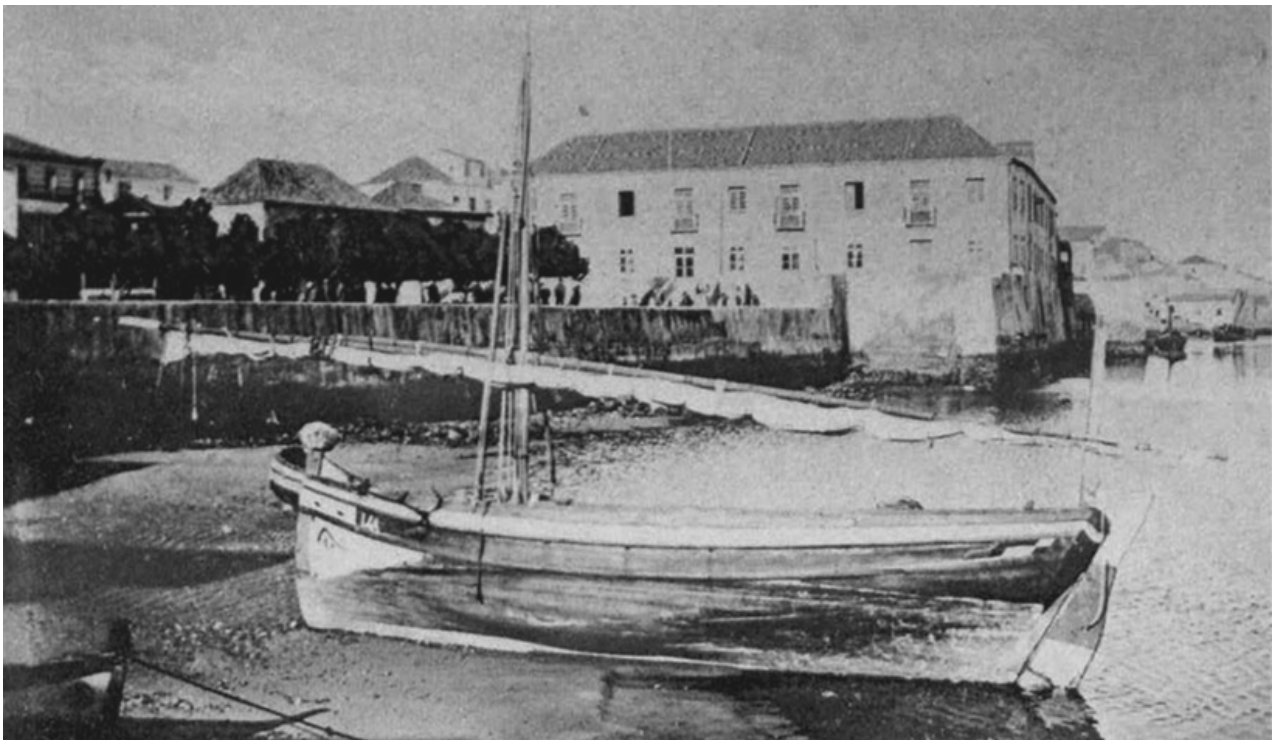


O OLHO DE HÓRUS NAS EMBARCAÇÕES TRADICIONAIS DO SUL DE PORTUGAL

**Compilação e adaptação de textos
por Francisco Castelo
10 Junho de 2018**





Buque (?) varado junto ao cais de Alcântara (Lagos) – primeiro quartel do séc. XX – Foto: António Crisógono dos Santos

«A representação pictórica de um olho em cada uma das faces da proa das embarcações é muito comum em numerosas tipologias de embarcações tradicionais de Portugal, especialmente no centro e no sul, da Nazaré a Tavira. Traineiras, aiolas, calões, meias-luas, muletas e lanchas, ostentavam este símbolo, que alguns atribuem a sua origem ao olho de Hórus do Antigo Egipto, muito difundido no Mediterrâneo Oriental e que teria chegado à Península Ibérica através dos Fenícios.»

In: <https://parceriadasconservas.wordpress.com/tag/pintura-de-olho-na-proa-das-embarcacoes/>

O Olho de Hórus nas decorações dos barcos de pesca

Digo que, perdida ou mal interpretada a simbologia das decorações nos barcos de pesca, a estrelinha desenhada na cara do barco é uma repetição do símbolo "olho de hórus" que já está estilizado acima pelos dois triângulos (brancos) e círculo (vermelho) ao centro.

O Olho de Hórus, "udjat", proveniente da cultura pré-clássica egípcia espalha-se por todo o mediterrâneo, chegando até aos confins da Península Ibérica, já em contexto geográfico atlântico, por via dos fenícios que o haviam adoptado com semelhante significado: representando valores importantes como força, coragem, protecção e saúde.



