

Sessão de Abertura Opening Session

Palavras do Presidente da Academia de Marinha

■ C/ALM. ROGÉRIO D'OLIVEIRA ■

Senhor Ministro da Cultura,
Senhor Alm. CEMA,
Senhor Presidente do Institute of Nautical Archeology da Universidade do Texas,
Senhora Comissária do Pavilhão de Portugal na Expo'98,
Senhor Director do Centro Nacional de Arqueologia Náutica e Subaquática,
Estimados Confrades,
Distintos Convidados:

Há seis anos neste mesmo auditório a Academia de Marinha realizou uma sessão comemorativa do centenário da edição da obra do Com.^{te} Henrique Lopes de Mendonça intitulada “Estudos sobre Navios Portugueses nos séculos XV e XVI”, quando se comemoravam 400 anos do descobrimento da América por Cristóvão Colombo.

Com esta obra, Lopes de Mendonça gerou o primeiro impulso para o estudo dos navios que os Portugueses idearam construíram e usaram nas suas navegações, e do fazê-lo lançou as fundações de um ramo novo da ciência histórica: a arqueologia naval.

Pode afirmar-se que Henrique Lopes de Mendonça foi o primeiro estudioso em Portugal a debruçar-se sobre um ramo da ciência cujo surgimento se verificou ao longo do século XIX. O Com.^{te} Quirino da Fonseca, outro arqueólogo pioneiro, nas suas “Memórias da Arqueologia Marítima Portuguesa” refere que antes de 1890 apenas um ou dois autores Portugueses tinham abordado essa disciplina da ciência, mas muito ao de leve. Nesse ano Lopes de Mendonça publicou os “Estudos sobre Caravelas” os quais foram incorporados na obra citada que constitui o primeiro estudo válido de arqueologia naval portuguesa, marcando assim o início desta ciência em Portugal.

Por isso aquela sessão se designou por comemoração dos 100 anos de Arqueologia Naval, Lopes de Mendonça foi pois o pioneiro do estudo sistemático dos navios de 400 e 500, e por isso considerado o fundador em Portugal da ciência de arqueologia naval em 1892.

Este evento ocorreu quando na Europa o estudo de arqueologia naval já tinha celebrado alguns estudiosos: Pe. Georges Fournier (1634), John Charnoch (1801), Auguste Jal (1840), Edmund Paris (1856), Cesareo Fernandes Duro (1877), Rafael Monleón (1888) e outros.

Seguindo as pisadas do fundador outros oficiais de Marinha se dedicaram ao estudo dos navios dos Descobrimentos no primeiro quartel do séc. XX, distinguindo-se entre eles: Braz de Oliveira, Quirino da Fonseca, Baldaque da Silva, Estanislau de Barros, que elevaram a arqueologia naval portuguesa aos mais altos níveis europeus.

O navio desempenhou um papel fundamental no empreendimento marítimo. Não só era o instrumento de locomoção sobre a mais vasta via de comunicação, mas também factor estratégico do poder marítimo, essencial nas decisões de tais empreendimentos.

Nessa obra, que teve um grande impacto nos estudiosos da História Marítima, Lopes de Mendonça proferiu afirmações expressivas de importância da arqueologia naval no estudo da epopeia marítima dos Portugueses. Disse ele: “Na arte de navegar repousa o primeiro fundamento da nossa glória. O navio é pois o primeiro elemento de estudo para quem

pretende traçar a história desta época”. E acrescentou: “Das primeiras explorações marítimas dos Portugueses deriva a grande corrente civilizadora que no século XVI abraça o Mundo. Por isso, o navio português é o mais antigo soldado dessa campanha sublime. Estudá-lo é estudar o primeiro dos elementos que no espírito de Colombo deram corpo à maravilhosa visão de um mundo ocidental”.

De facto, com Lopes de Mendonça o navio assume a importância que efectivamente possui na compreensão e esclarecimento dos feitos marítimos portugueses.

A arquitectura naval foi, pois, a par de outras ciências como a náutica, a marinaria e a cartografia, um dos pilares em que assentou a epopeia marítima, e a sua história é fundamental para o completo conhecimento daquele fenómeno.

Ora o conhecimento da História da Arquitectura Naval não dispensa o estudo da Arqueologia Naval.

Literalmente, este é um ramo de Arqueologia geral, ciência que estuda o desenvolvimento do homem através dos objectos e restos materiais por ele manufacturados ou usados, com o ulterior objectivo de contribuir para a sua história.

