

A construção da segurança no caminho do gelo. Experiências de navegação e manobra no Atlântico do Noroeste

Ildelfonso de Santa Rita
Comandante da Marinha Mercante

RESUMO: Após uma breve introdução sobre as viagens organizadas por diversos exploradores do Noroeste do Atlântico desde o século XV, a fim de encontrar uma passagem navegável até o Oceano Pacífico, vários pesquisadores, a fim de alcançar o Pólo Norte, seguiram o panorama histórico das explorações Portuguesas sobre esses mares, cuja fauna piscatória era rica em diversos peixes, especialmente bacalhau. A pesca do bacalhau inicialmente praticada pelos Portugueses e ao longo do tempo desde o século XVI até à sua quase extinção é brevemente descrita. A descrição inclui também a evolução dos navios, técnicas de pesca, eletrônica aplicada à função da pesca, comunicações e posição geográfica do navio. Além disso, as condições em que pescavam e os obstáculos que dificultavam o trabalho, tais como campos de gelo, icebergs, os ciclones tropicais (furacões), mar agitado e as medidas de segurança tomadas em navios e cuidados a serem tomados com as equipes também são objeto do presente artigo. Como o trabalho a bordo das embarcações era organizado e as relações entre os vários membros e hierarquias da tripulação, não só em termos de atividade da pesca, mas também sobre as condições de segurança para os membros da tripulação e do navio foram também analisados.

ABSTRACT: After a short introduction on the voyages organized by several explorers of the Northwest Atlantic from the fifteenth century in order to find a navigable passage to the Pacific Ocean, several researchers, in order to reach the North Pole, have followed the historical overview of the Portuguese explorations on those seas whose fishing grounds that were rich in fish, especially cod.

The early cod fishery made by the Portuguese through time from the sixteenth century until their near extinction is briefly described. The description also includes the evolution of vessels, fishing techniques, electronics applied to the function of fisheries, communications and geographic position of the vessel. Furthermore, conditions in which they fished and the obstacles that hindered the work, such as fields of ice, icebergs, tropical cyclones (hurricanes), heavy sea and the security measures taken on ships and cares to be taken with the crews are also object of the paper. How work on board of the vessels is organized and the relationships between the various members and hierarchies of the crew, not only in the terms of fishery activity but also on the safety conditions for crew members and ship were also analysed.

Introdução

Durante muitos anos a navegação e manobra nos mares gelados foi sempre visto como uma grande aventura mais ou menos romanceado e descrito como feito heróico inigualável.

Basta atentar nas expedições aos pólos Norte e Sul que atiraram para os diversos meios de comunicação social nomes como Amundsen¹, Peary², Scott³ e outros já esquecidos até pelos historiadores.

Com o desenvolvimento da navegação e construção naval e o progresso do transporte marítimo e o conseqüente desenvolvimento dos aparelhos auxiliares de navegação e do aumento da segurança que daí advinha, passou a ser possível navegar e embrenhar-se em regiões com grandes massas de gelo que até há muito pouco tempo era impossível.

A pesca feita nessas zonas de mares gelados, devido à necessidade de alimentar as populações em crescimento exponencial, teve um lugar importante, formando homens que passavam entre si, oralmente e poucas vezes por escrito as suas experiencias.

Como é sabido, o pescador, ou melhor, o tripulante duma embarcação de pesca “vive do mar e no mar” pois dele tira o seu sustento e dos seus familiares é um autentico repositório de experiencias que não saem do seu âmbito profissional.

Foram esses homens que narrando as suas experiencias a outros que não eram do seu círculo de trabalho, que por sua vez as descreveram muitas vezes fantasiadas, se bem que com um cunho de verdade. Mas mesmo assim são muito poucas as narrativas dessas experiencias e os dados verídicos que passaram para fora desse restrito meio.

Esses narradores de historias dos “mares gelados” nunca se preocuparam nem fizeram por isso, em chamar a atenção para um caso que todos esses tripulantes tinham quando navegavam ou pescavam nesses mares gelados e do qual dependia a sua sobrevivência: - a Segurança.

- 1 - Roald Amundsen - Explorador Norueguês que em 1903-05 navegou nos mares gelados do Ártico, passou pela “passagem do Noroeste” e alcançou o Pólo Norte Magnético. Em 1910-12 dirigiu a expedição ao Pólo Sul que alcançou 34 dias antes do Capitão Scott (da Armada Inglesa) que largara do Reino Unido, antes de Amundsen (1910), com a mesma intenção. Cf.: CAXTON ENCYCLOPEDIA, Vol. One (1968); London: The New Universal Library 1968, London; p. 233.
- 2 - Robert Dwin Peary - Explorador Americano que reconheceu geodesicamente as cartas americanas e da Groenlândia. Após várias expedições aos Gelos do Pólo Norte, alcançou finalmente esta posição em 7 de Abril de 1909. Cf.: CAXTON ENCYCLOPEDIA, Vol. Tem (1968); London: The New Universal Library; p. 368.
- 3 - Robert Falcon Scott - Oficial Superior da Armada Britânica. Em 1910 largou das Ilhas Britânicas com o fim de alcançar o Pólo Sul. Com alguns companheiros de expedição, alcançou o Pólo Sul em 18 de Janeiro de 1912, 34 dias depois de Amundsen o ter atingido. Morreu no regresso à base de onde tinha saído tendo sido encontrado morto (ele e os companheiros) em Novembro desse mesmo ano por uma expedição organizada para o efeito. Cf.: CAXTON ENCYCLOPEDIA, Vol. Twelve (1968); London: The New Universal Library; p. 224.

É sobre este ponto que se pretende dar a conhecer um pouco dessas vivências.

1 - Das descobertas científicas, às novas terras.

A descoberta, ou melhor, a constatação de que era possível alcançar a Índia por mar e bem assim o Extremo Oriente marcou indelevelmente a História do nosso País.

Acontece que, desde o segundo quartel do século XV, os matemáticos e astrónomos portugueses, quase todos de origem árabe⁴ e alguns judaicos sobejamente conhecidos na nossa história, desenvolveram o cálculo astronómico do Sol, da Lua, como das estrelas mais visíveis e localizáveis do firmamento⁵.

Além disso, desenvolveram o método de cálculo da hora local do preia-mar e do baixa-mar a partir das fazes da Lua.

Também não ficaram por estudar os regimes dos ventos e das correntes marítimas tão necessárias à navegação oceânica, não por falta de vontade, mas sim por falta de elementos científicos, tão escassos à época. Para a época, estavam criadas as condições para o estabelecimento da “organização náutica” que estabelecesse, de acordo com os interesses do Estado, as operações que iriam conduzir aos descobrimentos portugueses⁶.

Não será também exagerado dizer que estes matemáticos sabiam que a terra não era o centro do universo, mas sim o Sol. Não era possível propalá-lo aos quatro ventos pois a doutrina oficial de Igreja, então omnipresente em todos os aspectos da vida quotidiano, não o permitia.

As ciências Náutica e Astronómica têm por essa altura grande desenvolvimento, como o cálculo da latitude e do ângulo do polo, assim como a invenção e posterior

4 -“Enquanto a ciência decaía no mundo ocidental. No mundo árabe, com o estabelecimento do Império Muçulmano, depois de 800 d. C., passou a verificar-se um desenvolvimento científico. O Império Muçulmano dominava uma área muito vasta, desde o Afeganistão até ao Atlântico, com excepção da Itália, França, Turquia e Balcãs. Devido a problemas de ordem militar e administrativa (tal como nos Impérios Grego e Romano), surgiu a necessidade de conhecer o mundo. [...] A geografia verificou um novo avanço [...] Por outro lado, os monarcas muçulmanos promoveram as ciências e as artes, Foi traduzida para árabe a obra de Ptolomeu e desenvolveu-se a geografia, a astronomia, a matemática e a geometria”. Cf.: FERREIRA, Conceição Coelho; SIMÕES, Natércia Neves (1986); *A Evolução do Pensamento Geográfico*; Lisboa: Gradiva; pp. 47-48.

5 -CORTESÃO, Jaime (1979); *Historia dos Descobrimientos Portugueses* Volume 1- *Método Geográfico e Náutico*; Circulo dos Leitores.

6 -“De uma base de operações algarvia velejavam os capitães do Infante para as suas empresas atlânticas ou africanas, dando origem à persistente e infundada *Escola de Sagres*, da responsabilidade de Samuel Purchas (1577-1626), que atribuiu a D. Henrique a criação no promontório de Sagres, da escola de marinharia, para cuja direcção mandara vir de Maiorca Mestre Jácome, perito em navegação, cartas de marear e instrumentos náuticos. [...] até há pouco confundido, por diversos especialistas, com Jafuda Cresques (ou Jácome Ribes)”. Cf.: GUEDES, Max Justo (1995); “A Cartografia náutica da expansão portuguesa”; in: *Rotas da Terra e do Mar*; Lisboa: Diário de Notícias; p. 17-18.

aperfeiçoamento do astrolábio são exemplos o “Almanach Perpetuum” de Abrão Zauto, inicialmente escrito em hebreu entre 1473 e 1478, foi transcrito para latim e impresso em Leiria em 1496 de que infelizmente só existem dois exemplares em todo o mundo⁷.

