O navio hospital Gil Eannes e a cultura marítima

**“Quando se navega sem destino
nenhum vento é favorável”**

ZARPANDO OS MARES, ENFRENTANDO O TEMPO!…
DESAFIANDO IMPONDERÁVEIS COM DESTINO AO FUTURO.
SUA HISTÓRIA (“PEDAÇOS DE VIDA”)

Desde a sua génese que o “Gil Eannes”, – antecessor de um velho navio alemão, construído em 1914, teve o mesmo nome, “Gil Eannes”, ex “Lahneck”.

In memoria futura

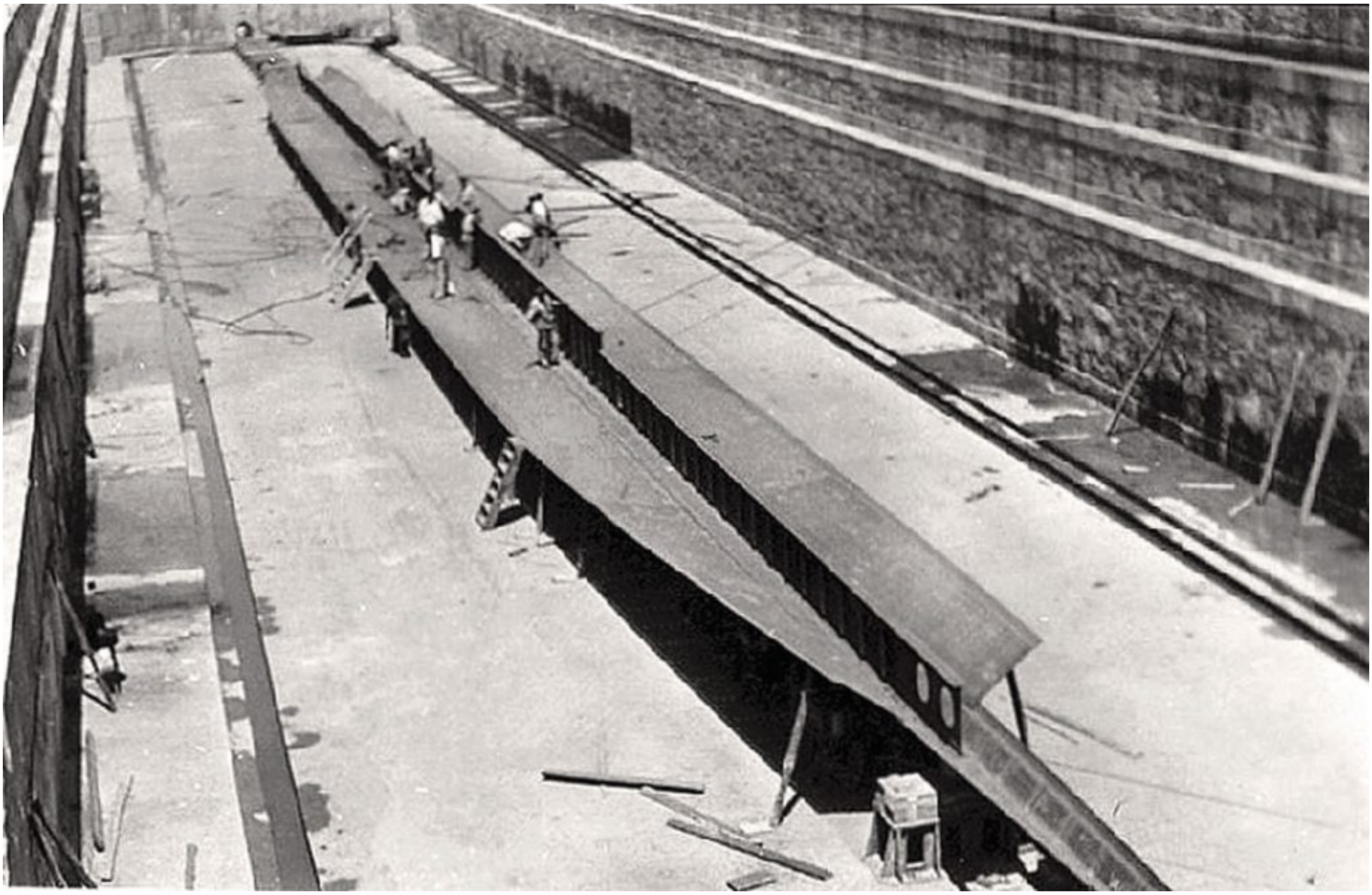
O “Gil Eannes”, ex “Lahneck”, foi, na sua origem, navio da Marinha de Guerra, posteriormente, navio da Marinha Mercante e a partir de 1942, entregue pelo governo de então ao Grémio dos Armadores de Navios da Pesca do Bacalhau (GANPB), tendo prestado os mais relevantes serviços aos navios portugueses ao serviço da pesca do bacalhau, desafiando imponderáveis, como em sub título se refere, com a propósito, “indo sempre mais longe” na concretização dos objetivos que sucessivamente lhe foram cometidos.

