



IV SIMPÓSIO LUSOBRASILEIRO DE CARTOGRAFIA HISTÓRICA

IV Simpósio Lusobrasileiro de Cartografia Histórica

Porto, 9 a 12 de Novembro de 2011

ISBN 978-972-8932-88-6

António José Duarte Costa Canas - costacanas@gmail.com
Museu de Marinha, Escola Naval (CINAV) e CIUHCT

O Atlas de 1648, de João Teixeira, existente no Museu de Marinha

Resumo

Com este artigo tencionamos dar a conhecer um exemplar do atlas de João Teixeira, de 1648, existente no Museu de Marinha, em Lisboa. Conhecem-se vários exemplares em bibliotecas da Áustria, França, Itália, Inglaterra e Portugal. Contudo, este exemplar do Museu de Marinha era praticamente desconhecido.

Começaremos por apresentar o «estado da questão». Em seguida, procuramos esclarecer o modo como ele foi parar ao museu. Finalmente, faremos uma breve descrição deste exemplar, comparando-o com alguns dos outros.

Abstract

The aim of this paper is to reveal a copy, belonging to the Maritime Museum in Lisbon, of the atlas of João Teixeira, from 1648. Several copies are known, in libraries from Austria, England, France, Italy and Portugal. However, this copy of the Maritime Museum was virtually unknown.

We begin by presenting the «state of the art». We then have to make explicit how it got to the museum. Finally, we present a brief description of this copy, comparing it to other known copies.

Palavras-chave:

Cartografia náutica, João Teixeira, Atlas.

Introdução

Uma nota prévia, antes de entrarmos no trabalho propriamente dito. Depois de termos redigido o mesmo, e antes da sua apresentação no Simpósio, comentámos este trabalho com o Comandante Estácio dos Reis. Ao ouvir a nossa descrição informou-nos que ele próprio já tinha estudado o assunto e apresentado o mesmo publicamente, na VII Reunião Internacional de História da Náutica, realizada em 1992, em Manaus. O texto foi publicado nos *Anais Hidrográficos*, da Marinha do Brasil. Consultámos o referido texto e notamos que neste nosso trabalho existem diversos pontos em comum com aquele. Apesar de não termos consultado o texto antes

de redigir a versão final deste trabalho, decidimos acrescentar esta nota, com o objectivo de assinalar a respectiva existência. Acrescentámos ainda a respectiva referência na bibliografia final.

Na biblioteca do Museu de Marinha, em Lisboa, existe uma pequena preciosidade: um exemplar do atlas de João Teixeira, de 1648, no qual se descreve a costa de Portugal, apresentando os diferentes portos marítimos, e dando informações sobre as respectivas potencialidades.

Por considerarmos que este exemplar é pouco conhecido, e tendo em conta que existem diferenças entre todos os espécimes conhecidos, pareceu-nos interessante divulgar o mesmo neste simpósio. Uma vez que pretendemos divulgar imagens das cartas contidas neste atlas, e dadas as dimensões previstas para este artigo, teremos que reduzir as dimensões do estudo que acompanha as imagens. Por esse motivo, teremos que ser criteriosos nos assuntos a abordar.

Assim, começaremos por apresentar o estado da questão, para expor os estudos já efectuados sobre os exemplares conhecidos deste atlas. Esta parte assume uma relevância maior se tivermos em conta que recentemente surgiram novos dados, com a revelação de mais um exemplar, em Inglaterra. Num segundo momento, procuraremos esclarecer o modo como o atlas foi parar ao Museu de Marinha. Terminaremos este estudo com uma descrição breve do mesmo, comparando-o com alguns dos outros que se conhecem.

O estado da questão

Na edição de 1960 dos *Portugaliae Monumenta Cartographica* é dado a conhecer um pequeno atlas de João Teixeira, que descreve a costa de Portugal, datado de 1648. Teixeira da Mota (1987, pp. 141-143) refere que na época tinham sido identificados quatro exemplares e mais uma cópia do mesmo. O primeiro que considerou foi o existente na Sociedade de Geografia de Lisboa, com a cota: «Reservados A-28». Foi também este que descreveu no pequeno estudo que dedicou aos vários exemplares, publicando ainda imagens de todas as cartas nele incluídas.

Após uma breve descrição do atlas da Sociedade de Geografia de Lisboa refere a sua origem, assim como os estudos em que o mesmo tinha sido mencionado (MOTA, 1987, p. 142). Assim, ficamos a saber que foi adquirido em Reims em 1904, por iniciativa de Ernesto de Vasconcelos. Foi também este oficial da Marinha quem sobre ele escreveu pela primeira vez (VASCONCELOS, 1904, pp. 267-268). Voltou a mencioná-lo mais tarde (VASCONCELOS, 1905, p. 8) e (VASCONCELOS, 1916, pp. 25-26), sem contudo acrescentar informação nova. Também Joaquim Bensaúde a ele se teria referido brevemente (1917, p. 97). Outro estudioso que sobre ele se debruçou foi Fontoura da Costa (1940, pp. 421 e 447), num catálogo de uma exposição numa época de grandes comemorações em Portugal.

Ainda segundo Teixeira da Mota (1987, p. 142) outros autores usaram este texto em estudos seus. Estão neste caso Fernando Castelo-Branco, que num desses estudos (1957, pp. 337-354) reproduziu algumas das cartas; assim como Jaime Cortesão (1960, p. 132) que também reproduziu cartas do atlas. Finalmente, importa referir que Ernesto de Vasconcelos teria registado na capa, em nota manuscrita, que o exemplar do atlas, da Sociedade de Geografia de Lisboa, «deve ser cópia do trabalho de João Teixeira e não o original». Não justifica

essa opinião, e Castelo-Branco referiu que esta afirmação carece de fundamento, concordando Teixeira da Mota com esta última opinião.