Em Portugal, os avanços das ciências ligadas à expansão marítima, como a astronomia, o estudo das “correntes marítimas”, a “arte de marinheiro”, o “regime de ventos” e a “cartografia” eram considerados “segredo de Estado” e como tal punível com a pena de morte. Era uma medida legislativa através da qual sobressai o “saber ligado ao poder”⁸ que entra nas razões de “segurança” do Estado. No entanto, “se tentativa houve, o que é muito provável, de serem mantidos secretos os avanços conseguidos [a exemplo] por Diogo Cão e Bartolomeu Dias, a cartografia estrangeira soube burlá-los. Sobejamente o comprovam a carta 33 do *Atlas Egerton MS 73*, cópia italiana de carta portuguesa que mostra os descobrimentos da primeira viagem de Diogo Cão, e o mapa-múndi de Henricus Martellus incluído no *Insularium Illustratum* ([...] pertencente à *The British Library*, Add. Mss. 15760), o qual nos apresenta cartograficamente os resultados de descoberta do cabo da Boa Esperança (1489) por Bartolomeu Dias”⁹. Desenvolveu-se extraordinariamente “a cartografia portuguesa dos séculos XV e XVI [que] reflecte uma visão do Mundo que até então nunca fora atingida”¹⁰, o que provoca o interesse dos outros Estados para a construção de estratégias de conquista. E, numa época em que se instalam os primeiros “embaixadores permanentes do século XV - início do século XVI [como] uma organização consciente, pensada e permanente de uma diplomacia sempre negociando”¹¹, a “história das cartas de marear é também a das falsificações cartográficas, feitas em apoio de disputas territoriais; mais tarde, é a história de um cosmopolitismo cartográfico em que os autores cruzam entre si informação de diversas fontes”¹².

Os portugueses, tendo navegado ao longo do litoral de quase todos os continentes e ilhas da Terra, puderam aprender pela primeira vez na História da Humanidade os contornos de um modo correcto”. A cartografia e a “arte de navegar”, segundo as “afirmações formuladas por Duarte Pacheco Pereira e João de Barros (na sua sequência)”¹³, tiveram forte influência do mestre Jácome que o Infante D. Henrique

7 -CORTESÃO, Jaime (1979); *Historia dos Descobrimentos Portugueses - Método Geográfico e Náutico* Volume 1; Lisboa: Círculo dos Leitores.

8 -FOUCAULT, Michel (2008); *Em Defesa da Sociedade*; São Paulo: Martins Fontes.

9 -JUSTO, Max (1995); “Dos primórdios cartográficos nas Américas”; in: *Rotas da Terra e do Mar*; Lisboa: Diário de Notícias; p. 186.

10 -GARCIA, José Manuel (1992); “Cartografia”; in: *Portugal e os Descobrimentos - Catálogo da Exposição de Sevilha*; Comissariado de Portugal para a Exposição de Sevilha; p. 226.

11 -FOUCAULT, Michel (2008); *Segurança, Território, População*; São Paulo: Martins Fontes; p. 406.

12 -JUSTO, Max (1995); ob. cit.; p. 195.

13 -GARCIA, José Manuel (1992); ob. cit.; p. 226.

mandara vir de Maiorca¹⁴. Destes documentos ainda há valiosos exemplares, desenhados com bastante rigor para a época, a maior parte pertença de museus e bibliotecas estrangeiras.

O que nestas cartas sobressai é a deformação das longitudes que apresentam erros extraordinários, isto porque “enquanto se não puder conservar o tempo” - uso dos relógios ou cronómetros - era impossível fazer o cálculo com precisão¹⁵ (3). Somente a partir dos finais do século XVIII, com a invenção do relógio de corda é que esse erro foi corrigido, prova evidente de que os portugueses já no século XV, sabiam do movimento de rotação da terra. Até aí, as clepsidras ou ampulhetas marcavam a hora a bordo dos navios nos quais o “moço das horas” tinha um papel relevante, não só no manuseamento destas, como no toque do sino ainda em uso na maior parte dos navios apesar dos relógios electrónicos estarem “pendurados” por tudo o que é antepara.

Há exemplos extraordinários do avanço da ciência portuguesa em relação a outros países, como por exemplo a Espanha. O tratado de Tordesilhas é um marco claríssimo, quando os negociadores portugueses pretendem que a linha que definia a zona de influência portuguesa fosse deslocada mais para Oeste, para que o Brasil ainda não “descoberto” e as ilhas da Insulíndia ficassem debaixo da sua influência.

Compreende-se que no século XV a cultura marítima do ocidente estivesse muito avançada devido aos estudos portugueses.

No entanto, o Islão que nessa altura se estendia desde Marrocos até ao Afeganistão também não estava nesse aspecto tão atrasado como se pode pensar pois tinha um nível de civilização elevado para a época. A navegação era essencial para as trocas comerciais entre os diversos reinos, emirados e sultanatos do Oceano Índico, Golfo Pérsico e de Bengala e pelas Ilhas do Pacífico.

Símbolo e indício deste elevado estágio de civilização e de quanto ele foi útil aos Portugueses, temos no encontro de Vasco da Gama, em Melinde, com o Piloto Árabe que o conduziu a Calecute e lhe revelou as suas Cartas Náuticas e os instrumentos que serviam aos navegadores árabes para a navegação no Oceano Índico.

Gabriel Ferrand - identificou esse piloto como o célebre IBN MAJID, porventura a mais elevada autoridade em ciência Náutica muçulmana ao findar do século XV. São célebres as obras desse piloto árabe compiladas por G. Ferrand¹⁶ num tratado onde esse piloto árabe expõe os fundamentos da navegação astronómica; traça o sistema de monções em cada um dos mares do Índico, forma as latitudes dos principais lugares

14 -Ibidem.

15 -CORTESÃO, Jaime (1979); *Historia dos Descobrimentos Portugueses - Viagens para Ocidente*, Volume 1; Lisboa: Círculo dos Leitores.

16 - GABRIEL FERRAND [Historiador francês] “*Introduction à L’astronomie Nautice Árabe, Paris 1928*” p. 247; cit. in: CORTESÃO, Jaime (1979); ob. cit.; p. 47.

banhados por aquele oceano, descreve minuciosamente as ilhas e as costas; versa com pormenores extremos um grandíssimo número de itinerários marítimos entre pontos orientais¹⁷.

As terras então descobertas eram e são-no actualmente fornecedoras de matérias para os países de Europa e, em termos actuais, para o hemisfério Norte. Para a sua conservação era preciso uma presença militar que o país não tinha capacidade, quer em termos populacionais, quer em termos económicos. Na altura da expansão portuguesa a população não deveria exceder pouco mais de um milhão de habitantes, o que exigia um grande esforço, em matéria de ocupação territorial.

Os países do Norte da Europa, com maior índice populacional e riqueza como o Reino Unido, França e Holanda, iniciaram a conquista dos territórios que os Portugueses, décadas antes, tinham descoberto e que não ocuparam nem exploraram por falta de meios económicos e humanos.

Na arte de marear, nos grandes conhecimentos quer científicos quer práticos, muito pouco foi guardado em arquivos. Ficou uma grande tradição oral que se foi deformando e que por vezes não corresponde à realidade. Compreende-se que tal tenha acontecido, devido à “política do segredo” e do conseqüente secretismo de outros conhecimentos que, contrariamente, às cartas de navegação, não careceriam de ser escritas.

Já com o conhecimento do globo terrestre, as terras orientais começavam a ser invadidas, colonizadas e exploradas pelas potências europeias mais fortes. Era portanto premente tentar encontrar um caminho mais curto pelo Oeste, coisa que se não tornou fácil nem praticável trazendo grandes sacrifícios de toda a ordem. Somente há poucos anos esse objectivo se concretizou, mas a sua rendibilidade é muita baixa.

Para apoio às expedições portuguesas, foram organizadas as Capitanias pela costa de África como: S. João Baptista de Ajudá - abandonada por Portugal em 1961 e que se encontra num estado de degradação avançado - Forçados e Escravos no Golfo da Guiné (actual Nigéria), Ilha de Moçambique, Mombaça, Ponta de Galé (em Ceilão, actual Sri Lanka e actualmente designada por Galle) e outras no Continente asiático como Ormuz, Muscate, Bahrein, para não mencionar as antigas possessões da Índia, Malaca e outras.

A Capitania Geral da Angra, nos Açores, já no século XVIII e no reinado de D. José, tomou uma importância muito grande devido ao “regime de ventos”, na costa portuguesa, que não permitia que a navegação largasse do golfo da Guiné directamente para Lisboa. Assim, esses navios largavam dessas posições para Angra e, com ventos favoráveis, daí para Lisboa, já com ventos de feição.