«Já desde tempos imemoriais (existem vestígios, na civilização egípcia) que o barco é considerado um ser vivo, um ente anímico e, como tal, com determinadas tradições, assim tratado. Durante a própria construção, em certas zonas do país, sobretudo nortenhas, ainda se usam determinados sinais protectores, para que esta corra sem incidentes, protegida de maus-olhados ou malquerenças. (...) Os pescadores do centro e sul do país chamam cara do barco à zona da proa, de um e outro lado do casco, zona, normalmente destacada por pintura a cor diferente e guarnecida, tantas vezes, com a imagem de olhos. O barco com olhos veria melhor o caminho, em dias de nevoeiro e encontraria mais facilmente os bons pesqueiros? (...). O significado dos olhos, ainda que estes, no imediato, com feição mais restrita de amuletos contra o mau-olhado, não pode dissociar-se da sacralização do barco pela sua consagração a uma divindade. Do antigo Egipto, adoptaram-no os fenícios, os gregos, os romanos e, assim por diante, até os portugueses, em cujas embarcações o encontramos ainda.» (Ana Maria Lopes in texto reproduzido na página 7)



Proa do Caique Bom Sucesso (Olhão)

Presumo que esta representação pró-antropomórfica do Olho de Hórus conheceu uma evolução estilizada pela mão dos árabes, a partir do estabelecimento do Islão, já que esta religião proíbe a representação antropomórfica das divindades. Aceitando essa hipótese, não parece descabido que tenham adoptado o símbolo como “olho de Alá” fazendo-o representar através de figuras geométricas que consistiriam, basicamente, num círculo ladeado por dois triângulos.



Um Ilhe pequeno a que os locais chamam bote (Lagos, 1999)



Udjat estilizado em pequenas embarcações de pesca do Algarve

O símbolo apotropaico apostado nas proas dos barcos de pesca irá, assim, manter-se, e até repetir-se, nos casos em que surge simultaneamente estilizado por geometrismos e pela representação pró-antropomórfica, comumente com a primeira representação mais acima, perto da borda e a segunda mais abaixo, na cara do barco; ou quando se repete exclusivamente com recurso aos motivos geométricos (losangos em cima, estrela em baixo).



Barcos varados em Carvoeiro (Lagoa)



Lancha da xávega da Meia Praia (Lagos)

Intuo também que essa estilização conheceu novas evoluções, para estrelas, estrelas dentro de círculos, losangos, flores, olhos de peixe, sempre apostos à proa, a par de ganhar também novos significados religiosos ou pagãos. Assumpção que, no entanto, carece de investigação que a confirme.



Afigurando-se, hoje, a sua aplicação mais como simples motivos decorativos e até folclóricos, o facto é que estes símbolos mantêm intactas as suas formas e algum do seu simbolismo apotropaico inicial: Protecção contra o mau-olhado e a má sorte; protecção no regresso a bom porto; guia para bons pescadores; etc.



«A nau “Frol de la Mar”, de Estevão da Gama, da rota da Índia em 1502, a mesma nau onde Afonso de Albuquerque viria a naufragar quando regressava da conquista de Malaca, era “alterosa em castelos e a mais formidável”, segundo consta do “Livro das Armadas”. Embora o desconhecido autor desse códice se movesse dentro da órbita dos iluminadores e portulanos das cartas de marear da época – as reproduções dos navios eram decalcadas sobre uma escassa dezena de modelos, modificando-se-lhe apenas os nomes – verifica-se no entanto haver em uma das reproduções da “Flor do Mar” dois olhos abertos e pintados nas obras mortas em cada um dos costados do castelo da proa. Ora este símbolo apotropaico, apesar da sua vulgaridade figurativa – não consta em outras gravuras ou desenhos conhecidos das naus e caravelas portuguesas dos séc. XV e XVI, mas aparece ainda hoje frequentemente em idêntica composição e disposição nos barcos de pesca da nossa orla marítima e na rede fluvial, tanto nos saveiros da Costa Nova (Ílhavo), como em Sines, tanto nos caíques da Costa da Caparica, da Nazaré e do Garbe lusitano, como nas fragatas, faluas e varinas do Tejo.» (Jorge Filgueiras in texto reproduzido nas págs. 14 - 17)



Representação artística da Nau Frol de la Mar

Signos Pictóricos nos barcos

«Já desde tempos imemoriais (existem vestígios, na civilização egípcia) que o barco é considerado um ser vivo, um ente anímico e, como tal, com determinadas tradições, assim tratado. Durante a própria construção, em certas zonas do país, sobretudo nortenhas, ainda se usam determinados sinais protectores, para que esta corra sem incidentes, protegida de maus-olhados ou malquerenças. À embarcação é atribuído um nome feminino (hoje já não é tanto assim), que lhe é conferido por uma madrinha, o que sugere a ligação a uma ideia de fertilidade. A cerimónia do bota-abaixo é toda ela cheia de rituais, plenos de significado simbólico. O uso de talismãs ou amuletos, a bordo, cada vez mais caída em desuso (par de chifres de animais, signo-saimão, ferradura, figa, etc.), fazia parte integrante do imaginário popular, sempre na defesa da própria embarcação de tudo quanto fosse ruim. Para além de objectos em si, também existem signos pictóricos, que funcionam igualmente como protecção mágica dos barcos. São de vária estirpe, mas aquele que mais me chamou a atenção, até porque nesta região não é habitual, foi a pintura de um gigantesco olho, à proa, a bombordo e estibordo. Os pescadores, do centro e sul do país chamam cara do barco à zona da proa, de um e outro lado do casco, zona, normalmente, destacada por pintura a cor diferente e guarnecida, tantas vezes, com a imagem de olhos. O barco com olhos veria melhor o caminho, em dias de nevoeiro e encontraria mais facilmente os bons pesqueiros? O significado dos olhos, ainda que estes, no imediato, com feição mais restrita de amuletos contra o mau-olhado, não pode dissociar-se da sacralização do barco pela sua consagração a uma divindade. Do antigo Egipto, adoptaram-no os fenícios, os gregos, os romanos e, assim por diante, até os portugueses, em cujas embarcações o encontramos ainda. Já na antiga Grécia, desenhar ou gravar olhos nos objectos servia de mágica protecção contra o mau-olhado, para os defender e a seus donos das invisíveis forças do mal. No caso das embarcações, parece que a sua origem é atribuída a Ulisses, lendário guerreiro grego, em cuja barca estaria representado o olho de Zeus. Se têm alguns efeitos em termos de protecção, não sei, mas lá que são bonitos, são! Os mais graciosos e pormenorizados olhos, num processo de simplificação, podem ter dado origem a outros símbolos bastante mais singelos: círculos, estrelas, cruzes ou imagens. Exemplos dos casos mais expressivos, que ao longo de quarenta anos, fui encontrando, ao longo do litoral centro e sul do país: Foi na Ericeira dos anos sessenta que deparei com o primeiro exemplo deste tipo de decoração, tão do meu agrado.»