Rigorosamente o termo arqueologia naval deveria aplicar-se exclusivamente ao estudo dos navios ou restos deles, pela pesquisa e análise dos seus destroços remanescentes.

Ao contrário do que sucede com os achados arqueológicos de terra, os navios são obras muito vulneráveis, por estarem sujeitos a um meio demasiado agressivo da sua integridade e serem de difícil detecção e recuperação por se encontrarem num meio hostil à realização de pesquisas.

Por isso são raros os exemplares de navios antigos ou partes destes que chegaram até nós. Os verdadeiros objectos de arqueologia naval jazem no fundo do mar ou nos estuários dos rios, destruídos ou desfigurados, em locais de difícil acesso, exigindo para a sua recuperação operações complicadas e dispendiosas.

A volatilidade dos navios é sublinhada por Quirino da Fonseca no seu estilo romântico, na sua obra “Os Portugueses no Mar”: “Os túmulos dos Faraós, os templos da Assíria, as inscrições da Fenícia, desafiam em monumentos perduráveis, a cavalgada aniquilante dos séculos e oferecem-se generosamente à longa curiosidade dos investigadores; porém, dos atrevidos e frágeis baixéis – ainda que tendo vencido batalhas, que até podéram vencer as tormentas – nada resta dentro em breve tempo ou, quando muito, legaram-nos a ninharia de uma vaga lembrança, uma rude imagem, um nome singelo e impreciso com que por vezes, igualmente se designam outros muitos navios, sejam insignificantes, sejam gloriosos...”

Em face da escassez de objectos de estudo, os investigadores arqueólogos têm-se concentrado principalmente nas representações plásticas coevas e na documentação escrita, para conhecerem as características dos navios antigos. Assim, o termo “arqueologia naval” tem tido um sentido mais lato do que o significado estrito arqueológica, abrangendo todo o estudo da arquitectura naval antiga.

Em consequência dos progressos tecnológicos na pesquisa e análise de objectos submersos, têm as actividades arqueológicas conhecido um notável desenvolvimento, estando hoje assente o termo “Arqueologia Naval Subaquática” para designar a parte da arqueologia naval que tem efectivamente a natureza arqueológica, i.e., o estudo dos próprios objectos.

Esta é uma matéria de crescente interesse e importância, à medida que vão surgindo facilidades tecnológicas e recursos financeiros, e que interessa a várias comunidades: cientistas, museus, instituições culturais, operadores de salvamento marítimo, caçadores de tesouros e, evidentemente, os estados soberanos.

A arqueologia subaquática envolve acções de vária natureza tais como: detecção e localização dos destroços, identificação, avaliação, escavação, remoção, análise e eventual recuperação.

Estas operações inserem-se em três áreas de conhecimento e experiência: a área científico-arqueológica, o campo jurídico e o domínio da técnica (pesquisa, recuperação, preservação, etc.).

A herança patrimonial jacente ou escondida no leito do mar ou em qualquer caso submersa, tanto do ponto de vista de riqueza material como de activo cultural é de natureza pública. Por isso os Governos se empenham em estabelecer leis que regulam aquelas actividades, com vista a preservar a integridade daquela herança e os direitos de propriedade.

No caso português o assunto é da maior importância, pois fomos um país de grande actividade marítima desde a origem da nacionalidade, e particularmente porque, dada a situação geográfica das nossas costas e ilhas, no caminho de rotas marítimas obrigatórias, é de acreditar que muitas destroços jazem no nosso mar ainda indetectados.

O interesse neste sector de arqueologia naval é ainda mais acentuado e torna-se momentoso, neste período em que se comemoram os 500 anos dos grandes Descobrimentos Marítimos e se realiza a Exposição Mundial Portuguesa dedicada aos “Oceanos – Um património para o futuro”,

O assunto é de natureza e interesse universais, envolvendo, além dos governos, organizações não governamentais, o que explica este encontro de cientistas neste simpósio internacional sobre arqueologia subaquática referente às embarcações utilizadas pelos povos ibéricos nas suas explorações atlânticas, tema que consagra o pioneirismo ibérico no descobrimento do Mundo.

