

IMAGINÁRIOS DO MAR

UMA ANTOLOGIA CRÍTICA

VOL. I



Esta obra foi submetida a um processo de avaliação por pares.

© 2020, IELT – NOVA FCSH

IELT – Instituto de Estudos de Literatura e Tradição

Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade NOVA de Lisboa

Título	Imaginários do Mar Uma antologia crítica
© Autores	Carlos F. Clamote Carreto Joana Gaspar de Freitas Clara Sarmento Luís Sousa Martins
I.S.B.N.:	978-989-8968-04-3
Paginação	ACDPRINT
Design da capa	ACDPRINT
Edição	Maio de 2020

O IELT é financiado por Fundos Nacionais através da FCT – Fundação para a Ciência e a Tecnologia no âmbito do projeto UID/ELT/00657/2013.

Índice geral

Imaginários do mar. Uma quase antologia	11
Carlos F. Clamote Carreto, Joana Gaspar de Freitas, Clara Sarmento	
ESTUDOS CRÍTICOS	25
Lavrar/navegar. O mar na tradição popular portuguesa	25
Ana Paula Guimarães, Joana Gaspar de Freitas	
Monstruos del mar y cultura del agua: recepción y proyección didáctica	53
Antonio Castaño Blanco, Aitana Martos García	
O pescado fresco marítimo, uma cautelosa encenação	71
Pedro Pereira da Silva	
A Nazaré como heterotopia cinemática: imagens e representações do mar e dos seus actores	95
Filomena Serra	
Nos longos caminhos do mar.....	121
Cláudia Faria, Graça Alves	
D'aquém e d'além maresias: as companhias de navegação no mar colonial português de novecentos	139
Maria João Castro	

FONTES DOCUMENTAIS	159
Imaginários do mar nos painéis dos barcos moliceiros da Ria de Aveiro	159
Clara Sarmento	
Mapas ROTEPE sobre a Ria de Aveiro	215
Clara Sarmento	
Meu pescador, meu velho	225
Amaya Sumpsi	
Animais aquáticos na trilogia de Fausto Bordalo Dias	231
Nina Vieira, Rui de Carvalho Afonso	
O mar e o mobiliário em couro lavrado	243
Franklin Pereira	
Os aventureiros de Al-Lixbūnā	253
Natália Maria Lopes Nunes	
Roque Manuel de Arriaga, fotógrafo amador e amante da Nazaré	257
Filomena Serra, Joana Gaspar de Freitas	

D'aquém e d'além maresias: as companhias de navegação no mar colonial português de novecentos

Maria João Castro

CHAM – Centro de Humanidades (FCSH – Universidade Nova de Lisboa)

Sem navios não há Colónias

Oliveira Martins¹

A arte de marear

No princípio estava o Mar e nele caminhou a Tragédia lado a lado com a Epopeia, enobrecendo o esforço das conquistas ultramarinas dos portugueses. Veículo através do qual foi possível a demanda da ida e volta ultramarinas, o mar foi o espaço lendário, berço e sepulcro de (in)glórias, elemento determinante na expansão, manutenção e torna-viagem do império colonial português.

¹ Companhia Colonial de Navegação, *Vinte e cinco anos ao serviço da nação*, Lisboa, Fundação, vida e tarefa da Companhia Colonial de Navegação, Lisboa, Sociedade Industrial de Tipografia, 1947, p. 18.

Portugal tem assim uma relação imemorial com o mar, sedimentada numa história que transporta para o passado e que se projeta no futuro. Esta característica deve-se, acima de tudo, à situação geográfica do território mesmo antes de ser um país: por ele vieram os fenícios, árabes e berberes, mas foi a condição de finisterra que marcou o destino da alma lusitana.



A ligação ao mar (e através dele ao resto do mundo) constituiu uma rampa de lançamento para o desenvolvimento civilizacional, mostrando o papel determinante da geografia marítima.

Em 1415, com a conquista de Ceuta, inicia-se um império ultramarino que manteve uma geografia variável até 1975. O mar foi o meio através do qual se tornou possível tal demanda. Graças a ele chegaram as especiarias e preciosidades da Ásia, o ouro do Brasil e os escravos de África, num torna-viagem que, porventura, se encerra com a partida da família real para terras de Vera Cruz. A Primeira República, provavelmente devido à instabilidade vigente, não prima pela exaltação marítima do país, ao contrário do que aconteceria durante o regime do Estado Novo. O fim

do império significou o fim do interesse no mar e um regresso à Europa. Em bom rigor, o ponto-chave desta viragem na conceção imperialista (perfilhada pelo Estado Novo), para se abraçar uma conceção do mar, ligada ao desenvolvimento sustentável e à preservação da natureza marinha, à ciência e à tecnologia, foi a Expo'98.