Foto da esquerda: Lancha típica da época

Foto da direita: Um grande, pormenorizado e expressivo olho decorava, igualmente, a cara branca, não delimitada, deste belo saveiro, na Costa da Caparica, por volta de 1965.

CHATA – registo de património móvel



«A pesca com a Arte-Xávega na Costa da Caparica é uma prática de pesca local tradicional, cujos principais elementos móveis são as embarcações e as redes ou artes. A chata corresponde a um tipo de embarcação adaptado às condições do mar da região. As chatas são construídas segundo as indicações do proprietário, em estaleiros fora do concelho de Almada. As chatas actualmente utilizadas na pesca com Arte-Xávega na Costa da Caparica são construídas em madeira ou fibra com medidas aproximadas de seis metros e vinte de comprimento, dois metros e quarenta de boca e noventa centímetros de pontal (medidas da Chata S. José com a matrícula TR-151513-L). O fundo da embarcação, sem quilha, é plano para facilitar o deslizamento na areia (de onde deriva a designação chata) a proa é larga e elevada, para vencer a rebentação, com painel de popa onde está colocado o motor fora de bordo basculante. A chata divide-se em Proa (onde vão os remadores), Sé do Meio (compartimento onde se colocam as cordas e a rede) e Popa, onde segue o arrais, o calador e o camarada que larga o saco.

Na cara do barco em ambos os lados do casco junto à proa, a grande maioria dos barcos de pesca artesanal da Costa da Caparica tanto os utilizados da Arte-Xávega como em outras artes de pesca, encontram-se pintadas imagens de cariz simbólico sendo o olho o mais representativo, contudo também se encontram outros símbolos tais como estrela, rosa-dos-ventos, cruz, peixe estilizado, emblema desportivo. Conforme refere Octávio Lixa Filgueiras estas representações de cariz mágico religioso estarão associadas à protecção e / ou sacralização do barco (FILGUEIRAS, 1978). Sendo mais comum a explicação da **utilização do “olho” como protecção contra o “mau-olhado”** a dimensão sagrada encontra-se igualmente patente nos nomes de alguns barcos como S. José, Deus te Guie ou Há-de ser o que Deus Quiser. Ainda **relativamente à pintura do olho encontram-se várias interpretações junto dos pescadores: a tradição ou até «para ver o peixe»**. Destaca-se contudo que entre as várias representações estilizadas do **“olho” pintado na cara do barco uma das mais características da Costa da Caparica apresenta-se como uma fusão de olho e peixe que na linha superior apresenta doze pestanas que segundo alguns pescadores significam os doze apóstolos**, alusão que apresenta um paralelismo acentuado com a imagem votiva existente na Igreja da Costa da Caparica representando um barco meia-lua tripulado pelos doze apóstolos.»

Algumas embarcações tradicionais do Sul



Barca da arte de xávega ou redinha - Era, conjuntamente com o Calão e a Enviada, uma das embarcações usadas no lançamento desta arte e no transporte do pescado. Com cerca de 8 m de comprimento e uma tripulação de 10 homens, era movida pela acção de 6 remos, 3 de cada lado, e tinha à proa uma cabeleira e em cada bordo dois aguenta ferros, que prendiam as amarras da âncora. Era na popa mais alta que a proa, que se guardavam todas as bóias redes e cabos.



Calão - Era 1 barco com 7,5 m de comprimento por 2,6 de boca e 1 tripulação de 10 a 12 homens. Tinha a boca aberta, borda rasa, proa redonda e popa ogival. Possuía bancadas para os remadores e quando era utilizada nas armações de pesca, armava uma vela triangular apoiada num mastro ligeiramente inclinado. Tinha como principal característica um olho pintado e um “cornicho” de madeira.



Enviada da Arte da Xávega - Esta embarcação de Monte Gordo é do tipo canoa com a tolda corrida. A roda de proa é ligeiramente curva encimando o capelo a tradicional borla. Não era empregue somente na arte e fazia o transporte da pescaria entre os barcos do largo e terra, daí a denominação “enviada”. Possui normalmente quatro remos, dois por bordo, para uma tripulação que oscilava entre os seis ou oito homens.