Continuando na análise inserida nos *Portugaliae Monumenta Cartographica*, segue-se a indicação de dois exemplares existentes na *Nationalbibliothek* de Viena, com as cotas «Codex 6072» e «Codex 6083». O Visconde de Santarém (1919, p. 238) mencionou a existência de um desses exemplares. G Caraci (1942, p. 36) refere a existência das duas cópias de Viena e O. Quelle (1953) também menciona os dois e reproduz o primeiro dos códices acima mencionados. No *British Museum* também existia um exemplar deste atlas, com a cota «Add. MS 22830». Sobre ele tinham escrito o Conde de Tovar (1932, p. 170) e G. Caraci (1942, p. 36). Mota (1987, pp. 142-143) apresenta um breve historial deste exemplar. Assim, ficamos a saber que o mesmo fora adquirido num leilão em 1859. No catálogo desse leilão existia a informação de que este exemplar teria pertencido ao célebre navegador francês Bougainville.

Além destes quatro exemplares, conhecia-se, na época, mais uma cópia existente da *Bibliothèque Nationale* de Paris, com a cota «Rés. Ge. FF 16264». Teixeira da Mota (1987, p. 143) informa-nos que esta cópia tem data de 1669. Avança a hipótese de a mesma poder ter sido elaborada a partir do exemplar da Sociedade de Geografia de Lisboa ou do de Londres, uma vez que ambos teriam circulado em França. No entanto, Teixeira da Mota não acredita muito nessa possibilidade, pois comparando a cópia com esses originais encontrou várias diferenças.

Terminamos esta abordagem ao que nos *Portugaliae Monumenta Cartographica* se escreveu sobre este atlas com a referência à notícia de um outro exemplar que existiria na Biblioteca Nacional de Florença. A notícia sobre o mesmo fora dada por Giuseppe Barbieri (1952, pp. 254-255). Na pequena nota que sobre ele escreveu, tudo apontava para se tratar de outra cópia do mesmo atlas, pois o título e o conteúdo eram semelhantes aos exemplares conhecidos. Isto apesar de a data indicada por Barbieri ser diferente: 1646 e não 1648 como aparece em todos os outros. Teixeira da Mota refere ainda que pesquisou pessoalmente na referida biblioteca não tendo conseguido encontrar esse suposto exemplar. Finalmente, em nota refere mais um elemento que apontava para a elevada probabilidade de o mesmo existir. Caraci (1942, p. 36) referia o seguinte: «son note almeno altre quattro copie oltre quella palatina, tutte disegnate nel 1648». Ora, destas palavras deduz-se que existiria um quinto atlas além dos quatro que ele refere no seu texto: o de Londres, o de Lisboa e os dois de Viena.

Na reedição dos *Portugaliae Monumenta Cartographica*, passados mais de vinte anos, foi publicado mais um volume, com materiais entretanto descobertos. Contudo, não foi actualizada a informação referente ao mencionado atlas, sinal de que nada de relevante foi encontrado por quem procedeu à actualização.

Sendo a abordagem dos *Portugaliae Monumenta Cartographica* bastante exaustiva, é natural que esta obra tenha servido de base para vários estudos que mencionam o atlas. Por esse motivo, encontramos referências que indicam apenas os exemplares descritos nos *Portugaliae Monumenta Cartographica*. Por exemplo, Maria Helena Dias e Maria Fernanda Alegria (1994, p. 58) referem a existência dos mesmos exemplares que foram indicados por Teixeira da Mota. Mencionam ainda que para o seu estudo usaram a cópia dos *Portugaliae Monumenta Cartographica* realçando ainda que se trata do único exemplar existente em Portugal, sinal de que não tinham conhecimento do existente no Museu de Marinha. Note-se que as autoras alertam para o facto de

uma vez que o seu estudo apresentar um cariz essencialmente geográfico, não vão desenvolver muito a secção dedicada aos cartógrafos e às cartas (DIAS e ALEGRIA, 1994, p. 56). Vale a pena observar os comentários que as autoras fazem a este pequeno atlas:

Mas em Portugal difundiram-se também mapas diferentes assinados por cartógrafos nacionais. Dessa produção, destaca-se a pequena *Descrição dos Portos Marítimos do Reino de Portugal* feita por João Teixeira em 1648, cobrindo toda a costa do País, onde a *Demonstração da Barra de Lisboa* e a *Demonstração da Barra de Setúbal* (estes dois mapas foram ligados e simplificados na figura 5), como todos os outros, se destacam pela sua originalidade, beleza e simplicidade. Não tendo sido ainda objecto de estudo aprofundado, é legítimo interrogarmo-nos se os seus mapas terão sido na realidade utilizados pelos pilotos nacionais, tanto mais que os roteiros portugueses deste século, anteriores e posteriores a este Atlas, se parecem ter limitado a recopiar cartas náuticas antigas. (DIAS e ALEGRIA, 1994, p. 66)

Note-se que as autoras questionam até que ponto os mapas teriam sido usados pelos pilotos! No parágrafo seguinte chamam a atenção para a simplicidade dos mapas, mas realçam a melhoria notada nos mesmos, em relação aos contemporâneos:

Mapas pouco minuciosos, é certo, eles limitam-se à representação de alguns aspectos costeiros e muito simplificados, talvez pelo formato reduzido. Porém, a imagem de Lisboa, deste notável cartógrafo português seiscentista, com uma assinalável produção original além-mar, nada parece ter de parentesco com as versões grosseiras dos cosmógrafos-mores da sua época, nem tão-pouco com as tão utilizadas cartas náuticas holandesas (ver comentário em M. Helena Dias, no prelo): os cachopos norte e sul, situados na foz do Tejo, alongam-se e, entre os areais da Trafaria e a designada Cabeça Seca, situa-se um *Torrão* arredondado, num sector que deve ter certamente evoluído de forma complexa até à actualidade. Também a estreita passagem dos navios, que entrassem e saíssem de Setúbal, fica aqui assinalada com uma orientação diferente e marginada por bancos de contorno desigual, tanto o do Cambalhão, junto à península de Tróia, como o situado a ocidente do Outão. (DIAS e ALEGRIA, 1994, p. 66)

Curiosamente, esta opinião parece contrariar a de Barbieri, no estudo já mencionado. Enquanto as autoras da transcrição anterior consideram que os mapas são bastante simplificados, devido ao formato reduzido, o autor italiano é de opinião que: «... è il primo esempio di una carta idrografica a scala abbastanza notevole (1:520.000 circa nelle tavole di dettaglio; 1:7.500.000 circa in quella d'assieme) del Portogallo...» (BARBIERI, 1942, p. 36).

Num texto bastante mais recente (ALEGRIA *et. al.*, 2007, p. 1050) encontramos uma actualização relativamente ao que conhecíamos dos *Portugaliae Monumenta Cartographica*. São mencionados os quatro exemplares mais a cópia, que eram conhecidos em 1960; sendo acrescentada a notícia de que aquele que se julgava perdido em Florença fora descoberto. Curiosamente, os autores escolheram uma imagem deste último exemplar para ilustrarem o seu texto.

Para terminar a análise dos textos que actualizam a informação dos *Portugaliae Monumenta Cartographica*, sem contudo referirem o exemplar do Museu de Marinha, temos um artigo surgido já durante o presente ano (VERNIER, 2011). Nele tomamos conhecimento da recente descoberta de mais um exemplar deste atlas, desta feita no Queen's College em Oxford. Ao expor o estado da questão, a autora baseia-se na informação mais actualizada sobre o assunto. Assim, embora tenha como ponto de partida o clássico, (MOTA, 1987, pp. 141-143), refere também (ALEGRIA *et. al.*, 2007) agradecendo inclusivamente a João Garcia o facto de lhe ter chamado a atenção para a redescoberta do manuscrito de Florença. Com base na sua pesquisa chega à seguinte conclusão: «Thus the discovery in The Queen's College Library brings the total number of known 1648

examples of this chart atlas to six (VERNIER, 2011, p. 79). Ou seja, não sabia da existência do exemplar do Museu de Marinha

Vale a pena referir que o atlas que nos propomos descrever não é totalmente desconhecido. Embora no âmbito dos estudiosos do âmbito da geografia não tenhamos encontrado nenhuma referência a este conhecimento; encontramos pelo menos uma noutra área disciplinar. Assim, num estudo redigido por arqueólogos subaquáticos (BLOT, 2003), sobre portos, no qual foi bastante usado o atlas de João Teixeira, são mencionados os exemplares que Teixeira da Mota tinha descrito, mais o existente no Museu de Marinha.

O doador

Figura 1: O Comandante Braga, doador do atlas ao Museu de Marinha

Quando nos propusemos estudar esta obra, um dos objectivos que definimos foi procurar perceber como ela tinha ido parar ao Museu de Marinha. Na base de dados do museu surge apenas a referência de que o mesmo teria sido oferecido pelo Comandante Braga. Informação bastante escassa, mas era um ponto de partida. Continuando a pesquisa na base de dados, constatámos que esse mesmo oficial ofereceu diversas obras ao museu, totalizando mais de uma dezena. Contudo, se exceptuarmos esta que aqui analisamos, as outras identificadas como tendo sido por ele oferecidas são todas do século XX, sendo várias da autoria de Frazão de Vasconcelos. Além disso, algumas das obras continham também a informação de que esse Comandante Braga era o subdirector do museu e que as ofertas tinham ocorrido por volta de 1966.

Com os dados acima mencionados, tentámos identificar positivamente o doador. Procurámos, nas Listas da Armada da segunda metade da década de sessenta, se realmente algum oficial com apelido Braga tinha sido subdirector do Museu de Marinha. A nossa pesquisa deu frutos rapidamente e descobrimos que o oficial em causa foi o Capitão-de-fragata João Maria Pereira Braga¹.

Uma vez que se trata de uma pessoa que faleceu há menos de cinquenta anos, não é autorizado o acesso ao seu processo individual na Marinha, por razões legais. De qualquer modo, o nosso objectivo é fazer uma apresentação sucinta da vida desse oficial, pelo que nos socorremos de outras fontes. A nossa principal fonte de informação foi uma pequena nota necrológica, não assinada, publicada nos *Anais do Clube Militar Naval* ([Anónimo], 1987). Além desta nota, consultámos alguns documentos públicos, como «Ordens da Armada» e tentámos encontrar alguns elementos na internet.