Numa vertente formal, a navegação lusitana começou por ser à vista da costa e com muitas escalas. À medida que as embarcações evoluíam e o conhecimento dos ventos, correntes e instrumentos náuticos se aperfeiçoaram, passaram a ser utilizadas rotas que atravessavam oceanos e mares. O *mare nostrum* português evoluiu da barca e do barinel para a caravela, depois para a nau, em seguida para a carraca e o galeão, até chegar à fragata e à corveta, aos navios a vapor e, por fim, aos paquetes – primeiro de propulsão mista (vapor e vela) –, depois de turbinas a gasóleo.

Uma circunstância determinante na ascendência do mar português foi o facto de que, ao início, o programa imperial da coroa lusa “não pretendia conquistar territórios nem criar colónias, como as que Castela já estava a organizar nas Antilhas, mas tão-só dominar as principais rotas de navegação oceânicas” (Costa, 2014: 102). Na verdade, o domínio dos mares continuou como paradigma predominante, ainda que (a partir do segundo terço do século XVI) a criação de colónias na Índia e no Brasil comesse a ter uma importância crescente. Em 1580, com a união das coroas ibéricas e a geoestratégia de Filipe II, incapaz de fazer frente aos ingleses e holandeses, dá-se o colapso do império marítimo. Com a restauração da independência, em 1640, as naus fundeiam em terras nipónicas, fazendo vingar o imperialismo marítimo luso, embora numa escala distinta da anterior.

Cumprida a vocação expansionista, feito e desfeito o Império ultramarino (a independência do Brasil constituiu o princípio da desagregação do Império e o início do fim da vocação atlântica ou marítima), regressou-se ao cais da partida, à Itaca lusitana, num novo rumo do navio-nação. Perdida a província de terras de Vera Cruz, a circulação marítima imperial portuguesa virou-se para a costa africana e para o oriente, tendo sido de novo o mar o veículo para a manutenção das possessões ultramarinas afro-asiáticas, até 1975, fazendo com que Portugal fosse o último império europeu.

Companhias de navegação

Produto da Revolução Industrial, o paquete a vapor fez-se ao mar no primeiro quartel do século XIX e, em poucas décadas, os transportes marítimos alteraram-se radicalmente, encurtando-se distâncias ao ritmo do progresso.

“Em Portugal, o paquete protagonizou, de alguma forma, o último ciclo da expansão ultramarina, que se foi acelerando à medida da evolução dos próprios transportes” (Correia, 1992: s.p.). Assim, e numa genealogia contemporânea e até o avião se encontrar ao alcance da maior parte dos passageiros coloniais, os navios imperavam nos mares ultramarinos.

Refletindo de certa forma o atraso de Portugal, as companhias portuguesas de navegação a vapor, constituídas entre 1820 e 1871, tiveram uma vida efémera, uma vez que excetuando a carreira de Lisboa para o Porto, as embarcações cederam o transporte de passageiros ao caminho-de-ferro, além de não conseguirem estabelecer com êxito um trânsito regular, da metrópole aos territórios insulares e ultramarinos, sendo este último o que interessa aqui analisar. A *Empresa Insulana de Navegação* (EIN) foi formada em 1871, como parceria marítima em Ponta Delgada. O seu objetivo era o de explorar carreiras regulares entre as ilhas açorianas e o continente. Quando a EIN surgiu, as ligações de interesse nacional por mar, com o estrangeiro, eram asseguradas pela *Empresa Luzitana*, designação com que operava em Portugal a firma inglesa Bailey & Leetham; isto porque a falta de armadores portugueses havia obrigado o Estado a subsidiar os serviços da companhia estrangeira. A partir de 1871, a *Empresa Luzitana* especializa-se na linha da África Ocidental, facto que se manteria até 1883, ao mesmo tempo que surgem novos armadores portugueses.

Entretanto, em 1880, surgira a primeira companhia nacional marítima que, no mesmo ano, viu ser-lhe atribuída a exclusividade do transporte para a África Ocidental. Denominada *Empresa Nacional de Navegação a Vapor para a África Portuguesa* (ENN)², os dois primeiros paquetes, gémeos, foram o *Portugal*

² Foram seus fundadores as empresas *Bensaúde & C.* e António José Gomes Neto e Ernesto George que, a 30 de dezembro de 1880, assinaram contrato de exclusividade com o Governo português, para efetuar

EMPRESA INSULANA DE NAVEGAÇÃO e WHITE STAR LINE

Agente: GERMANO SERRÃO ARNAUD

Linha de paquetes para as ilhas dos Açores e Madeira

Para S. Miguel, Terceira, Graciosa (Santa Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal e Flores, em 5 de cada mez.

N. B. — Os vapores de 5 de Janeiro, 5 de Abril, 5 de Junho e 5 de Outubro farão mais a escala pela Ilha do Corvo.



Para Madeira, S.^{ta} Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villa das Vellas), Caes do Pico e Fayal, em 20 de cada mez.