Sendo uma disciplina essencial ao conhecimento da História Marítima, a arqueologia naval não tem sido versada na proporção da sua importância histórica. Na sua missão de promover os estudos relativos às ciências do mar tem a Academia de Marinha vindo a estimular a investigação na área da arqueologia naval, e alguns trabalhos de mérito foram apresentados nesta Academia, sendo justo recordar e distinguir a valiosa contribuição do Prof. Arq. Lixa Filgueiras com uma obra profusa e profunda. Também se promoveu um ciclo de conferências sobre arqueologia naval subaquática com a participação de arqueólogos franceses e dois painéis sobre a caravela latina dos descobrimentos, esse navio misterioso descobridor de terras e rotas, que desvendou todo o Atlântico.

Tudo isto porém é pouco em relação ao muito que há por esclarecer.

Recentemente a arqueologia naval subaquática tem tido um notável desenvolvimento com as descobertas e pesquisas que revelaram destroços de navios de origem ibero-atlântica. Este facto está na base da realização deste encontro, com objectivos de, à luz destes recentes achados, analisar a arquitectura dos navios ibéricos atlânticos, tanto do ponto de vista de concepção como de construção, designadamente comparando as novas observações com as clássicas fontes documentais.

Mas este simpósio não se limita a este campo científico. De facto aproveita-se a oportunidade para dedicar a primeira sessão a um aspecto prioritário desta matéria: a protecção do património cultural subaquático com vista à Conferência Geral da UNESCO em Outubro 1999, com a participação do ICOMOS (International Council of Monuments and Sites).

A Academia de Marinha sente enorme orgulho e satisfação em acolher um elenco de tão ilustres participantes e em colaborar com o Instituto Português de Arqueologia através do Centro Nacional de Arqueologia Náutica e Subaquática, a quem endereça as mais vivas felicitações por esta iniciativa de tão alto significado e largo alcance científico.

Estou certo de que, em presença de tão reconhecidas autoridades na matéria e tão expressivo interesse revelado pelo elevado número de participações, o encontro será certamente muito frutífero,

No ano que decorre, o mar ocupa o centro das atenções de toda a Humanidade. Declarado pela ONU o Ano Internacional dos Oceanos não é só este o motivo deste chamamento

ao mar. Na verdade, o mar impõe-se naturalmente pelo papel cada vez mais essencial que desempenha na vida humana, quer como via de comunicação, quer como fonte de recursos que escasseiam em terra firme, quer ainda como factor ecológico e político-estratégico.

O fundo do mar é um repositório infinito de destroços de navios afundados, o que constitui só por si um valor material e cultural incalculável.

A oportunidade deste simpósio é pois óbvia e nele convergem várias linhas do pensamento científico.

É o primeiro simpósio internacional que se realiza no nosso País sobre esta matéria e o seu tema “Navios Medievais e Modernos de Tradição Ibero-Atlântica” está em perfeita sintonia com a actividade da Academia de Marinha, que se sente lisonjeada em acolher no seu auditório os mais distintos cientistas no campo da Arqueologia Naval.

A importância deste evento é ainda mais valorizada pela presença nesta sessão de S. Ex.^a o Ministro da Cultura, conferindo-lhe assim o fulgor e solenidade dos grandes rituais.

A Academia de Marinha sente-se privilegiada com a primeira visita do Ministro da Cultura, e este sentimento não emana só do brilho que a presença de S. Ex.^a confere a esta sessão, mas sim de um fundamento mais duradouro.

Efectivamente, a actividade da Academia de Marinha desenvolve-se no âmbito da cultura marítima, seja no campo da História, seja nas Artes e Ciências associadas ao mar. Não obstante a sua tutela se situar na Marinha, logo Ministério da Defesa Nacional, a sua relação funcional com o Ministério da Cultura é natural, inevitável e imperativa, dado que a cultura marítima foi no passado e deve ser no futuro, mais do que qualquer outra, parte fundamental da identidade da Nação portuguesa.

O interesse pela cultura marítima revelado pela presença de S. Ex.^a neste acto, reforça as perspectivas de colaboração entre a Academia de Marinha e os organismos do seu ministério, de que este simpósio é um louvável exemplo.

A presença do Alm. CEMA já nos é familiar, nem podia deixar de o ser dado o enorme interesse de S. Ex.^a pela área cultural da Marinha. Mas nem por isso a Academia de Marinha deixa de se sentir honrada com a sua presença, que constitui sempre o mais forte estímulo para o trabalho em que nos empenhamos.