Enviada do atum - Bela e elegante embarcação de Vila Real de Santo António, possui um casco de quilha de forma alongada e uma ré cortada em painel que suporta um leme muito inclinado para trás. Com dois mastros divergentes envergando panos latinos, estai que amura em vara de gurupés, armando a mezena uma vela de espicha. Apresenta dois a três remos por bordo. A referência a enviada no nome advém do facto de também fazer transporte da pescaria entre embarcações do largo e terra.



Lancha da sacada ou lancha grande - Era usada na pesca do alto e no lançamento das redes de sacada. Com cerca de 9 metros de comprimento e 2,7 de boca, era um barco de boca aberta, popa de painel e leme por fora. Tripulada por 4-5 homens, envergava um bastardo latino muito repicado com três filas de rizes.



Saveiro ou lancha pequena - É uma pequena embarcação com cerca de 5-6 metros de comprimento, de boca aberta que colaborava com a lancha na arte da sacada. Geralmente envergava um bastardo latino, mas alguns tinham uma vela de carangueja. (a fotografia acima foi fornecida pela empresa farenses Construção Naval Lda; trata-se de um modelo de saveiro que a empresa constrói em fibra de vidro).



Canoa da picada - Embora fosse utilizada na pesca do alto, era utilizada sobretudo para a compra de peixe em alto-mar e ao seu transporte. Carregavam sardinha e sarda, que eram salgadas e depois vendidas nos portos mais distantes, onde já chegavam *picadas* pelo sal. Com cerca de 12 a 18 metros de comprimento e por 5,5 m de boca, eram embarcações de linhas elegantes, bastantes velozes e com grande capacidade de carga. Tinham muita quilha que aumentava para a ré, proa direita, e popa quadrada ou redonda. Armavam um bastardo bastante largo com duas a 3 filas de rizes, uma vela catita ou mezena e três remos por bordo apenas utilizados na falta de vento. A tripulação era de 7 homens, 1 mestre, 5 camaradas e 1 moço.



Canoa do Espinel - Embarcação de Olhão destinada à pesca da arte do espinel. Nem sempre eram usadas na arte e por vezes faziam transporte da pescaria entre Portos. Tinha boca aberta e coberta corrida com leme de cana por fora. Tal como o caíque armava dois panos latinos em mastros divergentes.



Buque - Era uma embarcação usada na arte do galeão para detecção de cardumes e transporte de peixe. Tinha linhas finas com cerca de 12,5 de comprimento e 3,5 de boca, convés corrido, proa direita, popa ogival e leme por fora. Em navegação armava um bastardo repicado, com saia e duas ou três ordens de rizes e remos, na falta de vento e manobras de acostagem. Tripulada por 5 homens: um arrais ou mestre, e quatro camaradas.



Caíque - Embarcação de pesca, transporte e comércio, derivado do pangaio árabe e sucessor da caravela, que navega na costa portuguesa desde o séc. XVI. Usado essencialmente na pesca do alto, onde usavam aparelhos de linhas e anzóis. Eram embarcações de linhas finas e alongadas, 18m comprimento e 5,5m de largura. Muita quilha, proa arredondada, popa quadrada e convés corrido, com gaiuta e duas escotilhas. Armava duas velas de bastardo ou latinas, em dois mastros colocados em direcções opostas: um para vante e outro para ré. Consoante os ventos usava ainda outras velas como a polaca, a *cachapana*, o *cachamarim* e a *traquetina*. A tripulação poderia ir até 35 homens e 1 ou 2 cães de água que eram usados para procurar o peixe que se desferrava dos anzóis.



Caíque - Os caíques são barcos com um grande passado. Faziam regatas, no Tejo, na década de 60 do século XIX, organizadas pela Real Associação Naval. Esses barcos herdaram uma característica importante, dos caíques tradicionais, o aparelho de dois mastros com armação de bastardo, uma de cada bordo, podendo navegar "em borboleta" quando com vento à popa. Outra característica, igualmente com origem nos caíques tradicionais; os lemes por dentro. Geralmente relacionados com o Algarve, os caíques tradicionais subiram a costa portuguesa, tendo tido uma forte expressão em Cascais. Hoje, à excepção da réplica da Câmara de Olhão, não existem caíques originais em Portugal.



Caíque do Algarve - Embarcação típica do sotavento algarvio (entre a Faro e Vila Real de Santo António) de extraordinárias qualidades náuticas. Existe quem defenda que o caíque é herdeiro das caravelas dos descobrimentos. Os dois mastros divergentes e as duas grandes velas latinas são uma das suas características. Possui convés corrido com uma gaiuta a ré e uma ou duas escotilhas de acesso aos interiores. Media de 15 a 20 metros de comprimento e tinha uma numerosa tripulação que podia ir até 30 homens. Há notícia de terem navegado até ao Brasil e sul de Angola.



Galeão do cerco - Eram embarcações com cerca de 16m por 4m de boca usados na arte do cerco. Antes de incorporarem motor, eram barcos de convés corrido no qual eram fixos sete bancos, por bordo para os remadores. De muita quilha possuíam proa arredondada e popa ogival e armavam uma vela de bastardo num mastro inclinado. Tripuladas por 44 homens: 1 mestre de pesca, 1 mestre de leme, 1 pedreiro, 1 proeiro, 2 encarregados das abertas, 34 camaradas, 4 moços.



