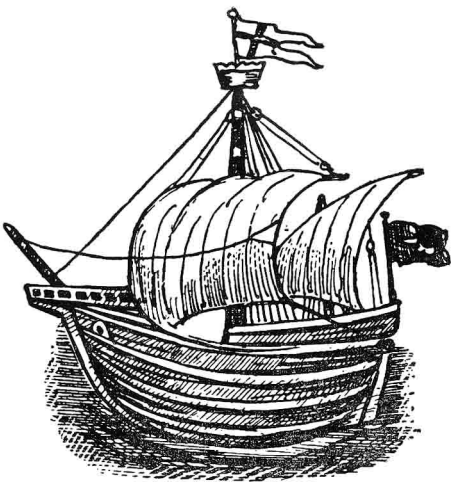
Naus de Ricardo II, em Conway (1399) dum ms. do Museu Britânico.

Nau do Mercador Jacques Coeur, representada num vitral no Museu de Bruges (1400).

Nau de Dantzic, num selo de 1400. Todos estes barcos têm o seu mastro a meia nau, o castelo de pôpa rectangular ou trapezoidal e o castelo de proa mais alto do que aquele.

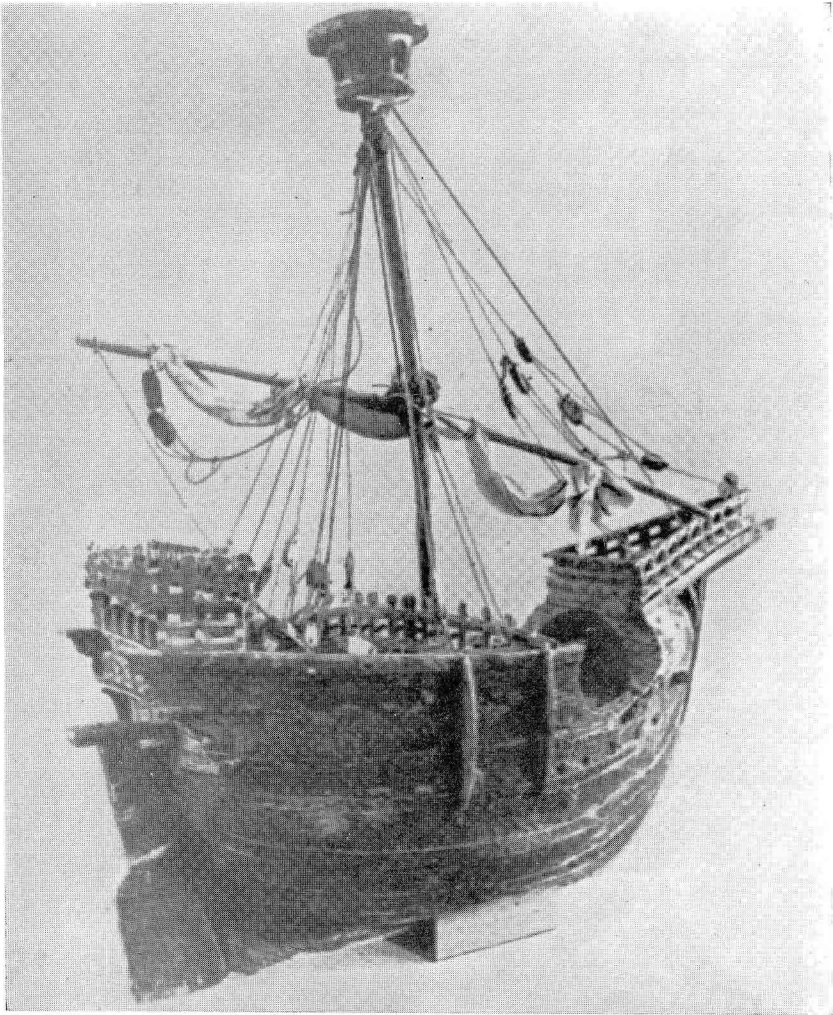


Os selos de cera do Conde de Rutland, de 1395 e do Duque de Bedford, de 1426 e o modelo moderno directamente inspirado no segundo, que se encontra exposto no Science Museum, de Londres, com o nome de «navio inglês do séc. XV, 1420». Como poderá ver-se, aqueles dois selos, *entre cujas datas se situa a expedição henriquina a Ceuta*, são quase gémeos na sua representação. Se houvesse a certeza de que no segundo selo se representa um barco existente à data do seu emprego e não um barco tradicional, não teríamos qualquer dúvida sobre uma das possíveis aparências das naus do Norte que participaram na expedição a Ceuta. Em todo o caso o documento mereceu a adopção das autoridades do museu de Londres como modelo representando um barco de 1420 e essa circunstância é, obviamente, de atender-se. O mastro também aqui assentará a meio da quilha, embora no modelo, contra a tendência habitual, pareça estar mais à ré.