N. B. — Os vapores tocarão nos portos acima, tanto na ida como na volta. Os mais esclarecimentos prestam-se na Agencia.

W. GERARNAUD — Caes do Sodré, 84, 2.^o

— Telephone 27 — LISBOA —

(1881-1897)³ e o *Angola* (1881-1909)⁴, entregues ambos em 1881. A aquisição progressiva de novos navios, sempre de maior tonelagem, refletia o sucesso da ENN, embora entretanto houvesse surgido uma concorrente: a *Mala Real*

a ligação de Lisboa com a África Ocidental por um período de 10 anos, obtendo a patente de paquete para os seus vapores e isenção de direitos alfandegários, também por dez anos, para navios, máquinas e sobressalentes. A escritura data de 20 de dezembro de 1880 e, por contrato, a ENN obrigava-se a efetuar 12 viagens anuais, na carreira Lisboa – Moçâmedes, com escalas no Funchal, São Vicente e São Tiago, em Cabo Verde, Príncipe, São Tomé, Rio Zaire, Ambriz, Luanda e Benguela.

³ Este primeiro paquete *Portugal* teve um final trágico, pois naufragou em fevereiro de 1897, no decorrer de uma viagem de África para Lisboa e em consequência de um encalhe ocorrido na costa da ilha do Sal, em Cabo Verde. A sua carga perdeu-se, mas a tripulação e os passageiros sobreviveram ao desastre.

⁴ Na verdade, houve quatro navios denominados *Angola*. Os dois primeiros para a ENN e os dois últimos para a CNN: o primeiro efetuou viagens de 1881 a 1909; o segundo foi comprado em 1911 e teve curta carreira até 1917, altura em que foi afundado por um submarino alemão, com um torpedo; o terceiro foi adquirido pela CCN em 1923, tendo em 1938 levado o Presidente da República, General Óscar Carmona, numa visita às colónias africanas. Em 1946, o seu nome foi alterado para *Nova Lisboa*, a fim de dar lugar ao novo e quarto *Angola*, comprado em 1948, tendo feito carreiras regulares até 1973.

Portuguesa (MRP), pois, apesar das asseguradas carreiras para a África Ocidental, não havia ligações regulares por vapores entre Lisboa, Moçambique e a Índia. Criada em 1888, a MRP não foi a única concorrente da ENN: logo no ano subsequente à sua criação foi criada, em Lisboa, a *Companhia de Vapores África Occidental Portuguesa*, que ficou conhecida por *Linha Benchimol & Sobrinho*, mas não conseguiu ultrapassar a ENN, tendo vida curta.

No início do século XX, mais precisamente em 1903, e após a falência da MRP (em 1893), a ENN passou a assegurar a carreira regular para Moçambique, e a frota continuou a ser aumentada com novas unidades, destinadas quer à cabotagem em Moçambique quer à carreira para a África Oriental.

Entre julho e setembro de 1907, o príncipe D. Luís Filipe efetua uma viagem a S. Tomé, Moçambique, África do Sul e Angola, a bordo do paquete *África* da ENN, acontecimento de grande importância para a história da empresa.⁵

Em 1918, sucedeu à ENN a *Companhia Nacional de Navegação* (CNN)⁶, a qual durou até 1985, ano em que foi extinta. O primeiro navio a ser adquirido foi o *Pedro Gomes* (1922), seguindo-se o *Angola*, em 1923.

Se até 1922 a CNN manteve o exclusivo das carreiras marítimas portuguesas para África, a partir desse ano começou a ter a concorrência da *Companhia Colonial de Navegação* (CCN),⁷ fundada na cidade de Lobito em 1922. As ligações marítimas entre o Portugal metropolitano e o ultramarino mantiveram-se, deste modo, dentro de um monopólio, ou melhor, um "bipólio", se nos é permitido o neologismo: só a CCN e a CNN podiam efetuar transportes para as colónias. O primeiro

⁵ Em 1915 o livro intitulado *No Commando do "África" – Memórias e Impressões* de Guilherme A. Vidal Júnior, comandante do paquete, descreve com grande detalhe a viagem real, além de a imprensa ter feito uma cobertura atenta da viagem de estudo real.

⁶ Por escritura de 4 de abril de 1918, a parceria marítima *Empresa Nacional de Navegação a Vapor para a África Portuguesa* foi transformada em sociedade anónima, com o capital de 9 mil contos (45 mil euros) e passou a ser designada por *Companhia Nacional de Navegação* (CNN) (1918-1985), com sede na Rua do Comércio, 85, em Lisboa.

⁷ *Companhia Colonial de Navegação* foi criada em Angola, na cidade de Lobito, a 3 de julho de 1922, pela *Sociedade Agrícola de Ganda*, *Companhia do Amboim de Angola* e a *Ed. Guedes Lda.*, para explorar o serviço de ligações marítimas entre a metrópole e as colónias africanas.

paquete da CCN foi o *João Belo*, adquirido em 1928, talvez o primeiro paquete a vapor digno desse nome; em 1929 a frota foi aumentada com a aquisição dos paquetes gêmeos *Mouzinho* e *Colonial*. Em ambas as empresas se fez transportar a maior parte dos passageiros civis, de contingentes militares e de matérias-primas variadas, assegurando a circulação regular de bens e pessoas.



