

# Circum- -navegando

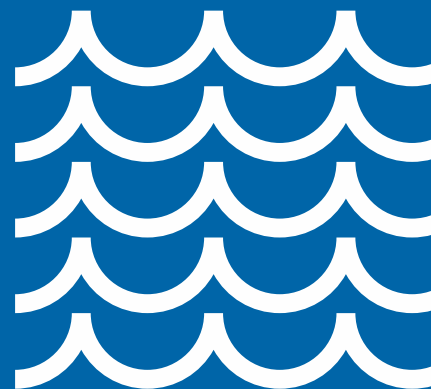
...do local ao global

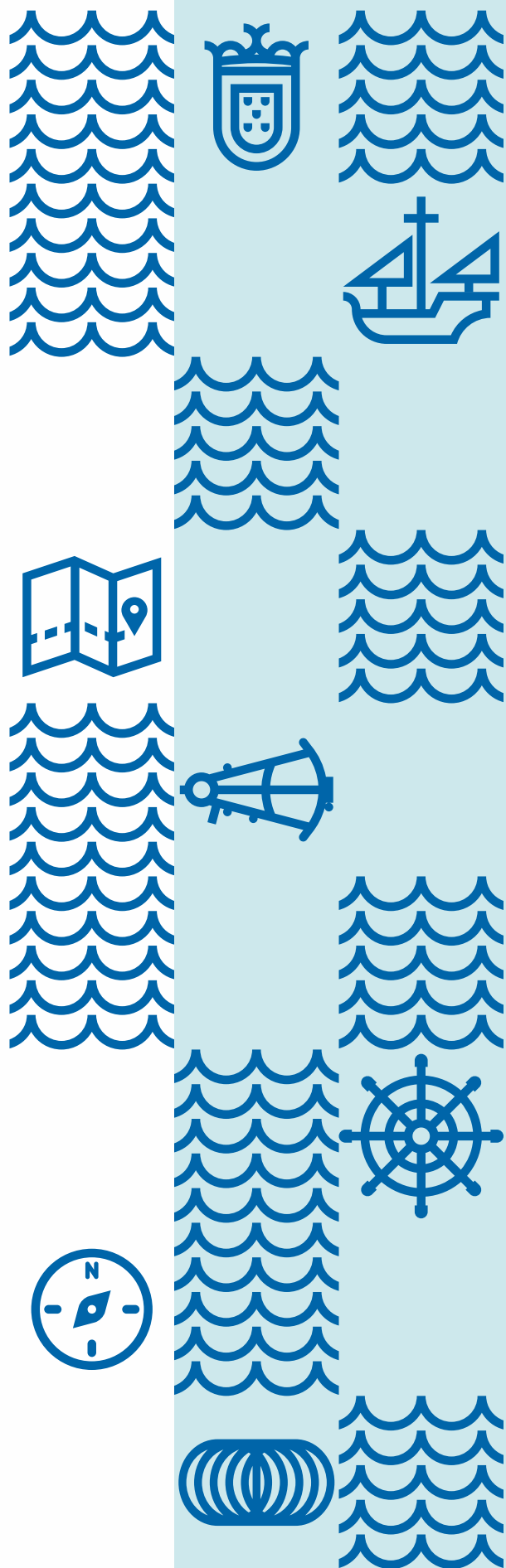
Circumnavigating  
... from local to global

Amândio Barros  
Amélia Polónia



**Circum-  
-navegando**  
...do local ao global



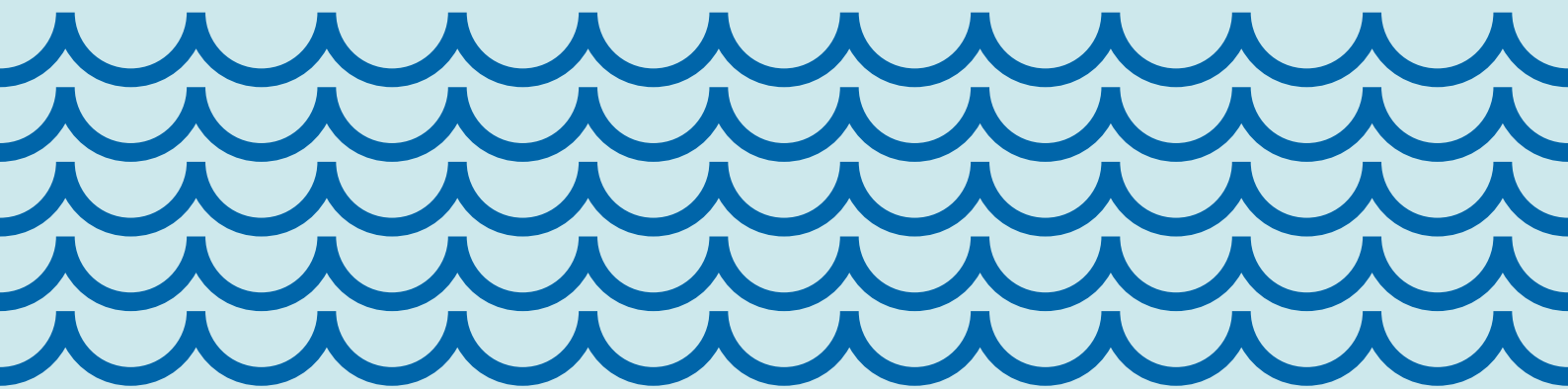


# Circum- -navegando

...do local ao global

Circumnavigating  
... from local to global

Amândio Barros  
Amélia Polónia





## ÍNDICE

### INDEX

PÁGINA

PAGE

<b>Direção Regional de Cultura do Norte</b> .....	<b>7</b>
<i>Northern Regional Directorate of Culture</i>	

<b>Estrutura de Missão para as Comemorações do V Centenário da Circum-Navegação comandada pelo navegador português Fernão de Magalhães 2019-2022.</b> .....	<b>9</b>
<i>Mission Structure for the Commemorations of the 5th Centenary of the Circumnavigation led by the Portuguese navigator, Ferdinand Magellan 2019-2022.</i>	

<b>Circum-navegando...do local ao global</b> .....	<b>13</b>
<i>Circumnavigating... from local to global</i>	

<b>Mapa de Exposições</b> .....	<b>22</b>
<i>Exhibition Map</i>	

#### PONTE DA BARÇA

<b>Ligando Oceanos. Fernão de Magalhães e Sebastián Elcano.</b> .....	<b>25</b>
<i>Connecting Oceans. Ferdinand Magellan and Sebastián Elcano.</i>	

#### ESPINHO

<b>Entre o Céu, a Terra e o Oceano. Astronomia, navegação astronómica e ciência náutica.</b> .....	<b>47</b>
<i>Between Sky, Earth and the Ocean.</i>	
<i>Astronomy, astronomical navigation and nautical science.</i>	

#### PÓVOA DE VARZIM

<b>Identities marítimas. Memórias e representações.</b> .....	<b>55</b>
<i>Maritime identities. Memories and representations.</i>	

#### VILA DO CONDE

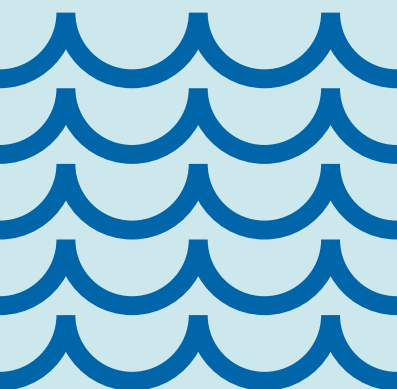
<b>Transferir saberes através do Oceano: a construção naval.</b> .....	<b>67</b>
<i>Transferring knowledge across the ocean: shipbuilding.</i>	
<b>1. Práticas, memórias e patrimónios</b> .....	<b>67</b>
<i>Practices, memories and heritage</i>	
<b>2. Técnicas de construção naval</b> .....	<b>68</b>
<i>Shipbuilding techniques</i>	
<b>3. A construção naval em madeira – patrimonialização de técnicas, saberes e sociabilidades</b> .....	<b>69</b>
<i>Wooden shipbuilding - heritage of techniques, know-how and conviviality</i>	

#### VIANA DO CASTELO

<b>Ligar mundos através do Oceano. Modelos de arquitetura e urbanismo em circulação.</b> .....	<b>77</b>
<i>Connecting worlds across the ocean. Models of architecture and urbanism in circulation.</i>	

#### PORTO

<b>Cruzando o Oceano. Navegação, comércio e emigração.</b> .....	<b>85</b>
<i>Crossing the Ocean. Navigation, trade and emigration.</i>	



**CAMINHA**

<b>Fronteiras de água. Articulações peninsulares.....</b>	<b>93</b>
---	-----------

*Water borders. Peninsular links.*

<b>1. A desconstrução de fronteiras .....</b>	<b>93</b>
---	-----------

*The deconstruction of borders*

<b>2. O contrabando como espaço de comunicação transfronteiriça e transimperial na América do Sul .....</b>	<b>95</b>
---	-----------

*Smuggling as a cross-border and trans-imperial means of communication in South America*

**VILA NOVA DE GAIA**

<b>Devoções através do oceano. Práticas e sociabilidades religiosas.....</b>	<b>103</b>
--	------------

*Devotions across the ocean. Religious practices and convivialities.*

**MATOSINHOS**

<b>As economias do mar. A indústria conserveira. ....</b>	<b>111</b>
---	------------

*The economies of the sea. The canning industry.*

<b>1. Velhos e novos usos do mar .....</b>	<b>111</b>
--	------------

*Old and new uses of the sea*

<b>2. A indústria conserveira .....</b>	<b>112</b>
---	------------

*The canning industry*

<b>3. Novas economias do mar .....</b>	<b>113</b>
--	------------

*New economies of the sea*

**ESPOSENDE**

<b>Legados do Oceano. Patrimónios emersos e submersos.....</b>	<b>123</b>
--	------------

*Legacies of the Ocean. Emerged and submerged heritage.*

<b>1. Do local ao global: ligações interoceânicas .....</b>	<b>123</b>
---	------------

*From the local to the global: inter-oceanic connections*

<b>2. Patrimónios submersos em Esposende .....</b>	<b>124</b>
--	------------

*Submerged heritage in Esposende*

**SABROSA**

*Colaborando através do Oceano.*

<b>Redes Magalhânicas. Redes universais de cooperação e conhecimento. ....</b>	<b>137</b>
--	------------

*Collaborating across the Ocean.*

*Magellanic networks. Universal cooperation and knowledge networks.*

<b>1. Redes de cooperação em perspetiva histórica .....</b>	<b>137</b>
---	------------

*An historical perspective on cooperation networks*

<b>2. Redes Magalhânicas de cooperação e conhecimento .....</b>	<b>138</b>
---	------------

*Magellanic networks of cooperation and knowledge*

<b>Fontes impressas .....</b>	<b>145</b>
-------------------------------	------------

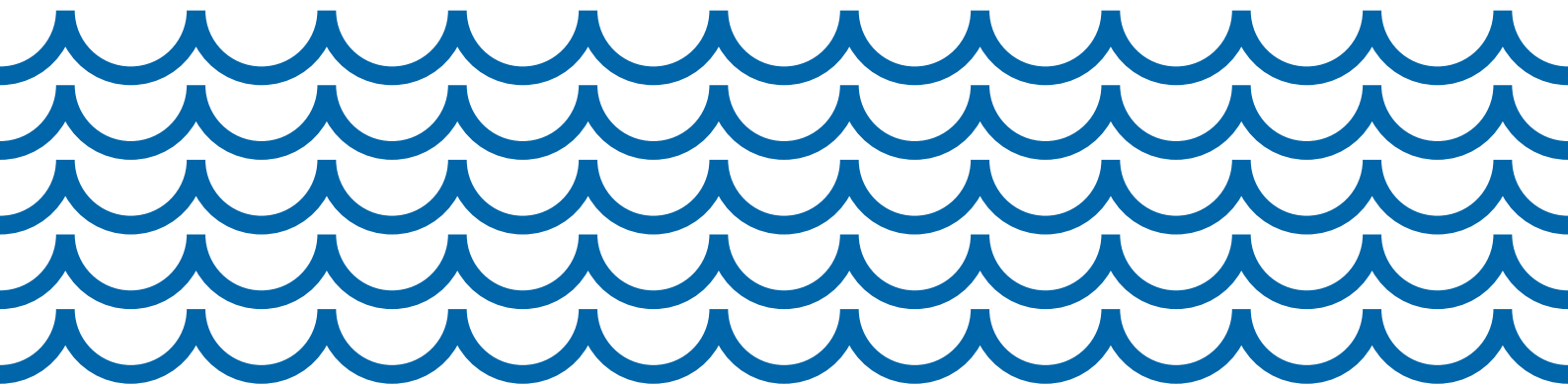
*Printed sources*

<b>Bibliografia.....</b>	<b>145</b>
--------------------------	------------

*Bibliography*

# **Circum- -navegando**

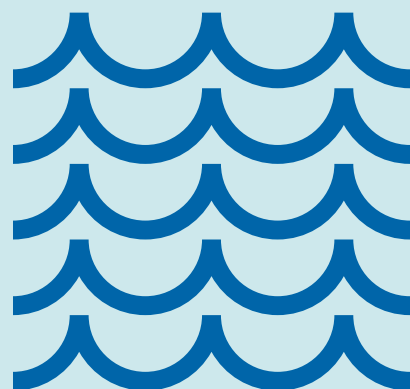
...do local ao global





**Circum-  
-navegando**

...do local ao global





## Direção Regional de Cultura do Norte

### Northern Regional Directorate of Culture

Comprometida com a produção e a difusão de conhecimento sobre acontecimentos históricos relacionados com o território do norte de Portugal, através de diferentes meios, e com a promoção da atividade cultural na região, a Direção Regional de Cultura do Norte (DRCN) assumiu a coordenação do projeto “Magalhães 500 Anos da Circum-Navegação”, em parceria com a Estrutura de Missão para as “Comemorações do V Centenário da Circum-Navegação comandada pelo navegador português Fernão de Magalhães (2019-2022)”.

O projeto incluiu manifestações complementares: um conjunto de exposições de base científica e com caráter de divulgação para o grande público, produzidas em parceria com oito autarquias; um livro produzido em parceria com a Academia e com onze autarquias; um website que reúne conteúdos escritos e visuais sobre as diferentes atividades.

Trata-se, portanto, de um projeto que, nas suas diversas facetas, cumpre desígnios que são os da Estrutura de Missão, criada em 2017, particularmente no que se refere ao envolvimento de instituições de ensino superior e de outras entidades públicas e privadas, e os da DRCN no que concerne à articulação com os agentes culturais e com as instituições representativas do território.

Cientificamente coordenado pela dupla de investigadores e docentes universitários Amélia Polónia e Amândio Barros, e com coordenação executiva de João Ribeiro da Silva, Chefe de Divisão de Promoção e Dinamização Cultural da DRCN, o projeto coincidiu com um período de grandes dificuldades para a prática cultural decorrentes da pandemia de covid-19, o que me leva a registar aqui um agradecimento especial à atuação da Comissão Científica e da Coordenação, pelo desenho e acompanhamento das diferentes atividades e pela sua determinação e persistência.

Under its commitment to use different means to produce and disseminate knowledge about historical events related to northern Portugal, and to promote cultural activity in the region, the Northern Region Directorate of Culture (DRCN) has undertaken to coordinate the “Magellan 500 Years of Circumnavigation” project, in partnership with the Mission Structure for the “Commemorations of the 5th Centenary of Circumnavigation led by the Portuguese navigator Ferdinand Magellan (2019-2022)”.

The project included complementary events: a set of science-based exhibitions for the general public, produced in partnership with eight municipalities; a book produced in partnership with the Academy and with eleven municipalities; a website that brings together written and visual content about the different activities.

It is, therefore, a project that fulfils a number of goals in its various facets: those of the Mission Structure, created in 2017, particularly with regard to the involvement of higher education institutions and other public and private entities; and those of the DRCN with regard to coordination with the region's cultural agents and representative institutions.

It is scientifically coordinated by Amélia Polónia and Amândio Barros, both researchers and university lecturers, along with João Ribeiro da Silva, Head of the DRCN's Cultural Promotion and Revitalisation Division, as Executive Coordinator. The project has coincided with a period of great difficulties for cultural practice resulting from the Covid-19 pandemic, and so I would like to express here my special thanks to the Scientific and Coordination Commission, for its work in designing and monitoring the different activities and for its members' determination and persistence.



A ação científica e cultural representa também atividade económica e emprego e, portanto, para lá dos técnicos autárquicos e da DRCN que participaram neste projeto, gostaria de lembrar os investigadores e os trabalhadores das áreas do design, da impressão, da comunicação e da produção cultural que para ele contribuíram.

A proposta expositiva recebeu o título global de “Circum-navegando... do local ao global”. Pensada para ter início entre outubro de 2020 e janeiro de 2021, as circunstâncias associadas à pandemia acima referida levaram a que apenas entre junho e outubro de 2021 fosse possível, no norte de Portugal, percorrer o itinerário de inspiração magalhânica por Caminha, Viana do Castelo, Esposende, Póvoa de Varzim, Vila do Conde, Matosinhos, Vila Nova de Gaia e Sabrosa. Tal itinerário é, ao mesmo tempo, celebração de um acontecimento que mudaria o curso da Humanidade e evidência de construções culturais locais, direta ou indiretamente decorrentes daquele acontecimento ou com ele relacionadas.

Ocorrências e derivações de um tempo longo, num espaço restrito a uma região, mas evocador da escala planetária, foram abordadas em contexto expositivo ou em matéria publicada, com a finalidade, primeiro, de lembrar a identidade específica de certos lugares e o quanto essa identidade se deve a viagens e a contactos com outras comunidades; segundo, de recordar que à face da terra formamos uma grande sociedade que, a partir de dado momento, se pôde mutuamente conhecer e construir um destino comum, não isento de tensões e de atritos, mas pleno de complicitades e esperança.

A presente publicação, que inclui conteúdos produzidos com a colaboração dos municípios acima referidos, a que se associaram Espinho, Ponte da Barca e Porto, permite que uma memória material permaneça para lá da efemeridade das exposições e possa servir para outras abordagens dos temas que nela são tratados, no cumprimento dessa função de aprofundar e gerar novo conhecimento inerente à atividade científica e dessa função mediadora inerente à ação cultural.

Laura Castro  
Diretora Regional de Cultura do Norte

Scientific and cultural action also represents economic activity and employment, and so, in addition to the local authority and DRCN technical staff who participated in this project, I would like to mention the researchers and workers in the areas of design, printing, communication and cultural production who contributed to it.

The proposal for the exhibition was given the global title “Circumnavigating... from local to global”. Initially intended to start between October 2020 and January 2021, the circumstances associated with the Covid pandemic meant that it would only be possible to travel between June and October 2021, to cover the Magellan-inspired itinerary in the north of Portugal through Caminha, Viana do Castelo, Esposende, Póvoa de Varzim, Vila do Conde, Matosinhos, Vila Nova de Gaia and Sabrosa. This itinerary is simultaneously the celebration of an event that would change the course of Humanity and evidence of local cultural constructions directly or indirectly arising from that event or related to it.

Occurrences and derivations of a long time, in a space restricted to a region, but evocative of a planetary scale, were addressed in the context of an exhibition and in published material, with the aim, firstly, of recalling the specific identity of certain places and how much that identity is due to journeys and contacts with other communities; secondly, as a reminder that on the face of the earth we form a large society which, from a certain point onwards, was able to establish a mutual knowledge and build a common destiny, not exempt from tensions and friction but full of complicity and hope.

This publication, which includes content produced with the collaboration of the above mentioned municipalities, plus Espinho, Ponte da Barca and Porto, enables a material memory to remain beyond the ephemeral nature of the exhibitions and capable to contribute to other approaches to the themes it deals with, by fulfilling the function of deepening and generating new knowledge inherent in scientific activity and the mediating function inherent in cultural action.

Laura Castro  
Director, Northern Region Directorate of Culture



## **Estrutura de Missão para as Comemorações do V Centenário da Circum-Navegação comandada pelo navegador português Fernão de Magalhães|2019-2022.**

**Mission Structure for the Commemorations of the 5th Centenary of the Circumnavigation led by the Portuguese navigator, Ferdinand Magellan|2019-2022.**

A expansão marítima portuguesa contribuiu de modo significativo para o conhecimento do mundo e para a aproximação entre povos e culturas, em domínios como o comércio, a técnica e a ciência, a alimentação, a saúde e a religião.

A interpretação, o estudo e a valorização deste processo numa escala global são determinantes para a compreensão da contemporaneidade e da identidade nacional, num quadro de cooperação e globalização crescentes.

As mudanças, as inovações e os desenvolvimentos que caracterizaram esse período evidenciam-se particularmente na viagem de circum-navegação comandada por Fernão de Magalhães, a partir de 1519. Esta constituiu a primeira viagem completa em torno do globo, demonstrando, através da existência de um estreito de circulação entre o Atlântico e o Pacífico, a intercomunicabilidade dos oceanos. A herança cultural desta viagem e a sua relevância no plano patrimonial mantêm-se até aos dias de hoje, a nível global.

Fernão de Magalhães, que em tempos deu nome a diversos locais à volta do globo, dá hoje nome a duas galáxias próximas da Via Láctea, à sonda espacial enviada para a órbita do planeta Vénus, a crateras na Lua e em Marte, ao maior telescópio na exploração do cosmos e a muitos outros exemplos associados à ciência, à inovação e à tecnologia.

Pela importância cultural, científica e económica de que manifestamente se revestem, para as comemorações desta efeméride, que tantos marcos deixou ao longo dos séculos, foi criada uma estrutura temporária de projeto designada por Estrutura de Missão para as Comemorações do V Centenário da Circum-

Portuguese maritime expansion made a significant contribution to knowledge of the world and to bringing peoples and cultures closer together, in areas such as trade, technology and science, food, health and religion.

The interpretation, study and appreciation of this process on a global scale are crucial for the understanding of contemporaneity and national identity, in a framework of growing cooperation and globalisation.

The changes, innovations and developments that characterised this period are particularly evident in the voyage of circumnavigation led by Ferdinand Magellan, from 1519. This was the first complete voyage around the globe, and it demonstrated the intercommunicability of the oceans through the existence of a strait between the Atlantic and the Pacific. The cultural heritage of this voyage and its relevance in terms of heritage remain to this day, on a global level.

Ferdinand Magellan, whose name was once given to several places around the globe, today gives his name to two galaxies near the Milky Way, to the space probe sent into orbit around the planet Venus, to craters on the Moon and Mars, to the largest telescope in cosmos exploration and to many other examples associated with science, innovation and technology.

Due to their manifest cultural, scientific and economic importance, a temporary project structure was created for the commemorations of this event, which has left so many milestones over the centuries, called the Mission Structure for the Commemorations of the V Centenary of the Circumnavigation led by the Portuguese navigator Ferdinand Magellan|2019-2022

-Navegação comandada pelo navegador português Fernão de Magalhães|2019-2022 (EMCFM) – Resolução do Conselho de Ministros n.º 24/2017, de 20 de janeiro – com o desígnio de organizar as comemorações dos 500 anos da primeira volta ao mundo, em articulação com as instituições de ensino superior e instituições científicas, autarquias locais e demais entidades públicas e privadas.

O programa das comemorações proposto pela Estrutura de Missão, e aprovado pelo Governo, integra uma matriz estratégica e um conjunto de conteúdos programáticos e tem como principal objetivo a celebração do V Centenário da Primeira Circum-Navegação, sinalizando-se um dos mais relevantes eventos da Humanidade, determinante para a compreensão da contemporaneidade e da identidade nacional, num quadro de cooperação e globalização crescentes, sendo de destacar a criação de condições para a celebração condigna nas suas vertentes de ação externa e desenvolvimento regional, bem como nas vertentes cultural e científica, assim como o relevante impacto económico que uma iniciativa destas representa.

A elaboração deste programa resultou de um processo de trabalho conjunto entre a Estrutura de Missão e as respetivas áreas governamentais, bem como da audição de um alargado número de entidades públicas e privadas, nacionais e estrangeiras.

A matriz estratégica associada a este programa assumiu um claro compromisso com o conhecimento, valorizando as instituições produtoras de conhecimento e seus contextos territoriais, fomentando um contexto de abertura, dando expressão a um outro paradigma de produção e partilha de conhecimento, a ciência aberta aos cidadãos.

O contexto das comemorações é também uma oportunidade singular para promover um combate às assimetrias geográficas, linguísticas e culturais que persistem na produção e na fruição do conhecimento, possibilitando por esta via a partilha de experiências e saberes transnacionais, através das ações delineadas no plano do oceano, da ciência, da mobilidade e da cooperação.

Neste sentido, a celebração desta efeméride confere, assim, a oportunidade de organizar a exposição polinucleada “Circum-navegando... do local ao global”, uma iniciativa composta por diferentes exposições individuais, articuladas pelo mesmo conceito e concebidas em

(EMCFM) – Council of Ministers Resolution No. 24/2017, of January 20th – with the purpose of organising the commemorations of the 500th anniversary of the first journey around the world, in conjunction with higher education and scientific institutions, local authorities and other public and private entities.

The commemoration programme proposed by the Mission Structure and approved by the Government includes a strategic matrix and a set of programmatic contents. Its main objective is an appropriate celebration of the V Centenary of the First Circumnavigation, signalling one of the most important events of Humanity, instrumental to the understanding of contemporaneity and of national identity, in a framework of growing cooperation and globalisation. It is worth highlighting the creation of conditions for a worthy celebration in terms of external action and regional development, as well as in cultural and scientific areas, and the important economic impact that such an initiative represents.

The preparation of this programme resulted from a joint work process between the Mission Structure and the relevant government departments, as well as from the hearing of a large number of public and private, national and foreign entities.

The strategic matrix associated to this programme adopted a clear commitment to knowledge, promoting knowledge producing institutions and their territorial contexts, fostering a context of openness, giving expression to another paradigm of knowledge production and sharing, science open to citizens.

The context of the commemorations is also a unique opportunity to promote a fight against the geographical, linguistic and cultural asymmetries that persist in the production and enjoyment of knowledge, thus enabling the sharing of transnational experiences and knowledge through the actions outlined in terms of the ocean, science, mobility and cooperation.

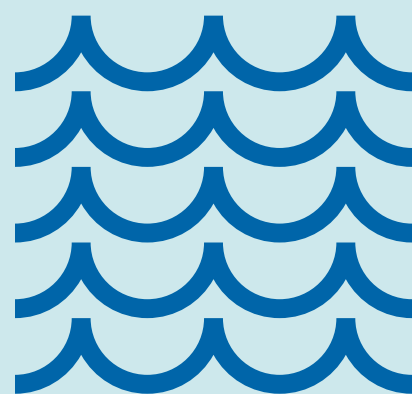
In this sense, the celebration of this event provides the opportunity to organise the multifaceted exhibition “Circumnavigating... from local to global”, an initiative composed of different individual exhibitions, linked by the same concept and designed in complementarity and interconnection with the localities that host them.

Being part of the Official Commemorations Programme, and taking into consideration what is known about the profile, past and present, of the municipalities involved (Caminha, Espinho, Esposende, Matosinhos,

complementaridade e interconexão com localidades que as acolhem. Fazendo parte do Programa Oficial de Comemorações, e tendo em consideração o que se conhece do perfil, passado e presente, dos municípios envolvidos (Caminha, Espinho, Esposende, Matosinhos, Ponte da Barca, Porto, Póvoa de Varzim, Sabrosa, Viana do Castelo, Vila do Conde e Vila Nova de Gaia), este conjunto de exposições invoca o legado e o mundo global que Fernão de Magalhães nos deu a conhecer há 500 anos, permitindo que os cidadãos, as regiões e as sociedades integrem, de facto, uma comunidade do conhecimento, cultural e científico, ligando mundividências, pessoas e saberes do local ao global.

[www.magalhaes500.pt](http://www.magalhaes500.pt)

Ponte da Barca, Porto, Póvoa de Varzim, Sabrosa, Viana do Castelo, Vila do Conde and Vila Nova de Gaia) this set of exhibitions invokes the legacy and the global world that Ferdinand Magellan introduced to us 500 years ago, allowing citizens, regions and societies to form a community of cultural and scientific knowledge, connecting world views, people and knowledge from the local to the global.





## **Circum-navegando...do local ao global.**

### *Circumnavigating... from local to global*

Nos séculos XV e XVI o mundo mudou, pela mão de dois protagonistas inesperados: Portugal e Castela, reinos periféricos numa Europa que permanecia fechada no 'conforto' dos limites geográficos e mentais construídos ao longo da Idade Média.

É certo que se conheciam outros mundos. E maneiras de lá chegar, seguras, embora só ao alcance de alguns. Se o Oriente era sabido e as suas riquezas chegavam à Europa por meio de intermediários, para lá do mar que se enxergava das praias e dos navios que navegavam à vista de terra estava o desconhecido.

As viagens mar adentro só se faziam na imaginação. Com muitos medos, herdados daquele mundo medieval e resultando precisamente nisso, numa cartografia imaginária que alguém haveria de desmistificar. Não que o maravilhoso, o fantástico e os mitos não estivessem presentes em Portugal e nos primórdios da exploração marítima. Mas foram sendo desfeitos, um a um, num processo persistente de exploração do mar e do estabelecimento de pequenas comunidades marítimas. Daqui até à Índia, daqui até à América, ligando ilhas e continentes, navegando por todos os mares e oceanos da terra.

A viagem de Fernão de Magalhães/Elcano (1519-1522) constituiu um momento-chave em todo esse longo processo.

O mundo que os navegadores portugueses e, depois deles, castelhanos, construíram foi um mundo de promessas, de grandeza das monarquias, de ambições pessoais, de projetos de comunidades portuárias, que rapidamente ganharam carácter global. De resto, começa a ser consensual entre os historiadores que a primeira globalização teve lugar aqui, nos primeiros séculos da Época Moderna, quando os destinos de uma parte significativa do mundo se ligaram, articularam.

In the 15th and 16th centuries the world changed, at the hands of two unexpected protagonists: Portugal and Castile, peripheral kingdoms in a Europe that remained locked in the "comfort" of the geographical and mental boundaries constructed during the Middle Ages.

It is true that other worlds were known. And there were safe ways to get there, albeit only within the reach of a few. While the Orient was known and its riches reached Europe through intermediaries, what lay beyond the sea that could be glimpsed from the beaches and the ships that mostly sailed within sight of land was the unknown.

Journeys out to sea were only made in the imagination. With many fears inherited from that mediaeval world and resulting precisely in that, in an imaginary cartography that one day someone would demystify. Not that the wondrous, the fantastic and the myths were not present in Portugal and in the early days of maritime exploration. But they were unravelled, one by one, in a persistent process of exploration of the sea and the establishment of small maritime communities. From here to India, from here to America, connecting islands and continents, sailing all the seas and oceans of the Earth.

The voyage of Ferdinand Magellan/Elcano (1519-1522) was a key moment in this entire long process.

The world that the Portuguese navigators and, after them, the Castilians, built was a world of promises, of monarchical grandeur, of personal ambitions, of port community projects, which gradually took on a global character. In fact, it is starting to be consensual among historians that the first globalisation took place here, in the first centuries of the Modern Age, when the destinies of a significant part of the world were connected and intertwined.

Os portos portugueses ganharam uma profunda vocação atlântica. Foi pelo Atlântico que o Reino se fez potência marítima e ultramarina. O Atlântico, claro, que reclamava a maior parte de toda a navegação de todas as carreiras que os ibéricos abriram. Por esse oceano desenharam rotas. Estabeleceram escalas para que os navios conseguissem fazer comodamente as travessias. Escalas que se tornaram pontos-chave de uma economia rica e movimentada; escalas que solidificaram circuitos por onde circularam, de uma vez para sempre, gentes e os seus sonhos de melhor vida.

Lá no fundo, onde ele acaba, os navegadores ibéricos encontraram passagens para os impérios que pretendiam construir. Aos portugueses tocou o Cabo da Boa Esperança, por onde acediam ao rico e fascinante Oriente das especiarias. Aos castelhanos tocava a passagem de Magalhães, o Estreito, pelo qual se acedia aos mares do Sul.

Era o culminar de uma 'corrida' pelos mesmos objetivos: a ligação direta aos mundos orientais e às infindas riquezas que eles ofereciam. Por isso a história de Magalhães foi uma história de exploração. De procura de uma passagem, por ocidente, para esses mundos que os portugueses vinham percorrendo com as explorações feitas a partir do Índico e dos portos indianos onde se haviam estabelecido. A chegada às ilhas das especiarias, da canela, as Malucas, ou Molucas, por onde andava Francisco Serrão, amigo e provável parente do explorador a que os seus contemporâneos chamaram o "capitão do fim do mundo", foi a motivação da viagem que mudou o mundo.

Grande parte da narrativa desta travessia desenrolou-se no Atlântico. Desde a preparação à chegada ao Estreito, o papel dos portos e dos navegadores atlânticos foi crucial. Foi nestes portos que Magalhães encontrou navios e gente para o acompanhar.

Tudo o que resultou dela é história ainda a esclarecer. É abertura do mundo. Dos muitos mundos que se escondiam por trás das velhas crenças medievais, que homens como Magalhães desfizeram. Mundos de promessas, como já dissemos. Que atraíram gentes de muitos lugares e condição.

Começava, assim, uma vaga migratória que levaria muitos milhares de portugueses, castelhanos e outros europeus na sua esteira, aos quatro cantos do mundo.

Portuguese ports gained a profound Atlantic vocation. It was through the Atlantic that the Kingdom became a maritime and overseas power. The Atlantic, of course, which claimed the lion's share of all navigation and all the routes that the Iberians opened. They designed routes across this ocean. They established stopovers so that the ships could make the crossings more comfortably. These ports of call became key points in a rich and busy economy; stopovers that solidified circuits through which people and their dreams of a better life moved once and for all.

Deep down, where it ends, the Iberian navigators found passages for the empires they wanted to build. For the Portuguese, the Cape of Good Hope was the gateway to the rich and fascinating Orient of spices. The Castilians would have the passage of Magellan, the Strait, through which the South Seas were accessed.

It was the culmination of a "race" for the same objectives: the direct connection to the Eastern worlds and the endless riches they offered. That is why Magellan's story was one of exploration. Of the search for a passage, via the west, to those worlds that the Portuguese had been reaching with their explorations from the Indian Ocean and the Indian ports where they had established themselves. The arrival at the islands of spices, cinnamon, the Maluku, or Moluccas, where Francisco Serrão, a friend and probable relative of the explorer his contemporaries called the "captain of the end of the world", travelled to, was the motivation behind the voyage that changed the world.

Much of the narrative of this crossing took place in the Atlantic. From preparation to arrival in the Strait, the role of Atlantic ports and navigators was crucial. It was in these ports that Magellan found ships and people to accompany him.

Everything that resulted from it is history yet to be written. It is the opening up of the world. Of the many worlds that were hidden behind the old mediaeval beliefs, which men like Magellan unravelled. Worlds of promise, as we have already said. Which attracted people from many places and backgrounds.

Thus began a migratory wave that would take many thousands of Portuguese, Castilians and other Europeans in its wake, to the four corners of the world.

Homens e mulheres que partiam, abandonando vidas sem futuro; que levavam sonhos e projetos. Tantas vezes desenganados pela dureza da viagem e da vida que encontrariam lá longe. Mas, felizes ou trágicas, estas histórias de vida mudaram, para sempre e até hoje, a história da humanidade. Homens e mulheres que levaram ideias e técnicas, modos de vida, de estar, de sentir, e que encontraram outras formas de viver e de pensar e de interpretar o mundo e os quotidianos. O mundo tornou-se, definitivamente, dinâmico e interconectado. Uma imensa comunidade, transformada a todos os níveis. Com tantas consequências...

Começou no porto de Sanlúcar de Barrameda em 20 de setembro de 1519 e terminou em 8 de setembro de 1522 a viagem que circum-navegou o mundo. Bastaria isso para a inscrever entre os feitos dignos de memória na história das explorações. E se ela teve consequências importantes no seu tempo, abriu uma série de experiências que se evidenciariam na longa duração. Velha de quinhentos anos, a viagem continua a ser interpretada e reinterpretada.

Para além do que a expedição em si mesma significou, em termos de exploração dos oceanos, travessias marítimas e contactos interculturais, esse acontecimento, e tudo aquilo que dele resultou, implicou um sem número de transferências: humanas, tecnológicas, científicas, urbanísticas e estéticas, para além de ecológicas, com impactos a uma escala global. Por isso, essa expedição continua a ser interpretada como um momento-chave no delicado processo de encontro de civilizações e culturas a uma escala global. As perspectivas sob as quais os seus impactos podem ser analisados são incontáveis.

Nada nesta viagem deixou de ter consequências. Desde logo, o cruzar dos oceanos. O estudo dos relatos da viagem que Magalhães, Elcano e mais de duzentos homens que com eles navegaram fizeram, partindo e chegando à Andaluzia, atravessando o Atlântico, o Pacífico e o Índico, abre inúmeras perspectivas sobre os condicionalismos marítimos que desafiaram e desafiam os navegadores, todos os navegadores, onde quer que eles existam. Essa análise revela também uma experiência que depende, e incita, à aprendizagem e à transferência de conhecimentos técnicos e geográficos. Ao mesmo tempo, esclarece e documenta os riscos e as vicissitudes que desafiam os limites da resistência e da capacidade de adaptação humanas.

Men and women who left, abandoning lives with no future; who took dreams and projects with them. So often disillusioned by the harshness of the journey and the life they would find far away. But, happy or tragic, these life stories changed the history of humanity forever and to this day. Men and women who took ideas and techniques, ways of life, of being and feeling, who found other ways of living and thinking and of interpreting the world and everyday life. The world had definitively become dynamic and interconnected. An immense community, transformed at all levels. With so many consequences...

The voyage that circumnavigated the world began in the port of Sanlúcar de Barrameda on 20 September 1519 and ended on 8 September 1522. This was enough to place it among the achievements worth remembering in the history of exploration. While it had important consequences in its time, it also opened up a series of experiences that would become evident in the long term. Five hundred years on, the voyage continues to be interpreted and reinterpreted.

Beyond what the expedition itself meant, in terms of ocean exploration, sea crossings and intercultural contacts, that event, and all its consequences, implied a countless number of transfers: human, technological, scientific, urban, aesthetic and ecological, with impacts on a global scale. So this expedition continues to be interpreted as a key moment in the delicate meeting process of civilisations and cultures on a global scale. The perspectives under which its impacts may be analysed are countless.

Nothing on this journey was without consequences. First and foremost, ocean crossing. The study of the accounts of the voyage that Magellan and Elcano undertook, with more than two hundred men who sailed with them, starting and ending in Andalusia, crossing the Atlantic, the Pacific and the Indian Ocean, opens countless perspectives on the maritime constraints that challenged and still challenge navigators, all navigators, wherever they exist. It also reveals an experience that depends on, and encourages learning and the transfer of technical and geographical knowledge. At the same time, it clarifies and documents the risks and vicissitudes that challenge the limits of human endurance and adaptability.



Se é verdade que as travessias marítimas já eram familiares ao homem do início do século XVI, e as suas consequências reconhecidas, no nosso imaginário – e, em grande medida, na própria percepção da Época Moderna – elas tornaram-se mais marcantes desde a viagem de Magalhães/Elcano, aumentando a escala das migrações humanas, de fauna, de flora e de agentes patogénicos entre ecossistemas até então não ligados.

Com estas travessias, nada ficou como dantes. Nas épocas medieval e moderna utilizava-se a palavra "maravilhar" para significar admiração, surpresa e espanto. E este movimento tinha tudo para isso. Para que se conhecessem novas "maravilhas", e para suscitar surpresa e espanto recíprocos, nos muitos mundos em contacto.

Mas não nos deixemos iludir: o admirável mundo novo que os relatos dos exploradores e dos sábios quinhentistas nos transmitem anuncia, igualmente, desequilíbrios. Da itinerância dos Europeus resultaram encontros, sem dúvida, entre culturas. Eles eram, porém, frequentes vezes, forçados, e traumáticos para as populações desses outros mundos, não "europeus" e não cristãos. Este foi um processo baseado em relações políticas e económicas assimétricas, com consequências inevitáveis e com impactos visíveis até para o presente – como ocorre com todas as dinâmicas históricas estruturantes.

Os desequilíbrios daí resultantes foram também ambientais. Introdução de novas espécies, algumas invasivas, sobre-exploração de recursos, limitações de acesso a territórios vitais para a subsistência de comunidades ancestrais, alteração de modelos de exploração do solo, introdução de indústrias e produtos poluentes, como os envolvidos na exploração mineira, são fatores que explicam profundas alterações nos ecossistemas.

Migrações e transferências oceânicas de espécies sempre existiram, desde a fragmentação da Pangeia, a massa única de terra, o megacontinente que terá existido entre 200 a 540 milhões de anos antes da nossa era, rodeado por uma única mancha de água. Delas decorre o que é hoje o planeta Terra. Delas resultam impactos, positivos e negativos, alguns capazes de alterar por completo equilíbrios existentes sem capacidade para se reporem outros. Da globalização dessas transferências resultam também focos epidémicos e pandémicos, que originaram e originam perdas de milhões e milhões de pessoas, com efeitos irreversíveis em patrimónios genéticos e culturais, como hoje mesmo se pode

Although it is true that sea crossings were already familiar to man in the early 16th century, and their consequences recognised, in our imagination – and, to a large extent, in the very perception of the Modern Age – they have become more striking since the voyage of Magellan/Elcano, increasing the scale of human, fauna, flora and pathogen migrations between hitherto unconnected ecosystems.

With these crossings, nothing remained as before. In mediaeval and modern times the word "wonder" was used to mean admiration, surprise and amazement. And this movement had everything for that. So that new "wonders" could be known and so that mutual surprise and amazement could be aroused in the many worlds in contact.

But let us not deceive ourselves: the brave new world that the accounts of explorers and sixteenth-century learned men tell us also reveals imbalances. The travels of the Europeans undoubtedly resulted in encounters between cultures. They were, however, often imposed on and traumatic for the populations of those other worlds, which were not "European" and not Christian. This was a process based on asymmetrical political and economic relations, with inevitable consequences and impacts visible even to the present – as happens with all defining historical dynamics.

The resulting imbalances were also environmental. The introduction of new species, some invasive, the over-exploitation of resources, limited access to territories vital for the subsistence of ancestral communities, changes in land use models, the introduction of polluting industries and products, such as those involved in mining, are factors that explain profound ecosystemic changes.

Migrations and oceanic transfers of species have always existed, since the fragmentation of Pangea, the single land mass, the megacontinent that will have existed between 200 to 540 million years before our era, surrounded by a single patch of water. It is the result of these changes that make up planet Earth today. They result in both positive and negative impacts, some capable of completely changing existing balances without the ability to restore others. Epidemics and pandemics also result from the globalisation of these transfers. They have caused and are causing the loss of millions and millions of people, with irreversible effects on genetic and cultural heritage, as can be witnessed today with the global pandemic caused by the circulation of the new SARS-COV-2 coronavirus, known as COVID-19.

testemunhar através da pandemia mundial provocada pela circulação do novo coronavírus SARS-COV-2, conhecido como COVID-19. A América Latina, as Caraíbas e a América do Sul foram vítimas de idênticos fenômenos, provocados pela gripe, a varíola, o sarampo, e dão disso testemunho inequívoco para o passado que aqui se evoca.

Assim olhado, o grande Oceano, para cuja percepção muito contribuiu a viagem de Magalhães/Elcano, pode ainda ser visto como um repositório emerso e submerso de vestígios do passado, ainda por explorar, ou então como observatório privilegiado para dar respostas às questões que dão corpo a uma cada vez mais influente história ambiental, centrada na análise da interação entre ecossistemas.

Através destes encontros e desta mobilidade cruzaram-se fronteiras, na Europa e na América. Fronteiras territoriais e marítimas, demarcando terras e zonas de circulação cobiçadas. Mas se a questão da fronteira, que tem apaixonado os historiadores há muitos e longos anos, era difícil de gerir no velho continente, lá longe, nas terras novas, imensas e desacostumadas de tal demarcação, as fronteiras eram muito voláteis, ainda frágeis, fáceis de transpor, e por isso abriram, em alguns casos, disputas de séculos.

O "outro", o eu desconhecido, passou a integrar o sistema mental das várias comunidades em diálogo, num processo de encontro e confronto. Nesse processo, multiplicaram-se formas de contacto, de troca e de cooperação, mas também de conflito. Novas identidades emergiram. Velhas identidades foram recriadas. A criouliização assomou como fenómeno cultural revigorante, suscetível de introduzir novas camadas em velhos e novos sistemas de hierarquia social e cultural, resultantes de inevitáveis processos de sincretismo – religioso e cultural, ao admitir-se (ou ao impor-se) contributos externos aos sistemas existentes e a fusão de elementos díspares. O "multiculturalismo" surge como mais um dos efeitos dessas interconexões promovidas pelas viagens interoceânicas.

Destes encontros resultou um imenso e complexo património, a par de legados históricos, por vezes conflituantes. A gestão dessas memórias não pode ser feita de ânimo leve e, pelo contrário, reclama políticas públicas que envolvam múltiplos atores e incluam a necessária articulação entre poderes políticos, sociedade civil e academia.

Latin America, the Caribbean and South America have suffered similar phenomena, caused by influenza, smallpox and measles, and bear unequivocal witness to the past evoked here.

Seen in this light, the great Ocean, the perception of which the voyage of Magellan/Elcano contributed greatly, can still be seen as an emersed and submerged repository of still unexplored traces of the past, or as a privileged observatory to provide answers to the questions that create an increasingly influential environmental history, focused on the analysis of the interaction between ecosystems.

Through these encounters and mobility, borders were crossed, in Europe and in America. Territorial and maritime borders, demarcating coveted lands and zones of circulation. But if the question of the border, which has enthused historians for many long years, was difficult to manage in the old continent, far away, in the new, immense lands, unfamiliar with such demarcation, the borders were very volatile, still fragile, easy to cross, and therefore opened, in some cases, centuries-long disputes.

The "other", the unknown self, became part of the mental system of the various interacting communities, in a process of encounter and confrontation. In this process, forms of contact, exchange and cooperation, but also conflict, increased. New identities emerged. Old identities were recreated. Creolisation appeared as an invigorating cultural phenomenon, capable of introducing new layers into old and new systems of social and cultural hierarchy, resulting from inevitable religious and cultural syncretism processes by admitting (or imposing) external contributions to the existing systems and the merging of disparate elements. "Multiculturalism" emerges as a further effect of these interconnections promoted by interoceanic travels.

An immense, complex heritage resulted from these encounters, together with historical, at times conflicting, legacies. The management of these memories cannot be done lightly, requiring instead public policies that involve multiple actors and include the necessary coordination between political powers, civil society and academia.

Entre aquelas que foram as vivências dos mareantes e as memórias construídas situa-se todo um processo de composição de um imaginário que desafiava, e desafia até hoje, o real. Cruzando oceanos – o Atlântico, o Pacífico e o Índico, e de novo o Atlântico no regresso – a viagem de Magalhães/Elcano haveria de ter consequências neste domínio. E assim, o estudo de tudo aquilo que dela decorreu só pode ser compreendido a partir de uma perspetiva interdisciplinar, global, e focada em todos e cada um dos espaços geográficos destes Novos e Velhos Mundos.