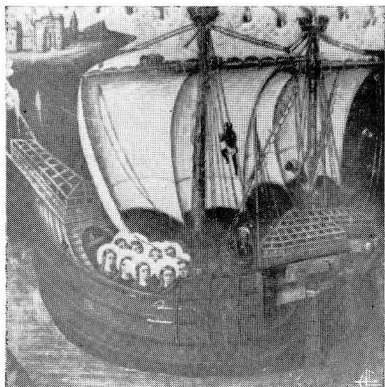
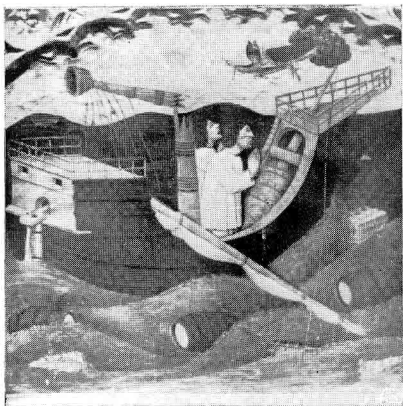


A nau da carta de Becharius (1426) no Museu de Munique com o seu casco em forma de noz e uma nau das tapeçarias de Arzila, do séc. XV.

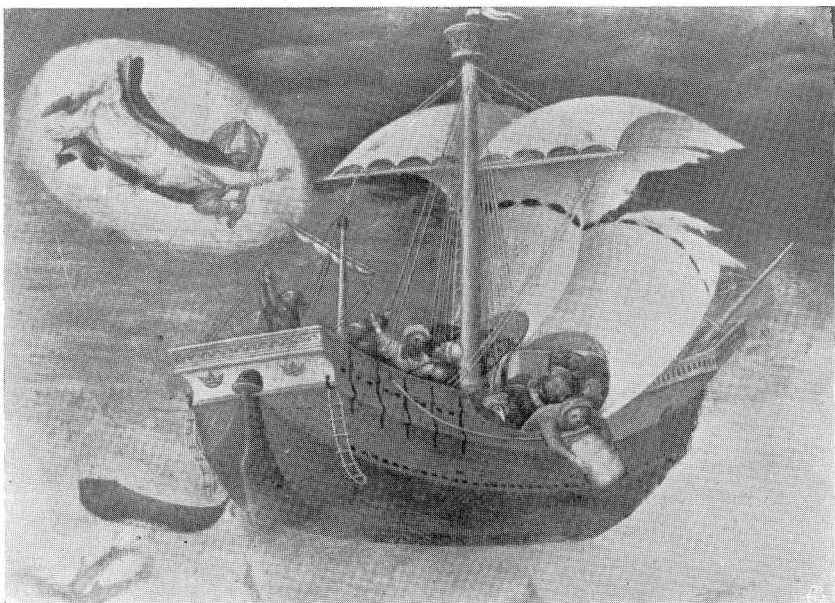
Uma nau no retábulo da Lenda de S. Nicolau pelo Beato Angélico, do séc. XV. Este documento do genial pintor mostra-nos a sua inobservância da realidade náutica. Note-se a vela inusitadamente soprada para ré; a ausência de enxárcias a bombordo onde, dada a posição da vela, elas seriam indispensáveis e a sua presença duplicada a estibordo; com isto quis a cândida estilística do mestre dar-nos a ideia de tempestade; repare-se ainda na inconsistência da borda e de toda a parte de vante. Não deixaremos, todavia, de ver que a forma geral do barco acompanha as outras que conhecemos do seu tempo.