Antes de tal desfecho, convém, no entanto, referir que a Primeira Guerra Mundial havia demonstrado a influência incontornável da Marinha Mercante. Assim se percebe que, em 1929, a CNN tenha decidido alargar os seus serviços ao Brasil, rota que manteve até 1932, quando a carreira foi suspensa e os navios regressaram às costas de África.

Terminada a Segunda Guerra Mundial, o Governo português apostou na renovação e no alargamento da Marinha Mercante⁸ e da sua frota. A partir daí a CNN passa a realizar carreiras para S. Tomé e Angola, Moçambique, Índia, Macau e Timor e, ainda, para os Estados Unidos, a Argentina e o Golfo do México.

Nos anos cinquenta e sessenta as posições de Portugal, quanto às colónias, obrigaram a um esforço suplementar da defesa e manutenção da presença portuguesa no Ultramar, pelo que as companhias de navegação foram chamadas a colaborar: a CNN incrementou as ligações marítimas com a Índia Portuguesa e, em 1961, a CCN abandonou a carreira do Brasil (que vinha mantendo desde 1940), pois o navio que efetuava a travessia, o *Vera Cruz*, fora requisitado pelo Ministério do Exército, a fim de realizar o transporte de tropas para Angola e, futuramente, de material de guerra. Com a queda da Índia portuguesa nos finais de 1961, o transporte de militares para o

⁸ Despacho 100, de 10 agosto de 1945.

Oriente passou a limitar-se a Macau e Timor, sendo utilizados os navios homónimos que asseguravam quatro viagens anuais, na carreira do Extremo Oriente.

Nos anos 60 de Novecentos, algumas unidades serviram de cruzeiros ao mercado português, possibilitando viagens à Madeira, aos Açores, ao Mediterrâneo, Adriático, Norte da Europa, Brasil e Canadá, aos EUA, México, e às ilhas Caraíbas e Bermudas, mas a maior parte dos navios de passageiros foi vendida para sucata, dando-se o desaparecimento da última geração de paquetes portugueses na década de 1970.

O último navio mandado construir pela CNN foi o paquete *Príncipe Perfeito*⁹, entregue a 31 de maio de 1961.



Príncipe Perfeito

⁹ A sua primeira viagem deu-se em 27 de junho de 1961, a África, com escalas no Funchal, em São Tomé, Luanda, Lobito, Moçâmedes, Cidade do Cabo, Lourenço Marques e Beira.

Durante o governo de Marcello Caetano (1906-1980), encetou-se uma política para a Marinha Mercante, baseada na renovação da frota de cargueiros e na fusão das principais empresas de navegação portuguesas. Em consequência de tal desígnio, a frota da Sociedade Geral (S.G.)¹⁰ foi integrada na CNN em 1972, e a partir desta altura a CNN torna-se no maior armador português, com cerca de 40 navios na sua frota.

O processo de fusões das várias companhias iria culminar com a fusão entre a CCN e a *Empresa Insulana de Navegação*, dando origem à *Companhia Portuguesa de Transportes Marítimos* (CTM), a 4 de fevereiro de 1974, cuja atividade se iniciou com quatro paquetes: *Funchal*, *Infante Dom Henrique*, *Ponta Delgada* e *Uíge*. A 25 de abril de 1974, a juntar a estes, restavam outros cinco da CCN, *Ana Mafalda*, o *Niassa*, o *Príncipe Perfeito*, o *Santa Maria* e o *Timor*.

Em 1980 só existiam dois navios de passageiros a navegar sob bandeira portuguesa: o *Funchal* (1961) e o *Ponta Delgada* (1961-1997), ambos da CTM; contudo, a 3 de maio de 1985, o Governo decretou a liquidação da CNN e da CTM, sendo as suas frotas vendidas.

Uma dinâmica paralela, verificada na utilização dos paquetes portugueses para o Ultramar, foram os chamados "Cruzeiros de Colónias", que em muito contribuíram para a dinamização das relações entre Portugal e as suas colónias. Em 1935 organizou-se o 1.º Cruzeiro de Férias às Colónias, a bordo do paquete *Moçambique*, pertencente à CNN, numa iniciativa da revista *Mundo Português*, um ato decididamente colonial, uma vez que representou uma viagem de soberania de exibição, com intuítos políticos de subordinação cultural e de angariação económica. Dois anos depois do 1.º Cruzeiro de Férias às Colónias, em 1937, chegou a vez do 1.º Cruzeiro de Férias de Estudantes das Colónias à Metrópole, cuja iniciativa se deveu também à revista *Mundo Português*. O objetivo de ambas as ações era o de concretizar o imaginário coletivo, quer no primeiro caso, da colónia, quer no segundo, da

¹⁰ Sociedade Geral (1919-1972), empresa de transporte de matérias-primas e de produtos saídos das unidades fabris da CUF – Companhia União Fabril.

pátria-mãe, o que foi amplamente conseguido. Em 1940 efetuou-se o Cruzeiro dos Velhos Colonos de Cabo Verde, Angola e Moçambique à Metrópole.