O mar está agora, só agora, no centro das atenções e preocupações dos governos e organizações não governamentais que se ocupam de problemas da Humanidade. Curiosamente uma atenção – deixem-me gabar um pouco – atenção que domina a missão da Academia de Marinha desde há 30 anos!

Mas o mar não teria utilidade plena sem Marinhas. E as Marinhas não funcionam sem navios, se bem que existe uma corrente de opinião na Marinha de que esta funcionaria bem se não tivesse mesmo navios! De facto os navios são o quebra-cabeças das Marinhas!

Os navios são seres muito antigos; a sua origem perde-se na infinidade do passado. Estiveram sempre no primeiro plano da história dos povos, como se tivessem vida própria.

Dizia Lopes de Mendonça, “de todas as criações do engenho humano, nenhuma como o navio parece comparável a um organismo vivo. E não se sabe que outra haja, cuja existência seja mais aventureira, mais cortada de peripécias dramáticas, mais movimentada de lutas e catástrofes”.

Principal actor marítimo, púlpito de triunfos e tragédias, o seu papel é sublimado pelo épico nacional no tom fatal, anatémico, apocalíptico, da voz exaltada e rouca do velho do Restelo!

“Oh! Maldito o primeiro que, no Mundo, nas ondas vela pôs em seco lenho ! (...) Nunca juízo algum, alto e profundo, Nem citara sonora ou vivo engenho te dê por isso fama nem memória, mas contigo se acabe o nome e glória!”.

Inaugural speech by the President of Academia de Marinha

■ REAR ADMIRAL ROGÉRIO D'OLIVEIRA ■

Six years ago, during the commemorations of the fourth centennial of Columbus's arrival in America, this very auditorium was the setting for a session organized by the Academia de Marinha to commemorate the centennial of a book written by Commander Henrique Lopes de Mendonça, entitled *Estudos sobre Navios Portugueses nos séculos XV e XVI* (Studies on Portuguese ships in the 15th and 16th centuries). With this work, Lopes de Mendonça launched the study of the ships that the Portuguese people conceived, built and used for their navigations. At the same time, he laid the foundations of a new branch of historical study, called “naval archaeology”.

Henrique Lopes de Mendonça was the first in Portugal to explore this field that had emerged in the 19th century. Another pioneer, Comandante Quirino da Fonseca, stated in his *Memórias da Arqueologia Marítima Portuguesa* (Memories of Portuguese Maritime Archaeology) that, until 1890, only one or two Portuguese authors had taken an interest in the study of ships — and only a slight interest. In that year, Lopes de Mendonça published his “Estudos sobre Caravelas” (Studies on Caravels) that was included in his *Estudos sobre Navios Portugueses* and constitutes the first true study of Portuguese “naval archaeology”, marking the beginning of this discipline in Portugal.

This is why that session six years ago was called a “Commemoration of a Century of Naval Archaeology”. Lopes de Mendonça pioneered the systematic study of 15th and 16th-century ships in 1892, and for this reason may be considered the founder of “naval archaeology” in Portugal. Elsewhere in Europe, similar studies had already brought renown to scholars such as Father Georges Fournier (1634), John Charnoch (1801), Auguste Jal (1840), Edmund Paris (1856), Cesareo Fernández Duro (1877), Rafael Monléon (1888) and others.

Following in the footsteps of Lopes de Mendonça, other Naval officers during the first quarter of the 20th century adopted the study of the Portuguese Ships of Discovery. Among these, Braz de Oliveira, Quirino da Fonseca, Baldaque da Silva and Estanilau de Barros distinguished themselves by raising “naval archaeology” in Portugal to the highest European levels.

Lopes de Mendonça maintained that the ship played a fundamental role in all maritime enterprises. It was not only a vehicle in the greatest communication route of all, but was also a strategic element of maritime power and an essential factor in decision-making concerning these projects. In his work, which had a powerful impact on scholarly circles of Maritime History, Lopes de Mendonça emphasized the importance of “naval archaeology” in the study of the Portuguese seaborne epic. “The earliest foundation of our glory is the art of navigation. The ship is therefore the first element of study for those who wish to trace the history of that era.” He added, “It is with the first Portuguese maritime discoveries that arises a great flow of civilization which would encompass the globe in the 16th century. The Portuguese ship is the most venerable soldier of that stupendous campaign. To study it is to examine the first of all the elements which, true to the spirit of Columbus, embodied this astonishing vision of a western world.” With Lopes de Mendonça, the ship assumes its full importance in the understanding and clarification of Portuguese maritime activity.