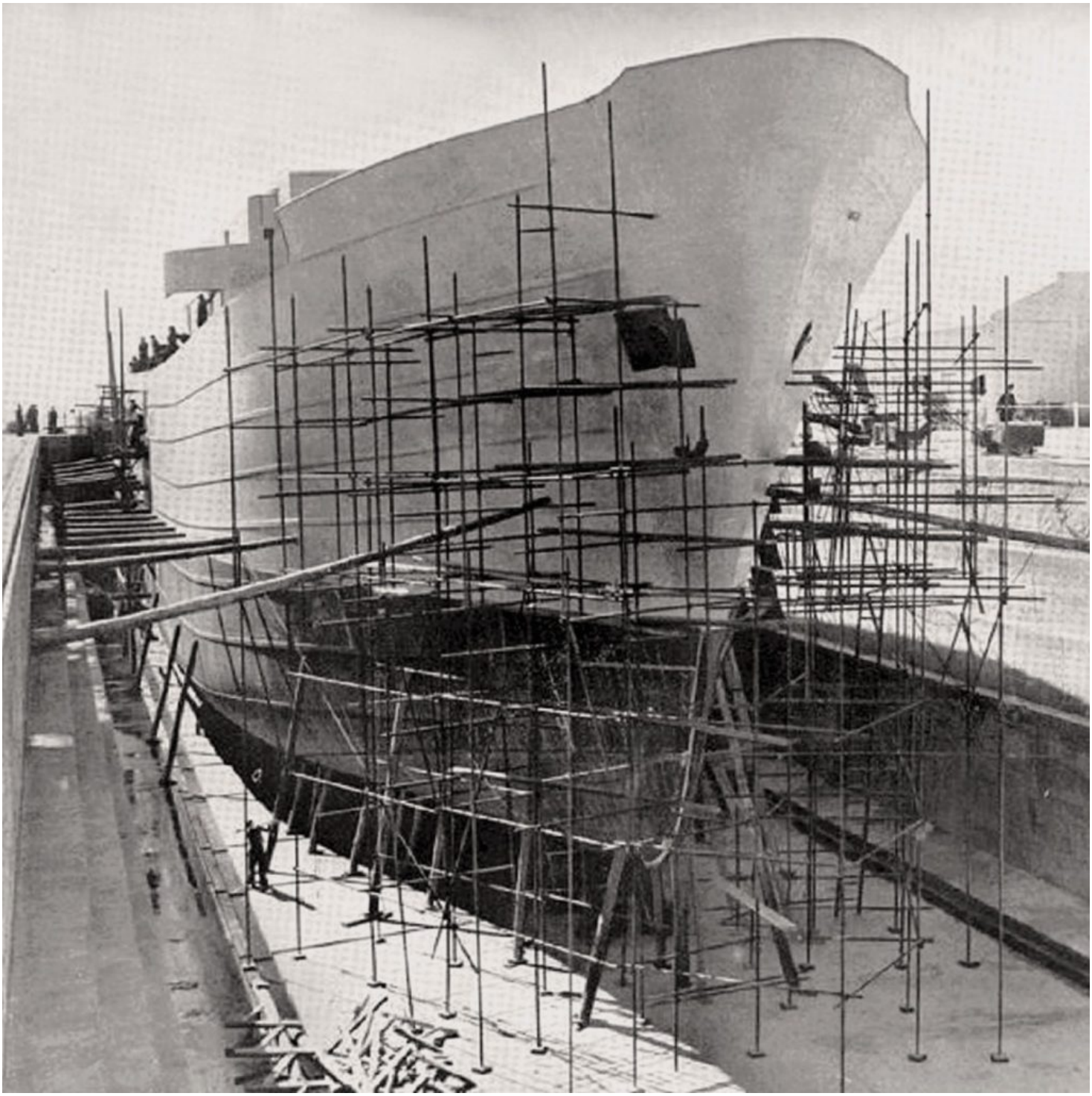
Com o avançar da idade, nos finais da década de quarenta do séc. XX (mais propriamente desde 1949) que o Grémio e o Delegado do Governo junto dos Organismos das Pescas, o Comandante Henrique dos Santos Tenreiro, pensavam na sua substituição, sendo para tal necessário garantir-se financiamento.

