

NAVIO HOSPITAL GIL EANNES: 60 ANOS DEPOIS

Em 2015 comemoraram-se os 60 anos de construção do Navio Hospital Gil Eannes, hoje, graças à Fundação Gil Eannes, espaço museológico e memória viva da assistência à frota portuguesa da pesca do bacalhau. Para assinalar a data, a Nortemédico traz-lhe alguns recortes da gloriosa história desta embarcação.





O primeiro Gil Eannes, outrora "Lahneck"



Construção nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo



Saída para o mar em março de 1955



Pescadores na escala e a salga do peixe

Passaram sessenta anos desde que foi lançado ao mar o Navio Hospital Gil Eannes, que entre os pescadores ficou conhecido como "Misericórdia do Mar". Foi a 20 de março de 1955 que decorreu a cerimónia de flutuação, com o que se deu início a duas décadas de assistência à frota bacalhadeira portuguesa nos mares da Terra Nova e Gronelândia, não só como Navio Hospital mas também como Navio Capitania, Navio Correio, Navio Abastecedor, Navio Reboador, Navio Quebra-gelo e ainda Navio Capela.

Construído nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, esta embarcação veio substituir o primeiro navio com o nome do navegador português que dobrou o Cabo do Bojador. O primeiro Gil Eannes, alemão de origem e inicialmente batizado de "Lahneck", foi aprisionado no Tejo pelo governo português a pedido da aliada Inglaterra na Primeira Guerra Mundial. Foi versátil nas funções que desempenhou, desde o transporte de tropas a reclusos, mas a iminente necessidade de assistência regular aos pescadores de bacalhau portugueses, até 1923 socorridos por navios de apoio estrangeiros e entre 1923 e 1927 pelo navio Carvalho Araújo, levou a que o velho Gil Eannes fosse transformado na

Holanda em navio-hospital. Esteve ao serviço dos bacalhoeiros entre 1937 e 1954, prestando não só assistência médica mas também servindo para o transporte de correio, expedição e receção de telegramas, bem como o fornecimento de água, óleo, carvão, sal, isco, etc.

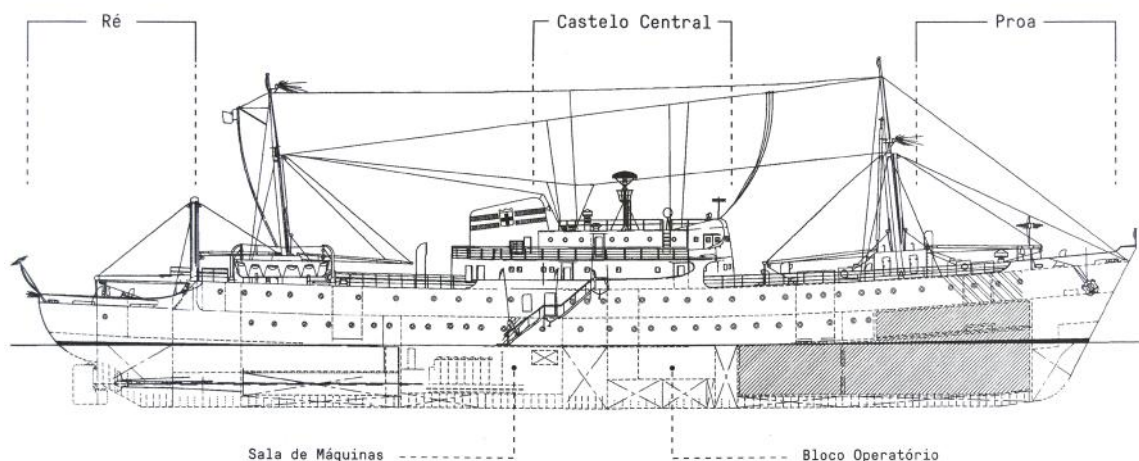
O novo Gil Eannes surge num contexto de desenvolvimento dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, que acabavam de sair de uma profunda crise, perante um porto de mar moderno e desaproveitado e o dinamismo da Empresa de Pesca de Viana, numa altura em que o Estado Novo apostou em força no aumento e melhoria da frota pesqueira nos mares da Terra Nova e Gronelândia no âmbito da entrada na OCDE e incremento de uma política nacional de assistência voltada para os problemas dos trabalhadores. É importante notar que as condições laborais eram muito fracas, dado o frio glacial e má alimentação, que muitas vezes resultavam em doenças digestivas, respiratórias, furunculoses e reumatismo, que os pescadores tinham de aguentar durante o restante tempo de faina. Assim, muitos viviam situações aflitivas em que a morte e as doenças eram um mal permanente, ao ponto de a população de São João da Terra Nova (St. John's) e pescadores esquimós se mostrarem solidários com a situação.

A bordo do Gil Eannes serviram vários médicos, entre eles, em 1957 e 1958, António Martinho do Rosário, mais tarde conhecido por Bernardo Santareno, pseudónimo que viria a ficar marcado na história como um dos mais relevantes nomes da dramaturgia portuguesa do século XX. Grande parte da sua obra está precisamente relacionada com a malfadada realidade vivida no mar: "Isto é assim: e por assim ser, não devemos ter pena de deitar ao mar o corpo do António Nazareno. Aqui, nestes bancos da Terra Nova, ele fica menos só. Fica, fica mais acompanhado nestes mares. Se todas as vezes e em todos os sítios que este oceano matou um pescador português houvesse, como é de uso na nossa terra, uma alminha iluminada... ai, então estes mares estariam cheinhos de luzes, cheios a perder de vista!" (Bernardo Santareno, "O Lugre", 1959).

Face a estas situações era óbvia a necessidade de modernização do apoio prestado aos navios e tripulantes, pelo que em 1949 foi lançado o projeto de construção do novo Gil Eannes, financiado pelo Ministério da Marinha e Grémio dos Armadores dos Navios da Pesca do Bacalhau.

CARACTERÍSTICAS

- 2274 tdw
- 98.450 m de comprimento
- 5.490 m de calado
- velocidade de 12,5 nós
- capacidade para 72 tripulantes, 6 passageiros e 74 doentes





Portugal, que pelo menos desde o reinado de D. Dinis se dedicava à pesca do bacalhau, destacava-se por esta altura por ser um povo de marinheiros com o hábito de gostar deste peixe que apelidavam de “fiel amigo”, reflexo também da influência do cristianismo na cultura portuguesa. Como tal, a frota estava a crescer, sendo que entre 1927, ano em que o primitivo Gil Eannes viajou pela primeira vez para a província canadiana de Terra Nova, e 1955, quando o novo navio-hospital foi lançado ao mar, o número de embarcações tinha praticamente duplicado, de 37 navios e 1310 homens, para 70 navios de pesca à linha e 4900 tripulantes, como deu conta o Almirante Américo Thomaz, então ministro da Marinha, no discurso da cerimónia oficial de batismo, que não só ficou lembrada pela chuva torrencial mas

também pela presença das mais altas individualidades civis, militares e religiosas, que enalteciam o regime salazarista.

A PESCA DO BACALHAU

O que determinava o período das campanhas de pesca do bacalhau era, por um lado, as condições do mar e, por outro, a capacidade de os navios as enfrentarem, sendo que evitavam sempre o tempestuoso inverno da Terra Nova. Normalmente as embarcações zarpavam na primeira ou segunda semana de abril, uma vez que até julho as condições meteorológicas eram mais favoráveis, apesar de a qualidade do “fiel amigo” supostamente ser melhor em outubro. A viagem durava cerca de seis meses, mas os arrastões, de maior dimensão e rapidez, faziam duas viagens: partiam antes de abril e regressavam em junho, e voltavam a partir para só regressar no início de dezembro.

Quando havia peixe em abundância, os pescadores chegavam a trabalhar vinte horas seguidas e a dormir menos de quatro horas por noite. A pesca à linha era muito dura e quando o bacalhau passou a ser escasso, eram os salários baixos que mantinham a atividade rentável. “A partir de 1961, muitos rapazes embarcavam nos bacalhoeiros para escaparem ao serviço militar nas colónias. Alguns nunca tinham visto antes o mar. Cumpriam cinco anos seguidos ou seis intercalados. Naturalmente, os armadores aproveitavam essa oferta de mão de obra e os salários eram reduzidos”, explicou-nos António Trabulo, médico que embarcou em 1970 e 1971, também a cumprir serviço militar obrigatório, com um outro clínico: Manuel Barros Pereira.

NAVIO HOSPITAL

A função primordial deste navio-mãe da “frota branca”, assim denominada por ser branca a cor das embarcações e das longas

velas dos muitos lugares bacalhoeiros, era de facto a assistência hospitalar gratuita aos pescadores, o que muitas vezes significava salvar vidas em mar alto.

De acordo com António Trabulo, na altura bastante jovem e sem experiência cirúrgica, “os horários irregulares da alimentação tornavam frequentes as doenças do aparelho digestivo. Eram frequentes os panarícios (paroníquias), consequentes de picadas de anzol”. “Tivemos de enfrentar casos sucessivos de escabiose, que a confinção dos espaços para dormida e a limitação das condições de higiene tornavam quase epidémica. Havia também alguma patologia respiratória, geralmente benigna. Consta que, anos atrás, antes da existência das câmaras frigoríficas, era comum o escorbuto”, acrescentou Trabulo, afirmando ser rara a vez em que viu mais



“FOMOS PIONEIROS NA TELEMEDICINA”

Na altura que embarcou, “o conhecido bloco operatório do navio não podia ser rentabilizado [por falta de cirurgião], não havia técnicos de fisioterapia nem quem soubesse fazer análises clínicas”, pelo que estava praticamente desativado. “Vivíamos os últimos anos da pesca à linha e o Grémio dos Armadores da Pesca do Bacalhau começara a desinvestir na assistência”, recordou o médico, hoje aposentado.

“As dificuldades maiores residiam na necessidade frequente de ter de avaliar situações clínicas a centenas de milhas de distância. O erro médico mais condenado, a seguir à perda de uma vida, era fazer arribar um navio desnecessariamente, perdendo dias de pesca. Acontecia muitas vezes ter de fazer diagnósticos e de excluir situações de risco sem observar diretamente os doentes. Cada navio levava a bordo um enfermeiro. Era pelos olhos, ouvidos e mãos deles que observávamos esses doentes, tentando analisar as informações recebidas pela rádio. De certo modo, fomos pioneiros da telemedicina...

As tripulações eram geralmente jovens e a situação aguda mais temida era a apendicite. Enquanto por lá andei, não perdemos qualquer doente”, afirmou, lembrando que existia uma biblioteca a bordo, com livros de medicina bastante úteis perante situações mais incomuns.

Como contou o médico, agora com 72 anos e várias obras publicadas, a ameaça mais temida era a apendicite aguda e chegou a inventar alguns “truques” para a identificar à distância. “Distribuí por todos os navios um desenho com o abdómen do doente dividido em quadrículas, sinalizadas como no jogo da Batalha Naval. Era assim mais fácil entender o ponto exato das queixas dolorosas”. A apendicite que afetou o seu colega e amigo Barros Pereira marcou-o bastante, só a acompanhou via rádio e os obstáculos foram bastantes, como a necessidade de contornar um banco de gelo, mas tudo acabou em bem.

“Uma das missões do velho Gil tinha sido, por isso, a de adquirir animais em terra para abate destinado ao consumo alimentar. Com tantos bois, porcos e galinhas a bordo, chamava-lhe o humor dos nossos pescadores a “Arca de Noé”. Agora, com os meios de frio de que este novo navio era dotado, podia haver carne fresca diariamente e sem dependência direta de terra”.

(Alberto A. Abreu. Retirado da brochura original dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo e pelo Grémio dos Armadores de Navios da Pesca do Bacalhau de 1955 e constante na reedição “Gil Eannes” da Câmara Municipal de Viana do Castelo e da Comissão Especial Pró Gil Eannes de 1997)

UM NAVIO DE MUITOS PAPÉIS

Na primeira viagem de Trabulo, o comandante do navio era Mário Fernandes Esteves, “um bom capitão e excelente companheiro”, sendo que desempenhou esta função entre 1959 e 1971. Lúcia Afonso, técnica superior da Fundação Gil Eannes, garante que “é recordado com grande estima e consideração pela pessoa que era, sensível, compreensiva, e o grande profissional que sempre demonstrou ser, bem como o carinho que sempre teve pelo Gil Eannes. Pela experiência que teve ao Comando do Gil Eannes durante doze anos, todas as informações que deixou sobre a vida a bordo deste emblemático navio hospital ajudou a Fundação a perceber melhor a história do navio bem como a reabilitar os espaços museológicos tentando manter a sua traça original”.

A Fundação disponibiliza online vários trechos da autoria do ex-comandante, em que explica os muitos papéis do Gil Eannes. Foi Navio Capitania “para que todos os casos de ordem disciplinar ou outros pudessem ser rapidamente atendidos, minimizando os seus efeitos”, contando com um oficial da Marinha de Guerra a bordo que “desempenhava funções de Capitão do Porto nos Mares da Terra Nova e Gronelândia”. Foi também Navio Correio, sendo responsável pela “receção e distribuição de encomendas e correio”, contando com milhares de elementos de correspondência a bordo. Uma função muito importante do Gil Eannes era também o carácter de Navio Abastecedor de “mantimentos, redes, diversos materiais de pesca, combustível, água e isco”, este último preservado nos porões frigoríficos a vinte graus negativos. “Durante a campanha, distribuíam-se pelos navios da frota, cerca de 1800 a 2200 toneladas de isco congelado”, lê-se no site da Fundação, também com a assinatura do ex-comandante. O navio estava ainda incumbido de auxiliar outras embarcações com problemas de propulsão a chegar a porto seguro onde seriam reparados, estando “preparado para ser utilizado como Navio Rebocador” e também como Navio Quebra-gelo, contando com “dois motores a diesel Fairbanks Morse”,

“Digam os poetas o que disserem, o mar é um deserto e só sabe bem perto de terra”.

(António Trábulo)



com bastante força, e com um casco de aço reforçado, “capaz de abrir sulcos no gelo” e criar canais navegáveis.

Por fim, conta-se ainda o papel de Navio Capela, com um membro eclesástico a bordo disponível para fornecer apoio espiritual e religioso às tripulações e celebrar a missa aos domingos de manhã na capela ou altar improvisado na enfermaria. Não será surpreendente saber que na primeira viagem do navio para São João da Terra Nova, os tripulantes levaram uma imagem de Nossa Senhora de Fátima como oferta para a catedral local.

UM FINAL REVOGADO

Desde 1963 que, entre campanhas de pesca, o navio passou a realizar viagens de comércio como navio frigorífico e de passageiros. Eram cada vez menos os navios de pesca à linha e foi em 1973 que efetuou a sua última viagem de assistência à frota bacalhadeira, já apenas com um único médico – Pedro Abreu Loureiro. No mesmo ano, fez também uma viagem diplomática ao Brasil, enquanto embaixada flutuante de Portugal. “A viagem ao Brasil mostrou-se providencial para lhe conseguir uma segunda vida. José Hermano Saraiva, então recém-nomeado embaixador em Brasília, viajou nele”, defendeu António Trábulo.

Após ter estado parado durante 18 meses, em 1975 reiniciou atividade enquanto navio comercial, fazendo cargas de bacalhau seco da Noruega para Lisboa. Enquanto navio hospital, foi também requisitado pelo Governo Português para prestar apoio às populações na fase final do processo de independência de Angola. Depois de navegar pela Noruega, Canadá, Nova Inglaterra, África do Sul, República dos Camarões e Espanha, em viagens comerciais, findou a sua atividade em 1984. Percorreu vários cais do porto de Lisboa até que, em 1997, já muito degradado e cheio de equipamentos variados, foi vendido para abate, como sucata.

Face a tal inglório destino, a comunidade e Câmara Municipal de Viana do Castelo mobilizaram-se para o resgatar e o trazer de volta à sua cidade berço. Assim, em 1998 entrou “nas docas dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo onde foram realizados trabalhos de limpeza e reabilitação de espaços que permitiram posteriormente, em agosto de 1998, abrir portas ao público e ficar exposto na doca comercial da cidade”, explicou-nos Lúcia Afonso. “Estes trabalhos contaram com a graciosidade e voluntariado de várias empresas de construção naval que naquela altura trabalhavam nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Depois, a Fundação Gil Eannes foi apresentando candidaturas para obter apoios comunitários”, para

dar continuidade à manutenção e restauro da embarcação. A Administração está neste momento a procurar apoios para a reabilitação dos espaços hospitalares e estão a ser programadas novas iniciativas para melhorar a qualidade da visita museológica, a desenvolver a partir de janeiro do próximo ano”, acrescentou a responsável da Fundação.

Para já, os visitantes podem “navegar” pela ponte de comando, cozinha, padaria, casa das máquinas, consultório médico, sala de tratamentos, gabinete de radiologia, camarotes e salas de exposições temporárias. Até há pouco tempo eram também atrações o bar/esplanada e a pousada de juventude, então dotada de 65 camas, localizadas nas antigas enfermarias e camarotes, mas que já não estão ativos. O simulador de navegação com imagem visual de Viana do Castelo, um subprojeto com o apoio do Programa Operacional Sociedade do Conhecimento, era outro ponto dinâmico do museu, mas está neste momento a ser reparado.

A Fundação Gil Eannes regista uma média anual de 40 mil visitantes, grande parte turistas. Aquando da visita da Nortemédico, pudemos falar com alguns. José Aguiar, natural do Porto, visitou o navio pela primeira vez mas já conhecia a história graças “ao programa de José Hermano Saraiva” sobre o Navio Hospital. Deixa no entanto algumas sugestões como “fasear as secções do navio e catalogar melhor” as zonas de modo a potenciar uma melhor exploração da sua história. Mais entusiasmado mostrou-se o francês Christophe Arnoux, acompanhado de um tio, pela primeira vez a visitar o nosso país, que se revelou encantado com a embarcação, a qual considerou “um dos monumentos marcantes de Viana do Castelo”. Arnoux, que atualmente vive em Paredes de Coura, confessou-nos não conhecer bem a história do navio mas estar sensibilizado para a sua importância tendo em conta que a sua mulher é descendente de uma família de pescadores de Vila Praia de Âncora. “Acho que o Gil Eannes é um símbolo dos Estaleiros de Viana e agora estou muito mais ciente da sua importância”.

Os interessados em visitar este museu flutuante e memória viva da nossa História podem fazê-lo todos os dias entre as 9h30 e as 19h00, por um preço individual de 3,50 euros. ■



José Hermano Saraiva – 1973 Brasil Gil Eannes

RTP Arquivo: <http://www.rtp.pt/arquivo/index.php?article=595&tm=24&visual=4>



Fundação Gil Eannes

<http://www.fundacaogileannes.pt/engine.php?cat=1>