17 - CORTESÃO, Jaime (1979); ob. cit.

Quanto aos verdadeiros descobridores da Terra Nova foram os nossos compatriotas João Corte Real e Álvaro Martins Homem que, por volta de 1470, teriam revelado a descoberta dessa ilha que baptizaram com o nome de Ilha dos Bacalhaus. Ao que parece, o primeiro embarcara como “companheiro” (tripulante) de uma expedição dinamarquesa, largando da Islândia, base de operações náuticas.

Demandavam eles outro caminho que os levasse à Índia, pois era preciso cortar, de qualquer forma, as rotas de Mediterrâneo rotas essas utilizadas pelas repúblicas de Veneza e de Génova e que tornava insegura a presença de outras frotas que não fossem delas. A passagem pelo Sul de África começava a ser explorada pelos portugueses. Haveria, porém, que encontrar nova passagem, pelo Norte do Atlântico, para chegar às cobiçadas especiarias.

Em 1497, um outro navegador veneziano para uns historiadores, genovês para outros, Giovanni Cabotto ou John Cabot para os ingleses, pai do famoso cartógrafo Sebastião Cabotto, ao serviço do Rei de Inglaterra seguiu o rasto daqueles portugueses, procurando a mítica passagem que o levaria à almejada China e às lendárias “ilhas das especiarias”. Foi parar à foz do Rio de S. Lourenço, depois de ter arribado à Terra Nova, provavelmente próximo de “Cabo Bonavista”¹⁸.

No entanto é outro Português, Gaspar Corte Real que navegou por aquelas frias paragens e que, depois de ter visitado o Estreito de Davis até ao círculo Polar, na Groenlândia, e daí ter ido até à Terra Nova, deu conhecimento desta terra. Tornou-a conhecida no ano de 1500 fazendo, ou melhor, desenhando a primeira carta da Terra Nova¹⁹.

De seu irmão, Miguel Corte Real, sabe-se que largou de Lisboa em 1502, rumando à Terra Nova até à passagem do Noroeste onde naufragou. Conseguiu navegar até ao continente sendo o primeiro navegador europeu a visitar a costa americana, designada posteriormente por Estados da Nova Inglaterra. Aí se fixou, viveu com os índios que o arvoraram seu chefe, tendo deixado o nome e a data de 1511 gravada na famosa Pedra de Dighton, nas margens do rio Tauton²⁰.

Seguiram-se outros marinheiros que, dos Açores partiram em busca da “décima ilha” e de outras terras mais distantes. Entre estes podemos citar João Alvares Fagundes que reconheceu a Terra Nova, também chamada “de Fagundes”; João Fernandes Labrador e Pedro de Barcelos que explorarem a Península de Labrador, Estevam Go-

18 -GUERREIRO, Inácio (1998); “Reflexos Carto-Geográficos do Atlântico Noroeste”; in: *OCEANOS*, nº 45, Jan/Fev 2001, Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses; pp. 32 a 49.

19 -MATOS, Luís Semedo de (1998); “O Atlântico Noroeste e a Terra Nova”; in: *OCEANOS*, nº 45, Jan/Fev 2001, Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses; pp. 8 a 20.

20 -CASTRO, Jerónimo Osório de (1945); *Inverno na Terra Nova*; Lisboa: Editora Marítimo Colonial Lda; p. 47.

mes, que fez explorações minuciosas ao longo da Costa Setentrional americana; João Martins, piloto do Capitão Maldonado que teria conseguido desvendar a almejada passagem do Noroeste do Atlântico ao Pacífico e por fim David Melgueiro que navegou do Japão ao Porto pelo Estreito de Bering e oceano Glacial Ártico até aos 84° de latitude Norte - passagem do Nordeste - e daí pela Groenlândia, passou pela Islândia e Ilhas Britânicas até chegar às costas Portuguesas. Afinal, uma viagem que muito poucos navegadores actuais se podem orgulhar de poder fazer. Isto para mencionar só os navegadores portugueses, excluindo dos exploradores espanhóis mais conhecidos Diogo de Teive ou Alonso de Santa Cruz, ou ainda Pero Vasques²¹. A partir do ano de 1500, a Terra Nova começou a ser frequentada por pescadores portugueses, seguidos pelos espanhóis e pelos franceses.

Os navegadores portugueses tinham corrido o mundo, haviam chegado ao Brasil, África, Estremo Oriente mas, foi com o Atlântico Noroeste que começou, para as nossas gentes, uma aventura prolongada que só terminou nos finais do século XX - a pesca do bacalhau.

2 - Os navios, a pesca e os homens

Desde os princípios do século XVI até ao século XVIII pouco ou nada se sabe sobre a pesca nesta região do Atlântico. E, ainda nos inícios do século XIX, as expedições de pesca aos bancos da Terra Nova, segundo as poucas informações que existem, dizem-nos que eram esporádicas, não se sabendo com precisão qual o resultado dessas pescas, nem tão pouco como eram feitas e muito menos os tripulantes ou tipo de navios que a praticava.

A partir da metade do século XIX, os navios que demandavam os “bancos de pesca” eram unidades bastante pequenas, da ordem das 100 a 300 toneladas de arqueação bruta, de madeira, logicamente, com uma tripulação a rondar os 35/45 tripulantes e que exigiam, dessas tripulações, muito trabalho e enormes sacrifícios. Eram navios predominantemente de pano latino - vela latina -, como lugres de três mastros²², patchos²³, escunas²⁴ e um ou outro palhabote²⁵. As viagens eram autênticas aventuras,

21 -CORTESÃO, Jaime (1979); *História dos Descobrimentos Portugueses* - Vol. I; Lisboa: Círculo dos Leitores.

22 - Navio de pano latino com mastaréis e mezena quadrangular, construído de madeira e depois de chapa de ferro. Podem ter 3, 4 ou 5 mastros, neste caso foram “baptizados” com o nome de “clippers”.

23 - Navio à vela de 2 mastros com mastaréu (pano redondo no mastro de vante) e pano quadrangular à ré.

24 - Navio à vela, também de 2 mastros, mas com pano redondo no mastro de vante sem mastaréu e pano latino triangular à ré.

25 - Navio com 2 mastros de pano latino (ou lugre de 2 mastros); corruptela do inglês “pilot boat”

pois praticamente se ia à aventura, nunca se sabendo quando se regressava ou mesmo se regressava ao “porto de armamento”, onde estava a sede da empresa. Praticamente era a experiência que falava mais alto e a máxima de que “*no mar, a vista é a vida*” - vista, no significado atenção, observação - estava sempre presente.

Se a vida da “marinha de pesca” é ainda considerada muito dura, apesar do equipamento actual - navios equipados com meios de navegação e segurança, aparelhagem de detecção de peixe, informações meteorológicas e de gelo “a toda a hora”, posições por satélite, comunicações via rádio fáceis - tentando “olhar para trás”, infere-se que a vida a bordo dessas embarcações, nesses recuados tempos, era extremamente difícil. A acrescentar a tudo isto, os “bancos de pesca” da Terra Nova eram e são frequentados, no período de Julho a Setembro, por Ciclones Tropicais que surpreendiam as tripulações. Os ciclones são, impropriamente chamados furacões, corruptela de *Huracan*, Deus do vento para os nativos das Caraíbas que, posteriormente, foi adaptada ao inglês com o vocábulo *hurricane*.

Só os conhecimentos vindos através da experiência, adquiridos no acumular de outras situações idênticas, davam a possibilidade ao navegador de identificar esses fenómenos meteorológicos, alertando-o para a sua aproximação e para a preparação para a intempérie. A vaga ciclónica - modernamente chamada *tsunami* ou “vaga de porto”, na língua japonesa - o horizonte plúmbeo, a direcção da vaga e a rotação do vento com o aumento da sua velocidade, denunciava a aproximação do ciclone com mais ou menos 30 a 40 horas de avanço. Deste modo dava tempo ao manobrador para proteger a embarcação de “perigos maiores”, navegando o “semi-círculo de manobra” do ciclone, com vista a minorar os “riscos face ao perigo” evitando as condições de tempo mais gravosas quando não posicionado devidamente.

Aquando das primeiras viagens aos mares do NW Atlântico, constatou-se a existência de pesca em abundância principalmente o bacalhau. A necessidade de abastecer as populações, em crescimento, levou a governação do país a incrementar essa pesca tanto mais que o cristianismo declarava dias de jejum, cerca de 150 dias por ano, durante os quais, os crentes, não podiam comer carne²⁶. Esta realidade levou ao incremento de exploração desses “bancos de pesca”, pois o peixe salgado e seco era de fácil conservação e por muito tempo, além de conter quase 100% de valor proteico.

A primeira modalidade de pesca praticada na Terra Nova até meados do século XIX, foi a chamada “pesca de costa”, por ser aí e não no alto mar que ela era realizada²⁷.

Nessa altura a Terra Nova era uma ilha pouco povoada, com uma superfície pouco

26 - No culto cristão era vedado comer carne durante a quaresma (40 dias), todas as 6^{as} feiras do ano e dias santos determinado pela doutrina de então.