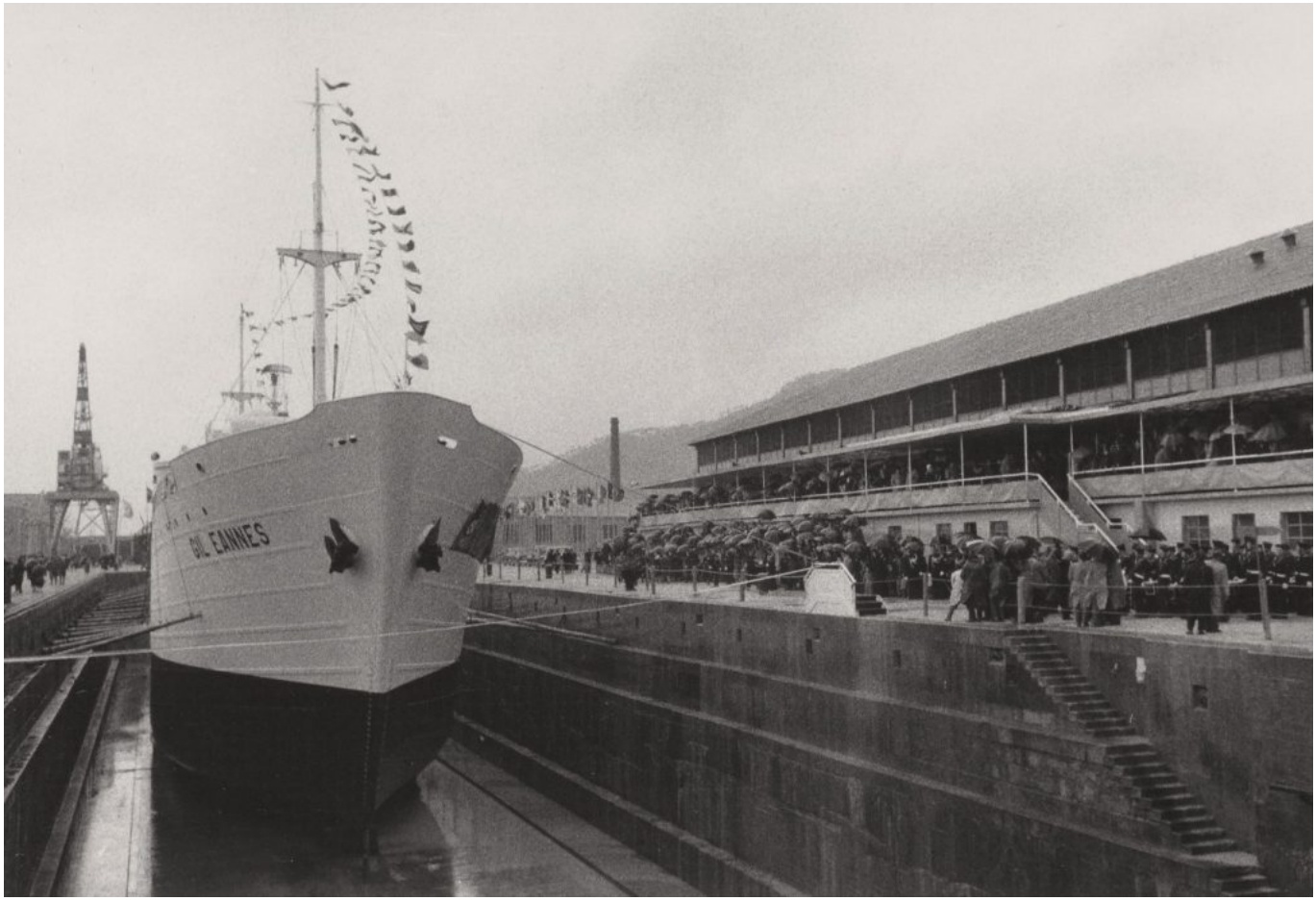
Em finais de 1951, depois de conseguido o apoio do governo americano através do Plano Marshall e por intermédio do Fundo de Fomento Nacional de 1950, contactou-se o Capitão-de-mar-e-guerra e engenheiro construtor naval Vasco José Taborda

Ferreira para estudar a viabilização da nova construção, tendo este convidado, para seu colaborador, António da Silva Pereira.

Em Dezembro de 1952, decidiu-se dar início à construção do “Gil Eannes” nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo (ENVC), sob a fiscalização do Chefe dos Serviços de Assistência à Frota, Capitão-de-mar-e-guerra Américo Ângelo Tavares de Almeida.







Assentamento da quilha (imagem superior esquerda); O navio em construção (imagem superior direita); O "Gil Eannes" na doca de construção, momentos antes da flutuação (imagem inferior).

Cte. Tavares de Almeida.



Este navio, fez a primeira campanha de assistência em 1955, tornando-se para a frota bacalhoeira portuguesa, sobretudo para a da pesca à linha, "**um verdadeiro Anjo da Guarda**" perante as vicissitudes marítimas a que a frota bacalhoeira portuguesa estava sujeita em terras da Groenlândia e da Terra Nova. Prestou serviços de "fornecimento de isco, mantimentos, aguada, combustível, aprestos e sobressalentes, de assistência médica, espiritual, religiosa, afetiva, material e oficinal"; quando solicitado, também prestou serviços de reboque e de quebra-gelos. O "navio-apoio", independentemente de credos ou nacionalidades, sempre auxiliou gratuitamente todos os navios que dele necessitassem.

Chegada do navio aos bancos de pesca da Terra Nova e início da assistência aos navios da Frota.



No princípio de cada ano, antes de rumar aos Bancos da Terra Nova e Groenlândia, o “Gil Eannes” ia à Noruega para fazer um carregamento de isco destinado a fornecer a frota da pesca à linha durante a campanha.

O “Gil Eannes” atravessa um campo de gelo.