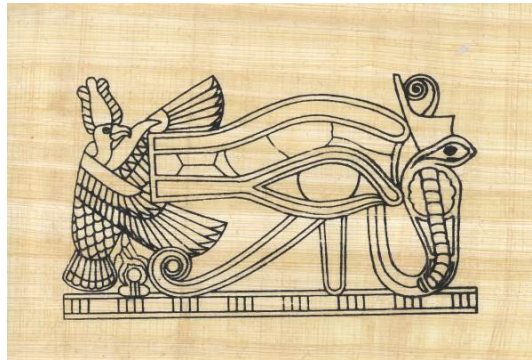
Muleta - Apesar da sua estranha aparência, a muleta é uma embarcação altamente equipada para a pesca. Emprega redes tanto à deriva como no arrasto e é perfeitamente adaptada ao seu trabalho. A sua grande vela latina, num mastro inclinado para a proa (a parte da frente), e o resto do seu equipamento de velejar dão-lhe uma enorme propulsão. Tem características pertencentes a três povos muito distanciados entre si no tempo e no espaço: - A proa eriçada de pontas de ferro é idêntica à de uma “nave longa” normanda, couraçada, que se chamava *jarnbardí*. - **O olho pintado em vivas cores na proa é tradicionalmente mediterrânico.** - O casco em forma de cuba e as derivas laterais lembram o *hektjalk* oitocentistas dos Países Baixos.

In: <http://www.olhao.web.pt/pesca/Embarca%C3%A7%C3%B5es.htm>

In: <http://jmbd1945.blogspot.com/2011/03/barcos-tradicionais-portugueses.html>

In: <http://mourav.com/canoa-da-picada/>

In: <http://www.junior.te.pt/servlets/Rua?P=Sabias&ID=1286>



O UDJAT ou “Olho de Hórus”, gravura sobre papiro

O “UDJAT” E A VIAGEM DA ALMA NA EPOPEIA DOS MARES

«A nau “Frol dela Mar”, de Estevão da Gama, da rota da Índia em 1502, a mesma nau onde Afonso de Albuquerque viria a naufragar quando regressava da conquista de Malaca, era “alterosa em castelos e a mais formidável”, segundo consta do “Livro das Armadas”. Embora o desconhecido autor desse códice se movesse dentro da órbita dos iluminadores e portulanos das cartas de marear da época – as reproduções dos navios eram decalcadas sobre uma escassa dezena de modelos, modificando-se-lhe apenas os nomes - **verifica-se no entanto haver em uma das reproduções da “Flor do Mar” dois olhos abertos e pintados nas obras mortas em cada um dos costados do castelo da proa.**

Ora este símbolo apotropaico, apesar da sua vulgaridade figurativa – não consta em outras gravuras ou desenhos conhecidos das naus e caravelas portuguesas dos séc. XV e XVI, mas aparece ainda hoje frequentemente em idêntica composição e disposição nos barcos de pesca da nossa orla marítima e na rede fluvial, tanto nos saveiros da Costa Nova (Ílhavo), como em Sines, tanto nos caíques da Costa da Caparica, da Nazaré e do Garbe lusitano, como nas fragatas, faluas e varinas do Tejo.

Se o significado mágico-religioso dos olhos abertos e pintados – como mais adiante se exporá – se perdeu no ror dos séculos e actualmente constitui apenas um resquício de carácter folclórico ou meramente decorativo, teria acaso representado, no apogeu da nossa epopeia marítima, – e serve de exemplo a “Flor do Mar” –, o seu valor simbólico intrínseco, ou seria tão somente uma tradição perdida no tempo e achada no espaço, embora conservada na duração?

Glinn Daniel identifica o saveiro de Ílhavo com o modelo dos barcos vindos do Norte da Europa e portadores das chamadas civilizações megalíticas; mas **as póvoas da orla marítima da Costa Nova são antigos assentamentos fenícios. E os saveiros reproduzem na proa os olhos abertos e pintados. Nos meados do século XIX, pescadores de Ílhavo vieram com o agregado familiar para a Costa da Caparica. E os caíques têm o mesmo símbolo apotropaico como, aliás, o têm os de Sines e da Nazaré. No**

Tejo – encruzilhada fluvial de civilizações e culturas vindas e idas para o mar – as varinas, faluas e fragatas apresentam idêntica decoração frontal. E os barcos do Garbe lusitano, também.

De facto, os olhos abertos e pintados na proa dos barcos protegem, desde tempos imemoriais, os nautas do Mediterrâneo. E é ainda o caso dos barcos de pesca de Siracusa, com os mesmos símbolos pintados à proa. Porquê, então, os olhos abertos e pintados, nos barcos da costa Atlântica?

Sabe-se terem sido na Antiguidade Oriental as viagens por mar constantes e periódicas – essencialmente navegação à vista, ou de reconhecimento da costa – realizada pelos fenícios, nautas mercadores, pelo menos em todo o complexo mediterrânico-atlântico. Estes teriam juntado à arte de navegar os princípios culturais dos egípcios, por contaminação geográfica, modificados apenas pelas ordálias ou cultos de expressão local.

Ora, para os egípcios, o olho, o «udjat», era um símbolo sagrado, aberto e pintado em quase todas as manifestações de arte figurativa.

Considerado tanto como «*fons e origo*» de um fluido mágico, tanto como olho-luz purificador, vai buscar a sua força ao olhar do falcão, onde se manifesta uma estranha mancha indecifrável.