27 - AVEIRO, Valdemar (2006); *Histórias Desconhecidas dos Grandes Trabalhadores do Mar*; Papiro Editora; pp. 29.

maior que Portugal Continental, entrecortada de pequenas baías e enseadas - cerca de 9000 -, onde se podia encontrar abrigo e praticar a pesca sem se ser incomodado pelos autóctones locais que, apesar de pacíficos, atrapalhavam o trabalho da “companha”. Assim, os navios que chegavam para a pesca estabeleciam base no local que melhor entendiam para a pesca e para melhor ficarem ao abrigo das tempestades que ali eram frequentes.

A presença portuguesa ainda se nota actualmente na toponímia local como denota a Portugal Cove, Cape Spear (espera), Baía da Conceição (Conception Bay) e outros como Belle Isle, Bonnavista, Baía das Ilhas ou Cabo S. Jorge, Cabo Raso (Cape Race), Ilha dos Bacalhaus (Baccalieu Island) .

À medida que os navios iam chegando aos “bancos”, aproximavam-se o mais possível de terra e os respectivos capitães escolhiam de entre as baías que se encontravam livres, aquela que lhe proporcionasse um bom fundeadouro, abrigado, e uma boa extensão de praia. O navio fundeava a dois ferros²⁸, ficando espiado²⁹ para terra para não “rabejar” nem com o vento, nem com a maré. Só então eram arriadas para a água as “chalupas” que levavam para terra todo o pessoal necessário para a montagem do “arraial”, como era conhecido o conjunto das instalações precárias destinadas ao processamento, secagem e armazenamento do pescado. Curiosamente, o termo “arraial” vem de um passado onde tanto serviu para designar o acampamento de tropas, a aldeia de pescadores, a aclamação de um rei ou rainha ou uma aglomeração festiva.

Estas instalações consistiam num “trapiche”³⁰ rudimentar, feito de estacaria onde a chalupa atracava para a descarga do peixe, sendo este imediatamente tratado, isto é, trotado³¹, eviscerado, aberto (escalado) e depois escorrido e salgado em pilhas dentro de um barracão muito rudimentar, feito também de estacaria de madeira coberto com um toldo de lona ou ramos de pinheiro local, para abrigar o pessoal e material da intempérie.

A pesca era feita com redes de cerco, semelhantes ao que é feito, actualmente, na pesca da sardinha na nossa costa. Uma vez metido na bolsa da rede fechada por baixo, o bacalhau era recolhido para as chalupas que o iam descarregar ao “trapiche” para ser tratado.

Após algumas semanas de salga, o peixe já com um grau de desidratação acentuado,

28 - Ferro - nome pelo qual é conhecido a bordo dos navios o termo “âncora”.

29 - Espiado - Amarado para terra a um ou mais pontos fixos por um ou mais cabos para manter a posição.

30 - Trapiche - estrutura rudimentar de madeira para atracação de pequenas embarcações. É constituído por estacas cravadas na margem do rio ou na praia abrigada e ligadas transversalmente por tábuas. Exemplo: cais construídos pelos avieiros nas margens do rio Tejo, ou pelos pescadores do rio Sado na região da Comporta.

31 - Trotado - Consiste em fazer um golpe com uma faca (faca de trote) entre a cabeça e o corpo do peixe (espécie de degola para sangrar o peixe).

era lavado com uma salmoura e posto a secar. Esta operação era feita em estendais de ramos de árvores ou arbustos, até que o peixe atingisse o grau de humidade desejado.

Era portanto um trabalho moroso, pelo que só uma parte do peixe era trazido seco, pronto para entrar no mercado. Grande parte, ou seja, todo aquele que era capturado e tratado a partir de determinada fase da viagem, vinha como “bacalhau frescal” a ser seco em terra no “porto de armamento”.

Com o passar do tempo e o número sempre crescente de navios de várias nacionalidades que demandavam aquelas paragens, deixou de haver fundeadouros seguros para todos e a conseqüente falta de pesca na costa. Começou, então, a assistir-se a uma verdadeira luta pelos lugares onde prevalecia a lei do mais forte. Surgiram disputas frequentes que muitas vezes chegavam a confrontos violentos. Na sequência desses conflitos os portugueses, sempre em menor número, viram-se desalojados dos seus lugares em terra pela pressão dos ingleses e franceses - bretões, normandos e vascos - e pelos espanhóis - onde predominavam os galegos e os asturianos.

Os portugueses não se deram por vencidos e, numa atitude tão peculiar à nossa gente, “desenrascaram-se” - termo que, como a saudade, não tem significado noutras línguas - e arranjaram a solução para o problema: começaram a pescar de bordo dos seus navios.

Foi por força destas circunstâncias que os portugueses se transformaram nos pioneiros da pesca praticada nos “bancos”, modalidade que outros viriam a adoptar por idênticas razões, ou porque, quando chegavam à Terra Nova encontravam as baías ocupadas por “campos ou ilhas de gelo”.

Na navegação para os “bancos”, durante a travessia do Atlântico, toda a “companha”³² se empenhava na preparação das “artes da pesca” - linhas, anzóis, zagaiais - o estrofeço, “roupa de oleado”³³ e a preparação do bote de pesca denominado por “dóri” ou por “duro”.

A viagem mais ou menos morosa, dependia da força do vento, do quadrante donde soprava, das características e do velame do navio. A posição do navio era feita pelo cálculo da altura do sol e à medida que se aproximavam dos bancos, quando a corrente quente do Golfo se encontra com a corrente fria do Labrador, os cuidados redobravam, pois as possibilidades de encontrar gelo - “campos de gelo” ou “ilhas de gelo” -, passava a ser a principal preocupação, com vigias dobradas e velocidade reduzida, senão parados, à deriva, durante o período nocturno. Interessante, também, em termos linguísticos, é o facto de o termo inglês *iceberg* nunca ter sido utilizado na

32 - Companha - termo que designa tripulação de um navio de pesca somente dedicada à actividade da pesca (tratamento do pescado e aparelho de pesca).

33 - “Roupa de Oleado” - Casaco e calças feitas de pano-cru ou em linho grosseiro que o pessoal, a bordo, embecia em óleo de linhaça fervido e que, ao secar, os tornava impermeáveis. Mais tarde, foi substituído pelos actuais fatos impermeáveis feitos com material plástico.

linguagem das tripulações dos navios portugueses, que sempre usaram e ainda usam o termo “ilha de gelo”. Este facto encara-se como uma precisão de linguagem porque, na verdade, o que fica sob a camada de gelo que se vê à superfície é menor do que a parte que está submersa, como se fosse uma ilha. Quando emerge a palavra *iceberg* encara-se a via “erudita” de quem não está ligado ao mar e desconhece a linguagem utilizada a bordo dos navios; o mesmo acontece com o propulsor do navio “hélice” que é do género masculino e não “a hélice” como erradamente se diz.

Porém, a pesca à linha, como se designava este tipo de pesca, só a partir de 1908/1910 se transformou em indústria estruturada, se bem tivesse grandes dificuldades devido à instabilidade política permanente e ao estado caótico das finanças públicas.

No entanto, os saberes acumulados transmitidos oralmente fizeram escola e a tradição de bons marinheiros dedicados e desenvoltos de início analfabetos, depois já com um certo grau de cultura, prolongou-se até ao terceiro quartel do século XX.

As “marinhas de pesca e mercante” estão praticamente extintas por falta de vontade política em adoptar uma legislação mais flexível e mais adequada à rápida evolução que estas indústrias sofreram no último quartel do século XX, tendo-se perdido irremediavelmente (ou deitado fora) conhecimentos adquiridos em cinco séculos de navegação e de evolução técnica, conhecimentos de que nos podíamos orgulhar.

De início, as condições de habitabilidade dos navios eram demasiadamente rudimentares, se bem que fossem melhores das que existiam no “tempo das descobertas” em que as tripulações viviam, comiam, rezavam e dormiam no convés, à mercê do tempo que fazia, “vivía-se para trabalhar e trabalhava-se para viver”.

Com a implantação do Estado Novo, um governo forte e autoritário obrigou, para o saneamento das finanças públicas, as empresas de pesca a organizarem-se em associações - grémios - que, retirando liberdade de acção, deu um grande impulso à pesca em geral até cerca dos anos setenta. No apogeu da “marinha de pesca”, durante o Estado Novo até cerca de 1974, os navios em serviço tinham de obedecer a requisitos de construção, de habitabilidade e de “segurança”. O pessoal embarcado era sujeito a inspecções médicas para rasteio de doenças transmissíveis (tuberculose, doenças venéreas e outras); e, a alimentação era variada, abundante e adaptada ao tipo de vida a bordo.