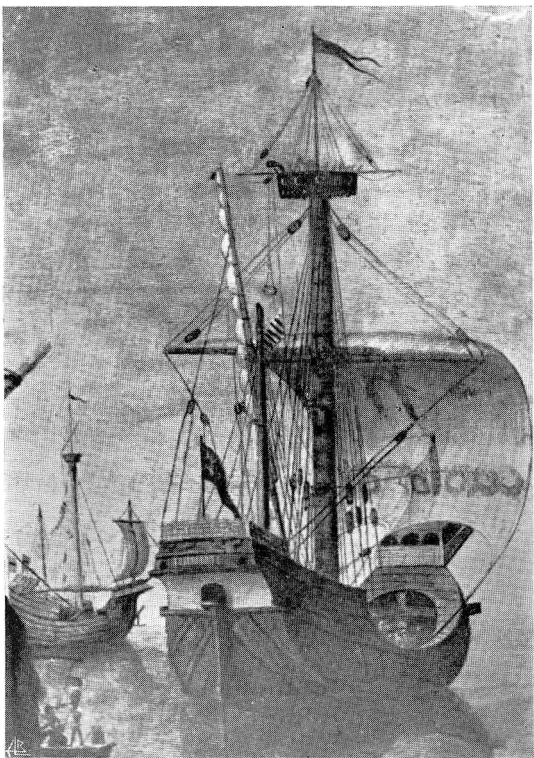
O modelo de Mataró, *executado em 1450*, que agora figura no Museu Naval de Roterdão. Tem 1,90 m de comprimento e é estruturado como o seria um barco navegante da época. Especialmente elucidativa é a construção do castelo da proa que explica a forma como do castelo provisório se passou para o definitivo. Tem igualmente, o maior interesse a explicação da transição, à popa, sobre o gó, da planta redonda do casco para a planta trapezoidal do castelo. O grande interesse deste documento é ainda maior no seu interior do que no seu exterior. São muito poucos, e insignificantes, os restauros que este modelo sofreu através dos tempos. Um deles é o mastro, delgado e torto.



A nau do retábulo de S. Martinho e a celebrada nau de Reixach, do retábulo de Santa Úrsula, ambos do Museu de Barcelona e ambos documentos excelentes de navios dos meados do séc. XV.



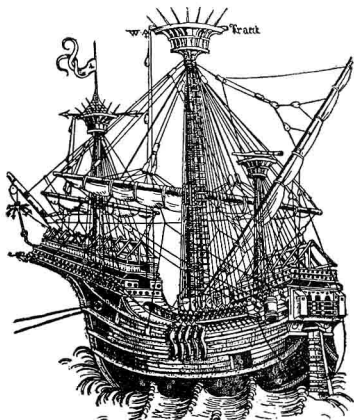
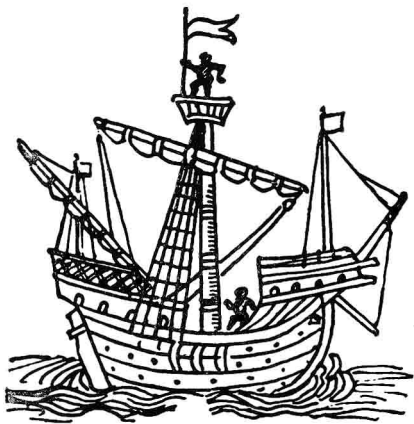
Navio do retábulo de S. Nicolau (meados do séc. XV) da Pinacoteca Vaticana, por Gentile da Fabriano; mais um documento da probidade deste artista, com pormenores náuticos de indiscutível autenticidade.

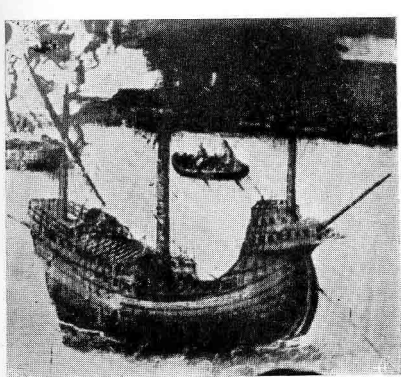


Navio dos painéis da História de Santa Úrsula, de Carpaccio, na Academia de Veneza, dos fins do séc. XV. Estes documentos, aparte certos exageros como o da altura dos mastros, são da maior verosimilhança como são todos os elementos saídos dos pincéis do incomparável cronista plástico que foi Carpaccio.

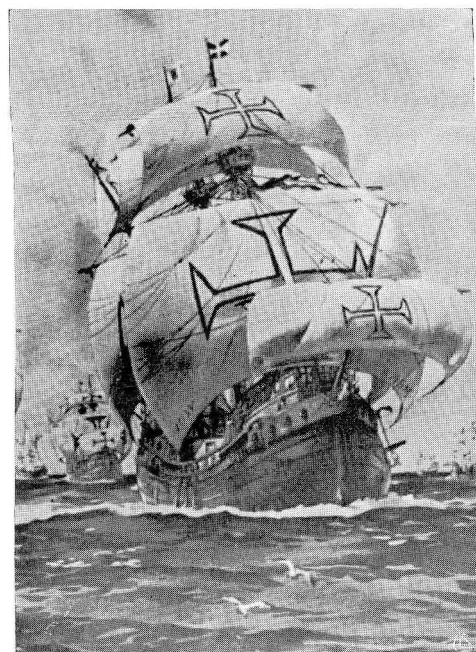
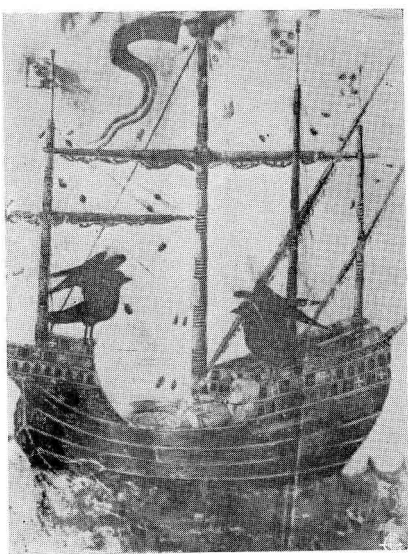
A nau que figura na mais antiga obra náutica portuguesa conhecida: o «Regimento do Estrolabio» de 1510.