Na segunda quinzena de Abril, terminada a cerimónia da Bênção, os navios rumavam para o Grande Banco da Terra Nova e o “Gil Eannes”, depois de abastecido de mantimentos, combustível e aguada, de receber aprestos, encomendas e **correio para entregar à frota**, também largava para Oeste, alguns dias depois, para se juntar à frota que já se encontrava na faina da pesca.

Partida do “Gil Eannes”.



Nos princípios de Maio, chegado ao Grande Banco da Terra Nova, o “Gil Eannes” visitava os navios da pesca à linha que, normalmente, pescavam no Plattier, no Banco de St. Pierre ou nos Bancos mais a Oeste; **entregava o correio e as encomendas trazidas de Portugal**, distribuía isco, fornecia gasoil e água doce e assistia os doentes. Por se lado os arrastões que normalmente pescavam mais a Norte, pelo Grande Norte, Bela Ilha, Rafael e Banco Russo, também eram visitados.

O navio “Celeste Maria” a ser abastecido de água doce e gasoil pelo “Gil Eannes”.



Por meados de Junho, a frota rumava à Groenlândia e o “navio apoio” entrava em St. John’s para reabastecer de mantimentos, combustível e aguada. Deixava este porto e rumava a North Sydney reabastecer de isco. O “Gil Eannes” saía de North Sydney, visitava os navios que tinham decidido fazer a viagem pelo Sul e rumava à Groenlândia. Em viagem, visitava outrossim os arrastões e prestava-lhes a assistência necessária.

Entretanto, na Groenlândia, começava a grande labuta para o “navio-apoio”. Eram cerca de 50 navios da pesca à linha a que tinha de dar assistência. Distribuía, igualmente, isco, gasoil, água, mantimentos, sal e aprestos de pesca; recebia e consultava doentes e quando necessário, arribava para internar algum que necessitasse de cuidados hospitalares que o navio-hospital, apesar de convenientemente apetrechado para as mais diversas situações, não podia oferecer.

Na Groenlândia, os navios “Sam Tiago” e “Avé Maria” a serem assistidos.



Um pescador doente a desembarcar do “Gil Eannes”.



O “Gil Eannes”, apesar de ter uma capacidade de água doce de cerca de 500 toneladas, via-se obrigado, por vezes, e mais do que uma vez, a arribar a Holsteinsborg para reabastecer de aguada. Com o isco sucedia o mesmo, mas como na Groenlândia não havia nenhum porto onde se pudesse fazer o seu reabastecimento, o navio era obrigado a navegar para Sul, para North Sydney, para fazer nova carga e voltar para Norte, sendo que antes de rumar à Groenlândia entrava em St. John’s para receber o correio e após a saída, assistia os navios da pesca à linha que pescavam no Virgin Rocks e no Eastern Shoals. Tudo isto era feito para que a frota não interrompesse a faina da pesca e, consequentemente, originasse perdas de produtividade.

Até meados de Setembro, no máximo, a frota ainda se aguentava a pescar na Groenlândia; como, porém, nesta altura do ano a luz do dia era já de poucas horas, tornava-se impossível continuar a pesca nestas paragens. Se os navios tivessem

conseguido um carregamento completo, regressavam a Portugal, caso contrário, navegavam para a Terra Nova para tentarem completar as suas cargas no Virgin Rocks.

O “Gil Eannes” acompanhava estes navios, mas entrava primeiro em St. John’s para reabastecer e receber a correspondência, sempre com o intuito de não perderem pesca, poder fornecer-lhes todos os bens necessários e entregar-lhes a **correspondência da família o mais rapidamente possível.** O navio-apoio só deixava os pesqueiros e iniciava a viagem de regresso a Lisboa, depois de todos os navios terem terminado a pesca e estarem a navegar para Portugal.

Sempre pronto a “acudir” a todas as situações!

Nos anos normais da pesca à linha, o “Gil Eannes”, por viagem, em média, consultou 1050 doentes e internou 130, forneceu 620 toneladas de isco, 450 toneladas de gasoil, 430 toneladas de água doce e 70 toneladas de sal (conforme registos de bordo).

Em anos excepcionais, o “navio-apoio” chegou a consultar 1450 doentes e internou 230 e distribuir mais de 1200 toneladas de isco, 400 toneladas de gasoil, 600 toneladas de água doce e 110 toneladas de sal.

Acidentado é recebido a bordo do “Gil Eannes”.



Um pouco mais da sua história

A partir de 1968, os resultados das capturas dos navios da pesca à linha

começaram a diminuir, drasticamente, devido **à falta de peixe**, sobretudo na Groenlândia.