A emergência da pesca de arrasto deu-se a partir dos anos 50, do século passado, desenvolveu-se por diversos motivos. Primeiro, porque os navios podiam fazer duas viagens por ano sendo, portanto, a pesca mais lucrativa; depois, porque as tripulações não pescavam nos botes, limitavam-se a trabalhar o pescado e a tratar, reparar ou montar o aparelho de pesca a bordo dos navios, protegidos das intempéries. A

acrescentar, esses navios tinham um porte muito maior e muito melhores condições de habitabilidade.

Os oficiais eram todos oriundos da Escola Náutica - desde oficiais de ponte a engenheiros maquinistas - já com conhecimentos técnicos avançados, o que era fundamental para dirigir os navios que dispunham de complexas instalações de máquinas e de sofisticados aparelhos electrónicos.

As instalações para o pessoal embarcado eram boas, os horários de trabalho e das refeições passaram a ser regulares assim como a alimentação. A higiene também melhorou bastante nessa época.

A “pesca do arrasto” capturava não só bacalhau mas outras espécies que não eram aproveitadas, sendo despejadas para o mar centenas de toneladas de peixe de boa qualidade. Com a mudança de hábitos alimentares da população, essas espécies começaram a ser aproveitadas quer em filetes quer em peixe inteiro, pelo que os navios mais modernos - arrasto pela popa - passaram a carregar quer peixe congelado, quer peixe salgado.

Com a introdução destas novas tecnologias, a tradicional “pesca à linha” começou a diminuir o seu peso na indústria de pesca principalmente por impossibilidade de recrutamento de mão-de-obra que coincidiu com o começo da guerra de África e com o princípio de emigração (legal ou não) para os países do centro da Europa. Nem mesmo o dispositivo legal, que permitia aos tripulantes dos navios bacalhoeiros que fizessem sete anos consecutivos na pesca do bacalhau ficarem isentos do serviço militar, alterou essa situação.

Com a entrada na EU esta a indústria começou a definhar por motivos que não cabem no âmbito deste trabalho, até chegar ao estado de nulidade ou quase em que se encontra.

Contudo, durante estes anos, gerações de homens, tripulantes de navios, muitos deles analfabetos, transmitiram por via oral, uma experiência extraordinária que serviu de base aos tripulantes mais recentes já mais evoluídos em termos científicos e técnicos.

A Escola Profissional de Pesca criada pelos anos 40 do século passado foi extinta nos finais do mesmo século. A experiência de ensino que continha seria, de certeza, bastante útil para os países de expressão portuguesa e para os poucos homens que se dedicam à pesca profissional ao longo de ZEE portuguesa, a segunda maior do mundo.

Apesar das dificuldades e dos altos e baixos desta actividade pesqueira, a “segurança” nunca foi descurada. Em dezenas de anos de actividade por mares cobertos de “campos e ilhas de gelo” ou de “pedaços de gelo disperso”, *growlers* na linguagem inglesa, podem-se contar pelos dedos de uma mão os acidentes havidos como esma-

gamento de navios rodeados por “campos de gelo” ou, mesmo, de colisões com “gelo flutuante”.

Não houve algum desastre como o do *Titanic*, em 1912, um dos maiores senão o “maior erro de manobra” da história marítima (o filme que pretende fazer a história do que aconteceu não passa uma verdadeira ficção perante a realidade cruel dos factos). O mesmo aconteceu ao N/M dinamarquês *Hans Hedtoft* que, em Janeiro de 1959, se afundou com toda a tripulação e passageiros, em poucos minutos, outro grave erro de “manobra em gelo” a Sudoeste do Cabo Farewell (Kap Favel), na Groenlândia, após a saída de Julianehaab, e ao navio de carga HANNE S. de Svendborg que se afundou no Cabo Farewell em Abril de 1960.

O saber acumulado, oriundo da experiência transmitida ao longo de gerações de marinheiros, feito em grande parte por saberes transmitidos oralmente, entre homens que viviam obrigatoriamente fechados nos seus barcos, longe dos que, na pesca, detinham o controlo da “estada” em terra, teve os seus efeitos. Os poucos acidentes em navios portugueses deram-se por razões de incêndio ou por acidentes em “mar aberto”, os contactos entre navios - bandeiras e posteriormente via rádio, primeiro em onda média e por fim em VHF - as advertências feitas por quem tinha mais experiência, a solidariedade profissional do homem de mar e a máxima utilizada permanentemente - “*segurança não tem preço, pratica-se*” - fez destes profissionais “mestres da gestão do perigo, sempre com riscos calculados”.

3 - Estabelecimento do rumo a seguir - navios, homens e segurança

O estabelecimento do caminho a seguir - a derrota de navegação - com vista ao objectivo da pesca vamos dividi-lo em fazes consoante as épocas e, conseqüentemente, seguindo a evolução dos meios ou navios utilizados.

Numa primeira fase, quando nem sequer se sonhava haver comunicações, o navio fazia uma “viagem redonda”, isto é, largava do “porto de armamento” abastecido para uma viagem de 5/6 meses, saindo em Abril para regressar em Setembro. Era pouco mais do que se passara no início do Renascimento, só quando o navio chegava à barra do seu “porto de armamento”, é que se sabia o que se tinha passado.

Era a época em que se montava o “arraial” em terra, se pescava para terra e se processava o peixe também em terra. Tudo girava à volta disto, deste micro mundo, a pesca e a “segurança” do navio era a preocupação única e as decisões eram tomadas perante os factos que emergiam em cada momento.

A segunda fase, a partir dos meados do século XIX, com as tripulações a pescar à borda do navio, durou cerca de 50 anos. Pescador e demais tripulantes permaneciam

a bordo, desde a pesca, do tratamento do pescado - a evisceração, abertura do peixe (escalar) salgar no porão - até à manutenção do navio.

Os homens também faziam as vigias necessárias, inerentes aos condicionalismos da zona em que estavam fundeados. Suportavam condições de tempo e mar muitíssimo adversas, frios intensos. “Uma vida de trabalho que é difícil de descrever para leigos”. Quando regressavam ao “porto de armamento”, o navio era descarregado, o peixe preparado e posto a secar ao sol e ao vento e depois ensacado para venda.

A terceira fase inicia-se no princípio do século XX. Os navios, tecnicamente mais evoluídos e com maior porte para aguentar as intempéries - o gelo e o frio, largavam para os “bancos” já com botes “dóris” ou “duros” com um homem a bordo e todo o “estrafego” e “palamenta” necessária, além da refeição para comer quando o tempo permitisse. Muitos desses tripulantes eram exímios velejados, adaptavam a essas pequenas embarcações uma pequena vela para diminuir o esforço de ir e voltar ao navio.

A experiência acumulada pelas tripulações, levou os mais ousados a procurar os “bancos de pesca” na Groenlândia, em latitudes próximas do Círculo Polar Ártico onde a pesca era mais abundante, chegando mesmo alguns navios a fundearem nos fiordes para se abrigarem do mau tempo e pescarem em águas mais tranquilas, sem serem sequer incomodados pelas autoridades locais. Esta experiência acumulada levou-os a serem, cada vez mais, ousados mas nunca a porem em risco vidas e bens.

A partir dos anos 30, encontra-se uma nova fase, com a constituição das Associações de Armadores - os Grémios - e Casa de Pescadores com a omnipresente supervisão do Estado, deu-se um enorme desenvolvimento da indústria da pesca.

Os navios passaram a estar equipados com aparelhagem electrónica e os velhos navios de vela - normalmente de madeira e de vela latina, principalmente lugres a alguns patachos - foram substituídos por navios de propulsão mecânica, apetrechados com aparelhagem electrónica - radares, sondas acústicas, emissores receptores de onda média e curta e VHF e com radiolocalização Loran e Decca e, por fim, GPS.

O pessoal menor ou auxiliar das tripulações, que até aos anos 40 eram quase todos analfabetos, passou a ser exigida a escolaridade mínima, pelo que a evolução do nível profissional foi rápida e o rendimento do trabalho superior na exploração do navio. O pessoal superior, por arrasto, começou a estar mais descansado no aspecto da “segurança”. Além disso, a correspondência com os seus familiares em terra, passou a ser regular e chegava a bordo dos navios por intermédio do agente do armador no porto de ST. John’s. Acrescia que, quando um navio se deslocava ao porto para abastecimento, “era obrigatório” pôr-se ao dispor dos demais para levar e trazer correspondência. Além disso, os tripulantes tinham ao seu dispor a telegrafia e a telefonia para contactos com as suas famílias.

Estes tripulantes passavam grande parte das suas vidas embarcados, em contacto directo com os elementos rudes da natureza. A transmissão oral das experiências vividas ou narradas e a capacidade rápida de adaptação ao meio agreste que os rodeava, sabendo que um erro ou distracção poderia causar a perda do navio em que estavam embarcados, além duma morte quase certa, fez deste conjunto de homens, bastante heterogéneo, uns profissionais de excelência emergente da solidariedade que obrigatoriamente os envolvia.