A nau flamenga do monogramista «W», de 1475. É uma «Coga» ou «Carraca» (Kraeck).

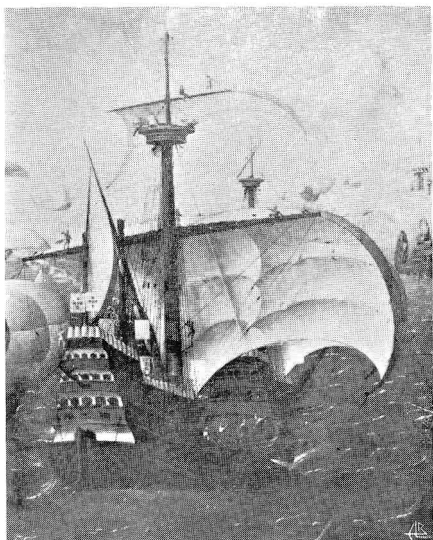




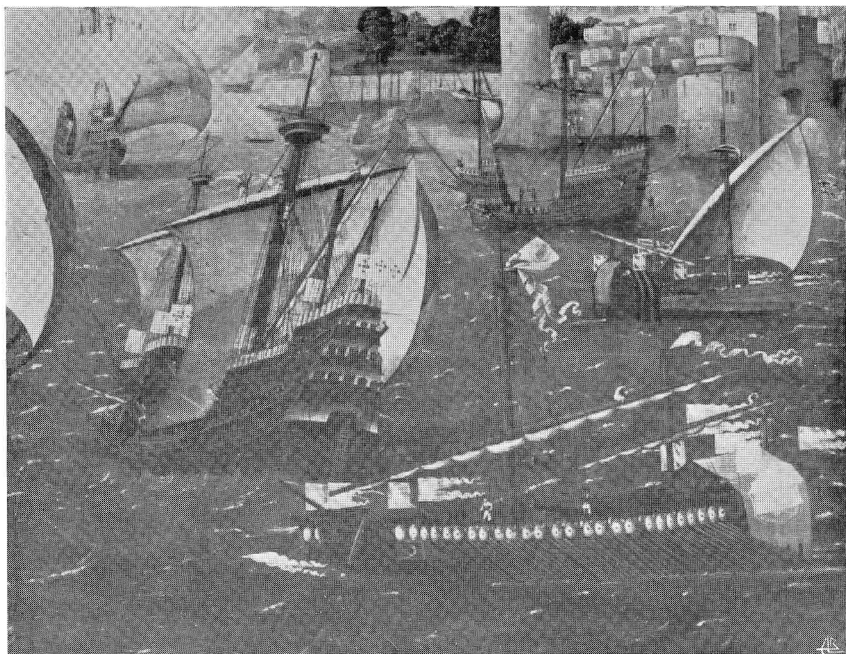
Nau quinhentista portuguesa do quadro «S. João em Patmos», do mestre da Lourinhã, um dos nossos mais explícitos documentos. Nau, do séc. XVI dum «Compromisso» existente nos arquivos da Câmara Municipal de Lisboa. Tem dois mastros de mesena como os galeões. Qualquer destes dois barcos, como os de alguns exemplos anteriores (de Carpaccio, de Reixach, de Becharius, etc. e de tantas dezenas de outros, apresenta a «proa inexplicada» que o modelo de Mataró explicou.

