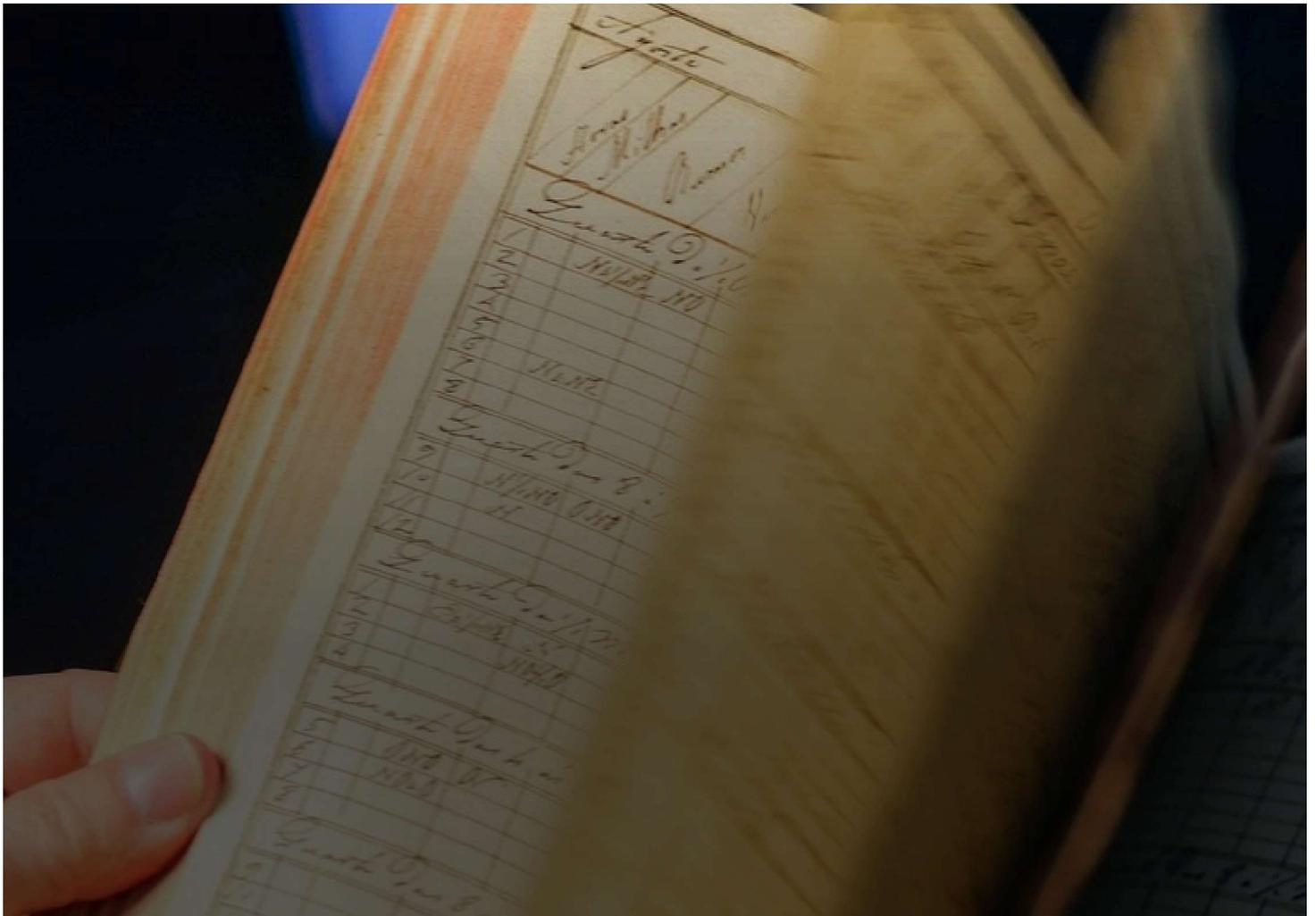


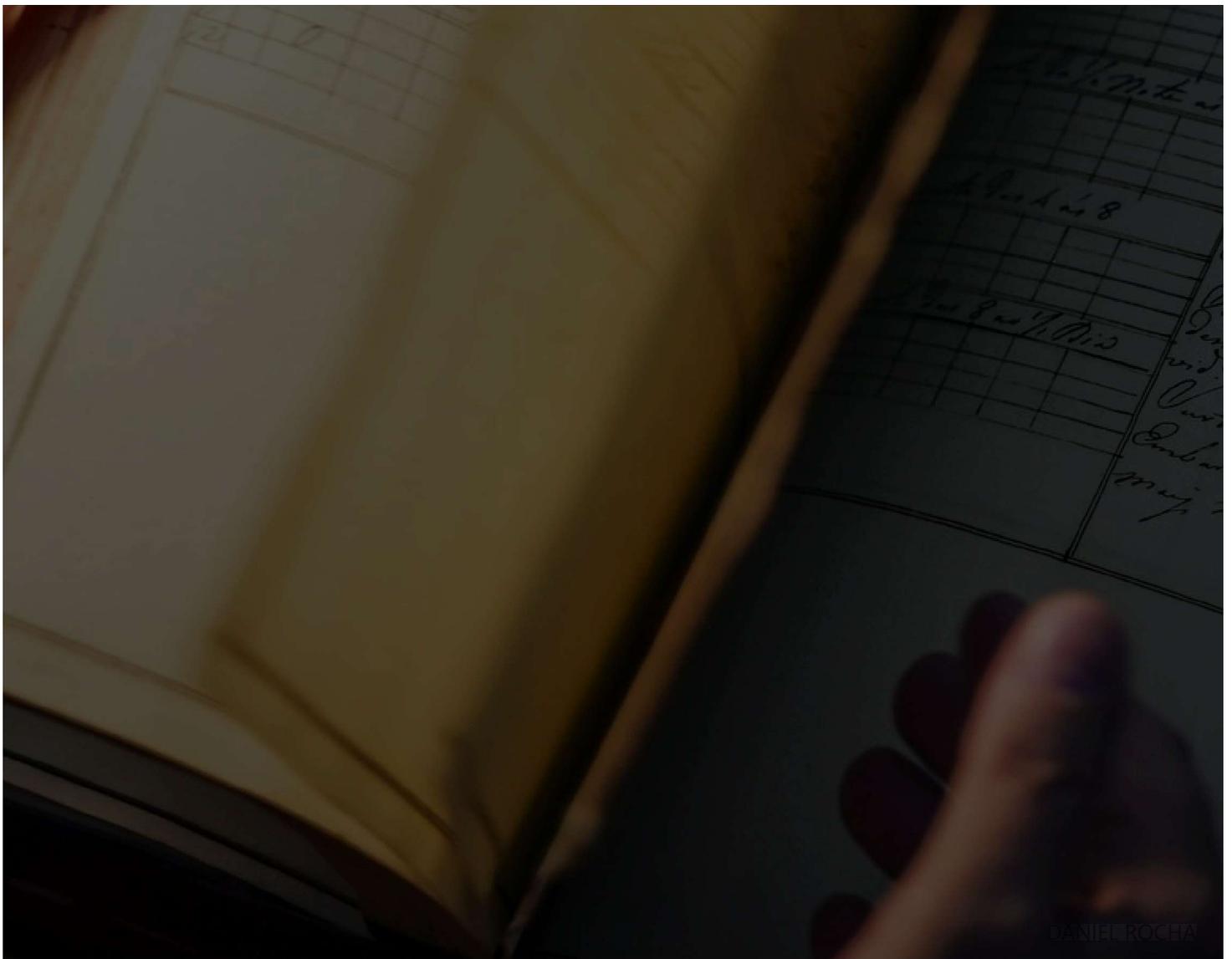
# Navegando pelos diários de bordo da Marinha Portuguesa desde o século XVIII

Os historiadores Timothy Walker e Henrique Leitão procuram mecenas para continuar um projecto que vasculha milhares de diários de bordo da Marinha Portuguesa. Uma mina de ouro nos estudos do clima.

**Teresa Firmino** (texto) e **Daniel Rocha** (fotografia)

15 de Junho de 2025, 6:30





**P**ara lá da fachada do Arquivo Histórico da Marinha, no edifício amarelo da antiga Fábrica Nacional da Cordoaria, na Rua da Junqueira, em Lisboa, esconde-se um tesouro de livros antigos. Desconhecido por muitos dos que passam na rua, alheios ao valor incalculável preservado naquelas estantes metálicas que se espraiam por corredores infinitos, tamanho tesouro aguarda por quem o abra e recupere de lá informações únicas dos mares do século XVIII até meados do século XX.

“Material que parece um arquivo morto agora toma vida. Coisas que parecem papel velho ressuscitam. É a tarefa da história: dar vida a coisas que parecem mortas, reconstituir a importância do que parece perdido” – assim descreve Henrique Leitão a empreitada a que ele e outro historiador se propuseram, o norte-americano Timothy D. Walker, auxiliados por um punhado de investigadores em Portugal e nos Estados Unidos.

Volta e meia, Timothy Walker, que vive em New Bedford e possui nacionalidade portuguesa há mais de uma década “com grande orgulho”, vem dos Estados Unidos passar uma temporada na sala de leitura do Arquivo Histórico da Marinha. “Para um historiador, trabalhar neste arquivo é uma coisa mágica. É um prazer”, confidencia em

português, língua que domina. “É uma riqueza inimaginável. As pessoas, em geral, não sabem desta riqueza. Na América não temos nada parecido com os documentos que têm cá.”

Numa dessas vezes, encontramos-lo acompanhado por três investigadoras, ajudas imprescindíveis no trabalho de arquivo hercúleo que há pela frente. De livros escancarados em suportes em madeira, de onde se adivinha o gesticular de caligrafias lindíssimas, nem sempre fáceis de decifrar, os quatro extraíam pacientemente informações que alguém, em tempos idos, deixou anotadas naquelas folhas com tanto primor.



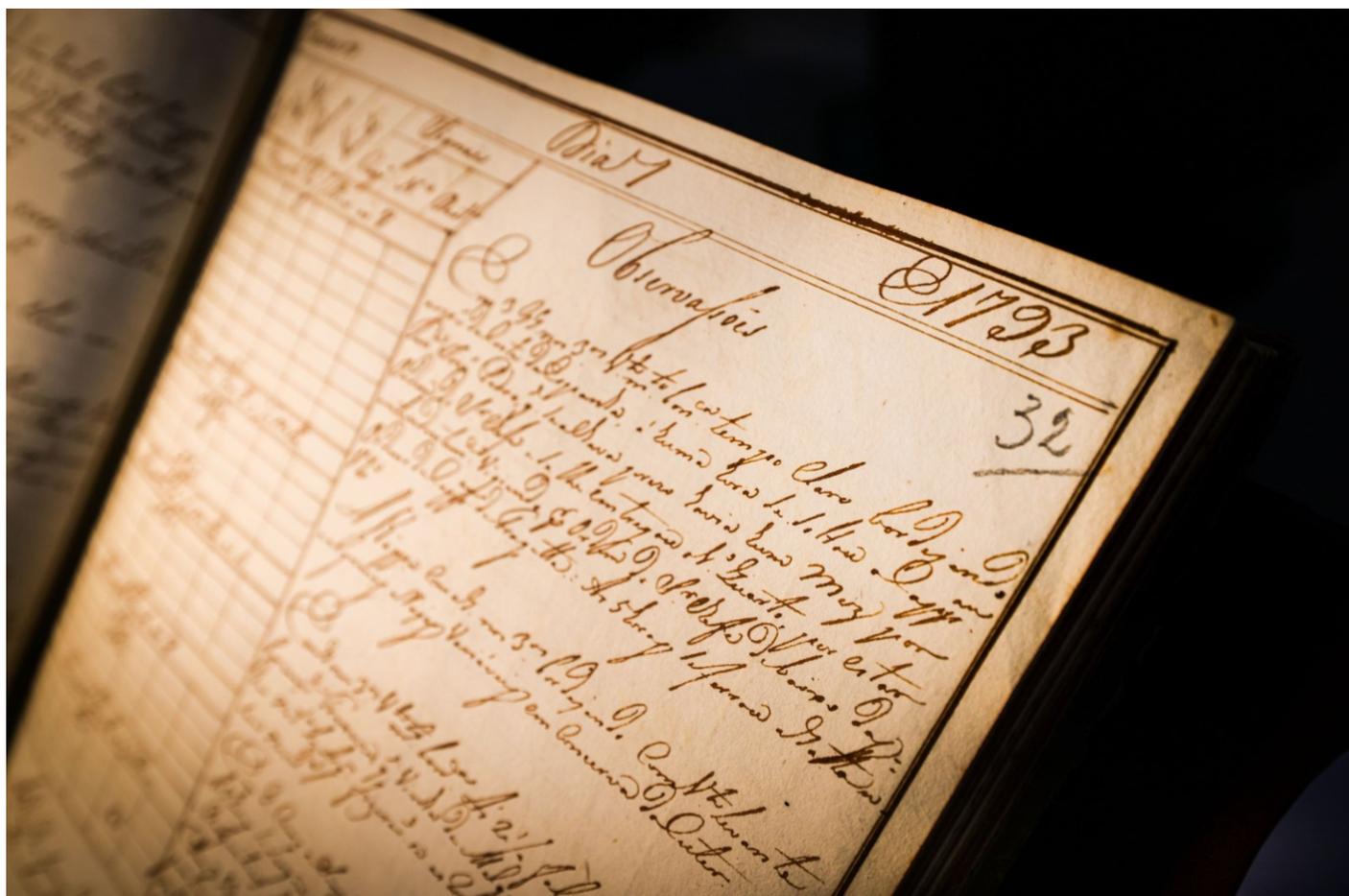
O historiador Timothy Walker entre as inúmeras estantes do Arquivo Histórico da Marinha, na antiga Fábrica Nacional da Cordoaria, em Lisboa

Trata-se de diários de bordo de navios da Marinha Portuguesa. Os que interessam a Timothy Walker e Henrique Leitão vão aproximadamente de 1760 até 1960. Portanto, atravessam 200 anos de história dos mares do mundo. Há quanto tempo alguns destes livros, perguntar-se-á, não terão ninguém a abri-los, a folheá-los, a descobri-los. Ora, Timothy Walker lembrou-se de desenterrar um tipo muito particular de registos encafuados nestes diários de bordo: observações meteorológicas.

O diário de bordo de um navio – conhecido por diário de navegação ou diário náutico, na terminologia mais correcta – inclui o registo de tudo o que interessa à navegação, como o rumo, as milhas percorridas, as terras e os faróis à vista, as observações meteorológicas e as ocorrências relevantes, tanto a bordo como no mar. Este registo diário das actividades num navio durante a viagem é o documento legal para averiguação de acidentes no mar e indemnizações de seguros.

A ideia dos diários náuticos portugueses veio-lhe do conhecimento que já tinha da história marítima portuguesa, ou não tivesse a sua tese de doutoramento de 2001, na Universidade de Boston, sido dedicada à história da Europa moderna e à expansão colonial. Dessa investigação resultaria em 2005 o livro *Médicos, Medicina Popular e Inquisição - A Repressão das Curas Mágicas em Portugal durante o Iluminismo*.

No entanto, a ideia de recuperar dados de diários náuticos antigos começou a esboçar-se-lhe na cabeça muito antes, em New Bedford. Ao trabalhar nesta cidade, na década de 1990, como tripulante da escuna *Ernestina-Morrissey*, certa vez trocou impressões com outro dos tripulantes, um oceanógrafo, sobre o projecto Old Weather, em que diários náuticos do século XIX e início do século XX eram transcritos por voluntários, reunindo registos da presença de gelo oceânico no Ártico. Estavam lançadas as sementes de inspiração.



Por sinal, em 2004 Timothy Walker passou a viver em New Bedford a apenas 200 metros do Museu da Baleia, cujas colecções contêm milhares diários de bordo, neste caso de baleeiros, repletos de registos do estado do tempo. Uma mina de ouro para quem investiga as alterações climáticas, ali à espera de quem a escavasse.

Finalmente, em 2018, Timothy Walker, que é professor de História, em particular de História Marítima, na Universidade do Massachusetts em Dartmouth, dava início à escavação da informação meteorológica e climática escondida nos diários náuticos de baleeiros norte-americanos. A bordo desta aventura entrava também uma oceanógrafa física, Caroline Ummenhofer, da Instituição Oceanográfica Woods Hole (WHOI), no Massachusetts.

Parte da originalidade do projecto reside na junção entre um historiador e uma oceanógrafa, especialistas em dois domínios do saber que nem sempre andam de mãos dadas na mesma investigação. “Esta colaboração entre ciências das humanidades e climatologistas é rara”, realça Walker, que, além da WHOI (<https://www.who.edu/>), é investigador do CHAM (<https://www.publico.pt/2020/11/05/ciencia/noticia/consorcio-historiadora-portuguesa-ganha-dez-milhoes-euros-1938006>)- Centro de Humanidades da Universidade Nova de Lisboa.

“Por causa do meu conhecimento dos arquivos portugueses, percebi que era bom expandir o nosso projecto e incluir os arquivos da Marinha Portuguesa”, conta o historiador, que para isso contactou Henrique Leitão (<https://www.publico.pt/2013/01/30/ciencia/noticia/henrique-leitao-entra-para-clube-restrito-de-historiadores-de-ciencia-1582558>). Conhecem-se há duas décadas, de conferências científicas, ainda que nunca tivessem trabalhado juntos.

Tal como nos Estados Unidos confluíram os saberes complementares de um historiador e de uma oceanógrafa em torno dos diários de bordo dos baleeiros, para Portugal Timothy Walker e Henrique Leitão pensaram em reproduzir o mesmo modelo. Era assim que do lado de cá do Atlântico, além do historiador de ciência português, se juntou à equipa o climatologista Ricardo Trigo ([https://www.publico.pt/aovivo/detalhe/ondas-calor-sao-afectadas-alteracoes-climaticas-291?COP26&utm\\_content=Ambiente](https://www.publico.pt/aovivo/detalhe/ondas-calor-sao-afectadas-alteracoes-climaticas-291?COP26&utm_content=Ambiente)), ambos da Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa.



Os historiadores Timothy Walker e Henrique Leitão conhecem-se há duas décadas, mas nunca tinham trabalhado juntos

## Uma montanha de 6800 livros

Na tranquilidade habitual de uma sala de leitura, Timothy Walker e as três investigadoras, que, na altura, completavam a equipa no trabalho de arquivo, iam extraindo informações dos diários náuticos da Marinha Portuguesa. É trabalho de sapa, senão veja-se o tipo de informação de que tomam nota ao percorrerem livro a livro, folha a folha.

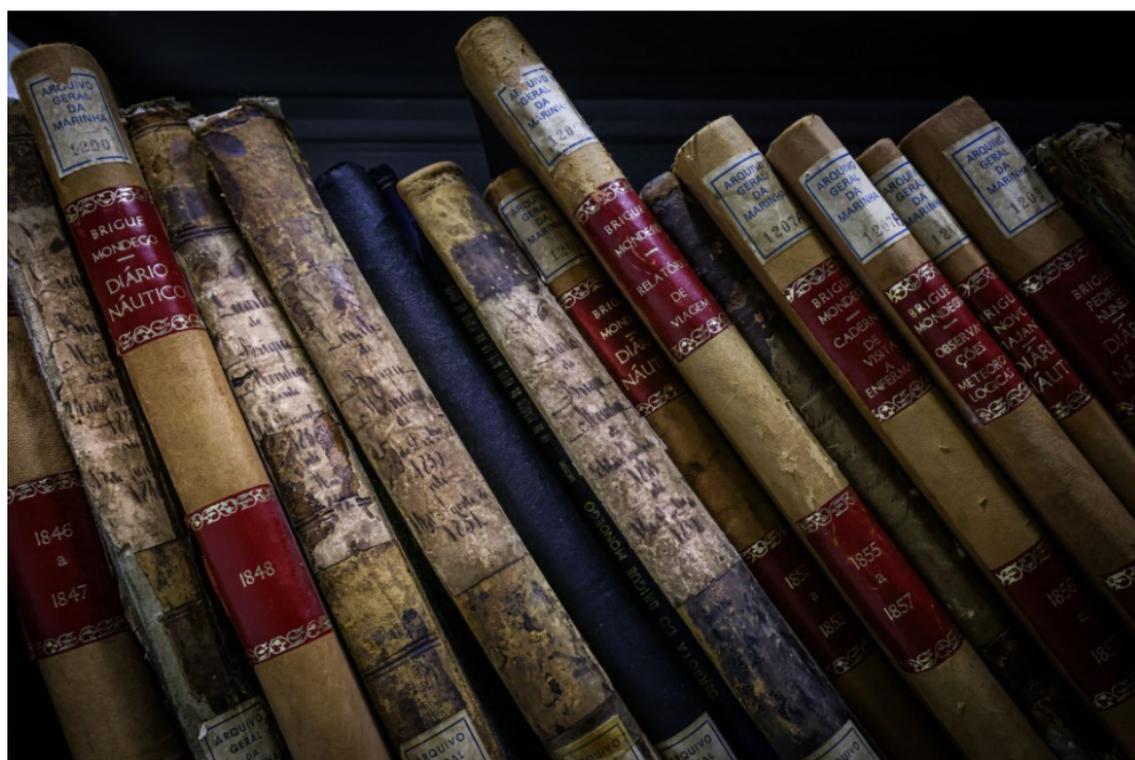
Anotam a localização do navio – a latitude e a longitude. Anotam a velocidade do navio. Anotam a direcção e a força do vento. Anotam a precipitação. Anotam tempestades. Anotam o estado do mar. Anotam a direcção e a velocidade da corrente. Anotam a pressão atmosférica, quando existia instrumentação para tal. Anotam a temperatura, idem. Anotam a presença de outros navios à vista e de animais, como baleias, tartarugas ou pinguins. Anotam pontos de referência perto de terra, como um cabo ou um farol.

“O valor desta informação é que ela não existe noutra local. Há pouca informação sobre o tempo e o clima [no oceano] antes de 1980”, explica Timothy Walker. Os satélites artificiais começaram a observar o oceano

(<https://www.publico.pt/2024/11/20/ciencia/noticia/centro-engenharia-oceanica-vai->

nascer-porto-tera-30-milhoes-euros-2112519) – crucial na meteorologia e no clima de todo o planeta – apenas a partir da década de 1970. Até 1957, quando o *Sputnik* foi lançado pela União Soviética, nem havia sequer nenhum satélite no espaço. Mesmo dados instrumentais anteriores a 1900 são escassos, em particular na vastidão do oceano longe da Europa e da América do Norte.

“Antes dos satélites, a maioria dos mares do mundo não tem nenhuma informação para os cientistas poderem usar. Os diários de bordo têm informação fundamental sobre o clima, o tempo, as tempestades no mar”, salienta o historiador. “Temos, com os baleeiros e os navios da Marinha Portuguesa, a cobertura de partes do mar onde a Marinha de Inglaterra, França ou Espanha não andaram.”



Diários náuticos guardados no Arquivo Histórico da Marinha, que tem 2500 destes livros identificados nos catálogos



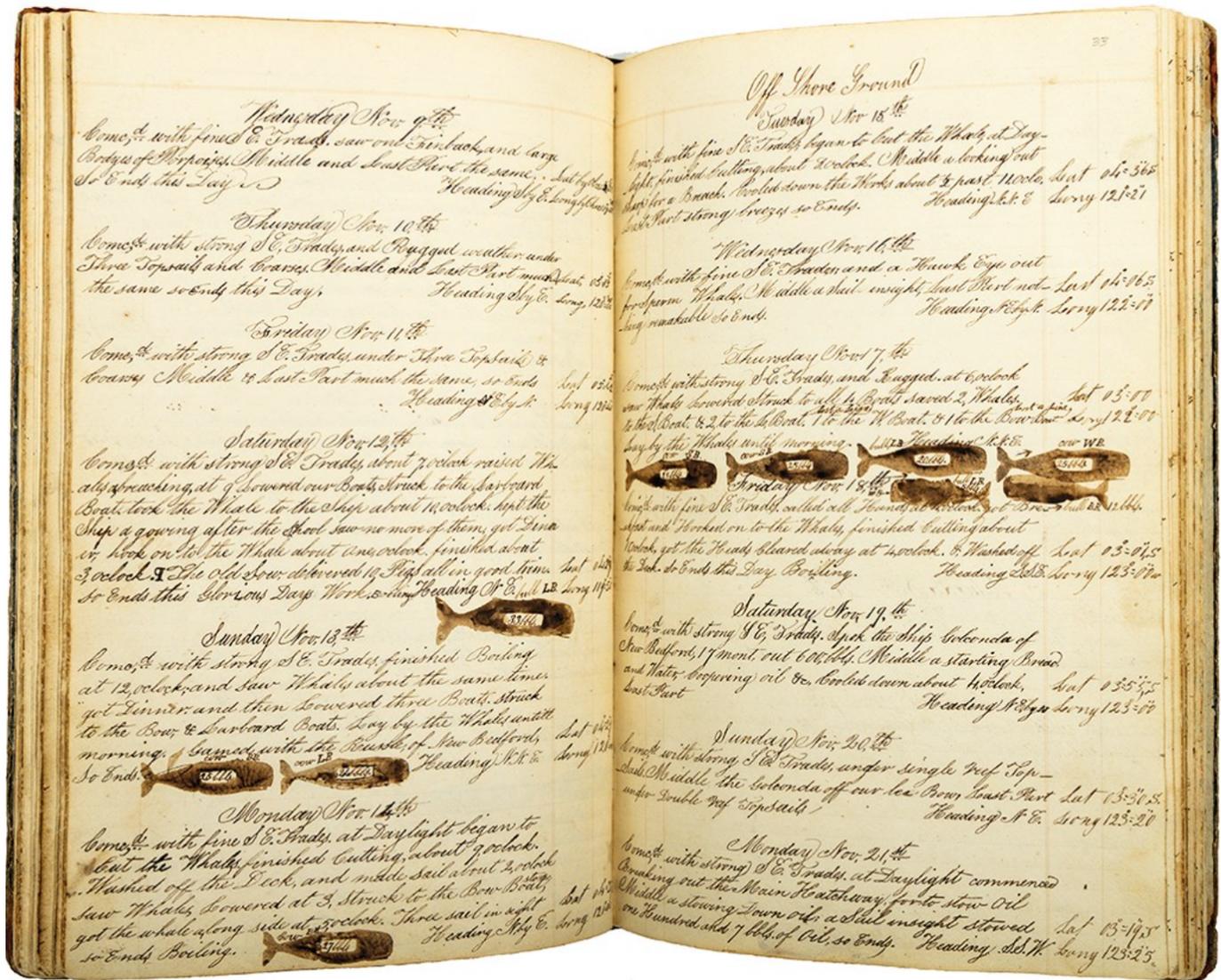
A informação dos diários de bordo é muito variada, contendo desde a localização do navio até à direcção e a velocidade da corrente

Se os baleeiros norte-americanos se dirigiam para sítios específicos, indo atrás das baleias, em lugares remotos, os navios militares portugueses iam para a costa africana, o Brasil e a Ásia, onde Portugal tinha colónias. Portanto, os diários de bordo de uns e de outros complementam-se. Por sua vez, ambos acrescentam à informação que tem sido recolhida noutros projectos internacionais. Por exemplo, em diários de bordo e outros arquivos históricos, de países como o Reino Unido, a França, os Países Baixos ou a Alemanha, numa colaboração internacional desde 2008 chamada Atmospheric Circulation Reconstructions over the Earth (ACRE (<https://www.met-acre.net/index.htm>)).

Esse projecto, que inclui os Serviços Meteorológicos britânicos e a agência norte-americana do oceano e atmosfera NOAA (<https://www.noaa.gov/>), procura reconstituir os padrões meteorológicos do passado, tanto a nível global como local, através da recuperação de observações meteorológicas históricas. E para os especialistas do ACRE, segundo um resumo do projecto de Timothy Walker e Henrique Leitão, os diários náuticos do Arquivo Histórico da Marinha (<https://arquivohistorico.marinha.pt/>) constituem um dos conjuntos de registos mais importantes em Portugal para a investigação climática.

Estes diários contêm informação mais detalhada do que os dos baleeiros, continua Walker. “Os diários náuticos da Marinha são mais rigorosos – afinal, são diários militares – em comparação com os baleeiros, que são mais informais. Os baleeiros faziam relatos do tempo duas a três vezes por dia. Os militares faziam oito a 12 vezes”, destaca.

Tudo junto, a quantidade de informação a extrair dos diários náuticos é avassaladora, senão assustadora, se pensarmos no número de livros que a equipa ambiciona examinar.



Diário náutico de 1844 do baleeiro Charles W. Morgan, de New Bedford, no Massachusetts, EUA MUSEU MARÍTIMO DE MYSTIC

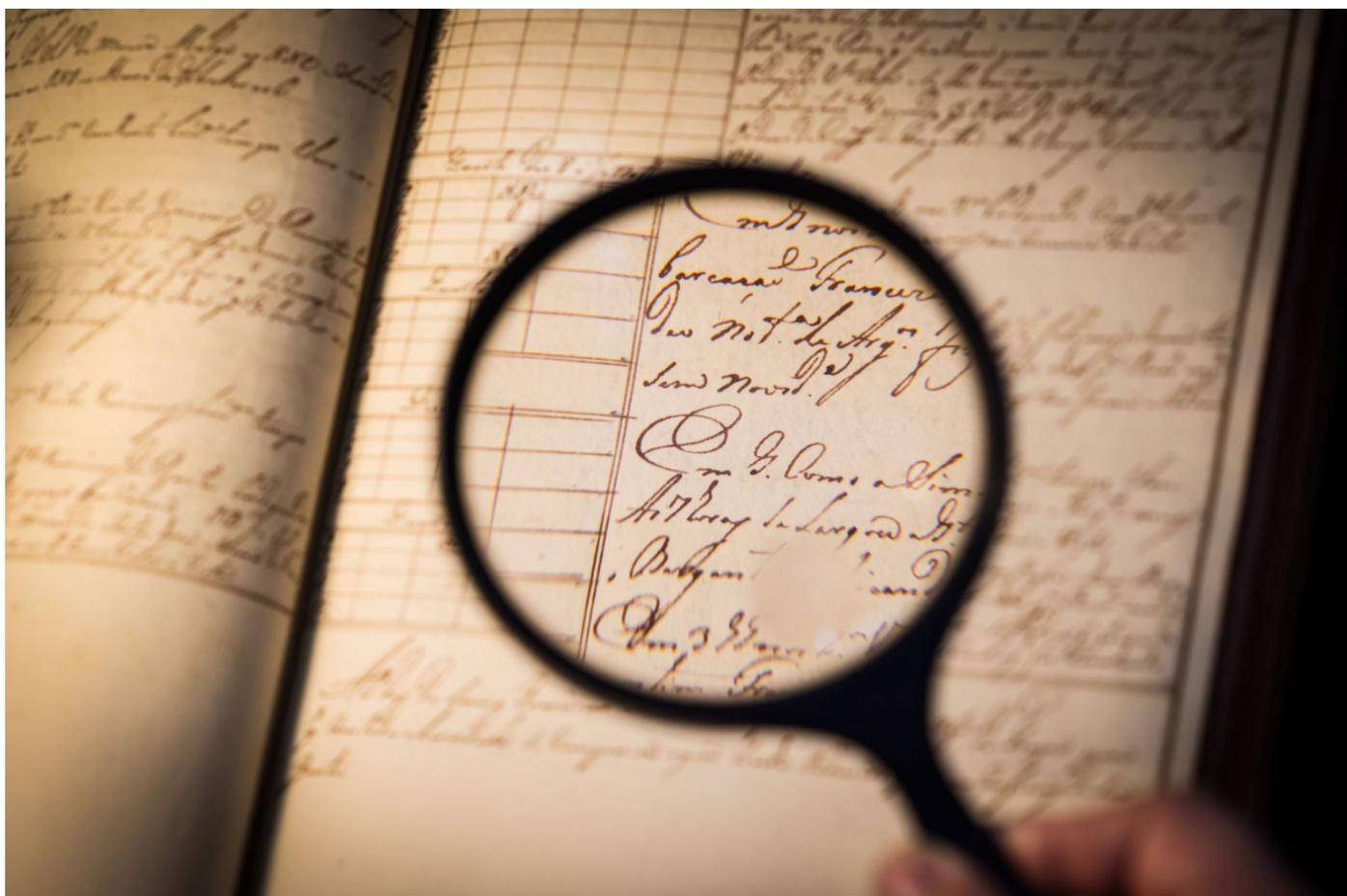
Do lado norte-americano, pretendem esmiuçar cerca de 4300 diários de bordo de baleeiros, escritos aproximadamente de 1780 a 1920, e hoje arquivados em cinco locais de Nova Inglaterra, nos estados do Massachusetts, de Rhode Island e do Connecticut. Mais concretamente, no Museu da Baleia de New Bedford – que acolhe 2500 livros, o grosso dos diários náuticos dos baleeiros nos EUA –; a Biblioteca Pública Gratuita de New Bedford; a Biblioteca Pública de Providence (em Rhode Island); a Associação Histórica de Nantucket (no Massachusetts); e o Museu Marítimo de Mystic (no Connecticut).

Do lado português, a meta é de cerca de 2500 diários náuticos, identificados nos catálogos do Arquivo Histórico da Marinha.

Estava-se nos tempos áureos da navegação à vela. “Estes registos dos diários de bordo incluem descrições pormenorizadas das condições meteorológicas a que o navio esteve sujeito ao longo de cada dia. Partilhados posteriormente nos portos de origem entre proprietários, agentes e colegas capitães, esses diários de bordo permitiam tomar decisões informadas sobre quando e para onde enviar futuros empreendimentos baleeiros”, escreveram, num artigo de 2023 na revista *Mainsheet*, Timothy Walker e Caroline Ummenhofer.

Partindo da montanha de informação dos 6800 diários náuticos, através da combinação de investigação arquivística, histórica e climática, poder-se-ão aprofundar consideravelmente os estudos do clima do passado, por um lado, e aperfeiçoar os modelos climáticos que traçam cenários para o futuro, por outro.

Os cientistas passarão a dispor de registos únicos das condições meteorológicas dos séculos XVIII, XIX e XX, nos mares de todo o mundo, várias vezes por dia, em locais e horas perfeitamente conhecidos. Tal representará milhões de observações meteorológicas, o que permitirá a construção de um retrato cada vez mais detalhado das alterações climáticas de origem humana iniciadas na Revolução Industrial, a partir de meados do século XVIII.



Lupa amplia página de um dos diários de bordo antigos de navios portugueses

Ou seja, permitirá ter o antes e o depois do início da Revolução Industrial, e assim perceber a influência humana no clima, desde que desatámos lançar na atmosfera dióxido de carbono e outros gases com efeito de estufa pelo uso de combustíveis fósseis, tornando o planeta globalmente mais quente a cada ano que passa. “Para se perceber o que está a acontecer hoje, temos de saber como foi o tempo há 300”, diz o historiador.

“Quando os modelos climáticos começarem a usar dados históricos, ganharão uma importância que ninguém imagina”, salienta, por sua vez, Henrique Leitão sobre a relevância das observações meteorológicas históricas. “A riqueza dos dados portugueses é imensa e ninguém tinha ido lá trabalhá-los [na perspectiva do clima]”, acrescenta o historiador de ciência, exemplificando: “Estes diários náuticos registavam fenómenos extraordinários, como tufões e furacões. Ao sabermos exactamente o sítio, a força e a duração destes fenómenos, a informação começa a ser mais rica.” Ou, como resume Timothy Walker, “podemos preencher a nossa ignorância com a informação dos diários de bordo”.

## De chibatadas a galinhas mortas

Entre lupas, candeeiros de mesa e computadores portáteis na sala de leitura do Arquivo Histórico da Marinha, é paciência que se respira. Manuseando papel amarelado – seja feito de algodão, o mais antigo; seja feito de madeira, mais usual a partir de meados do século XIX, ainda que o ácido que a produção deste último continha dificulte hoje a preservação –, através das mãos dos investigadores os registos anotados nas folhas antigas viajam agora directamente até ao século XXI, ao serem inseridos numa base de dados criada de propósito para o efeito, alojada no *site* da WHOI. A seu tempo, a base de dados ficará acessível a qualquer investigador em qualquer parte do mundo que queira explorar esta riqueza.

Portanto, há que preencher cada um dos campos de informação – desde a já referida localização do navio até pontos de referência em terra. Há que interpretar descrições qualitativas, como uma “brisa suave” e “ventania forte”, atribuindo-lhes valores quantitativos, que seriam adoptados mais tarde na Escala de Beaufort, de 1805, de classificação da intensidade dos ventos.

“É difícil a extracção da informação de cada livro e a entrada na base de dados”, confessa Timothy Walker. “O investigador tem de ler escrita antiga. Tem de ter conhecimento de vocábulos do mar.”

Cada diário náutico está escrito na caligrafia irrepetível de alguém, que é preciso aprender a decifrar, e de cada vez que se começa outro diário toda essa aprendizagem recomeça. Cada diário é único, portanto, seja resguardado por uma capa de “pano de vela e cera, para ficar resistente à água”, por uma capa de pele ou de cartão. Cada diário pode acumular uma ou várias viagens de um navio, que podiam durar semanas, meses ou até anos. Muitos estão ainda por digitalizar, o que requer a presença da equipa nos arquivos, nos Estados Unidos e em Portugal.

Na sala de leitura do Arquivo Histórico da Marinha, Timothy Walker dedica-se à fragata *Princesa Carlota*. Ana Sufrai, ao brigue *Douro*. Maria João Rocha, ao bergantim *Audaz*. E Maria Rosales ocupa-se do bergantim *Glória*.



A investigadora Maria João Rocha a trabalhar no Arquivo Histórico da Marinha



Timothy Walker: “O investigador tem de ler escrita antiga. Tem de ter conhecimento de vocábulos do mar”

“Estou a trabalhar na viagem de um barco entre 1792 e 1793, durante as guerras napoleónicas”, pormenoriza o historiador referindo-se à *Princesa Carlota*. “Estava a viajar no estreito de Gibraltar, numa frota com o bergantim *Gaivota* e o cúter *Belém*. A frota portuguesa funcionava lado a lado com navios ingleses perto de Gibraltar. Estavam a fazer a vigilância do estreito para tentar interceptar navios franceses e espanhóis. Durante dias e dias, andavam só para a frente e para trás em vigilância.”

Ana Sufrai (professora de Literatura Universal na Faculdade de Letras de Lisboa) trabalha no seu segundo livro do *Douro*, que por volta de 1845 tinha começado as viagens entre Lisboa, Madeira, Cabo Verde, Algarve e Brasil. O primeiro livro reservou-lhe a menção a um eclipse total da Lua. “Cada livro é diferente. É uma mão diferente [que escreve]. E as condições são diferentes: quando há mau tempo, é difícil”, explica. “O pessoal do *Douro* está constantemente a embebedar-se e a ser castigado por isso. O António não-sei-quantos levou 20 chibatadas porque se embebedou durante o serviço”, conta relativamente a aspectos mais prosaicos. “Estas histórias lembram-nos de que estamos a lidar com indivíduos que têm as suas maneiras de estar no mundo. Não estamos a lidar apenas com números.”

Também saltam à vista a Maria João Rocha (licenciada em Meteorologia e que tem trabalhado em climatologia na equipa de Ricardo Trigo) os castigos aplicados no *Audaz*, que viajou pela costa continental portuguesa, pela Madeira, por São Tomé e Príncipe ou Angola – “como levar dez vergastadas porque se adormeceu no serviço”, diz. “É o sexto

livro que estou a trabalhar do bergantim *Audaz*. O primeiro livro é de 1832 e este é de 1836. Para este navio, são 23 livros”, acrescenta sobre a dimensão dos diários náuticos só do *Audaz*.

E no *Glória*, Maria Rosales (formada em Ciências Políticas) diz que “é interessante ver como é a vida no barco”, que em 1827 navegava de ida e volta entre Lisboa e São Tomé. “Neste barco há muitas galinhas que estão a morrer. No dia 22 de Setembro de 1827, tiveram seis galinhas mortas. As condições eram muito difíceis para animais e pessoas. Contadas, várias vezes nesta viagem, são 17 galinhas mortas. A pessoa que escreveu diz que as galinhas foram atiradas ao mar.”



A investigadora Maria Rosales no Arquivo Histórico da Marinha

Ainda assim, Timothy Walker reconhece que os diários náuticos militares são “mais secos em termos de histórias humanas” do que os dos baleeiros, onde a narrativa do drama, de tensões, de acidentes, de aventura é coisa que abunda. Tal como abundam ilustrações coloridas de baleias, golfinhos, navios, terra à vista – e quando avistavam uma baleia que não conseguiam apanhar apenas lhe desenhavam a cauda. “Nos livros dos militares, quando se passam coisas fora do usual – quando se rasga um pano da vela ou se parte um mastro – está tudo escrito lá. Mas em termos de histórias humanas, há pouco.”

Caçar baleias, por natureza, era um empreendimento arriscado, em regiões remotas, do Atlântico, do Pacífico, do Índico, em condições difíceis, em viagens de anos. Em Nova Inglaterra, a indústria baleeira atingia o pico em meados do século XIX, com mais de 700 navios, que partiam à procura do óleo de baleia e de espermacete, tão necessários na iluminação de casas e ruas, lubrificantes, fabrico de margarina, de sabão, de cosméticos, de velas. De New Bedford, a última viagem de caça à baleia partiu em 1927, declínio resultante da substituição do óleo de baleia por carvão e outros combustíveis fósseis.



Diário náutico (1831-1835) do baleeiro Abigail, de New Bedford, no Massachusetts, EUA DR

Memórias que perduram nos diários náuticos desses baleeiros – como o *Eunice H. Adams*, que a 7 de Dezembro de 1887, depois de ventos fortes de nordeste, fundeu ao largo de Port Royal, na Carolina do Sul, pelas 7h30 da manhã. Nesse dia, diz um artigo no *site* Grist que cita o diário náutico (<https://nicholsonwhaling.org/scalar/william-martins-1877-whaling-voyage/logbook-of-the-1887-voyage>), a maioria da guarnição do *Eunice H. Adams*, descontente com o atraso nas reparações do baleeiro, queixou-se numa carta às autoridades de Port Royal de que o navio “não tinha condições de navegação”, na esperança de ser dispensada. As autoridades nada fizeram e a guarnição, debaixo da chuva que se abateu no baleeiro, teve de seguir para Cabo Verde.

Na manhã de 14 de Maio de 1888, enquanto sopravam ventos alísios moderados de nordeste, desceram dois botes na água: de um atingiu-se um cachalote mais pequeno e do outro, o maior. “Cortar a baleia pequena. Assim termina este dia”, anotou Arthur O. Gibbons no diário náutico. No final daquele ano, a 16 de Dezembro, o *Eunice H. Adams* estava a poucas milhas dos Açores e era empurrado por uma brisa suave em direcção ao próximo destino, a ilha do Faial, para ser reparado. O diário de bordo, assinala o artigo no *Grist*, preserva as inúmeras vezes nessa expedição, de 1887 a 1890, que o capitão, William A. Martin, que era negro, teve de escrever ao dono do navio a pedir dinheiro para reparações.

## Mecenas são bem-vindos

Tem sido um pouco ao sabor dos financiamentos angariados que este projecto tem procedido ao levantamento dos registos do tempo nos diários náuticos. A equipa que trabalha no Arquivo Histórico da Marinha ficou, entretanto, reduzida a Ana Sufrai e a Timothy Walker, quando ele vem a Portugal, como aconteceu neste mês de Junho. O último apoio que tiveram, 50 mil euros da Fundação Calouste Gulbenkian (em Lisboa), já chegou ao fim. “Nunca parámos de trabalhar, mas por causa do nível de apoio [que temos] há limites para o trabalho que podemos fazer”, diz o historiador. “Estamos completamente abertos a receber apoios de qualquer entidade.”

Por isso, Timothy Walker e Henrique Leitão

(<https://www.publico.pt/2013/01/30/ciencia/noticia/henrique-leitao-entra-para-clube-restrito-de-historiadores-de-ciencia-1582558>) procuram agora mais financiamentos de mecenas que queiram chegar-se à frente – empresários, fundações, particulares – para continuarem a pagar as longas horas de trabalho de investigadores no arquivo necessárias à extracção dos registos dos diários náuticos e à análise posterior, bem como de funcionários que digitalizam e preservam “estes documentos únicos e de valor inestimável, para que possam ser acedidos remotamente e verificados novamente”, destaca o resumo do projecto.

Antes do apoio da Fundação Gulbenkian, o projecto recebeu fundos nos Estados Unidos, da National Science Foundation. Primeiro, 100 mil dólares, depois 12 mil dólares que permitiram a expansão para Portugal. E foi isso que em 2022, já o trabalho nos diários náuticos dos baleeiros levava quatro anos, ainda que interrompido pela pandemia da covid-19, permitiu a Timothy Walker vir a Portugal dar início aos levantamentos no Arquivo Histórico da Marinha. Pelo meio, a família de Teresa Heinz e John Kerry contribuiu com 125 mil dólares e uma empresa de seguros (a FM Global, com sede Rhode Island) com outros 450 mil dólares.



Ana Sufrai é a única investigadora a trabalhar actualmente com Timothy Walker e Henrique Leitão

Este dinheiro foi tornando possível ao longo dos anos, desde 2018, a participação de 25 investigadores nos Estados Unidos – e de ter reunido equipa, já apresentada, em Portugal. Fazendo um balanço, Timothy Walker diz que, até agora, já trataram 40 diários náuticos portugueses, datados entre 1760 e 1854. O que corresponde a mais de 9000 dias de informação inseridos na base de dados. “Temos, em média, nove registos diários do tempo, o que implica que temos à volta de mais de 80 mil pontos de dados” – ou seja, mais de 80 mil registos do tempo. Já nos diários náuticos dos baleeiros vai-se em mais de 200 livros e “à volta de 118 mil dias de informação no mar”, o que dá neste caso cerca de 300 mil registos.

E só ainda vasculharam 240 diários náuticos, entre os 6800 ambicionados. O que deixa antever trabalho para uma década, no mínimo. Mesmo assim, a análise de parte deste material pela equipa da oceanógrafa Caroline Ummenhofer já chegou a alguns resultados sobre os ventos fortes que circundam o globo entre os 40 e 50 graus de latitude Sul, conhecidos como Vendavais da Latitude 40, ou Roaring Forties, que nos últimos 50 ou 60 anos se deslocaram mais para sul, em direcção à Antárctida. De particular interesse para a equipa é o Índico Sul – “menos estudado”, nota Timothy Walker – e sua ligação à chuva das monções numa região onde vive grande parte da população mundial.

# Um tesouro que não é “um luxo”

A arquivista Isabel Beato é a chefe do Arquivo Histórico da Marinha (<https://arquivohistorico.marinha.pt/>), onde trabalha desde 1995, anfitriã-mor de corredores infinitos com sucessivas estantes cujas prateleiras perfazem, diz-nos, mais de 23 quilómetros lineares de documentação.

Os diários náuticos em particular, um dos muitos habitantes destas prateleiras, são um tipo de “documentação bastante procurada pelos investigadores”. Ainda que globalmente, lamenta a arquivista, “o nosso arquivo não seja tão consultado como gostaríamos” – em 2024 foi requisitado por 842 pessoas, incluindo uma centena de estrangeiros.

“Pode crer que o arquivo é um tesouro! Que há aqui verdadeiros tesouros em muitos aspectos”, realça Isabel Beato (<https://www.publico.pt/2019/01/18/ciencia/noticia/gago-coutinho-marinha-documentos-1858479>), apontando de imediato um exemplo: “O relatório da primeira travessia aérea do Atlântico Sul [em 1922], classificada como Registo da Memória do Mundo”, pelo que é Património da Humanidade desde 2011.

“O Arquivo Histórico conserva a memória da Marinha nas suas múltiplas actividades – pessoal, navios, organismos, infra-estruturas e legislação – em áreas geográficas diversificadas, ao longo dos últimos 250 anos”, destaca a arquivista.

O tipo de documentos no arquivo vai de relatórios dos médicos navais sobre a vida a bordo e dos povos onde o navio ia, a documentação sobre construção naval ou sobre pescarias, a registos de pessoas que trabalharam a bordo um navio mercante ou de pesca, a fotografias diversas, a arquivos particulares de militares da Marinha e dos seus descendentes, entre outros. “Não temos só a guerra”, diz.



Isabel Beato é a chefe do Arquivo Histórico da Marinha: “O nosso arquivo não é tão consultado como gostaríamos”



Os diários náuticos são um tipo de “documentação bastante procurada pelos investigadores” no Arquivo Histórico da Marinha, diz a arquivista

Através do arquivo, “podem ser estudados temas tão diversificados como a saúde e evolução da medicina, o desenvolvimento científico, novas tecnologias, construção naval, pescas, marinha mercante e de recreio, emigração, religião, relações internacionais”, exemplifica Isabel Beato. “Os arquivos não são um luxo, mas sim uma necessidade: são o testemunho da vida económico-social, da vida administrativa e dos direitos das pessoas e das instituições. Sem esse testemunho, os cidadãos, as empresas, os governos não poderão resolver com consciência plena os problemas presentes e futuros. Os arquivos são, sem dúvida, os depósitos de uma memória colectiva a que todos nós temos de recorrer constantemente, razão pela qual temos de os preservar e planificar”, defende a chefe do arquivo.

Justamente para contribuir para resolver um problema actual que se agudizará no futuro, a crise climática, Timothy Walker e Henrique Leitão uniram interesses, pela primeira vez.

Walker chegou pela primeira vez a Portugal em 1989, para aprender a língua portuguesa no âmbito do doutoramento. “Depois de alguns meses, fiquei fascinado com a história de Portugal e o império português e decidi fazer os meus estudos focados no mundo lusófono, em vez de Inglaterra e Alemanha. Tenho uma vida mais rica”, conta. Quanto a Henrique Leitão, já tinha o lastro de ter conquistado, em 2019, uma prestigiada bolsa (<https://www.publico.pt/2019/03/28/ciencia/noticia/cientista-universidade-minho-recebe-bolsa-milionaria-conselho-europeu-investigacao-1867120>) de dois milhões de euros do Conselho Europeu de Investigação (ERC) destinada a investigar as rotas de navegação náuticas portuguesas e espanholas dos séculos XVI e XVII, que levaram à criação de um conceito global para o planeta Terra.

Unindo esforços, os dois historiadores navegam agora nas profundezas dos diários náuticos que constituem o depósito de memória colectiva, como lhe chama Isabel Beato, de onde emergirá a reconstituição de dois séculos e meio de variabilidade meteorológica e climática do planeta. A casa desta memória colectiva, acolhida desde 1998 no edifício amarelo do final do século XVIII onde funcionou a antiga Fábrica Nacional da Cordoaria, na Rua da Junqueira, tem a receber-nos à entrada, uma vez transposto o portão gradeado verde-escuro, duas árvores esguias. Duas coníferas, sentinelas de um arquivo que espera por todos.



*Abrir portas onde se erguem muros*

## Siga-nos

- ✉ Newsletters
- 🔔 Alertas
- f Facebook
- ✕ X
- 📷 Instagram
- in LinkedIn
- ▶ Youtube
- 📡 RSS

## Sobre

- Provedor do Leitor
- Ficha técnica
- Autores
- Contactos
- Estatuto editorial
- Livro de estilo
- Publicidade
- Ajuda

## Serviços

- Aplicações
- Loja
- Meteorologia
- Imobiliário

## Assinaturas

- Edição impressa
- Jogos
- Newsletters exclusivas
- Estante P
- Opinião
- Assinar

## Informação legal

- Principais fluxos financeiros
- Estrutura accionista
- Regulamento de Comunicação de Infracções
- Política para a prevenção da corrupção e infracções conexas
- Plano de Prevenção de Riscos de Corrupção
- Relatório de Avaliação Anual 2025 do PPR

Gerir cookies

Ajuda

Termos e condições

Política de privacidade

EMAIL MARKETING POR