“Naval archaeology” was therefore, along with other disciplines such as navigation, cartography and seamanship, one of the scientific pillars of the maritime epic and it remains fundamental to our knowledge of that history.

Today, as we all know, the history of naval architecture defines all aspects of nautical archaeology. The archaeology of ships is a branch of general archaeology, a discipline that studies human evolution via artifacts and other material remains that were manufactured or used by humans, with the goal of contributing to human history. In its most rigorous sense, however, “nautical archaeology” applies only to the study of ships and their remains, through the recovery and analysis of these remains.

Contrary to most terrestrial archaeological sites, submerged ships are highly vulnerable to an inherently aggressive environment; furthermore, this environment, which can also be hostile to scientific research hampers their detection and recovery. The nature of the marine environment explains why we rarely find the remains of ancient ships. The disfigured and incomplete objects of archaeological study rest on the seabed or in tidal estuaries in places where access is difficult and their recovery is a complex and expensive undertaking.

The ship’s “volatility” was captured by Quirino da Fonseca who wrote in *Os Portugueses no Mar* (The Portuguese at Sea), in the romantic style of his time: “The tombs of the Pharaohs, the temples of Assyria, the inscriptions of Phoenicia are enduring monuments that resist the annihilating charge of the centuries, but generously open themselves to the researcher’s patient curiosity. However, soon nothing will remain of those daring and fragile ships that won battles and outlasted tempests. Only with luck will we inherit the trifles of a distant memory, of a rough image, of a simple name which, all too imprecise, can designate any number of ships, whether insignificant or illustrious.”

Frustrated by the scarcity of known remains, nautical researchers have long concentrated on contemporaneous representations and written documents in order to study the characteristics of ancient ships. Our Portuguese expression “naval archaeology” has thus gained a wider meaning than its strict archaeological sense and encompasses all approaches to the study of ancient naval architecture. In recent years, however, as a result of technical progress in the detection and analysis of underwater objects, archaeological activities have undergone a remarkable development. “Underwater nautical archaeology” now designates an approach to “naval archaeology” that is truly archaeological in nature, that is, its focus is the study of the objects themselves.

Thanks to these technological advances and a much needed injection of funding, the importance of this discipline has increased, and not only in the eyes of researchers. In fact, underwater archaeology has attracted the attention of several communities — academic researchers, museums, cultural institutions, maritime salvors, treasure hunters and, of course, sovereign states.

Underwater archaeology includes different types of activities directed toward nautical remains: detection and delimitation, identification, evaluation, excavation and recording, removal of certain objects, study and analysis, and the recovery of all vestiges. These activities are divided into three areas of applied knowledge: scientific or archaeological, legal and technical (detection, recording, recovery, conservation, etc.).

Our submerged patrimonial heritage has an inalienable, public nature, as seen from the perspective of material resources and cultural value. That is why governments are doing their utmost to establish laws that preserve nautical remains in the interests of protecting the integrity of our heritage as well as establishing property rights. In Portugal, this issue is of prime importance, as our country has a great maritime tradition going back to the birth of the nation. Moreover, due to the geography of our coasts and islands and their

proximity to major sea-lanes, it is likely that many ship remains still lie undetected in our waters. The interest generated by this branch of “naval archaeology” has gained a timely importance as we are commemorating five centuries of Maritime Discovery and the theme of the 1998 World Exposition in Lisbon is *Oceans — A patrimony for the future*.

The issue of our submerged cultural heritage is universal in nature and significance, involving both governments and non-governmental organizations, which explain this meeting of researchers in an International Symposium devoted to underwater archaeology. In particular, this Symposium is devoted to the ships used by Iberian peoples in their historic Atlantic adventures, a theme that commemorates the Iberian contribution to the exploration of the world.

Although it is essential to our knowledge of Maritime History, nautical archaeology has not been studied from the perspective of its historical importance. As part of its mission of promoting studies in the marine sciences, the Academia de Marinha has encouraged research in the field of “naval archaeology”, and some excellent work has been presented in the Academia. It would be unfair not to signal the contribution of Professor Lixa Filgueiras, whose profound and extensive scholarship we value greatly. The Academia has also promoted a series of lectures on underwater nautical archaeology with several French archaeologists, as well as two panels on the lateen caravel of the Discoveries, that mysterious ship which opened new lands and routes, and pierced the Atlantic Ocean’s tenebrous shroud.