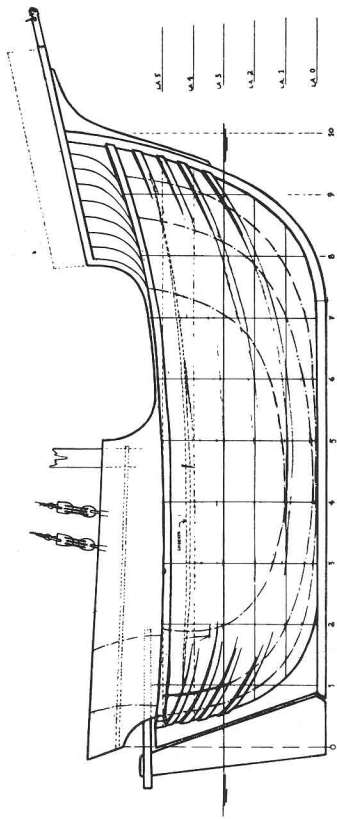
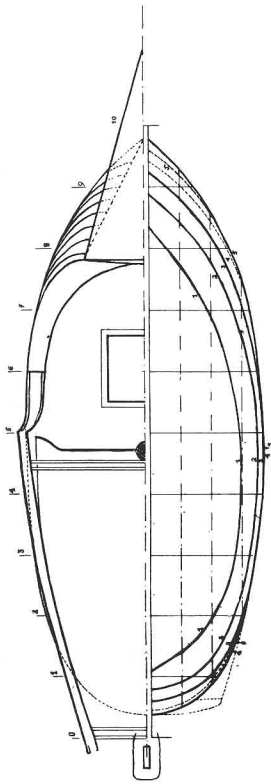
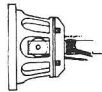


Reconstituição duma nau manuelina, de Roque Gammeiro, para a «História da Colonização do Brasil», baseada em documentos do séc. XVI. Agora, pelo emprego extensivo da artilharia, aparece-nos o castelo de proa muito mais baixo e em plano paralelo ao do convés e não em plano divergente. O castelo de proa desce para dar lugar ao alteamento do castelo de popa, cada vez mais guardado de bocas de fogo.



«Carracas portuguesas» do quadro com este nome, atribuído a Patinir e pertença do Museu de Greenwich (primeiro quartel do séc. XVI). São naus enormes (o seu castelo de popa chegava a atingir a altura de 15 metros) que à semelhança dos galões, tem dois mastros de mesena, latinos e não apenas um. Os mastros grande e de traquete e o da cevadeira armam exactamente como os das naus. Vêem-se também duas galãs, de dois mastros, já com ligeiro tosamento. A proa, nestas carracas, apresenta-se ainda com a construção explicada no modelo de Mataró



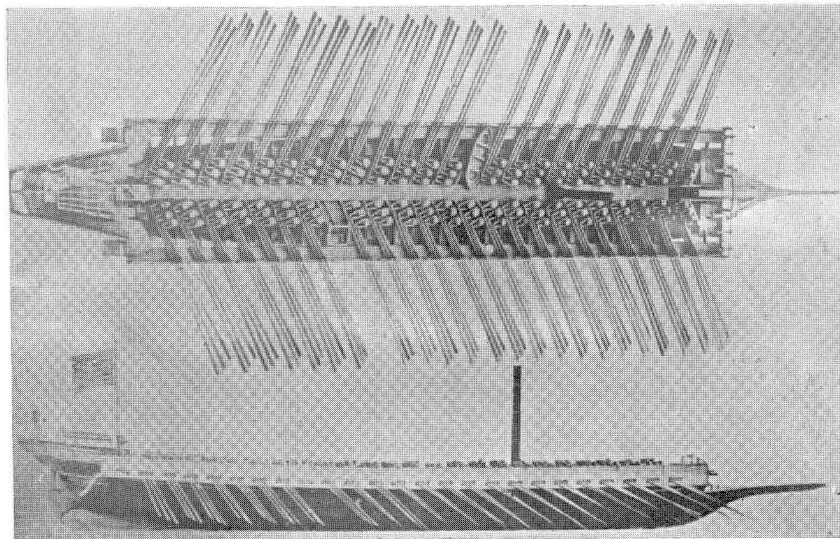


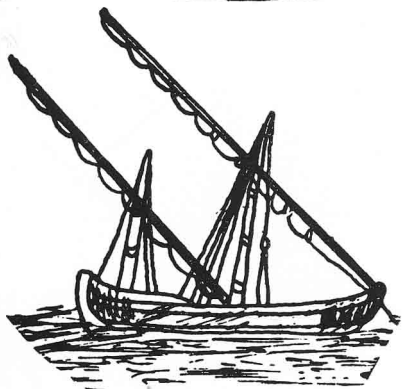
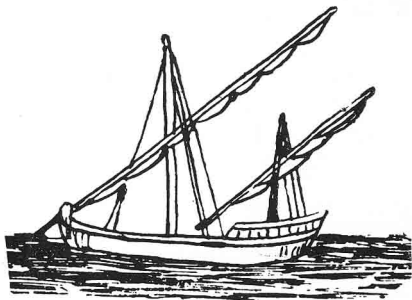
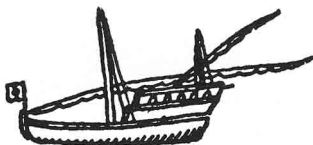
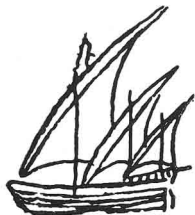
esc - 1/50

Um dos projectos de nau da expedição henriquina a Ceuta, a partir dos quais se realizaram as reconstituições de Julho.