A partir da década de setenta do séc. XX, estes navios começaram a **transformar-se** para se adaptarem à pesca com redes de emalhar, de tal modo que:

- Em 1973 **foram à pesca apenas 6 navios da pesca à linha.**
- Em 1972 e 1973, o "Gil Eannes" forneceu, respetivamente, 210 e 175 toneladas de isco.
- Ainda em 1973, a frota era composta por 2 lugres-motor e 4 navios-motor da pesca à linha, 15 navios de redes de emalhar, 28 arrastões clássicos e 11 arrastões de arrasto pela popa.
- **Na memória de Portugal ficou marcada, para sempre, a época áurea da pesca do bacalhau em que o país conseguiu ter a operar em 1958, 77 unidades nos mares da Terra Nova e Groenlândia, sendo 22 arrastões e 55 navios da pesca a linha com 5.736 homens e que em 1964, era de 73 navios com 5.885 tripulantes.**
- Uma nova e longa vida esperava o "Gil Eannes", nem sempre recheada de êxitos, com muitos altos e baixos, mas com um fim de glória plena a perpetuar a sua existência.
- Ainda em 1973, pela mão do Prof. Doutor José Hermano Saraiva, o "Gil Eannes" foi ao Brasil com uma exposição itinerante a bordo com o intuito de reforçar as relações comerciais com os dois países e a que deram o nome de Expo 73.
- Foi o **único navio português que, até hoje, serviu oficialmente de EMBAIXADA DE PORTUGAL.**
- Após regressar do Brasil, a 28 de Dezembro de mesmo ano, não teve mais ocupação.
- A 9 de Outubro de 1975 o navio, fretado ao Instituto de Apoio ao Retorno de Nacionais (I.A.R.N.), navegou para o Lobito. Depois de muitas peripécias, atracou em Lisboa, repleto de refugiados, no dia 1 de Dezembro do mesmo ano. O seu futuro continuava indefinido.
- Em Fevereiro de 1976, foi adquirido pela Comissão Reguladora do Comércio de Bacalhau (CRCB).
- Devido à adesão de Portugal à Comunidade Europeia, ocorrida no ano de 1986, a CRCB foi extinta e **criou-se a sua Comissão Liquidatária**.

Ainda no decurso do mês de Abril de 1997, acabou por ser vendido em hasta pública, tendo passado a ser propriedade do sucateiro Baptista & Irmãos, de Alhos Vedros acabando por ser tema em todos os jornais diários dos dias 23 e 25 de Maio do ano de 1997.

Entretanto e sempre atento ao evoluir da situação o Presidente da Câmara Municipal de Viana do Castelo, Dr. Defensor Moura, tomando conhecimento desta notícia, imediatamente encetou todos os esforços para tentar salvar o navio, tendo sido formada a **Comissão Especial Pró-Gil Eannes**.

No sentido de sinalizar e assinar o contrato-promessa de compra e venda do mesmo navio, agora propriedade dum sucateiro de Alhos Vedros., no dia 31 de Julho der1997, deslocou-se uma Comissão a Alhos Vedros, mandatada para fazer a entrega à firma “Batista & Irmãos” do sinal selando, assim, o mesmo contrato de promessa de compra e venda do “Gil Eannes” com a firma Baptista & Irmãos.

Depois de alguns meses de muitas preocupações, conseguiram-se os 50.000 contos (250.000 €) necessários para a compra do navio, de referir que foi o mesmo montante de dinheiro que o Grémio dos Armadores da Pesca do Bacalhau pagou aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, em 1955, pela sua compra.

Até que **no dia 29 de Janeiro de 1998**, partiu de Viana do Castelo para Lisboa uma Comitiva que conjuntamente com o representante do sucateiro vendedor, **assinaram o Contrato de Compra e Venda do “Gil Eannes”**, saindo neste mesmo dia ao porto de Viana do Castelo a reboque do rebocador Ct. Águas.

Delegação que se deslocou a Lisboa para a assinatura do contrato de compra e venda do navio.



Assinatura do contrato de compra e vendo do "Gil Eannes" pelo Presidente da CMVC dr. Defensor Moura.



Finalmente, no dia 31 do mesmo mês e ano, o navio chegou a Viana do Castelo, a reboque, seguindo diretamente para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Manobra de Largada do Porto de Lisboa.





Chegada do "Gil Eannes" a Viana do Castelo, em 31 de Janeiro de 1998.

Desta situação, várias conclusões e ilações se podem tirar

- Os navios da pesca a linha acabaram;
- Fornecimento de isco, o reabastecimento de combustível e água e a observação e internamento de doentes deixaram de ser necessários;
- Os arrastões tinham uma velocidade igual e, em muitos casos, superior à do navio-hospital. Eram navios autónomos, cada um tinha o seu enfermeiro, capaz de resolver pequenos acidentes ou problemas de saúde e de aconselhar o capitão qualquer que fosse o caso, e se tal se tornasse necessário/urgente iniciar, imediatamente, uma "arribada";
- "Navio-apoio" dependia exclusivamente do Grémio, que como o nome indica, era uma associação de todos os armadores e estes estavam muito mais interessados nos seus próprios investimentos do que continuar a manter aquele organismo;
- "Gil Eannes" tinha os dias contados. Acabaria como "navio-apoio" e não iria mais a Terra Nova e Groenlândia prestar assistência a frota bacalhoeira.

Da "Fundação Gil Eannes"

A bordo do "Gil Eannes "no dia 19 de Agosto de 1998, foi celebrada escritura da constituição da Fundação Gil Eannes. A Comissão Especial Pró-Gil Eannes cessou a sua missão e passou a ser a Fundação Gil.