Contudo, sabia-se que o exemplo devia vir de cima. Desta forma se entende as viagens de soberania dos Chefes de Estado às possessões d'além mar. António José de Almeida seria o primeiro Presidente da República a deslocar-se a uma ex-colónia: em 1922, a bordo do *Porto*, deslocar-se-ia ao Brasil. Em 1938, o Presidente da República, General Carmona, efetuou a primeira viagem de um Chefe de Estado português às províncias ultramarinas de África, a bordo do *Angola*, e, no ano seguinte – em 1939 –, repete o feito, desta vez no *Colonial*. Já na década de 1950, Craveiro Lopes visitaria África, primeiro de avião (em 1954), depois a bordo do *Bartolomeu Dias* (em 1955), e novamente de avião (em 1956). No decénio de 1960, foi a vez de Américo Tomás visitar o continente africano, a bordo do *Infante Dom Henrique* (1963), do *Príncipe Perfeito* (em 1964), do *Funchal* (1968), e outra vez no *Príncipe Perfeito* (em 1970); ainda nesse mesmo ano iria deslocar-se ao Brasil, novamente no *Funchal*, por ocasião das comemorações dos 150 anos de independência do país. Verifica-se que, enquanto o Presidente Craveiro Lopes preferiu viajar a bordo de navios de guerra, Américo Tomás – tal como Carmona anteriormente – optou pelos melhores paquetes disponíveis.

Interessa abrir um parêntesis para referir que, no âmbito viático das deslocações presidenciais, não foram apenas os presidentes a ser convocados a percorrer o Ultramar português: estas ações de propaganda contemplaram, igualmente, os ministros das colónias Bacelar Bebiano, Armindo Monteiro, Vieira Machado, Marcello Caetano, Sarmento Rodrigues, Raul Ventura e Adriano Moreira, os quais intercalaram as suas deslocações às colónias ultramarinas com as viagens presidenciais, coadjuvando a política de propaganda colonial e contribuindo para auscultar as premências das populações. Foi o caso de Sarmento Rodrigues que, em 1952, faria a viagem inaugural do *Índia*¹¹, navio que iniciava uma carreira para Oriente, tendo como navio gémeo o *Timor*¹², que passaria a fazer a carreira regular para Goa, Macau e Díli.

¹¹ Rota: Lisboa, Porto Said, Suez, Áden (opcional), Singapura, Hong Kong, Macau, Díli, Singapura, Porto Amélia (opcional), Nacala (opcional), Moçambique (opcional), Beira, Lourenço Marques, Lobito (opcional), Luanda (opcional), Lisboa.

¹² Rota: Lisboa, Porto Said, Suez, Áden (opcional), Singapura, Hong Kong, Macau, Díli, Singapura, com regresso por Áden (opcional), Suez, Porto Said, Lisboa.

Navegar com arte

A capa do álbum fotográfico oficial *PORTUGAL 1934* glosa a preocupação do Estado Novo em difundir a imagem de uma nação que, ao virar-se para o mar, se tornou imperial. Daí que, a partir da década de 1940, tenha começado a notar-se um cuidado em dotar as futuras aquisições marítimas de uma estética plástica, que espelhasse a grandeza da nação, em consonância com o ideário de propaganda do governo de Salazar. Acresce que o final da Segunda Guerra Mundial havia levado à queda dos impérios europeus, subsistindo o português, sendo necessário legitimá-lo perante a opinião pública internacional que, de modo crescente, começava a contestar a hegemonia nacional sobre o direito de soberania dos territórios colonizados.

Os primeiros navios de passageiros portugueses, em cuja construção houve uma preocupação efetiva com o conforto e a decoração, foram o *Pátria* e o *Império*, os primeiros equipados com turbinas a vapor, radar e piscina, tendo começado a operar em Portugal em 1948. Um aspeto a ser posto em evidência é o facto de ter havido um cuidado em “personalizar” os navios recém-adquiridos: para o efeito, foram convidados artistas portugueses. No caso do *Pátria*, foi colocado um painel na escadaria de 1.ª classe, da autoria de Ayres de Carvalho, bem como um *panneau* alusivo à Pátria e que figurava no Salão Nobre.

No início da década de 1950, o crescimento do movimento de passageiros, nos paquetes da linha de África, fez com que a CNN e a CCN encarassem a possibilidade de adquirir grandes paquetes, que permitissem transportar mil passageiros. Em 1954, chega a Lisboa o *Uíge*, destinado à CCN e equipado com um motor a *diesel*, que assegurava uma velocidade de 16 nós em serviço. Na chegada à capital portuguesa, o *Diário de Lisboa* destacava:

Todas as dependências produzem uma excelente impressão aos visitantes, porque revelam um navio com todas as comodidades, desde o ar refrigerado às magníficas cabines e aos confortáveis e acolhedores salões. A decoração mostra muito bom gosto (...) e mesmo as dependências de 3.ª classe merecem uma referência especial, pois apresentam condições de conforto a que não estão acostumados os passageiros que frequentam aquela classe.¹³

¹³ *Diário de Lisboa*, 11.7.1954, p. 9.