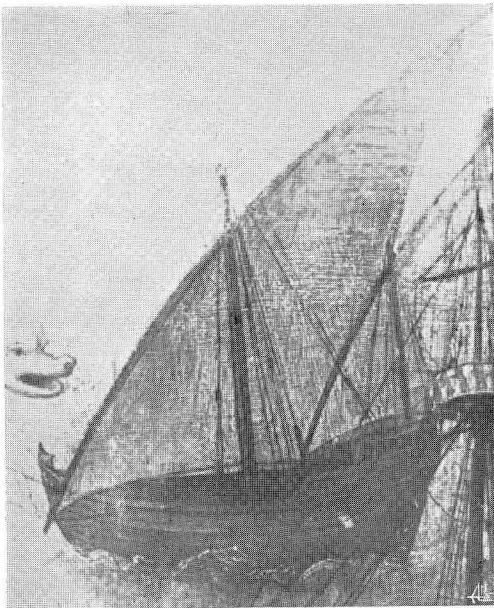


Uma das galés do fresco senense de Spinelio Aretino (séc. XIV). Planos duma galé de 1539, do Museu Naval de Veneza. Embora as galés do fresco sejam birremes, as dos planos de Veneza sejam trirremes (fórmula, aliás, tão antiga como aquela), e as da expedição de Ceuta pudessem ter sido de um só remo para vários remadores, vê-se, por estes documentos, que a evolução da galé, em dois séculos, foi muito pequena, não acompanhando, nem de longe, a que sofreu o navio à vela.



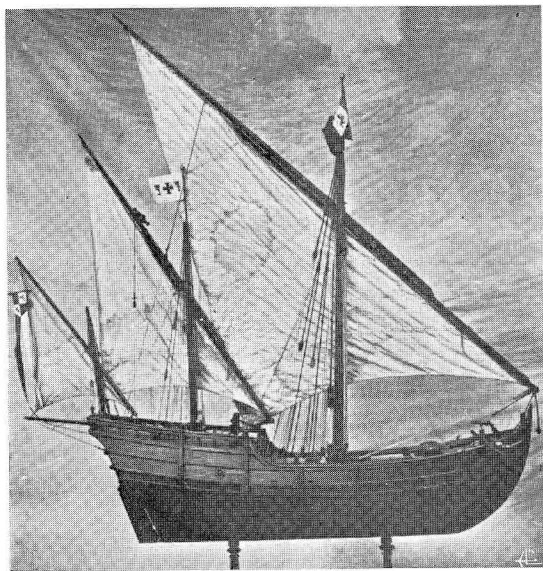


Caravelas latinas desenhadas em cartas geográficas, do começo do séc. XV, por Juan de La Cosa e Cristóvão Colombo (?) e em vistas de Lisboa (de Abraão Ortelis) e ainda na «Arte de Navegar», de Pedro Molina e no «Livro das Fortalezas de El-Rei D. Manuel» por Duarte Darmas.