Constitui seu principal objetivo "manter este espaço museológico como lugar de transmissão do conhecimento da história marítima portuguesa em geral, e da epopeia do bacalhau em particular, da construção naval vianense e da cultura passada, presente e futura".

Ao longo dos anos, a Fundação tem desenvolvido um papel preponderante na prossecução de projetos especialmente focados na preservação deste património que pertenceu a gerações anteriores e que é da responsabilidade de todos passar o saber e o testemunho às gerações vindouras.

Espaço museológico impar no contexto cultural português (com um espólio que vai enriquecendo através de generosas dádivas de amigos do Gil Eannes que ao navio estão direta ou indiretamente ligados, organizando sucessivas e variadas

exposições temáticas e com uma linha expositora permanente; mantem uma "agressiva e dinâmica linha editorial" recebeu Dezembro de 2019, a **presença do visitante um milhão,** sendo um dos museus mais visitados e apreciados do país.

Ligação afetiva de Viana do Castelo ao navio

Viana do Castelo é, a todos os títulos, uma "cidade ribeirinha" situada na foz do rio Lima, razão pela qual, **na sua ancestral origem, esteja a fundação duma póvoa**, em que suas gentes desenvolveram, até aos nossos dias, diríamos com natural consciência e orgulho, como atividade primeira alcandorando-a à nobre missão duma atividade ligada ao desenvolvendo duma verdadeira cultura marítima.

Viana do Castelo, foi terra de mercadores, mareantes e pescadores e sempre teve o seu desenvolvimento intimamente ligado ao mar e seu porto; quando o comércio marítimo crescia a cidade crescia e vice-versa; **hoje afirma-se com propriedade e direito próprio como verdadeira "fileira do mar", seja no contexto regional, seja no contexto nacional/internacional**.

O comércio e a indústria da cidade sempre estiveram, maioritariamente, ligados à construção naval e apresto dos navios, bem como ao processamento do pescado designadamente a salga e secagem do peixe.

Havia em Viana do Castelo inúmeros calafates, armadores, salinas, secas de pescado e empresas ligadas à movimentação dos navios e sua carga.

O "hinterland do norte de Portugal" e zona próxima da Galiza drenavam os seus produtos pela bacia do Rio Lima até ao porto de Viana onde eram transferidos das barcas para os navios. Esta cadeia logística envolvia uma rede de carreteiros, barqueiros, embarcadouros e barcas "água arriba".

O porto de Viana era o segundo mais importante do reino, a seguir ao porto de Lisboa, só perdendo a sua importância quando administrativamente a alfândega de Viana foi encerrada e transferida para o Porto, definhando o porto de Viana e desenvolvendo-se o porto do Porto.

Viana está ligada à pesca do bacalhau praticamente desde a fundação de Portugal,

a ligação a este tipo de pesca incrementou-se quando no Sec. XV / XVI **João Alvares Fagundes descobriu os "bancos da Terra Nova" e solicitou ao rei D. Manuel uma carta de concessão da Capitania das terras descobertas, tendo fundado nessas terras uma colónia de pescadores e processadores do bacalhau com gentes de Viana maioritariamente**.

Estatua do navegador vianense João Alvares Fagundes, em Viana do Castelo.


NAVEGADOR VIANÊS 1520

A pesca e secagem do bacalhau em Viana manteve-se com breves interregnos até ao final do séc. XX. Os Mareantes e pescadores de Viana desenvolveram a sua atividade em navios armados no porto de Viana e em todas as frotas existentes ao longo da costa portuguesa.

O desenvolvimento do projeto e a construção do navio hospital Gil Eannes, que, além da sua função principal ser prestar assistência médica hospitalar aos tripulantes da frota portuguesa da pesca do bacalhau nos mares longínquos do noroeste atlântico, também tinha de ser um navio de apoio logístico à frota. A capacidade do hospital instalada a bordo, tinha a capacidade de 65 camas, com bloco operatório com todos os serviços de apoio ao mesmo bloco, sala de tratamentos em ambulatório, raio X, serviços de fisioterapia, laboratório de análises, internamento para os doentes em geral e internamento em isolamento para doentes infecto- contagiosos. Diga-se, em abono da verdade que muitos dos hospitais regionais de então não tinham a mesma capacidade e logística instalada como a do navio Gil Eannes.







Da esquerda para a direita: Enfermaria Geral com 40 camas. Bloco operatório. Gabinete de Radiologia.