Por esse motivo, foi tecido à volta da estilização divinizada do falcão, ou do deus Horus, todo o simbolismo da fecundidade universal ligado aos rituais de ascensão da vida e da morte. Deste modo, os sarcófagos antropomórficos, onde o corpo mumificado não se corrompia, eram decorados também com dois olhos abertos e pintados, a fim de permitir ao morto, na sua viagem de regresso ao desconhecido, segui-la sem necessidade de se deslocar, vendo assim o espectáculo do mundo exterior.

Como veículo dessa transmissão figurativa dos olhos abertos e pintados na proa dos barcos poderá deduzir-se ter sido o povo fenício que os trouxe para Ocidente, aceitando o «udjat» como símbolo de renovação e protecção, dada a analogia existente entre o sarcófago e a arca tumular na viagem de regresso pelo rio das brumas, ou o mar do desconhecido e do incerto, e a barca da vida e da morte, da fortuna e da ventura. Esta ambivalência sarcófago-barca, vida-morte, está intimamente ligada à regeneração aquática. A água, substância da vida, é simultaneamente substância de morte. A ambivalência prevalece ainda ligada à árvore – o vegetal de onde é construído o sarcófago e a barca – por a morte e a vida necessitarem de protecção. Ora o Ocidente – da raiz “*occido, idi, casum*”, morrer, está por sua vez não só intimamente ligado aos cultos obituários – e a parte mais ocidental da Europa é a do cabo da Roca, ou o cabo de Scynthia [S(c)intra], onde há vestígios desses cultos no Paleolítico Superior – como também à hilogénese e à cosmogonia aquática.

Por ser talvez curioso o artigo de António de Monforte intitulado “Ex Oriente Lux” (in “Dionisus”, de Fevereiro de 1913), transcreve-se o seguinte trecho:

“Há-de ser do Ocidente, agora – confessa-o a minha fé – há-de ser do Ocidente, agora, que a palavra altíssima da Iniciação se elevará – do Ocidente, onde a agonia do Sol se dramatiza em marés vivas de sangue, onde a imolação tremenda do titan se envolve numa apocalipse de treva e assombro! Sobre o deserto áspero das Almas e Vento-do-Espírito há-de assoprar da terra dolorosa e pensativa, à beira do rio Oceano, aonde Ulysses subiu, por conselho de Circe, a propiciar os Manes, porque o País dos mortos, o Orco terrível, era onde ficava.

A luz que, em cada arrebol, cresce do Levante numa apoteose, é no Ocidente que ela expira, para renascer no dia seguinte mais bela, mais desejada. Todas as ideias, todas as sensações, todas as Formas do Oriente avançaram como a Luz, e como a Luz, aqui, na terra dolorosa e pensativa, sofreram a tortura, padeceram o esquecimento.

Do martírio de um Deus, sempre uma religião nasceu! Um túmulo, é sempre a pedra primeira de um altar! E a hora chegou em que, da derrocada final, uma voz de Reconciliação se vai erguer.

A melodia de Orfeu anima as ossadas desfeitas, a *cithara* mágica de Amphion congrega os colunelos dispersos. Homens, não choreis a morte da Luz!

Vai o Ocidente falar – a terra dolorosa e pensativa, que no sonho voado da cathedral soube vencer as Alturas, sem que a mão do Senhor lhe castigasse o arrojo!...”

Independentemente de um estudo circunstanciado sobre a ressurreição como criação nova, tanto pelo ritual do sangue – os mistérios de Attis e os de Mitra, e mesmo os do Cristo – como pelo ritual do fogo, é a

ressurreição pela água – e o ritual do baptismo num e noutra implícito – que importa para o presente caso do símbolo apotropaico.

Assim, estar [o homem] na água significa morrer, submergir-se. Encontra-se aqui o mais profundo sentimento da vida, a mais poderosa percepção de nos sentirmos um ser da Criação. Ser-se tragado pela água é voltar à origem, ao princípio cósmico; é, do caos, passar de símil modo a um princípio individual, o seio materno. Por cima das águas primordiais move-se, no entanto, o Espírito de Deus, que dá vida ou cria, de novo, uma vida inteira.

Por sua vez, é Carl Jung quem nos diz: “ a morte é conduzida à mãe – à «*madre primigénia*» - para ser renascida. Por isso, a morte nas águas, nas águas violentas, é, no sonho, a mais maternal”. E prossegue Jung: “O desejo do homem é o de as mais sombrias águas da morte se transformarem nas águas da vida; seja a morte, no seu frio abraço, também o seio materno, assim como o mar, quando submerge nas suas profundezas o Sol, fá-lo também renascer. A vida nunca pôde acreditar na morte.”

Ora a alma-corpo incorruptível do sarcófago, ou a libertada da urna, do túmulo ou da barca-arca, busca o seu país situado neste mundo, o Paraíso Terrestre, embora nele tenha de sofrer, como ritual iniciático, o “descensus Avernus”, o orco terrível.

Gaston Bachelard, in “L’Eau et les Rêves”, quando levanta a questão sobre se teria sido a morte o primeiro navegador, porquanto os primitivos lançavam o ataúde no mar, deixando-o ir ao sabor das correntes, diz-nos não ser este ataúde, na hipótese mitológica, a última barca, mas sim a primeira. Assim, a morte não seria a última viagem, mas a primeira; conclui, então, que há verdadeiros e poderosos interesses para se enfrentar o mar – para navegar – mas tais interesses são quiméricos, por serem produto do sonho e não do cálculo. São os interesses fabulosos...