Nascido no Bonfim, Porto, em 23 de Maio de 1915, ingressou na Escola Naval com dezoito anos, em 1 de Outubro de 1933. Decorridos cerca de três anos, concluiu o curso de Marinha e ingressou na categoria de oficial em 1 de Setembro de 1936. Foi sendo promovido ao longo da sua carreira, tendo atingido o posto de Capitão-de-fragata em 28 de Janeiro de 1966. Habilitado com diversos cursos de cariz técnico-militar, desempenhou tarefas em várias unidades de Marinha, tanto em terra como embarcado. Para nós interessa-nos essencialmente a sua passagem pelo Museu de Marinha. Esteve colocado no mesmo entre 7 de Junho de 1966 e 3 de Dezembro de 1969, tendo desempenhado funções de subdirector. Faleceu em 10 de Agosto de 1985.

¹ Agradecemos à Dra. Isabel Beato, do Arquivo Histórico, da Biblioteca Central de Marinha, a ajuda que nos deu, e que nos permitiu identificar rapidamente este oficial como sendo aquele que nos interessava.

Na nota necrológica que serviu de base a este breve apontamento biográfico, vem referido o facto de ter integrado os corpos gerentes da «Sociedade Estoril». Curiosamente, na internet apenas encontramos duas referências ao Comandante Braga. Uma delas foi uma breve notícia, não assinada, na *Gazeta dos Caminhos-de-ferro* onde vem a indicação de que ele era administrador delegado desta sociedade ([Anónimo], 1959, p. 291).

A segunda informação obtida na rede foi num portal dedicado à construção de árvores genealógicas². Na referida página ficamos a conhecer o nome dos seus pais, com quem casou e o nome dos seus cinco filhos. Resta-nos acrescentar uma pequena nota, que poderá explicar a posse de um documento tão importante como o atlas que ele doou ao Museu de Marinha. Poderia eventualmente ser uma peça preservada na sua família durante várias gerações. Na sua nota necrológica surge a seguinte informação: «Entre o círculo dos seus amigos era conhecido por «João Barão», nome que de certo modo identificava a sua personalidade de aristocrata e traduzia a simpatia que por ele tinham todos os que o conheciam de perto.» ([Anónimo], 1987, p. 184).

Outra possibilidade, que não excluiu obrigatoriamente a hipótese sugerida anteriormente, é a que se segue. Entre os documentos que doou ao Museu de Marinha encontra-se um relatório do «Grupo de Amigos do Museu de Marinha», o que pode significar que ele próprio integrava o grupo. Entre os objectivos deste grupo está o desenvolvimento de acções no sentido de enriquecer o espólio do museu. Poderá ter sido nesse âmbito que ele fez a doação, podendo a peça já ser pertença da sua família, ou então adquirida pelo próprio.

O exemplar do Museu de Marinha

Nesta secção vamos fazer a descrição do atlas do Museu de Marinha. Quando iniciámos as pesquisas preliminares, um facto que notámos desde logo foi que aparentemente existiam diferenças entre os vários exemplares conhecidos, não existindo dois exemplares completamente iguais entre si. No estudo incluído nos *Portugaliae Monumenta Cartographica*, sobre este atlas, são apresentadas imagens de quatro capas, sendo apenas omitida uma, de entre as que se conheciam³. Nestas não existem duas iguais. A capa do exemplar do Museu de Marinha é diferente de todas as que se conheciam. Entretanto, conseguimos obter cópia de ambos os exemplares de Viena, constando-se que a capa que ainda não conhecíamos também não é igual a nenhuma das outras. Não conhecemos as capas dos exemplares de Oxford nem de Florença, pelo que não nos podemos pronunciar sobre os mesmos.

Note-se que as diferenças que referimos são pouco significativas, mas implicam a inexistência de duas capas iguais. Por um lado, notamos diferenças na «decoração» da capa, não existindo duas decorações iguais entre si, embora existam algumas que apresentam algumas semelhanças. Por outro lado, no texto identificámos diferenças no número de linhas, e respectivo conteúdo; no desenho das letras; na forma como aparece escrita a palavra «Descrição» e na opção de abreviar, ou não, a palavra «Majestade».

² A informação sobre o nosso biografado surge em: http://www.geneall.net/P/per_page.php?id=571520.

³ Foram reproduzidas as capas dos exemplares da Sociedade de Geografia de Lisboa, do *British Museum*, da *Nationalbibliothek* de Viena, assim como da cópia da *Bibliothèque Nationale* de Paris. Apenas foi omitida a capa do outro exemplar da *Nationalbibliothek* de Viena.

A constatação destas diferenças, na fase inicial do nosso estudo levou-nos a considerar importante consultar todos os exemplares conhecidos (assim como aqueles que entretanto descobrimos). No início da investigação tínhamos garantido o acesso ao exemplar do Museu de Marinha assim como ao da Sociedade de Geografia de Lisboa, sendo que este é o que está reproduzido nos *Portugaliae Monumenta Cartographica*, conforme referimos no início. Tentámos obter cópias dos restantes. Fomos bem sucedidos com os exemplares de Viena, cujas cópias nos foram fornecidas passado pouco tempo de termos efectuado a respectiva requisição. Adquirimos também cópia do exemplar da *British Library*. No entanto, até à data limite de redacção deste texto não tínhamos recebido a respectiva reprodução. Na pesquisa que fizemos na internet, não conseguimos encontrar o exemplar de Florença. Quanto aos de Oxford e de Paris, apenas era possível reprodução em alta resolução, o que implicava preços exorbitantes. A cópia da capital francesa tinha um interesse acrescido pois da sua consulta poder-se-ia tentar perceber se tinha sido feita a partir de algum dos originais conhecidos. Da análise da sua capa não se tiram grandes conclusões, pois a decoração não existe; embora o seu texto não seja coincidente (nos parâmetros que anteriormente referimos) com nenhuma das outras capas. Tal pode significar que foi reproduzida a partir de um original actualmente desaparecido.

Face às condições anteriormente expostas faremos uma descrição, em traços gerais, do exemplar do Museu de Marinha, comparando o mesmo com os outros a que tivemos acesso: o da Sociedade de Geografia de Lisboa e os dois de Viena.

A estrutura base de todos os exemplares é semelhante, como aliás Teixeira de Mota referiu, no estudo que escreveu sobre este conjunto de mapas (MOTA, 1960, p. 141). Em termos de cartas, começam todos com uma carta geral, abrangendo a costa que se estende desde Castropol, nas Astúrias, até Ayamonte. Na realidade, embora a descrição desta carta mencione que a mesma abrange o território desde Castropol até Ayamonte, a mesma contém uma povoação para Leste de Castropol, Varca; e uma para Leste de Ayamonte, Lepe. Sendo objectivo deste atlas representar toda a costa portuguesa, e dada a forma aproximadamente rectangular do território português, percebe-se perfeitamente que a costa Sul seja representada até à primeira povoação do lado espanhol, Ayamonte. Por outro lado, o autor optou por estender para Norte a representação, no mapa geral, provavelmente por questões estéticas, para que estivesse representada parte do mar que existe a Norte da Península Ibérica, tal como estava parte do mar a Sul. Logo, na costa Norte representou o espaço até à zona do meridiano de Ayamonte. Por coincidência (ou não?!), esse meridiano passa pela zona onde as Astúrias fazem fronteira com a Galiza. Logo, no mapa geral aparece representada toda a costa de Portugal e toda a costa galega.

Todos os exemplares que observámos têm escala de latitudes, colocada sobre o lado esquerdo da carta, com valores entre trinta e seis e quarenta e quatro graus. Esta escala apresenta duas divisões, lado a lado: numa delas cada divisão corresponde a um grau, enquanto na outra cada divisão corresponde a um terço de grau. Além disso, todos têm também um tronco de léguas, colocado na vertical, sobre o interior do território de Portugal. Todos os troncos contêm cinquenta léguas. Procurámos conhecer qual a equivalência que o autor considerou entre léguas e graus. Em três dos exemplares: Museu de Marinha e os dois de Viena, as cinquenta léguas são equivalentes a dois graus e meio. Tal dá um módulo de vinte léguas por grau, valor que nunca fez

parte da tradição náutica portuguesa. O valor mais comum era dezassete léguas e meia por grau, embora no final do século XVII, Manuel Pimentel tenha recuperado o valor de dezoito léguas por grau, essencialmente por uma questão de facilidade de cálculos. Quanto ao exemplar da Sociedade de Geografia de Lisboa, as cinquenta léguas correspondem a dois graus e cinquenta minutos, o que dá um módulo de pouco menos de dezoito léguas. Este já está mais de acordo com aquilo que era a prática comum na náutica portuguesa.

O fenómeno anterior poderá estar relacionado com o facto de esta primeira carta servir essencialmente para dar uma visão panorâmica de toda a costa. Por esse motivo, pode ter sido descurado o rigor na definição desta escala. Nas cartas detalhadas, de maior escala, procuraremos perceber qual o módulo que Teixeira usou. Outra possível explicação poderá ser o facto de os exemplares não serem elaborados todos a partir de um original, mas sim reproduzidos a partir de cópias. Neste caso, quando nesse processo de cópia se fizesse alguma alteração, ou cometesse algum erro, tal seria reproduzido nos exemplares feitos a partir dessa cópia. Esta hipótese parece-nos mais provável, pois encontramos mais situações em que os exemplares do Museu de Marinha e os dois de Viena coincidem, e que o da Sociedade de Geografia tem representações diferentes.

Continuando ainda na carta geral, em todos os exemplares existe uma rosa-dos-ventos, com oito rumos. O exemplar da Sociedade de Geografia de Lisboa tem a rosa-dos-ventos no centro da carta, enquanto as restantes a apresentam no lado esquerdo, junto à escala das latitudes. Todas as rosas-dos-ventos são rodeadas por um círculo, excepto a de um dos exemplares de Viena, o «Codex 6083». O paralelo que passa pelo centro da rosa-dos-ventos é o dos quarenta graus, pois é o valor médio da gama de latitudes que abrange a carta. Mais uma vez encontramos uma diferença entre o exemplar da Sociedade de Geografia e os restantes. Enquanto no primeiro dos mapas mencionados, o paralelo passa a Sul do Rio Mondego, coincidindo praticamente com a baía de São Martinho do Porto; nos outros três passa a Norte desse mesmo rio. Nos exemplares de Viena coincide praticamente com o Cabo Mondego, enquanto no do Museu de Marinha passa mais a Norte, aproximadamente na região da praia de Mira. Na realidade, o paralelo dos quarenta graus passa efectivamente a Sul do Rio Mondego, mas não pela região de São Martinho, pelo que nenhum deles tem a representação exacta desse paralelo.

Existe ainda outra diferença entre o atlas da Sociedade de Geografia e os restantes. No primeiro a designação dos lugares tem toda a mesma orientação, enquanto nos outros, os topónimos que se encontram escritos sobre o mar estão invertidos. Finalmente, queremos realçar uma diferença que o do Museu de Marinha apresenta. A escala das latitudes está graduada ao contrário, isto é o valor de trinta e seis graus aparece no topo Norte, enquanto o de quarenta e quatro está no topo Sul. Este facto ajuda a explicar porque motivo a latitude dos quarenta graus, no exemplar do Museu de Marinha, passa por um lugar diferente.

Já dedicámos bastante espaço à descrição da primeira das cartas. Obviamente não poderemos fazer uma análise tão detalhada das restantes, dada a dimensão prevista para este texto. O nosso objectivo é aproveitar esta descrição da primeira carta para indicar o tipo de diferenças que se podem encontrar entre os vários exemplares consultados. Conforme anteriormente também referimos, existe um padrão que é seguido em todas as reproduções conhecidas. Assim, abrindo o atlas em qualquer página, temos um mapa na página do lado direito e a respectiva legenda no lado esquerdo. Também na legenda do primeiro mapa existe uma diferença

significativa entre a versão da Sociedade de Geografia e as outras. Assim, enquanto as três que temos considerado mais semelhantes apresentam ligeiras diferenças entre si: «Demonstração de toda a costa de Portugal desde Castropol té Ayamonte», no Museu de Marinha; «Demonstração de toda a costa de Portugal desde Castropol até Ayamonte», no «Codex 6072»; e «Demonstração de toda a costa de Portugal desde Castropol até Ayamonte. Tirada da Carta de Marear», no «Codex 6083»; o exemplar da Sociedade de Geografia tem uma legenda muito mais longa: «Demonstração de toda a costa de Portugal. A hũa vista, tirada da carta de Marear; e logo se seguem as Demonstrações de Todas as Barras, e Portos Maritimos de toda a dita Costa desde A Barra de Caminha até Ayamonte com todas as sondas e mais circunstancias, que adiante se verá».

Seguem-se os restantes mapas. Em termos de conteúdo náutico praticamente não encontramos diferenças entre elas, excepto nos casos em que estamos perante erros «de palmatória», como o que anteriormente referimos de inversão da escala das latitudes. Por exemplo, outro erro desse género encontra-se nos dois exemplares de Viena. Uma vez que as folhas de papel são rectangulares, com o lado maior na horizontal, optou-se por representar as várias cartas da costa ocidental com o «Leste em cima», para representar uma maior extensão de costa em cada folha. Deste modo, fica o Norte para o lado esquerdo, estando todas as rosas-dos-ventos com essa orientação. Na costa Sul, manteve-se o mesmo critério de rentabilização do papel, pelo que se passou a ficar com o «Norte em cima». Nos exemplares de Viena, as rosas-dos-ventos mantiveram na costa Sul a orientação que tinham na costa ocidental. São erros para os quais não encontramos outra explicação que não seja a distração de quem efectuou a cópia.

As diferenças que encontrámos têm essencialmente a ver com questões gráficas, ou ortográficas. Assim, notam-se diferenças mais ou menos significativas no modo como é «decorado» o espaço terrestre ou como são representadas as informações náuticas, mas não existem diferenças no seu conteúdo. Igualmente se notam diferenças na grafia das palavras, no uso de abreviaturas, nos critérios de utilização de maiúsculas e minúsculas, ou ainda na forma das legendas, conforme já exemplificámos com um caso. A título de exemplo, Leixões aparece grafado «Leixoens», num dos manuscritos de Viena; «Leyxões», no outro de Viena; e «Leixões», nos dois existentes em Portugal.

Em termos de escala, existe uma certa uniformização entre as várias cartas, com duas excepções. Assim, encontramos em treze cartas, um tronco com cinco léguas, dividido em dez partes, de meia légua cada. Medindo estes troncos nas referidas quinze cartas, verificamos que o seu comprimento se mantém em todas, sinal de que estão todas desenhadas na mesma escala. As duas excepções encontram-se nas cartas que representam a Barra do Porto e a Barra de Aveiro. Embora os troncos tenham praticamente o mesmo comprimento que os das outras cartas, correspondem apenas a três léguas, no caso de Aveiro e a quatro léguas, no do Porto.

Tal como tínhamos indicado anteriormente, tentámos perceber qual equivalência entre graus e léguas. Os resultados não foram muito conclusivos. Numa carta náutica actual medimos três distâncias: Búgio – Cabo Espichel, São Julião – Cacilhas e Cabo Espichel – Outão. As respectivas distâncias, em milhas náuticas são: 15,2; 8,4 e 14,1. Medindo nas cartas de Teixeira obtivemos, em léguas: 5,1; 3,1 e 4,2. Os valores do comprimento do grau em léguas, para estes resultados são: 20, 22 e 17,5. Um dos problemas com que nos deparámos foi a identificação exacta das pontas de terra a usar. O Búgio é excelente, pois não existem dúvidas

da sua localização, mas nas cartas de João Teixeira tem uma dimensão que corresponde a cerca de 0,3 léguas, ou seja quase uma milha náutica. Fica a dúvida de qual o ponto a partir do qual medir distâncias. Optámos pelo centro!

Conclusão

Num trabalho com as características deste, cujo objectivo era essencialmente descrever o exemplar que pretendemos divulgar, e compará-lo com alguns dos outros, não existem propriamente conclusões a tirar. Vamos simplesmente destacar alguns aspectos que consideramos mais importantes.

Quando nos propusemos elaborar este estudo, definimos basicamente quatro objectivos: apresentar os principais estudos conhecidos sobre os exemplares deste atlas; tentar perceber como este exemplar tinha ido parar ao Museu de Marinha; fazer a sua descrição, comparando-o com os outros exemplares que se conheciam e enquadrá-lo na cartografia contemporânea. Este último objectivo não foi cumprido. Temos uma justificação! A informação conseguida sobre alguns dos outros tópicos excedeu as nossas expectativas, pelo que nos pareceu mais útil divulgá-la neste estudo, mesmo deixando de parte um dos objectivos, que passava por analisar cartografia de outros autores.

Assim, em relação ao primeiro objectivo, temos a realçar a divulgação de um outro exemplar, ocorrida já este ano, e que mereceu um artigo numa das mais prestigiadas revistas mundiais de cartografia. Quanto ao segundo tópico, embora seja escassa a informação obtida sobre a forma como este atlas foi parar ao Museu de Marinha, conseguimos identificar o doador. Este texto constitui também uma singela homenagem a ele. Finalmente, em relação ao último objectivo, fizemos uma comparação sucinta deste exemplar com alguns outros, a que tivemos acesso. Pensamos que vale a pena fazer uma análise mais detalhada das diferenças entre as várias versões conhecidas. O facto de não se conhecerem dois exemplares completamente iguais deverá ser motivo de reflexão no sentido de se tentar perceber porquê.

Segue-se a reprodução das imagens das cartas do exemplar do Museu de Marinha. Dadas as dimensões previstas para este estudo, optámos por mostrar apenas as cartas, abdicando da reprodução gráfica das legendas. Essas serão transcritas na íntegra, acompanhando as imagens das cartas.

[Inserir as imagens a partir daqui. Sugiro duas imagens por página, acompanhadas das respectivas legendas]

[Estampa1] Demonstração

De toda a costa de Portugal desde Castropol te Ayamonte.

[Estampa2] Caminha.

A Barra de Caminha esta na foz do Rio Minho, que aparta o Reyno de Portugal de Galiza. Tem este rio na boca hũa ilha, que faz duas barras; a do Norte hé mais pequena, que a do Sul, & mais perigoza; a do Sul tem 13 até 14 palmos de baixamar, & 20 de preamar.

Viana.

A Barra de Viana tem de baixamar 10 até 12 palmos, & de preamar tem 18 até 19 palmos.

Villa do Conde.

A Barra de Villa do Conde tem 10 palmos de baixamar, & de preamar 18.

[Estampa3] Cidade do Porto

Acerca da barra do Porto achey diuersas opiniões. Assim que me pareceo seguir a do Piloto João Antonio Pontilha vezinho de Matozinhos, o qual por ordem Real a sondou por muitas vezes em Junho, & em Julho, com o Mestre de campo Manoel de Souza Pacheco; E diz q achou em baixamar de agoas mortas por entre as lages 22 palmos, & q na crescente pode ficar em 28 até 30. E em tempo de Inuerno com as cheas do Rio mudasse esta Barra, mas sempre fica tendo o mesmo fundo pouco mais, ou menos. E sahindo fora da barra, toda a costa de Norte a Sul para Leixões ao mar delles he certo o fundo de 10 braças, & entre elles, & a tona pode surgir em 8 até 10 braças.

[Estampa4] Aueiro.

A Barra de Aueiro he de area, & mudase muitas vezes. Tem em preamar 20 palmos, & de baixamar 12 ate 13. E isto em agoas viuas, & em agoas mortas tem de preamar 16 palmos, & de baixamar pouco mais de 10 palmos.

[Estampa5] Rio Mondego.

A Barra de Mondego he de area, & também se muda algumas vezes. Tem de preamar 16 ate 17 palmos, & de baixamar 8. Buarcos fica fora da barra na costa, surgem nelle defronte em 6 braças.

[Estampa6] Demonstração.

Da costa que vay de Buarcos ate a Pederneira

[Estampa7] Demonstração

Da Pederneira ate Peniche

A Barra da Pederneira hé para carauellas, & mais ao Sul pouco mais de duas legoas ate Selir, com barra do mesmo fundo. A Berlenga tem o porto da banda de Leste, surgem nelle 10 braças.

[Estampa8] Demonstração

De Peniche ate o Rio das Maçans.

Em toda esta costa não há outro surgidouro mais que em Peniche; Dentro na enseada junto a terra tem 2 braças, & de fora 5.

[Estampa9] Demonstração

Da Barra da Cidade de Lisboa.

[Estampa10] Setuval.

A Barra de Setuval tem de preamar 14 ate 15 palmos; & de baixamar 3 braças & meya.

[Estampa11] Demonstração

Da Costa que vay da barra de Selir até onde chamão a Perseueira

[Estampa12] Demonstração.

Da Costa q vay de Melides até a barra de Odemira, & Cabo Sardão.

[Estampa13] Demonstração

Da Costa que vay do Cabo Sardão até o Cabo de S. Vicente

[Estampa14] Demonstração

Da Costa que vay do Cabo de S. Vicente até Villanoua de Portimão.

[Estampa15] Demonstração

Da Costa q vay de Villanoua de Portimão até o Cabo de Santa Maria.

A Barra de Villanoua de Portimão tem de baixamar 15 ate 16 palmos, & de preamar 25 até 26 palmos.

[Estampa16] Faro.

A Barra de Faro tem de baixamar 2 braças & meya; & de preamar mais de 3.

Tem outras duas Barretas para Barco.

Tauira.

A Barra de Tauira tem 8 palmos de baixamar, & de preamar 2 braças pouco mais, ou menos.

Rio Guadiana.

O Rio Guadiana aparta o Reyno do Algarue de Andaluzia: dezemboca no mar Athlantico por entre Ayamonte lugar de Andaluzia, & a Villa de Castromarim. A Barra hé grande, & larga, mas difficultoza, tanto que hé necessrº. Piloto practico para entrar por ella.

Bibliografia

ALEGRIA, Maria Fernanda *et al.* «Portuguese cartography in the Renaissance». In: WOODWARD, David (Ed.) *The History of Cartography, Cartography in the European Renaissance*, vol. 3. Chicago: University of Chicago Press. 2007. pp. 975–1063.

[Anónimo]. «Sociedade Estoril». In: *Gazeta dos Caminhos-de-ferro*, Lisboa, volume 10º do 72º ano, nº 1719, p. 291, 1 de Agosto de 1959, disponível em linha, em: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/GazetaCF/1959/N1719/N1719_master/GazetaCFN1719.pdf. Acedido em 10 de Setembro de 2011.

[Anónimo]. «Capitão-de-fragata JOÃO MARIA PEREIRA BRAGA». In: *Anais do Clube Militar Naval*, Lisboa, volume CXVII, nº 13, p. 184, Janeiro-Março de 1987.

BARBIERI, Giuseppe. «Il patrimonio cartografico della Biblioteca Nazionale Centrale di Firenze e il suo riordinamento». In: *Comptes rendus du Congrès International de Géographie. Lisbonne 1949*. Tome IV. Travaux des sections V, VI et VII. Lisboa: Union Géographique International. 1952. pp. 251-257.

BENSAÚDE, Joaquim. *Les legendes allemandes sur l'histoire des découvertes maritimes portugaises*, volume I, Coimbra: Imprensa da Universidade, 1917.

BLOT, Maria Luísa Pinheiro. *Os portos na origem dos centros urbanos. Contributo para a arqueologia das cidades marítimas e flúvio-marítimas em Portugal*. Lisboa: Instituto Português de Arqueologia, 2003.

CARACI, G. «Appunti sui cartografi portoghesi Teixeira e specialmente su João Teixeira». In: BOFFITO, Giuseppe, Estratto da *La Bibliofilia*. Firenze: Ano XLIV, Dispensa 1ª-3ª., pp. 32-38, 1942.

CASTELO-BRANCO, Fernando. «Alguns aspectos da evolução do litoral português». In: *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Lisboa: série 75ª, nº 7-9, pp. 337-354, Julho-Setembro 1957.

CORTESÃO, Jaime. *Os Descobrimentos Portugueses*. Vol. I, Lisboa: Arcádia, 1960.

COSTA, Abel Fontoura da. «Catálogo da exposição de cartografia». In: *Congresso do mundo português. Memórias e comunicações apresentadas ao Congresso de História dos Descobrimentos e Colonização (III Congresso)*. Vol. VI, tomo 2ª, 2ª secção: Império do Oriente, Lisboa: pp. 287-459, 1940.

DIAS, Maria Helena e ALEGRIA, Maria Fernanda. «Lisboa na produção cartográfica portuguesa e holandesa dos séculos XVI e XVII: o espaço e o intercâmbio». In: *Penélope. Fazer e desfazer a história*. Nº 13. Lisboa: Edições Cosmos, 1994, pp. 55-69.

MOTA, Avelino Teixeira da. «João Teixeira I, atlas da costa de Portugal de 1648, com dezasseis cartas». In: *Portugaliae Monumenta Cartographica*. Vol. IV. Reprodução fac-similada da edição de 1960. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda. pp. 141-143, estampas 509-510.

QUELLE, O. *Portugiesische Manuskriptatlanten (Abhandlungen des geographischen instituts der freien universität Berlin)*. Berlin: Verlag von Dietrich Reimer, 1953.

REIS, A. Estácio dos. «Variações sobre um atlas de João Teixeira». In: *Actas da VII Reunião Internacional de História da Náutica e da Hidrografia. Anais Hidrográficos*, Tomo XLIX (Suplemento). Rio de Janeiro: 1992. pp. 259-279.

IV Simpósio LusoBrasileiro de Cartografia Histórica
ISBN 978-972-8932-88-6

TOVAR, Conde de. *Catálogo dos manuscritos portugueses ou relativos a Portugal existente no Museu Britânico*. Lisboa: Academia das Ciências, 1932.

VASCONCELOS, Ernesto de. *Catálogo da exposição de cartografia nacional (1903-1904)*. Lisboa: Sociedade de Geografia de Lisboa. 1904.

VASCONCELOS, Ernesto de. *Relatório da exposição de cartografia nacional*. Lisboa: 1905.

VASCONCELOS, Ernesto de. *Subsídios para a história da cartografia portuguesa nos séculos XVI, XVII e XVIII*. Sep. do *Boletim da Sociedade de Geografia*, Janeiro a Março. Lisboa: Sociedade de Geografia de Lisboa. 1916.

VERNIER, Veronika. «Maps for intelligence gathering? Rediscovered seventeenth-century manuscript maps from the Queen's College, Oxford». In: *Imago Mundi*, 63:1, 2011. pp. 76-87.

VISCONDE DE SANTARÉM. *Estudos de cartografia antiga*. Lisboa: Tipografia de Alfredo James Mota, 1919.