Além do apoio médico o navio estava preparado para prestar apoio no abastecimento de aguada e combustíveis, em trabalhos de oficina, em serviços de reboque, ”até mesmo como quebra gelos”, o que implicava um reforço da estrutura e costado da proa; tinha também; condições para funcionar como navio correio, navio capitania, como tal tinha, para o efeito, condições para alojar um Capitão de Bandeira e também podia prestar assistência espiritual à frota portuguesa dispondo, para o efeito, uma capela e um altar numa enfermaria para um capelão poder celebrar a eucaristia. Um projeto com estas especificidades representou um enorme desafio para os técnicos e operários dos Estaleiros Navais de Viana do

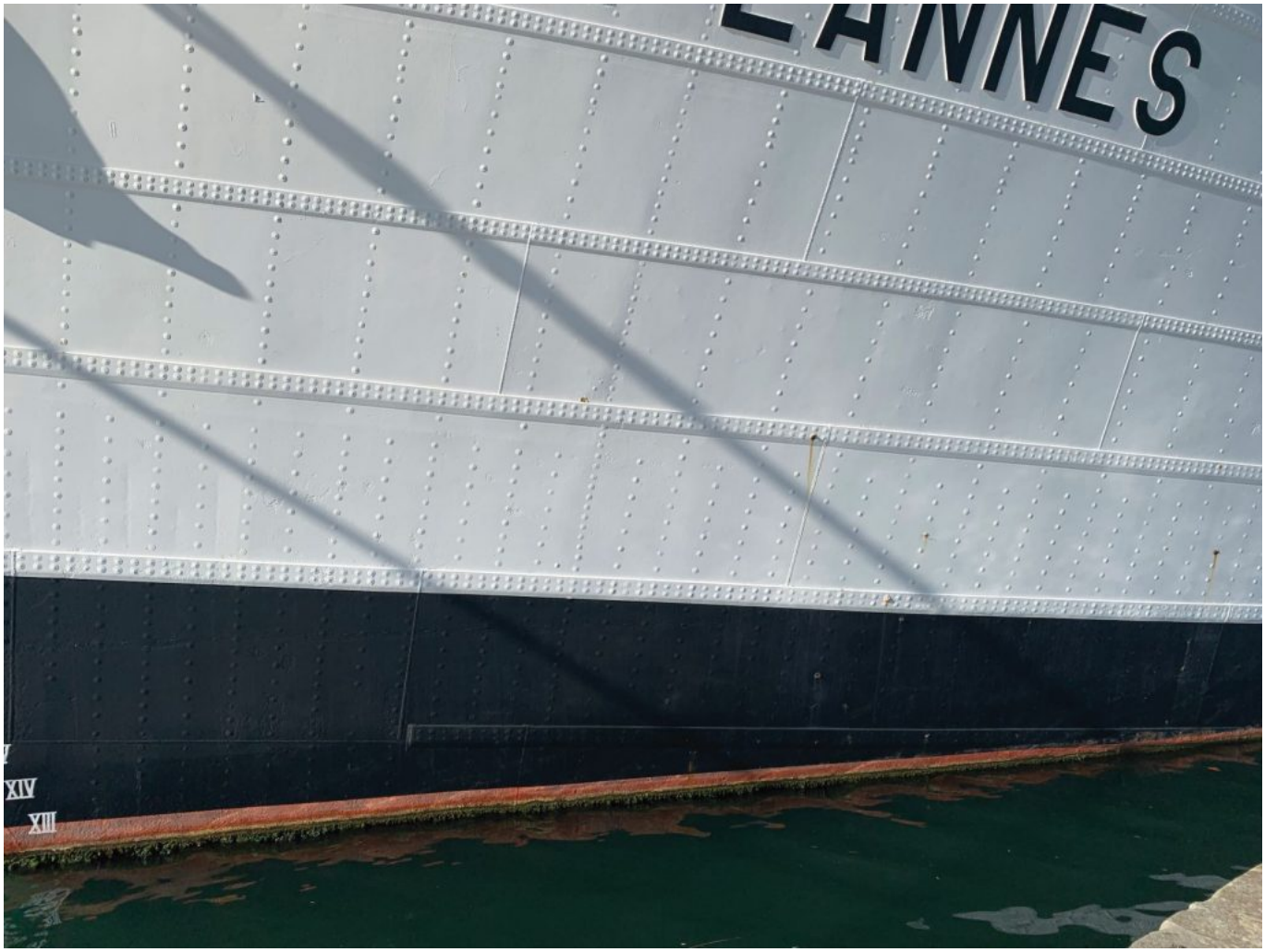
Castelo.

“Gil Eannes” em serviço de reboque.



Deve ser referido que a construção deste navio tem a característica de ser uma evolução entre os navios totalmente rebitados e os navios totalmente soldados: as chapas do costado, longitudinalmente, são rebitadas e, verticalmente, são soldadas.

As chapas do costado longitudinalmente, são rebitadas e, verticalmente, são soldata.



Do seu rico e inolvidável patimónio histórico e turistico

Parafraseando o velho historiador romano, Tito Lívio; “tememos as coisas na medida em que as ignoramos”.