Chegada do *Uíge* a Lisboa. Visita de Craveiro Lopes e do ministro da Marinha Américo Tomás ao navio. 11.7.1954

Nesse âmbito, o *Uíge* possuía um painel de azulejos de traço africano, da autoria de Jorge Barradas, painel esse que foi instalado nas escadarias de acesso à 1.ª classe, sendo que o artista já efetuara, no ano anterior, um baixo-relevo "barroquizante" para a Senhora Padroeira dos Mares, além de uma dezena de figuras de santos para a capela do *Santa Maria* (Rodrigues, 1995: 100), um dos paquetes a assegurar as carreiras do Brasil e da América Central. Ainda referente ao *Uíge*, há que assinalar a existência de um conjunto de cinco painéis decorativos de Hansi Staël, pintados a têmpera sobre aglomerado de madeira, os quais representavam alegorias: Ceifa, Pesca, Apanha da Fruta, Vindima e Caça. A artista terá ainda realizado quatro baixos-relevos cerâmicos, dos quais se desconhece o paradeiro¹⁴, todos datados de 1954.

¹⁴ Conforme informação no catálogo de Rita Ferrão, *Hansi Staël, Cerâmica, Modernidade e Tradição*, Lisboa, Objetivismo, 2014, p. 25.

O *Vera Cruz*, adquirido pela CCN em 1952, também servia a linha do Brasil. Nele os passageiros podiam usufruir de salas de cinema, jardim de inverno, piscina e hospital. No que concerne à decoração no vestíbulo de 1.ª classe, havia um tríptico da autoria de António Soares, representando o embarque do almirante Salvador Correia de Sá e Benevides e, na sala de jantar de 1.ª classe, painéis decorativos de Jorge Barradas, em cerâmica policromada com motivos portugueses. A sala de fumo da 3.ª classe possuía pinturas em madeira, de Estrela Faria, com motivos centrados na faina e nos costumes portugueses. No salão de 1.ª classe fora colocado um florão em cerâmica policromada, de Jorge Barradas, e um painel de Manuel Lapa, ilustrando a evolução dos trajes e dos navios. Na capela, uma pintura mural, também de Manuel Lapa, mostrava cenas da Paixão de Cristo¹⁵.

Contudo, a partir de 1958, o desenvolvimento da aviação comercial começava a ganhar uma nova dimensão, com a introdução dos primeiros *Boeing 707* nas rotas transatlânticas. Ousando contrariar a tendência, em 1961, a CCN recebia a encomenda de um paquete “puro”, o *Príncipe Perfeito* (numa referência a D. João II), e a CCN o *Infante Dom Henrique*. Ambos os nomes haviam sido sugeridos por ocasião das Comemorações Henriquinas¹⁶, de 1960. Também aqui houve a preocupação de decorar os interiores, recorrendo aos melhores artistas nacionais. O *Infante Dom Henrique* pretendia constituir um símbolo de afirmação patriótica, e daí que, desde o anteprojeto, o estaleiro construtor e a CCN encarregassem o arquiteto Andrade Barreto da execução de um programa decorativo, para os seus interiores. Os interiores e áreas comuns contaram, assim, com a colaboração de um conjunto de artistas plásticos invulgar, o que fez com que os seus trabalhos não constituíssem meros apontamentos decorativos do espaço, mas parte integrante deste. O salão de 1.ª classe era de risco de Andrade Barreto e possuía, no átrio, um baixo-relevo representando a *Lenda do Mar Tenebroso*, do escultor Amaral de

¹⁵ Ver CCN. (1952), *Paquete Vera Cruz*, Lisboa, Tip. Litografia de Portugal e Bertrand (Irmãos), Lda.

¹⁶ Comemoração dos 500 anos da morte do Infante D. Henrique, cujo extenso programa (de entre o qual se destaca a reconstrução do Padrão dos Descobrimentos, em betão e cantaria de pedra rosal) pretendia “apagar” as ações de revolta que começavam a viver-se nas províncias ultramarinas.