O herói do mar, é, então, o herói da morte!

“O primeiro marinheiro, é o primeiro homem vivo, tão corajoso como o é um morto”. Se o herói - o nauta – se liga deste modo à poética e à mítica do mar e se une outrossim à imagem da morte como metáfora, a estas unem-se os segredos da Natureza e os Mistérios Divinos, e à Terra uns e outros se lhe aliam igualmente, em idênticas proporções. Forças ora ocultas, ora reveladas, sinais cósmicos e factores telúricos, crenças, superstições, receios – é o extraordinário desejo de romper o véu do desconhecido.

Tudo isto se conjuga na Alma do Povo Lusitano votado à ventura do mar, berço e sepultura de heróis – na morte e na ressurreição da Luz. Relembremos: «*Vae o Ocidente falar – a terra dolorosa e pensativa, que no sonho voado da cathedral soube vencer as Alturas, sem que a mão do Senhor lhe castigasse o arrojo!...*»

Partindo do simbolismo do «udjat» para o «olho da alma» de Platão e de São Clemente de Alexandria, passando pelo de Silesius já em pleno neo-platonismo, dado ao mesmo factor apotropaico «a alma tem dois olhos: um, vê o tempo, o outro, observa a eternidade»; verifica-se haver concordância simbólica entre ambos. E se quisermos retroceder a facto ainda mais remoto, ao dos túmulos em forma de casa da época de Halstatt, com uma abertura circular superior, um «olhal», ou voltar às igrejas de estilo vulgo «românico», ou às catedrais góticas, com as rosáceas – e ainda a rosa dos mares dos mareantes – tudo isto é o mesmo símbolo da viagem da alma, embora estilizado, que prevalece nos ritos de ascensão. A «Flor do Mar» parece, assim, ser a única nau, na reprodução do «Livro das Arnadas», em que se vêem pintados os olhos abertos, sendo também aquela que é «*alterosa de castelos e a mais formidável*». Destinada à rota da Índia, nela embarcou o grande Afonso de Albuquerque, para a conquista de Malaca. É a nossa epopeia no Oriente!

Para além das considerações já feitas, podemos ainda acrescentar: acontece fazer São João da Cruz, da flor, a imagem das virtudes da alma – uma figura-arquétipo, um centro espiritual. Por sua vez, o mar, em toda a sua poética é o símbolo da dinâmica da vida.

A flor, porém, é também, no ciclo celta do Rei Artur, o símbolo da instabilidade e fragilidade da criatura humana, votada a uma evolução perpétua e sempre sujeita ao carácter fugidio da formosura E o mar – as águas violentas – simboliza um estádio transitório entre as possibilidades ainda informais e as realidades formais, uma situação de ambivalência, de incerteza, de dúvida, de indecisão, um labirinto que tanto é imagem da vida como de morte. Por outro lado, a tríade universal do “Ikebana” admite, pelo menos a

partir do século XIV, que certa disposição de um ramo de flores seja expressão da decadência da vida, da vertigem de todas as coisas sobre o abismo. Já Ezequiel profetizava, contra a cidade de Tiro, o crescimento do abismo e das águas profundas (Ez. 26, 19) , enquanto que o místico do Apocalipse canta o Novo Mundo, onde o mar deixará de existir (Apoc. 21, 1)...

A «Flor do Mar» naufragou no regresso de Malaca!

Neste pequeno estudo não caberia aprofundar os muitos significados mito-mágico-religiosos do olho aberto e pintado e dos valores inerentes à viagem da alma na hilogénese e na cosmogonia aquática. Seja como for, os símbolos apotropaicos dos nossos barcos de pesca ou cabotagem são hoje simples motivos folclóricos, sem qualquer significado transcendente. Contudo, perduram intactos – invulneráveis – na sua forma. Vendo-os assim, vemo-los como num sonho de interesses fabulosos... «A existência autêntica do homem arcaico – (e, porque não, do Português da Epopeia dos Mares) – não reduzido à existência fragmentada e alienada do homem civilizado do nosso tempo» como Mircea Eliade tão bem no-lo diz na «Lógica dos Símbolos».

Vendo-os assim, podemos confessar, como António Monforte confessa na sua e nossa Fé: *«A luz que, em cada arrebol, cresce do Levante numa apoteose, é no Ocidente que ella expira, para renascer no dia seguinte mais bela, mais desejada...»* E a hora chegou em que, da derrocada final uma voz de Reconciliação se vae erguer. A melodia de Orpheu anima as ossadas desfeitas, a cithara mágica de Amphion congrega os colonelos dispersos. Homens, não choreis a morte da Luz!»