Um dos aspectos a realçar e que dá razão à existência de uma forte solidariedade é o aspecto disciplinar, ou seja, o cumprimento das normas. Não há notícia de rixas graves, revoltas de tripulação ou assassinatos a bordo, apesar do isolamento prolongado a que os tripulantes estavam sujeitos. Deve-se, numa primeira reflexão, a duas situações: Por um lado, a tripulação constituía um grupo coeso que sabia só poder contar com os elementos que a compunham, numa estruturação hierarquizada de funções imprescindivelmente interligadas, onde a crença no sucesso da viagem residia no saber do capitão e dos respectivos oficiais. O cumprimento das ordens advinha da crença da nesse saber e na legitimidade da sua prática³⁴. Por outro lado, a ocupação do tempo era intensa. Estava todo absorvido pela faina da pesca, a observação constante do mar, a expectativa da aproximação do gelo, dos temerários “campos e ilhas”, pelo mau tempo com depressões bastante cavadas que “levantavam mar” de “vaga grossa” porque, normalmente, o vento nessas paragens sopra em direcção oposta à vaga - “*vento contra corrente levanta mar de repente*” - a mudança da direcção de vento e variação da intensidade, tudo era observado e anotado.

Apesar dos boletins meteorológicos emitidos em inglês, quer em grafia quer em radiofonia, serem já perfeitamente interpretados a bordo, o pessoal não abrandava a observação directa do mar principalmente os vigias que, ao mais pequeno pormenor, alertavam o pessoal de serviço, mesmo quando o radar se tornara banal. Havia uma desconfiança permanente, face às “ameaças” que se construíam nestes lugares inóspitos. A “segurança” advinha de uma observação atenta. A segurança não tinha, nem tem, preço - “*pratica-se, ensina-se, transmite-se*” - era norma que estava sempre presente. Outra norma também cultivada a bordo - “*ser prudente, é estar sempre na expectativa e reagir rapidamente de acordo com as condições de momento*”, o que dava legitimidade à existência da desconfiança nos elementos que os rodeavam e confiança na construção da “segurança”.

4 - O controlo da segurança

Nos mares do Atlântico NW encontram-se grandes camadas de gelo formado durante

34 -BOURDIEU, Pierre (1989); *O Poder Simbólico*; Algés: Difel.

o inverno Ártico, ao norte dos paralelos 58/60 ° de latitude no Estreito de Davis e na Baía de Hudson, onde as temperaturas atingem, por vezes, a ordem dos 40 graus Celsius negativos.

A juntar aos mares gelados, a subida da temperatura ocasiona fracturas nos glaciares de Groenlândia como os de Frederikshab, Inuit e Umanak. Essas fracturas nas grandes massas de gelo dos glaciares formam “ilhas de gelo” de tamanho enorme. Eu próprio constatei junto do glaciar de Frederikshab, no princípio dos anos sessenta do século passado, uma dessas “ilhas de gelo” encaçada a uma cota de 220 metros, tinha uma altura de cerca de 180 metros acima do nível da água a uma largura ao mesmo nível de água de cerca de 280 metros.

Essas enormes massas de gelo eram arrastadas para Sul pela corrente fria do Labrador com temperaturas da água do mar da ordem dos 5 graus Celsius negativos chegando a atingir as latitudes (a Sul) dos 46 graus Norte (por vezes alcançavam as latitudes dos 44.5) e os 51.5 graus de longitude Oeste.

Muitas vezes, as grandes depressões meteorológicas que são frequentes nessas paragens, acompanhadas de intensos nevões e ventos muito fortes e de temperaturas negativas do ar que atingiam os 15/20 graus Celsius negativos, ajudam a arrastar para sul essas massas compactas de gelo que, nessa progressão, se vão derretendo e consequentemente diminuindo de espessura.

Essas massas de gelo dividiam-se naturalmente não só por começar a entrar em águas menos frias, como pelos ventos, em grandes “campos de gelo”. Também constatei, em Abril de 1959, que um desses “campos” tinha uma frente em longitude de 200 milhas e em latitude 350 milhas de comprimento, isto é, cerca da superfície do continente português.

A massa de gelo não tinha uma espessura uniforme, era sim uma enorme massa de gelo quase homogénea que a caminho do sul, trazia uma velocidade da ordem dos 2.5 nós (cerca de 4.5/5 km/h), se bem que entre os “campos” houvessem largas “clareiras” livres de gelo.

Alguns navios “quebra gelos” que estacionavam nos portos de Terra Nova, normalmente, em St. John’s, Harbour Grace, Port aux Basques, Corner Brook, com o objectivo de manter as rotas operacionais, muitas vezes recusavam fazer o seu serviço pois o gelo era de tal dureza e tão compacto que poderia por em perigo a “segurança” desses tripulantes e do navio a quem iam abrir caminho.

Durante a 2ª Guerra Mundial, depois da entrada dos Estados Unidos da América no conflito, era necessário enviar por via marítima grandes quantidades de material de guerra e de mantimentos para a Europa. Organizaram-se comboios de navios mer-

cantes escoltados por unidades da Armada americana, mas uma parte desses navios perderam-se devido a colisões com o gelo.

O problema foi resolvido porque o Canadá cedeu ao seu aliado norte-americano a supervisão da Terra Nova e do Labrador. Os EUA organizaram a *Ice Patrol*, depois de 1946 denominada *International Ice Patrol*, um serviço que era executado por aviões com pessoal bem treinado que localizavam as massas de gelo e depois transmitiam, em Morse (telegrafia), a localização dessas massas, alertando a navegação que andava por esses mares.

Os navios que frequentavam essas áreas tinham uma regra básica que era informar os navios em seu redor da presença de gelo, qual o seu aspecto, velocidade estimada de deslocação e direcção do mesmo. Contudo, mesmo com a “aparelhagem radar” vulgarizada nunca se abdicou do vigia. Esse tripulante tinha que ser rendido com muita frequência, pois a atenção ao mar e o frio intenso aumenta o cansaço e diminui a concentração.

Com a prática e alguns sustos de permeio aprendeu-se a interpretar a dureza ou consistência do gelo. Se é branco, bastante alvo, a sua rigidez não é de molde a causar grandes problemas; se é azul celeste, já é um pouco mais duro e é necessário muita atenção à navegação junto dele pois pode causar avarias no costado; se é vítreo (cor de verde garrafa claro) é muito duro e portanto perigoso, podendo causar avarias graves e até provocar o afundamento do navio³⁵.

Há notícia de que alguns navios mercantes subestimaram esse tipo de gelo. Eu próprio, em Abril de 1961 assisti, impotente, a um navio grego “Bulk carrier” (graneleiro), com cerca de 220 metros de comprimento, ficar esmagado pelo gelo no Golfo de S. Lourenço, próximo da ilha de Scatari, apesar de, eu próprio, o ter alertado via radiofonia - VHF para o perigo que corria. Feito o pedido de socorro, a Guarda Costeira Canadiana fez a recolha da tripulação por helicóptero “in extremis” antes do afundamento do navio provocado pelo seu esmagamento na compressão do gelo.

Outro problema de “segurança” que se põe à navegação por estas regiões é o do arrastamento dum tripulante do navio para o mar. Com vaga grossa a embarcar no convés do navio, mesmo com colete de salvação, um tripulante que seja levado pela água embarcada para fora da borda do navio e não for resgatado do mar num espaço de cinco minutos, quase sempre morre enregelado devido à baixa temperatura da água, como foi anteriormente referido, com cerca de 5 graus Celsius negativos e muitas vezes ainda mais baixa.

A única solução que até agora deu resultado, francamente positivos e experimenta-

35 -SANTA-RITA, Ildfonso M. V. de (1965); “A Navegação em Mares Gelados”; Dissertação de licenciatura em Ciências Náuticas - ENIDH; Lisboa: Policopiado.

do em ocasiões bastante difíceis, foi a instalação de cabos de aço no convés, uns no sentido transversal, outros no sentido longitudinal do navio, em posições bem desafogadas de obstáculos - guinchos, casotas ou outros - e os tripulantes usarem cintos largos com argolas onde prendem uma boça de comprimento suficiente, munidas de elos de engate ou manilhas de aço que deslizem nesses cabos, sempre que haja trabalhos urgentes nesse sector do navio ou seja necessário atravessá-lo por qualquer motivo urgente.

Também a recolha de náufragos em mar cavado ou grosso não é fácil, e o navio que presta assistência aos náufragos, recolhendo-os, tem que agir com muito cuidado, pois, se puser o hélice a trabalhar para melhorar a posição do navio sem as devidas precauções, pode provocar uma tragédia levando estes náufragos a ser apanhados por este.