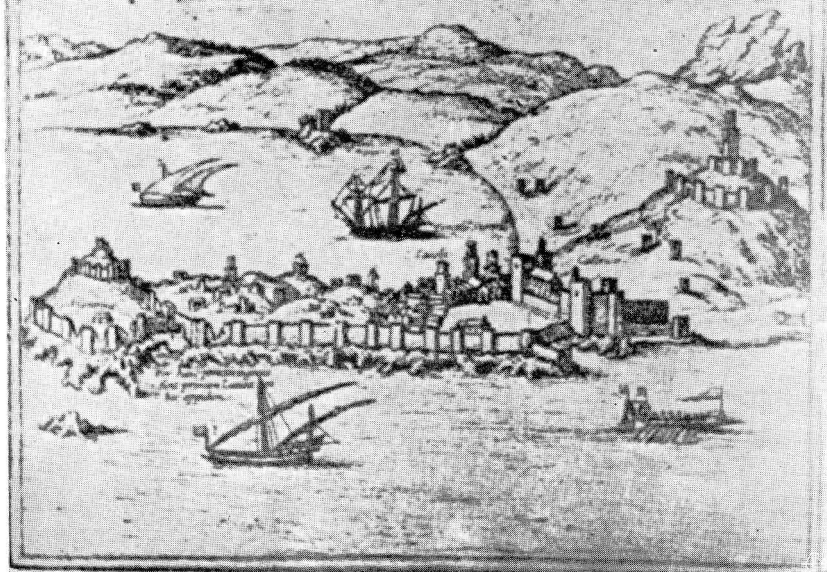


A melhor representação pintada que temos duma caravela latina até ao primeiro quartel do séc. XVI é a dum dos painéis de Gregório Lopes com a Vida de Santa Auta e existente no Museu das Janelas Verdes em Lisboa. Parece bem verosímil a imagem, que é um barco bojudo ainda que com uma vela grande e uma vela de ré de muito pano e altura. Mas nada nos garante nesta pintura que a caravela representada seja «uma caravela de descobrir» e não uma vulgar caravela de comércio ou de pesca.

A reconstituição moderna mais pertinente, a nosso ver, duma caravela latina portuguesa é a do Cap. T. De Albertis, feita em 1892 para o Centenário Colombino e exposta no Museu Naval de Veneza. Veja-se como a sua vela é igual à vela em uso ainda na nossa costa e como a forma do seu casco se aparenta com os de alguns dos nossos barcos de pesca actuais.



S E P T A.



Uma vista de Ceuta do séc. XVI onde figuram duas caravelas, uma nau e uma galé vogando sem mastro. Neste documento como em inúmeros outros dos mesmos tempos, mostra-se bem como as caravelas e principalmente a nau, diferem das representações dos séculos anteriores. A galé mantém a sua forma, ainda rasa, embora ainda nesse século passasse da forma rasa para outra curva, que só se foi acentuando até aos tempos finais da sua existência. Na gravura, que podemos verificar hoje ser bastante fiel no que respeita a orografia, vê-se, à esquerda, onde está uma legenda, o ponto onde convergiu o ataque inicial de D. Henrique à cidade.



Nau

Reconstituição efectuada pelas Oficinas e Armazéns Gerais da Câmara Municipal do Porto

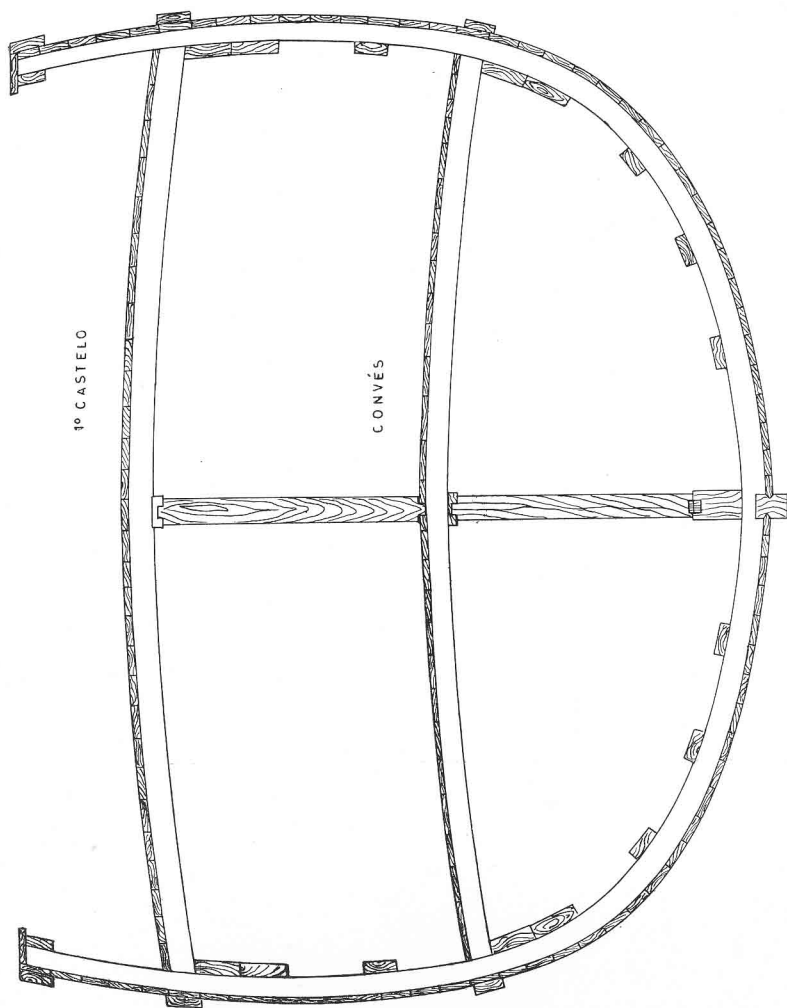




Caravela

Reconstituição efectuada pelas Oficinas e Armazéns Gerais da Câmara Municipal do Porto