Lisboa, aos 14 de Fevereiro de 1977, Jorge Filgueiras»

In: <http://www.ofilosofo.com/jfilgueiras-t1.htm>

O Olho Egípcio dos Barcos dos Pescadores da Costa da Caparica

Pelo Professor Doutor José Sales, Egiptólogo

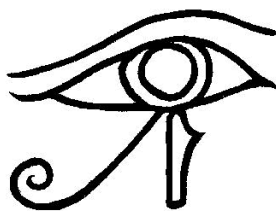
«Creio que se justifica, de facto, a tese da origem egípcia para o «olho» das embarcações, embora nem sempre seja fácil traçar o percurso ao longo dos tempos de tal símbolo-signo. Ele existe, de facto, bem identificado, no seio da mitologia e da arte egípcia (junto algumas figuras). Segundo a mitologia, morto Osíris, o rei-deus do princípio dos tempos, o trono foi disputado pelo seu filho póstumo (gerado de forma miraculosa) Hórus e pelo seu irmão Set. Os dois rivais envolveram-se numa sangrenta e feroz disputa pela posse do trono do Egipto como herdeiros de Osíris. Esta disputa assume o dualismo característico da luta entre a luz e as trevas, o céu e a terra, o Bem e o Mal.



O olho udjat como amuleto de turquesa e faiança negra.

Set, durante uma das lutas, arrancou um dos olhos do sobrinho (o olho esquerdo). Este, por sua vez, arrancou os testículos do tio. Incapaz de se reproduzir, não constituía, pois, uma solução válida para a transmissão do poder e o Conselho dos Deuses decidiu que seria Hórus a merecer suceder a seu pai. Dessa forma, o poder passou de Hórus para os futuros faraós terrestres, concebidos ideologicamente como novos Hórus. No início da época histórica a identificação entre o faraó e Hórus era já total: o faraó *era* Hórus e vice-versa. Os soberanos terrestres seriam uma reencarnação do deus tutelar da monarquia.

Hórus (*Hor*) era assim considerado no Egipto antigo como o deus protector da monarquia faraónica, do Egipto unido sob um só faraó do Alto e do Baixo Egipto, e o oponente por excelência de Set. A oposição a Set parece derivar de reais antagonismos políticos pré-dinásticos em que Hórus seria a divindade tutelar do Baixo Egipto e Set a do Alto Egipto. A doutrina de Estado manteve e sustentou esta incarnação do Baixo Egipto por Hórus em oposição a Set, como incarnação do Alto Egipto. Hórus, era, portanto, o deus hieracomorfo do céu, representado, pois, como um falcão, personificando o próprio céu. Os seus olhos eram o Sol (olho direito) e a Lua (olho esquerdo). «Magoado» o olho esquerdo pelo tio, foi necessário que o deus Tot fizesse um olho substituto. Como o olho maltratado permaneceu intacto e são, é chamado *udjat*, que significa justamente íntegro, intacto, são, completo, saudável. Na arte egípcia, o *udjat* é um dos amuletos mais comuns, como símbolo apotropaico que protegia contra o mau-olhado e contra perigos iminentes ou imaginários.



Representação estilizada do olho profiláctico do deus egípcio Hórus.

Em termos concretos, tem uma forma híbrida: a forma geral e a sobancelha derivam do olho humano, enquanto as linhas desenhadas por baixo correspondem a um olho de falcão (o animal sagrado de Hórus na mitologia egípcia). É representado em estelas e em especial em sarcófagos, no seu interior ou sobre a imagem de uma porta falsa orientada para Oriente. Tornou-se o símbolo para o estado de perfeição. Tornou-se um signo protector por excelência. Como amuleto, o *udjat* era também colocado nas faixas das múmias ou usado como colar ou num colar.

O benfazejo e apotropaico olho restaurado *udjat* era um dos amuletos mais comuns no Egipto antigo. Ísis, a mãe de Hórus, recebeu particular devoção na época helenística, em Alexandria, como divindade do mar e deidade dos marinheiros, tendo, nessa condição, conhecido uma considerável diáspora pelo mundo mediterrânico na época romana (até Roma e até à Península Ibérica).



Pormenor do olho esquerdo de Hórus (olho-udjat) de uma bracelete em ouro e lápis-lazúli do faraó Chechank II (XXIV Dinastia).
Tânis. Museu Egípcio do Cairo.

Não é de rejeitar que, além dos seus signos próprios (a sítula, o nó de vestuário, etc.), tivesse «trazido» também símbolos associados ao seu filho, neste caso o olho *udjat*. Verosimilmente, como signo de protecção e de segurança, pode ter sido associado aos marinheiros/ pescadores e às suas embarcações, conhecendo, naturalmente, alguma «evolução» formal, resultante dos «contributos» directos de determinadas comunidades ou práticas. Susceptível de constituir um campo de investigação futura sobre esta problemática da transmissão da simbologia hórica de uma ponta do mundo (Mediterrâneo oriental/ Egipto) para outra (Mediterrâneo ocidental/ Atlântico) está o importantíssimo papel de «agentes culturais» desempenhado pelos Fenícios. Não foi seguramente apenas do ponto de vista económico que estes viajantes oriundos da costa dos actuais países da Síria, Líbano e Israel marcaram a história do Mediterrâneo (recordemos apenas o alfabeto que legaram à civilização ocidental) ... *Por serem grandes navegadores e terem dominado vários pontos comerciais contactaram inevitavelmente com vários povos e várias civilizações, trazendo e levando, de forma consciente ou inconsciente, conceitos, ideias, artefactos, símbolos. A sua profunda ligação ao mar torna plausível que tenham sido particularmente sensíveis à diversa simbologia protectora daqueles que nele se aventuraram ou nele trabalhavam...»*

[In: O_Olho_Eg_pcio_dos_Barcos_dos_Pescadores_da_Costa_da_Caparica2. pdf](#)