De uma leitura centrada nos impactos dessa travessia resulta também, ou sobretudo, uma ponte entre o passado e o presente. O reconhecimento da existência de conexões com sentido. Ou conexões ressignificadas. Basta fazer um exercício simples, mas expressivo, baseado em muitas fontes de informação generalista para compreendermos o amplo reconhecimento, no presente, da importância, real e simbólica, deste evento e da personagem que o concebeu, o iniciou e lhe deu forma: Magalhães. Vejamos as múltiplas áreas em que o nome de Magalhães surge como referencial.

Desde logo, a Geografia: Magalhães deu o nome ao estreito que algum europeu pela primeira vez cruzou: o Estreito de Magalhães. A Terra Australis, dos fiordes, das fumaças e dos fogos, é normalmente designada por Magalhânica e assim aparece reconhecida em vários mapas históricos europeus. A Baía de Magalhães, em Mactan, evoca o local onde fundearam os navios do "capitão do fim do mundo", para o desembarque que haveria de o conduzir à morte. O próprio oceano Pacífico, assim batizado por Magalhães, que o 'apanhou' de bom humor, é muitas vezes referido como Mar de Magalhães.

A cruz de Magalhães, que a tradição diz que foi erguida por membros da tripulação da expedição, em Cebu, é ainda hoje, local de peregrinação. Fica numa capela junto da basílica do Santo Niño, na Rua de Magalhães. Também existe um memorial ou altar de Magalhães, em Mactan, ilha de Cebu, onde se acredita que ele tenha morrido.

No domínio da Astronomia, são muitas as evidências do reconhecimento da viagem de Magalhães como marco da exploração dos oceanos, e como tendo contribuído para o que é hoje reconhecido como o Planeta Azul. Foram baptizadas com o seu nome duas galáxias (as Nuvens de Magalhães, localizadas no hemisfério Sul celeste), a sonda espacial da NASA, que entre 1989 e 1994 explorou Vénus, uma cratera lunar e

Between the experiences of the sailors and the memories built lies a whole process of composition of an imagery that challenged, and still challenges the real. Crossing oceans - the Atlantic, the Pacific and the Indian Ocean, and again the Atlantic on the way back - the Magellan/Elcano voyage would have consequences in this domain. So the study of all that came of it can only be understood from an interdisciplinary, global perspective, focused on each and every geographic space of these New and Old Worlds.

A bridge between the past and the present also, or perhaps above all, results from an interpretation centred on the impacts of this crossing. The recognition of the existence of meaningful connections. Or connections given new meaning. A simple but expressive exercise, based on many sources of generalist information, is enough to understand the wide recognition, in the present, of the actual and symbolic importance of this event and of the character that conceived, initiated and shaped it: Magellan. Let us look at the many areas in which Magellan's name appears as a reference.

First of all, Geography: Magellan named the strait that some European first crossed: the Magellan Strait. The Terra Australis, of fjords, fumes and fires, is usually called Magellanica and is thus recognised on several European historical maps. Magellan Bay, in Mactan, evokes the place where the ships of the "captain of the end of the world" anchored for the landing that would lead him to his death. The Pacific Ocean itself, so named by Magellan, which "caught" him in good spirits, is often referred to as Magellan's Sea.

Magellan's cross, which tradition says was erected by members of the expedition's crew in Cebu, is still a place of pilgrimage today. It stands in a chapel next to the Santo Niño basilica on Magellan Street. There is also a memorial or altar of Magellan in Mactan, Cebu Island, where it is believed he died.

In the field of astronomy, there is much evidence of the recognition of Magellan's voyage as a milestone in the exploration of the oceans, and as having contributed to what is now recognised as the Blue Planet. Two galaxies (the Magellanic Clouds, located in the celestial South), the NASA space probe that explored Venus between 1989 and 1994, a lunar crater and another on Mars, as well as the asteroid 4055, from the so-called Amor asteroid group, discovered in 1985, have been named after him.

outra em Marte, bem como o asteroide 4055, do grupo chamado dos asteroides Amor, descoberto em 1985.

Entre os instrumentos de observação astronómica contam-se os dois telescópios Magalhães, situados no observatório de Las Campanas, no Chile, e um terceiro, no mesmo lugar, chamado “Telescópio Gigante de Magalhães”, que será concluído em 2025. Diretamente relacionado com este domínio da tecnologia, registre-se a existência da Corporação Magellan Navigation, dedicada à produção de mapas, GPS's e os mais modernos e sofisticados meios de orientação terrestre e marítima.

No domínio dos transportes, assinale-se a curiosa Presidencial Rail Car, fabricada pela conhecida empresa Pullman, a carruagem baptizada Magalhães, usada pelos presidentes dos Estados Unidos entre 1943 e 1958.

A própria Biologia referencia espécies animais com que os Europeus contactaram, nomeadamente o pinguim sul-americano chamado Pinguim-de-Magalhães, descrito por Antonio Pigafetta e a Magalhães Asa de Pássaro, uma borboleta das Filipinas.

Por fim, destaque-se o pioneiro Projeto Magalhães, também chamado Operação Sandblast, que constituiu a primeira circum-navegação submarina do mundo, levada a cabo pela Marinha Americana, em 1960.

São poucas palavras para descrever todo um quadro complexo de fatores, que envolvem causas, meios e realizações, com reconhecidos impactos até aos dias de hoje. Os impactos de uma viagem: a que Fernão de Magalhães iniciou e Juan Sebastián Elcano finalizou. É esta viagem, e o que ela significou, que inspirou o desenvolvimento do projeto que de seguida se apresenta.

Este projeto é parte do Programa das Comemorações do V Centenário da Circum-navegação Comandada pelo Navegador Português Fernão de Magalhães (2019-2022), pela sua evidente articulação com os seguintes objetivos, prioritários para a Estrutura de Missão criada pelo Governo Português:

- Promover a partilha e a disseminação de conhecimento sobre Fernão de Magalhães e a Viagem de Circum-navegação nas suas diferentes dimensões;
- Valorizar, à escala global, o quadro de crescente e complexa globalização, reconhecendo e valorizando a presença de Portugal no Mundo;
- Potenciar a cooperação e o intercâmbio educativo e a inovação pedagógica, assim como o cultural, científico, espiritual, económico e diplomático, entre as cidades e países integrados na Rede Mundial de Cidades de Magalhães;

Among the instruments for astronomical observation are the two Magellan telescopes, located at the Las Campanas observatory in Chile, and a third, in the same place, called the “Giant Magellan Telescope”, which will be completed in 2025. Directly related to this field of technology, the existence of the Magellan Navigation Corporation, dedicated to the production of maps, GPS's and the most modern and sophisticated means of terrestrial and maritime guidance, is worth mentioning.

In the field of transport, there is the interesting Presidential Rail Car, manufactured by the well-known Pullman company, the car christened Magellan, used by the presidents of the United States between 1943 and 1958.

Biology itself refers to animal species with which Europeans came into contact, namely the South American penguin called Magellanic Penguin, described by Antonio Pigafetta and the Magellanic Birdwing, a butterfly from the Philippines.

Finally, there is the pioneering Magellan Project, also called Operation Sandblast, which was the first underwater circumnavigation of the world, carried out by the American Navy in 1960.

These are just a few words to describe a whole complex framework of factors, involving causes, means and achievements, with acknowledged impacts up to the present day. The impact of a voyage: the one started by Ferdinand Magellan and completed by Juan Sebastián Elcano. It is this voyage, and what it meant, that inspired the development of the project presented here.

This project is part of the Programme of Commemorations of the 5th Centenary of the Circumnavigation led by the Portuguese Navigator Ferdinand Magellan (2019-2022), due to its clear links with the following priority objectives of the Mission Structure created by the Portuguese Government:

- To promote the sharing and dissemination of knowledge about Ferdinand Magellan and the Voyage of Circumnavigation in its different dimensions;
- To enhance, on a global scale, the framework of growing and complex globalisation, recognising and appreciating the presence of Portugal in the World;
- To foster cooperation, educational exchange and pedagogical innovation, as well as cultural, scientific, spiritual, economic and diplomatic exchange between the cities and countries integrated in the World Network of Magellanic Cities;

- Incentivar o diálogo intercultural e inter-religioso, contribuindo para a aproximação entre povos e culturas;
- Reconhecer e valorizar o papel da diáspora portuguesa, reforçando designadamente as redes e comunidades existentes nos domínios da cooperação académica, científica, cultural e empresarial.
- Valorizar o Mar/Oceano, apostando na informação e educação sobre o capital e os serviços proporcionados pelos ecossistemas marinhos (alimentação, clima, farmacêutica), sendo o Oceano o elemento de ligação de todos os povos da Rota de Magalhães.

A sua implementação incita a uma necessária articulação intergovernamental, envolvendo os múltiplos territórios percorridos, entre 1519 e 1522, por Magalhães, Elcano e as suas tripulações.

*Circum-navegando... do local ao global* é o nome da iniciativa, coordenada pela Direção Regional de Cultura do Norte, que esta obra pretende registar. O projeto que a sustenta centra-se nos contributos e nas incidências locais do evento em estudo, e parte do perfil e do protagonismo histórico dos municípios do Norte de Portugal nele envolvidos: Caminha, Viana do Castelo, Esposende, Póvoa de Varzim, Vila do Conde, Matosinhos, Porto, Vila Nova de Gaia, Espinho, Ponte da Barca e Sabrosa.

Mais do que assumir uma relação direta com Fernão de Magalhães – e algumas destas terras assumem-na de diferentes maneiras – a viagem de Circum-navegação é, neste projeto, o mote para uma abordagem mais abrangente, que considera que essa e todas as outras viagens marítimas dependeram de conhecimentos, de gentes, de saberes e de estruturas logísticas providenciadas pelos vários locais de onde partiram os mais de 200 protagonistas dessa navegação. Viagens que, dependendo de locais de partida, ganharam corpo também nos locais por onde passaram. Viagens, enfim, que viriam a contribuir para uma diferente configuração política, económica e mental de um mundo em construção... ainda hoje em construção.

É nesta perspetiva, atual, que se desenvolve o presente projeto. *Circum-navegando... do local ao global* apresenta alguns dos microuniversos que de um modo plural e complementar geraram e alimentaram todas essas experiências de viagem e de articulações interoceânicas.

- To encourage intercultural and inter-religious dialogue, contributing towards bringing peoples and cultures closer together;
- To recognise and enhance the role of the Portuguese Diaspora, namely by strengthening existing networks and communities in the areas of academic, scientific, cultural and business cooperation;
- To enhance the Sea/Ocean, investing in information and education about the capital and services provided by marine ecosystems (food, climate, pharmaceuticals), with the Ocean being the connecting element of all the peoples of the Magellanic Route. Its implementation calls for a necessary intergovernmental coordination, involving the multiple territories traversed, between 1519 and 1522, by Magellan, Elcano and their crews.

*Circumnavigating... from local to global* is the name of the initiative coordinated by the Northern Region Directorate of Culture, which this work aims to record. The project that sustains it focuses on the contributions and local impact of the event under study, and starts from the profile and historical role of the municipalities of Northern Portugal involved in it: Caminha, Viana do Castelo, Esposende, Póvoa de Varzim, Vila do Conde, Matosinhos, Porto, Vila Nova de Gaia, Espinho, Ponte da Barca and Sabrosa.

Rather than assuming a direct relationship with Ferdinand Magellan – and some of these lands do it in different ways – the Circumnavigation voyage is, in this project, the pretext for a more comprehensive approach, which considers that this and all other sea voyages depended on the knowledge, people, know-how and logistical structures provided by the various places from where the more than 200 participants in this navigation departed. Voyages that, depending on the places of departure, also took shape in the places where they passed. Voyages, in short, that would come to contribute to a different political, economic and mental configuration of a world under construction... still under construction today.

It is in this current perspective that the present project is developed. *Circumnavigating... from local to global* presents some of the micro-universes that, in a plural and complementary way, have generated and nourished all these experiences of travel and interoceanic links.

Essas prioridades sustentam um esquema expositivo polinucleado. Este catálogo, como as iniciativas que o acompanham, segue esta lógica. A narrativa tem em vista a articulação entre dois polos: Magalhães e o Oceano, ao procurar criar uma ponte com as características de cada um dos municípios envolvidos para refletir sobre as inúmeras transformações ocorridas em muitos lugares e com muitas gentes, na longa duração. Precisamente da melhor forma: do local para o global, por vezes em espelho, procurando ver, no outro lado do mar, como se respondeu aos mesmos estímulos, aos mesmos desafios.

Os textos que se seguem sintetizam e evidenciam essas articulações e complementaridades geradas a partir das especificidades de cada um dos municípios. Deste modo, esta é uma realização que resulta da reunião de muitas vontades e de outras tantas entidades que se identificaram com este projeto e com aquilo que ele pretende alcançar. Com a consciência de que a sua participação resulta na introdução de novos protagonistas, de novas iniciativas e de novas perspectivas que conferem uma nova dimensão a um programa de comemorações tradicionalmente centrado em eventos que realçam rivalidades mais do que cooperação, e que refletem contextos e orientações políticas fechados mais do que diálogos abertos, positivos e verdadeiramente inovadores.

O “local”, habitualmente afastado deste tipo de comemorações, ganha assim centralidade, através do empenho e dos contributos de onze municípios norte-nhos que aceitaram o desafio de identificar dimensões da sua própria vivência que, de uma forma direta ou indireta, se conjugam e resultaram de longas e vivenciadas experiências históricas, refletidas no presente e que se articulam ou que decorrem das dinâmicas que tornaram possível e/ou que decorreram do evento histórico que se evoca.

Desde a biografia de Fernão de Magalhães, à incorporação das gentes atraídas pelo Oceano, aos saberes e competências que levaram e que trouxeram, ao sentir e reagir às vivências do Oceano, aos legados patrimoniais, às redes de saber envolvidas pelo processo, este projeto procede a uma reflexão sobre as continuidades, no presente, de um evento com cinco séculos, cujos significados, locais e globais, devem merecer uma dedicada atenção de poderes e comunidades unidos por interesses cívicos, culturais, científicos.

These priorities sustain a multifaceted exhibition scheme. This catalogue, like the initiatives that accompany it, follows this logic. The narrative aims to link two poles: Magellan and the Ocean, by seeking to create a bridge with the characteristics of each of the municipalities involved to reflect on the numerous transformations that have occurred in many places and with many people, in the long term. Precisely in the best way: from the local to the global, sometimes in a mirroring exercise, in an attempt to understand how, on the other side of the sea, the same stimuli, the same challenges have been met.

The following texts summarise and highlight these links and complementarities generated from the specificities of each municipality. This is, therefore, an achievement that results from the meeting of many wills and as many entities that identified themselves with this project and with what it tries to achieve. With the awareness that their participation results in the introduction of new actors, new initiatives and new perspectives that give a new dimension to a commemorative programme traditionally centred on events that highlight rivalries rather than cooperation, and that reflect closed contexts and policies rather than open, positive and truly innovative dialogues.

The “local”, usually distant from this type of celebration, thus gains centrality, through the commitment and contributions of eleven northern city councils which accepted the challenge of identifying dimensions of their own experience which, directly or indirectly, combine and result from long and lived historical experiences, reflected in the present and which interact with or result from the dynamics which made possible and/or arose from the historical event which is evoked.

From the biography of Ferdinand Magellan, to the incorporation of the people attracted by the Ocean, to the know-how and skills that they took and brought back, to the living of, and responding to, the experiences of the Ocean, to the heritage legacies, to the networks of knowledge involved in the process, this project reflects on the continuities, in the present, of a five century old event, whose local and global meanings should deserve the dedicated attention of the authorities and communities united by civic, cultural and scientific interests.



# Circum- -navegando

## ...do local ao global

Entre 2019 e 2022 comemoram-se os 500 anos da realização da primeira viagem de circum-navegação do globo terrestre iniciada por Fernão de Magalhães e terminada por Sebastián Elcano.

A viagem que partiu do porto de Sanlúcar de Barrameda a 20 de setembro de 1519 teve consequências importantes no seu tempo, e impactos que só a longa duração viria a evidenciar. O evento foi e continua a ser ressignificado. O seu papel simbólico é reconhecido hoje pelas comunidades e poderes políticos, não só da Península Ibérica, mas de todos os pontos do globo que tocou e por onde passou, tendo adquirido um sentido global.

A expedição é vista como fulcral para o encontro de civilizações e culturas a uma escala mundial. São inúmeras as perspetivas a partir das quais pode ser analisada. *Circum-navegando... do local ao global* centra-se nos contributos e nas incidências locais desse evento, a partir do perfil e dos contributos de alguns municípios portugueses envolvidos em dinâmicas de globalização por via marítima, procurando evidenciar as intercessões recíprocas entre o local e o global.

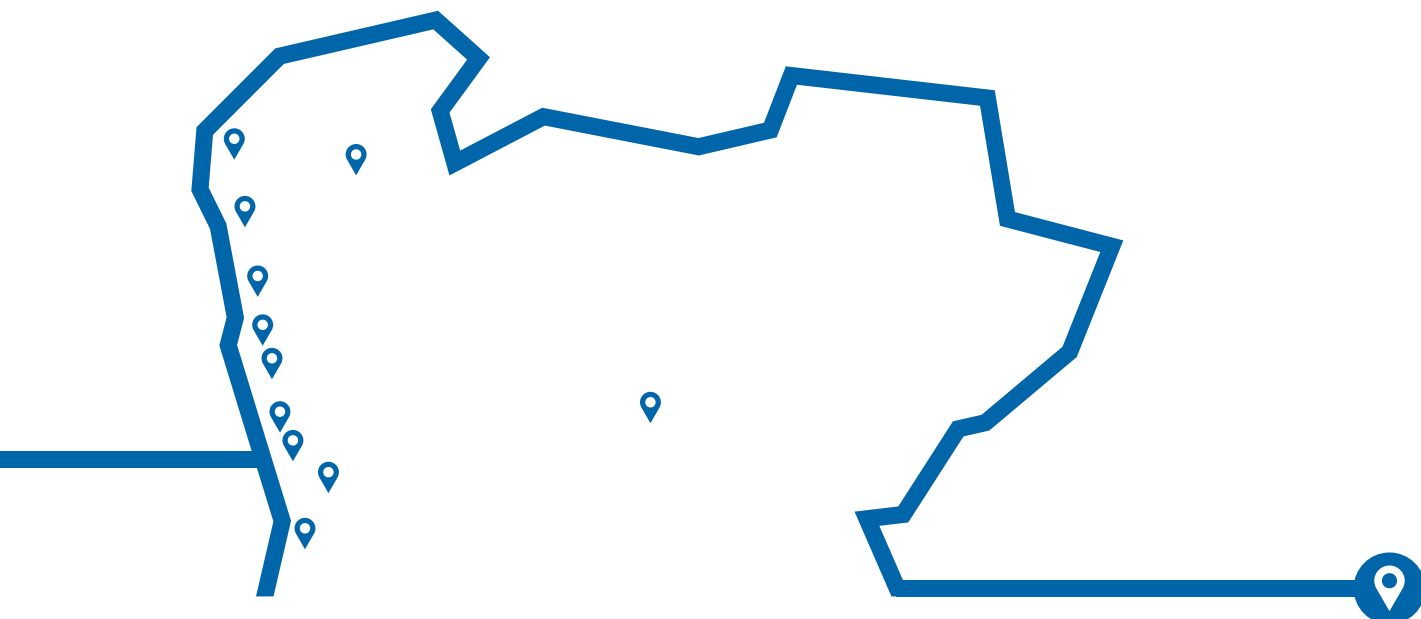
Para além do que a viagem em si mesma significou, em termos da exploração dos oceanos, das travessias marítimas e dos contactos interculturais, o evento e as suas decorrências articulam-se com questões de migrações e transferências: humanas, tecnológicas, científicas,

urbanísticas e estéticas, para além de ecológicas.

Essas migrações resultaram em encontros de culturas, em conflitos, em formas de resistência e em impactos, positivos e negativos, a uma escala global.

A viagem dependeu também de conhecimentos, de agentes, de saberes acumulados, e de estruturas logísticas providenciadas pelo local, pelos vários locais de onde partiu, por onde passou e que viriam a contribuir para uma diferente configuração política, económica e mental de um mundo em construção... ainda hoje em construção.

*Circum-navegando... do local ao global* apresenta alguns dos microuniversos que de um modo plural e complementar geraram e alimentaram processos de articulações interoceânicas. Os mesmos que não foram imunes a transformações demográficas, sociais, económicas, culturais, científicas e mentais deles decorrentes. Essas prioridades sustentam um esquema expositivo multinucleado e multitemático. A narrativa expositiva parte das características do perfil económico, social e cultural de cada um dos municípios envolvidos e reflete as articulações daí inerentes, na longa duração, a partir de um específico ângulo de análise. Partindo do local, estas constituem peças que, de um modo articulado, contribuem para a construção de um mundo global.



—📍 PONTE DA BARCA

*Ligando Oceanos.*  
Fernão de Magalhães e  
Sebastián Elcano.

—📍 ESPINHO

*Entre o Céu, a Terra e o Oceano.*  
Astronomia, navegação astronómica  
e ciência náutica.

—📍 PÓVOA DE VARZIM

*Identities marítimas.*  
Memórias e representações.

—📍 VILA DO CONDE

*Transferir saberes através do Oceano:*  
a construção naval.

—📍 VIANA DO CASTELO

*Ligar mundos através do Oceano.*  
Modelos de arquitetura e urbanismo  
em circulação.

—📍 PORTO

*Cruzando o Oceano.*  
Navegação, comércio e emigração.

—📍 CAMINHA

*Fronteiras de água.*  
Articulações peninsulares.

—📍 VILA NOVA DE GAIA

*Devoções através do Oceano.*  
Práticas e sociabilidades religiosas.

—📍 MATOSINHOS

*As economias do mar.*  
A indústria conserveira.

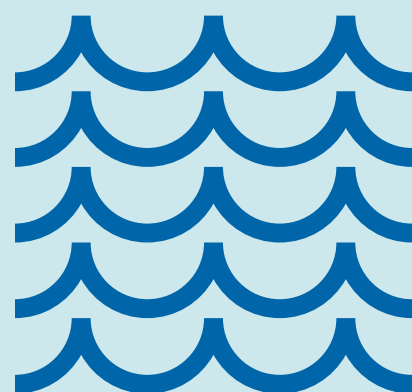
—📍 ESPOSENDE

*Legados do Oceano.*  
Patrimónios emersos e submersos.

—📍 SABROSA

*Colaborando através do Oceano.*  
Redes universais de cooperação  
e conhecimento.







## **Ligando Oceanos. Fernão de Magalhães e Sebastián Elcano.**

### *Connecting Oceans. Ferdinand Magellan and Sebastián Elcano.*

A viagem que esta exposição evoca assume os mitos, as lendas e as polémicas em torno da figura de Fernão de Magalhães, associando-lhe aquele que nunca pode ser apartado desta história: Juan Sebastián Elcano, o continuador da saga magalhânica, no fundo aquele que concretizou aquilo a que agora nos referimos como circum-navegação.

Desde logo, mitos, lendas e polémicas em torno do lugar de nascimento do navegador português.

O discurso expositivo relativamente a Ponte da Barca assume a naturalidade de Magalhães como um património reclamado por vários lugares portugueses que, nalguns casos, construíram um discurso identitário em que o navegador ocupa lugar de destaque.

Uns com lendas, e todos procurando “acenar” com documentação, de desigual tipo e valor, para fortalecer essa “reivindicação”. O esforço coletivo dos municípios na montagem destas exposições e da comemoração da viagem assentou no pressuposto de que o tema será apresentado precisamente dessa forma: um Magalhães que se pretende universal e levanta ainda hoje questões que tocam diferentes domínios das nossas sociedades e grupos.

Na viagem de Magalhães a tripulação dos cinco navios que ele comandou era multinacional. Havia mais castelhanos, é certo, porque ela era financiada por Carlos I de Castela; mas as embarcações levavam cerca de 250 mareantes e aventureiros de Portugal, Génova, Grécia, e tantos outros, espécie de soldados da fortuna, no final reduzidos a 18 sobreviventes. À frente deles vinha Sebastián Elcano, experimentado homem do mar de Getaria, no País Basco, herói accidental de toda esta epopeia.

Não sabemos muito sobre ele em Portugal. E nesse caso, este evento pretende, de alguma forma, colmatar esta lacuna. Mostrando

The journey that this exhibition evokes deals with the issues around the figure of Ferdinand Magellan, associating with him the man who can never be separated from this history: Juan Sebastián Elcano, the pursuer of the Magellan saga, in essence the one who materialised what we now refer to as circumnavigation.

The exhibition discourse in relation to Ponte da Barca claims to be Magellan's birthplace, a heritage alleged by various Portuguese places which, in some cases, have built an identity discourse in which the navigator takes pride of place.

Some have legends, and all purport to show documentation, of unequal type and value, to strengthen this “claim”. The collective effort of the city councils in setting up these exhibitions and commemorating the voyage was based on the assumption that the theme would be presented precisely in that way: a Magellan that is meant to be universal and still raises questions today touching different domains of our societies and groups.

On Magellan's voyage, the crew of the five ships he commanded was multinational. There were more Castilians, admittedly, because it was financed by Charles I of Castile; but the vessels carried some 250 sailors and adventurers from Portugal, Genoa, Greece and many others, soldiers of fortune in a way, in the end reduced to 18 survivors. Leading them was Sebastian Elcano, an experienced man of the sea from Getaria, in the Basque Country, the accidental hero of this entire epic.

We don't know much about him in Portugal. The aim of this event, therefore, is to go some way to fill this gap. By showing the nature of the men who sailed in those times. We make them out to be heroes, gifted men who aggrandised themselves with feats such as this. Nothing could be further from the truth. Born in Getaria, a seaside town on the coast of Guipúzcoa, and

precisamente a natureza dos homens que navegavam nestes tempos. Temos deles a ideia de heróis, de sobredotados que se engrandeceram com feitos como este. Nada mais errado. Natural de Getaria, povoado marítimo da costa de Guipúscoa, e (modestamente) engrandecido por ter concluído a viagem e ter-se tornado, verdadeiramente, o primeiro homem a ter navegado em redor do planeta, Elcano voltaria ao mar e às expedições, às ordens do Rei de quem era súbdito. Morreu de escorbuto na segunda tentativa de circum-navegação do mundo, ingloriamente, em pleno Oceano Pacífico, depois de ter passado o estreito que leva o nome do homem sob cujo comando ele havia servido: Fernão de Magalhães. E se na obra geral Magalhães será acompanhado pelos personagens que com ele fizeram esta narrativa, designadamente Elcano e Pigafetta, e se a sua armada nos merecerá igual atenção, aqui deixaremos apenas uma breve nota biográfica sobre o “capitão do fim do mundo”.

(modestly) aggrandised for having completed the voyage and having truly become the first man to have sailed around the world, Elcano returned to the sea and expeditions on the orders of the King whose subject he was. He died ingloriously of scurvy on his second attempt to circumnavigate the world, in the middle of the Pacific Ocean, after having passed through the strait that bears the name of the man under whose command he had served: Ferdinand Magellan.

And while, in terms of the general accomplishments, Magellan will be accompanied by the characters who made up this narrative with him, namely Elcano and Pigafetta, and while his fleet will deserve equal attention, we will leave here only a brief biographical note on the “Captain of the end of the world”.

## Fernão de Magalhães (c. 1480-1521)

### Ferdinand Magellan (ca. 1480-1521)

*Spero in Vostra signoria illustrissima [che] la fama di uno sì generoso capitano non debba essere estinta ne li tempi nostri.*

As palavras transcritas acima são do vicentino Antonio Pigafetta, o cronista da primeira viagem de circum-navegação.

Dirigiam-se ao Mestre da Ordem do Hospital, Philippe Villiers de l'Isle-Adam, e seguiam-se à descrição da morte de Fernão de Magalhães, na distante ilha de Mactan, a um sábado, dia 27 de abril de 1521.

Era o início de um elogio fúnebre que tanto recomendava ao Mestre da Ordem dos Hospitalários como a Carlos V, patrocinador da viagem, a conservação da memória do “generoso capitão” que havia perecido ao seu serviço. Carlos não se mostrou muito interessado nisso e dispensou o italiano sem lhe financiar a publicação da obra. A jornada de Magalhães, do ponto de vista económico e geoestratégico, ainda estava por avaliar.

The words above were written by the Venetian Antonio Pigafetta, the chronicler of the first voyage of circumnavigation.

They were addressed to the Master of the Order of the Knights Hospitaller, Philippe Villiers de l'Isle-Adam, and followed the description of the death of Ferdinand Magellan, on the distant island of Mactan, on a Saturday, 27 April 1521.

It was the beginning of a eulogy that recommended both to the Master of the Order of the Knights Hospitaller and to Charles V, sponsor of the voyage, the preservation of the memory of the “generous captain” who had perished in his service. Charles did not show much interest in this and dismissed the Italian without financing the publication of his work. Magellan's journey, from an economic and geostrategic point of view, was still to be evaluated.

A descrição de Pigafetta (2020), unanimemente reconhecida como o melhor testemunho da viagem comandada pelo navegador português, não deixa dúvidas quanto à dimensão do feito que Magalhães iniciou e Elcano concluiu. Doravante havia mais uma certeza na história da exploração dos mares: o mundo podia ser circum-navegado. Este é o grande resultado da expedição, embora a ele se tenham “pegado” mitos como o que diz que a viagem provou que a Terra era redonda (toda a gente minimamente informada o sabia, e a Igreja, que é sempre trazida à liça nestas questões de conservadorismo de ideias, não advogava que a Terra fosse plana) (Cormack, 1994, p. 363-385).

Viagem tão espantosa como problemática. Pois se Magalhães cumpriu uma das promessas que fizera ao Imperador, encontrar-lhe uma passagem por ocidente para a Ásia, falhara noutra, tão ou mais importante: garantir-lhe as Molucas, que, desde 1512, quando se começou a discutir o prolongamento do meridiano de Tordesilhas ao redor do globo, eram disputadas por Castela e Portugal. Não quer isto dizer que tenha subestimado de toda a dimensão do Pacífico – provam-no cartas, memoriais e os mapas feitos pelos Reinéis, Faleiros e Nuño García de Torenó sob suas indicações – mas, no final, não acertou nos cálculos<sup>1</sup>.

Mas fosse como fosse, criou expectativas. Ouçamos Pedro Mártir, uma das grandes figuras deste tempo de competição entre os dois principais reinos ibéricos, sobre o assunto, no momento em que Fernão de Magalhães negociava a viagem com as autoridades de Castela: “Se a expedição de Magalhães for bem-sucedida, retiraremos aos Orientais e ao Rei de Portugal o comércio dessas especiarias, e pedras preciosas que efeminam os homens.”

A rivalidade entre as duas Coroas viria a ser uma história com muitos episódios, embaixadas, troca de notas diplomáticas, reuniões de juntas de sábios que não deram em nada e seguiria acesa até ao Tratado de Saragoça, de 1529.

Tudo na história de Fernão de Magalhães contribuiu para a construção de mitos. Desde o primeiro momento. Basta pensar no Estreito, que, quase de imediato, levou o seu nome. E no modo como esse feito náutico foi elevado à condição de aventura e de querer dos homens. Três oceanos e onze países (atuais) foram percorridos numa viagem que abraçou o mundo. E por ser assim, e nas condições em que foi realizado, por um homem que nasceu num reino e foi servir outro, embaraçou historio-

Pigafetta's description (2020), unanimously acknowledged as the best testimony of the voyage led by the Portuguese navigator, leaves no doubt as to the scale of the feat that Magellan initiated and Elcano completed. There was now one more certainty in the history of sea exploration: the world could be circumnavigated. This is the key outcome of the expedition, although it has been followed up by myths such as the one claiming the voyage proved that the Earth was round (anyone minimally informed knew this, and the Church, which is always brought into play in these matters of ideological conservatism, did not argue that the Earth was flat) (Cormack, 1994, pp. 363-385).

A voyage as astonishing as it was problematic. For if Magellan kept one of his promises to the Emperor, finding him a passage to the west to Asia, he failed in another, equally or even more important: to secure the Maluku Islands for him, which, since 1512, when the extension of the Tordesillas meridian around the globe began to be discussed, were disputed by Castile and Portugal. This does not mean that he underestimated the size of the Pacific in any way – letters, diaries and the maps drawn up by the Reinéis, the Faleiros and Nuño García de Torenó on his instructions prove it – but in the end, he did not get the calculations right<sup>1</sup>.

In any case, he created a number of expectations. Let us consider Pedro Mártir, one of the great figures of this period of competition between the two main Iberian kingdoms, on the subject, at the time when Ferdinand Magellan was negotiating the voyage with the Castile authorities: “If Magellan's expedition is successful, we shall take from the Orientals and from the King of Portugal the trade of those spices and precious stones that weaken men.”

The rivalry between the two Crowns would become a story with many episodes, missions, exchanges of diplomatic notes, meetings of councils of learned men, that would come to nothing and remain heated until the Treaty of Saragossa in 1529.

Everything in the story of Ferdinand Magellan contributed to the construction of myths. From the very first moment. Just think of the Strait, which almost immediately took his name. And the way in which this nautical feat was heightened as an adventure and a demonstration of the will of men. Three oceans and eleven (current) countries were covered in a voyage that encircled the world. And because of this, and under the conditions in which it was done, by a man who was born in

---

<sup>1</sup> Ver uma interpretação recente em BUSCHMANN, 2014.

<sup>1</sup> See a recent interpretation in BUSCHMANN, 2014.

grafias nacionalistas ibéricas que se viram a braços com o dilema de ignorar ou exaltar aquele que é indiscutivelmente interpretado como um dos maiores episódios da história da exploração do mundo. Como? Como celebrar o feito de um traidor, ou o feito de um estrangeiro? Porventura como o tentamos fazer aqui: libertando-nos de preconceitos e olhando para a viagem como forma de estreitarmos relações com povos e culturas que ela começou a tornar familiares a todos, conhecermos melhor os oceanos e percebermos como eles são cultura e canais de transmissão e encontro de civilizações, enfim, como uma inspiração para um saber mais rigoroso e completo dos processos históricos que nos trouxeram até onde estamos hoje.

Documento admirável, a *Relazione del primo viaggio intorno al mondo*, de Pigafetta, embora nos dê muito sobre a atuação e a forma de estar do capitão durante o período em que o cronista com ele conviveu, não nos é útil para trilharmos as origens de Fernão de Magalhães e a sua trajetória de vida até à expedição do Maluco.

No percurso de Magalhães ressaltam as incertezas e os silêncios. A começar na data e no local do seu nascimento, que terá ocorrido cerca de 1480 — a data é absolutamente conjectural — no Entre Douro e Minho.

A Magalhães aconteceu o mesmo que sucedeu a outras figuras da história destes tempos de navegações, explorações e “descobrimientos”: à falta de documentação clara e inequívoca que indicasse o seu lugar de nascimento, não faltou quem reclamasse para si, com maior ou menor fundamento, a prerrogativa de o ter visto vir ao mundo.

Este assunto dominou grande parte do debate sobre Fernão de Magalhães. No domínio da investigação histórica, é certo, mas sobretudo da opinião pública, dos políticos locais e das populações que o reivindicaram e reivindicam, agora que se volta a falar dele com insistência.

Tal facto remete para uma reflexão sobre o valor da terra em que nascemos, ou da terra em que nasceram estas figuras históricas. Isso pode ser pensado a vários níveis. Desde logo, que significado tem esse lugar para cada um de nós? E claro, as respostas variam: pode ter muitíssimo ou nenhum, por acidental e sem sequência.

Um segundo nível é o seguinte: o nascimento de pessoas destacadas “diz bem” de uma terra, enobrece-a? Sempre se pensou que sim, e daí a “disputa” entre as terras que o reclamam como seu património: Sabrosa,

one kingdom and went to serve another, it embarrassed Iberian nationalist historiographers who were faced with the dilemma of whether to ignore or extol what is unquestionably interpreted as one of the greatest episodes in the history of world exploration. How? How to celebrate the achievement of a traitor, or the achievement of a foreigner? Perhaps as we are trying to do here: freeing ourselves from prejudice and looking at the voyage as a way of strengthening relations with peoples and cultures that it began to make familiar to everyone, to get to know the oceans better and to understand their cultural significance and their role as channels for the transmission and meeting of civilisations, in short, as an inspiration for a more thorough and complete knowledge of the historical processes that have brought us to where we are today.

A notable document, Pigafetta's *Relazione del primo viaggio intorno al mondo*, while it imparts a great deal about the Captain's actions and way of being during the period the chronicler knew him, is not useful for tracing the origins of Ferdinand Magellan and the course of his life up to the Maluku expedition.

Magellan's journey is marked by uncertainties and silences. Starting with the date and place of his birth, which occurred around 1480 – the date is purely tentative – in Entre Douro e Minho.

The same happened to Magellan as to other figures in the history of these times of navigations, explorations and “discoveries”: in the absence of clear and unequivocal documentation indicating his place of birth, there was no shortage of people claiming, on greater or lesser grounds, the privilege of having seen him come into the world.

This issue has dominated much of the debate on Ferdinand Magellan. In the field of historical research, naturally, but above all as far as public opinion, local politicians and the populations who claimed and still claim him are concerned, now that he is insistently discussed again.

This fact leads us to reflect on the value of the land where we were born, or the land where these historical figures were born. This can be addressed at various levels. First of all, what is the meaning of such a place for each of us? The answers vary, of course: it can mean a great deal or nothing, because it is accidental and inconsequential.

A second level is this: does the birth of outstanding

que com ele construiu discurso identitário assinalável, Ponte da Barca, Porto, Vila Nova de Gaia, Figueiró dos Vinhos, e mais algumas que também aqui podiam ser citadas. Quase como as terras que reclamam um santo — São Gonçalo, para citar um bem conhecido — e em cada ano renovam a rivalidade com as localidades que lho disputam<sup>2</sup>.

A questão pode ser colocada de outra maneira: o local de nascimento de alguém pode ter, para um historiador e para a História, algum ou muito significado, alguma ou muita importância? Claro que pode, por três razões: em primeiro lugar, se se verificar que esse nascimento naquela terra marcou decididamente uma vida e uma obra (D. Henrique no Porto? Vasco da Gama em Sines, ou Cabral em Belmonte? Bartolomeu Dias, que se ignora onde nasceu? Gil Eanes em Lagos?), caso que parece indiscutível com Pero Vaz de Caminha, cuja figura e família tiveram muita influência na “construção” do Porto dos mercadores... Outros serão para discutir. Neste caso, no caso de Fernão de Magalhães, é duvidoso (para dizer pouco) que os méritos que revelou possam, mesmo que em parte, ser assacados à terra onde nasceu.

Mas podemos ir um pouco mais longe neste debate. A acumulação de filhos da terra célebres é reveladora? Em grande número, claro que é, mas aí limita-se a reproduzir o senso comum: certamente que nasceu mais gente destacada nas Artes, nas Letras, na Ciência ou na Política em Lisboa do que no Porto, mais no Porto do que em Braga, mais em Braga do que em Famalicão, mais em Famalicão do que em Amares — e assim sucessivamente. O mesmo vale para a Florença do Renascimento, ou para casos afins.

Enfim, o local de nascimento de personalidades que marcaram a História interessa-nos a nós, historiadores, porque sim, ou seja, porque aquilo que fazemos se quer rigoroso, tão certo e seguro quanto possível, e porque tratamos de fenómenos únicos e não repetíveis. Só houve um Fernão de Magalhães; ele nasceu numa determinada data e num determinado local; e mesmo que isso não tenha tido consequências decisivas (ou nenhuma) para a sua vida, devemos levar a sério essas questões e nunca as desprezar: devemos trabalhar por saber a data certa e o local certo onde ele nasceu — ponto final. Tem um significado *per se*, mas pode vir a ter um significado muito maior um dia, ou então não. E se não conseguirmos determinar nenhum desses elementos, pelo menos investigámos, avaliámos, deixámos hipóteses que o tempo comprovará ou rejeitará. É assim o

people “speak well” of or ennoble a place? It has always been thought so, hence the “dispute” between the places that claim him as their heritage: Sabrosa, which has woven an impressive identity discourse around him, Ponte da Barca, Porto, Vila Nova de Gaia, Figueiró dos Vinhos, and a few more that could also be cited here. Almost like the places that claim a saint – São Gonçalo, to quote a well known one – and renew every year the rivalry with the localities that dispute them<sup>2</sup>.

The issue can be put in a different way: can someone's birthplace have, for an historian and for history, any or much meaning, any or much importance? Surely it can, for three reasons: firstly, if it turns out that that birth in that place decisively marked a life and a body of achievements (Henry the Navigator in Porto? Vasco da Gama in Sines, or Cabral in Belmonte? Bartolomeu Dias, whose birthplace is unknown? Gil Eanes in Lagos?), a case that seems indisputable with Pero Vaz de Caminha, whose figure and family had much influence on the “construction” of the Porto of the merchants... Others will be left to further discussion. In the case at hand, the case of Ferdinand Magellan, it is doubtful (to put it mildly) that the merits he revealed can, even partially, be ascribed to the place where he was born.

But we can take this debate a little further. Is the upsurge of famous sons of the land revealing? In large numbers, of course it is, but this merely reproduces common sense: certainly more outstanding people in the arts, literature, science or politics were born in Lisbon than in Porto, more in Porto than in Braga, more in Braga than in Famalicão, more in Famalicão than in Amares, and so on. The same goes for Renaissance Florence, or other similar cases.

Anyway, the birth place of personalities that marked History interests us historians, because it requires, that is, because what we do requires, accuracy, as much certainty and reliability as possible, and because we deal with unique and unrepeatable phenomena. There was only one Ferdinand Magellan; he was born on a certain date and in a certain place; and even if this had no decisive (or no) consequences for his life, we must take these questions seriously and never dismiss them: we must strive towards knowing the right date and the right place of his birth, period. It is significant in itself, but it may or may not come to have a much greater significance some day. And if we cannot determine any of these elements, at least we have investigated, reviewed, formulated hypotheses that time will prove or disprove.

---

<sup>2</sup> Esta polémica em BARRROS, 2015; GARCIA, 2019, 2007.

<sup>2</sup> This controversy in BARRROS, 2015; GARCIA, 2019, 2007.

processo de investigação histórica, e importa recordá-lo sempre que seja necessário.

O que rejeitamos é a crença que por trás desta polémica — e, em parte, responsável pelo interesse dos jornais — esteja subjacente a ideia de que o nascimento de uma pessoa importante faz de uma determinada terra uma terra melhor. Por isso neste projeto, a naturalidade de Magalhães apenas se aborda como atrás foi dito: que ele deve ser interpretado como um património cultural que criou narrativas e discursos reveladores da importância do feito que alcançou e que aqui comemoramos.

E retornar ao passado para recobramos alguma serenidade. Os homens de outros tempos pareciam mais práticos e mais imunes a este tipo de questões; o inquérito aos párocos e as Memórias Paroquiais de 1758: “se nessa freguesia floresceram homens insignes em Letras, Armas ou Virtudes”; respondem os párocos: “Nada”; “Não há memória”; “Ninguém”; ou então “Frei João de Vasconcelos, que foi bispo, ou lente de prima, em Coimbra...”.

Com Magalhães, sobre este assunto, serão sempre mais as dúvidas que as certezas. Provavelmente nasceu no seio da pequena nobreza, embora em casa grande, da linhagem dos senhores da Terra da Nóbrega, cujas armas ostentava. Mas a família espalhava-se pelo norte de Portugal, em localidades como o Porto, Vila Nova de Gaia, e muita gente na Terra da Nóbrega, em Ponte da Barca e do seu Paço Vedro (de Magalhães), Ponte de Lima, Braga e por muitos outros lugares. Num deles terá nascido, filho de Rui de Magalhães e de Alda, ou Aldonça de Mesquita, de Vila Flor. Com os parentes de Vila Flor terá cruzado ao longo da sua carreira de armas. Outros virão, acompanhando-o até ao fim da vida.

Quando Magalhães nasceu, estava em curso um processo de reconversão dos quadros nobres e das suas funções, e em que parte da nobreza dependia de patronos e do “estado”. Magalhães e seus parentes entraram ao serviço da casa da rainha Dona Leonor, como “moradores”. Nela terá ingressado como pajem em 1492 e aí esteve cerca de 13 anos, passando mais tarde à do rei. Nestes círculos aristocráticos influentes, o moço Magalhães foi preparado para servir a Coroa nos lugares que abriam perspectivas de futuro e de fortuna: os espaços do império. Precisamente: Portugal construía um império e precisava de formar gente que o defendesse e o governasse. Em muitos casos — o de Magalhães? — é uma nobreza que se constrói nesta dimensão ultramari-

This is the process of historical research, and it is important to remember it whenever necessary.

What we reject is the belief that behind this controversy – which is partly responsible for the interest of the media – lies the idea that the birth of an important person makes a certain place a better place. Therefore, in this project, Magellan’s birth is only addressed as stated above: that it should be interpreted as a cultural heritage which created narratives and discourses revealing the importance of his achievement, which is what we are celebrating now.

So we should return to the past in order to regain some equanimity. Men of another time seemed more practical and more immune to this type of issue; the survey of parish priests and the Parochial Memories of 1758: “Is there any memory of men who were distinguished by virtues, letters or arms, who originated in this town?”; the parish priests reply: “Nothing”; “No memory”; “No one”; or else “Friar João de Vasconcelos, who was a bishop, or Professor of Cannon Law, in Coimbra...”.

As for Magellan, on this subject, there will always be more doubts than certainties. He was probably born to a family of the small nobility, although in a big house, from the lineage of the lords of Terra da Nóbrega, whose coat of arms he bore. But the family was spread all over the north of Portugal, in places such as Porto, Vila Nova de Gaia, many of whom in Terra da Nóbrega, Ponte da Barca and its Paço Vedro (de Magalhães), Ponte de Lima, Braga and many other places. He would have been born in any one of these places to Rui de Magalhães and Alda, or Aldonça de Mesquita, from Vila Flor. He would have crossed paths with his relatives from Vila Flor during his career in the military. Others would follow him until the end of his life.

When Magellan was born, a reconversion process of the noble staff and their functions was underway, whereby part of the nobility depended on patrons and the “state”. Magellan and his relatives entered the service of the house of Queen Leonor, as “residents”. He entered the house as a page in 1492 and spent around 13 years there, moving to the king’s house later on. In these influential aristocratic circles, the young Magellan was trained to serve the Crown in places that opened up prospects of future and fortune: the spaces of the empire. Precisely: Portugal was building an empire and needed to train people to defend and govern it. In many cases – as with Magellan? – this nobility was built on this overseas

na. Que faz a sua casa ou que acrescenta a modesta casa que tinha no reino com os domínios que alcança no ultramar. É um projeto de vida, é o nascimento de uma franja importante da nobreza da Época Moderna (Russell-Wood, 1998).

Jovem fidalgo, embarca na armada que em 1505 leva D. Francisco de Almeida à Índia. Com ele ia o irmão, Diogo de Sousa de Magalhães, e Francisco Serrão, futuro feitor português em Ternate. Nunca saberemos que ilusões levavam consigo, que projetos congeminariam, sobretudo porque se tratava de uma fase muito inicial do avanço português na Índia. Mas sabemos da influência que Francisco Serrão haveria de exercer no seu futuro, e no desenho da viagem que circum-navegou o mundo. Magalhães passou oito anos no Oriente. Participou em todas as campanhas militares que ocorreram nesse período, e terá começado a fazer-se notar. De tal forma que chegou a integrar o conselho de Afonso de Albuquerque pelo menos num momento de grande importância: em outubro de 1510, quando se planeou a reconquista de Goa, assalto no qual participou. No ano seguinte acompanhou o mesmo Governador na tomada de Malaca, outro marco da construção do Estado da Índia.