This is just a small effort, however, if we consider the number of questions left unanswered.

Nautical archaeology has developed remarkably in a very short time, due in large part to the discovery and study of numerous ship remains belonging to the Ibero-Atlantic tradition. This new body of research was crucial to the organisation of this meeting. By taking into account recent findings, this Symposium aims to discuss the architecture of Ibero-Atlantic ships, from the aspects of their architectural conception and the techniques of their construction, and also by carefully comparing new archaeological observations with classic documentary sources.

This Symposium, however, is not limited to scientific research. In fact, we have seized this opportunity to dedicate the initial session to a vital aspect of any scientific program, namely the protection of our underwater cultural heritage. We proceed while working toward the UNESCO General Conference in October of 1999 with ICOMOS, the International Council of Monuments and Sites.

The Academia de Marinha is immensely proud to host a group of such eminent participants in collaboration with the Instituto Português de Arqueologia and its Centro Nacional de Arqueologia Náutica e Subaquática, which we congratulate for its initiative in this endeavour of such vast cultural significance and scientific scope. I am sure that, with the presence of so many distinguished experts and the keen interest in the field, this gathering promises to be very productive.

This year the sea is attracting the attention of all mankind. The United Nations has declared this the International Year of the Seas, but this fact alone does not explain the sea’s timely attraction. In fact, the sea imposes itself upon us naturally because of the increasingly central role it plays in sustaining human life, as a means of communication, as a source of wealth at a time when continental resources are failing, and as a factor in humankind’s ecological, political and strategic maturation. The sea floor is also a limitless repository of wrecked ships, which in itself constitutes a material and cultural resource of immeasurable value. Thus, the timing of this gathering is most propitious, primarily due to the convergence of several trends in current scientific thought.

This is the first International Symposium in nautical archaeology organized in our country, and its theme, “Medieval and modern ships of the Ibero-Atlantic tradition”, is in perfect harmony with the activities of the Academia de Marinha. This institution is honoured to welcome in its auditorium the world’s most distinguished scholars in “naval archaeology”.

The importance of this event is heightened by the presence of His Excellency, the Minister of Culture. He confers a sense of brilliance and solemnity typical of all historic events. The Academia de Marinha is indeed privileged by this, its first visit by the Minister of Culture. Our sentiment arises not only from the honour of His Excellency’s presence, but also from a more lasting reason. From its inception, the Academia de Marinha has been active in the sphere of maritime culture, whether in the field of History or in the field of Marine Arts and Sciences. Although it is part of the Navy and therefore part of the Ministry of Defense, the Academia’s functional relation with the Ministry of Culture is natural, inevitable and necessary, considering that maritime culture was in the past, and will be in the future, a fundamental element of the Portuguese national identity. The interest in maritime culture that His Excellency communicates to us via his presence strengthens the relationship between the Academia de Marinha and the different departments of the Ministry of Culture, of which this Symposium is a commendable example.

The presence of the Admiral CEMA is already familiar to us, as indeed it should be considering His Excellency’s enormous interest in the Navy’s cultural projects. Even so, the Academia de Marinha cannot but be honoured by his presence, which always constitutes the strongest encouragement for the work in which we expend ourselves. The sea is now, at long last, the centre of attention and concern for governments and non-governmental organizations that are devoted to the problems of humankind. Curiously, this attention — allow me to take a little pride in this — has defined the mission of the Academia de Marinha for the past thirty years!

The usefulness of the sea would be lessened without Navies. Navies cannot work without ships, even though there is a trend of current opinion in our field, which holds that the Navy would work well even if it had no ships! In fact, ships are the Navy’s conundrum!

Ships are very ancient things; their origin itself is lost in the infinity of the past. But they have always been in the foreground of human history, as if they had a life of their own. Lopes de Mendonça once said, “...of all creations of human genius, the ship is the only one which resembles a living organism. And we do not know of another whose existence is more adventurous and more filled with dramatic events and battles and catastrophes.”

Maritime protagonist and theatre of triumph and tragedy, the ship is glorified in a national epic, in the apocalyptic, fateful anathema intoned by the hoarse and exalted voice of the Old Man of Restelo. “Oh! Cursed is the first man who, in the entire world, put a sail on a boat to face the waves! (...) Never a judgement, illustrious and wise, never a sonorous zither nor a lively wit shall give to you, for your act, either fame or remembrance; but with you shall perish your name and glory!”