Eu próprio passei por este problema quando em Novembro de 1967 entre a costa leste da América e os Açores, a cerca de 300 milhas a WSW da Ilha das Flores me vi obrigado a manobrar o navio para recolher náufragos. Os homens, dez no total, estavam numa baleeira de madeira e uns três ou quatro a flutuar com o colete de salvação vestido, à volta dessa baleeira. O navio já se havia afundado; o “mar era grosso” com vaga de 4 a 6 metros de altura, com um período de 10 a 12 segundos e o vento NW de 40 /50 Km/h. Manobrou-se o navio de molde a pôr o vento e vaga na alheta de bombordo e de máquina parada, a barlavento dos náufragos a uma distância razoável para se poder manobrar em segurança. O navio, devido às condições de tempo e mar “abatia” sobre os náufragos que se encontravam num raio de cerca de 50 metros. Para dificultar o problema, o navio, com o balanço, embarcava vaga pela borda de estibordo e para completar as dificuldades, logo que a baleeira acostou ao navio, partiu-se, ou melhor, desfez-se devido à violência do choque.

Para meter os náufragos dentro, apareceu o “desenrascanço à portuguesa”. A tripulação foi buscar as redes de protecção que se colocam por debaixo das escadas de portaló dos navios quando estes estão acostados ao cais, amarraram-se à borda do navio pela parte de fora da borda falsa com “pontas” de fio bastante forte preparadas no momento, e os náufragos, com a ânsia de se salvarem, logo que conseguiam deitar a mão à rede, subiam por ela e, logo que chegavam à borda, eram auxiliados pelos tripulantes que - presos pelos cintos com boça aos cabos de aço longitudinais, estavam seguros e confiantes da sua segurança, pois não havia possibilidade de serem arrastados para o mar - os amparavam no convés encharcado de água. Alguns dos náufragos com a pressa de subir para bordo e de sentirem salvos, apresentavam a parte anterior dos dedos das mãos a sangrar.

Estes acontecimentos que entram na matéria de “segurança” ou de “salvamento”, normalmente designada por *safety*, provavelmente não teriam ocorrido se a atenção e o cuidado no estabelecimento da “segurança”, a denominada *security*, não tivesse sido descurada.

4.1 - A rotinização

A escolaridade que emergiu com a frequência obrigatória da “Escola de Marinheiros e de Mecânicos da Marinha Mercante” criada em 1946, em Caxias, por vontade da Junta Nacional da Marinha Mercante, dependente do Ministério da Marinha, deu maior preparação para o trabalho de marinharia e para as actividades ligadas à pesca, das quais sobressaía a pesca do bacalhau. Os embarcadiços, marinheiros da experiência, passaram a ser marinheiros certificados pelo saber escolástico e, os pescadores da faina do mar a profissionais de pesca no alto-mar, com “certificados profissionais” passados pela respectiva escola³⁶.

O ambiente de trabalho a bordo dos navios de “pesca do arrasto”, durante a viagem, podia-se dividir-se em períodos distintos de trabalho.

No primeiro, começa com os preparativos da partida para a viagem. Fazer o armamento de navio para a viagem é um trabalho metucioso e de grande responsabilidade para que não falte nada para uma viagem que se quer venha a correr bem e sem grandes problemas. Desde a agulha de coser lona até aos combustíveis, passando pelos mantimentos, cabos, redes em que os principais da equipagem tem uma função bastante importante podendo-se dizer exaustiva. Era um autêntico “lufa-lufa”, pois normalmente os fornecedores guardam tudo para a última hora.

Seguidamente era necessário arrumar e “estivar”³⁷ todo o material em lugar próprio, além de fazer a respectiva amarração para que não houvesse deterioração do material com o balanço do navio.

A tripulação era composta por cerca de 60 homens, oficiais de ponte (3), maquinistas (3), mestres (2), contramestre (1), pessoal especializado - redeiros (10), escaldadores (11), salgadores (6), pessoal das câmaras frigoríficas (4), além de pessoal de cozinha, copa e câmaras (5), pessoal não especializado (16/18).

Face à “lista da tripulação” era necessário dividi-la por quartos de serviço, intercalando os novos tripulantes com os mais antigos pois estes já eram conhecedores das

36 -Em 1969, passou a denominar-se “Escola de Mestranga e Marinhagem” e, em Junho de 1974 ficou na dependência da Secretaria de Estado da Marinha Mercante, como estabelecimento de ensino técnico-profissional, transitando as suas instalações, em 1983, para Paço d’Arcos, junto à Escola Náutica. Posteriormente passou para a For-Mar.

37 -Estivar - Arrumar em local próprio e amarrar de maneira a não se deslocar com o balanço do navio.

rotinas do navio e, mais experientes enquadravam os novatos no serviço de bordo ou da faina.

A viagem, com regulares condições de tempo, demorava cerca de 7/8 dias desde o porto de partida até aos “bancos de pesca” mais próximos. Quando havia informações de navios que já andavam na faina, o rumo era desviado para uma posição próxima de onde esses navios se encontravam.

Após a saída do navio do porto, os dois ou três primeiros dias eram somente dedicados à navegação, o que permitia que a tripulação se conhecesse e se adaptasse à rotina do navio. A partir do terceiro ou quarto dia de viagem, a tripulação começava a trabalhar no navio para a faina da pesca, preparando as redes, os cabos de aço do aparelho de pesca, os porões de salga ou frigoríficos assim como o convés para tratamento do pescado fresco.

Com a chegada aos pesqueiros, era preciso “rotinar”³⁸ a tripulação nas actividades a bordo, coisa que demorava uns dois ou três dias. No entanto, sentia-se o peso da responsabilidade do espírito de grupo, da solidariedade, no conjunto dos homens, responsabilidade que aumentava com a presença de gelo, mau tempo, grande aglomeração de navios e ainda mais com a presença de nevoeiro muito denso, muitas vezes com visibilidade inferior a 100 metros que obrigava o tocar constante da trompa do navio (apito a ar comprimido). Tudo isto punha a tripulação sob uma tensão nervosa, por vezes exasperante, sempre na expectativa de que algo pudesse vir a acontecer se surgisse algum imprevisto, uma força aleatória, impossível de contornar.

Os navios de arrasto modernos, a partir dos anos sessenta do século passado, como foi referido anteriormente, eram unidades bem apetrechadas com aparelhagem electrónica e com excelentes acomodações para as tripulações, requisitos necessários para um bom rendimento das mesmas pois, para mal, bem bastava o isolamento e a incomodidade do mar ondoso. O navio era o único mundo. O navio que era, e é, uma fábrica que trabalha continuamente, 24 horas por dia, dava sentido à vida dos homens e mostrava-se, pelo fumo ou pela luz, como a única fonte energética que se encontrava na superfície do mar. Esta rotina só era alterada quando se mudava de pesqueiro, por esgotamento do peixe, ou quando o mau tempo ou os “campos de gelo” não permitiam a faina ou, ainda, quando se ia aos portos reabastecer de combustível e mantimentos frescos. Neste caso aproveitava-se a ocasião para dar um descanso de 48 horas à tripulação para “restabelecer forças” e quebrar a rotina do mar.

38 -Rotinar - Distribuição e treino das tarefas a bordo e o seu posicionamento na faina do navio.

4.2 - Folhas de um “diário de bordo”

Neste capítulo, utilizando “factos reais”, encontrados num passado pessoal, na impossibilidade de ter encontrado outros, interessa narrar esses mesmos factos para que, dentro do “individualismo metodológico”, onde se “podem agregar os comportamentos individuais”³⁹, no futuro, se façam outros trabalhos que explicitem, numa perspectiva macrossociológica, a partir da “agregação de comportamentos individuais”⁴⁰ a vida de uma tripulação na faina do bacalhau.

No princípio dos anos 60 do século passado, ainda alguns tripulantes eram analfabetos, mas recebiam regularmente correspondência das famílias. Sendo analfabetos eram homens bastante ciosos da sua privacidade e não gostavam de dar a conhecer a sua vida privada, mas confiavam a um ou outro já alfabetizado a leitura de correspondência e a resposta à mesma.

Recordo-me bem, ainda muito jovem, estando o navio atracado num porto estrangeiro, um marinheiro do meu quarto de serviço, já com uma idade a rondar os 60 anos, que muito a medo, bate à porta do camarote apesar da porta estar sempre aberta, com o boné na mão e me disse, com um ar mais ou menos receoso: “Senhor piloto, dava-me uma palavra, por favor? Pensando ser algum assunto de serviço, respondi-lhe: “ Diga, homem, é alguma coisa de grave?”. Não senhor, respondeu ele, tirando uma carta do bolso das calças. “Querida que me lesse esta carta que deve ser de minha casa”. A carta ainda vinha fechada, pelo que lhe disse que era ele que a devia abrir. Assim fez. Disse-lhe então que fechasse a porta do camarote para estarmos à vontade, o que fez de imediato.

Lá lhe li a carta escrita por um filho e focava problemas domésticos sobre a aquisição duma casa destinada à habitação da família. Ouviu a carta com atenção e em seguida “dispara-me” esta pergunta de que eu não estava à espera: “O senhor não se importa de escrever a resposta a minha mulher para ela não fazer burrice?”. Claro que lhe disse que sim.