Malaca constituiu um dos pilares da expansão portuguesa naquele espaço. Além do controlo de um importante corredor de navegação, muito frequentado, abria-se ao contacto com os mundos exóticos do Pacífico.

Era mais um “salto” na progressão portuguesa no Oriente, e o acesso a um espaço desejado. Em dezembro de 1511 promoveram-se as primeiras iniciativas de domínio do Maluco, ou Molucas (Indonésia), arquipélago que incluía as ilhas de Ternate, Tidore, Maquiem, Motir e Bachão. Era o mundo conhecido das “Ilhas das Especiarias”, origem do cravo, da noz-moscada e da maçã. A conquista de Malaca é inseparável desta tentativa de domínio destas ilhas. Albuquerque não poupou esforços e enviou uma armada de três navios e 120 homens onde se incluíam Francisco Rodrigues, cartógrafo estudioso de mapas javanese, e Francisco Serrão. Tudo isto constitui informação preciosa para o futuro próximo do interesse ibérico por aquela área. Foi com os conhecimentos que aqui se recolheram que se comporiam as cartas geográficas que Magalhães levaria mais adiante na sua viagem.

dimension. A nobility that makes its house or adds the modest home it had in the kingdom to the domains it conquers overseas. It is a life project, the birth of an important fringe of the nobility of the Modern Age (Russell-Wood, 1998).

As a young nobleman, he embarked in the fleet that took Dom Francisco de Almeida to India in 1505. His brother, Diogo de Sousa de Magalhães, and Francisco Serrão, the would-be Portuguese factor in Ternate, accompanied him.. We will never know what dreams they carried with them, what projects they devised, especially since it was a very early stage of the Portuguese expansion in India. But we do know about the influence that Francisco Serrão would have in his future, and in the design of the voyage that circumnavigated the world. Magellan spent eight years in the Orient. He took part in all the military campaigns that occurred during that period, and he would have started to make a name for himself. So much so that he joined the council of Afonso de Albuquerque on at least one occasion of great importance: in October 1510, when the reconquest of Goa was planned, an assault in which he participated. The following year he accompanied the same Governor in the taking of Malacca, another milestone in the construction of the State of India.

Malacca was one of the pillars of Portuguese expansion in this region. Besides the control of an important, very busy navigation corridor, it opened itself up to contact with the exotic worlds of the Pacific.

It was one more “leap” in the Portuguese encroachment into the East, and the access to a much coveted space. In December 1511 the first initiatives were launched to dominate the Maluku, or Moluccas (Indonesia), an archipelago which included the islands of Ternate, Tidore, Makian, Moti and Bacan. It was the known world of the “Spice Islands”, the origin of cloves, nutmeg and mace. The conquest of Malacca is inseparable from this attempt to dominate these islands. Albuquerque spared no effort and sent an armada of three ships and 120 men which included Francisco Rodrigues, a cartographer and Javanese map scholar, and Francisco Serrão. All this makes up for precious information for the near future of the Iberian interest in that region. It was with the knowledge collected here that the geographical charts that Magellan would later take on his voyage were drawn.



Mas valha a verdade que Magalhães não terá participado nesta expedição. É quase certo que não participou<sup>3</sup>. Os navios, entretanto, apenas chegaram a Banda e os portugueses contentaram-se com os bons resultados aí alcançados. No regresso, Serrão naufragou e, auxiliado por pilotos locais, chegou a Ternate, tornou-se íntimo dos governantes da ilha, assentou as bases de um comércio que tanto o beneficiava a ele como à Coroa portuguesa, e terá iniciado relação epistolar com Magalhães, inspirando projetos que o tempo e as circunstâncias incentivaram.

Era tempo para Magalhães retornar ao reino. Calejado, com a experiência de ter servido dois vice-reis (na prática Albuquerque era-o), aprendera a forma de comandar homens, o que lhe viria a servir de muito na viagem. Mas a experiência não era correspondida no proveito. Estava longe de estar rico, como esperaria.

Assim, sem surpresa, retomou a carreira das armas, embarcando com o duque de Bragança para Azamor, no norte de África, em setembro de 1513. Não foi muito feliz nesta passagem. Numa escaramuça foi ferido numa perna e terá ficado com uma mazela para sempre. Mas as circunstâncias que rodearam a sua vida fizeram com que se exagerassem as murmurações de simulação. Apesar de tudo, foi nomeado quadrilheiro, função que o tornava responsável pela partilha de presas; acusado de contrabando de gado com os mouros, regressou a Portugal sem licença e esteve dois anos a tentar livrar-se de culpas e a conseguir tença régia.

Terá andado pelo Porto nos dois anos anteriores à sua passagem para Castela, durante os quais, dizem as crónicas, continuou a falar-se por carta com Francisco Serrão. Nesse tempo viu frustrados os seus intentos de progressão na carreira. Fala-se numa audiência dura com D. Manuel, mas João de Barros, mais pragmático, afirma: “Donde parece que sua ida pera Castela andava no seu animo de mais dias, que movida de accidente do despacho” (Barros, 1777 [1563], Década III, Liv. V, Cap. VIII, p. 627).

Estas palavras de Barros parecem confirmar que Magalhães nunca apresentou qualquer projeto de acesso às Molucas a D. Manuel. Nem isso faria qualquer sentido. Na prática, os portugueses “já lá estavam”. No fundo, Magalhães percebia que tinha alternativas, e podia beneficiar da experiência que tinha noutra lugar. Castela, pois então.

But the truth is that Magellan did not take part in this expedition. It is almost certain that he did not<sup>3</sup>. The ships, however, only reached Banda and the Portuguese settled for the good results achieved there. On his return, Serrão was shipwrecked and, with the help of local pilots, he reached Ternate, developed an intimate relationship with the island's rulers, laid the foundations of a trade that benefited both him and the Portuguese Crown, and started a correspondence with Magellan, inspiring projects that time and circumstances encouraged.

It was time for Magellan to return to the kingdom. Hardened, with the experience of having served two viceroys (which Albuquerque was in practice), he had learned how to command men, which would come in handy on the voyage. But the experience was not matched by the benefits. He was far from being rich, as he had hoped.

So, unsurprisingly, he resumed his military career, embarking with the Duke of Bragança for Azamor, in North Africa, in September 1513. He was not very fortunate in this endeavour. In a skirmish, he was wounded in the leg, which left him damaged for life. But the circumstances surrounding his life led to exaggerated rumours of simulation. In spite of everything, he was appointed a guardsman, a position that made him responsible for sharing prey; accused of smuggling cattle with the Moors, he returned to Portugal without leave and spent two years trying to clear his name and get a royal pension.

He had been in Porto for two years before he went to Castile, during which time, according to the chronicles, he maintained a correspondence with Francisco Serrão. During this time he saw his attempts to further his career thwarted. A difficult hearing with King Manuel has been reported, but João de Barros sets a more pragmatic tone: “Where it seems that his going to Castile had been in his mind for longer, rather than driven by the circumstance of the royal decision” (Barros, 1777 [1563], Decade III, Book V, Cap. VIII, p. 627).

These words from Barros seem to confirm that Magellan never presented any project to reach the Moluccas to King Manuel. Nor would that make any sense. In practice, the Portuguese “were already there”. In fact, Magellan understood that he had alternatives, and could take advantage of his experience elsewhere. Castile, why not?

Moreover, it was the path that so many Portuguese were following at the time, offering their experience and

<sup>3</sup> Embora José Manuel Garcia discorde, é a ideia que fica da generalidade das comunicações que trataram o assunto no XVI Simpósio de História Marítima da Academia de Marinha, *Fernão de Magalhães e o Conhecimento dos Oceanos*, realizado em 2019. (Atas no prelo.)

<sup>3</sup> Although José Manuel Garcia disagrees, this is the idea that remains from the generality of the papers that dealt with the subject at the 16th Maritime History Symposium of the Navy Academy, *Ferdinand Magellan and the Knowledge of the Oceans*, held in 2019. (Minutes at press).

De resto, era o caminho que tantos portugueses trilhavam nesse tempo, oferecendo a sua experiência e saber a quem os pudesse aproveitar. Tratava-se, assim, do percurso de um aventureiro em busca de fortuna, como houve tantos durante a Época Moderna. Jogando o melhor trunfo que tinha, amadurecido nessa sua condição de veterano do Oriente e, porventura, nas informações do feitor de Ternate, abandonou o Reino, renunciou à condição de súbdito de D. Manuel e ofereceu a Carlos V passagem para as Molucas via Atlântico, apoiado na convicção de que o Pacífico não era tão extenso como se julgava e, como tal, o arquipélago caía na sua jurisdição; “ideias que”, diz Barros, “Magalhães semeou nos ouvidos castelhanos”. Não quer isto dizer que tenha subestimado a dimensão do Pacífico, mas não acertou — ele e os seus astrólogos — no seu tamanho.

Carlos aceitou a proposta. À maneira castelhana, a empresa foi financiada por privados — banqueiros de Sevilha, os Fuggers e seu agente de negócios Cristóbal de Haro, de Burgos, que supervisionou a preparação da frota — e teve o “apoio técnico” dos cosmógrafos Rui e Francisco Faleiro, e dos cartógrafos Pedro e Jorge Reinel. Noutra parte deste texto há mais pormenores sobre esta operação, que teve enorme complexidade, e os contributos mobilizados para a concretizar, nomeadamente os consórcios económicos nela interessados. Não tão fácil é perceber como conseguiu o português obter esses apoios, a não ser por um prévio conhecimento com Cristóbal de Haro (fora investidor na Carreira da Índia portuguesa em Lisboa até divergir com D. Manuel), que, à vista da sua proposta, conseguiu convencer agentes influentes, e beneficiar de Carlos ser um recém-chegado ao poder em Castela e estar eventualmente aberto a propostas que lhe prestigiasses a Coroa. Como esta.

Mas a questão técnica é fundamental, e devemos explorar ainda mais essa pista. Porque foram os Faleiros, os Reinéis, Toreno, os pilotos, as informações de Gomes e os conhecimentos técnicos de Francisco Rodrigues, lá, no terreno, a fornecer as indicações que tão úteis seriam para o itinerário da armada. E, já com a armada quase a sair, Andrés de San Martín, o homem dos cálculos, o astrólogo de bordo e piloto, para quem o Pacífico não era desconhecido pois participara na expedição da Castilla de Oro, comandada por Pedro Arias de Ávila, ou Pedrarias Dávila, como o próprio gostava de se chamar, que explorara o Darién, embarca no lugar de Rui Faleiro, o astrónomo que, diz-se, vira no seu horóscopo um fim trágico e se recusou a seguir viagem (Thomas, 2010).

knowledge to whoever could benefit from them. It was the path of an adventurer in search of fortune, like so many others during the Modern Age. Playing the best trump card he had, developed by his status as a veteran of the Orient and, perhaps, based the information from the factor of Ternate, he left the kingdom, renounced his condition as subject of King Manuel and offered Charles V passage to the Moluccas via the Atlantic, based on the conviction that the Pacific was not as extensive as was thought and, as such, the archipelago would fall under his jurisdiction; “ideas that”, according to Barros, “Magellan planted in Castilian ears”. This is not to say that he underestimated the size of the Pacific, but both he and his astrologers got it wrong.

Charles accepted the proposal. In true Castilian fashion, the enterprise was privately funded – Seville bankers, the Fuggers and their business agent Cristóbal de Haro, from Burgos, who oversaw the preparation of the fleet – and had the “technical support” of cosmographers Rui and Francisco Faleiro, and cartographers Pedro and Jorge Reinel. Elsewhere in this text there are more details about this highly complex operation and the contributions marshalled to make it happen, particularly the economic consortia interested in it. It is not so easy to understand how the Portuguese managed to obtain this support, if not for a prior acquaintance with Cristóbal de Haro (who had been an investor in the Portuguese India Run in Lisbon until he had a falling out with King Manuel), who, in view of his proposal, managed to convince influential agents, and to take advantage of the fact that Charles was a newcomer to power in Castile and possibly open to proposals that would confer prestige on the Crown. Such as this one.

However, the technical issue is fundamental, and we must explore this track further. Because it was the Faleiros, Reinéis, Toreno, the pilots, Gomes' information and Francisco Rodrigues' technical knowledge, there, on the ground, providing the indications that would be so useful for the route of the armada. And, with the fleet about to leave, Andrés de San Martín, the calculation man, the astrologer on board and pilot, for whom the Pacific was not unknown because he had taken part in the Castilla de Oro expedition, led by Pedro Arias de Ávila, or Pedrarias Dávila, as he liked to call himself, who had explored the Darién, embarks in the place of Rui Faleiro, the astronomer who, it is said, saw a tragic end in his horoscope and refused to continue his journey (Thomas, 2010). The ships themselves and Castilian organisa-

Os próprios navios e a capacidade de organização castelhana nos portos biscainhos (essenciais na logística, como se verá) e andaluzes também merecem melhor reflexão.

Fosse como fosse, Magalhães era um estrangeiro num reino forte, num reino com gente capaz, e era necessário reunir apoios, como os que reuniu, e negociar cuidadosamente com a Coroa os termos dessa expedição. Conseguiu-o em Valladolid. Naquelas que ficaram conhecidas como as Capitulaciones/Capitulações homónimas, assinadas a 22 de março de 1518. Não se pense que foram as primeiras, ou sequer as únicas. As capitulações eram contratos em que a Coroa castelhana cedia o direito de explorar, conquistar e povoar terras, assentando direitos e deveres, contrapartidas que tanto a beneficiavam a ela como aqueles que com eles eram agraciados. As mais famosas foram as de Santa Fé, de 17 de abril de 1492, nas quais os Reis Católicos formalizaram as propostas de uma expedição no Atlântico, que, como se sabe, alteraria o rumo da expansão europeia: a do genovês Cristóvão Colombo. Magalhães conseguiu o que queria e passou a dedicar-se à preparação dos navios. E se isso não bastasse, lidar com uma complexa logística subjacente à preparação de uma armada, teve ainda de lidar com as invejas e os rancores em Castela — mesmo que eles viessem de compatriotas que se achavam com o mesmo direito de beneficiar de idêntica benesse régia, caso do piloto Estêvão Gomes — e os encontros indesejados com agentes de D. Manuel. Porque as capitulações não ficaram em segredo. Olhos, e, sobretudo, ouvidos atentos, tomaram nota do que se passou e apressaram-se a mandar a informação para a corte portuguesa. A história é conhecida. D. Manuel terá pensado mandar liquidar Magalhães, mas optou por não criar um incidente diplomático — que seria demasiado evidente — e mandou agentes a Sevilha com a missão de o demoverem com ofertas para voltar ao reino. Mas, por mais conversas que tivesse havido — nos navios, nos aposentos do capitão —, essa missão não resultou.

Depois de ter entre mãos questões delicadas — que fizeram perigar a concretização da viagem — com os navios na praia a apetrechar, e munido da carta régia de 19 de abril de 1519 que lhe garantia a obediência dos pilotos (também não totalmente eficaz olhando para os motins que teve de enfrentar), Magalhães estava pronto a seguir viagem<sup>4</sup>.

A 10 de agosto, os navios partiram de Sevilha e percorreram o Guadalquivir - então Bétis - até Sanlúcar

tional capacity in Biscayan ports (essential in logistics, as we shall see) and Andalusian ports also deserve further reflection.

Whatever the case, Magellan was a foreigner in a strong kingdom, a kingdom with capable people, and it was necessary to gather support, as he did, and carefully negotiate the terms of the expedition with the Crown. He achieved this in Valladolid. In what became known as the homonymous Capitulaciones/Capitulations, signed on 22 March 1518. Do not think, however, that these were the first, or even the only ones. The capitulations were contracts in which the Castilian Crown granted the right to explore, conquer and populate lands, establishing rights and duties, i.e. considerations that both benefited it and those who were granted them. The most famous were those of Santa Fe, of 17 April 1492, in which the Catholic Kings formalised the proposals for an expedition in the Atlantic, which, as we know, would change the course of European expansion: that of the Genoese Christopher Columbus. Magellan got what he wanted and began to devote himself to preparing the ships. And as if dealing with the complex logistics underlying the preparation of an armada were not enough, he also had to deal with envy and resentment in Castile — even if it came from fellow countrymen who thought they were entitled to the same royal favour, such as the pilot Estêvão Gomes — and the unwanted meetings with King Manuel's agents. Because the capitulations did not remain a secret. Attentive eyes and, above all, ears, took note of what was going on and hastened to send the information to the Portuguese court. The story is well known. King Manuel may have thought of having Magellan killed, but decided not to create a diplomatic incident — which would have been too obvious — and sent agents to Seville with the mission of dissuading him with offers to return to the kingdom. But however many conversations were had — on the ships, in the Captain's quarters — this mission failed.

After having dealt with delicate issues - which endangered the completion of the voyage - with the ships on the beach to be fitted, and armed with the royal charter of 19 April 1519 which ensured the pilots' obedience to him (which was not entirely effective either considering the riots he had to face), Magellan was ready to set sail<sup>4</sup>.

On 10 August, the ships left Seville and sailed along the Guadalquivir, then Bétis, to Sanlúcar de Barrameda, where final preparations were made before tackling the

---

<sup>4</sup> Além da bibliografia citada, ver, com transcrição de documentos, PIGAFETTA, 2010.

<sup>4</sup> In addition to the bibliography cited, see, with transcription of documents, PIGAFETTA, 2010.

de Barrameda, onde foram feitos os preparativos finais antes do abraço ao oceano. Estiveram ali até 20 de setembro de 1519, quando os 5 navios com 237 homens nas palavras de Pigafetta — entrariam mais nas Canárias — se fizeram ao mar, para a viagem que mudaria a percepção da Terra. Os pilotos eram portugueses, os únicos que tinham experiência nas travessias por mar aberto no Atlântico Sul. A expedição foi tudo menos pacífica, marcada por motins (na passagem dos Doldrums, *i. e.*, nas calmas equatoriais, na Patagônia e no Estreito), julgamentos sumários e condenações à morte, penúria de mantimentos pela inesperada largueza da navegação e deserções (Estêvão Gomes regressou a Castela com a *San Antonio*) (Benito Fraile, 2017, p. 69-86).

Magalhães foi astuto e duro - todos os capitães o eram, porque todas as expedições deste tipo levantavam problemas que só com capacidade de comando e habilidade na gestão da violência resultavam - e conseguiu levar a viagem a bom caminho. Depois de muitas peripécias no Atlântico Sul (invernando cinco meses em Puerto San Julián, à entrada do Estreito), no Estreito propriamente dito, que demorou sete semanas a cruzar, e no afinal imenso Pacífico, que levou 99 dias de navegação, chegou a Guam (Ilha dos Ladrões) a 6 de março de 1521; em abril alcançou Samar (Cebu), nas Filipinas. E aí tudo mudou, até ao seu fim. Não saberemos nunca porquê, porque em História não seguimos os estados de almas que se contam nas crônicas. Várias explicações podem ser avançadas e todas elas são conjecturais. Testemunhos de sobreviventes apontam para uma mudança de comportamento de Magalhães logo que alcançou as Filipinas, de uma espécie de alheamento que como que o paralisava e se traduzia no adiamento sucessivo da partida até ao destino da armada. Porque terá percebido claramente que as Molucas, onde a armada estava prestes a chegar, não ficavam nos limites da jurisdição de Castela? Terá sido por isso que resolveu arriscar a própria sorte envolvendo-se no problema tribal de Mactan, como que num suicídio ritual de um cavaleiro (medieval) que pretende morrer de espada na mão? Ou foi somente a arrogância, a crença na superioridade militar europeia (embora Magalhães tivesse experiência suficiente para saber que essa superioridade por vezes não bastava) e a tentação de tipo imperialista que o levaram a envolver-se nesse conflito tribal que lhe roubaria a vida a 27 de abril de 1521?

ocean. They stayed there until 20 September 1519, when the five ships with 237 men, according to Pigafetta (more would join them in the Canary Islands), put to sea, for the journey that would change the perception of the Earth. The pilots were Portuguese, the only ones with experience in open sea crossings of the South Atlantic. The expedition was anything but peaceful, marked by mutinies (in the passage of the Doldrums, *i. e.* in the equatorial lull, in Patagonia and the Strait), summary trials and death sentences, shortage of supplies due to the unexpected length of the voyage, and defections (Estêvão Gomes returned to Castile with the *San Antonio*) (Benito Fraile, 2017, pp. 69-86).

Magellan was shrewd and tough – all captains were, because all expeditions of this type raised problems that could only be overcome with the ability to command and with skill in the management of violence – and managed to bring the voyage to a successful conclusion. After many adventures in the South Atlantic (wintering for five months in Puerto San Julián, at the entrance to the Strait), in the Strait itself, which took seven weeks to cross, and in the immense Pacific, which took 99 days of navigation, he reached Guam (Island of Thieves) on 6 March 1521; in April he reached Samar (Cebu), in the Philippines. And then everything changed, until the end. We will never know why, because in History we do not follow the states of mind that the chronicles talk about. Several explanations can be put forward, all of them tentative. Survivors' accounts point to a change in Magellan's behaviour as soon as he reached the Philippines, a kind of aloofness that somehow paralysed him and led to the successive postponement of departure towards the armada's destination. Would he have clearly understood that the Moluccas, where the armada was about to arrive, were not within the boundaries of Castile's jurisdiction? Was it for this reason that he decided to risk his own fate by getting involved in the tribal problem of Mactan, as if in a ritual suicide of some (mediaeval) knight who wants to die with sword in hand? Or was it only arrogance, a belief in European military superiority (although Magellan had enough experience to know that this superiority was sometimes not enough) and the imperialist temptation that led him to get involved in this tribal conflict which would take his life on 27 April 1521?

O desastre de Mactan — sobretudo por causa da perda do capitão — abriu um período de algum desnorte entre os expedicionários. E deve ter dado ânimo aos locais, que ficaram com a certeza de que os europeus não eram invencíveis, traduzido, entre outros, no massacre de Cebu, onde pereceram 24 homens, entre os quais o piloto-astrólogo Andrés de San Martín e o comandante Juan Serrano, abandonado à sua sorte por João Carvalho. O próprio comando que este exerceu até ser deposto em Bornéu mostra aquela dificuldade em “retornar ao rumo certo”.

Já sob o comando de Elcano, os desgastados e devastados homens prosseguiram viagem, alcançando Tidore a 6 de novembro de 1521. Deambulando pelas ilhas, estudando as melhores soluções para regressar, sobretudo depois de perceberem que a presença portuguesa na zona tinha como alvo os dois navios restantes, a *Trinidad* e a *Victoria*, e carregados com tudo o que podiam trazer, resolveram partir. A *Trinidad* viria a ser capturada, mas Juan Sebastián Elcano completaria o roteiro com a *Victoria*, regressando pelo lado português e alcançando Sanlúcar a 6 de setembro de 1522. Trazia apenas 18 homens, “cadáveres-vivos” como alguém um dia lhes chamou.

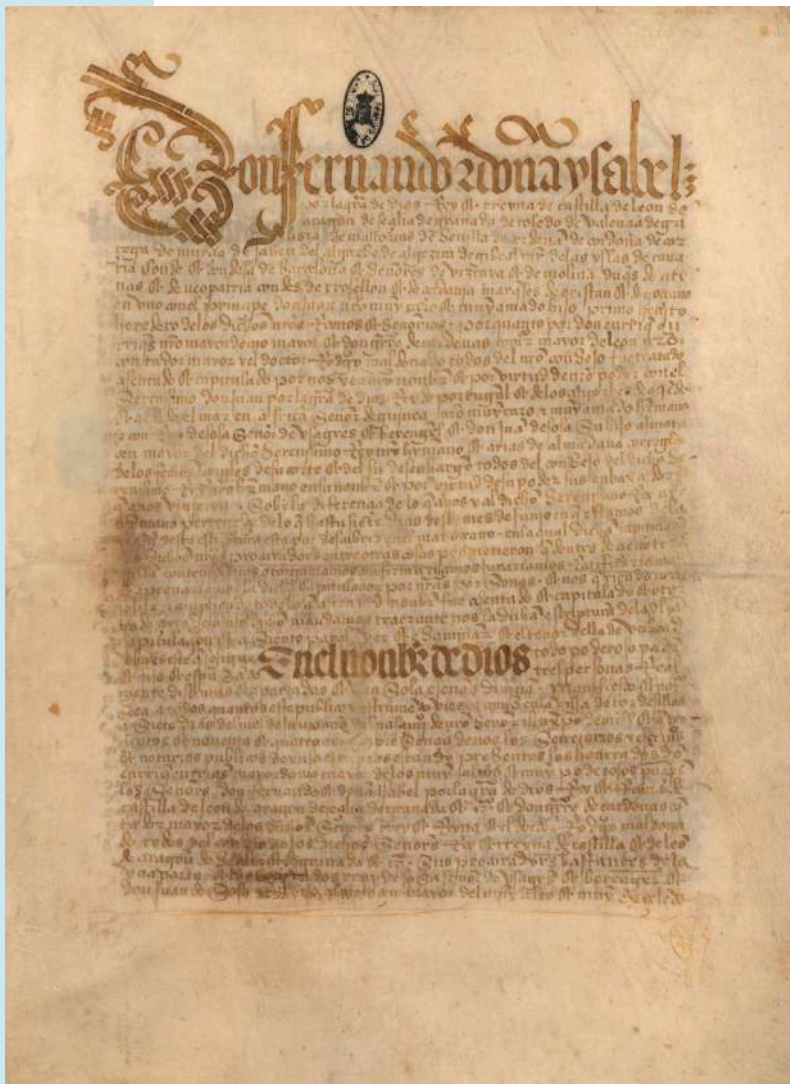
The Mactan disaster, mainly due to the loss of the Captain, led to a period of disorientation among the crew. This must have encouraged the locals, who were certain that the Europeans were not invincible, which resulted, among other things, in the Cebu massacre, where 24 men died, including the pilot-astrologer Andrés de San Martín and the commander Juan Serrano, abandoned to his fate by João Carvalho. The latter's command until he was deposed in Borneo shows the difficulty in “returning to the right course”.

Now under Elcano's command, the exhausted, devastated men continued their journey, reaching Tidore on 6 November 1521. Wandering around the islands, studying the best solution for the return voyage, especially after realising that the Portuguese presence in the area was exposing the two remaining ships, the *Trinidad* and the *Victoria*, as targets, they loaded everything they could bring and decided to leave. The *Trinidad* was captured, but Juan Sebastián Elcano completed the journey with the *Victoria*, returning via the Portuguese side and reaching Sanlúcar on 6 September 1522. It carried only 18 men, “living corpses” as someone once called them.



Villas de Ponte de Lima e Ponte da Barca, séc. XVIII, c. 1782.  
 Fonte: José Fernando da Sylva, *Apontamentos sobre o Rio Lima*,  
 Arquivo Distrital de Braga.  
 Disponível em: Ponte da Barca, Centro Interpretativo,  
 sala Fernão de Magalhães

Ponte de Lima and Ponte da Barca, séc. XVIII, c. 1782.  
 Source: José Fernando da Sylva, *Apontamentos sobre o Rio Lima*,  
 Arquivo Distrital de Braga.  
 Available at Ponte da Barca, Interpretative Centre,  
 Fernão de Magalhães room.



Ratificação do Tratado de Tordesilhas feito com D. João II,  
 assinada por D. Isabel e D. Fernando, reis de Castela, Leão e Aragão, e por  
 seu filho, o príncipe D. João, 2 de julho de 1494.  
 O Tratado de Tordesilhas foi ratificado pelo papa Júlio II em 1506.  
 Fonte: ANTT. Gaveta 17, mc. 2, doc. 24.  
 Disponível em <<https://digitarq.arquivos.pt/viewer?id=4186002>>.

Ratification of the Treaty of Tordesillas made with King João II, signed by  
 Isabella and Ferdinand, Kings of Castile, Leon and Aragon, and by their  
 son, Prince Juan, 2 July 1494. The Treaty of Tordesillas was ratified by  
 Pope Julius II in 1506.  
 Source: ANTT. Gaveta 17, mc. 2, doc. 24.  
 Available at <<https://digitarq.arquivos.pt/viewer?id=4186002>>.

Auto das perguntas que se fizeram a dois espanhóis que chegaram à Fortaleza de Malaca vindos de Timor na companhia de Álvaro Juzarte, capitão de um junco, 1 de junho de 1522. Os dois espanhóis de nome Martín de Ayamonte, grumete da nau Victoria, e provavelmente Bartolomé de Saldaña (não referido no documento) pertenciam à armada de Fernão de Magalhães e Elcano.

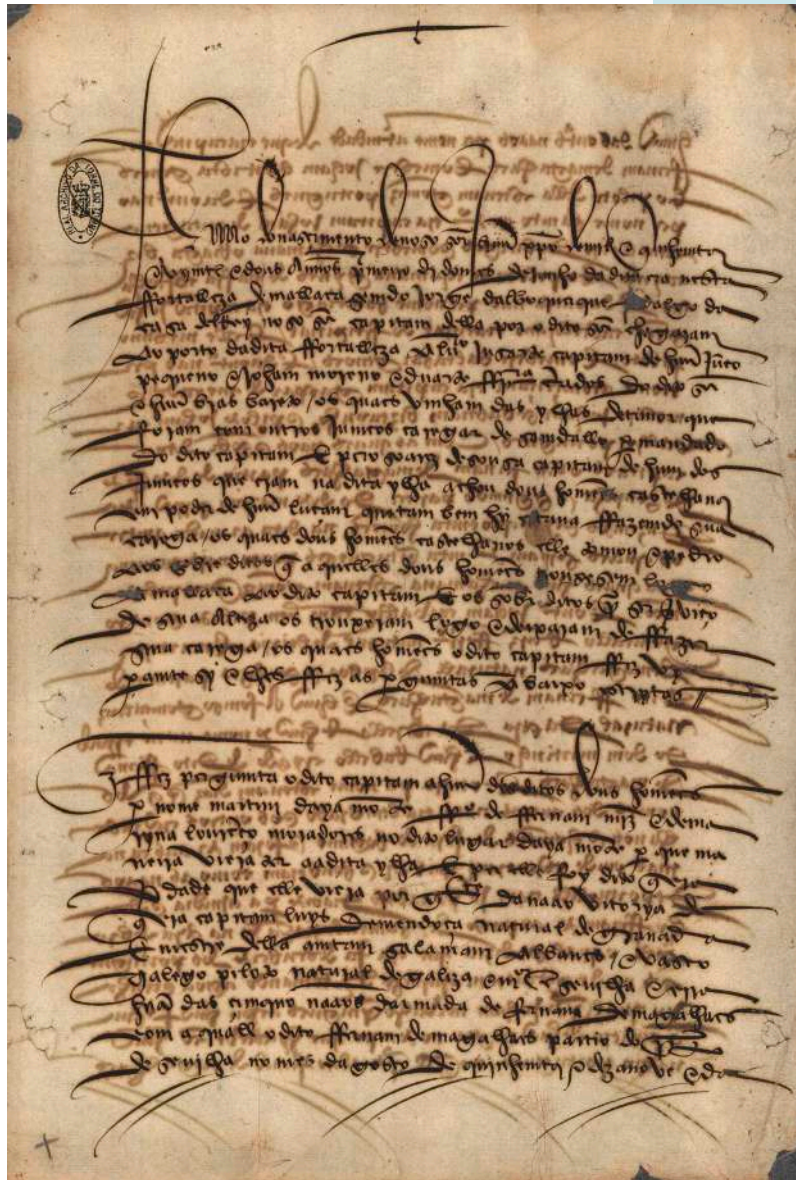
Fonte: ANTT. CC, II, maço 101, doc. 87.

Disponível em <<https://digitarq.arquivos.pt/viewer?id=3801974>>.

Report of the questions that were addressed to two Spaniards who arrived at the Fortress of Malacca from Timor in the company of Álvaro Juzarte, captain of a junk, 1 June 1522. The two Spaniards named Martín de Ayamonte, cabin boy of the ship Victoria, and probably Bartolomé de Saldaña (not mentioned in the document) belonged to the fleet of Ferdinand Magellan and Elcano.

Source: ANTT. CC, II, maço 101, doc. 87.

Available at <<https://digitarq.arquivos.pt/viewer?id=3801974>>.



Mapa de Malaca de António Bocarro, séc. XVII.

Fonte: Livro das Plantas de Todas as Fortalezas. 1635.

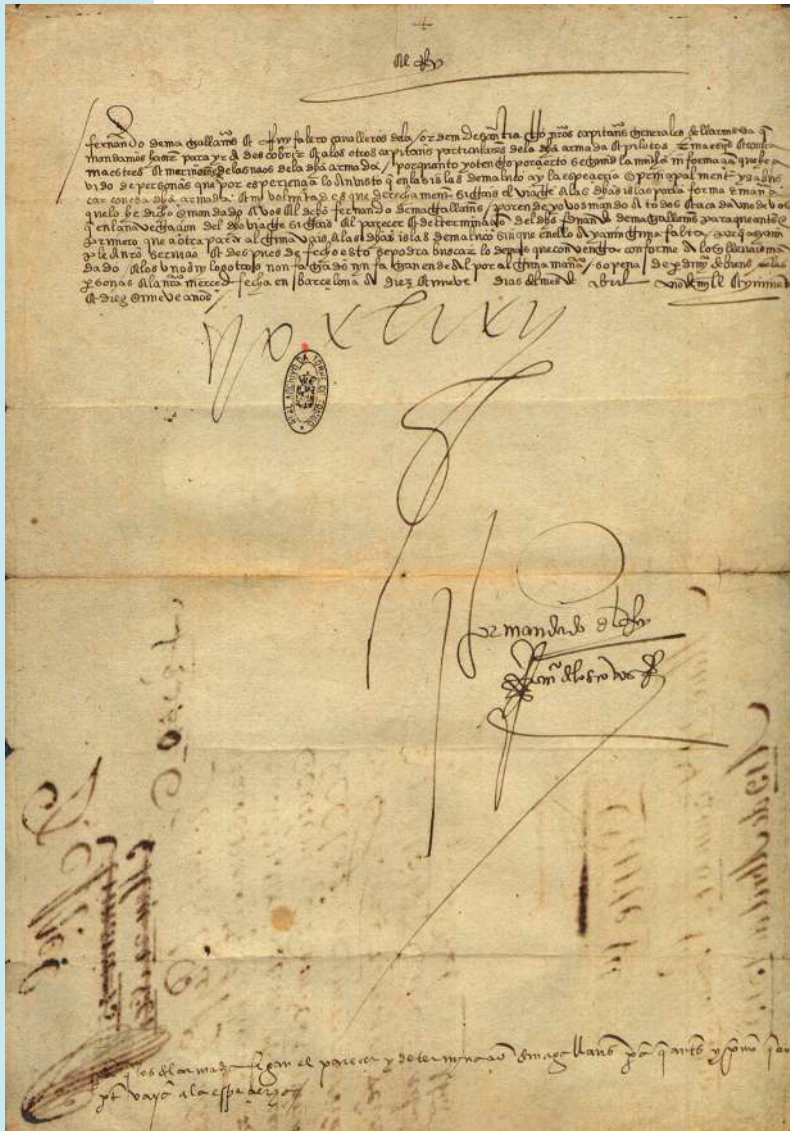
Disponível em: Ponte da Barca, Centro Interpretativo, sala Fernão de Magalhães.

Map of Malacca by António Bocarro, 17th century.

Source: Livro das Plantas de Todas as Fortalezas. 1635.

Available at Ponte da Barca, Centro Interpretativo, sala Fernão de Magalhães.





Ordem do rei de Espanha para que os capitães, pilotos, oficiais, mestres e contramestres marinheiros obedecam a Fernão de Magalhães, capitão-geral da armada para Moluco e outras terras a descobrir, 19 de abril de 1519.

Fonte: ANTT.

Disponível em <<https://digitarq.arquivos.pt/details?id=3770219>>.

Order of the King of Spain that the captains, pilots, officers and boatswains obey Ferdinand Magellan, Captain-General of the fleet for Maluku and other lands to be discovered, 19 April 1519.

Source: ANTT.

Available at <<https://digitarq.arquivos.pt/details?id=3770219>>.



Mapa da América (pormenor).

*Americae sive quartae orbis partis nova et exactissima descriptio*, Gutiérrez, Diego, (activo 1554-1569), c. 1562.

Fonte: Ponte da Barca, Centro Interpretativo, sala Fernão de Magalhães.

Disponível em: Ponte da Barca, Centro Interpretativo, sala Fernão de Magalhães.

Map of America (detail).

*Americae sive quartae orbis partis nova et exactissima descriptio*, Gutiérrez, Diego, (activo 1554-1569), c. 1562.

Source: Ponte da Barca, Interpretative Centre, Fernão de Magalhães room.

Available at Ponte da Barca, Interpretative Centre, Fernão de Magalhães room.



Maris Pacifici de Abraham Ortelius, 1589 (pormenor)

"Fui a primeira a navegar à volta do mundo à vela, e levei-te, Magalhães, comandante, primeiro a atravessar o estreito.

Naveguei por todo o mundo, e, por isso, chamam-me justamente Vitória; as minhas velas eram as minhas asas, o meu prémio era a glória, a minha luta era com o mar." (Tradução de Amândio Barros)

Fonte: *Theatrum Orbis Terrarum*.

Disponível em: Ponte da Barca, Centro Interpretativo, sala Fernão de Magalhães.

Maris Pacifici by Abraham Ortelius, 1589 (detail)

"I was the first to sail around the world and I took you, Magellan, commander, as the first to cross the strait. I sailed across the whole world, and therefore they rightly call me Victory; my sails were my wings, my prize was glory, my struggle was with the sea." (Translation into Portuguese by Amândio Barros)

Source: *Theatrum Orbis Terrarum*.

Available at Ponte da Barca, Interpretative Centre, Fernão de Magalhães room.



Mapa de Sevilha de Georg Braun e Franz Hogenberg, 1590.

Fonte: *Civitates Orbis Terrarum*.

Disponível em: Ponte da Barca, Centro Interpretativo, sala Fernão de Magalhães.

Map of Seville by Georg Braun and Franz Hogenberg, 1590.

Source: *Civitates Orbis Terrarum*.

Available Ponte da Barca, Interpretative Centre, Fernão de Magalhães room.







Sudeste Asiático e Extremo Oriente, com as costas desde o golfo de Bengala até ao Japão.

Fonte: *Atlas Universal* de João Teixeira Albernaz, 1643.

Acessível no ANTT.

Disponível em <<https://digitarq.arquivos.pt/details?id=4162627>>.

South East Asia and the Far East, with coastlines from the Gulf of Bengal to Japan.

Source: *Universal Atlas* by João Teixeira Albernaz, 1643.

Accessible at ANTT.

Available at <<https://digitarq.arquivos.pt/details?id=4162627>>.



Mapa das Molucas de Willem Janszoon Blaeu, 1630.

O primeiro mapa detalhado das Molucas.

Fonte: *Atlantis Appendix, sive pars Altera, continens Tab: Geographicas diversarum Orbis regionum...*

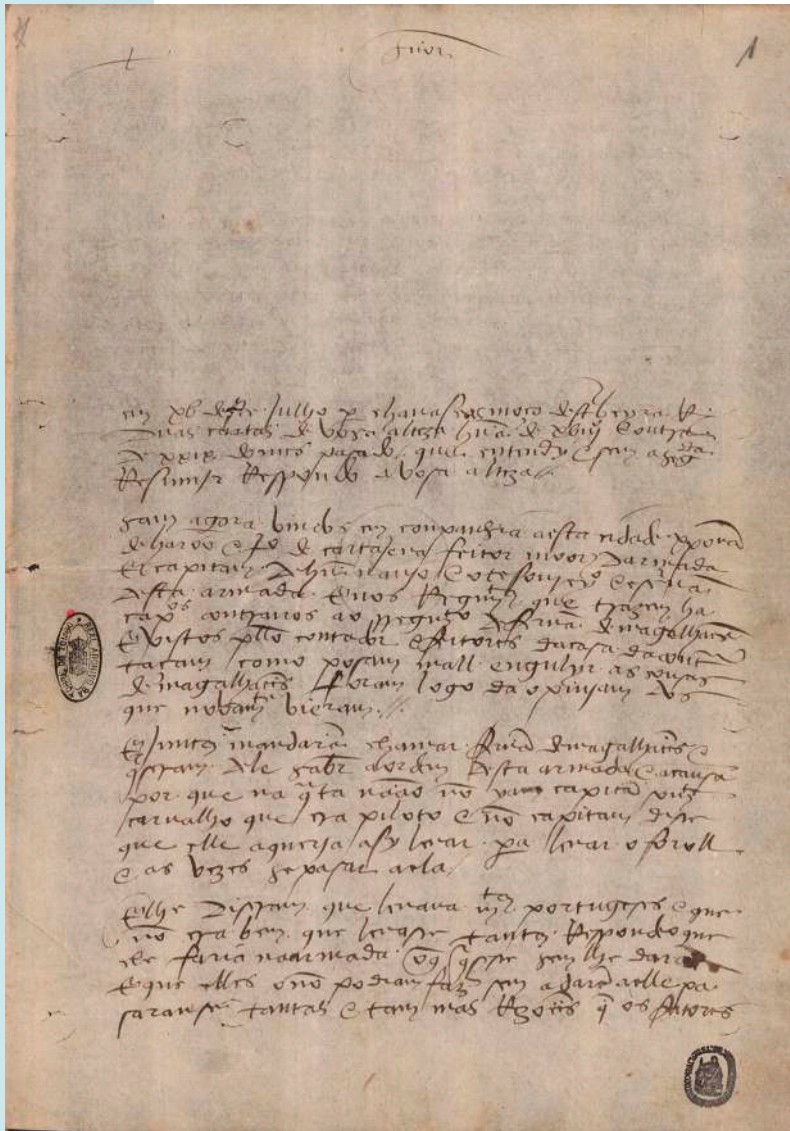
Disponível em: Ponte da Barca, Centro Interpretativo, sala Fernão de Magalhães.

Map of the Moluccas by Willem Janszoon Blaeu, 1630.

The first detailed map of the Moluccas.

Source: *Atlantis Appendix, sive pars Altera, continens Tab: Geographicas diversarum Orbis regionum...*

Available at Ponte da Barca, Interpretative Centre, Fernão de Magalhães room.

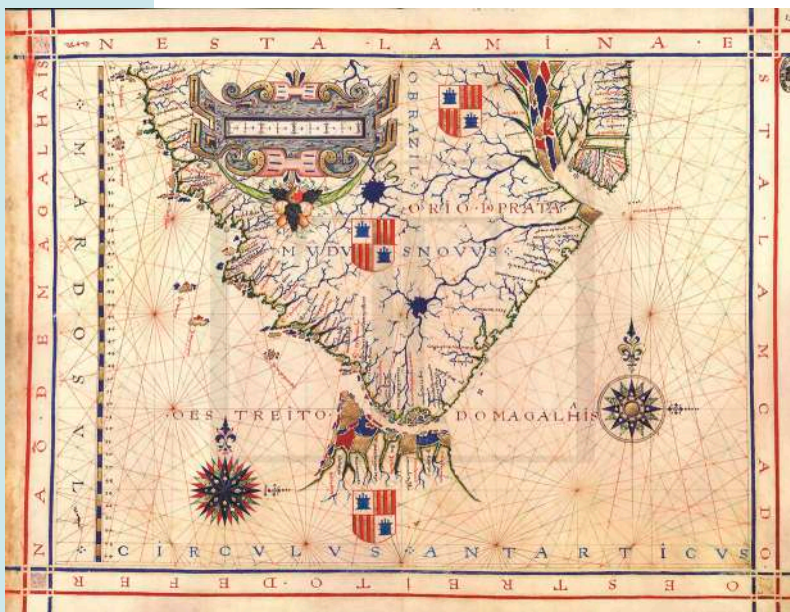


Carta de Sebastião Álvares para o rei, na qual o informou ter recebido as suas duas cartas e que Cristóvão de Haro e João de Cartagena tinham chegado a Sevilha, com capítulos contrários ao regimento de Fernão de Magalhães, 18 de julho de 1519. Sebastião Álvares informa ainda do que passaram os feitores com o dito Magalhães sobre a armada.

Fonte: ANTT.  
Disponível em <<https://digitalq.arquivos.pt/viewer?id=3768752>>.

Sebastião Álvares' letter to the King, in which he informed him that he had received his two letters and that Christopher of Haro and John of Cartagena had arrived in Seville, with chapters contrary to Ferdinand Magellan's rules of procedure, 18 July 1519. Sebastião Álvares also reported on what the foremen agreed with Magellan about the armada.

Source: ANTT.  
Available at <<https://digitalq.arquivos.pt/viewer?id=3768752>>.

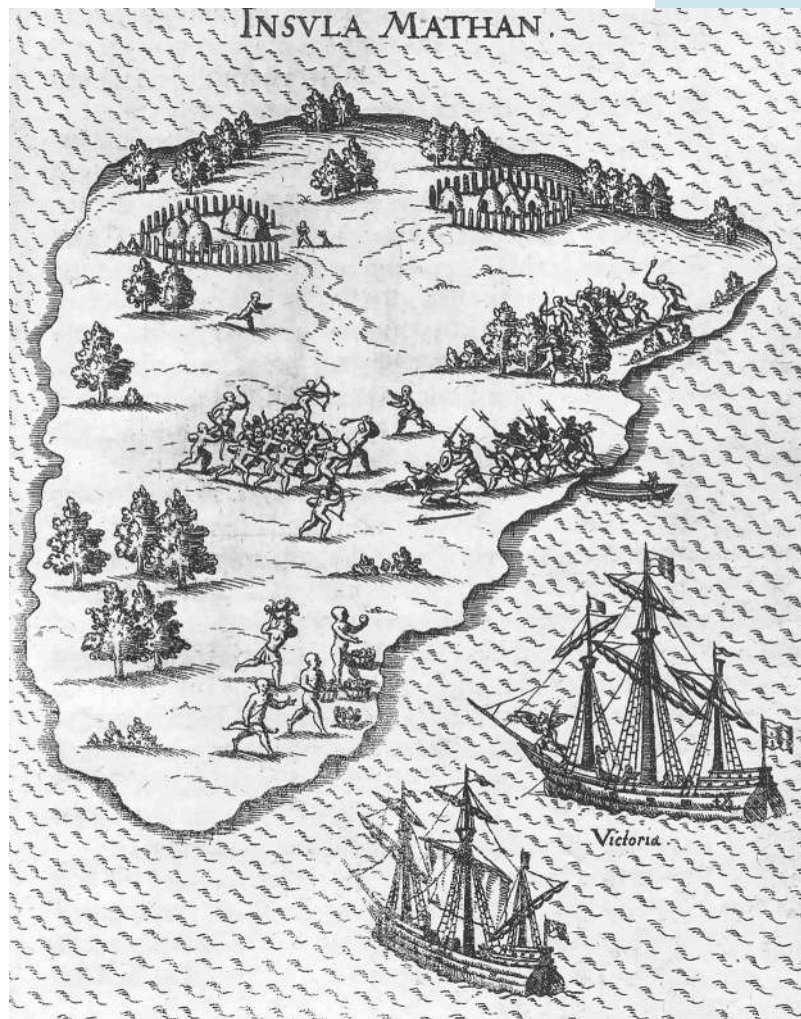


O estreito de Magalhães.