Importa, pois, continuar-se a escrever a “História e feitos” daquele que, por mérito próprio e dever cumprido, foi por todos considerado, com justiça e objetividade como **“NAVIO-APOIO”**, tanto mais que “o que ouço esqueço; o que vejo apenas recorda; mas o que faço, compreendo” (Confúcio). Importa, pois, ver para além do óbvio e reconhecer o manancial de oportunidades em que se constituiu a prestação dos mais variados serviços à frota de pesca portuguesa ao longo dos anos mesmo

que para tal se tornem necessárias constantes adaptações para melhor poder servir os objetivos para que o “Gil Eannes” foi pensado. Muito se tem escrito sobre a sua saga, mas o seu património rico e ainda por descobrir “aguça a curiosidade de investigadores e público em geral, e manda a justiça que se disserte, investigue e divulgue a sua história junto das gerações mais novas como também das que nos antecederam e confiaram tão eloquente e generosa prestação de serviços, que mais uma vez o referimos com propriedade que o navio Gil Eannes” permite-nos com a sua história.

”recordar o passado com gratidão; viver o presente com paixão e olhar o futuro com esperança” (Mons. F. Caldas)

Compulsados os seus arquivos e escaninhos históricos muito se poderá, ainda, fazer catapultar para a ribalta da cidade de Viana do Castelo e suas gentes que o viram nascer e desenvolver lhe vaticinaram a MISSÃO e destino agora o eacolhem no seu vasto e riquíssimo património museológico náutico, sendo-nos lícito concluir que o “Gil Eannes” era fundamental na assistência aos navios da pesca à linha nos pesqueiros da Groenlândia, porque sem o fornecimento de isco, de gasoil e de água, estes navios nunca teriam obtido os resultados que apresentaram, ao tempo, no quadro duma economia altamente sustentável: os milhares de postos de trabalho criados, sustentabilidade das famílias, formação de altos cargos que garantiam uma eficaz e eficiente gestão de recursos e potenciaram e desenvolveram alta tecnologia ao serviço da indústria de construção naval e desenvolvimento humano e económico da região contribuindo, a seu modo, para o desenvolvimento harmonioso e sustentável do país.

Em jeito de conclusão

Em jeito e à guisa de conclusão cumpre-nos, finalmente, refririr ainda:

- No decurso do mês de Janeiro de 1989, a Comissão Liquidatária da CRCB vendeu o “Gil Eannes” à Alturem – Empreendimentos Turísticos. Depois desta venda, o navio continuou vários anos atracado em Lisboa, a degradar-se e a ser palco de vandalizações, de pilhagens e sem manutenção, augurando-se-lhe um triste fim.
- Oito anos volvidos e logo no princípio de Janeiro de 1997, um grupo de amigos do

> “Gil Eannes” uniu-se com o propósito de impedir o abate e o desmantelamento do histórico navio, formando a Associação S.O.S. Gil Eannes.

Decorria o ano de 1989, a Comissão Liquidatária da CRCB vendeu o “Gil Eannes” à Alturem – Empreendimentos Turísticos. Depois desta venda, o navio continuou vários anos atracado em Lisboa, a degradar-se, a ser palco de vandalizações, de pilhagens e sem manutenção, augurando um triste fim.

Em 1974, foram à Terra Nova 3 navios da pesca à linha, 2 naufragaram e outro regressou a Portugal sem bacalhau, com o porão carregado de sal e com a tripulação em greve.

O “Gil Eannes” tinha os dias contados. Acabaria como “navio-apoio” e não mais iria à Terra Nova e Groenlândia prestar assistência a frota bacalhoeira.

Assim terminou o heroico navio-apoio-hospital “Gil Eannes”, que tantos e tão bons serviços prestou, quer humanos quer materiais, no cumprimento da sua nobre e inigualável missão de assistência.

Contrariando o velho aforisma náutico de que “quando se navega sem destino, nenhum vento é favorável”, o Navio “Gil Eannes”, “Navio-Apoio”, pensado, desejado e concebido para **ser um prestador de serviços** arrostando contra ventos e marés, atento aos SOS que de todo o oceâneo lhe chegavam reclamando a sus imediata presença nunca deixou por mãos alheias o cumprimento da nobre MISSÃO que lhe fora cometida desde a sua conceção e selada no ato do seu batismo, consagrado à proteção e bênçãos da Virgem de Fátima mesmo no meio das tempestades a que estava sujeito nunca escolheu porto de abrigo, foi ele sempre o PORTO DE ABRIGO (provérbio náutico), soube transmitir sempre e a cada momento ESPRANÇA a quem dela se ia afastando, porque “mais CONFIANÇA, merece a experiência dos navegantes do que a fantasia dos matemáticos” (F. Oliveira – Ars Náutica-1570).

Foi capaz de chegar mais longe do que qualquer outro navio havia já chegado, “mas tão longe quanto era possível a um homem chegar” (James Cock – navegador e explorador britânico), na exata medida em que soube sempre conjugar a binómio de que “visão sem ação, não é mais do que fantasia, e ação sem visão não é mais do que utopia”.

Um navio com estas caraterísticas deve ser classificado como património de arqueologia naval a preservar pois é único a nível mundial.

Este navio museu e as atividades desenvolvidas pela Fundação Gil Eannes bem como a sua política editorial contribuem para que transmitam às novas gerações o que é um navio, e a participação dos portugueses na pesca do bacalhau.

IMAGEM INICIAL | *O velho "Gil Eannes", ex. "Lahaneck".*