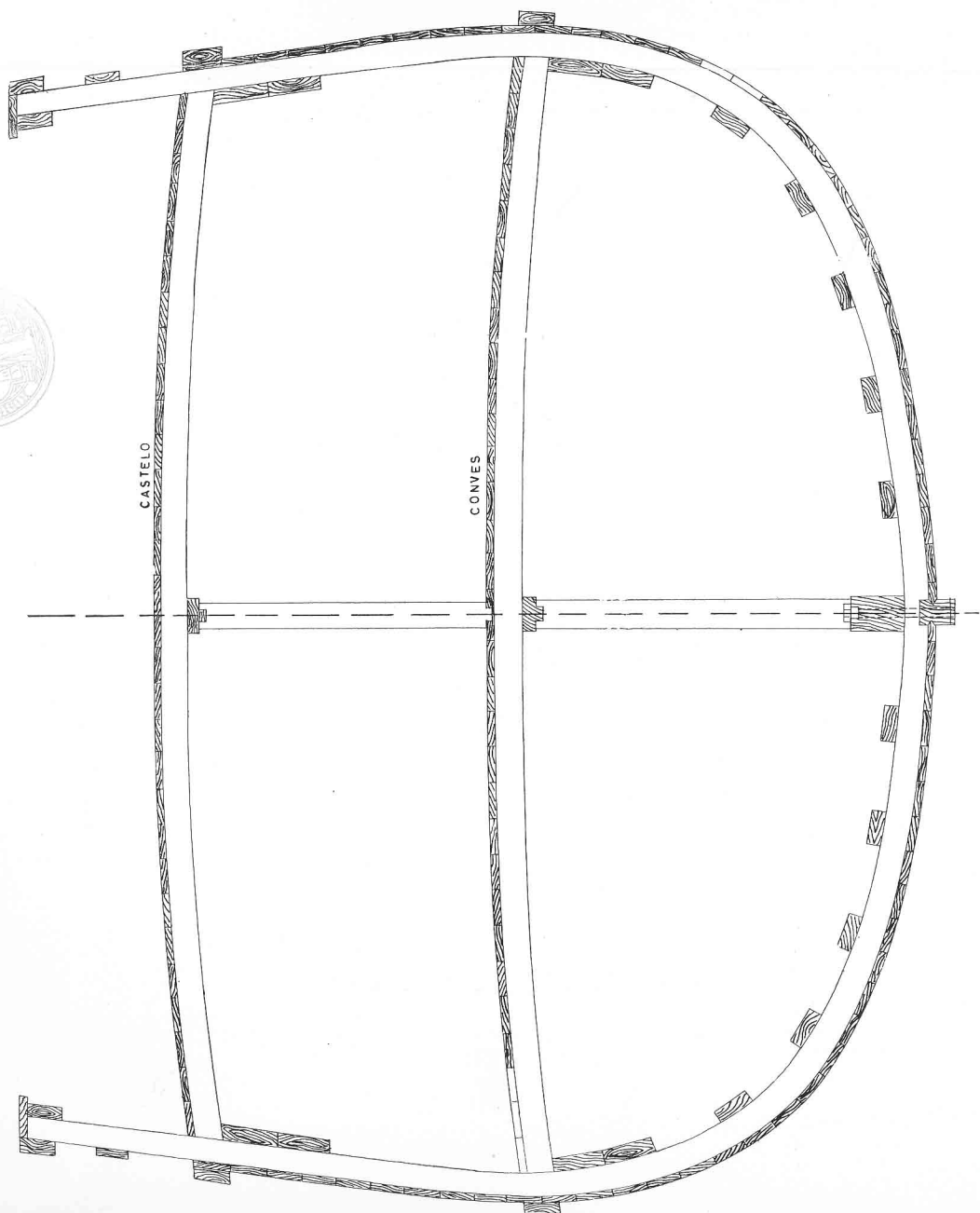
C. M. P.
SERVIÇOS DE OFICINAS
GERAIS

**CORTE TRANSVERSAL
PELA CAVERNA MESTRA
DUMA CARAVELA**

E.S.C.
1/50

CHEFE DOS SERVIÇOS
Antônio Pacheco de Almeida





C. M. P. SERVIÇOS DE OFICINAS C E R A I S	CORTE TRANSVERSAL		
	PELA	CAVERNA	MESTRA
	DA NAU		
O CHEFE DOS SERVIÇOS			ESC. 1/40

Antônio Pacheco de Almeida