Fonte: Atlas de Fernão Vaz Dourado, 1571.  
Acessível no ANTT.  
Disponível em <<https://digitalq.arquivos.pt/viewer?id=4162624>>.

The Magellan Strait.

Source: Atlas by Fernão Vaz Dourado, 1571.  
Accessible at ANTT.  
Available at <<https://digitalq.arquivos.pt/viewer?id=4162624>>.

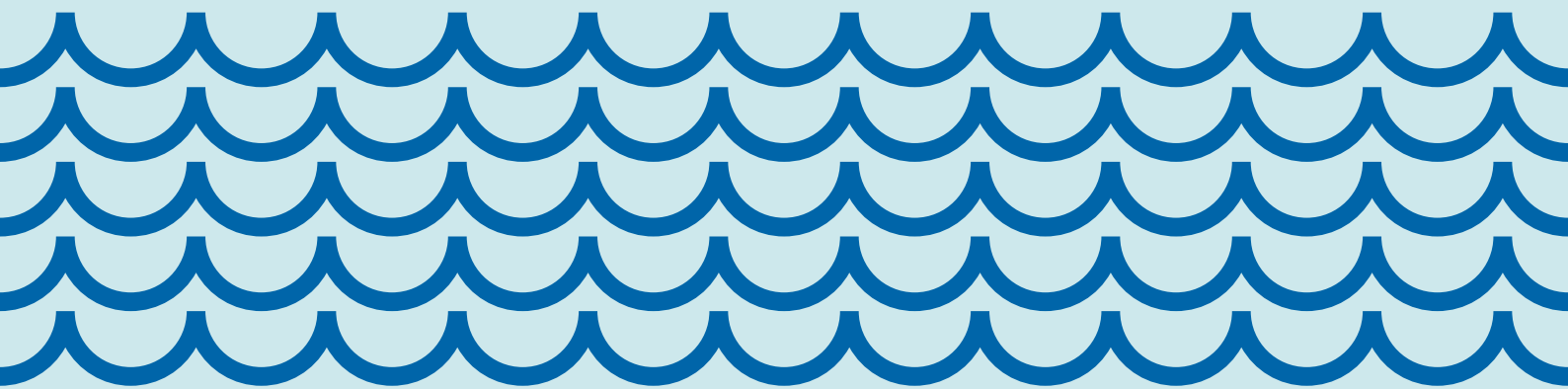


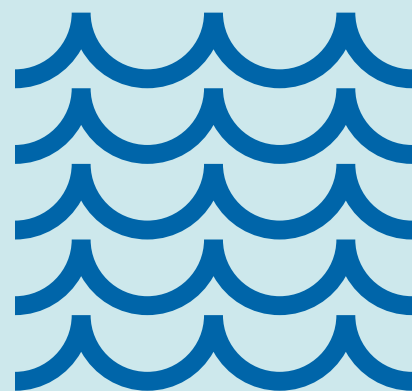
Morte de Fernão de Magalhães em Mactan, 27 de abril de 1521.

Fonte: *Sechster Theil, kurtze, warhafftige Relation vnnnd Beschreibung der Wunderbarsten vier Schiffahrten, so jemals verricht worden* de Levinus Hulsius, 1626.

Death of Ferdinand Magellan in Mactan, 27 April 1521.

Source: *Sechster Theil, kurtze, warhafftige Relation vnnnd Beschreibung der Wunderbarsten vier Schiffahrten, so jemals verricht worden* de Levinus Hulsius, 1626.







## **Entre o Céu, a Terra e o Oceano.**

### **Astronomia, navegação astronómica e ciência náutica.**

*Between Sky, Earth and the Ocean.*

*Astronomy, astronomical navigation and nautical science.*

Um ponto no oceano, um navio. Um ponto insignificante na imensidão de água que o rodeia. Uma aventura. Hoje, como há quinhentos anos. Hoje com uma aparente sensação de segurança. Mas com a consciência, permanente, da precariedade e dos riscos que se enfrentam em todo o percurso. Um ponto que se move, o navio. Que cumpre uma rota. Que une dois pontos. Hoje em dia, os marinheiros confiam na tecnologia que têm ao seu dispor. Em sistemas de orientação sofisticados via satélite. Um mundo tecnológico de cristais líquidos e cartas marítimas eletrônicas, sistemas de posicionamento global de todo o género que colocam o navio no seu curso com precisão de metros — um deles, inclusive, tem o nome de Magalhães —, que equipa todas as embarcações e dá aos seus tripulantes uma sensação de segurança que os seus antepassados estavam longe de ter. Mas ainda assim... Mas ainda assim, as estrelas continuam no céu e as velhas cartas em papel também seguem a bordo, mesmo que arrumadas num discreto armário na ponte de comando. Como que um conforto e uma garantia extra. Porque nunca se sabe quando será preciso olhar de novo para os astros e para as velhas cartas para encontrar o rumo certo, quando os outros sistemas falharem. Porque a travessia marítima continua a ser incerta. Incerta como sempre foi, desde que o homem venceu o receio de andar pelo mar. Venceu o receio, aprendeu a conhecê-lo, e, precisamente por conhecê-lo, não lhe perdeu o respeito. Porque não houve, nem há, lugar mais arriscado.

Por isso, a exploração marítima foi uma aventura<sup>1</sup>. A “descoberta” de ilhas, de terras, de portos estranhos, de gentes e de negócios, e a maneira de lá chegar, tiveram muito de façanha até se tornarem rotineiras. Se alguma vez o foram... E a essa aventura do achamento de

A dot in the ocean, a ship. An insignificant dot in the immensity of water that surrounds it. An adventure. Today, as five hundred years ago. Today with an apparent sense of security. But with the permanent awareness of the precariousness and the risks faced along the way. A dot that moves, the ship. Which follows a route. That joins two dots. Nowadays, sailors rely on the technology at their disposal. Sophisticated satellite guidance systems. A technological world of liquid crystal displays and electronic sea charts, global positioning systems of all kinds that set the ship on its course with metric precision - one of them even goes by the name of Magellan -, which are standard equipment on all vessels and give their crews a sense of security that their ancestors were far from having. But even so... even so, the stars are still in the sky and the old paper charts are still on board, even if stored in a discreet cupboard on the bridge. Like an extra comfort and guarantee. Because you never know when you will need to look at the stars and the old charts again to find the right course when the other systems fail. Because crossing the sea is still uncertain. Uncertain as it has always been, ever since man overcame his fear of going to sea. He conquered his fear, he learned to know it and, precisely because he knew it, he did not lose respect for it. Because there has never been, nor is there now, a riskier place.

So maritime exploration was an adventure<sup>1</sup>. The “discovery” of islands, of lands, of strange ports, of people and businesses, and the way to get there, was quite a feat until they became routine. If they ever were... And that adventure of finding sea routes, places and people, was followed by fixing the way back to them. Of establishing routes. Circuits. Routes through the seas that took the ships where their owners wished.

<sup>1</sup> O tema é vasto. Ver, entre muitos, ROZWADOWSKI, 2018; PARRY, 1981; BALARD, 2017.

<sup>1</sup> The subject is vast. See, among many others, ROZWADOWSKI, 2018; PARRY, 1981; BALARD, 2017.



caminhos marítimos, lugares e gentes, seguiu-se a fixação da maneira de a eles voltar. De estabelecer rotas. Circuitos. Percursos pelos mares que levavam os navios onde os seus armadores desejavam.

Foi um trajeto que demorou séculos. Muitos séculos. Começou na Antiguidade, teve o seu ponto alto na Grécia antiga e parou. Parou por muitas centenas de anos. Na realidade, parou até que os portugueses superassem uma barreira: a do Mar Tenebroso, simbolicamente estabelecido para além do cabo Bojador, transposto por Gil Eanes em 1434. Era, verdadeiramente, a “descoberta” do Oceano, estranho aos gregos e aos antigos, confortáveis com o seu mar interior, o Mediterrâneo, e as suas franjas, e povoando com medos o imaginário dessa imensidão aquática.

Obra de portugueses. E, em seguida, de castelhanos, tantas vezes com a colaboração de portugueses. Garcia de Orta sintetizou esta obra numa frase: “Digo que se sabe mais em hum dia agora pellos Portuguezes do que se sabia em 100 anos pellos Romanos...”. Ou pelos gregos que, como já vimos, foram os principais fazedores de conhecimento náutico da Antiguidade. Obra dos portugueses que tem muito de prática, de empiria, de confronto do saber clássico. D. João de Castro, no seu *Tratado da Esfera*, juntar-lhe-á a razão e o entendimento, como mostrou Luís Filipe Barreto<sup>2</sup>, tornando-a, também, obra de ciência, com apreciável circulação entre os meios académicos do seu tempo.

Um processo de acumulação (e produção) de saberes que será refletido em muitas áreas, a começar na assinalável obra cartográfica nacional que ombreava com a italiana ou catalã daquele tempo. Uma criação científica que, juntamente com outras conquistas na náutica e nas ciências exatas, a ela ligadas, deve fazer rever o lugar de Portugal, e dos ibéricos, na revolução do saber que marcou o mundo moderno.

It was a journey that took centuries. Many centuries. It started in ancient times, peaked in ancient Greece and then stopped. It stopped for many hundreds of years. In fact, it stopped until the Portuguese overcame a barrier: that of the Forbidding Sea, symbolically set beyond Cape Bojador, crossed by Gil Eanes in 1434. It was truly the “discovery” of the Ocean, alien to the Greeks and the ancient peoples, comfortable with their interior sea, the Mediterranean, and its fringes, and populating the imagination of this aquatic immensity with fears.

The work of the Portuguese. And then of the Castilians, often with the collaboration of Portuguese. Garcia de Orta summarised this work in one sentence: “I say that one knows more in one day from the Portuguese than one could know in 100 years from the Romans...”. Or from the Greeks who, as we know, were the main producers of nautical knowledge in ancient times. Work of the Portuguese that has much of practice, empirical evidence, confrontation of classical knowledge. Dom João de Castro, in his *Tratado da Esfera* (Treaty on the Sphere), adds reason and understanding, as Luís Filipe Barreto<sup>2</sup> has shown, making it also a work of science, with considerable circulation amongst the academic circles of his time.

It was a process of accumulation (and production) of knowledge that was reflected in many areas, starting with the remarkable national cartographic work that rivalled the Italian or Catalan work of that time. A scientific creation which, together with other conquests in nautical science and the related exact sciences, should make us revisit the place of Portugal, and the Iberians, in the revolution of knowledge that marked the modern world.

---

<sup>2</sup> (Barreto, 1985, p. 387-397).

Portugal e Castela exploraram novos e velhos mundos. E juntaram-nos. Obra inédita, só possível graças ao domínio da técnica. Na construção naval e na maneira de governar os navios. Uma sabedoria e praxis náutica que foram construídas no mar. Porque, e importa sublinhar esta ideia, não tinham teoria que os pudesse ajudar a vencer cada vento, cada onda, cada corrente, cada pressão e depressão, cada escolho e baixios de um mar nunca antes navegado. Portanto, um conhecimento resultante das navegações atlânticas. Porque foi adentrando no Atlântico que estes saberes se construíram, que novas experiências se realizaram, ao apresentarem condicionalismos de georreferenciação, de ventos, correntes, navegação em alto-mar, até aí desconhecidos dos europeus, em permanente (e, frequentemente, tão difícil) diálogo entre técnicos e teóricos, entre pilotos e cartógrafos, entre mareantes e cosmógrafos e astrólogos. Depois disso, o mundo – e os mares e oceanos – nunca mais foi o mesmo.

Portugal and Castile explored new and old worlds. And they brought them together. An unprecedented work, only possible thanks to the mastery of technology. In shipbuilding and in the way of governing ships. A nautical wisdom and praxis that was built at sea. Because, and it is important to stress this idea, they had no theory that could help them to overcome every wind, every wave, every current, every pressure and depression, every cliff and shallows of a sea never sailed before. A knowledge, therefore, resulting from Atlantic navigations. Because it was by entering the Atlantic that this knowledge was constructed, that new experiences were realised, by presenting constraints of georeferencing, of winds, currents, navigation on the high seas, until then unknown to Europeans, in permanent (and often so difficult) dialogue between technicians and theoreticians, between pilots and cartographers, between sailors and cosmographers and astrologers. After that, the world – and the seas and oceans – was never the same again.



Carta náutica de Pedro Reinel (c. 1504).

Fonte: Bayerische Staatsbibliothek, Munique.

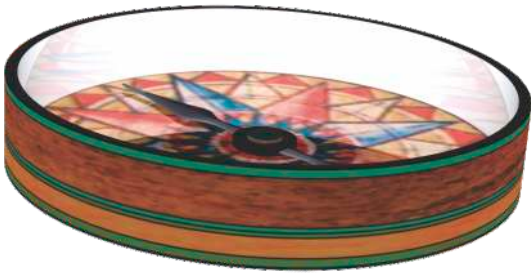
Disponível em:

[https://pt.wikipedia.org/wiki/Pedro\\_Reinel#/media/Ficheiro:Pedro\\_Reinel\\_1504.jpg](https://pt.wikipedia.org/wiki/Pedro_Reinel#/media/Ficheiro:Pedro_Reinel_1504.jpg).

Maritime map by Pedro Reinel (ca. 1504).

Source: Bayerische Staatsbibliothek, Munique.

Available at: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Pedro\\_Reinel#/media/Ficheiro:Pedro\\_Reinel\\_1504.jpg](https://pt.wikipedia.org/wiki/Pedro_Reinel#/media/Ficheiro:Pedro_Reinel_1504.jpg).



Aglha de marear.

Fonte: Planetário de Espinho.

Compass.

Source: Espinho Planetarium.



Ampulheta.

Fonte: Planetário de Espinho.

Hourglass.

Source: Espinho Planetarium.



Astrolábio.

Fonte: Planetário de Espinho.

Astrolabe.

Source: Espinho Planetarium.

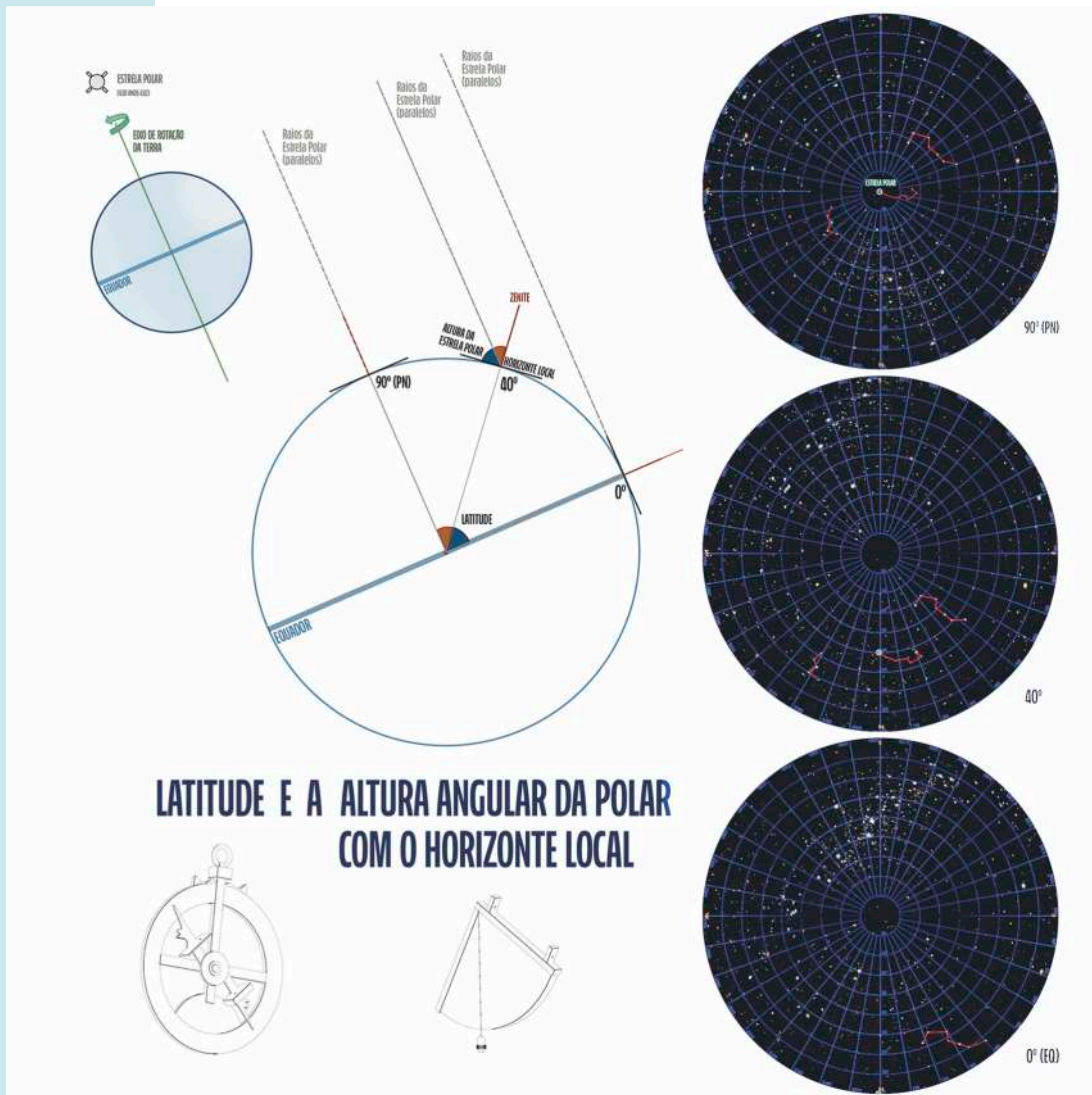


Quadrante.

Fonte: Planetário de Espinho.

Quadrant.

Source: Espinho Planetarium.



Determinação da Latitude pela Altura da Estrela Polar. No prolongamento do eixo de rotação da Terra encontra-se uma estrela, Polaris, a Polar. Atualmente, esse alinhamento é mais próximo do que na Época dos Descobrimentos, mas, mesmo assim, a compreensão da relação entre a altura angular da Polar e a latitude do local de observação foi um precioso auxiliar de navegação e crucial para projetos mais ousados de exploração no hemisfério norte.

Fonte: Planetário de Espinho.

Determination of Latitude by the Height of the Pole Star. In the prolongation of the rotation axis of the Earth there is a star, Polaris, the Pole Star. Today, this alignment is closer than in the Age of Discovery, but even so, understanding the relationship between the angular height of the Pole Star and the latitude of the observation site was a valuable navigational aid and crucial for bolder exploration projects in the northern hemisphere.

Source: Espinho Planetarium.

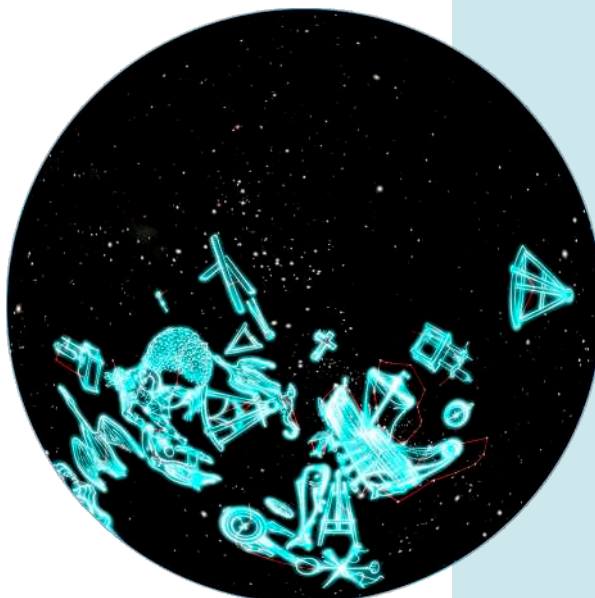
Hemisfério Sul: Novas Constelações e Desafios Cruzando o equador, os céus do hemisfério sul apresentaram novos desafios à navegação (não existe uma estrela brilhante alinhada com o Polo Sul Celeste) que foram sendo ultrapassados com o conhecimento melhor desses céus, novos "Regimentos" (Cruzeiro do Sul) e outros métodos de navegação.

Nas constelações do hemisfério sul encontramos animais exóticos e, por serem de "criação" mais recente, até utensílios e instrumentos científicos.

Fonte: Planetário de Espinho

Southern Hemisphere: New Constellations and Challenges Crossing the equator, the skies of the southern hemisphere presented new challenges to navigation (there is no bright star aligned with the Celestial South Pole) which were overcome with better knowledge of those skies, new "Regiments" (Southern Cross) and other methods of navigation. In the constellations of the southern hemisphere, we find exotic animals and, because they are of more recent "creation", even scientific utensils and instruments.

Source: Espinho Planetarium.



Pesar o Sol.

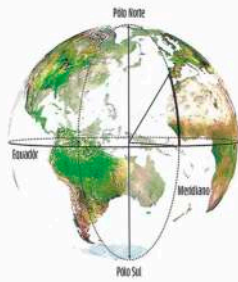




O "Regimento do Sol" consistia na determinação da latitude através da medição, na passagem meridiana, da distância zenital do Sol (distância angular entre a vertical do lugar e a posição do Sol) e do conhecimento do valor da sua declinação (ângulo entre o equador celeste e a posição do Sol) para esse dia e momento. Através de regras algébricas simples, o método podia ser aplicado em ambos hemisférios. É conhecido o envio, pelo rei D. João II, do Mestre José Vizinho para a Guiné (1485) para atualização e melhor adaptação de tabelas de declinação já existentes (traduziu para latim o Almanach Perpetuum do seu mestre Abraão Zacuto). No equador (latitude zero e zénite sobre o equador celeste), a distância zenital do Sol ao meio-dia solar é igual à sua declinação. O aperfeiçoamento português do astrolábio para fins náuticos foi também bastante importante.

Fonte: Planetário de Espinho; miniatura de tabelas astronómicas in ZACUTO, Abraão (1496 [1473-1478]) — *Almanach perpetuum*. Leiria: Abraão d'Ortas.

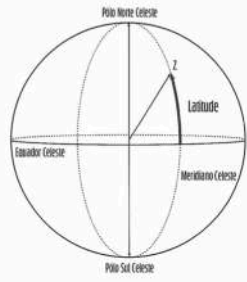
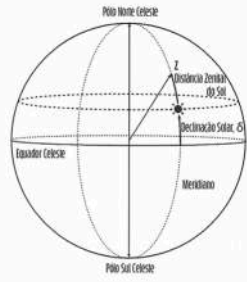
Weighing the Sun.

The "Rules of the Sun" involved determining latitude by measuring, on crossing the meridian, the distance of the Sun's zenith (angular distance between the vertical of the place and the Sun's position) and knowing the value of its declination (angle between the celestial equator and the Sun's position) for that day and time. By means of simple algebraic rules, the method could be applied in both hemispheres. It is known that King John II sent Master José Vizinho to Guinea (1485) to update and better adapt existing declination tables (he translated the Almanach Perpetuum by his master Abraham Zacuto into Latin). At the equator (latitude zero and zenith on the celestial equator), the zenith distance of the Sun at solar noon is equal to its declination. The Portuguese improvement of the astrolabe for nautical purposes was also very important.

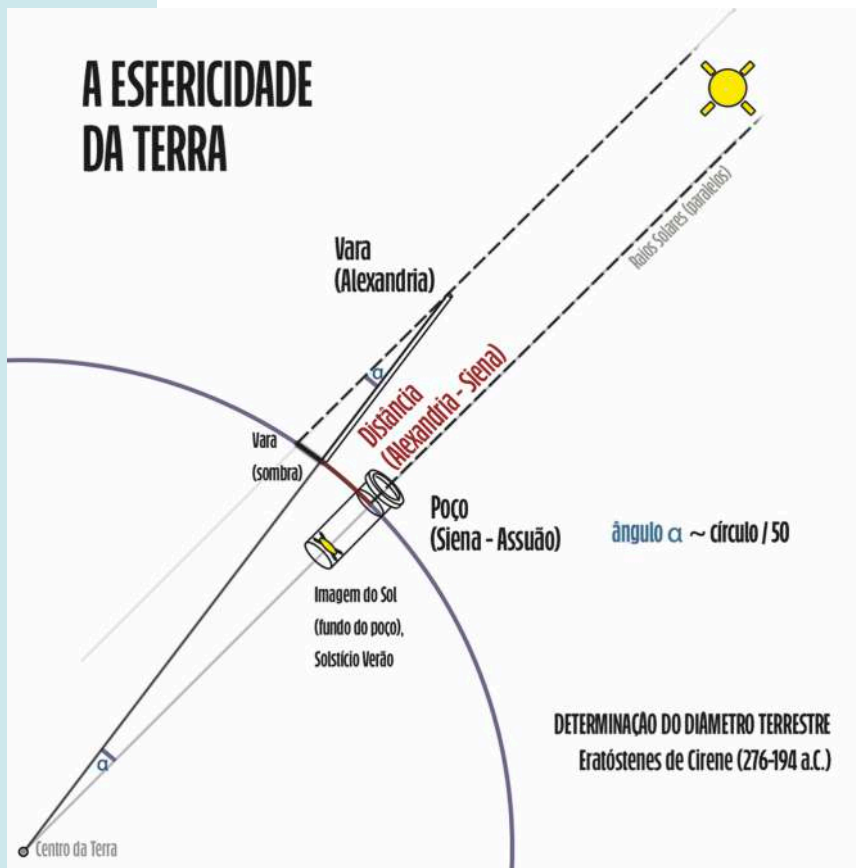
Source: Espinho Planetarium; miniature astronomical tables in ZACUTO, Abraão (1496 [1473-1478]) - *Almanach perpetuum*. Leiria: Abraão d'Ortas.

## PESAR O SOL

# A ESFERICIDADE DA TERRA



A Esfericidade da Terra.

Eratóstenes (276-194 a. C.), pai da Geografia, estimou o diâmetro terrestre através da constatação de que, no solstício de Verão, o Sol ao cruzar o meridiano local estava praticamente na vertical de Sienna (atual Assuão), enquanto em Alexandria, à mesma hora, mas mais a norte e a uma longitude aproximada, uma vara ou obelisco criavam sombra.

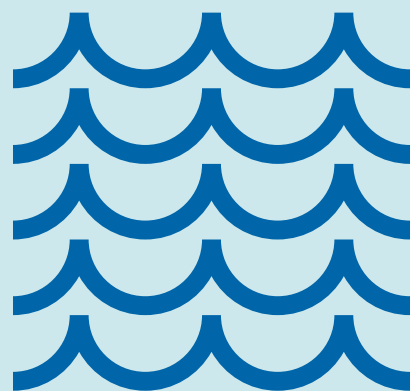
Geometria simples e os 800 km de distância entre as duas localizações — cerca de 5000 “estádios” — permitiram estimar o diâmetro da Terra, com maior ou menor erro, dependendo das várias simplificações realizadas e do valor atribuído à antiga unidade de medida “estádio”.

Fonte: Planetário de Espinho

The Sphericity of the Earth.

Eratosthenes (276-194 BC), the father of Geography, estimated the Earth's diameter from the observation that, at the summer solstice, the Sun crossing the local meridian was practically vertical at Sienna (present-day Aswan), while in Alexandria, at the same hour but further north and at an approximate longitude, a stick or obelisk created a shadow. Simple geometry and the 800 km distance between the two locations - about 5,000 "stadia" - allowed the diameter of the Earth to be estimated, with a margin of error, depending on the various simplifications made and the value attributed to the "stadium" ancient unit of measurement.

Source: Espinho Planetarium.





## **Identities marítimas. Memórias e representações**

### *Maritime identities. Memories and representations*

Na armada capitaneada por Fernão de Magalhães, saíram, do porto de Sanlúcar de Barrameda, 234 tripulantes. Cerca de 1/3 não eram espanhóis. Muitos destes eram portugueses. Todos eram ou constituíram-se em homens do mar, irmanados num destino que desconheciam e colocados perante desafios a que respondiam com os meios técnicos, mentais e devocionais de que dispunham, provindos dos muitos “locais” de onde partiam ou onde tinham nascido. O carácter errante destes homens, tripulantes, fazedores de novos mundos e agentes de múltiplos encontros e desencontros, formara-se nas suas terras de origem.

A localização atlântica da cidade da Póvoa de Varzim e a sua ligação à exploração dos recursos marítimos são, certamente, elementos-chave para a imagem que os naturais têm da sua própria identidade. A condição de gentes do mar traçou um perfil psicológico marcado pela ideia da partida e pela forte noção da inconstância da vida e dos elementos naturais. Ao longo dos tempos, o oceano alimentou o espírito de descoberta e a procura de contacto com outras comunidades e povos.

A arqueologia e a narrativa histórica comprovam uma filiação ancestral a atividades como a pesca ou o comércio de cabotagem, correspondendo os séculos XVIII e XIX à afirmação da classe piscatória como grupo demograficamente dominante no povoado, marcando indelevelmente a sua geografia humana e a sua paisagem urbana. A destacada grandeza numérica da comunidade face a outras, suas congéneres, constituiu desde cedo um elemento diferenciador e identitário. A essa força do número acrescem as reconhecidas particularidades dos seus usos e costumes.

In the fleet captained by Ferdinand Magellan, 234 crew members left the port of Sanlúcar de Barrameda. About a third were not Spanish. Many of these were Portuguese. All were or became men of the sea, bound to a destiny unknown to them and faced with challenges to which they responded with the technical, mental and devotional means at their disposal, coming from the many “places” from which they departed or where they were born. The wandering nature of these men, crew members, builders of new worlds and agents of multiple comings and goings, was formed in their homelands.

The Atlantic location of Póvoa de Varzim and its connection to the exploitation of maritime resources are, certainly, key elements for the image that the locals have of their own identity. The condition of people of the sea has outlined a psychological profile marked by the idea of departure and by the strong notion of the fickleness of life and of the natural elements. Throughout the ages, the ocean has fuelled the spirit of discovery and the search for contact with other communities and peoples.

Archaeology and historical narrative demonstrate an ancestral affiliation to activities such as fishing and the coastal trade, with the 18th and 19th centuries being the time when the fishermen were the demographically dominant group in the town, making their indelible mark on its human geography and urban landscape. The notable size of the community in relation to its counterparts constituted from early on an element of differentiation and identity. To this strength of numbers we can add the recognised particularities of its customs and habits.



A ligação ao mar, à sua faina, aos momentos de tragédia e de glória, normalmente associados aos nomes que ressoam através do tempo pelos seus atos heroicos, os espaços comunitários de labuta, convívio ou devoção são o pano de fundo da identidade coletiva poveira. A fixação de grande parte das suas memórias ocorreu na primeira metade do século XX, coincidindo com um período de profundas alterações sociais, económicas e tecnológicas. O processo construtivo dessas memórias extravasou o grupo original e assumiu-se como o elemento basilar da identidade de todos os poveiros. Processo natural numa terra onde, apesar da mobilidade social, praticamente todas as famílias têm raízes piscatórias. Disso dão prova as conhecidas siglas poveiras.

Por todo o mundo as comunidades marítimas são reconhecidas por intensas e permanentes práticas de solidariedade: individual e de grupo. A despeito de rivalidades de pertença política, a despeito de conflitos religiosos, que conduziram a guerras de religião, a despeito de diferenças linguísticas e culturais, os homens e as mulheres do mar, ligados por experiências por vezes excruciantes de medo, de risco, de perda, de fragilidade, ajudam-se em tempos de dificuldade. Isso mesmo se prevê nos Estatutos das Confrarias dos Mareantes, em Portugal, e disso dão prova os livros de receita e despesa de Misericórdias e Confrarias com a menção de gastos com o tratamento e/ou o enterramento de marinheiros, pilotos e capitães estrangeiros, quando em dificuldades em terras lusas. E isto em nada obsta à existência de rivalidades, de conflitos e de violência quando confrontados em alto mar ou quando disputando recursos marinhos. Solidariedade e associativismo associam-se, de um modo claro nesses mundos, e a Póvoa de Varzim não é exceção.

A Póvoa de Varzim não escapa à “diáspora” marítima em que assenta o espírito da aventura de Fernão de Magalhães/Elcano. Pescadores que partem para as costas marroquinas ou para a Terra Nova; carpinteiros da ribeira que ajudaram a construir tantas embarcações, nos estaleiros de Vila do Conde, do Porto, ou dos Brasis por onde andaram; de mareantes, pilotos e capitães que calcorrearam mundos, disseminando referentes e memórias locais num mundo cada vez mais global. A emigração seguiu-se, individual ou familiar, em particular com destino ao Brasil, onde os que partiam continuavam a desempenhar as atividades em que eram exímios, ou outras que procuravam dominar. A figura do brasileiro de

The connection to the sea and fishing, to moments of tragedy and glory, normally associated with names that have resonated through time for their heroic acts, the community working, conviviality or devotion spaces are the backdrop of the collective identity of Póvoa's fishermen. The establishment of most of their memories occurred in the first half of the 20th century, coinciding with a period of profound social, economic and technological changes. The constructive process of these memories went beyond the original group and became the cornerstone of the identity of all Póvoa people. A natural process in a land where, despite social mobility, practically every family has fishing roots. The well-known *siglas poveiras* (a proto-writing system) are proof of this.

Maritime communities are recognised throughout the world for their intense, permanent practices of individual and group solidarity. Despite political rivalries, despite religious conflicts that have led to religious wars, despite linguistic and cultural differences, the men and women of the sea, bound by sometimes excruciating experiences of fear, risk, loss and fragility, help each other in times of difficulty. This is foreseen in the statutes of the Seafarers Brotherhood, in Portugal, and the account ledgers of charities and associations are proof of this, mentioning the expenses for the treatment and/or burial of foreign sailors, pilots and captains, when in difficulties in Portuguese territory. But this in no way prevents the existence of rivalries, conflicts and violence when confronted on the high seas or when disputing marine resources. Solidarity and partnership are clearly associated in these worlds, and Póvoa de Varzim is no exception.

Póvoa de Varzim does not escape the maritime “diaspora” on which the spirit of the adventure of Ferdinand Magellan/Elcano is based. Fishermen who left for the Moroccan coasts or for Newfoundland; shipwrights who helped build so many boats in the shipyards of Vila do Conde, Porto, or Brazil where they have been one time or another; of sailors, pilots and captains who travelled the world, disseminating local references and memories in an increasingly global world. Individual or family emigration followed, in particular to Brazil, where the ones that departed continued to perform the activities in which they were excellent, or others they tried to master. The figure of the *returned Brazilian* is an example of this.

Without exhausting the repertoire of representations of the global in the local, we could not omit the multiple

torna-viagem é disso exemplo.

Sem esgotar o repertório de representações do global no local, não poderíamos deixar de referenciar os múltiplos ex-votos, de que o património da Póvoa de Varzim e do seu concelho é rico, onde se invocam múltiplos riscos e vicissitudes vividos no mar e em terra.

As devoções são parte integrante dessas vivências e marcam indelevelmente o passado e o presente de muitos espaços costeiros. Expressão última das manifestações devocionais dos homens do mar são, sem dúvida, as procissões, nomeadamente as que ligam a terra e o mar, em trajetos que conduzem os santos maiores das suas devoções para embarcações, assim se procurando “santificar” o mar, espaço secular de risco e de sustento das populações poveiras. Entre elas, podem destacar-se, na Póvoa de Varzim, as procissões de Nossa Senhora da Assunção (15 de agosto); S. Pedro (29 de junho) e Nossa Senhora do Desterro.

Dessa relação do local com o global, não só na Póvoa de Varzim se guardam memórias: as Casas dos Poveiros, no Brasil, na África, no Canadá; as cooperativas de pesca em África, de que são membros ou fundadores homens do mar poveiros, são outras tantas evidências dessa projeção num mundo que reciprocamente transformou ou foi transformado pelos muitos “locais” em que a Póvoa de Varzim se integra. Mas não nos enganemos: memórias e identidades não são registos fixos, inanimados. Eles evoluem e constroem de forma dinâmica o presente e o futuro, respondendo aos seus desafios.

Representações literárias, artísticas e etnográficas da Póvoa de Varzim e das suas gentes refletem uma herança patrimonial muito viva no quotidiano da comunidade, e conscientemente preservada e alimentada por uma política cultural que reconhece a esse património valor inegável em políticas de desenvolvimento sustentável que associam a modernidade com a ancestralidade.

Na contemporaneidade, o património passou a ser o produto de um trabalho da memória na forma como é construído, conservado, defendido por uma comunidade, pois possui a capacidade de estimular a memória das pessoas vinculada a ele, por isso a sua construção vem pela valorização da memória e da identidade de grupo.

votive offerings in which the heritage of Póvoa de Varzim and its region is rich, where multiple risks and vicissitudes experienced at sea and on land are invoked.

Devotions are an integral part of these experiences and indelibly mark the past and the present of many coastal places. The ultimate expression of the devotional manifestations of seafarers are undoubtedly the processions, namely those that link land and sea, in routes that lead the major saints of their devotions to boats, thus seeking to “sanctify” the sea, a secular space of risk and sustenance of the people of Póvoa. Highlights among these in Póvoa de Varzim are the processions of Nossa Senhora da Assunção (Our Lady of the Assumption) on 15 August; S. Pedro (St. Peter) on 29 June; and Nossa Senhora do Desterro (Our Lady of Exile).

Remembrances of this relationship between the local and the global are kept not only in Póvoa de Varzim: the Casas dos Poveiros, in Brazil, in Africa, in Canada; and the fishing cooperatives in Africa, of which Póvoa de Varzim seafarers are members or founders, provide other evidence of this projection in a world that reciprocally transformed or was transformed by the many “places” in which Póvoa de Varzim is integrated. But let us make no mistake: memories and identities are not fixed, inanimate records. They evolve and dynamically build the present and the future, responding to its challenges.

Literary, artistic and ethnographic representations of Póvoa de Varzim and its people reflect a heritage which is very much alive in the community’s daily life, and consciously preserved and nurtured by a cultural policy whose sustainable development policies associating modernity and ancestry acknowledge the undeniable value of this heritage.

Nowadays, heritage has become the product of a work of memory in the way it is built, preserved and defended by a community, as it has the ability to stimulate the memory of the people linked to it, so its construction arises from the appreciation of memory and group identity.

Carta de Foral dada à Póvoa de Varzim por D. Manuel I, em 1514; assinaturas e siglas na página do documento em Nobreza e Povo declaram que aceitam o Foral.

Fonte: AMPV - Fotografias do rosto e da página 7.

Charter granted to Póvoa de Varzim by King Manuel I in 1514; signatures and initials on the page of the document in which the Nobility and the People declare that they accept the Charter.

Source: AMPV - Photographs of the cover and page 7.



Porto de Pesca da Póvoa de Varzim.

Oferta da Família de José Malgueira, c. 1910. Óleo sobre tela e madeira.

Fonte: MMEHPV, inv. P-63.

Fishing harbour at Póvoa de Varzim.

Gift from the family of José Malgueira, ca. 1910. Oil on canvas and wood.

Source: MMEHPV, inv. P-63.



Ala Arriba (Póvoa de Varzim), anos 40 do século XX.

Fotografia colorida por Alfredo da Costa Ramos.

Fonte: Col. Silva Pereira.

MMEHPV, inv. F-902.

Ala Arriba (Póvoa de Varzim), 1940s.

Colour photograph by Alfredo da Costa Ramos.

Source: Col. Silva Pereira.

MMEHPV, inv. F-902.





Carlos Evaristo Félix da Costa. Enseada da Póvoa de Varzim. Final do séc. XIX (?). Fotografia.

Fonte: Col. particular da Família Félix da Costa.

Carlos Evaristo Félix da Costa. Póvoa de Varzim Cove. End of the 19th (?) century. Photograph.

Source: Private collection of the Félix da Costa family.



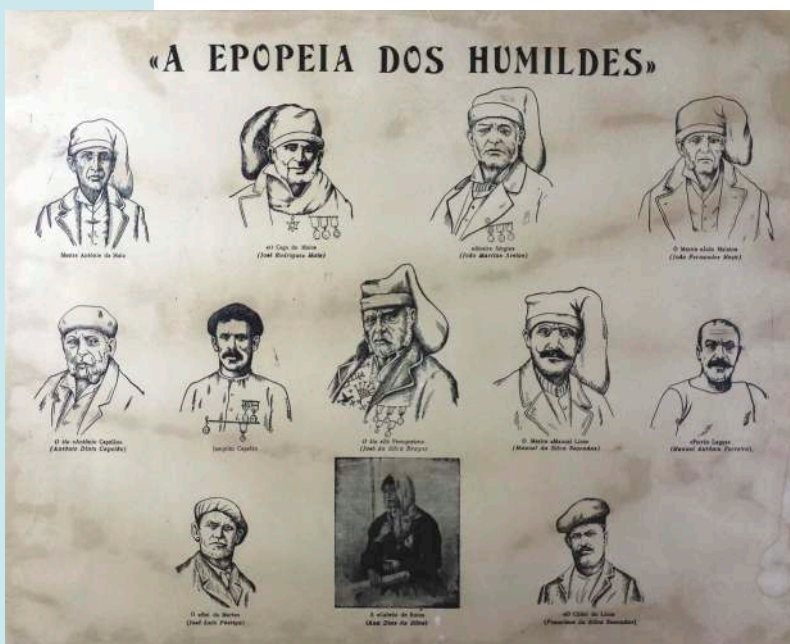
Óleo sobre madeira (415 x 557 mm).

Reprodução do postal n.º 6 da coleção de Postais do Centenário da Morte de António Nobre (1867-1900) - *A Póvoa na Arte Portuguesa*.

Fonte: Col. MNSR.

Oil on wood (415 x 557 mm). Reproduction of postcard no. 6 from the Postcard Collection for the Centenary of the Death of António Nobre (1867-1900) - *A Póvoa na Arte Portuguesa*.

Source: Col. MNSR.



Cartaz da Epopeia dos Humildes de Santos Graça.

Fonte: MMEHPV, inv. G-2.

Poster from the Epopeia dos Humildes by Santos Graça.

Source: MMEHPV, inv. G-2.



José Rodrigues Maio, o "Cego do Maio". Negativo em vidro.  
 Fonte: MMEHPV, inv. F-569.

José Rodrigues Maio, the "Blind Man of Maio" Negative in glass.  
 Source: MMEHPV, inv. F-569.



Póvoa de Varzim — representações cinematográficas. Filme *Ala-Arriba!*, 1942.  
 Fonte: MMEHPV, inv. 2014-117715-F.

Póvoa de Varzim - film representations. Film *Ala-Arriba!*, 1942.  
 Source: MMEHPV, inv. 2014-117715-F.



Porta da Capela de Nossa Senhora da Bonança (Fão, Esposende), séc. XIX.  
 Os entalhes observáveis correspondem a siglas de pescadores poveiros que aí as gravaram, deixando assim associada a sua marca pessoal a um espaço sagrado.  
 Fonte: MMEHPV, inv. ET-142.

Door of the Chapel of Nossa Senhora da Bonança (Fão, Esposende), 19th century. The observable carvings correspond to the initials of Póvoa fishermen who carved them there, thus leaving their personal mark associated with a sacred space.  
 Source: MMEHPV, inv. ET-142.

O POVEIRO A. Santos Graça

Pae	1º FILHO	2º FILHO	3º FILHO	4º FILHO	FILHO MAIS NOVO: HERDEIRO
⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕
☆	☆	☆	☆ †	☆ #	☆
⊗	⊗	⊗ +	⊗ *	⊗ *	⊗
⋈	⋈	⋈ †	⋈ †	⋈ †	⋈

REGRAS USADAS PELOS DESCENDENTES

As Siglas Poveiras. "Regras usadas pelos descendentes".  
 Fonte: GRAÇA, 1932 - O Poveiro: usos, costumes, tradições e lendas. Póvoa de Varzim (Edição de autor), p. 26.

The "Siglas Poveiras". "Rules used by the descendants".  
 Source: GRAÇA, 1932, p. 26.



Pedra siglada.  
Sécs. XIII-XIV (?). Granito. 52 x 23 cm.  
Proveniente da Antiga Ermida da Mata/Capela de S. Tiago (?).  
Fonte: MMEHPV, inv. Es-16.

Stone bearing "siglas".  
13th-14th (?) Centuries. Granite. 52 x 23 cm.  
From the Old Hermitage of Mata/Saint James Chapel (?)  
Source: MMEHPV, inv. Es-16.



Foice (podoa) com sigla de ferreiro.  
Séc. XX. Castelo de Paiva. Ferro e madeira.  
Fonte: MMEHPV.  
Scythe (pruning) with blacksmith's sign.  
20th century. Castelo de Paiva. Iron and wood.  
Source: MMEHPV.



Tala de Rio de Onor (Bragança).  
Séc. XX. Rio de Onor. Vara de madeira de choupo. Alt. 138 cm.  
Fonte: MMEHPV.

"Tala" (measuring stick) from Rio de Onor (Bragança).  
20th century. Rio de Onor. Poplar wood staff. Height 138 cm.  
Source: MMEHPV.



Folha de rosto de O Póveiro,  
de Santos Graça.  
Fonte: GRAÇA, 1932.

Cover page of O Póveiro,  
by Santos Graça.  
Source: GRAÇA, 1932.



Agulhas de coser rede.  
Madeira. Séc. XX. Madeira. Póvoa de Varzim.  
Fonte: MMEHPV.

Sewing needles for nets.  
Wood. 20th century. Wood. Póvoa de Varzim.  
Source: MMEHPV.



Gabão do mar. Pormenor de forro siglado.  
Século XIX - XX. Lã (forro de "branqueta").  
Fonte: MMEHP, inv. ET-188V.

Sea hooded coat. Detail of the lining bearing a "sigla".  
19th-20th century. Wool ("branqueta" lining).  
Source: MMEHP, inv. ET-188V.



Ana Dias da Silva, a "Cabelo de Rato". Diploma. Papel impresso. 1854.  
A atribuição desta medalha de prata por resgate de naufrago corresponde à primeira condecoração, conhecida, atribuída a um natural da Póvoa de Varzim, por atos de heroicidade.  
Fonte: MMEHPV.

Ana "Rat's hair" Dias da Silva. Diploma. Printed paper. 1854. The award of this silver medal for shipwreck rescue corresponds to the first known decoration awarded to a native of Póvoa de Varzim, for heroic feats.  
Source: MMEHPV.



Assento das Lanchas e Bateis da Confradia de Nossa Senhora da Lapa (página de rosto – lança de 2 mastros). 1773.  
Real Irmandade de Nossa Senhora da Assunção.  
Fonte: Igreja da Lapa da Póvoa de Varzim.

Register of the Launches and Boats of the Brotherhood of Our Lady of Lapa (title page – 2-masted launch). 1773.  
Royal Brotherhood of Our Lady of the Assumption.  
Source: Lapa Church, Póvoa de Varzim.



Livro dos Termos da Confradia de Nossa Sr.ª da Lapa Amparo dos Homens do Mar da Vila da Póvoa. 1782 – 1790.  
Real Irmandade de Nossa Senhora da Assunção.  
Fonte: Igreja da Lapa da Póvoa de Varzim.

Record Book of Brotherhood of Nossa Senhora da Lapa Seafarers' Shelter of the town of Póvoa. 1782 – 1790.  
Royal Brotherhood of Our Lady of the Assumption  
Source: Lapa Church, Póvoa de Varzim.