Fui buscar a máquina de escrever, pus o papel na máquina e escrevi o que me ia ditando, algumas vezes burilando o discurso dele, um pouco confuso. Como só sabia assinar, isto é desenhar o nome, assinou-a, tirei um sobrescrito da gaveta da secretária, endossei-o à mão, voltei-lhe a ler o que tinha escrito, dobrei a folha escrita, meti-a no sobrescrito e lá foi ele depois duma série de agradecimentos, pôr a carta no correio, não sem voltar atrás a pedir-me “não diga nada a ninguém”. Certo era que nunca me teria passado pela cabeça contar o que se tinha passado a quem quer que

39 - BOUDON, Raymond (1990); *O Lugar da Desordem*; Lisboa: Gradiva; p. 59.

40 - Idem; p. 90.

fosse. Claro, que a partir dessa data passei a ser o secretário dos pouquíssimos que não sabiam escrever.

Outro caso passado comigo. Nessa altura já comandava e apareceu-me no meu camarote o “operador radio-telegrafista” com um impresso de telegrama assinado por um tripulante com vista a ser enviado para a estação costeira, via grafia - o morse acústico -, com os seguintes dizeres escritos à mão pelo endossante: “M... chegamos dia... a Leixões. Vem esperar-me. Traz calças. Assinado...”.

Perante este texto e sabendo que a mulher do tripulante era “de poucas letras” e ela teria que pedir a alguém que lhe lesse o telegrama, chamei o homem ao meu camarote e, a sós, perguntei-lhe o que queria dizer com aquele texto. O homem muito “enfado” lá me explicou o que queria dizer e o telegrama seguiu assim: “ M... Chegamos dia... a Leixões. Fico de serviço à chegada. Vem esperar-me. Traz minhas calças cinzentas. Assinado...”

Um dia arribamos a um porto canadiano para reabastecimento e repouso. Sendo nessa altura o imediato do navio, estava a bordo a superintender nas operações de aprovisionamento, quando me apareceu no camarote o marinheiro de vigia esbaforido a dizer-me que estava lá em baixo um polícia que só falava em “camone”⁴¹ e que ele não entendia nada e para eu lá ir.

Desci as escadas e fui ao portaló falar com o homem. Pedi-lhe que subisse e levei-o até ao meu camarote e ofereci-lhe uma bebida que aceitou. Era um elemento da Real Polícia Montada do Canadá, fardado - a *Royal Canadian Mounted Police* que é uma força de segurança do país, conhecida popularmente por *Mounties* - mas, mesmo fardado identificou-se. Perguntei-lhe ao que vinha e ele respondeu-me que se encontrava detido um tripulante do navio na sede do destacamento da polícia por ter sido apanhado com bebidas alcoólicas que tentava vender na cidade. O que era grave, pois as medidas repressivas para essa actividade eram bastante pesadas. Fiquei petrificado. Acto contínuo entreguei o serviço ao piloto e fui com o agente da autoridade ver o que se passava “in loco”.

Era normal os tripulantes dos navios juntarem-se e encomendar a um fornecedor tabaco, whisky, sabonetes, cremes de barbear e outros artigos de uso pessoal, pois ficava-lhes mais barato devido ser uma encomenda única e não pagar direitos alfandegários por ser considerada uma reexportação.

Fui apresentado ao comandante do destacamento, um homem muito simpático que me contou a história. Ia ele a entrar em sua casa quando o nosso “ilustre” tripulante tirou debaixo da gabardina uma garrafa de whisky, pedindo por ela 5 dólares. Perante os factos, o comandante da polícia só tinha que o mandar deter. Foi o que fez.

41 - A língua inglesa designada no “calão” dos marinheiros.

O tripulante logo que se viu detido, pediu por palavras em “british dock language” - expressão do calão “inglês das docas” - e gestos para chamarem alguém do navio. Tendo-se feito entender, foi enviado um elemento da guarda a bordo para dar conta da ocorrência e pedir a alguém responsável do navio que servisse de intérprete e se responsabilizasse. Explicou-me então que estava detido até pagar uma multa. Quando perguntei qual era o montante da mesma, fiquei desapontado. A multa era de tal maneira elevada que o homem tinha que trabalhar cerca de dois meses para a pagar. Consegui explicar ao comandante do destacamento que ele tinha família, que a vida era dura, que o nosso país não tinha um nível de vida tão elevado como ele podia suportar, em suma o “choradinho” do costume para ver se conseguia que houvesse alguma condescendência para com o detido.

O homem ouviu em silêncio e qual não foi o meu espanto, depois de ter feito um telefonema que eu não entendi, vi o tripulante entrar no gabinete onde eu estava. Logo que este entrou, o comandante da polícia disse-me: “leva-o e que isto não volte a acontecer, mas com uma condição - a garrafa fica apreendida”. Fiquei contentíssimo com o desfecho do problema. Mas o homem ainda foi mais simpático, ordenou que uma viatura de serviço nos levasse a bordo. Claro que quando lá chegamos já toda a tripulação sabia do sucedido e o comandante do navio passou-lhe uma descompostura de “se lhe tirar o chapéu”. As regras cumpriam-se em dois sentidos: o da legalidade como expressão do direito do país em que se estava, controlado pela autoridade local; e, o da regulamentação de bordo que era vigiado pelo comandante do navio. Serviu de lição para todos e para as viagens seguintes.

Conclusão

Sendo um trabalho muito sintetizado, foi descrita, em traços largos, a aventura da pesca do bacalhau e os perigos dela inerentes, desde o tempo das descobertas desses mares. Nesse tempo, as viagens eram feitas quase ao ocaso, sem um fim definido mas que tivesse utilidade para a expedição.

Neste breve trabalho mencionaram-se os vultos mais importantes que, esquecidos da maior parte dos manuais escolares, passaram pela região e a importância de os darem a conhecer ao mundo.

Das descobertas tecnológicas aplicadas aos barcos de pesca, bem produtivos em pescado, referiu-se a faina desde a primitiva “pesca do cerco” à do moderno “navio fábrica”, relevando a superfície gelada do mar e como se podia, com segurança, navegar e pescar “ao socairo” do gelo (em linguagem de bordo “ao abrigo de”, “junto de”, “navegando junto a”). Em todas as épocas, neste tipo de trabalho, esteve sempre presente a solidão, a monotonia da paisagem acompanhados do som lúgubre do vento.

Também se descreveu, de forma sucinta, a organização interna dos navios de pesca, de diversos tipos, a sua evolução através dos tempos, assim como a evolução da segurança dos navios e dos haveres a bordo e a protecção dos tripulantes que se mantinham debaixo das intempéries muito frequentes nessas paragens. Fez-se uma abordagem à adaptação das tripulações, com as origens mais díspares, ao trabalho dentro dos navios, uma forma diferente de socialização que era fundamental à árdua vida de bordo. Foi dada uma noção, se bem que ligeira, da faina da pesca, a que alguns chamam de “faina maior”, mas da qual muito pouca bibliografia e informação existe para consulta dos vindouros.

Bibliografia

- BOUDON, Raymond (1990); *O Lugar da Desordem*; Lisboa: Gradiva.
- BOURDIEU, Pierre (1989); *O Poder Simbólico*; Algés: Difel.
- CORTESÃO, Jaime (1978); *Historia dos Descobrimentos Portugueses*, Primeiro Volume; Lisboa: Círculo de Leitores.
- CORTESÃO, Jaime (1979); *Historia dos Descobrimentos Portugueses*, Segundo Volume; Lisboa: Círculo de Leitores.
- CORTESÃO, Jaime (1980); *Historia dos Descobrimentos Portugueses*, Terceiro Volume; Lisboa: Círculo de Leitores.
- CAXTON ENCYCLOPEDIA - The New Universal Library - London, U.K. 1968.
- FERREIRA, Conceição Coelho; SIMÕES, Natércia Neves (1986); *A Evolução do Pensamento Geográfico*; Lisboa: Gradiva.
- FOUCAULT, Michel (2008); *Em Defesa da Sociedade*; São Paulo: Martins Fontes.
- FOUCAULT, Michel (2008); *Segurança, Território, População*; São Paulo: Martins Fontes.
- GARCIA, José Manuel (1992); *Portugal e os Descobrimentos* - Catálogo da Exposição de Sevilha; Comissariado de Portugal para a Exposição de Sevilha.
- GUEDES, Max Justo (1995); “A Cartografia náutica da expansão portuguesa”; in: *Rotas da Terra e do Mar*; Lisboa: Diário de Notícias; pp. 16-20.
- JUSTO, Max (1995); “Dos primórdios cartográficos nas Américas”; in: *Rotas da Terra e do Mar*; Lisboa: Diário de Notícias; pp. 186-209.
- PEARY, Robert Edwin - Lançou as bases do reconhecimento geodésico da costa dos Estados Unidos da América e fez o reconhecimento do gelo da costa da Groenlândia e finalmente alcançou o Pólo Norte em Abril de 1909.
- SANTA-RITA, Ildefonso M. V. de (1965); *A Navegação em Mares Gelados*; Dissertação de licenciatura em Ciências Náuticas - ENIDH; Lisboa: Policopiado.