Paiva. Um políptico de Júlio Pomar, *Estaleiro das Naus* (que representava um estaleiro seiscentista e era constituído por quatro telas amovíveis)¹⁷, quando aberto, permitia a projeção de filmes. Na sala de fumo e bar de 1.ª classe, encontravam-se painéis do pintor António Alfredo, numa composição livre com motivos de sabor medieval (ver *Comércio do Porto* 28.9.1961, p. 7) e, nas salas homónimas da classe turística, foi instalado um painel de Carlos Ribeiro. Quanto à sala de jantar de 1.ª classe, destacava-se um grande painel de esmaltes, de Ramos Chaves, sobre cartão de Manuel Lapa¹⁸, intitulado *Alegoria à Lenda dos Marinheiros*, sendo proposta do mesmo autor os painéis dedicados à *Ínclita Geração*¹⁹, localizados no vestíbulo da capela de 1.ª classe, e outro referente à Santíssima Trindade²⁰. A base do altar era uma cerâmica policroma, de Jorge Barradas, além de as pedras terem sido retiradas da rocha do promontório de Sagres. Os camarotes de 1.ª classe (a par e a estibordo e a ímpar e bombordo) eram idênticos aos restantes 48, do tombadilho B, e tinham expostas 13 gravuras de Jorge Barradas e 69 de Manuel Lapa. No tombadilho B de 1.ª classe havia, ainda, um átrio comercial que dava para uma escadaria elíptica, decorada com painéis de Daciano da Costa, realizados em Itália sob cartão do artista. No átrio de 1.ª classe a escadaria, teatralmente colocada ao centro, tinha como visão uma estátua do infante D. Henrique, do escultor Álvaro de Brée, a primeira a ser erguida dentro de um navio português. Na sala de escrita de 1.ª classe, a bombordo, exibia-se um quadro a guache de Armindo Ayres de Carvalho, intitulado *Atlântico* e uma coleção de gravuras com motivos das colónias ultramarinas. A estibordo, a sala de leitura de 1.ª classe expunha dois quadros a óleo, de autor desconhecido.²¹ Além da prolífera decoração, o *Infante Dom Henrique* foi o maior em número de passageiros, e também o mais caro, moderno e marcante navio colonial português.

¹⁷ Atualmente expostas no Museu da Marinha de Lisboa.

¹⁸ *Idem*

¹⁹ Destruído aquando da demolição do navio na China, em 2004.

²⁰ *Idem*.

²¹ Ver Teresa Paiva. (2007), *O Infante Dom Henrique: um paquete português e os seus ambientes decorativos*, Porto, Universidade Católica Portuguesa, p. 254.



Infante Dom Henrique a ser lançado à água na Bélgica, 1960.

No começo do decénio de 1960, os paquetes portugueses eram uma presença constante nos cais de Lisboa, para os quais haviam sido construídas gares marítimas, estruturas criadas de apoio à atracagem. Convém mencionar que só em 1928 fora criada em Portugal uma lei que obrigava os navios a atracar num cais: até então, os navios fundeavam ao largo e os passageiros eram transportados em botes, até à margem. Duas gares foram projetadas segundo o risco do arquiteto Pardal Monteiro, a um quilómetro de distância: a Gare Marítima de Alcântara e a Gare Marítima da Rocha do Conde de Óbidos. Estas gares eram as fronteiras em movimento permanente, passageiros a embarcar e a desembarcar, chegando os paquetes a ter de fundear ao largo, para aguardarem a sua vez de atracar. A estação de Alcântara era mais utilizada pela CNN, enquanto na Rocha acostavam habitualmente os da CCN. Em termos de arquitetura, o primeiro piso era destinado ao embarque da bagagem, mercadoria e logística fluvial, e o segundo ao de passageiros, contemplando pequenas áreas reservadas a casa de câmbios, venda de jornais e afins. Foi o próprio arquiteto Pardal Monteiro a chamar Almada Negreiros, para realizar os murais decorativos nas paredes do grande vestíbulo das gares de Alcântara e da Rocha do Conde de Óbidos. No ano da inauguração da Gare Marítima de Alcântara (1943), Almada começou a preparar os frescos do seu interior. Os esboços propostos representavam cenas

alegóricas da Lisboa ribeirinha e do Portugal parado num certo tempo, bem como a lenda da Nau Catrineta e o milagre de D. Fuas Roupinho. Quanto à Gare Marítima da Rocha do Conde de Óbidos (1946), Almada pintou dois trípticos: *Litoral* e *Cais*, mas foi a plástica neles envolvida, de nítidos traços modernistas, que provocou celeuma. *Litoral* representava uma Lisboa envolta numa melancolia domingueira, enquanto em *Cais* se narrava o drama da partida dos emigrantes, num confronto entre a tristeza de quem fica e a incerteza de quem parte. Além de existir uma continuidade de leitura nos três painéis, o que neles sobressai é não haver gradação de tons, as cores são vibrantes. Concebida dentro de uma opção estética modernista, as gares são consideradas uma obra-prima da pintura portuguesa, inscrevendo-se no espaço simbólico da cidade.

No contexto de uma arte ligada ao mar, interessa referir que nenhum artista plástico português se interessou ou motivou por pintar o mar imperial português, ou as companhias de navegação de Novecentos. Quando se interessam pelo mar, os pintores nacionais representam um mar de pescadores, nunca o mar dos navegadores: as suas marinhas espelham praias, beira-mar, o Atlântico, sempre visto a partir de terra “de fora”, jamais “de dentro”. Isto acontece fundamentalmente por uma razão: a maior parte dos pintores contemporâneos nunca visitou as colónias, fazendo os seus quadros a partir de fotografias e estas incidiam sobre paisagens e costumes “pitorescos”, que os artistas completavam dando asas à imaginação, uma vez que a representação pictórica não assentava numa realidade vivida. Por outras palavras, não embarcaram a bordo dos paquetes portugueses e, por isso, não conheceram uma realidade que poderia ter servido de motivo para o seu trabalho. Disso são exemplo as pinturas de Cristino da Silva, Alfredo Keil, António Ramalho, José Malhoa, José Contento, Marques de Oliveira, João Vaz, Roque Gameiro, Paulino Montez, Alberto de Sousa, Arnaldo Figueiredo, Silva Porto, Adriano Sousa Lopes, António Carneiro, Milly Possoz ou Noronha da Costa. Até Fausto Sampaio, o “pintor do ultramar português”²² ou “o pintor do império” (Montês, 1952: 8), que viajou e pintou as possessões ultramarinas africanas, indianas, timorenses e macaenses, preferiu as paisagens terrestres ou fluviais, “esquecendo-se” de representar o caminho através do qual a viagem colonial fora possível.