Casa dos Pescadores.

Fonte: Col. particular. José de Azevedo.

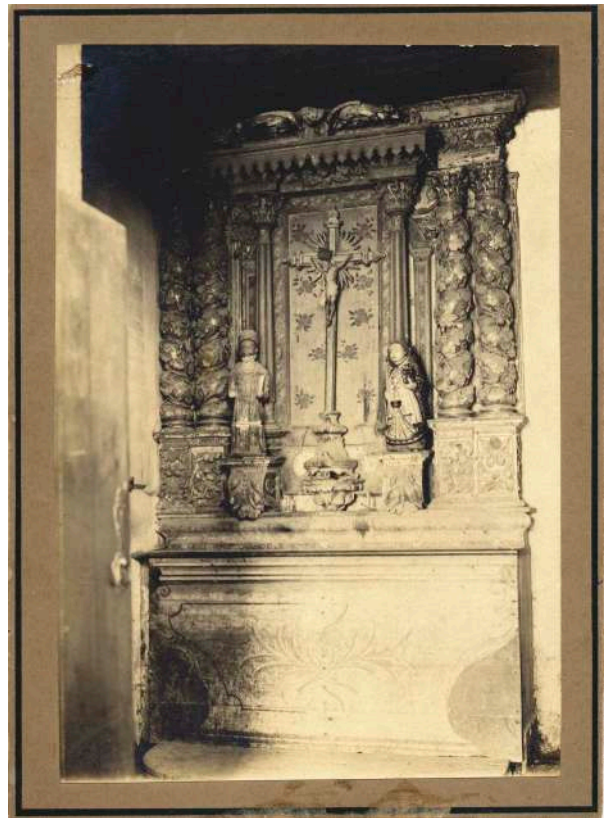
Fishermen's House.

Source: Private collection. José de Azevedo.



S. Tiago Zebedeu, o Maior.  
Santa Casa da Misericórdia da Póvoa de Varzim.  
Fonte: MMEHPV, inv. Es-37.

St. Tiago Zebedeu, the Great.  
Santa Casa da Misericórdia, Póvoa de Varzim.  
Source: MMEHPV, inv. Es-37.



Retábulo de talha com S. Tiago e S. Pedro Gonçalves Telmo.  
Antiga Igreja Matriz (demolida), c. 1909. Fotografias sobre papel.  
Fonte: MMEHPV, inv. F-316.

Carved altarpiece with St. James and St. Pedro Gonçalves Telmo.  
Old Parish Church (demolished), ca. 1909. Photographs on paper.  
Source: MMEHPV, inv. F-316.



S. Pedro Gonçalves Telmo. Século XV (?).  
Calcário policromado e dourado. Misericórdia da Póvoa de Varzim.  
Fonte: MMEHPV, inv. Es. 36.

S. Pedro Gonçalves Telmo. 15th century (?).  
Polychrome and gilded limestone. Misericórdia da Póvoa de Varzim.  
Source: MMEHPV, inv. Es. 36.





Nossa Senhora de Guadalupe, c. 1596.  
 Escultura de vulto em madeira policromada. Inscrição: "N. S. DA AGUA DE LUPO".  
 Alt. 101 x Larg. 40 cm.  
 Fonte: Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição da Póvoa de Varzim.

**Our Lady of Guadalupe, ca. 1596.**  
 Sculpture of a figure in polychrome wood. Inscription: "N. S. DA AGUA DE LUPO".  
 Height 101 x Width 40 cm.  
 Source: Parish Church of Our Lady of Conception, Póvoa de Varzim.



Nossa Senhora da Boa Viagem ("antiga").  
 Séculos XVIII-XIX (?).  
 Escultura de vulto em madeira policromada e dourada.  
 Coroa de prata. Alt. 120 x Larg. 41 cm.  
 Fonte: Igreja de Nossa Senhora da Lapa.

**Our Lady of the Good Journey ("old").**  
 18th-19th centuries (?).  
 Polychrome and gilded wood sculpture of a figure.  
 Silver crown. Height 120 x Width 41 cm.  
 Source: Church of Our Lady of Lapa.



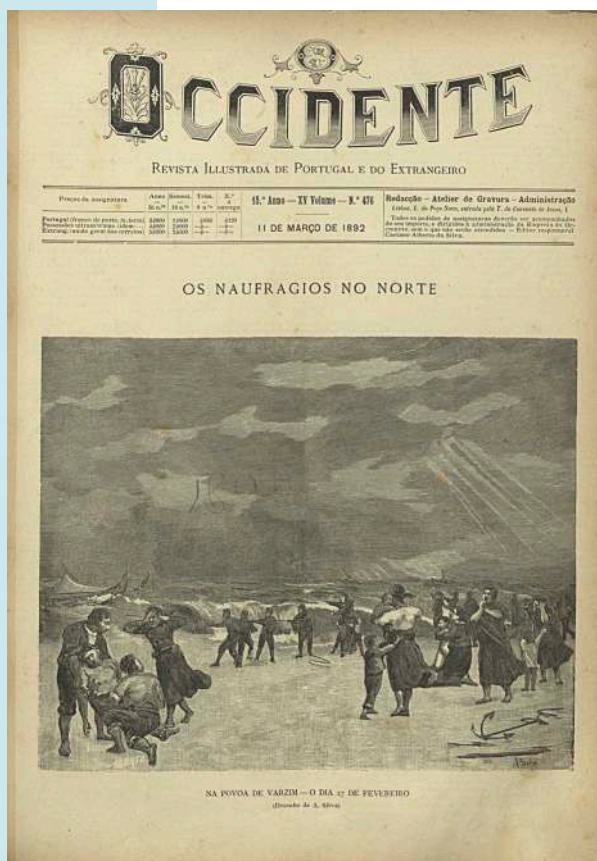
"A Póvoa em Festa no Dia 15 d' Agosto".  
 Postal ilustrado. Recordação do Hotel Aliança. 1.º quartel do séc. XX.  
 Fonte: MMEHPV, inv. BP-53.

**"Póvoa Festival on 15 August".**  
 Picture postcard. Souvenir from the Aliança Hotel. 1st quarter of the 20th century.  
 Source: MMEHPV, inv. BP-53.



Carro triunfal da Procissão  
 de Nossa Senhora da Assunção, 1911.  
 Negativo em vidro.  
 Fonte: MMEHPV, inv. F-538.

**Triumphal procession of Our  
 Lady of the Assumption, 1911.**  
 Negative on glass.  
 Source: MMEHPV, inv. F-538.



Os Naufragios no norte.  
 "Occidente", 15.º ano, vol. XV, n.º 476 (11 mar. 1892), p. 1.  
 Fonte: Hemeroteca Municipal de Lisboa.

The Shipwrecks in the North.  
 "Occidente", 15th year, vol. XV, no. 476 (11 Mar. 1892), p. 1.  
 Source: Lisbon Municipal Digital Library.



Trajes de Tricanas Poveiras.  
 Bairro Norte (avental: azul e dourado),  
 Matriz (vermelho e branco) e Bairro Sul (verde e prata).  
 Fonte: Col. Particulares.

Costumes of peasant women from Póvoa.  
 Northern quarter (apron: blue and gold),  
 Parish Church quarter (red and white) and Southern quarter  
 (green and silver).  
 Source: Private collections.



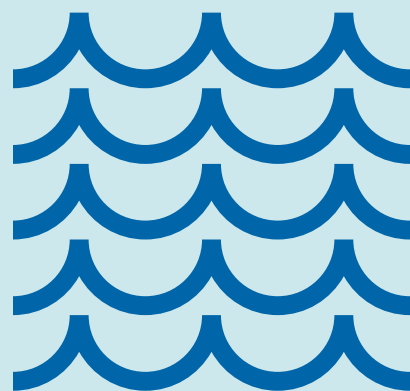
Camisola poveira. Traje de romaria - Farda branca.  
 Século XX. Lã de ovelha. Bordada a ponto de cruz. 1887.  
 Fonte: MMEHPV, F-2768.

Poveira shirt. Pilgrimage costume - White uniform.  
 20th century. Sheep's wool. Embroidered cross-stitch. 1887.  
 Source: MMEHPV, F-2768.



Ex-voto representando revolta de escravos. Ex-voto a Nossa Senhora do Rosário do Castelo. 1756.  
 Óleo sobre madeira. Alt. 29,5 x 43,5 cm. Legenda/subscrição atualizada: "Milagre que fez Nossa Senhora do Rosário do Castelo ao Capitão Francisco de Sousa Pereira; que, indo do Recife de Pernambuco para a cidade do Rio de Janeiro, com cento e setenta negros, que se levantaram. E, oferecendo-se à Senhora, [esta] o livrou de tão grande perigo. Ano [de] 1756."  
 Fonte: IPM, inv. 1666 MEP.

Ex-voto representing slave revolt. Ex-voto to Our Lady of the Rosary of the Castle. 1756. Oil on wood.  
 Height 29.5 x 43.5 cm. Updated caption/subscription: "Miracle that Our Lady of the Rosary of the Castle did for Captain Francisco de Sousa Pereira; who, going from Recife de Pernambuco to the city of Rio de Janeiro, with one hundred and seventy negroes and at the height of 14°, found himself pursued by the negroes, who rose up. And, offering himself to Our Lady, [she] delivered him from such great danger." Year [of] 1756.  
 Source: IPM, inv. 1666 MEP.





## **Transferir saberes através do Oceano: a construção naval.**

*Transferring knowledge across the ocean: shipbuilding.*

### **1. Práticas, memórias e patrimónios.**

*Practices, memories and heritage.*

Desde há cerca de 500 anos as ligações marítimas foram pondo em contacto, de forma regular e continuada, as diferentes zonas do globo, impulsionando as trocas comerciais, mas também de homens, de ideias e de técnicas, num movimento cuja importância conduziu ao que se convencionou chamar de “abertura do mundo” ou de “descompartimentação do real”.

A construção naval em muito contribuiu para a construção deste mundo global. A perícia e a experiência dos construtores navais conduziram à conceção de embarcações modernas, num processo que se deve menos a estudos “científicos” e mais a um conhecimento empírico, transmitido através de gerações. Mesmo hoje não conseguimos totalmente compreender como eram construídos esses instrumentos que cavalgavam os oceanos, resistentes, adaptáveis, robustos e confiáveis, apropriados às navegações e ao comércio transoceânico.

É neste contexto, e sob este olhar, que Vila do Conde, esse “local”, contribuiu para a construção de um mundo “global”, a partir de um domínio em particular: o da construção naval. Em 2016, o município de Vila do Conde deu início a um projeto mobilizador de toda a comunidade local e de todas as vontades políticas. Chamou-lhe “Vila do Conde: um porto para o Mundo”. O projeto visa submeter a construção naval em madeira, ainda hoje praticada em Vila do Conde, a Património Imaterial da Humanidade. Precisamente pelos impactos que essas técnicas, esses modos de construir embarcações em madeira que sulcaram os oceanos tiveram na forma como se definiram e mantiveram rotas de circulação oceânicas a um nível global. Rotas através das quais Fernão de Magalhães, navegador do Atlântico e do Índico, conseguiu chegar ao

For nearly 500 years, maritime connections have regularly and continuously brought the different areas of the globe into contact, boosting trade, but also the exchange of people, ideas and techniques, in a movement whose importance has led to what is conventionally called the “opening of the world” or the “decompartmentalisation of reality”.

Shipbuilding has largely contributed to the construction of this global world. The skill and experience of shipbuilders led to the design of modern vessels, a process that owes less to “scientific” studies and more to empirical knowledge, passed down through generations. Even today, we cannot fully understand how these ocean-going, tough, adaptable, robust and reliable instruments, suitable for transoceanic navigation and trade, were built.

It is in this context, and from this perspective, that Vila do Conde, this “local”, contributed to the construction of a “global” world, from a particular domain: shipbuilding.

In 2016, Vila do Conde City Council started a project that mobilised the entire local community and all political wills. It called it “Vila do Conde: a port for the world”. The project aims to get wooden shipbuilding, still practised today in Vila do Conde, recognised as Intangible Heritage of Humanity. Precisely because of the impact that these techniques, these ways of building wooden ships that ploughed the oceans, had in the way oceanic circulation routes were defined and maintained at a global level. Routes through which Ferdinand Magellan, navigator of the Atlantic and Indian Oceans, managed to reach the Pacific from the Atlantic, through watercourses never before navigated by Europeans.

Although these shipbuilding techniques are not exclusive to Vila do Conde, the importance

Pacífico, a partir do Atlântico, percorrendo cursos de água nunca antes navegados pelos europeus.

Não sendo essas técnicas de construção naval exclusivas de Vila do Conde, a importância que os seus estaleiros tiveram e têm ainda alcançaram esse saber e essas técnicas a Património. Um património que se quer preservar e que se apresenta como elemento identitário e estruturante de toda uma comunidade.

## 2. Técnicas de construção naval.<sup>1</sup>

### Shipbuilding techniques.

Desconhece-se em absoluto quando se terão dado os primeiros passos na construção naval em Vila do Conde. Poder-se-á deduzir que esta seria já uma realidade ao tempo da fundação da nacionalidade. Porventura, a necessidade dos navegadores mediterrânicos que na costa portuguesa passavam na senda das cassiterites tê-los-ia obrigado a criar em estuários ao longo da costa, como o do Ave, apoio ao abastecimento e à reparação das embarcações em tão longa viagem (Almeida, 2013). No entanto, o estabelecimento de uma linha direta e permanente entre o Mediterrâneo e os espaços nórdicos, nomeadamente as costas inglesas e francesas parece ter ocorrido apenas no período posterior à conquista romana da Cantábria (Fernández Ochoa, Morillo Cerdán, 2013).

O norte de Portugal com acesso a duas tecnologias construtivas permitiu que se desenvolvesse um novo tipo de barco: a nau portuguesa. Esta não é mais do que a conjugação perfeita do melhor da arquitetura nórdica das cogas com o melhor da tecnologia construtiva mediterrânica.

No final do século XVI, a construção naval incorpora já os maiores avanços tecnológicos até então verificados. Todos os meios eram então disponibilizados para a constituição das frotas navais, pois delas dependia o domínio dos mares.

Do século XVI ao século XX, a arquitetura da construção de barcos evoluiu. No entanto, ao nível da constituição estrutural, o barco de madeira não conhece, praticamente, evolução desde o século XVI, tal era já a

that its shipyards have had and still have, have given this knowledge and these techniques Heritage value. A heritage that needs to be preserved and is an identifying and structuring element of an entire community.

No-one knows for sure when the first steps in naval construction in Vila do Conde were taken. We can infer that it was already a reality at the time of the foundation of nationality. Maybe the needs of Mediterranean navigators who passed along the Portuguese coast on the tin route obliged them to create in estuaries along the coast, such as the Ave, support for the supply and repair of vessels on such a long journey (Almeida, 2013). However, the establishment of a direct, permanent line between the Mediterranean and the northern spaces, namely the English and French coasts, seems to have only occurred in the period after the Roman conquest of Cantabria (Fernández Ochoa, Morillo Cerdán, 2013).

The north of Portugal, with access to two construction technologies, enabled a new type of boat to be developed: the Portuguese nau. This is no more than the perfect combination of the best of Nordic cog architecture with the best of Mediterranean building technology.

At the end of the 16th century, naval construction already incorporated the greatest technological advances until then. All means were then made available for the make-up of naval fleets, since the mastery of the seas depended on them.

The architecture of boat building evolved from the 16th to the 20th centuries. However, at the level of structural make-up, the wooden boat has known practically no evolution since the 16th century, such was its perfection. As a general rule, and without any great alterations, the boat's constituent parts are the same and are built in the same way.

---

<sup>1</sup> Este texto integra os contributos de António José Carmo.

<sup>1</sup> This text includes contributions by António José Carmo.

sua perfeição. Regra geral, e sem grandes alterações, as peças constituintes do barco são as mesmas e executam-se da mesma forma.

O último barco de madeira construído, em Vila do Conde e em Portugal, foi fabricado em 2007. Este barco comportava em si mesmo um saber acumulado de cerca de 600 anos, transmitido regularmente de geração em geração, no seio da própria fábrica, numa perfeita sintonia de entendimento de quem mostra como fazer e de quem aprende, observando, numa complexa sucessão de processos geométricos puramente empíricos, o expoente máximo de uma cultura e de uma tradição marítimas, hoje em risco de se perderem.

A importância da atividade dos estaleiros navais de Vila do Conde e os seus contributos económicos, sociais e técnicos transcendem, porém, os indicadores relativos à produção local. A emigração de técnicos de construção naval é responsável pela disseminação de um saber técnico e de uma memória social que, nunca se tendo perdido em Vila do Conde, ganharam dimensão em outros pontos do globo. Veja-se, a este propósito, o documentário *Feito torto pra ficar direito*, produzido sob a direção de Bhig Villas Bôas e Vanessa Leal<sup>2</sup>.

É de extrema importância conciliarmos-nos com uma memória quase perdida, como é a da construção naval em madeira, estimulando a descoberta, a procura de novos rumos, afirmando uma identidade que se quer forte, viva e projetada para o futuro.

The last wooden boat built in Vila do Conde and in Portugal, was constructed in 2007. This boat carried in itself an accumulated knowledge of about 600 years, regularly passed down from generation to generation, within the factory itself, in a perfect harmony of understanding of those who show how to do it and those who learn, observing, in a complex succession of purely empirical geometric processes, the greatest exponent of a maritime culture and tradition, today in danger of being lost.

The importance of the shipyard activity in Vila do Conde and its economic, social and technical contributions transcend, however, the indicators related to local production. The emigration of shipbuilding technicians is responsible for the dissemination of a technical know-how and a social memory that have never been lost in Vila do Conde, and gained dimension in other parts of the globe. See, in this respect, the documentary *Feito torto pra ficar direito*, produced under the direction of Bhig Villas Bôas and Vanessa Leal<sup>2</sup>.

It is extremely important to reconcile ourselves with an almost lost memory, such as that of wooden shipbuilding, stimulating discovery, the search for new paths, asserting a strong, lively and forward-looking identity.

### **3. A construção naval em madeira – patrimonialização de técnicas, saberes e sociabilidades.**

#### **Wooden shipbuilding - heritage of techniques, know-how and conviviality.**

Uma preocupação de salvaguarda patrimonial motiva o projeto que desde há anos mobiliza vontades políticas e o envolvimento da comunidade: “Vila do Conde: um porto para o Mundo”, o qual se estriba, precisamente, nos saberes e técnicas de construção naval. Referimo-nos a saberes, técnicas, culturas e sociabilidades que remetem para uma série de patrimónios associados, que não os estritamente ligados à construção naval, e que fazem parte de uma cultura marítima e sabedoria intimamente relacionadas com o mar que importa preservar. Esses conhecimentos, até hoje transmitidos de geração em geração por via empírica, correm o risco de se perder na

A concern for safeguarding heritage has motivated the project that for years has mobilised political will and the involvement of the community: “Vila do Conde: a port for the World”, which is based on the know-how and techniques of shipbuilding. We refer to know-how, techniques, culture and conviviality that cover a range of associated legacies, other than those strictly related to shipbuilding, which are part of a maritime culture and wisdom closely linked to the sea that should be preserved. This knowledge, which has been passed down empirically from generation to generation, is in danger of being lost in the absence of incentives and of concerted

<sup>2</sup> Ver <<https://www.facebook.com/FeitoTortoPraFicarDireito>>.

<sup>2</sup> See <<https://www.facebook.com/FeitoTortoPraFicarDireito>>.

ausência de incentivos e de políticas públicas concertadas e coerentes.

Em processos de classificação patrimonial, não importa apenas salvaguardar o passado, mas ativar a presença dessa prática com valor reprodutivo no presente. A articulação deste processo de salvaguarda com um ativo Turismo Cultural e as novas Economias do Mar é, sem dúvida, um dos caminhos a percorrer. A articulação de vontades, poderes e saberes é a única via com potencial para viabilizar um projeto, com fundamento histórico e patrimonial, mas que se quer com grande impacto social e económico. Com efeito, o Património não existe *per se*. Ele é construído por processos de memorialização e de valorização social, sustentado por sólidas bases de investigação histórica e refletido nos sentidos e significados coletivos, de comunidades que com eles se identificam e que os identificam como seus. Qualquer processo de classificação patrimonial implica esse reconhecimento, bem como o desejo manifesto de partilha do que é local, do que é próprio, do que é único, com o país, com o Mundo.

and coherent public policies.

In heritage classification proceedings, it is not only important to safeguard the past, but to activate the presence of such practices with replication value in the present. The articulation of this safeguarding process with an active Cultural Tourism and the new Economies of the Sea is, without a doubt, one of the paths to follow. The combination of will, power and knowledge is the only way with potential to make a project viable, on historical and heritage foundations, but with great social and economic impact. Indeed, Heritage does not exist *per se*. It is built by processes of memorialisation and social enhancement, supported by solid historical research and reflected in the collective senses and meanings of communities that identify with it and which identify it as their own. Any heritage classification process implies this recognition, as well as the clear desire to share what is local, what is specific, what is unique, with the country and the World.



Pórtico da Igreja Matriz de Vila do Conde.

Fonte: Foto disponibilizada por António José Carmo.

Portico of the Vila do Conde Parish Church.

Source: Photo made available by António José Carmo.



Casas manuelinas de Vila do Conde.

Fonte: AMVC.

Manueline houses in Vila do Conde.

Source: AMVC.



Ex-voto da Capela dos Mareantes.

Igreja Matriz.

Fonte: AMVC.

Offering from the Seafarers' Chapel.

Parish Church.

Source: AMVC.



**MAPA DE CONSTRUTORES NAVAIS  
NATURAIS DE VILA DO CONDE,  
AZURARA E PÓVOA DE VARZIM,  
1540-1650.**



Vila do Conde 139  
Póvoa de Varzim 26  
Azurara 16



Local de residência de construtores navais naturais de Vila do Conde, Azurara e Póvoa de Varzim.  
Fonte: CEDOPORMAR.

Place of residence of shipbuilders from Vila do Conde, Azurara and Póvoa de Varzim.  
Source: CEDOPORMAR.

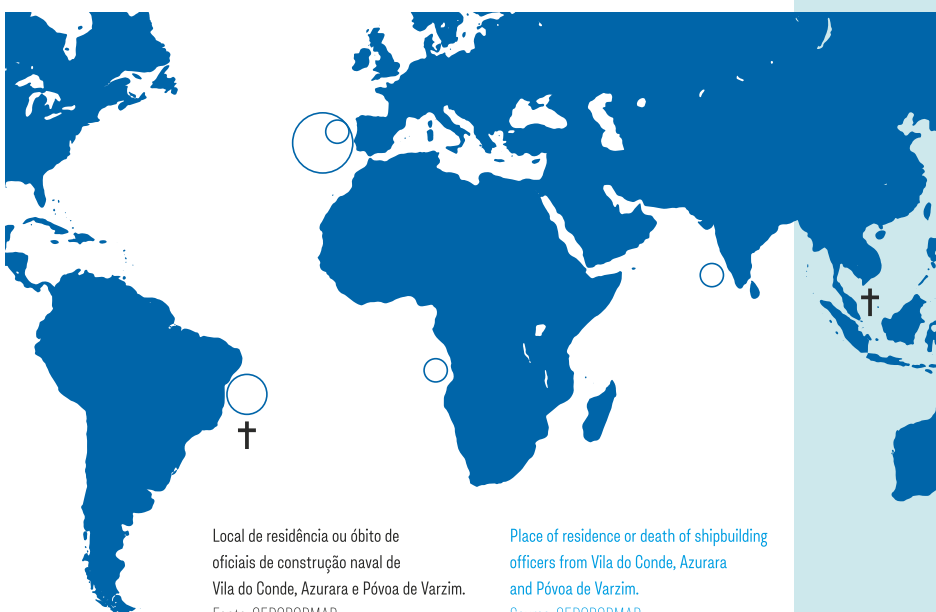
**MAPA DE RESIDÊNCIA EXTERNA DE  
OFICIAIS DE CONSTRUÇÃO NAVAL  
DE VILA DO CONDE, AZURARA  
E PÓVOA DE VARZIM,  
1540-1650.**



Lisboa 25  
Brasil 8  
Porto 1  
Angola 1  
Índia 1



Morto no mar 3:  
· 2 Brasil  
· 1 Malásia



Local de residência ou óbito de oficiais de construção naval de Vila do Conde, Azurara e Póvoa de Varzim.  
Fonte: CEDOPORMAR.

Place of residence or death of shipbuilding officers from Vila do Conde, Azurara and Póvoa de Varzim.  
Source: CEDOPORMAR.

Localização dos estaleiros de Vila do Conde (século XVI).  
Fonte: Polónia, 2007, p. 305.

Location of Vila do Conde's shipyards (16th century).  
Source: Polónia, 2007, p. 305.



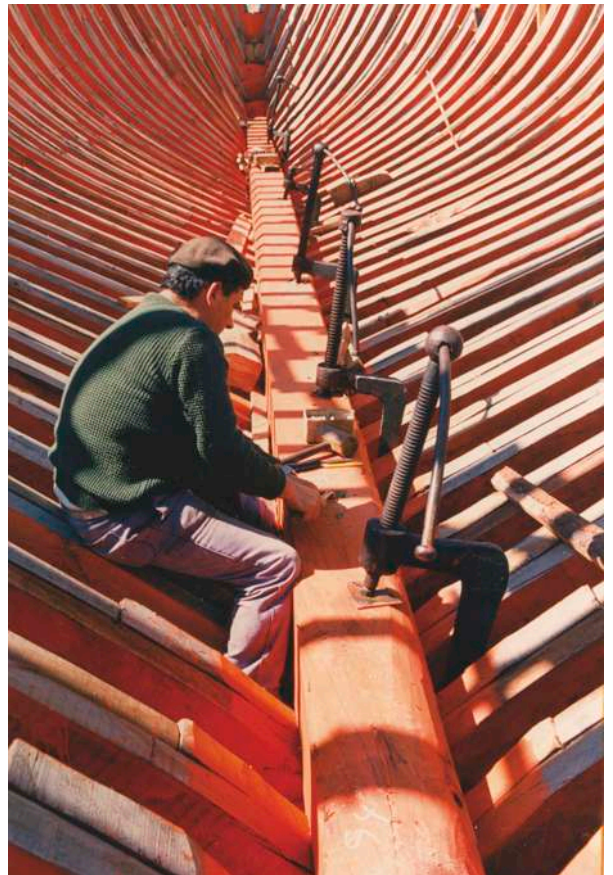






Caverna da popa da réplica da caravela *Boa Esperança*.  
Fonte: Fotografia de António José Carmo.

Stern framework of the replica of the caravel *Boa Esperança*.  
Source: Photograph by António José Carmo.



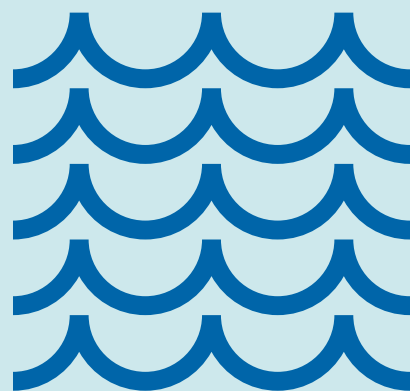
Colocação das cavilhas da sobrequilha na réplica da caravela *Boa Esperança*.  
Fonte: Fotografia de António José Carmo.

Placing the pegs of the kelson in the replica of the caravel *Boa Esperança*.  
Source: Photograph by António José Carmo.



Imagem geral dos estaleiros navais de Vila do Conde em 1989.  
Fonte: Fotografia de António José Carmo.

General view of the Vila do Conde shipyard in 1989.  
Source: Photograph by António José Carmo.





## **Ligar mundos através do Oceano. Modelos de arquitetura e urbanismo em circulação.**

*Connecting worlds across the ocean.*

*Models of architecture and urbanism in circulation.*

No século XVI consolidou-se uma revolução comercial que tinha raízes na Idade Média, e as navegações ibéricas ajudaram-na a tornar-se tendencialmente global. Os portos ajudaram a construir aquilo a que chamamos “capitalismo comercial”, abrindo o caminho para as sociedades burguesas e mercantis, e a organização de redes de natureza e funcionamento tendencialmente globais.

Sociedades modernas. Para o nascimento das quais muito contribuíram portos e cidades portuárias, configurando estruturas importantes e funções que os fizeram distinguir pelo dinamismo e capacidade de inovar.

Ligados a bacias fluviais – no caso português isso é evidente – os portos defenderam territórios, atraíram gentes, facilitaram o escoamento dos produtos do interior, ligaram esse interior ao mar, ao oceano, foram veículos de cultura pela novidade e facilidades de comunicação que proporcionaram.

Durante a Idade Moderna funcionaram como hoje: como centros económicos e polos centralizadores de atividades comerciais (Blot, 2003; Polónia, 2014, p. 323-344), dinamizando negócios, como o trato de escravos a partir de África, o comércio de metais preciosos, matérias-primas e industriais, ou a economia do açúcar, no Atlântico, a redistribuição de produtos asiáticos.

The 16th century saw the consolidation of a commercial revolution that had roots in the Middle Ages, and Iberian navigations helped it to become global. Ports helped to build what we call “commercial capitalism”, paving the way for bourgeois and mercantile societies, and the organisation of networks of a generally global nature and functioning.

Modern societies. Ports and port cities contributed greatly to the birth of these societies, shaping important structures and functions that made them stand out for their dynamism and capacity to innovate.

Connected to river basins – in the case of Portugal this is evident – ports defended territories, attracted people, facilitated the flow of products from inland, connected the interior to the sea, to the ocean, were vehicles of culture due to the novelty and ease of communication they provided.

During the Modern Age, they functioned as they do today: as economic centres and centralising hubs of commercial activities (Blot, 2003; Polónia, 2014, pp. 323-344), boosting business, such as slave trading from Africa, the trade in precious metals, raw materials and industrial goods, or the sugar economy in the Atlantic, the redistribution of Asian products.

Muitas vezes, valeram-se a si próprios e a historiografia tenta perceber até que ponto as formas de governança das cidades portuárias dependeram do poder central ou foram por ele determinadas – sendo impossível, neste tempo, ignorar essa interferência – e o peso do poder local, das câmaras e das elites, e dos seus projetos, na sua evolução. Cidades portuárias como Viana do Castelo (então Viana da Foz do Lima), Vila do Conde, Porto, Aveiro e, já no território brasileiro, Salvador e Rio de Janeiro foram importantes polos comerciais e a sua história acompanha a história da construção do mundo atlântico no período moderno.

É por aqui que se pretende ir com este texto. Procurar, nas experiências urbanas de Viana e de Salvador da Bahia e de outros portos/centros urbanos do Brasil, encontrar experiências cruzadas no urbanismo que a expansão suscitou. Perceber a importância dos cais na estruturação de um porto (Viana, desde a Idade Média), e os sucessivos arruamentos, praças e estruturas (armazéns, pequenos mercados, espaços de construção naval, instituições fiscais, capelas de devoção marinheira) que o quotidiano das docas fez nascer. Criações urbanas que não deixam dúvidas quanto à formação de uma memória marítima, velha de séculos, património de todos quantos percorreriam as rotas comerciais que marcaram a história desses tempos. Em Viana como em Salvador, que as suas gentes, secularmente, partilharam. No século XVI como no início da Época Contemporânea. Os portos, as cidades portuárias, pela sua ação e pela ação dos seus agentes, tiveram um efeito transformador no mundo marítimo a que se entregaram.

Sobre Viana, escreveu Frei Luís de Sousa, a propósito do crescimento dos arrabaldes da terra, que ele aconteceu “porque a gente começou a navegar [...] e grandes os interesses que tiraram da navegação e mercancia, correndo com seus navios a todas as províncias do Norte, e às ilhas e conquistas de Portugal, principalmente ao Brasil”, trazendo no mar “setenta navios de toda a sorte”. Enriquecendo as suas casas, e enriquecendo o património urbanístico da vila. Com casas opulentas e palacetes, como o dos Medalhões, ou o dos Lunas, a casa de Pero Galego e as abastadas habitações dos cristãos-novos, fundamentais neste processo de afirmação desta economia portuária. Foi também com o dinheiro do mar que se fez a Matriz de Santa Maria Maior, o novo edifício da Câmara, sobradado, com espaço cívico nas arcadas

Often, they stood on their own and historiography tries to understand to what extent the forms of governance of port cities depended on the central government or were determined by it, an interference that was impossible to ignore at this time, and the weight of local power, city councils and elites, and their projects, in their evolution. Port cities like Viana do Castelo (then Viana da Foz do Lima), Vila do Conde, Porto, Aveiro and, in Brazil, Salvador and Rio de Janeiro were important commercial hubs and their history follows the history of the construction of the Atlantic world in the modern period.

This is the direction this text intends to take. To look for, in the urban experiences of Viana and Salvador da Bahia and other ports/urban centres in Brazil, cross urban planning experiences that the expansion gave rise to. To understand the importance of the quays in structuring a port (Viana, since the Middle Ages), and the successive streets, squares and structures (warehouses, small markets, spaces for shipbuilding, fiscal institutions, chapels of devotion for sailors) that the daily life of the docks gave birth to. Urban creations which leave no doubt as to the formation of a centuries-old maritime memory, the heritage of all those who travelled the trade routes which marked the port history of those times. In Viana as in Salvador, which their people shared over the centuries. In the 16th century as well as at the beginning of the Contemporary Era. The ports, the port cities, by their action and the action of their agents, have had a transforming effect on the maritime world to which they committed themselves.

Frei Luís de Sousa wrote about Viana with regard to the growth of the suburbs of the land, that it happened “because people started to sail [...] and took a great interest in navigation and trade, taking their ships to all the provinces of the North, and to the islands and conquests of Portugal, mainly to Brazil”, plying the sea with “seventy ships of all kinds”. Enriching their houses, and enriching the town's urban heritage. With opulent houses and palaces, such as the Medalhões, or the Lunas, the house of Pero Galego and the wealthy dwellings of the New-Christians, fundamental in this process of affirmation of the port economy. It was also with the money from the sea that the Santa Maria Maior Mother Church was built, the new Town Hall, with boarded flooring and public space in the arcades on the ground floor, and the Misericórdia, which, enriched with

térreas, e a Misericórdia, que, enriquecida com as dádivas de navegantes e mercadores bem-sucedidos, se ergueu em edifício de jeito maneirista, de inspiração italiana e flamenga (Barros, 2014, p. 81). Também encontramos estes modelos no Brasil, desde logo em Salvador, tão rico e tão monumental, tão embelezado com contributos vianenses desde o século XVI, ou o Rio de Janeiro que, a título de exemplo, recebeu, no século XIX, os irmãos estucadores Meira, naturais de Afife. Assim cresciam e prosperavam os portos-cidades e as cidades-portos.

Porto-cidade e cidade-porto. Eis uma boa maneira de encerrar este breve texto sobre algumas das características dos portos modernos a partir de Viana, do urbanismo e das gentes que se movimentaram pelo Atlântico. Pelo mundo. Cidades portuárias. Capazes de concentrar e, ao mesmo tempo, irradiar modelos e conhecimentos, articulando continentes num panorama, pela primeira vez no período moderno, globalizado.

the gifts from successful sailors and merchants, was built in a mannerist style of Italian and Flemish inspiration (Barros, 2014, p. 81). We also find these models in Brazil, including in Salvador, so rich and monumental, much embellished with contributions from Viana since the 16th century, and Rio de Janeiro, which, as an example, received the Meira plasterer brothers from Afife in the 19th century. This is how port-cities and city-ports grew and prospered.

Port-city and city-port. This is a good way to close this brief text on some of the characteristics of modern ports starting from Viana, urban planning and the people who moved across the Atlantic. Across the world. Port cities. Able to concentrate and, at the same time, irradiate models and knowledge, linking continents in a landscape that for the first time in the modern period became global.





Foral Novo de D. Manuel I, 1512.  
 Fonte: Câmara Municipal de Viana do Castelo.  
[New Charter from King Manuel I, 1512.](#)  
 Source: Viana do Castelo City Council.

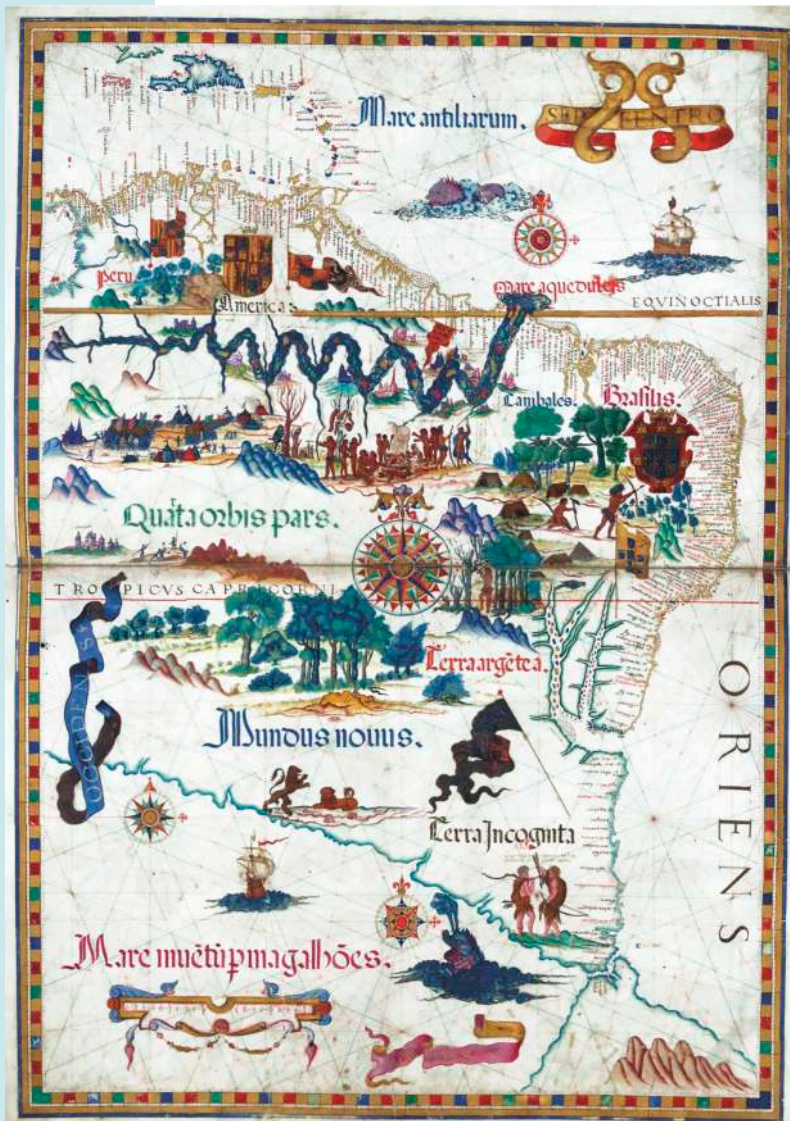


Die Zee caerte van Portugal, tusschen Camino en Montego..., Lucas Jansz (ou Janszoon) Waghenaer, 1583.  
 Fonte: AHMP\_Portugalliae Pars\_WAGHENAER, Lucas Jansz – Zee\_caerte van Portugal..., Leyden, Christophe Plantin, 1583 [l. e. 1586].  
[Die Zee caerte van Portugal, tusschen Camino en Montego...](#), Lucas Jansz (ou Janszoon) Waghenaer, 1583.  
 Source: AHMP\_Portugalliae Pars\_WAGHENAER, Lucas Jansz – Zee\_caerte van Portugal..., Leyden, Christophe Plantin, 1583 [l. e. 1586].



*Urbs Salvador.* Planta elaborada durante a ocupação holandesa. De autor desconhecido, data provavelmente de 1625. Foi publicada, posteriormente, em MONTANUS, 1671.  
 Note-se a muralha natural realizada pela separação do território em Cidade Alta e Cidade Baixa, divididas pelo declive natural de 88 metros entre o porto e a urbanização.  
 Fonte: MONTANUS, 1671.

*Urbs Salvador.* Plan drawn up during the Dutch occupation. Author unknown, it probably dates from 1625. It was later published in MONTANUS, 1671. Note the natural wall created by the separation of the territory in Upper Town and Lower Town, divided by the natural slope of 88 metres between the port and the urban area.  
 Source: MONTANUS, 1671.



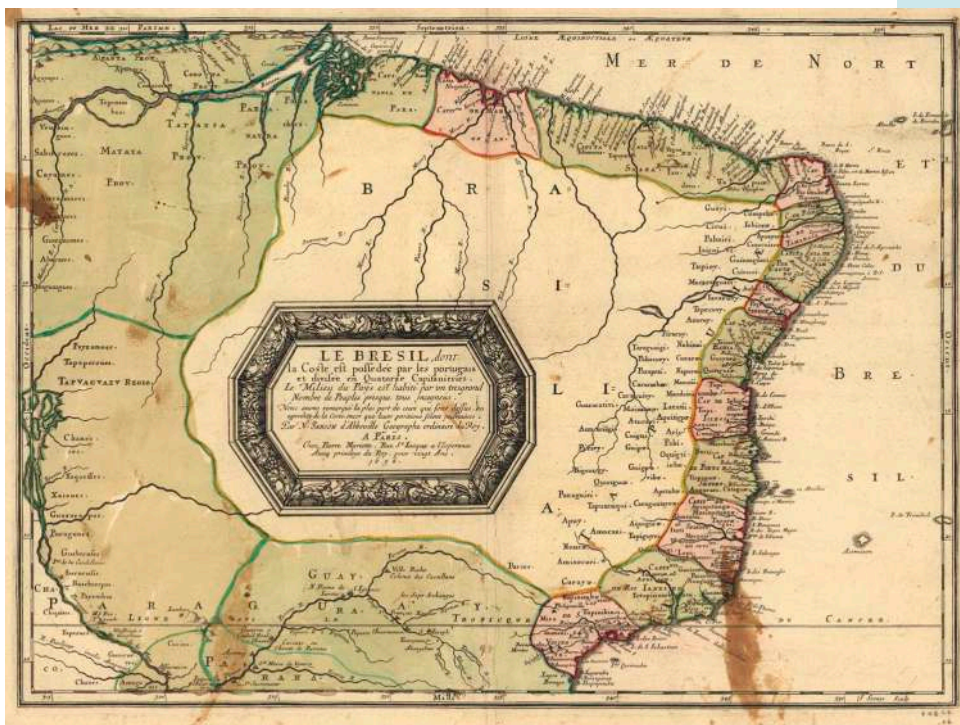
Mapa do Brasil e da América do Sul, incluindo a Patagônia, realizado pelo cartógrafo português Diogo Homem, em 1558.  
 Fonte: Queen Mary I Atlas, British Library. Disponível em <<https://www.myoldmaps.com/395-queen-mary-i-atlas.pdf>>.

Map of Brazil and South America, including Patagonia, made by the Portuguese cartographer Diogo Homem, in 1558.  
 Source: Queen Mary I Atlas, British Library. Available at <<https://www.myoldmaps.com/395-queen-mary-i-atlas.pdf>>.



Mapa do Brasil, realizado pelo cartógrafo francês Guillaume Le Testu, em 1555.  
 Fonte: Biblioteca Nacional de França. Disponível em <<http://expositions.bnf.fr/>>.

Map of Brazil made by the French cartographer Guillaume Le Testu in 1555.  
 Source: National Library of France. Available at <<http://expositions.bnf.fr/>>.



Mapa do Brasil, realizado pelo cartógrafo francês Nicolas Sanson (chez Pierre Mariette), 1656.  
 Fonte: L'Amérique en plusieurs cartes, & en divers traités de géographie, et d'histoire. Là où sont décrits succinctement, & avec une belle Methode, & facile, ses empires, ses peuples, ses colonies, leurs mœurs, langues, religions, richesses etc. Et ce qu'il y a de plus beau, & de plus rare dans toutes ses Parties, & dans ses Isles. Dédicée A Monseigneur Fouquet... Paris, Chez l'Authheur, 1656.  
 Disponível em: <https://purl.pt/27185>

Map of Brazil made by French cartographer Nicolas Sanson (chez Pierre Mariette), 1656.  
 Source: L'Amérique en plusieurs cartes, & en divers traités de géographie, et d'histoire. Là où sont décrits succinctement, & avec une belle Methode, & facile, ses empires, ses peuples, ses colonies, leurs mœurs, langues, religions, richesses etc. Et ce qu'il y a de plus beau, & de plus rare dans toutes ses Parties, & dans ses Isles. Dédicée A Monseigneur Fouquet... Paris, Chez l'Authheur, 1656.  
 Available at <https://purl.pt/27185>

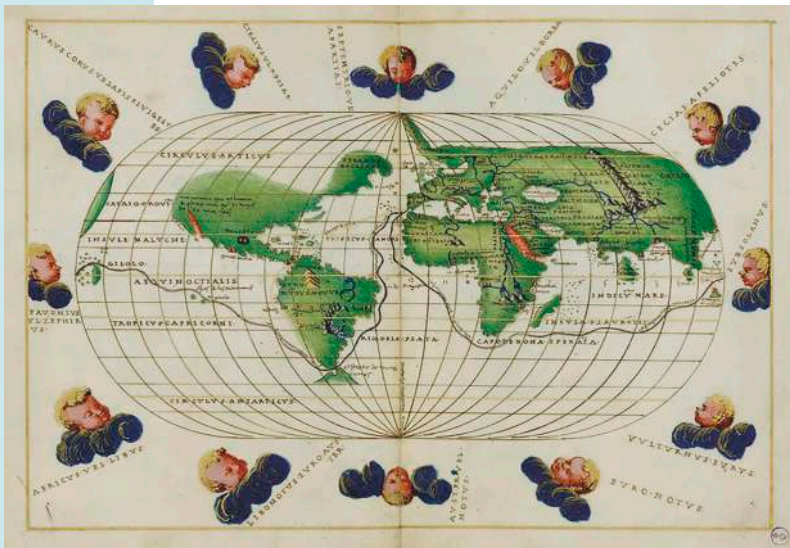


Mapa da Europa, da África e da Ásia do cartógrafo português António Sanches, 1623 (pormenor).

Fonte: British Library, Londres, Lisboa, 1623.  
 Identifier System number: 004961503.  
 Descrição: pergaminho, 6 ft. 5 in. x 2 ft. 4 in.  
 Itens Cartográficos ADD.MSS.22874.  
 UIN: BLL01004961503.

Map of Europe, Africa and Asia by the Portuguese cartographer António Sanches, 1623 (detail).

Fonte: British Library, Londres, Lisboa, 1623.  
 Identifier System number: 004961503.  
 Description: pergaminho, 6 ft. 5 in. x 2 ft. 4 in.  
 Itens Cartográficos ADD.MSS.22874.  
 UIN: BLL01004961503.

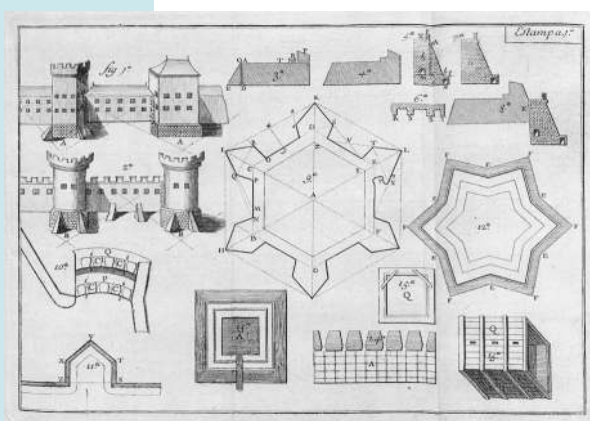


Circum-Navegação da Terra de Magalhães, encontrado no Atlas Portolan de Battista Agnese, c. 1544.

Fonte: BNE.  
 Disponível em <<http://bdh-rd.bne.es/viewer/vm?id=0000023260&page=1>>.

Circumnavigation of the Land of Magellan, found in the Atlas Portolan of Battista Agnese, ca. 1544.

Source: BNE.  
 Available at <<http://bdh-rd.bne.es/viewer/vm?id=0000023260&page=1>>.

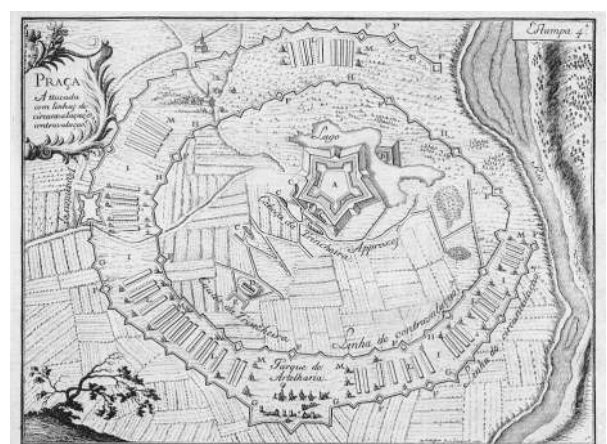


Fortes, Manuel de Azevedo.

Fonte: *O engenheiro portuguez: dividido em dous tratados... obra moderna, e de grande utilidade para os engenheiros, e mais officiaes militares.* Lisboa Occidental: na Officina de Manoel Fernandes da Costa, Impressor do Santo Officio, 1728-1729, Tomo 2, Estampa 1 e Estampa 4.  
 Disponível em: <https://purl.pt/14547/4/>

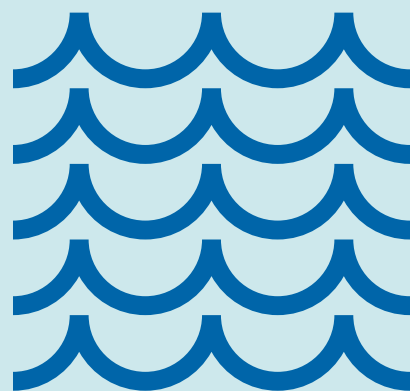
Fortresses, Manuel de Azevedo.

Source: *O engenheiro portuguez: dividido em dous tratados... obra moderna, e de grande utilidade para os engenheiros, e mais officiaes militares.* Lisboa Occidental: na Officina de Manoel Fernandes da Costa, Impressor do Santo Officio, 1728-1729, Tomo 2, Estampa 1 e Estampa 4.  
 Available at <https://purl.pt/14547/4/>



**PORTO**

---





## **Cruzando o Oceano.**

### **Navegação, comércio e emigração.**

*Crossing the Ocean.*

*Navigation, trade and emigration.*

## **Um mundo mudado**

*A changed world*

Nos séculos XV e XVI o mundo mudou. Pela mão de dois protagonistas inesperados: Portugal e Castela, reinos periféricos numa Europa que permanecia fechada no “conforto” dos limites geográficos e mentais construídos ao longo da Idade Média. Estas considerações são válidas também pela forma como a historiografia dominante no panorama internacional – a anglo-saxónica – costuma “ignorar” este papel dos reinos ibéricos no processo de “abertura do mundo” e da introdução de dinâmicas globais que o viriam a marcar para sempre.

É certo que se conheciam outros mundos. E maneiras de lá chegar, seguras, embora só ao alcance de alguns. Se o Oriente era sabido e as suas riquezas chegavam à Europa por meio de intermediários, para lá do mar que se enxergava das praias e dos navios, que navegavam as mais das vezes à vista de terra, estava o desconhecido. As viagens mar adentro só se faziam na imaginação. E conhecemos os efeitos da imaginação perante o desconhecido... Com muitos medos, herdados daquele mundo medieval e resultando precisamente nisso: em impossibilidades (de vida no Equador, por exemplo), em lendas de monstros e no “maravilhoso”, bem como numa cartografia imaginária que alguém haveria de desmistificar. Não que o maravilhoso, o fantástico e os mitos não estivessem presentes em Portugal e nos primórdios da exploração marítima. Mas foram sendo desfeitos, um a um, num processo persistente de exploração do mar e do estabelecimento de pequenas comunidades marítimas. Pelo Atlântico das Ilhas e da costa ocidental africana, ou daqui até à Índia, daqui

In the 15th and 16th centuries the world changed. At the hands of two unexpected leaders: Portugal and Castile, peripheral kingdoms in a Europe that remained locked in the “comfort” of the geographical and mental boundaries erected throughout the Middle Ages. These considerations are also valid for the way in which the dominant historiography on the international scene – the Anglo-Saxon one – usually “ignores” this role of the Iberian kingdoms in the process of “openness to the world” and the introduction of global dynamics that would mark it forever.

It is true that other worlds were known. And there were ways to get there, safe ways, albeit only within the reach of a few. While the Orient was known and its riches reached Europe through intermediaries, what lay beyond the sea that could be seen from the beaches and the ships that mostly sailed within sight of land, was the unknown. Journeys out to sea were only made in the imagination. And we know the effects of imagination in the face of the unknown... With many fears inherited from that mediaeval world and resulting precisely in that: in impossibilities (of life in Ecuador, for example), in legends of monsters and the “wondrous”, as well as in an imaginary cartography that someone would demystify. Not that the wondrous, the fantastic and the myths were not present in Portugal and in the early days of maritime exploration. But they were undone, one by one, in a persistent process of exploration of the sea and the establishment of small maritime communities. Through the Atlantic from the Islands and the western African coast, or from here to India, from here to America, from

até à América, daqui até à China e ao Japão, ligando ilhas e continentes, navegando por todos os mares e oceanos da Terra. A viagem de Fernão de Magalhães/Elcano (1519-1522) foi a chave de todo esse longo processo.

O mundo que os navegadores portugueses e, depois deles, castelhanos, construíram foi um mundo de promessas, de grandeza das monarquias, de ambições pessoais, de projetos de comunidades portuárias, que paulatinamente ganharam carácter global. De resto, começa a ser consensual entre os historiadores que a primeira globalização teve lugar aqui, nos séculos iniciais da Época Moderna, quando os destinos de uma parte significativa do mundo se ligaram, se articularam.

Por este texto tentaremos ligar algumas destas realidades aos portos, entidades muito ativas e cujo papel foi fundamental para desencadear e alimentar uma parte importante deste processo. Processo também ele bastante desconhecido pela historiografia que, tradicionalmente, preferiu vê-lo e interpretá-lo do ponto de vista dos poderes centrais, esquecendo, ou diminuindo, o papel destes portos, dos seus agentes e das suas próprias iniciativas, tão ou mais essencial do que o dos reis ou o dos grandes senhores. Porventura, nalguns casos, muito mais e muito mais eficaz.

É por este caminho que vamos. No espírito deste evento, de ligação do local ao global, partiremos de um dos portos mais dinâmicos do Reino, o segundo em dimensão e volume de atividade, o Porto, para analisarmos rotas, de comércio e de emigração, que resultaram numa diáspora que marcou eternamente a história de Portugal e dos portugueses.

here to China and Japan, connecting islands and continents, sailing all the seas and oceans of the Earth. The voyage of Ferdinand Magellan/Elcano (1519-1522) was the key to this entire long process.

The world that the Portuguese navigators and, after them, the Castilians, built was a world of promises, of monarchical grandeur, of personal ambitions, of port community projects, which gradually took on a global character. In fact, it is starting to be consensual among historians that the first globalisation took place here, in the first centuries of the Modern Age, when the destinies of a significant part of the world were connected and intertwined.

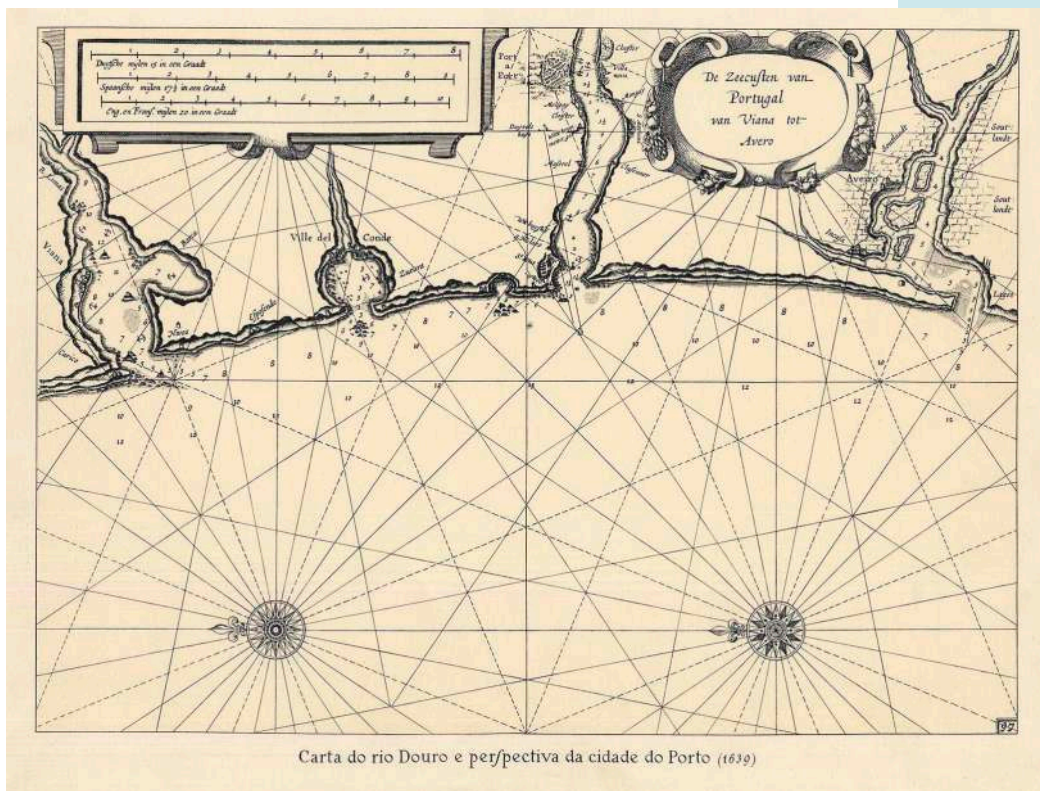
In this text we will try to link some of these realities to the ports, very active entities whose role was fundamental in triggering and nurturing an important part of this process. This process is also largely unknown by historiography which traditionally preferred to see and interpret it from the point of view of the central powers, forgetting or diminishing the role of these ports, their agents and their own initiatives, as essential or even more essential than that of the kings or the great lords. Perhaps, in some cases, much more so and much more effectively.

This is the path we are taking. In the spirit of this event that aims to connect the local with the global, we will take as our starting point one of the most dynamic ports in the Kingdom, Porto, the second largest port in terms of size and volume of activity, in order to analyse the trade and emigration routes that led to a diaspora that has forever marked the history of Portugal and the Portuguese.

É certo que não podemos ignorar a emigração 'organizada', pela Coroa e pelos poderes, como a que surpreendemos com o fretamento da urca Leão Dourado, a mando de João Nunes Correia, contratador do pau-brasil, sob licença régia, em 1597, mas aquela que domina a nossa atenção é a do homem comum, aquele que saía de um porto em nome de uma empresa ou companhia comercial para se estabelecer no Atlântico, nas Ilhas, no Brasil, nas Américas, e ali ganhava raízes para sempre; ou a do mareante que partia e ficava em um qualquer porto deste universo marítimo que os portugueses construíram; ou, ainda, do simples trabalhador que conseguia embarcar e ia procurar (melhor) vida nesses mesmos lugares distantes e (ainda) tão desconhecidos. Vidas à ventura, vidas incertas. Fazendo todos parte desse enorme e anónimo (ou quase) contingente que vemos nas listas de "bens de defuntos" do Arquivo das Índias de Castela, ou nos róis da Casa da Índia e Mina, que tutelava a empresa expansionista portuguesa em geral, ou nas procurações dos notários das cidades e vilas, dando nota de existências, ou de fins de vidas, nessas paragens longínquas. Uma emigração de gentes, que se mistura com tantos assuntos; com os assuntos que fizeram uma parte dos quotidianos nacionais da Época Moderna.

It is true that we cannot ignore the emigration 'organised', by the Crown and the powers that be, such as that which took place with the charter of the Leão Dourado, at the behest of João Nunes Correia, a brazilwood timber merchant, under royal authorisation in 1597, but the one which dominates our attention is that of the common man, the one who left port in the name of a company or trading company to settle in the Atlantic, on the Islands, in Brazil, in the Americas, and took root there forever; or that of the sailor who left and stayed in any port of this maritime universe that the Portuguese built; or, still, that of the simple worker who managed to embark and went in search of a (better) life in those same distant and (still) unknown places. Venture lives, uncertain lives. They are all part of that huge, anonymous (or almost anonymous) contingent which we see in the lists of "goods of deceased persons" in the Castilian India Archives, or in the lists of the House of India and Mina, which supervised the Portuguese expansionist enterprise in general, or in the powers of attorney of the notaries of cities and towns, making reference to lives, or the end of lives, in those faraway places. An emigration of people, which is mixed with so many subjects; with the subjects that were part of the national daily life of the Modern Age.





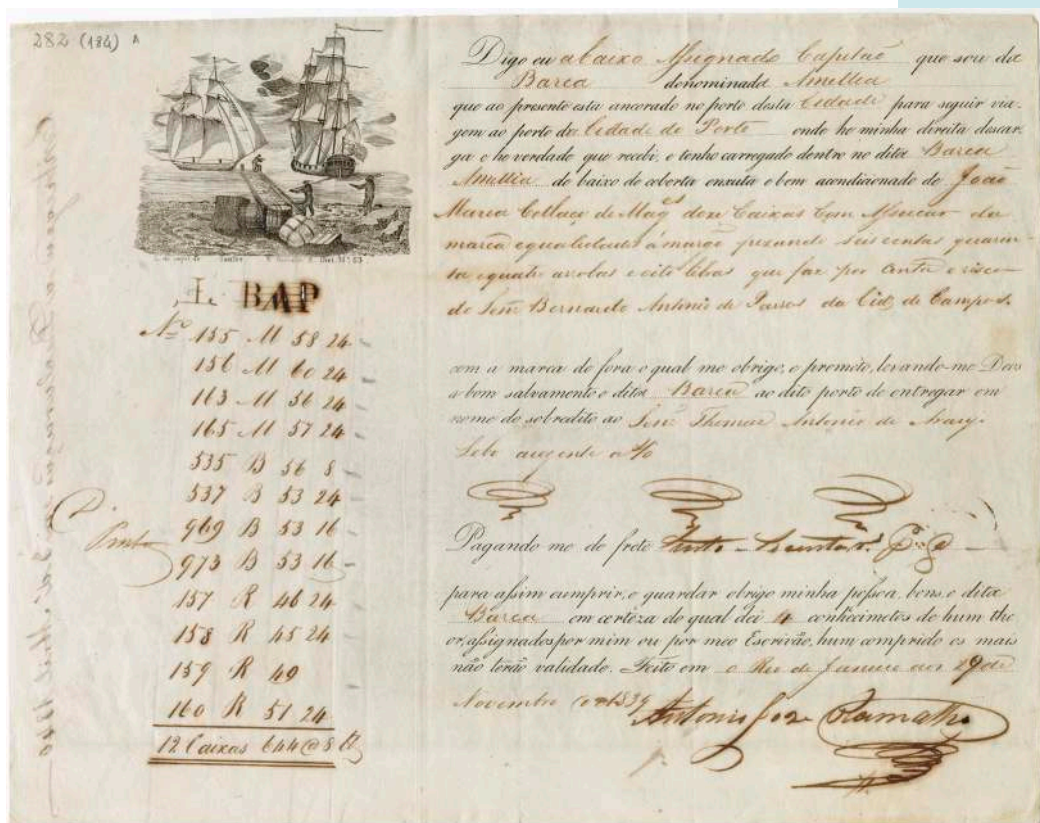
Carta do rio Douro e perspectiva da cidade do Porto (1639)

Carta do rio Douro e perspectiva da cidade do Porto, de Willem Jansz Blaeu, 1639.

Fonte: BLAEU, Willem — De Zeeuyten van Portugal van Viana tot Aveiro, Amsterdam, 1639. Acessível no AHMP.

Map of the Douro River and perspective of the city of Porto, by Willem Jansz Blaeu, 1639.

Source: BLAEU, Willem — De Zeeuyten van Portugal van Viana tot Aveiro, Amsterdam, 1639. Accessible at AHMP.

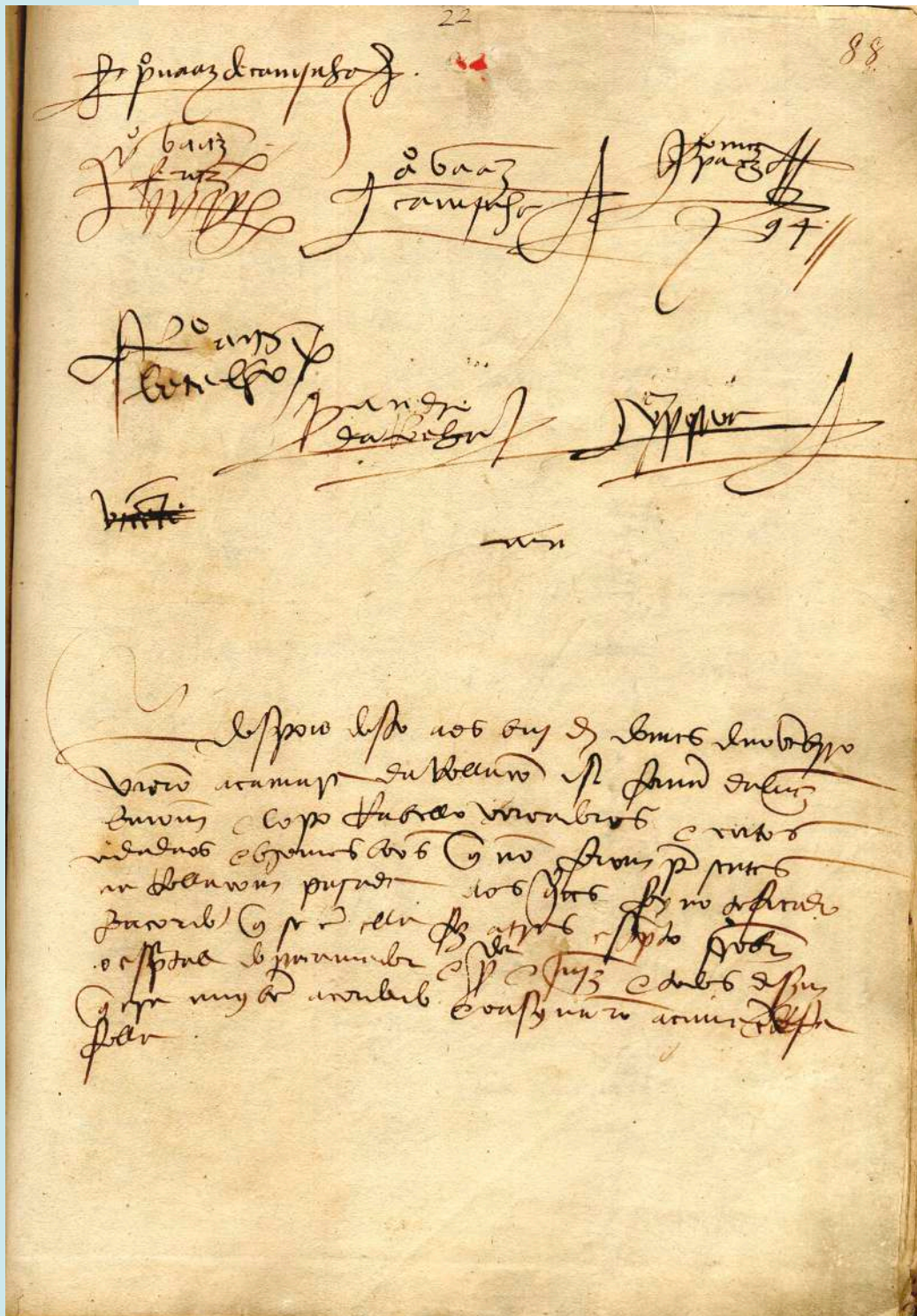


Documento de conhecimento de carga.

Fonte: AHMP.

Bill of lading document.



Source: AHMP.



Ata de reunião da Câmara do Porto  
em que participou Pero Vaz de Caminha, séc. XV.  
Fonte: AHMP.

Minutes of the meeting of Porto City Council,  
in which Pero Vaz de Caminha took part, 15th century.  
Source: AHMP.

APR/15 ACJ (102)

  
  
**REINO DE PORTUGAL**

Governo civil do DISTRICTO de *Porto* Repartição N.º *1733*  
Registrado no liv. *46* a fl. *287.º*


**SIGNAES** GOVERNO CIVIL DO DISTRICTO D *Porto*

Idade *43* annos  
Estatura  
Pezos *Comp*  
Cabellos *gruesos, pardo castanho, natural de Braga*  
Sobriolhos  
Olhos *castanho*  
Naris  
Bocca *Am.*  
Cór *ca*

Concedo passaporte a *José Bernardo da Costa Braga, solteiro, empregado commercial, natural de Braga*  
para *Ceará f.º*  
levando

**SIGNAES PARTICULARES**  
Elhonado por  
Fico ás autoridades administrativas e a todas aquellas a quem pertencer o seu conhecimento, não ponham embaração algum ao portador.  
Valioso por tempo de *trinta* dias para sahír d'este reino.  
Custo do passaporte *200*  
Sello *200* de *Porto* aos *quinte* dias de *Agosto* de 1892.

*Porto* O chefe da repartição.  
*José Bernardo da Costa Braga* O gove nador civil.  
Assinatura do portador.  
*José Bernardo da Costa Braga*



Passaporte de José Bernardo da Costa Braga, natural de Braga, empregado comercial, para se deslocar ao Ceará, via Lisboa.

Fonte: AHMP.

Passport of José Bernardo da Costa Braga, born in Braga, commercial employee, to go to Ceará, via Lisbon.

Source: AHMP.



Emigrantes portuguesas à espera do navio para o Brasil, séc. XX.  
Fonte: Wikipedia.

Portuguese emigrants waiting for the ship to Brazil, 20th century.  
Source: Wikipedia.

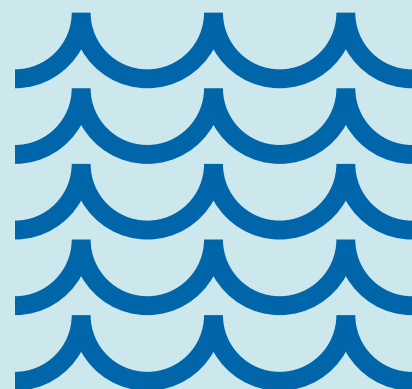


A ruína de uma casa de brasileiro: o Palacete Rosa Pena, em Espinho.  
Fonte: Fotografia de Amândio Barros.

The ruin of a Brazilian house: Palacete Rosa Pena, in Espinho.  
Source: Photograph by Amândio Barros.

**CAMINHA**

---





## **Fronteiras de água.** **Articulações peninsulares** *Water borders.* *Peninsular links*

### **1. A desconstrução de fronteiras** *The deconstruction of borders*

Fernão de Magalhães e Sebastián Elcano mostraram, há 500 anos, através de uma viagem marítima que acabou por ser de circum-navegação do globo, a capacidade de superação de todas as imaginadas barreiras entre oceanos, tornando estas “fronteiras de água” em elementos de ligação, mais do que de divisão. Dessa viagem resultou a afirmação da possibilidade de circum-navegar todos os continentes, através de conexões estabelecidas entre diversas linhas e manchas de água, inclusive oceânicas: o Mediterrâneo, o Atlântico, o Pacífico e o Índico foram percorridos, com retorno ao Atlântico e ao mar Mediterrâneo.

Para além das “fronteiras de águas” oceânicas, outras existiram, tendo subjacente o mesmo desafio: serem atravessadas e superadas. Este é o caso dos rios, dos cursos fluviais, com margens frequentemente disputadas, desempenhando em simultâneo o papel de elemento de separação e de ligação.

No território português, Caminha é um exemplo de um espaço territorial limitado por fronteiras de água, sendo o rio Minho e o seu estuário um marco fronteiro do território nacional. Se esta fronteira foi estabelecida na fase inicial da construção da nacionalidade, exigência da afirmação de um reino independente, ela continuou a ser, secularmente, em simultâneo, uma linha de aproximação e de permeabilidades. Prova-o a análise linguística, histórica, cultural, económica e paisagística desta região do norte de Portugal e da Galiza.

Esta continuidade revestiu-se de diferentes formas e assumiu diversas manifestações, algumas inclusive com carácter de ilegalidade,

500 years ago, Ferdinand Magellan and Sebastián Elcano showed, through a sea voyage that turned out to be a circumnavigation of the globe, the ability to overcome all imagined barriers between oceans, turning these “water borders” into elements of connection rather than division. This voyage resulted in the confirmation that it was possible to circumnavigate every continent through connections established between various channels and stretches of water, including oceanic ones: the Mediterranean, the Atlantic, the Pacific and the Indian Ocean were covered, with a return to the Atlantic and the Mediterranean Sea.

Others existed beyond the oceanic “water borders”, having the same underlying challenge: to be crossed and overcome. This is the case of the rivers, of river sections, with often disputed banks, simultaneously playing the role of elements that separated and connected.

In Portugal, Caminha is an example of a territorial space limited by water borders, with the River Minho and its estuary being a boundary marking out the Portuguese territory. While this border was established in the initial phase of the construction of nationality, a requirement of the affirmation of an independent kingdom, it was still, secularly and simultaneously, an approximation and permeability line. The linguistic, historical, cultural, economic and landscape analysis of this region of northern Portugal and Galicia is clear evidence of this.

This continuity took different forms and assumed various manifestations, some even illegally, especially in historical periods marked

em especial nos períodos históricos marcados pelo confronto entre os dois reinos. Assim ocorre com o contrabando.

Por seu lado, a cooperação transfronteiriça é um dos meios mais eficazes para a aproximação das populações raianas e a promoção de um desenvolvimento económico, social e cultural articulado entre os municípios do Minho e os da Galiza.

Do ponto de vista geográfico, desde tempos ancestrais a vila de Caminha é considerada uma vila raiana. O município está limitado a norte pela Galiza, situado numa zona de fronteira delimitada pelo rio Minho. Esta zona raiana sempre foi um lugar de passagem, de solidariedade, de confrontos. O resultado de todo este processo traduziu-se num património material e imaterial de grande relevância.

Se é certo que onde há fronteira há contrabando, terrestre ou marítimo, e atualmente também aéreo, se a fronteira é “modelada por vontade e mão do homem”, se “a fronteira, para além de geográfica, é barreira política, militar, linguística, identificando e delimitando estados, países e regiões” (Marques, 2004, p. 671), esta funciona, em simultâneo, como elemento de separação e de união. O rio Minho é, e sempre foi, o principal recurso hidráulico da Galiza, com a sua foz em Portugal, com tudo o que esta partilha significa e exige a ambos os lados dessa linha de água.

Em muitas zonas raianas, o contrabando surge como uma forma de fugir à pobreza ou aumentar os parcos rendimentos associados ora ao cultivo da terra ora à atividade piscatória. Para muitos o contrabandista era um herói da terra. Neste contexto, não podemos ainda esquecer um outro tipo de travessias ilegais: as de imigrantes com situação não regularizada, ou a de refugiados com estatutos ainda indefinidos. Curioso é ainda perceber como, no presente, o encerramento das fronteiras, no contexto da pandemia covid-19, veio ressuscitar, nas zonas raianas, antigas rotas clandestinas de travessias ilegais de fronteiras.

Esta realidade e os seus contornos não são necessariamente diversas no espaço da América do Sul percorrido e, de certa forma, ligado pela viagem de circum-navegação capitaneada por Fernão de Magalhães.

by the confrontation between the two kingdoms. This is the case with smuggling.

On the other hand, cross-border cooperation is one of the most effective means of bringing together the border populations and promoting joint economic, social and cultural development between the municipalities of Minho and Galicia.

From a geographical point of view, the town of Caminha has been considered a border town since ancient times. The municipality is limited to the north by Galicia, and situated in a border area delimited by the River Minho. This border area has always been a place of passage, of solidarity and confrontation. The result of this whole process was a tangible and intangible heritage of great importance.

While it is true that where there is a border there is smuggling, by land or sea, and now also by air, if the border is “shaped by the will and hand of man”, if “the border, besides being geographical, is a political, military and linguistic barrier, identifying and delimiting states, countries and regions” (Marques, 2004, p. 671), it also works as an element of both separation and union. The River Minho is, and always has been, the main hydraulic resource of Galicia, with its mouth in Portugal, with everything that this sharing means and requires on both sides of the watercourse.

In many border areas, smuggling emerged as a way of escaping poverty or increasing the meagre incomes associated either with land cultivation or fishing. For many, the smuggler was a local hero. In this context, we cannot forget another type of illegal crossing: that of immigrants with a non-legalised status, or refugees with a still undefined status. It is also interesting to see how, in the present, the closing of borders as a result of the Covid-19 pandemic, revived old clandestine routes of illegal border crossings in the border areas.

This reality and its contours are not necessarily different in the South American region covered and to a certain extent connected by the circumnavigation voyage led by Ferdinand Magellan.

## 2. O contrabando como espaço de comunicação transfronteiriça e transimperial na América do Sul

Smuggling as a cross-border and trans-imperial means of communication in South America

Os portugueses sempre tiveram interesse nos confins da América do Sul, desde a primeira expedição realizada por Martim Afonso de Sousa até a fundação da Colônia do Sacramento, no estuário do rio da Prata; ou mesmo posteriormente, com a anexação da Banda Oriental (atual Uruguai) ao território português na América. As fronteiras ainda pouco desenhadas pelo povoamento luso-hispânico nesta região permitiram muitas “releituras” do Tratado de Tordesilhas e a extensão da ocupação portuguesa no Novo Mundo ao longo de séculos de colonização.

O comércio nessa região, entre súbditos portugueses e espanhóis, apesar de não autorizado, era importante, pois eram escoados diversos produtos vindos das colônias hispânicas pelo rio da Prata, entre eles o próprio metal que dá nome a esse rio: a prata de Potosí. Além disso, Buenos Aires era a porta de entrada do oceano Atlântico para as colônias espanholas na América do Sul (Cross, 1978, p. 154). A dificuldade de acesso ao oceano Pacífico fazia do estuário platino uma importante via de abastecimento e de comércio hispânico com os vice-reinos ao norte da América do Sul.

As relações económicas portuguesas com esta região meridional da América já eram anteriores, vinham do século XVI, contudo foi no século XVII e principalmente no seguinte que as relações se tornaram mais estreitas (Canabrava, 1984), com a ascensão da dinastia de Bragança ao trono português.

Foram muitos os tratados que procuraram estabelecer os limites fronteiros da América do Sul. Podemos mencionar três em especial: o Tratado de Utrecht (1715), que devolveu a Colônia do Sacramento à administração portuguesa após um breve período de dominação espanhola na fortificação; o Tratado de Madrid (1750), que a partir do conceito de *uti possidetis* fez com que os portugueses permanecessem com o direito de ocupar a cidadela no rio da Prata. Este tratado pôs fim a todas as linhas limítrofes possivelmente traçadas pelo Tratado de Tordesilhas, séculos antes. O terceiro tratado foi o de Santo Ildefonso (1777), que oficializou a pertença a Espanha da praça da Colônia do Sacramento e deu aos portugueses o território do Rio Grande e os Sete Povos das Missões (correspondente aos territórios de implanta-

The Portuguese were always interested in the far reaches of South America, from the first expedition undertaken by Martim Afonso de Sousa to the foundation of the Colonia del Sacramento in the estuary of the River Plate; or even later, with the annexation of the Eastern Strip (modern-day Uruguay) to the Portuguese territory in America. The still poorly drawn borders of the Luso-Hispanic settlement in this region allowed many “re-readings” of the Treaty of Tordesillas and the extension of the Portuguese occupation of the New World over centuries of colonisation.

Trade in this region, between Portuguese and Spanish subjects, albeit unauthorised, was important, as various products coming from the Hispanic colonies flowed down the River Plate, among them the very metal that gives its name to this river: the silver of Potosí. Moreover, Buenos Aires was the gateway from the Atlantic Ocean to the Spanish colonies in South America (Cross, 1978, p. 154). The difficulty of access to the Pacific Ocean made the Plate estuary an important Hispanic supply and trade route with the vice-kingdoms to the north of South America.

Portuguese economic relations with this southern region of America already existed, since the 16th century, but it was in the 17th century and particularly the 18th century that relations became closer (Canabrava, 1984) with the rise of the Braganza dynasty to the Portuguese throne.

There were many treaties that sought to establish the border limits of South America. We would mention three in particular: the Treaty of Utrecht (1715), which returned the Colonia del Sacramento to Portuguese administration after a brief period of Spanish domination of the fortification; the Treaty of Madrid (1750), which, based on the concept of *uti possidetis*, meant that the Portuguese remained entitled to occupy the citadel on the River Plate. This treaty put an end to all the boundary lines possibly drawn by the Treaty of Tordesillas, centuries before. The third treaty was that of San Ildefonso (1777), which formalised Spain's ownership of the Colonia del Sacramento and gave the Portuguese the territory of Rio Grande and the Misiones Orientales (corresponding to the territories where the Jesuit missions were estab-



ção das missões jesuíticas). Em todos estes acordos assinados entre as duas Coroas Ibéricas, Sacramento e o Rio Grande eram utilizados como moeda de troca. De posse, ora portuguesa, ora espanhola, o facto é que o domínio do ingresso ao rio da Prata e a esta região geograficamente periférica na América era importante para ambas as Coroas e respectivas sociedades coloniais. Eram objeto de disputa, em particular pelo domínio do comércio e das possibilidades que este mesmo gerava.

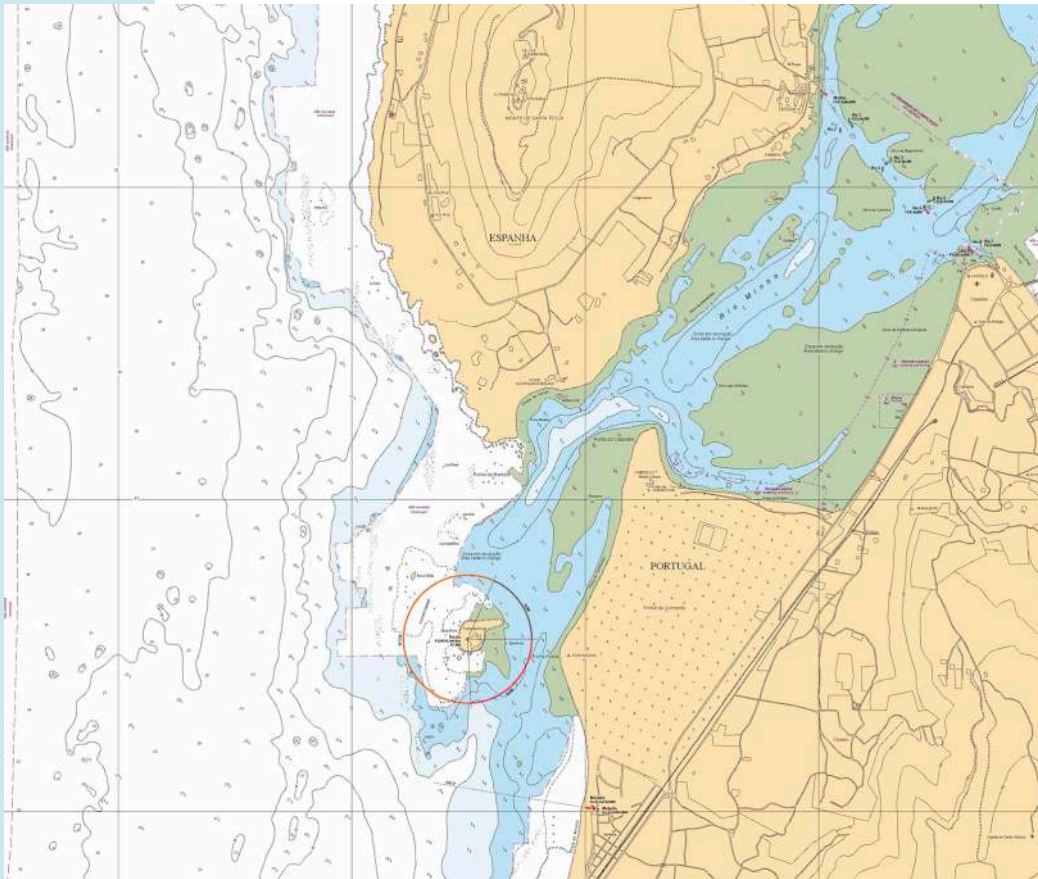
Fernão de Magalhães e o seu projeto de atingir as ilhas Molucas através do Ocidente, ao serviço da Coroa Espanhola, evidenciam a fluidez dessas fronteiras políticas, e mais ainda daquelas supostamente impostas às económicas. Esta constatação exemplifica a forma como funcionavam, historicamente, as linhas de fronteira, e mais ainda as fronteiras de água, evidenciando similitudes de comportamentos, na Europa, como em espaços da América do Sul, ambos percorridos por Fernão de Magalhães. Todos evidenciam o conceito de superação de fronteiras, políticas, económicas, culturais, linguísticas e étnicas.

Este foi o mundo em que viveram Fernão de Magalhães e Sebastián Elcano, e o mundo que ambos ajudaram a construir.

lished). In all these agreements signed between the two Iberian Crowns, Sacramento and Rio Grande were used as bargaining chips. Possessed alternately by both Portugal and Spain, the fact remains that control of entry to the River Plate and this geographically peripheral region of America was important to both Crowns and their respective colonial societies. They were the object of dispute, in particular for the dominance of trade and the possibilities it generated.

Ferdinand Magellan and his project to reach the Maluku Islands through the West, in the service of the Spanish Crown, demonstrates the fluidity of these political borders, and even more so those supposedly imposed on the economic ones. This observation exemplifies how the border lines worked historically, and even more so the water borders, showing similarities in behaviour, in Europe as in South American spaces, both crossed by Ferdinand Magellan. All show the concept of overcoming political, economic, cultural, linguistic and ethnic borders.

This was the world in which Ferdinand Magellan and Sebastián Elcano lived and the world they both helped to build.

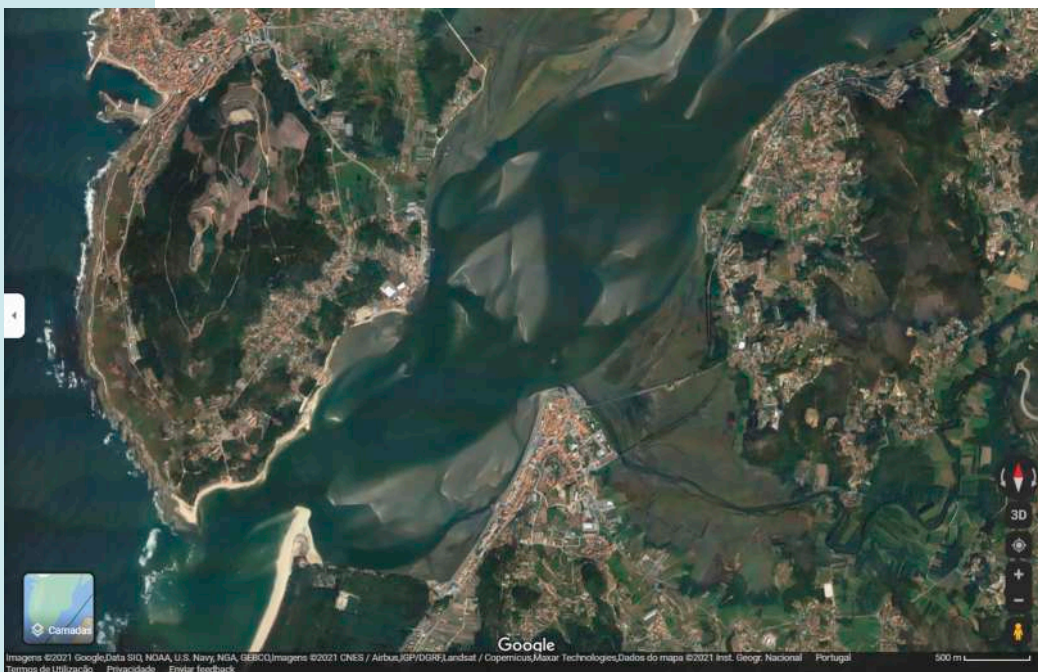


**Caminha e Vila Praia de Âncora, escala 1:10 000.**

Fonte: Instituto Hidrográfico da Marinha. © Copyright Marinha, Instituto Hidrográfico, 2021.  
Publicado com a autorização n.º 38/2021 do Instituto Hidrográfico, Marinha.

**Caminha and Vila Praia de Âncora, scale 1:10 000.**

Source: Navy Hydrographic Institute. © Copyright Navy Hydrographic Institute, 2021.  
Published with authorisation no. 38/2021 from the Navy Hydrographic Institute.

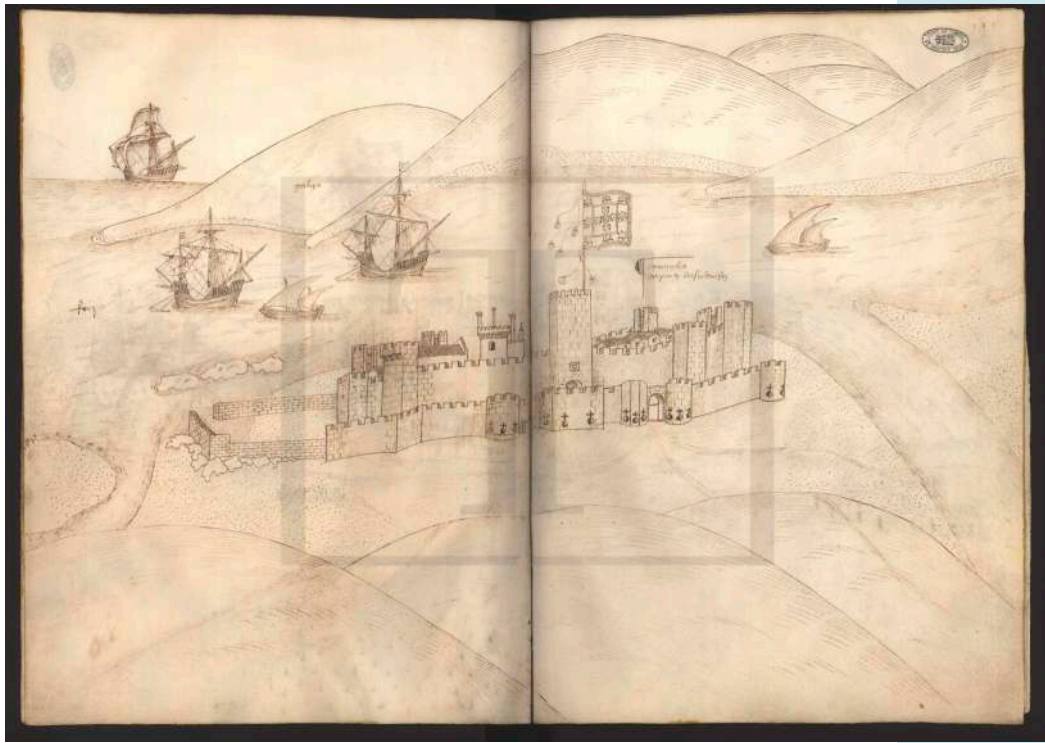


**Estuário do rio Minho, na fronteira entre Portugal e Espanha.**

Fonte: Google Maps.

**Minho River estuary, at the border between Portugal and Spain.**

Source: Google Maps.

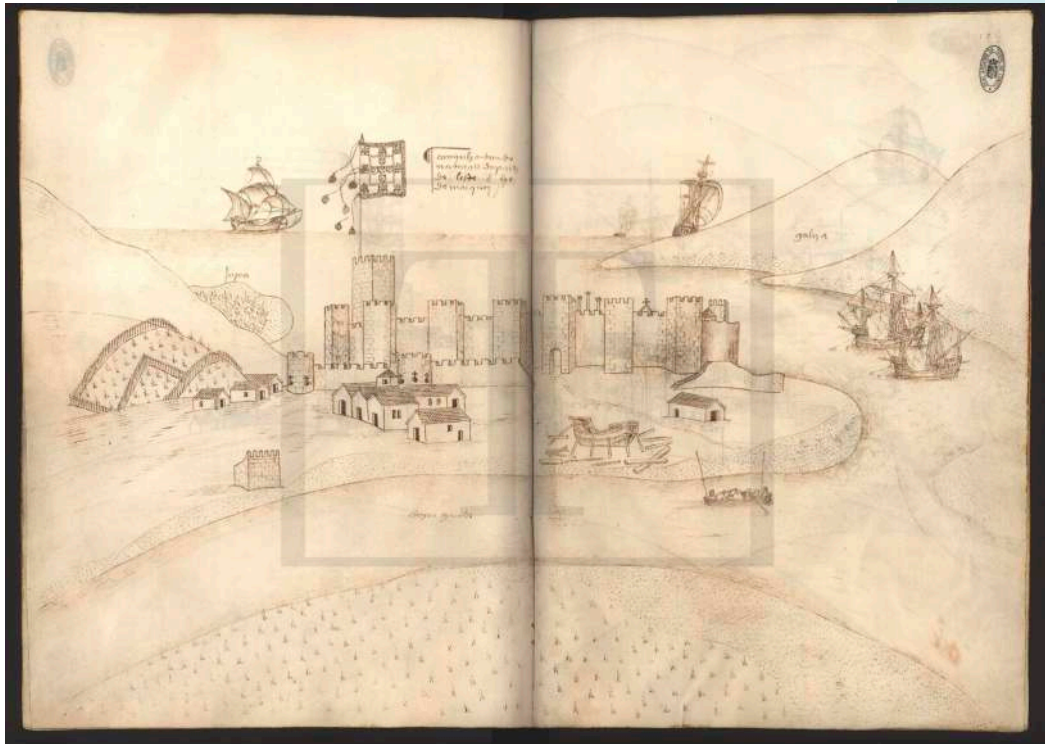


**Representação de Caminha.**

Fonte: DUARTE DE ARMAS — *Livro das Fortalezas situadas no extremo de Portugal e Castela por Duarte de Armas, escudeiro da casa do rei D. Manuel I* [Manuscrito], c. 1509. Acessível no ANTT. Disponível em <<https://digitarq.arquivos.pt/viewer?id=3909707>>.

**Representation of Caminha.**

Source: DUARTE DE ARMAS - *Book on the fortresses on the border between Portugal and Castile* by Duarte de Armas, squire in the house of King Manuel I [Manuscrito], ca. 1509. Accessible at ANTT. Available at <<https://digitarq.arquivos.pt/viewer?id=3909707>>.

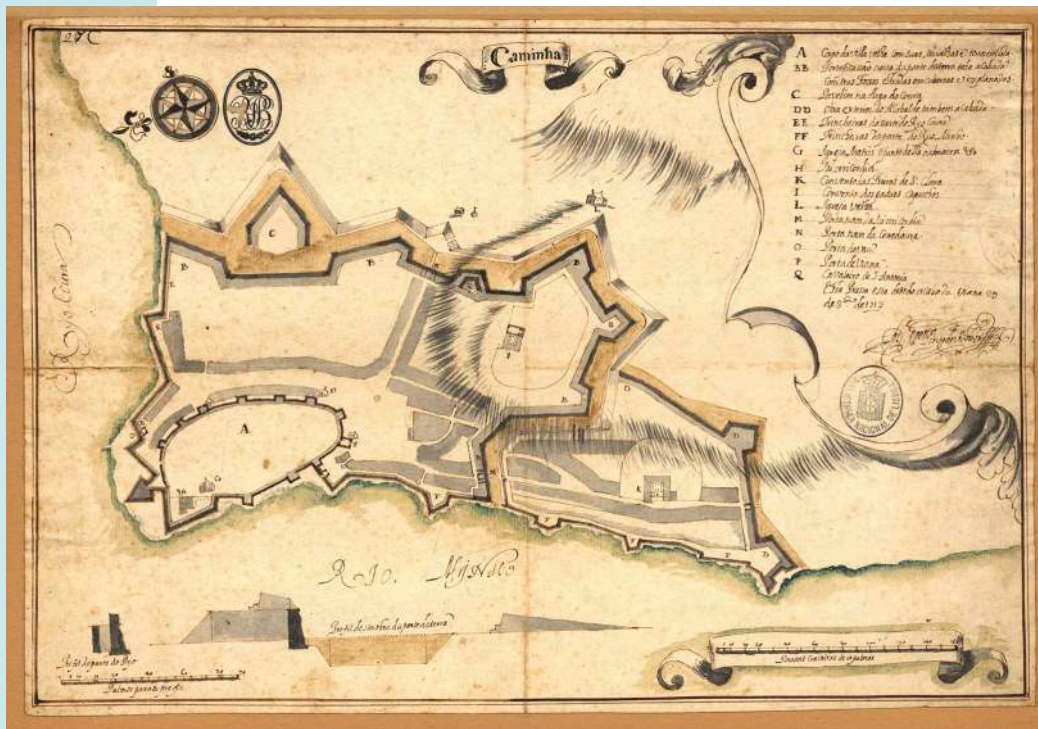


**Representação de Caminha.**

Fonte: DUARTE DE ARMAS — *Livro das Fortalezas situadas no extremo de Portugal e Castela por Duarte de Armas, escudeiro da casa do rei D. Manuel I* [Manuscrito], c. 1509. Acessível no ANTT. Disponível em <<https://digitarq.arquivos.pt/viewer?id=3909707>>.

**Representation of Caminha.**

Source: DUARTE DE ARMAS - *Book on the fortresses on the border between Portugal and Castile* by Duarte de Armas, squire in the house of King Manuel I [Manuscrito], ca. 1509. Accessible at ANTT. Available at <<https://digitarq.arquivos.pt/viewer?id=3909707>>.

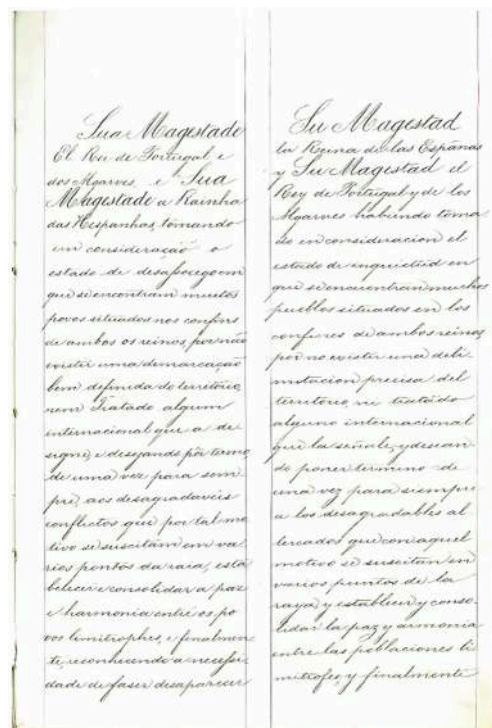
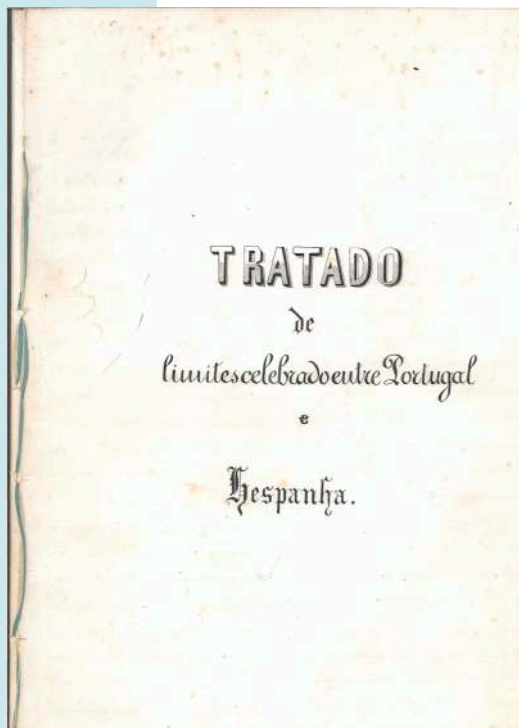


Planta da fortificação de Caminha.

Fonte: VILALOBOS, Manuel Pinto de — [Caminha]. [Material cartográfico]. Escala [ca 1:3500]. 160 brassas craveiras de 10 palmos [=10 cm]. 1713. 2 plantas: manuscritas, tinta bistre e aguadas; 40,2 cm x 28,5 cm. Acessível na BNDP. Disponível em <<https://purl.pt/25592>>.

Plan of the fortification of Caminha.

Source: VILALOBOS, Manuel Pinto de — [Caminha]. [Cartographic material]. Scale [ca 1:3500]. 160 fathoms of 10 spans [=10 cm]. 1713. 2 plans: hand-written, in bistre ink and wash; 40.2 cm x 28.5 cm. Accessible at BNDP. Available at <<https://purl.pt/25592>>.

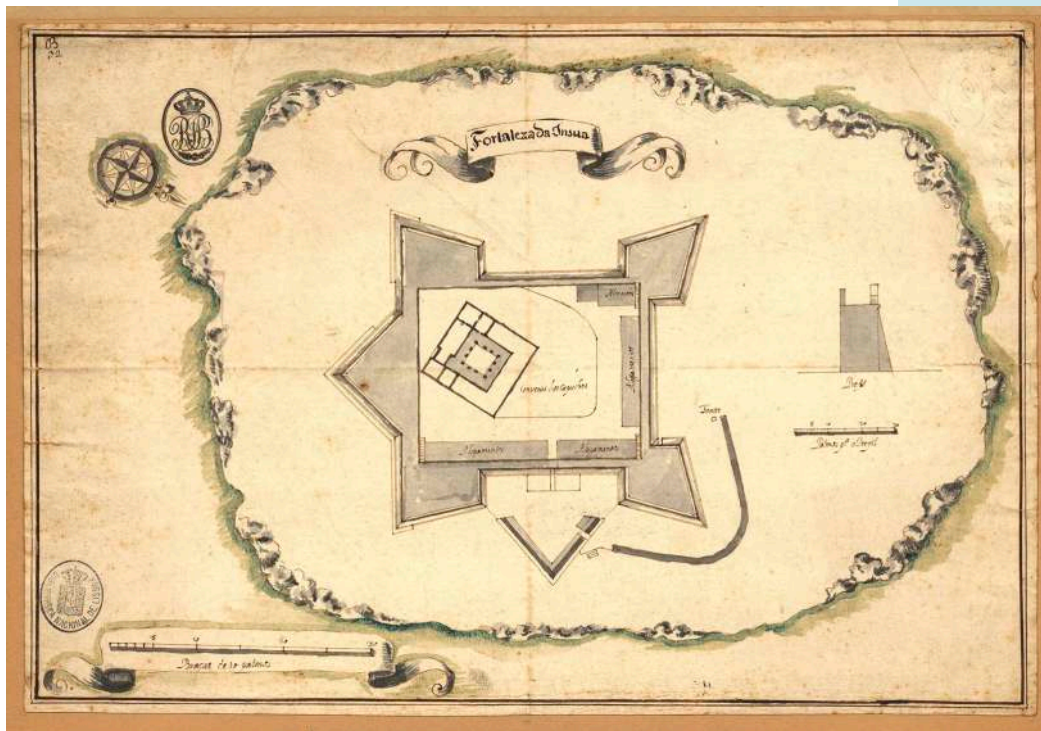


Tratado de Limites Celebrado entre Portugal e Espanha, 1864.

Fonte: Fonte: Arquivo e Biblioteca do Instituto Diplomático, Ministério dos Negócios Estrangeiros. Disponível em <<https://di.mne.gov.pt/arquivo-e-biblioteca/documentos-e-efemerides/150-anos-do-tratado-de-limites?highlight=WyJyaW8lLCJtaW50byIsInJpbW50byJd>>.

Treaty of Limits between Portugal and Spain, 1864.

Source: Archive and Library of the Diplomatic Institute, Ministry of Foreign Affairs. Available at <<https://di.mne.gov.pt/arquivo-e-biblioteca/documentos-e-efemerides/150-anos-do-tratado-de-limites?highlight=WyJyaW8lLCJtaW50byIsInJpbW50byJd>>.



**Fortaleza da Insua, c. 1713?**

Fonte: Fonte: VILALOBOS, Manuel Pinto de — [Fortaleza da Insua], [Material cartográfico], [ca 1713?].  
1 desenho: tinta bistre e aguadas; 40,2 x 28,5 cm.

Acessível na BNDP.

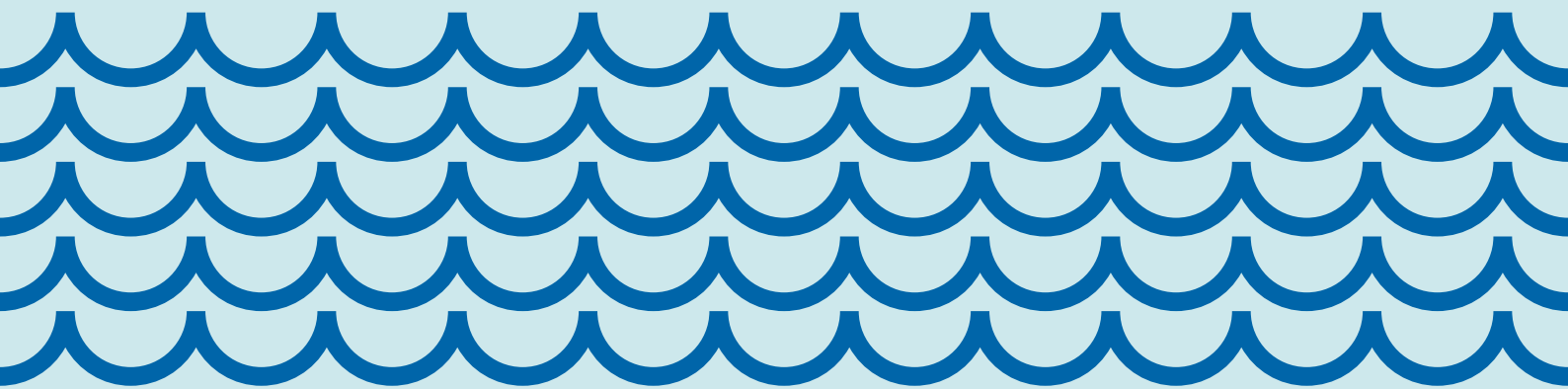
Disponível em <<http://purl.pt/25502/>>.

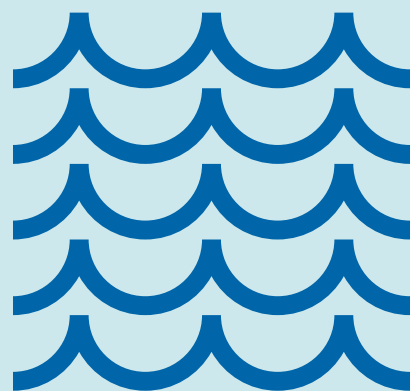
**Insua Fortress, ca. 1713?**

Source: Source: VILALOBOS, Manuel Pinto de — [Insua Fortress], [Cartographic material], [ca 1713?].  
1 drawing: bistre ink and wash; 40.2 x 28.5 cm.

Accessible at BNDP.

Available at <<http://purl.pt/25502/>>.







## **Devoções através do oceano.** **Práticas e sociabilidades religiosas** *Devotions across the ocean.* Religious practices and convivialities

Uma vida dura, a do mar. Marcada por sobressaltos, acidentes e tragédias tantas vezes traduzidos em naufrágios que enlutam as comunidades ribeirinhas. Uma vida a lidar com o medo. Com esses medos provocados pelo mar imenso, a incerteza do regresso, o constante convívio com o desconhecido.

Os antropólogos que estudam os quotidianos e as práticas culturais de comunidades marítimas referem-se a uma vida de risco, que resulta em ansiedade, que os inúmeros rituais ligados à gente do mar procuram mitigar. É assim em Goa, é assim no Bangladesh, ou na Mauritânia, é assim na Europa, e onde quer que houve, haja e continue a haver marinheiros e pescadores. É assim no século XXI, foi assim nos séculos XV e XVI, foi assim ao longo da existência humana. Rituais adaptados a gentes, às suas crenças, às suas superstições, às suas práticas profissionais, ao seu meio ambiente (Deb, 2018).

Práticas religiosas. Religiosidade com história. A que aqui evocamos, a propósito de Vila Nova de Gaia e da sua ligação ao sagrado pelo mar, faz parte deste conjunto tão vasto! É expressão de uma vertente popular da religião, muito forte entre as gentes do litoral, como escreveu Geraldo Coelho Dias (Dias, 2002, p. 275-283). Que nos explica que esta religiosidade popular promove uma ligação mediática ao sagrado, pessoal, “directa e sentida, sem pruridos de dualismos ou dicotomias e libertas das peias jurídicas da clerezia” (Dias, 2002, p. 278). Embora esta esteja presente, porém, mais como elemento que percebe essas carências dos grupos que dirige espiritualmente, que os tenta trazer à igreja e ao culto, necessariamente fazendo cedências (a vários cultos, a várias festas, a várias manifestações de fé das gentes e, mesmo, a várias superstições), sob pena de um distanciamento que não deseja

A hard life, that of the sea. Marked by shocks, accidents and tragedies, often coming as shipwrecks that leave the waterside communities grief-stricken. A life coping with fear. Fears provoked by the immense sea, the uncertainty of return, the constant coexistence with the unknown.

Anthropologists who study the daily lives and cultural practices of seafaring communities refer to a life of risk, resulting in anxiety, which the numerous rituals linked to seafaring people seek to mitigate. It is the same in Goa, in Bangladesh, or Mauritania, in Europe, and wherever there were, are or will be seafarers and fishermen. It is the same in the 21st century, it was the same in the 15th and 16th centuries, it has been the same throughout human existence. Rituals adapted to people, to their beliefs, to their superstitions, to their professional practices, to their environment (Deb, 2018).

Religious practices. Religiosity with history. What we evoke here, in relation to Vila Nova de Gaia and its connection to the sacred through the sea, is part of such a vast number! It is the expression of a popular aspect of religion, very strong among coastal communities, as Geraldo Coelho Dias wrote (Dias, 2002, pp. 275-283). He explains that this popular religiosity promotes a mediated connection to the sacred, that is personal, “direct and heartfelt, uncomplicated by dualisms or dichotomies and free from the juridical shackles of the clergy” (Dias, 2002, p. 278). Although this is present, however, more as an element which perceives these needs of the groups it spiritually directs, which tries to bring them to the church and to worship, necessarily making concessions (to various cults, to various feasts, to various manifestations of faith of the people and even to various superstitions), at the risk of an



Este contacto, esta ligação, com o sagrado resulta de necessidades intrínsecas a estas gentes. Das situações-limite acima referidas. Uma ligação que se exprime de forma individual e/ou comunitária. O pescador e o homem do mar precisam dessa ligação para si. Para sua própria proteção, pois claro, mas com a consciência muito vincada de que ela é indispensável ao grupo, ao seu grupo, à sua companhia, à sua comunidade.

O mar é, assim, com a bênção das redes ou o batismo das embarcações, ou o próprio apelo a Yemanjá, que ama os homens do mar e os protege, um ambiente de ricas simbologias e de práticas culturais (Blass, 2007). Logo, o mar e a vida marinha são muito mais do que realidades materiais. São ligação entre o homem e o seu imaginário, riquíssimo, de lendas, histórias, rituais de todo o tipo. Individuais, mas sobretudo coletivos, de proteção das gentes do mar: festas, procissões, oferendas e ex-votos. Outra vez: com inúmeras traduções, como há muito nos mostrou o antropólogo Malinowski descrevendo rituais de proteção idênticos aos que conhecemos em África, no Brasil, na Europa... praticados pelos pescadores do Pacífico quando iniciam a pescaria<sup>1</sup>.

Um mundo vasto, mas que encurta distâncias com estes rituais. Precisamente, um mundo de rituais. Muito do que se mostra neste contexto tem a ver com práticas simbólicas e ritualistas. Tudo tem eficácia, como o gesto, o amuleto, a oração, a celebração, a festa, o culto. Um mundo de práticas, transversal. Um mundo de capelas, alminhas, ex-votos, de sacralização das águas, dos navios e dos apetrechos e das próprias margens; um mundo de cortejos de pequenos barcos engalanados, de flores, de orações. Um mundo que – pelo mar – se descobriu mutuamente ao longo dos séculos, e sobretudo durante o período que evocamos neste livro e no evento comemorativo em que ele se enquadra.

estrangement which it does not desire.

This contact, this connection with the sacred results from needs that are intrinsic to these people. From the above-mentioned borderline situations. A connection that is expressed in an individual and/or community way. The fisherman and the seafarer need this connection for themselves. For their own protection, of course, but with the very clear awareness that it is indispensable to the group, their group, their company, their community.

With the blessing of the nets or the baptism of the boats, or actually appealing to Yemanjá, who loves seafarers and protects them, the sea is therefore an environment of rich symbolisms and cultural practices (Blass, 2007). Hence, the sea and marine life are much more than material realities. They are a link between man and his very rich imagination, with legends, stories and rituals of all kinds. Individual, but above all collective rituals, of protection of the people of the sea: feasts, processions, offerings and ex-votos.

Again: with countless translations, as the anthropologist Malinowski has long shown us by describing protection rituals identical to those we know in Africa, Brazil, Europe... practised by Pacific fishermen when they start fishing<sup>1</sup>.

A vast world, but which shortens distances with these rituals. Indeed, a world of rituals. Much of what is shown in this context has to do with symbolic and ritualistic practices. Everything is effective, like the gesture, the amulet, the prayer, the celebration, the feast, the service. A transversal world of practices. A world of chapels, souls, votive offerings, of the sacralization of the waters, of the ships, of the tackle and of the shores themselves; a world of parades of small bedecked boats, of flowers, of prayers. A world that – through the sea – was mutually discovered over the centuries, and particularly during the period that we evoke in this book and in the commemorative event in which it is set.

---

<sup>1</sup> MALINOWSKI, 1922, continuando estudos como os de MALINOWSKI, 1918, p. 87-92.

<sup>1</sup> MALINOWSKI, 1922, giving continuity to studies like those of MALINOWSKI, 1918, p. 87-92.



Procissão de São Pedro, 2013.

Fonte: CIPA - Centro Interpretativo do Património da Afurada.

[Procession for St. Peter, 2013.](#)

Source: CIPA - Heritage of Afurada Interpretative Centre.



Barcos na Afurada, 1983.

Fonte: Fotografia de João Seixas.

[Boats in Afurada, 1983.](#)

Source: Photograph by João Seixas

Redeiros, 2014.

Fonte: CIPA - Centro Interpretativo do Património da Afurada.

Net Makers, 2014.

Source: CIPA - Heritage of Afurada Interpretative Centre.

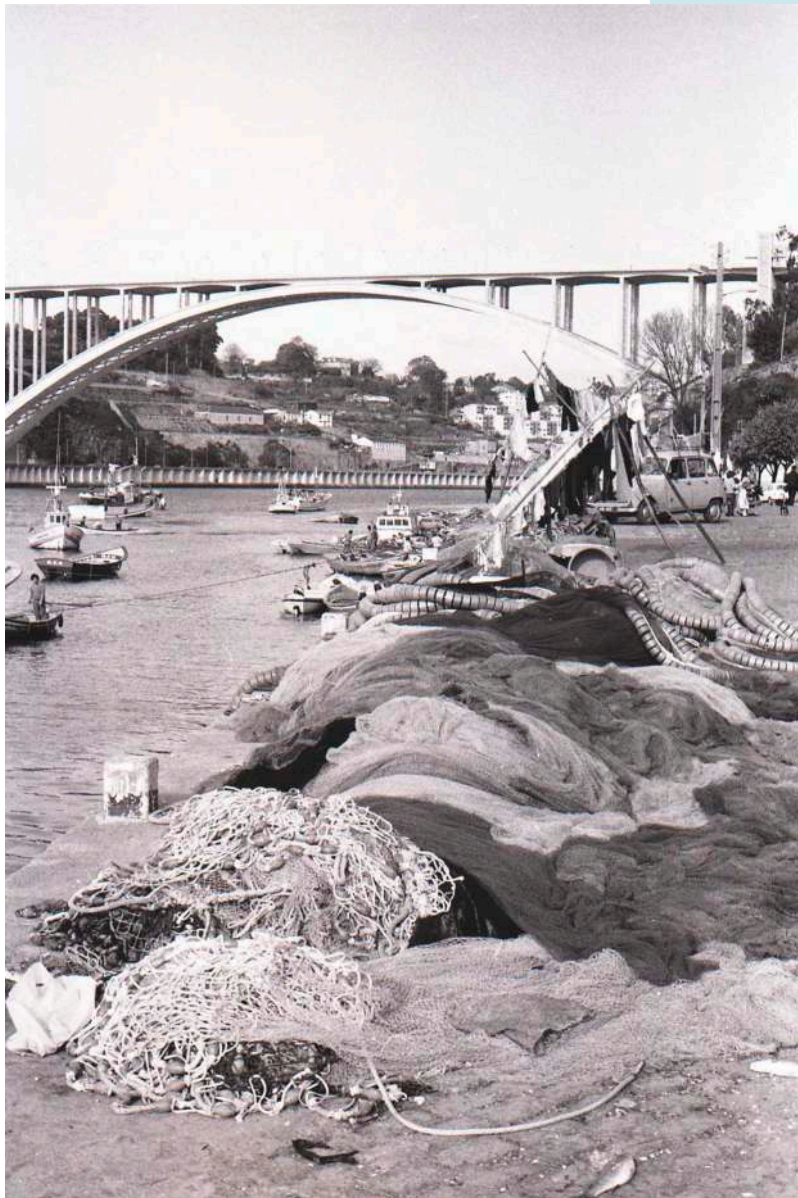


Redes na Afurada, 1983.

Fonte: Fotografia de João Seixas.

Nets in Afurada, 1983.

Source: Photograph by João Seixas.





**Pescadores na Afurada, 1983.**

Fonte: Fotografia de João Seixas.

**Fishermen in Afurada, 1983.**

Source: Photograph by João Seixas.



**Gaia e Vila Nova no Atlas de Pedro Teixeira, 1634.**

Fonte: PEREDA, Felipe; MARIAS, Fernando, eds. (2002) - *El atlas del rey planeta. La "Descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos" de Pedro Teixeira (1634)*. Hondarríbia: Editorial Nerea, fol. 47r.

**Gaia and Vila Nova in the Atlas of Pedro Teixeira, 1634.**

Source: PEREDA, Felipe; MARIAS, Fernando, eds. (2002) - *El atlas del rey planeta. La "Descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos" by Pedro Teixeira (1634)*. Hondarríbia: Editorial Nerea, pag. 47r.



São Gonçalo.  
Fonte: Associação Recreativa  
"Os Mareantes do Rio Douro"

[Saint Gundisalvus.](#)  
Source: Recreational Association  
"Os Mareantes do Rio Douro".



Cabeça de São Cristóvão.  
Fonte: Associação Recreativa  
"Os Mareantes do Rio Douro".

[Head of St Christopher.](#)  
Source Recreational Association  
"Os Mareantes do Rio Douro".

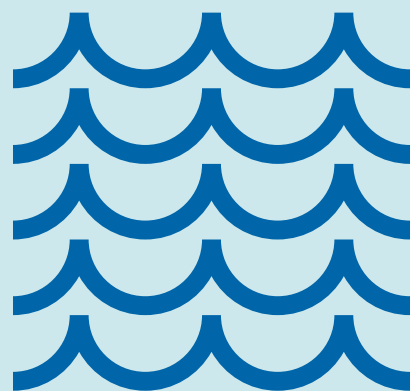


**São Roque.**

Fonte: Associação Recreativa  
"Os Mareantes do Rio Douro".

**São Roque.**

Source: Recreational Association  
"Os Mareantes do Rio Douro".





## **As economias do mar. A indústria conserveira.**

*The economies of the sea.  
The canning industry*

### **1. Velhos e novos usos do mar**

*Old and new uses of the sea*

A exploração de recursos marítimos e marinhos antecedeu, em muitos séculos, as navegações dos séculos XV e XVI, que “descompartimentaram” os diversos mundos, colocados em contacto regular através dessas rotas de navegação. A pesca e a produção de sal contam-se entre essas atividades. Reconhecidamente ancestrais, ligaram o homem ao mar e aos recursos que ele proporcionava.

Matosinhos, localidade e município costeiro, tem no mar uma componente integrante e fundamental da sua identidade. Matosinhos afirmou-se, desde cedo, como um viveiro de pescadores, homens rijos que saíam para a faina em pequenas pinaças e se fizeram homens do mar. O transporte, a navegação e o comércio marítimos exerceram grande influência no crescimento da terra. Mas foram a pesca, a extração de sal e as conservas de peixe os principais pontos de referência da sua relação com o mar. Se, no presente, o valor económico da pesca e das conservas continua a ter peso, mais peso ainda tem a memória patrimonial desta última atividade, a que o poder local tem dedicado especial atenção.

A indústria conserveira em Matosinhos tem esse potencial: o de evocar experiências de vida, memórias patrimoniais e a história de uma terra, ligando-as a um desenvolvimento sustentado com base nos chamados novos usos do mar, neles se incluindo o Turismo e a Gastronomia.

The exploitation of maritime and marine resources predated, by many centuries, the 15th and 16th century navigations which “decompartmentalised” the different worlds brought into regular contact through these shipping routes. Fishing and salt production are among these activities. Admittedly age-old activities, they linked man to the sea and to the resources it provided.

For the coastal city of Matosinhos, the sea is an integral, fundamental component of its identity. Matosinhos asserted itself early on as a breeding ground of fishermen, tough men who went out fishing in small fishing boats and became men of the sea. Maritime transport, navigation and commerce had a great influence on the growth of the land. But fishing, salt extraction and canned fish were the main reference points of its relationship with the sea. Although the economic value of fishing and canning currently continues to be important, the heritage memory of this last activity, to which the local government has dedicated special attention, carries even more weight.

The canning industry in Matosinhos has this potential: to evoke life experiences, heritage memories and the history of a land, linking them to a sustained development based on the so-called new uses of the sea, including Tourism and Gastronomy.



Dos tanques de salga romanos à conserva em lata, Matosinhos desenvolveu uma indústria conserveira que trouxe consigo outras indústrias subsidiárias e se traduziu num complexo industrial que hoje alimenta o natural cruzamento entre Turismo e Património Industrial.

From the Roman salting tanks to tinned food preserves, Matosinhos developed a canning industry that brought with it other subsidiary industries and resulted in an industrial complex that today nourishes the natural interaction between Tourism and Industrial Heritage.

## 2. A indústria conserveira

### The canning industry

Preservar alimentos era essencial para responder a carências alimentares em tempos críticos. Conservá-los foi tanto uma preocupação como um desafio, difícil de vencer, ao longo da Idade Média e da Época Moderna. Para quem andava no mar nos séculos XV e XVI, essa preocupação era acrescida pelo facto de não se conseguirem alimentos frescos durante muito tempo, sendo necessário, por isso, manter, com a melhor qualidade possível, os que se levavam a bordo. A salga foi, durante muito tempo, o principal, senão o único, meio de conservação alimentar.

Apenas no final do século XVIII e no início do século XIX, num contexto de uma França revolucionária, os processos de conservação dos alimentos progrediram.

Em Portugal, a faixa marítima era, então como agora, longa e rica em recursos marinhos. A vitalidade da pesca e a abundância de mão-de-obra feminina, tradicionalmente já envolvida no mercado de trabalho, levariam um conjunto de empresários a investir na indústria conserveira ao longo do século XIX.

Matosinhos esteve na vanguarda do processo de afirmação e evolução do setor. Se no início do século XX ainda apresentava um cenário rural, destacava-se cada vez mais a sua afirmação industrial.

A Primeira Guerra Mundial coincidiu com um incremento da atividade conserveira. A guerra interrompeu as comunicações e contrariou o transporte contínuo e atempado de alimentos frescos. As conservas passaram a ser a alternativa, considerada fundamental para alimentar não apenas os soldados em campanha, mas a população em geral dos países envolvidos no conflito.

Portugal investe na presença das indústrias conserveiras portuguesas em diversas exposições industriais,

Preserving food was essential to respond to food shortages in critical times. Throughout the Middle and Modern Ages, preserving it was both a concern and a difficult to overcome challenge. For those who went to sea in the 15th and 16th centuries, this concern was increased by the fact that food couldn't be kept fresh for a long time, so it was necessary to preserve the best quality food on board. For a long time, salting was the main, if not the only, means of food preservation.

Only at the end of the 18th century and the beginning of the 19th century, in the context of a revolutionary France, did food conservation processes advance.

In Portugal, the coastline was then, and still is, long and rich in marine resources. The vitality of fishing and the abundance of female labour, traditionally already involved in the labour market, led a number of entrepreneurs to invest in the canning industry throughout the 19th century.

Matosinhos was at the forefront of the sector's affirmation and evolution process. If at the beginning of the 20th century it was still in a rural setting, the build-up of its industrial status was on the rise.

The First World War coincided with an increase in the canning activity. The war interrupted communications and hindered the continuous and timely transportation of fresh food. Canned food became the alternative, considered essential to feed not only the soldiers in the field, but the general population of the countries involved in the conflict.

Portugal invested in the presence of Portuguese canned food industries in several national and international industrial exhibitions. In a context of growing industrialisation, the emergence of the workers' move-

nacionais e internacionais. Num contexto de crescente industrialização, da emergência do movimento operário, da proliferação de inovações tecnológicas e do uso de novas fontes de energia, como a eletricidade e o vapor, essas exposições revelavam sobretudo a desejada expansão dos mercados de consumo que se pretendiam atingir.

A participação portuguesa nesses certames deixava bem clara, de uma forma intencional, a importância da vocação marítima do país e da sua economia, recuperando o tema mais caro da História Portuguesa, o dos Descobrimentos e da abertura de rotas que ligaram pontos distantes. De um lado, a evocação do passado e, do outro, o perspetivar do futuro, através da divulgação e valorização de produtos considerados “âncora” de uma economia do mar, uma economia dependente do mar, entre os quais as conservas de peixe eram elemento incontornável.

### 3. Novas economias do mar New Economies of the Sea

Após ter constituído durante décadas uma das imagens de marca de Matosinhos, a indústria conserveira não passa hoje de uma memória, partilhada pela comunidade local, e valorizada por políticas públicas que tendem a patrimonializar bens coletivos, legados de um passado que ganham novos sentidos no presente.

Ao longo das últimas décadas tem vindo a ser reunido um importante acervo histórico, artístico e documental relacionado com a indústria conserveira, fruto de um conjunto de doações por parte de antigas unidades industriais, e graças ao papel ativo, entusiasmado e cooperante de particulares e de associações locais. A autarquia decidiu recentemente instalar um “Memorial às operárias e operários da indústria conserveira”, na Praça Guilherme Pinto, num antigo quarteirão de Matosinhos Sul, onde estavam implantadas várias unidades conserveiras.

Estes projetos são indissociáveis da imagem de Matosinhos, que hoje se afirma também como área do *World's Best Fish*, um conceito inovador que vem sendo desenvolvido visando a promoção turística da gastronomia da região. Os antigos bairros industriais, cujos edifícios ainda se mantêm, confirmam a importância que

ment, the proliferation of technological innovations and the use of new sources of energy such as electricity and steam, these exhibitions revealed, above all, the desired expansion of the target consumer markets.

The Portuguese participation at these fairs intentionally made clear the importance of the maritime vocation of the country and of its economy, reviving the most beloved theme of Portuguese History, that of the Discoveries and the opening of routes that connected distant points. On the one hand, the evocation of the past and, on the other, the perspective of the future, through the promotion and enhancement of products considered “anchors” of an economy of the sea, an economy dependent on the sea, of which canned fish was an essential element.

Having been for decades one of the brand images of Matosinhos, the canning industry is today no more than a memory, shared by the local community and valued by public policies that tend to harness collective assets, legacies of a past that gain new meanings in the present.

Over the last decades, an important historical, artistic and documentary collection related to the canning industry has been assembled, the result of donations by former industrial units and thanks to the active, enthusiastic and cooperative role played by private individuals and local associations. The city council recently decided to set up a “Memorial to the Canning Industry Workers”, in Praça Guilherme Pinto, an old quarter in the South of Matosinhos, where several canning units were located.

These projects are inseparable from the image of Matosinhos, which today is also famous for the *World's Best Fish*, an innovative concept that has been developed with a view to the promotion to tourists of the region's gastronomy. The old industrial districts, whose buildings are still standing, confirm the importance that the canning industry had in this territory and await the possibility of serving the community in other ways, linked to the new sea economies, namely Tourism. The

a indústria conserveira teve neste território e aguardam a possibilidade de vir a servir a comunidade de outras formas, ligadas às novas economias do mar, nomeadamente o Turismo. A implantação do recente Terminal de Cruzeiros de Leixões tende, por sua vez, a replicar rotas de navegação que contribuem para colocar em contacto diversas economias, culturas e representações, tal como ocorreu com os caminhos marítimos abertos por Magalhães/Elcano.

implementation of the recent Leixões Cruise Terminal promises, in turn, to replicate navigation routes that have contributed to putting in contact diverse economies, cultures and representations, as occurred with the maritime routes opened by Magellan/Elcano.

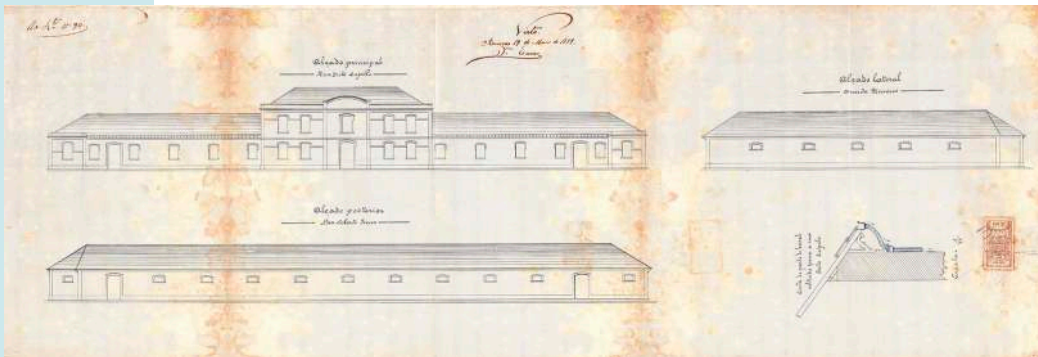


Réplicas dos tanques romanos.

Fonte: CMM.

Replicas of the Roman tanks.

Source: CMM.



Desenho da fachada principal da Real Fábrica de Conservas de Lopes, Coelho Dias & C.ª L.da.

Fonte: CMM.

Drawing of the main façade of the Real Fábrica de Conservas de Lopes, Coelho Dias & Co. Lda.

Source: CMM.

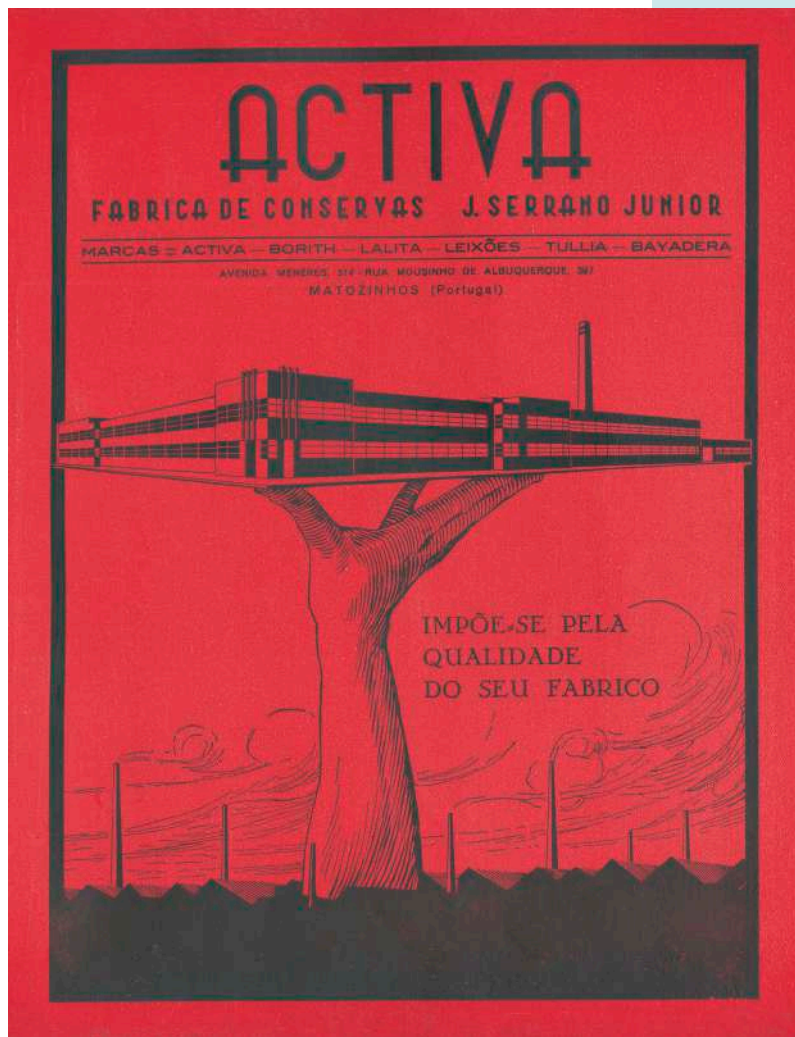


Antigo mercado de Matosinhos, c. 1900.

Fonte: <http://portodeantanho.blogspot.com/2017/02/continuacao-15.html>

Old market in Matosinhos, ca. 1900.

Source: <http://portodeantanho.blogspot.com/2017/02/continuacao-15.html>



Fábrica Activa em Matosinhos.  
Fonte: Col. CMM.

Activa Factory in Matosinhos.  
Source: Col. CMM.



Fábrica Pinhais & C.ª.  
Fonte: Foto Bruno Sequeira. Col. CMM.

Pinhais & Co. Factory.  
Source: Photograph by Bruno Sequeira.  
CMM coll.



Fábrica de Conservas Activa, Matosinhos.  
Fonte: AFCMM.

[Activa Tinned food Factory, Matosinhos.](#)  
Source: AFCMM.



Fábrica Ramirez.  
Fonte: AFCMM.

[Ramirez Factory.](#)  
Source: AFCMM.



Indústria Conserveira. Fábrica Vasco da Gama.  
Fonte: AFCMM.

[Tinned Food Industry. Vasco da Gama Factory.](#)  
Source: AFCMM.



Indústria Conserveira.  
Fonte: AFCMM.  
Tinned Food Industry.  
Source: AFCMM.

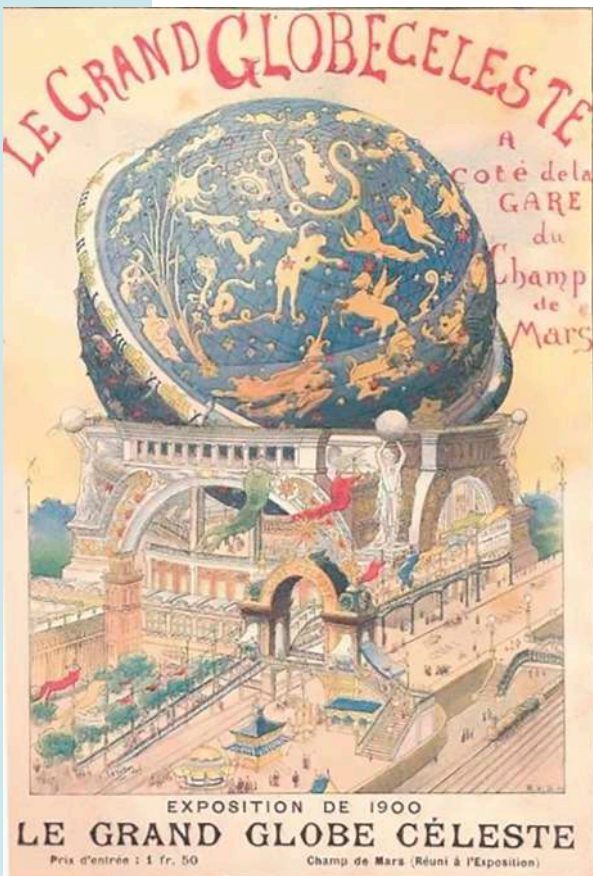


Indústria Conserveira. Fábrica Vasco da Gama.  
Fonte: AFCMM.  
Tinned Food Industry. Vasco da Gama Factory.  
Source: AFCMM.



Stand da Fábrica de Conservas de Matosinhos na Exposição Internacional do Rio de Janeiro.  
 Fonte: "Ilustração Portuguesa", 1 dez. 1923, p. 718.

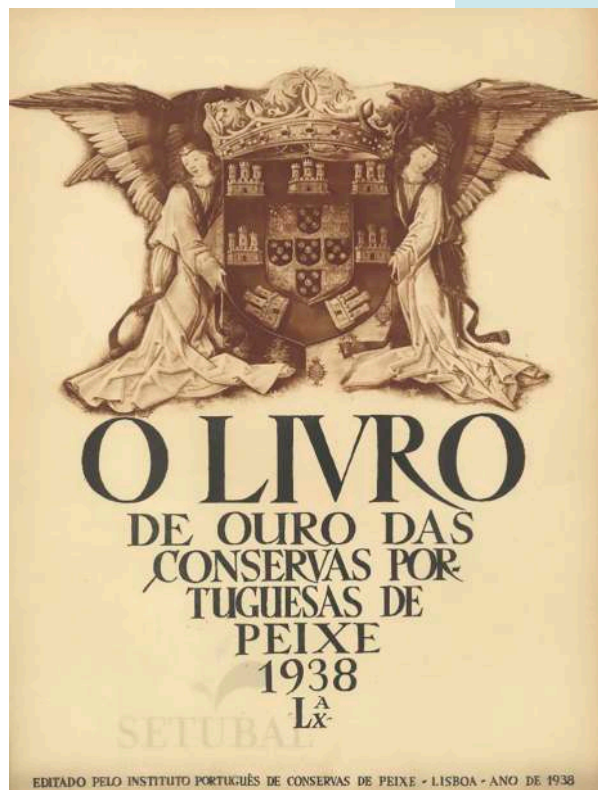
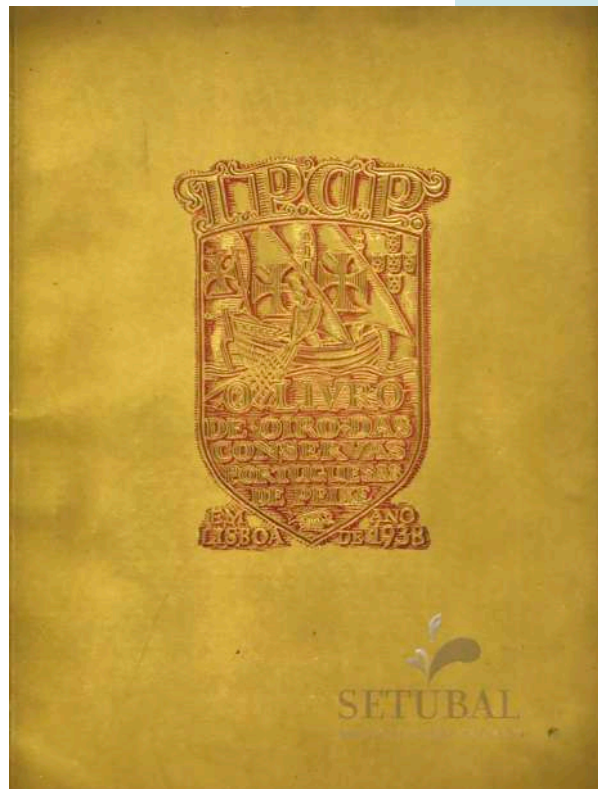
[Matosinhos Tinned Food Factory Stand at the International Exhibition in Rio de Janeiro.](#)  
 Source: "Ilustração Portuguesa", 1 Dec. 1923, p. 718.



Cartaz da Exposição de Paris, 1900.  
 Fonte: [https://www.pinterest.es/pin/440508407284419151/?nic\\_v2=1a1YQeLPf](https://www.pinterest.es/pin/440508407284419151/?nic_v2=1a1YQeLPf)

[Poster for the Paris Exhibition, 1900.](#)  
 Source: [https://www.pinterest.es/pin/440508407284419151/?nic\\_v2=1a1YQeLPf](https://www.pinterest.es/pin/440508407284419151/?nic_v2=1a1YQeLPf)





O Livro de Ouro das Conservas Portuguesas de Peixe.  
Capa e Folha de Rosto.

Fonte: [https://www.mun-setubal.pt/?s=livro+de+ouro+das+conservas&post\\_type=O&orderby=recentes](https://www.mun-setubal.pt/?s=livro+de+ouro+das+conservas&post_type=O&orderby=recentes)

The Golden Book of Portuguese Canned Fish.  
Cover and Title Page.

Source: [https://www.mun-setubal.pt/?s=livro+de+ouro+das+conservas&post\\_type=O&orderby=recentes](https://www.mun-setubal.pt/?s=livro+de+ouro+das+conservas&post_type=O&orderby=recentes)



Pavilhão de Portugal na Exposição Universal e Internacional de Bruxelas, em 1958.

Fonte: <https://www.flickr.com/photos/biblarde/albums/72157624260411593/page1/>

Portugal Pavilion at the Universal and International Exhibition in Brussels, 1958.

Source: <https://www.flickr.com/photos/biblarde/albums/72157624260411593/page1/>

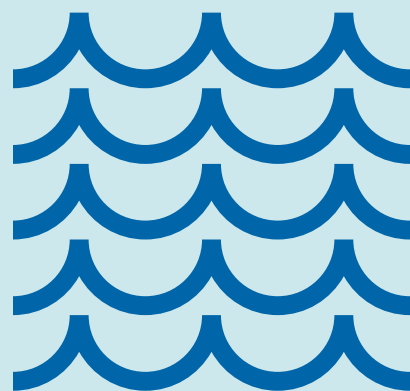


Terminal de Cruzeiros, Leixões.

Fonte: [https://www.matosinhoswb.pt/cmmatosinhos\\_wbf/uploads/geo\\_article/image/109/Porto\\_Cruise\\_Terminal-009.jpg](https://www.matosinhoswb.pt/cmmatosinhos_wbf/uploads/geo_article/image/109/Porto_Cruise_Terminal-009.jpg)

Cruise Terminal, Leixões.

Source: [https://www.matosinhoswb.pt/cmmatosinhos\\_wbf/uploads/geo\\_article/image/109/Porto\\_Cruise\\_Terminal-009.jpg](https://www.matosinhoswb.pt/cmmatosinhos_wbf/uploads/geo_article/image/109/Porto_Cruise_Terminal-009.jpg)





## **Legados do Oceano.**

### **Patrimónios emersos e submersos**

*Legacies of the Ocean.*

*Emersed and submerged heritage*

#### **1. Do local ao global: ligações interoceânicas**

*From the local to the global: inter-oceanic connections*

Os trajetos de Fernão de Magalhães e Sebastián Elcano evidenciaram a possibilidade de extensão dos limites dos mundos conhecidos, sublinhando o papel fundamental dos oceanos e da navegação marítima no redesenhar de ligações intercontinentais. Dessa primeira viagem de circum-navegação emergiram processos que não apenas consolidaram novos conhecimentos, mas também prepararam a humanidade, ainda que de forma lenta, mas contínua, para novas etapas de interação, que culminaram na emergência de um mundo globalizado.

Os mareantes ibéricos foram pioneiros nas viagens de longo curso. E estas, conjuntamente com as viagens de exploração mais localizadas, são o reflexo do papel que os oceanos tiveram e continuarão a ter na articulação entre o local e o global. Dessas dinâmicas permanecem, no presente, patrimónios emersos, em particular os ligados à vigilância e defesa da costa, e submersos, vestígios ainda por explorar, que em muito contribuem para um melhor conhecimento dos instrumentos que viabilizaram essas expedições, as embarcações, e das condições a bordo, aferidas a partir da cultura material. Fachos, faróis, fortes e fortins fazem parte desses legados emersos. Embarcações afundadas em particular em consequência de naufrágios materializam a segunda – a dos patrimónios submersos.

The voyages of Ferdinand Magellan and Sebastián Elcano highlighted the possibilities for extending the boundaries of the known worlds, underlining the fundamental role of the oceans and maritime navigation in redesigning intercontinental connections. Processes emerged from this first voyage of circumnavigation which not only consolidated new knowledge but also prepared humanity, albeit slowly but steadily, for new stages of interaction, culminating in the emergence of a globalised world.

The Iberian seafarers were the pioneers of long-distance travel. Together with the more localised voyages of exploration, they reflect the role that the oceans have had and will continue to have in the articulation between the local and the global. Of these dynamics, emersed heritage remains in the present, particularly that linked to coastal monitoring and defence, together with submerged heritage, still unexplored vestiges which contribute greatly to a better understanding of the instruments that made these expeditions possible, the ships, and the conditions on board, gauged from the material culture. Beacons, lighthouses, forts and other fortifications are part of these emersed legacies. Sunken ships, especially those which were shipwrecked, form the second one – submerged heritage.

## 2. Patrimónios submersos em Esposende

### Submerged heritage in Esposende

É um facto que as viagens oceânicas da Idade Moderna, com destaque para a viagem de circum-navegação levada a cabo por Fernão de Magalhães e Sebastián Elcano, marcam um período de construção e afirmação do que chamamos a Primeira Idade Global. Na construção desta dinâmica, deveras marcante para a história da navegação oceânica, temos, em plena articulação, homens e embarcações, homens que, com o seu conhecimento técnico e científico, rasgam os oceanos e redesenham novas dimensões económicas, políticas, culturais e sociais. Os oceanos permitiram explorar novos mundos, tendo os navios oceânicos como poderosos aliados.

No entanto, a par dos êxitos das navegações oceânicas, os fracassos também ocorreram, nomeadamente na sequência dos naufrágios, remetendo para o fundo do mar embarcações, juntamente com as suas respetivas tripulações e cargas, parte integrante dos processos históricos em que se inseriram. Se nos arquivos históricos encontramos documentos que nos permitem perspetivar a história de uma época nas suas diversas matizes e contextualizar as viagens oceânicas, assim como todo o processo envolvente (económico, financeiro, social, legal...), os “arquivos submersos”, aqueles que reúnem “património submerso”, são suscetíveis de análises multidisciplinares que ajudam a reinterpretar determinadas especificidades históricas.

A Arqueologia Subaquática, em coordenação com equipas multidisciplinares onde historiadores e arqueólogos têm um papel fulcral, permite recuperar parte desses “documentos históricos submersos”, enquanto a Arqueologia Náutica (subdisciplina da Arqueologia) procura, através da reconstrução desses mesmos navios, trazer novos conhecimentos para a história da construção naval, os quais permitem estudos comparativos. Assim ocorre com os trabalhos desenvolvidos por equipas multidisciplinares em Esposende, em torno dos naufrágios de Rio de Moinhos e da Praia de Belinho, ambos datáveis do período romano.

O estudo destes achados arqueológicos, envolvendo uma equipa multidisciplinar de arqueólogos, historiadores, geólogos e químicos, proporcionou novos conhecimentos e o preenchimento de lacunas na história da navegação romana no Atlântico. O mesmo ocorre com o

It is a fact that the oceanic voyages of the Modern Age, particularly the circumnavigation voyage carried out by Ferdinand Magellan and Sebastián Elcano, mark a period of construction and affirmation of what we call the First Global Age. In the construction of this dynamic, a true historic milestone in ocean navigation, men and ships played an inextricable role, men who, with their technical and scientific knowledge, roamed the oceans and designed new economic, political, cultural and social dimensions. The oceans have made it possible to explore new worlds, with ocean-going vessels as powerful allies.

However, alongside the successes of ocean navigations, there were also failures, usually following shipwrecks which consigned vessels, their respective crews and cargoes to the bottom of the sea, and which were an integral part of the historical processes of which they were part. Although we find documents in the historical archives that enable us to put into perspective the history of an era in its various nuances and to contextualise ocean voyages and all the surrounding process (economic, financial, social, legal...), the “submerged archives”, those that bring together the “submerged heritage”, are susceptible to multidisciplinary analyses that help to reinterpret certain historical specificities.

Underwater Archaeology, in coordination with multidisciplinary teams in which historians and archaeologists play a key role, allows part of these “submerged historical documents” to be recovered, while Nautical Archaeology (a subdiscipline of Archaeology) aims to bring new knowledge to the history of shipbuilding, which provides the opportunity for comparative studies, through the reconstruction of those same ships. A case in point is the work undertaken by multidisciplinary teams in Esposende around the shipwrecks of Rio de Moinhos and of Belinho Beach, both datable to the Roman period.

The study of these archaeological finds, involving a multidisciplinary team of archaeologists, historians, geologists and chemists, has provided new knowledge and filled gaps in the history of Roman navigation in the Atlantic. The same occurs with the Belinho 1 shipwreck. The winter of 2013/2014, marked by Storm Hercules on Portugal's northern coast, exposed the remains of a

navrágio Belinho 1. O inverno de 2013/2014, marcado pela tempestade Hércules no litoral norte do país, deixou a descoberto, na costa a norte de Esposende, mais precisamente na Praia de Belinho, destroços de um navrágio, que logo se revelaram ser vestígios arqueológicos de grande importância histórica.

Encontrados os primeiros vestígios por quatro munícipes, um mar de oportunidades de investigação abriu-se para arqueólogos e historiadores. Iniciava-se um percurso cheio de potencialidades: o estudo multidisciplinar de um património submerso, um navio do século XVI, que naufragara numa zona da costa de difícil navegação face aos rochedos submersos, assim como os objetos da sua carga.

As madeiras e os artefactos metálicos diversos, concreções ferrosas e pelouros em pedra que deram à costa de Esposende eram oriundos de um local de navrágio, cuja localização exata se desconhecia em 2014. Inferia-se que fosse ao largo da Praia de Belinho ou nas suas imediações. A localização imediata dos destroços era dificultada pela forte agitação marítima e pela fraca visibilidade. No entanto, a recolha e a proteção das peças encontradas foram, desde logo, empreendidas pela Divisão de Cultura da Câmara Municipal de Esposende. Estes objetos foram identificados pelo Serviço de Património Cultural como enquadráveis entre os séculos XVI e XVII, sendo objeto de inventariação e conservação.

Uma das características mais importantes e raras deste sítio arqueológico, ainda submerso, é o facto de estarmos perante o primeiro navrágio quinhentista em águas portuguesas a ser encontrado praticamente intocado; o único a integrar artilharia em bronze e o mais capaz de conter todo o espólio de um navio dessa altura. A ser uma embarcação ibérica, tratar-se-á de um dos mais completos sítios desta tipologia e cronologia a serem encontrados a nível mundial (Knabe, Noli, 2012 *apud* Almeida *et al.*, 2017b, p. 56).

Espera-se que múltiplos outros dados gerem interesse para outros projetos e financiamentos. Que a valorização do património submerso seja simultânea à valorização do restante património emerso é desiderato ainda por cumprir inteiramente. A expectativa é a de que as entidades responsáveis, locais e nacionais, sejam sensíveis à importância de salvaguarda de um património que, para além de local, é mundial, não fizesse ele parte de uma época que se diz ter iniciado a Primeira Era da Globalização.

shipwreck on the coast north of Esposende, on Belinho Beach to be more precise, which soon turned out to be archaeological remains of great historical importance.

Once the first remains had been found by four local residents, a sea of research opportunities opened up for archaeologists and historians. A journey full of potential began: the multidisciplinary study of a submerged heritage, a 16th century ship, which sank in a navigationally difficult coastal area due to submerged rocks, as well as the objects in its cargo.

The timbers and various metallic artefacts, iron concretions and stone cannon balls that washed ashore in Esposende came from a shipwreck whose exact location was unknown in 2014. It was presumed to be off Belinho beach or in its immediate vicinity. The immediate location of the wreck was hampered by strong sea swell and poor visibility. However, the collection and protection of the pieces found were immediately undertaken by the Culture Department at Esposende City Council. These objects were identified by the Cultural Heritage Service as being from the 16th and 17th centuries, and were subject to stocktaking and conservation.

One of the most important and rare characteristics of this still submerged archaeological site is the fact that we are dealing with the first 16th-century shipwreck in Portuguese waters to be found practically untouched; the only one to include bronze artillery and the most capable of containing all the spoils of a ship of that time. Being an Iberian vessel, it will be one of the most complete sites of this type and chronology to be found worldwide (Knabe, Noli, 2012 *apud* Almeida *et al.*, 2017b, p. 56).

It is hoped that considerably more data will generate interest for other projects and funding. It a goal yet to be fully met that the appreciation of submerged heritage be simultaneous to the appreciation of the remaining emersed heritage. The expectation is that the relevant local and national bodies will be sensitive to the importance of safeguarding a heritage that is both local and global, were it not from an era that is said to have initiated the First Age of Globalisation.

Luís Calheiros, Alexandre Sá, Emanuel Sá e João Sá (achadores), em 2014.

Fonte: "Mar de Histórias", exposição do Centro Interpretativo de S. Lourenço.

Luís Calheiros, Alexandre Sá, Emanuel Sá and João Sá (finders), in 2014.

Source: "Sea of Stories", S. Lourenço Interpretation Centre Exhibition.



Madeira do navio de "Belinho 1", durante os trabalhos de emergência em 2014.

Fonte: "Mar de Histórias", exposição do Centro Interpretativo de S. Lourenço.

Timber from the "Belinho 1" ship, during emergency work in 2014.

Source: "Sea of Stories", S. Lourenço Interpretation Centre Exhibition.



Artefactos do navio de "Belinho 1", recuperados durante os trabalhos em 2015.

Fonte: "Mar de Histórias", exposição do Centro Interpretativo de S. Lourenço.

Artefacts from the "Belinho 1" ship, recovered during the works in 2015.

Source: "Sea of Stories", S. Lourenço Interpretation Centre Exhibition.

Carta da Costa entre Caminha e Vila do Conde, de João Teixeira Albernaz, 1648.

Fonte: Folio 02 – Österreichische Nationalbibliothek.

Chart of the coast between Caminha and Vila do Conde, by João Teixeira Albernaz, 1648.

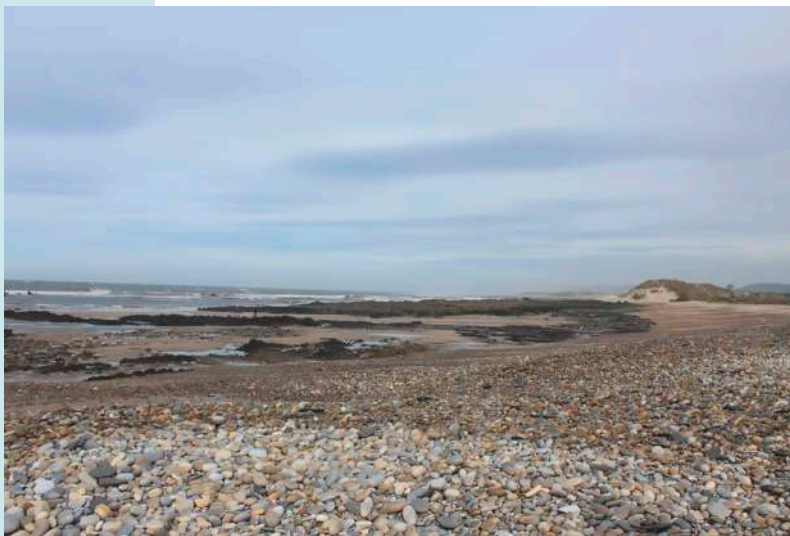
Source: Folio 02 – Österreichische Nationalbibliothek.





Forte de São João Batista nos inícios do século XX.  
Fonte: Câmara Municipal de Esposende.

[São João Batista Fort at the beginning of the 20th century.](#)  
Source: Esposende City Council.



Praia de Rio de Moinhos/Foz do ribeiro de Peralta, Marinhãs.  
Fonte: Câmara Municipal de Esposende.

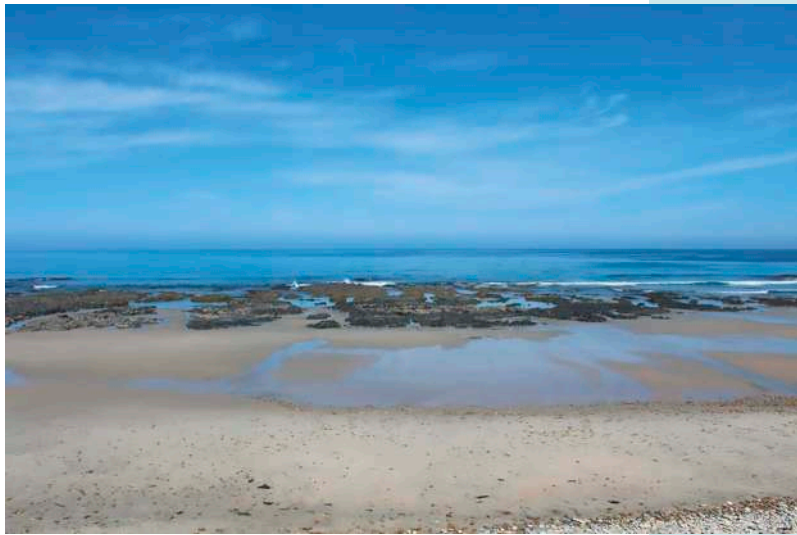
[Rio de Moinhos beach/Foz do Ribeiro de Peralta, Marinhãs.](#)  
Source: Esposende City Council.



Praia de Rio de Moinhos/Foz do ribeiro de Peralta, Marinhãs.  
Fonte: Câmara Municipal de Esposende.

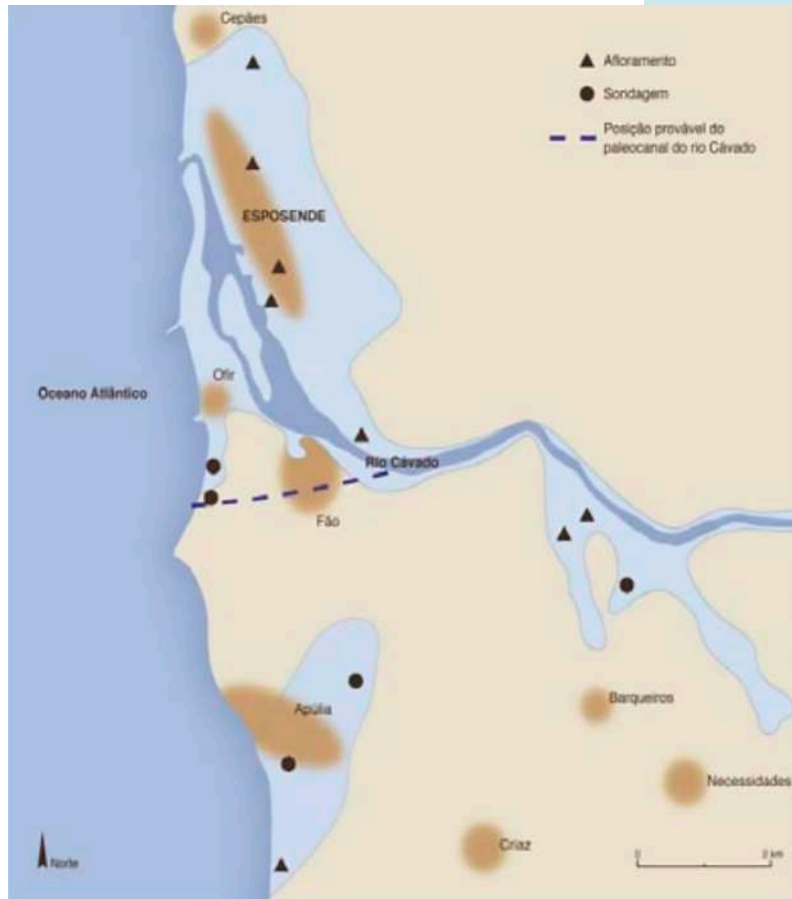
[Rio de Moinhos beach/Foz do Ribeiro de Peralta, Marinhãs.](#)  
Source: Esposende City Council.





Praia de Belinho, Belinho.  
 Fonte: Câmara Municipal de Esposende.

Belinho beach, Belinho.  
 Source: Esposende City Council.



Paleoestuário do Cávado no período romano  
 (área lagunar de época romana assinalada a azul).  
 Fonte: MORAIS, 2016.

Cávado palaeoestuary in the Roman period  
 (Roman period lagoon area marked in blue).  
 Source: MORAIS, 2016.



Trabalhos de emergência do naufrágio de "Belinho 1", em 2014.

Fonte: "Mar de Histórias", exposição do Centro Interpretativo de S. Lourenço.

Emergency works on the "Belinho 1" wreck in 2014.

Source: "Sea of Stories", S. Lourenço Interpretation Centre Exhibition.



Contexto do achamento do prato de oferendas de São Cristóvão.

Fonte: "Mar de Histórias", exposição do Centro Interpretativo de S. Lourenço.

Context of the finding of the St. Christopher's offering plate.

Source: "Sea of Stories", S. Lourenço Interpretation Centre Exhibition.

Castiçal detetado e recuperado num dos mergulhos de verificação, em 2017.

Fonte: Câmara Municipal de Esposende.

Candlestick detected and recovered in one of the check dives, in 2017.

Source: Esposende City Council.





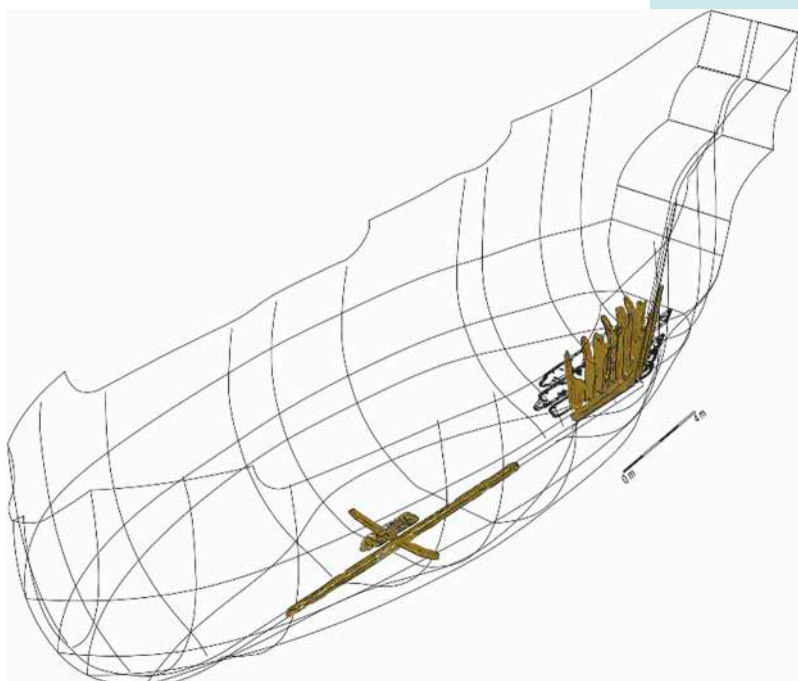
Conjunto de artefactos em estanho e cerâmica, bem como parte de coco.  
Fonte: Câmara Municipal de Esposende.

Set of pewter and ceramic artefacts, as well as a coconut part.  
Source: Esposende City Council.



Trabalhos no âmbito do projeto "ForSEADiscovery", em 2015.  
Fonte: Câmara Municipal de Esposende.

Works for the project "ForSEADiscovery", in 2015.  
Source: Esposende City Council.



Reconstituição hipotética do navio de Belinho 1.  
Fonte: Câmara Municipal de Esposende.

Hypothetical reconstruction of the Belinho 1 ship.  
Source: Esposende City Council.



Trabalhos de verificação dos achados, em 2017.  
Fonte: Câmara Municipal de Esposende.

[Verification works of the finds, in 2017.](#)  
Source: Esposende City Council.



Canhão em bronze do navio de "Belinho 1" *in situ*.  
Fonte: Flávio Biscaia.

[Bronze cannon from the ship of "Belinho 1" \*in situ\*.](#)  
Source: Flávio Biscaia.



Canhões em bronze do navio de "Belinho 1" *in situ*.  
Fonte: Flávio Biscaia.

[Bronze cannon from the "Belinho 1" ship \*in situ\*.](#)  
Source: Flávio Biscaia.

Prato de oferendas de Adão e Eva.  
Fonte: Câmara Municipal de Esposende.

[Offering plate with Adam and Eve.](#)  
Source: Esposende City Council.



Prato de oferendas de São Jorge.  
Fonte: Câmara Municipal de Esposende.

[Saint George offering plate.](#)  
Source: Esposende City Council.





Castiçal em liga de cobre.  
Fonte: Câmara Municipal de Esposende.

[Copper alloy candlestick.](#)  
Source: Esposende City Council.



Colher em estanho.  
Fonte: Câmara Municipal de Esposende.

[Tin spoon.](#)  
Source: Esposende City Council.

Escudela em estanho.  
Fonte: Câmara Municipal de Esposende.

[Pewter bowl.](#)  
Source: Esposende City Council.



Prato octogonal em estanho.  
Fonte: Câmara Municipal de Esposende.

[Octagonal pewter plate.](#)  
Source: Esposende City Council.





Bacio (?) em estanho.  
 Fonte: Câmara Municipal de Esposende.  
[Pewter chamber pot \(?\)](#).  
 Source: Esposende City Council.

### Marcas

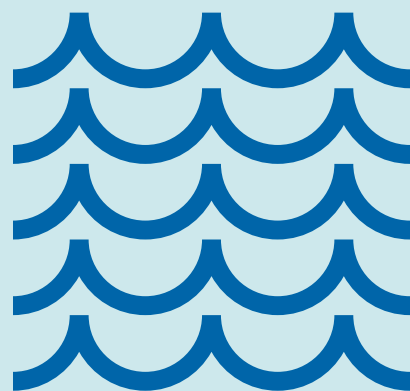
Marca													
N.º inv.	94	74	52	31	89	104	92	151	21	5	100	30	97
Marca													
N.º inv.	84	135	196	194	148	81	64	201	146	216	302		
Marca													
N.º inv.	393	396	133	179	397	204	214	190	391	188			

Marcas detetadas em artefactos de estanho.  
 Fonte: Câmara Municipal de Esposende.  
[Marks detected in pewter artefacts](#).  
 Source: Esposende City Council.



**SABROSA**

---





## **Colaborando através do Oceano.**

### **Redes Magalhânicas. Redes universais de cooperação e conhecimento.\***

*Collaborating across the Ocean.*

*Magellanic networks. Universal cooperation and knowledge networks.\**

As Redes Magalhânicas, constituídas em contexto comemorativo de um evento ocorrido há 500 anos, consubstanciam a consciência de que só em rede e com base no cruzamento de memórias, experiências e conhecimentos se poderá contribuir, hoje, para a construção de um mundo global, em termos paritários, evitando e tentando superar assimetrias de poder e formas de domínio, ao mesmo tempo que se constroem memórias partilhadas e formas de intercâmbio interoceânicas.

The Magellanic Networks, set up in the context of the celebration of an event that occurred 500 years ago, embody the awareness that only through networking and based on the crossover of memories, experiences and knowledge can we contribute, today, to the construction of a global world, on equal terms, avoiding and trying to overcome asymmetries of power and forms of domination, while building shared memories and forms of interoceanic exchange.

## **1. Redes de cooperação em perspetiva histórica**

*An historical perspective on cooperation networks*

[...] Ter um destino  
é não caber no berço  
onde o corpo nasceu,  
é transpor as fronteiras  
uma a uma e morrer  
sem nenhuma [...]¹

(Miguel Torga – *Fernão de Magalhães*)

Este lema aplica-se, tanto a Fernão de Magalhães, como às Redes que há 500 anos se constituíram e das quais dependeram o projeto e a viagem de circum-navegação. Redes de colaboração que transcenderam rivalidades políticas, nomeadamente entre Portugal e Espanha.

É sabido que florentinos, genoveses e venezianos contribuíram para o lançamento da expansão ultramarina portuguesa. As atividades do veneziano Alvise da Cadamosto e dos genoveses Antoniotto Usodimare e Antonio da Noli no âmbito da Expansão Portuguesa são o

This maxim applies to both Ferdinand Magellan and the networks that were formed 500 years ago and on which the circumnavigation project and voyage depended.

Collaborative networks that transcended political rivalries, namely between Portugal and Spain.

It is well known that Florentines, Genoese and Venetians contributed to the launch of Portuguese overseas expansion. The activities of the Venetian Alvise da Cadamosto and the Genoese Antoniotto Usodimare and Antonio da Noli in the context of the Portuguese

\* Este texto contou com os contributos de Alfredo Martins, Diretor da Exposição Permanente Fernão de Magalhães, Município de Sabrosa.

\* This text had the contributions of Alfredo Martins, Director of the Permanent Exhibition Fernão de Magalhães, Municipality of Sabrosa.

¹ To have a destiny is not to fit in the cradle where the body was born – it is to cross borders one after another and die without one.

prelúdio de um contexto em que Cristóvão Colombo veio a desempenhar um papel essencial. As suas aventuras ao serviço dos Reis Católicos abriram caminho à carreira de Amerigo Vespucci, sob o mesmo reinado, e à do português Fernão de Magalhães, cujo envolvimento ao serviço de Castela resultou na primeira viagem de circum-navegação.

Estes são exemplos destacados de uma tendência que envolveu marinheiros e navegadores anónimos ao serviço de poderes políticos diferentes daqueles de que eram naturais e súbditos. Essa tendência é especialmente notória no caso dos navegadores portugueses que trabalharam para a Coroa castelhana. Note-se que cerca de 1/3 da tripulação com que Magalhães saiu de Sanlúcar de Barrameda era constituída por mareantes estrangeiros, dos quais mais de 30 eram portugueses. Igualmente destacado era o número de italianos e franceses. Este importante movimento de técnicos, além de favorecer a partilha de conhecimentos logísticos e técnicos, não se verificou apenas no Ocidente, entre os mundos mediterrânico e atlântico, mas também entre o Oriente e o Ocidente.

A biografia de Fernão de Magalhães, tanto quanto a história da sua viagem, dão testemunho inequívoco da forma como redes transnacionais e transculturais foram, como são hoje, essenciais para a construção de um mundo global.

Expansion are the prelude to a context in which Christopher Columbus came to play a crucial role. His adventures in the service of the Catholic Kings paved the way for the career of Amerigo Vespucci, during the same reign, and that of the Portuguese Ferdinand Magellan, whose involvement in the service of Castile resulted in the first circumnavigation voyage.

These are outstanding examples of a trend that involved anonymous sailors and navigators in the service of political powers other than those of which they were native citizens and subjects. This trend is especially noticeable in the case of Portuguese navigators who worked for the Castilian Crown. It should be noted that about 1/3 of the crew with which Magellan left Sanlúcar de Barrameda were foreign sailors, of whom more than 30 were Portuguese. Equally noteworthy was the number of Italians and French. This important movement of crew members, as well as favouring the sharing of logistical and technical knowledge, took place not only in the West, between the Mediterranean and Atlantic worlds, but also between East and West.

The biography of Ferdinand Magellan, as much as the story of his voyage, provides unequivocal testimony to the way in which transnational and transcultural networks were, as they are today, essential to the construction of a global world.

## **2. Redes Magalhânicas de cooperação e conhecimento** Magellanic networks of cooperation and knowledge

Fernão de Magalhães é hoje indissociável de Sabrosa. Existe desde tempos remotos uma memória construída ligada a Magalhães, transversal a toda a sociedade local, que consolidou Magalhães como um dos mais fortes referentes desse território. Mitos e lendas, para além das histórias, e da História, são parte integrante da construção das memórias coletivas.

Com base no potencial associado a Fernão de Magalhães e à relevância da primeira viagem de circum-navegação, o município de Sabrosa criou, desde há alguns anos, várias ligações internacionais, materializadas em protocolos de gemação ou de acordos de cooperação, em 1992 com Getaria (Espanha), terra natal

Today, Magellan is inseparable from Sabrosa. Since ancient times, there has been a constructed memory linked to Magellan, transversal to the whole local society, which has established Magellan as one of the strongest references of this region. Myths and legends, as well as stories and actual history, are an integral part of the construction of collective memories.

Based on the potential associated with Ferdinand Magellan and the importance of the first voyage of circumnavigation, the City Council of Sabrosa has, for some years now, created various international links, materialised in twinning protocols or cooperation agreements, in 1992 with Getaria (Spain), birthplace of

de Juan Sebastián Elcano, em 2010 com Punta Arenas (Chile), e em 2014 com Puerto de San Julián (Argentina) e Cebu (Filipinas).

A REDE MAGALHÂNICA DE SABROSA (RMS) faz parte dessa dinâmica.

Outras Redes foram constituídas no âmbito de ação da Estrutura de Missão para as Comemorações do V Centenário da Circum-Navegação comandada pelo navegador português Fernão de Magalhães (EMCFM).

Entre elas encontram-se as:

- REDE MUNDIAL DE CIDADES MAGALHÂNICAS (RMCM);
- REDE DE ESCOLAS MAGALHÂNICAS (REM);
- REDE MUNDIAL DE UNIVERSIDADES MAGALHÂNICAS (RUMA);
- REMAM-ASSOCIAÇÃO MUNDIAL MAGALHÂNICA-MAGELLAN WORLD.

Em termos de projetos de futuro, destaca-se a Candidatura da Rota de Magalhães a Património Cultural Imaterial da Humanidade da UNESCO.

A viagem de Magalhães é hoje replicada e convertida em rota com múltiplas aproximações intercontinentais, que potenciaram a emergência de uma nova comunidade mundial irmanada pelo inquebrantável espírito do encontro de culturas e de superação de diferenças, nunca negando as respetivas especificidades.

No âmbito das realizações do presente, tendo como alavanca a ação da EMCFM foi estabelecida uma nova Rota de Magalhães, plural, ativa e viva, constituída por redes que unem comunidades, instituições, culturas e povos, em prol de uma visão de benefício comum.

A primeira Volta ao Mundo propiciou uma visão abrangente e global do mundo nunca antes atingida. O significado deste evento do ponto de vista geográfico, cultural, científico e económico confere-lhe um valor universal inegável que merece ser promovido, explorado e preservado por e para toda a Humanidade.

Não foi em vão a viagem de Magalhães.

Juan Sebastián Elcano, in 2010 with Punta Arenas (Chile), and in 2014 with Puerto de San Julián (Argentina) and Cebu (Philippines).

The SABROSA MAGELLANIC NETWORK (RMS) is part of this dynamic.

Other Networks have been set up within the framework of action of the Mission Structure for the Commemorations of the 5th Centenary of the Circumnavigation led by the Portuguese navigator Ferdinand Magellan (EMCFM). These include:

- WORLD NETWORK OF MAGELLANIC CITIES (RMCM);
- MAGELLANIC SCHOOLS NETWORK (REM);
- WORLD NETWORK OF MAGELLANIC UNIVERSITIES (RUMA);
- REMAM-MAGELLAN WORLD ASSOCIATION.

In terms of future projects, the most notable is the application of the Magellan Route to UNESCO's Intangible Cultural Heritage of Humanity.

The Voyage of Magellan is today replicated and converted into a route with multiple intercontinental approximations, which has encouraged the emergence of a new world community united by the unbreakable spirit of the meeting of cultures and overcoming of differences, while never denying individual specificities.

Within the scope of the present achievements, with the action of the EMCFM acting as a lever, a new plural, active and lively Magellan Route was established, comprising networks that unite communities, institutions, cultures and peoples, in favour of a vision of the common good.

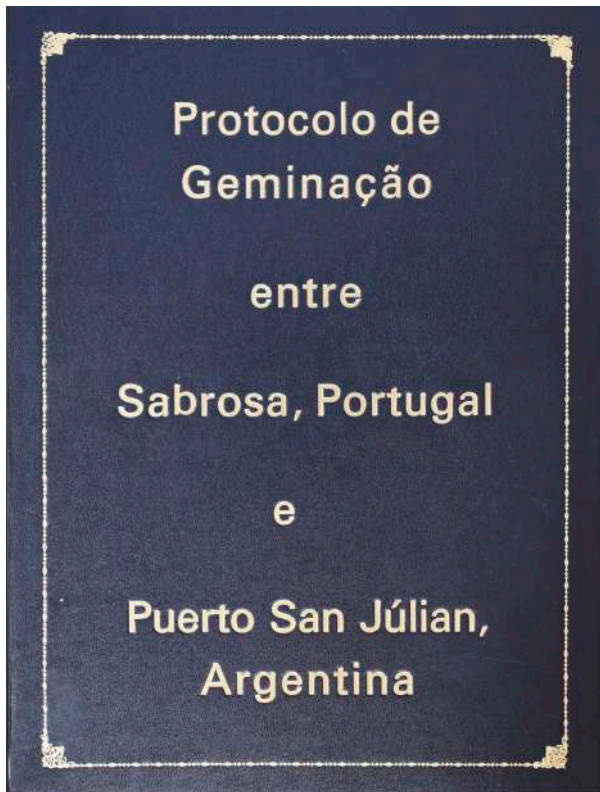
The first Round the World Tour provided a comprehensive and global vision of the world never before achieved. The significance of this event from a geographical, cultural, scientific and economic point of view gives it an undeniable universal value that deserves to be promoted, exploited and preserved by and for mankind as a whole.

Magellan's voyage was not in vain.



Protocolo de Geminção Sabrosa - Getaria - Espanha (1992/1999).

Sabrosa - Getaria, Spain Twinning Protocol (1992/1999).



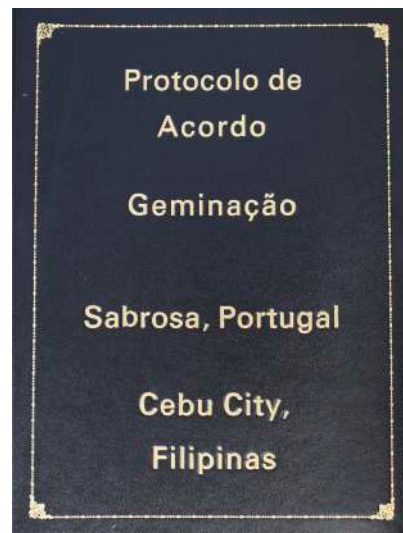
Protocolo de Geminção Sabrosa - Puerto San Julián - Argentina (2014).

Sabrosa - Puerto San Julián, Argentina Protocol (2014).





Protocolo de Acordo Geminção Sabrosa - Cebu - Filipinas (2014).  
 Sabrosa - Cebu, Philippines Protocol (2014).



Toponímia.  
 Toponymy.



Marcas urbanas e representações simbólicas.  
 Urban marks and symbolic representations.





Marcas urbanas e representações simbólicas.  
Urban marks and symbolic representations.



V Encontro - Cebu (Filipinas) - fevereiro 2016.  
5th Meeting - Cebu (Philippines) - February 2016.



IX Encontro - Sevilha (Espanha) - janeiro 2019.  
9th Meeting - Seville (Spain) - January 2019.



Jornada Comemorativa da Elevação do Alto Douro Vinhateiro a Património Mundial UNESCO - Sabrosa, 14 dezembro 2015.  
 Commemorative Day for the Elevation of the Alto Douro Wine Region to UNESCO World Heritage - Sabrosa, 14 December 2015.



Ato Fundacional - Espaço Miguel Torga - Sabrosa, 12 outubro 2018.  
 Foundation Act - Espaço Miguel Torga - Sabrosa, 12 October 2018.



Mais Magalhães Mais Mundo, Lisboa . 20 setembro 2019.  
 More Magellan More World, Lisbon. 20 September 2019.

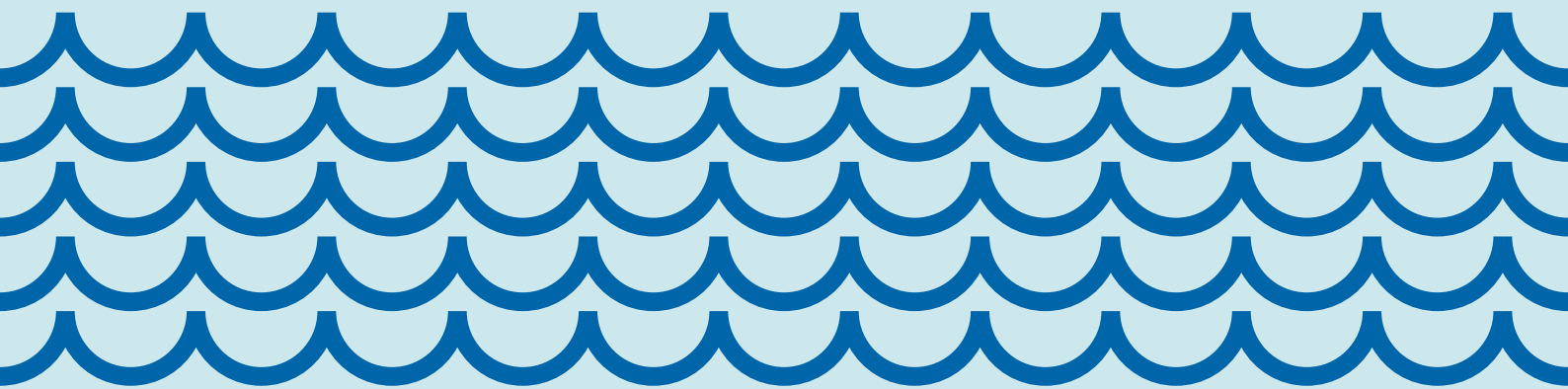


Mais Magalhães Mais Mundo, Lisboa . 20 setembro 2019.  
 More Magellan More World, Lisbon. 20 September 2019.



Dia do Agrupamento Escolar Fernão de Magalhães - Chaves, 2019.  
 Fernão de Magalhães Schools Cluster Day - Chaves, 2019.







## Fontes impressas

### Printed sources

BARROS, João de (1777 [1563]) — Da Asia de João de Barros: dos feitos que os portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente. Lisboa: Regia Officina Typografica, Década III, Liv. V, Cap. VIII, p. 627.

PIGAFETTA, Antonio (2010) — The First Voyage Round the World by Magellan. Translated from the Accounts of Pigafetta and Other Contemporary Writers. Edited by Henry Edward John Stanley. New York: Cambridge University Press. London: printed for the Hakluyt Society, 1874.

(2020) — A Viagem de Fernão de Magalhães: a relação de Antonio Pigafetta 1519-1522. Ed., introd. e notas de Michel Chandeigne; trad. de Sandra Monteiro. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda.

## Bibliografia

### Bibliography

ALMEIDA, Ana; CASTRO, Filipe; MONTEIRO, Alexandre; MAGALHÃES, Ivone (2017b) — Prospecção Geofísica e Verificação de Anomalias Arqueológicas Subaquáticas. Praia de Belinho. Esposende [Em linha]. Relatório Preliminar.

BALARD, Michel (2017) — The Sea in History: the Medieval World/La Mer dans l'Histoire: le Moyen Âge. Woodbridge: Boydell Press.

BARRETO, Luís Filipe (1985) — O problema do conhecimento na Sphaera de D. João de Castro. Coimbra: [s.n.]. Sep. da "Revista da Universidade de Coimbra", vol. 33, p. 387-397.

BARROS, Amândio (2015) — O homem que navegou o mundo: em busca das origens de Magalhães. Braga: AL — Publicações.

BARROS, Amândio Jorge Morais (2014) — A memória marítima de Viana. In Gil Eannes: uma história com futuro. Viana do Castelo: Fundação Gil Eannes.

BENITO FRAILE, Luis Miguel (2017) — Esteban Gómez, piloto de la Casa de la Contratación de las Indias. "Revista de Estudios Colombinos", n.º 13, junio de 2017, p. 69-86.  
Disponível em <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6153636>>.

BLASS, Leila Maria da Silva (2007) — Dois de fevereiro, Dia de Iemanjá, Dia de Festa no Mar [Em linha]. "Revista Nures". São Paulo: Núcleo de Estudos Religião e Sociedade, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, n.º 5 (jan/abr.).

BLOT, Maria Luísa Pinheiro (2003) — Os portos na origem dos centros urbanos: contributo para a arqueologia das cidades marítimas e flúvio-marítimas em Portugal. Lisboa: Ministério da Cultura, Instituto Português de Arqueologia, 338 p. (Trabalhos de Arqueologia; n.º 28).

Disponível em <<http://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/publications/trabalhos-de-arqueologia-28-os-portos-na-origem-dos-centros-urbanos-contributo-para-a-arqueologia-das-cidades-maritimas-e-fluvio-maritimas-em-portugal>>.

- BUSCHMANN, Rainer F. (2014) — Iberian Visions of the Pacific Ocean, 1507-1899. New York: Palgrave Macmillan.
- CANABRAVA, Alice Piffer (1984) — O comércio português no Rio da Prata: 1580-1640. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.
- CORMACK, Lesley B. (1994) — Flat Earth or round sphere: misconceptions of the shape of the Earth and the fifteenth-century transformation of the world. "Ecumene", vol. 1, n.º 4 (October), p. 363-385.
- CROSS, Harry E. (1978) — Commerce and Orthodoxy: A Spanish Response to Portuguese Commercial Penetration in the Viceroyalty of Peru, 1580-1640. "The Americas", vol. 35, n.º 2 (out. 1978), p. 151-167. Disponível em <<https://doi.org/10.2307/980901>>.
- DEB, Apurba Krishna (2018) — "Surrender to nature": worldviews and rituals of the small-scale coastal fishers of Bangladesh. "Marine Policy", vol. 92 (jun.), p. 1-12.
- DIAS, Geraldo Coelho (2002) — O Mar e os Portos como catalisadores de religiosidade. In AMORIM, Inês; POLÓNIA, Amélia; OSSWALD, Helena, coord. — O Litoral em Perspectiva Histórica (sécs. XVI-XVIII): actas. Porto: Instituto de História Moderna; Centro Leonardo Coimbra, p. 275-283.
- GARCIA, José Manuel (2019) — Fernão de Magalhães. Herói, traidor ou mito: a história do primeiro homem a abraçar o mundo. Lisboa: Manuscrito.
- KNABE, W.; NOLI, D. (2012) — Die versunkenen Schätze der Bom Jesus: Sensationsfund eines Indiseglers aus der Frühzeit des Welthandels. Berlin: Nicolai.
- MALINOWSKI, Bronislaw (1922) — Argonauts of the Western Pacific. London: George Routledge & Sons, Ltd.; New York: E. P. Dutton & Co.
- MARQUES, João Francisco (2004) — O Contrabando no Romance Contemporâneo Português: Contextos Espaço-Sociais e Histórico-Económicos. In Estudos em Homenagem a Luís António de Oliveira Ramos. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, vol. 2, p. 669-695.
- PARRY, John Horace (1981) — The Discovery of the Sea. [S.l.]: University of California Press.
- POLÓNIA, Amélia (2014) — Portuguese Seaports as Gateways, 1500-1800. In MUKHERJEE, Rila, ed. - Vanguard of Globalization: Port-Cities from the Classical to the Modern. Delhi: Primus Books, p. 323-344.
- ROZWADOWSKI, Helen M. (2018) — Vast Expanses: A History of the Oceans. London: Reaktion Books.
- RUSSELL-WOOD, A. J. R. (1998) — Um mundo em movimento: os portugueses na África, Ásia e América (1415-1808). Lisboa: Difel.
- THOMAS, Hugh (2010) — The Golden Empire: Spain, Charles V, and the Creation of America. New York: Random House.



**Circum-  
-navegando**

...do local ao global

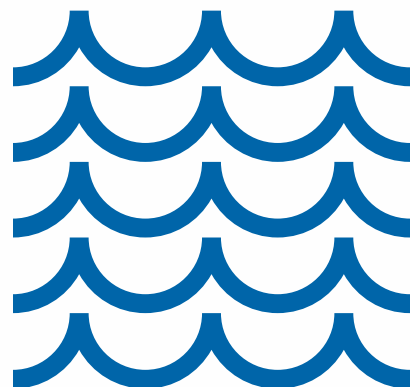
Título | CIRCUM-NAVEGANDO...do local ao global  
© DRCN – Direção Regional de Cultura do Norte

Coordenação geral | DRCN / Divisão de Promoção e Dinamização Cultural (DPDC)  
Autores | Amândio Barros e Amélia Polónia  
Fotografia e ilustração | Municípios parceiros  
Design gráfico, paginação e impressão | Dom Texto / Pedro Rezende Fernandes  
Tradução | OneTranslating  
Revisão | CITCEM-FCT/DRCN-DPDC

2020  
ISBN | 978-989-54871-9-6  
Depósito legal | 497882/22



Esta obra é financiada por  
Fundos Nacionais através da FCT – Fundação para a Ciência e Tecnologia,  
no âmbito do projeto UIDB/04059/2020.





**Circum-  
-navegando**

...do local ao global