²² Título do volume de conferências apresentadas por ocasião da exposição do pintor, em 1942, na SNBA.

O século XX terminaria com um evento à escala mundial realizado, precisamente, em Lisboa, e cuja temática se edificaria no mar e na navegação oceânica, a Expo'98, reforçando a importância e o papel de ambos no terceiro milénio.

Por fim, e no panorama multi-discursivo da época contemporânea, interessa ressaltar que as frotas da ENN, da CNN, da CCN e da CTM constituíram o meio através do qual o império se deu a conhecer à metrópole, que se estendeu a terras ultramarinas – africanas e asiáticas – em viagens de soberania (presidentes da república), ou em cruzeiros de turismo, envolvendo a participação de numerosos artistas



ENN, escritórios, 1904.

convidados, numa dinâmica levada a cabo quer em terra (gares marítimas) quer no mar (decoração de interiores de paquetes), caracterizando o périplo imperial lusitano do século XX.

Portugal, fundador do primeiro império oceânico da História e pioneiro universal da descoberta do poder marítimo, nos seus aspetos multiplicadores, tornou-o pano de fundo de uma mítica nacionalidade que, irrefutavelmente, deixou um lastro que

perdura até ao presente. D'áquém e d'além-mar, as companhias de navegação consolidaram e prolongaram esse ideário multicontinental para, em seguida, se perpetuar nos anais da memória do cais europeu. Foi graças a estas empresas, e aos seus navios, que se concretizou a odisseia da ida e do torna-viagem, no mar colonial português de Novecentos, o que permitiu ainda a intervenção de artistas nacionais cujas obras se tornaram, elas próprias, visões polifónicas de um universo marítimo que subsiste até hoje.

Bibliografia

- (1935), *Roteiro do 1.º Cruzeiro de Férias às Colónias nos meses de Agosto e de Setembro de 1935*, Org. O Mundo Português, Lisboa, Sociedade de Tipografia.
- (1937), *Roteiro do 1.º Cruzeiro de Férias dos Estudantes das Colónias à Metrópole no ano de 1937: Iniciativa do Ministério das Colónias*, Lisboa, Sociedade Industrial de Tipografia.
- (1961), *Álbum fotográfico*, Lisboa, Companhia Colonial de Navegação.
- (1960), *Anuário do Turismo do Ultramar de 1959*. Lisboa, Ferreira de Andrade.
- Baranowski, Shelley. (2003), "Tourism and Empire", *Journal of Tourism History*, Vol. 7, Issue 1-2.
- Cardigos, Norberto. (1936), *À Margem do I Cruzeiro de Férias às Colónias*, Aveiro, Gráfica Aveirense.
- CCN. (1952), *Paquete Vera Cruz*, Lisboa, Tip. Litografia de Portugal e Bertrand (Irmãos), Lda.
- CCN. (1947), *Vinte e cinco anos ao serviço da nação, Fundação, vida e tarefa da Companhia Colonial de Navegação*, Lisboa, Sociedade Industrial de Tipografia.
- Correia, Luís Miguel. (1992), *Paquetes Portugueses*, Lisboa, ed. Inapa, 1992.
- Costa, João Paulo. (2014), *História da Expansão e do Império Português*, Lisboa, Bertrand.
- Cunha, J. M. da Silva. (1966), *Política do Turismo no Ultramar*, separata do Boletim Geral do Ultramar, Lisboa, Agência Geral do Ultramar.
- Cunha, Tiago. (2011), *Portugal e o Mar*, Lisboa, FFMS.
- Ferrão, Rita. (2014), *Hansi Staël, Cerâmica, Modernidade e Tradição*, Lisboa, Objetivismo.

Hobsbawm, E.J. (1990), *A Era do Império. 1875-1914*, Lisboa, Presença.

Montês, António, (1952), in "Fausto Sampaio Pintor do Império", *Viagem, Revista de Turismo, Divulgação e Cultura*, dir. Carlos D'Ornellas, Ano XIII, N.º 135, Janeiro de Janeiro.

Paiva, Teresa, (2007), *O Infante Dom Henrique: um pacote português e os seus ambientes decorativos*, Porto, Universidade Católica Portuguesa.

Rodrigues, António, (1995), *Jorge Barradas*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda.