

Portugal



1460

emissão comemorativa do

1960

Quinto centenário da morte do

Infante dom Henrique

ÉMISSION COMMÉMORATIVE DU VÈME CENTENAIRE DE LA MORT DE L'INFANT D. HENRIQUE
COMMEMORATIVE ISSUE OF THE VTH CENTENARY OF THE DEATH OF PRINCE HENRY



INFANTE D. HENRIQUE NASCEU NA CIDADE DO PORTO EM 4 DE MARÇO DE 1394 E FALECEU NA SUA VILA, JUNTO DO CABO DE S. VICENTE, EM 13 DE NOVEMBRO DE 1480. ERA O 5.º FILHO DE D. JOÃO I, REI FUNDADOR DA DINASTIA DE AVIZ E DE D. FILIPA DE LENCASTRE, NETO PATERNO DE EL-REI D. PEDRO I DE PORTUGAL E NETO MATERNO DE D. JOÃO DE GAUNT, DUQUE DE LENCASTRE, 4.º FILHO DE EDUARDO III DE INGLATERRA.

OUTROS FILHOS DE D. JOÃO I E DE D. FILIPA FORAM D. DUARTE (1391), DEPOIS REI, D. PEDRO (1392), D. ISABEL (1397), D. JOÃO (1400) E D. FERNANDO (1402) E A TODOS ELLES, PELOS SEUS MÉRITOS, DEU CAMÕES O NOME DE «INCLITA GERAÇÃO».

O INFANTE D. HENRIQUE DISTINGUIU-SE NA CONQUISTA DE CEUTA (1415) ONDE FOI ARMADO CAVALEIRO POR SEU PAI. DEDICOU-SE DEPOIS AOS ESTUDOS NAUTICOS E ASTRONOMICOS, CERCANDO-SE DE COSMOGRAFOS E CARTOGRAFOS E PROMOVENDO O DESCOBRIMENTO SUCESSIVO DAS ILHAS DA MADEIRA (1419), DOS AÇORES (1427), E DOS LITORAIS AFRICANOS DESDE O CABO BOJADOR ATÉ À SERRA LEOA (1434 A 1480).

Honram esta notícia com a sua colaboração os Excelentíssimos Senhores:

Professor Doutor JOSÉ CAEIRO DA MATTA, da Universidade de Coimbra e depois da de Lisboa, Presidente da Comissão Executiva das Comemorações do quinto centenário da Morte do Infante D. Henrique, Presidente da Academia Portuguesa da História.

Professor Doutor REINALDO DOS SANTOS, da Universidade de Lisboa, Presidente da Academia das Ciências de Lisboa e da Academia Nacional de Belas Artes.

Doutor F. P. ALMEIDA LANGHANS, do Instituto Português de Heráldica e Consultor do Gabinete de Heráldica Corporativa.

Professor Doutor DAMIÃO PERES, da Universidade de Coimbra, da Academia Portuguesa da História e da Academia das Ciências de Lisboa.

Doutor JAIME CORTESÃO, Professor Universitário, escritor e historiador, da Academia das Ciências de Lisboa.

Comandante H. QUIRINO DA FONSECA, da Academia das Ciências de Lisboa, historiador e arqueólogo Naval, em transcrições da sua obra, ordenadas pelo Consultor Artístico da Administração-Geral dos Correios.

Comandante A. TEIXEIRA DA MOTA, professor da Escola Naval, da Academia das Ciências de Lisboa e da Academia Portuguesa da História.

As traduções francesas são de Mlle Hélène Zipine e as traduções inglesas são de Miss V. Forman.

As fontes dos elementos gráficos dos selos são as seguintes:

- DO RETRATO — Os painéis de Nuno Gonçalves, do Museu Nacional de Arte Antiga.
- DAS ARMAS — Uma iluminura da Crónica da Conquista da Guiné, de Gomes de Azurara, existente na Biblioteca Nacional de Paris.
- DA DIVISA — A descrição de Azurara na Crónica de D. João I e uma iluminura da Crónica da Conquista da Guiné.
- DA BARCA — A pedra do chafariz de Arroios, do séc. XIV, existente no Museu Municipal de Lisboa.
- DA CARAVELA — A carta de Juan de la Cosa com os ensinamentos da obra «A Caravela Portuguesa», de Quirino da Fonseca.
- DE SAGRES — A carta da região, elaborada pelos Serviços Hidrográficos do Ministério da Marinha.

Os temas da emissão foram aprovados superiormente em 1958 e os desenhos acabados de executar em 1959 pelo Arquitecto JOSÉ PEDRO ROQUE, com a assistência do Consultor Artístico.

L'INFANT HENRIQUE NAQUIT A PORTO, LE 4 MARS 1394, ET MOURUT EN SA «VILA» (PETITE VILLE), PRÈS DU CAP DE SAINT VINCENT, LE 13 NOVEMBRE 1480. IL ÉTAIT LE 5ème FILS DE JOÃO Ier, ROI FONDATEUR DE LA DYNASTIE D'AVIZ, ET DE FILIPA DE LENCASTRE; PETIT-FILS, DE PAR SON PÈRE, DU ROI PEDRO Ier DE PORTUGAL ET PETIT-FILS, DE PAR SA MÈRE, DE JOÃO DE GAUNT, DUC DE LENCASTRE, 4ème FILS D'EDUARD III D'ANGLATERRE.

LES AUTRES ENFANTS, DE JOÃO Ier ET FILIPA, FURENT DUARTE (1391) QUI DEVINT ROI, PEDRO (1392), ISABEL (1397), JOÃO (1400) ET FERNANDO (1402). CAMOES LEUR DÉCERNA, À TOUS, LE NOM DE «TRES ILLUSTRE GÉNÉRATION».

L'INFANT HENRIQUE DEVINT FAMEUX LORS DE SA CONQUÊTE DE CEUTA (1415) OÙ IL FUT NOMMÉ CHEVALIER PAR SON PÈRE. IL SE DÉDIA, ENSUITE, AUX ÉTUDES NAUTIQUES ET ASTRONOMIQUES, S'ENTOURANT DE COSMOGRAPHES, DE CARTOGRAFES ET PROMOUVANT LA DÉCOUVERTE SUCCESIVE DES ÎLES DE MADÈRE (1419), DES AZORES (1427) ET DES LITTORAUX AFRICAINS DU CAP BOJADOR À LA SERRA LEOA (1434 À 1480).

Cette nouvelle a eu l'honneur d'avoir pour collaborateurs:

JOSÉ CAEIRO DA MATTA, professeur à l'Université de Coimbra, puis à celle de Lisbonne, président de la Commission exécutive des commémorations du Vème centenaire de la mort de l'Infant Henrique, et président de l'Académie portugaise d'Histoire.

REINALDO DOS SANTOS, professeur à l'Université de Lisbonne, président de l'Académie des Sciences de Lisbonne et de l'Académie nationale des Beaux-Arts.

F. P. ALMEIDA LANGHANS, de l'Institut portugais d'Héraldique et consultant du cabinet d'Héraldique corporative.

DAMIÃO PERES, professeur à l'Université de Coimbra, de l'Académie portugaise d'Histoire et de l'Académie des Sciences de Lisbonne.

JAIME CORTESÃO, professeur de l'Université, écrivain et historien de l'Académie des Sciences de Lisbonne.

Commandant H. QUIRINO DA FONSECA, de l'Académie des Sciences de Lisbonne, historien et archéologue naval: transcriptions de son œuvre, dirigées par le Consulteur Artistique de l'Administration générale des Postes.

Commandant A. TEIXEIRA DA MOTA, professeur à l'École navale, de l'Académie des Sciences de Lisbonne et de l'Académie portugaise d'Histoire. Les traductions ont été faites, en français, par Mlle Hélène Zipine et, en anglais, par Miss V. Forman.

Les éléments graphiques des timbres ont été retirés des sources suivantes:

- PORTRAIT — des panneaux de Nuno Gonçalves, du Musée National d'Art Ancien.
- ARMES — d'une enluminure de la Chronique de la conquête de Guinée, de Gomes de Azurara, se trouvant à la Bibliothèque Nationale de Paris.
- DEVISE — de la description d'Azurara, de la Chronique de Juan Ier et une enluminure de la Chronique de la conquête de Guinée.
- BARQUE — de la sculpture de la fontaine publique d'Arroios, du XIVème siècle, se trouvant au Musée municipal de Lisbonne.
- CARAVELLE — de la carte de Juan de la Cosa et de l'œuvre: «La Caravelle portugaise», de Quirino da Fonseca.
- SAGRES — la carte de la région, élaborée par les services hydrographiques du ministère de la Marine.

Les thèmes de l'émission ont été supérieurement approuvés, en 1958, et les dessins achevés, en 1959, par l'architecte JOSÉ PEDRO ROQUE, assisté par le Consulteur Artistique.

PRINCE HENRY THE NAVIGATOR WAS BORN IN OPORTO ON 4th MARCH 1394 AND DIED IN THE TOWN WHICH HE ESTABLISHED NEAR CAPE ST. VINCENT ON 13th NOVEMBER 1480. HE WAS THE FIFTH SON OF KING JOÃO I, THE FOUNDER OF THE AVIZ DYNASTY, AND OF PHILIPPA OF LANCASTER; HIS PATERNAL GRANDFATHER WAS KING PEDRO I OF PORTUGAL AND HIS MATERNAL GRANDFATHER WAS JOHN OF GAUNT, DUKE OF LANCASTER, FOURTH SON OF EDWARD III OF ENGLAND.

THE OTHER CHILDREN OF KING JOÃO I AND OF PHILIPPA OF LANCASTER WERE DOM DUARTE (1391) AFTERWARDS KING OF PORTUGAL; DOM PEDRO (1392); THE INFANTA ISABEL (1397); DOM JOÃO (1400) AND DOM FERNANDO (1402), WHOM CAMOENS WAS LATER TO REFER TO AS THE 'ILLUSTRIous GENERATION'.

PRINCE HENRY DISTINGUISHED HIMSELF IN THE CONQUEST OF CEUTA IN 1415 AND WAS THERE KNIGHTED BY HIS FATHER. HE AFTERWARDS DEVOTED HIS WHOLE LIFE TO NAUTICAL AND ASTRONOMICAL STUDIES IN THE COMPANY OF COSMOGRAPHERS AND CARTOGRAPHERS, AND IT WAS UNDER HIS GUIDANCE THAT THE FAMOUS DISCOVERIES — THE ISLANDS OF MADEIRA (1419), THE ISLANDS OF THE AZORES (1427), AND THE COAST OF AFRICA FROM CAPE BOJADOR TO SIERRA LEONE (1434 TO 1480) — WERE CARRIED OUT.

Distinguished contributors to this present series include the following: —

Professor JOSÉ CAEIRO DA MATTA, University of Coimbra, later University of Lisbon. President of the Executive Committee of the Commemorations of the Vth Centenary of the Death of Prince Henry the Navigator; President of the Portuguese Academy of History;

Professor REINALDO DOS SANTOS, University of Lisbon. President of the Academy of Science, Lisbon; President of the National Academy of Beaux Arts;

F. P. ALMEIDA LANGHANS, Portuguese Institute of Heraldry. Adviser to the Office of Corporative Heraldry;

Professor DAMIÃO PERES, University of Coimbra. Portuguese Academy of History; Academy of Science, Lisbon;

JAIME CORTESÃO, Professor, Writer and historian. Academy of Science, Lisbon;

Commander QUIRINO DA FONSECA, Academy of Science, Lisbon. Historian and maritime archaeologist. Transcriptions from his works collated by the Artistic Adviser to the Post Office Administration;

Commander A. TEIXEIRA DA MOTA, professor, Naval School, Academy of Science, Lisbon; Portuguese Academy of History.

Translators: Mlle. Hélène Zipine (French); Miss V. Forman (English).

Sources of the illustrations used are as follows: —

THE PORTRAIT OF PRINCE HENRY: the Nuno Gonçalves panels in the National Museum of Ancient Art, Lisbon;

THE ARMS OF PRINCE HENRY: an illumination in the *Crónica da Conquista da Guiné*, now in the Bibliothèque Nationale, Paris;

THE MOTTO OF PRINCE HENRY: the description by Azurara in the *Crónica de D. João I* and an illumination in the *Crónica da Conquista da Guiné*;

SHIPS OF THE DISCOVERIES: THE SLOOP: the facing of the Arroios Fountain (XIVth century), now in the Municipal Museum, Lisbon;

SHIPS OF THE DISCOVERIES: THE CARAVEL: the letter by Juan de la Cosa together with other details from *A Caravela Portuguesa* by Quirino da Fonseca.

SAGRES: the map of the region produced by the Hydrography Department of the Ministry of Marine.

The subjects for this special issue were approved by the Portuguese Government in 1958, and the designs completed in 1959 by the architect JOSÉ PEDRO ROQUE in association with the Artistic Adviser to the Post Office Administration.



ENDO o Governo concordado com a proposta da Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique relativa a uma emissão de selos comemorativos, encontrou esta Comissão no Ex.^{mo} Correio-Mor a mais cativante e eficiente colaboração nessa iniciativa, o que muito me apraz registar e agradecer.

São já em grande número as emissões de selos comemorativos de grandes figuras e factos da nossa História; mas os selos das comemorações henriquinas ficarão marcando, sem dúvida, tanto pelo simbolismo histórico de que se revestem como pela delicada forma artística que os distingue, um lugar de relevo nos anais dos nossos CTT.

Vai cada um dos selos desta magnífica colecção ser devidamente descrito por autoridades especializadas nos temas sugeridos, e por isso me limitarei a agradecer nestas breves palavras a preciosa colaboração que nos deram os ilustres investigadores, historiadores e artistas que a conseguiram realizar com tanta exactidão histórica e tão singular beleza artística.

A Comissão Executiva do Centenário henriquino teve a preocupação de fazer observar, em todas as publicações que propos ou tem dirigido, a verdade histórica, por forma a evitar-se a preterição das realidades pelos caprichos da imaginação, vício de que tanto se tem enfermado, com acentuado prejuízo no campo da educação e da cultura.

Ainda por esta razão, a emissão de agora, rigorosa em todos os seus pormenores e tão feliz nos assuntos representados como na fidelidade das representações, merecerá sem dúvida o aplauso dos entendidos na parte histórica, sem falar nos louvores a que, sob o aspecto artístico, tem incontestável direito.

É, pois, com vivo prazer que me associo, por este meio, a mais esta meritória realização dos CTT.

Lisboa, 12 de Janeiro de 1960.

*O Presidente das Comissões Nacional e Executiva
do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique*
Prof. Doutor CAEIRO DA MATTA

Le Gouvernement ayant accepté la proposition, de la Commission Exécutive des Commémorations du Vème Centenaire de la Mort de l'Infant D. Henrique, se référant à cette émission de timbres commémoratifs, cette Commission a trouvé en Mr le Directeur des Postes, l'une des meilleures et plus efficaces collaborations, fait qu'il m'a été agréable de vérifier et dont je le remercie.

Les émissions de timbres commémoratifs des grandes personnages et faits de notre Histoire, sont déjà nombreuses; toutefois, les timbres des commémorations de l'Infant Henrique occuperont, sans doute, aussi bien pour leur symbolisme historique que pour leur délicate conception artistique, une place importante dans les annales de nos P. T. T.

Chacun des timbres de cette magnifique collection sera dûment décrit par une autorité spécialisée, d'après un thème suggéré. Je me bornerai donc à remercier, en quelques mots, la précieuse collaboration que nous ont accordée d'illustres savants, historiens et artistes, qui ont réussi à la réaliser avec une parfaite exactitude historique et une rare valeur artistique.

La Commission Exécutive du Centenaire de l'Infant D. Henrique a eu le soin de respecter l'Histoire, en toutes les publications qu'elle a proposées ou dirigées, de manière à éviter la préterition de faits réels à des caprices de l'imagination, défaut si courant, nuisible à l'éducation et à la culture.

Pour cette raison encore, cette nouvelle émission, soigneusement réalisée en tous ses détails et dont les sujets sont parfaitement représentés, de même que les représentations fidèlement reproduites, sera probablement l'objet de félicitations de la part des connaisseurs, pour la partie historique, sans compter les louanges auxquelles elle a droit, en ce qui concerne la partie artistique.

C'est donc avec le plus grand des plaisirs que je m'associe, par ce moyen, à cette nouvelle et louable réalisation des services des P. T. T.

Lisbonne, le 12 Janvier 1960.

*Le Président des Commissions Nationale et Exécutive
du Vème Centenaire de la Mort de l'Infant Don Henrique*
Prof. CAEIRO DA MATTA

The Portuguese Government having agreed to the proposal of the Executive Committee of the Commemorations of the 5th Centenary of the Death of Prince Henry the Navigator for a special issue of stamps, the Committee is pleased to record the spirit of cooperation and the efficiency with which this proposal was implemented by the Post-master General.

There have already been a considerable number of special issues to commemorate figures and facts of Portuguese history; but the stamps dedicated to this particular commemoration will undoubtedly take pride of place in the records of the Portuguese Post Office not only because of their historical rapport but also for the fine artistic workmanship which has gone into their making.

Each of the stamps in this splendid collection is to have a brief description written by an expert on the theme proposed, and for this reason I shall limit myself in these few lines to an appreciation of the valuable collaboration given by the distinguished investigators, historians and artists who in creating the issue used true historical bases and much beauty in form.

It has been the concern of the Executive Committee to insist on the observance in all published material of historical truth in order to avoid retrocedence of the true facts by imaginative fancy, an evil which has often brought damaging results to the causes of education and culture.

For both these reasons, the new issue — which is as unadulterated in every detail and fortunate in the subjects presented as it is faithful in the form of representation — will without doubt merit the approval of all those particularly interested in its historical background, apart from gaining universal approval for the artistic aspect of the issue, in every way deserving of unanimous approbation.

It is therefore with pleasure that I hereby place on record my great satisfaction at this new and worthy enterprise of the Portuguese Post Office Administration.

Lisbon, 12th January, 1960.

*President of the National and Executive Committees
of the V Centenary of the Death of Prince Henry*
Professor CAEIRO DA MATTA



O RETRATO DO INFANTE D. HENRIQUE

Por REINALDO DOS SANTOS

CONSIDERANDO os raros retratos que nos restam de personagens ilustres do século XV, podemos regozijarmo-nos com a iconografia quatrocentista do Infante D. Henrique, preciosa como qualidade e autêntica como identificação.

De facto, as imagens que o representam no século XVI, como a estátua do portal sul dos Jerónimos, tem apenas um valor evocativo, feita mais de meio século (ca. 1520) após a sua morte (1460), integrada na iconografia dos apóstolos que a rodeiam, com as longas barbas do século XVI, obra dos colaboradores espanhóis de João de Castilho.

As três figurações do século XV, com real valor iconográfico, são: a) a estátua jacente do túmulo da Batalha; b) a iluminura da chamada Crónica da Guiné (hoje na Biblioteca Nacional de Paris; c) o retrato dos painéis de Nuno Gonçalves.

A estátua jacente do túmulo, cujo frontal ostenta a cruz de Cristo da época, a cruz que neste selo figura, foi feita possivelmente próximo da morte do Infante; é todavia bastante rude, duma modelação sumária, de valor artístico muito inferior à de D. João I, da época de Ouguete. Huguete (David Aquete, sic, Murphy).

Quanto à iluminura da Crónica da Guiné, a moderna crítica histórica não liga grande importância à data de 1453 do manuscrito, nem à própria unidade da sua composição. Mas o retrato da iluminura tem o precioso valor de identificar a iconografia quatrocentista do Infante e por ela o retrato dos painéis.

De facto, a imagem de mais notável valor artístico, de mais impressionante realismo, expressão duma forte personalidade, é certamente a que Nuno Gonçalves pintou no políptico de S. Vicente. A época que atribuímos aos painéis, fundada na indumentária e na idade aparente dos personagens, gira em volta de 1467-1470, isto é, posterior à morte do Infante; mas o realismo vivo do retrato leva-nos a tomá-lo como uma réplica admirável dum protótipo perdido, feita em vida do Navegador.

Assim, o retrato dos painéis de Nuno Gonçalves, reproduzido neste selo, é o documento mais belo como arte e mais seguro como iconografia, do rosto varonil do Infante de Sagres.

LE PORTRAIT DE L'INFANT D. HENRIQUE

Par REINALDO DOS SANTOS

Si l'on considère les rares portraits de personnages illustres du XV^{ème} siècle qui nous restent, nous pouvons nous réjouir de posséder l'iconographie du XIV^{ème} siècle de l'Infant D. Henrique, la qualité en est précieuse et la ressemblance authentique. En effet, les images du XVI^{ème} siècle qui le représentent, telle la statue du portail des Jeronimes, n'ont qu'une valeur évocative, sculptée il y a plus d'un demi siècle (ca 1520) après sa mort (1460), intégrée dans l'iconographie des apostoles qui l'entourent, avec leurs longues barbes blanches du XVI^{ème} siècle, elle est l'œuvre des collaborateurs de Jean Castilio.

Les trois figures du XV^{ème} siècle, de grande valeur iconographique, sont: a) la statue couchée du Tombeau de Batalha; b) l'enluminure de la Chronique de Guinée (aujourd'hui à la Bibliothèque Nationale de Paris; c) les portraits des panneaux de Nuno Gonçalves.

La statue couchée du tombeau, dont le fronton ostente la croix du Christ de l'époque, croix figurant sur ce timbre, a probablement été sculptée peu avant la mort de l'Infant! elle est, toutefois, assez rude, le modèle en est sommaire et la valeur artistique bien inférieure à celle de D. Jean Ier, de l'époque d'Ouguete.

Quant à l'enluminure de la Chronique de Guinée, la critique historique moderne n'attache pas grande importance à la date de 1453 du manuscrit, ni même à l'unité de sa composition. Cependant, la valeur exceptionnelle du portrait de l'enluminure est d'identifier l'iconographie du XVI^{ème} siècle, de l'Infant et, par celle-ci, le portrait des panneaux.

En effet, l'image dont la valeur artistique est la plus remarquable, le réalisme le plus impressionnant, exprimant une forte personnalité, est certainement celle que Nuno Gonçalves peignit sur le polyptique de Saint Vincent. Nous basant sur les vêtements et l'âge apparent des personnages des panneaux, nous pensons que ceux-ci ont été peints vers 1467-1470, c'est-à-dire après la mort de l'Infant, mais le réalisme du portrait nous laisse supposer que celui-ci est une admirable réplique d'un prototype égaré, fait durant la vie du Navigateur.

C'est ainsi que le portrait des panneaux de Nuno Gonçalves, reproduit sur ce timbre, est le document le plus beau, au point de vue de l'art, et le plus sûr, comme iconographie, du visage viril de l'Infant de Sagres.

THE PORTRAIT OF PRINCE HENRY THE NAVIGATOR

by REINALDO DOS SANTOS

In considering those rare portraits of personages of the fifteenth century, we are fortunate in that the fourteenth-century iconography of Prince Henry the Navigator is so precious in quality and authentic in identification.

In fact, the portrayals of the Prince in the fifteenth century — as for example the statue on the South portal of the Jerónimos Monastery is merely evocative made as it was fifty years (c. 1520) after his death in 1460, and immersed as it is in the pattern of the iconography of the Apostles which surround it, and incorporating the long beards of the sixteenth century of the period of the Spanish artists who collaborated with João de Castilho.

The three portrayals of the fifteenth century which are authentic are: the reclining statue on the tomb at Batalha; the illumination of the so-called *Crónica da Guiné* (Chronicle of Guinea), now in the Paris National Library; and the portrait in the Nuno Gonçalves panels.

The reclining statue on the tomb, whose façade shows the Cross of Christ of the period — the Cross which is shown on this stamp — was possibly cast just before the Prince's death; it is however only a rough likeness with little modelling, and in artistic value much inferior to that of King João I, done in the Huguete («David Aquete», Murphy, q. v.) period and style.

As to the illumination in the Chronicle of Guinea, present-day critics do not attach great importance to the date 1453 given on the manuscript, and not even to the sequence of the composition. But the portrait in the illumination has the invaluable attribute of identifying the fourteenth-century iconography of the Prince and, through this, the portrait in the Nuno Gonçalves panels.

Indeed, the portrayal of the greatest reliability, the most impressive in realism and in the expression of the Prince's strong personality, is certainly the portrait by Nuno Gonçalves in the St. Vincent polyptych. The period which we attribute to these panels — founded on the apparel of the models and the age of the persons represented — is between 1467 and 1470, that is to say, after the Prince's death; but the live realism of the portrait leads us to consider it as a copy of a lost prototype, actually made during the life of the Navigator Prince.

It follows that the portrait in the Nuno Gonçalves panels which is reproduced on these stamps, is artistically the most perfect and in identification the most reliable portrayal of the vigorous countenance of Prince Henry.



AS ARMAS DO INFANTE DOM HENRIQUE

Por F. P. DE ALMEIDA LANCHANS



desenho das Armas que figuram neste selo inspirou-se nas Armas representadas na iluminura duma capitular do Códice de Paris — A Crónica da Guiné —. A descrição heráldica das Armas é esta: escudo em ponta (clássico) posto «au balon» (ou seja, inclinado); bordadura carregada (ocupada) pelas pontas da Cruz de Aviz e por dez castelos dispostos nos intervalos, escudetes das quinas na sua posição tradicional (isto é: os escudetes laterais com as pontas voltadas para o centro) com cinco besantes (rodela de prata) em cada; elmo de metal precioso, paquifes (o pano que protegia o elmo dos raios do sol) de prata e azul. Timbre das Armas Reais: a Serpe Alada, de ouro, nascente de um «coronel» do mesmo (saíndo duma coroa aberta, também de ouro).

São assim as Armas Reais de D. João I. Sobre elas, porém, vê-se aqui uma «Diferença» ou sinal particular que as individualiza como do Infante Dom Henrique.

O cavaleiro que entrava num torneio ou em combate com a cabeça oculta dentro do elmo usava, para se dar a conhecer, por sobre a armadura uma «cota de armas», veste em que se via o braço das suas armas e que servia para o distinguir dos outros cavaleiros.

Em vida do Pai todos os filhos usavam uma cota de armas igual à dele, mas punham-lhe por cima uma tira estreita de pano recortada chamada o «lambel», com três ou mais «pendentes» ou «pés», sugerindo a forma dum banco (daqui o chamar-se-lhe imprópriamente, «banco de pinchar»). Este distintivo, tinha cores e símbolos alusivos e com eles se distinguiam as armas dentro da mesma família. A este distintivo chamou-se por isso, «Diferença».

A «Diferença» específica contida no lambel das Armas do Infante não se sabia bem, até há pouco tempo, qual era. Braancamp Freire, nos seus *Brazões da Sala de Sintra*, bem o evidenciou ao notar que a sorte de «brisa» existente no lambel do escudo do Infante, que vemos no *frontal novo* do túmulo da Batalha, não se via nos pendentes do lambel do *frontal primitivo*.

O senhor Marquês de São Payo, das informações colhidas na *História Genealógica*, de Caetano de Sousa, e da analogia com os usos heráldicos da Casa Lancaster, nos séc. XIV e XV, concluiu que o lambel do Infante deveria ser azul e carregado com as três flores de lis de França, tiradas do Armorial da ascendência materna. Caetano de Sousa, baseado em Francisco Soares Toscano (séc. XVII), refere-se à «Diferença» do Infante Dom Henrique: flores de lírio nos pés do banco de pinchar. A pouca segurança das fontes dos séc. XVII e XVIII, em matéria de Armaria, obrigou a procedimento mais cauteloso e directo.

Como a pedra frontal do túmulo do Infante é obra de restauro recente, a dúvida assalta o espírito do investigador, já habituado ao pouco rigor de certos trabalhos renovadores, sobretudo quando se trata de pequenos pormenores, ainda que decisivos — tão decisivos, neste caso, como a autenticidade de uma assinatura — por sinal figurado da personalidade, aposto, como «Diferença», sobre as Armas de vários membros de uma família.

As fontes directas das Armas de Dom Henrique são: as «iluminuras heráldicas» da Crónica da Guiné (Paris), o «selo branco» do Infante e o «frontal do túmulo» da Batalha. Nas iluminuras mal se distingue o esmalte azul no lambel. O selo branco tem os pendentes do lambel lisos. No lambel do túmulo vêem-se uns «cantões» nas pontas.

A única probabilidade de indícios de «Diferença» encontra-se na Batalha. Examinou-se o *velho frontal*, e sobre o pendente do centro do lambel apareceram vestígios evidentes de flores de lis. O resto dos labores decorativos estão muito delídos. O exame arqueológico contraprovou a investigação erudita do Senhor Marquês de São Payo e que os «cantões» dos pendentes do frontal novo eram os da «Diferença» do Infante D. João.

LES ARMES DE L'INFANT DON HENRIQUE

Par F. P. DE ALMEIDA LANCHANS

Le dessin des Armes imprimé sur ce timbre a été inspiré des Armes figurant sur l'enluminure d'un capitulaire du Manuscrit de Paris — La Chronique de Guinée —. La description héraldique des Armes est: un écusson pointu (classique) placé «au ballon» (c'est-à-dire incliné); bordure chargée (occupée) par les pointes de la Croix d'Aviz et dix châteaux placés dans les intervalles, petits écussons des quines placés en leur position traditionnelle (c'est-à-dire que leur pointe se trouve dirigée vers le centre), cinq «besants» (rondelles d'argent) sur chacune d'elles; casque de métal précieux, lambrequin (le drap qui protégeait des rayons de soleil) en argent et bleu. Sceau des Armes Royales: le Serpent Ailé, en or également, sortant d'un «coronel» ouvert (d'une couronne ouverte), aussi en or. Ce sont les Armes Royales de Don Juan Ier. L'on y remarque, cependant, une «Différence» ou signe particulier qui les distingue, comme celle de l'Infant Don Henrique.

Le chevalier qui entrait dans un tournoi ou participait à un combat, le visage caché par un masque, portait, sur son armure, pour se faire reconnaître, une cote d'armes, sur laquelle se trouvait le blason de ses armes, ce qui permettait de le distinguer des autres chevaliers.

Les fils portaient une cote d'armes semblable à celle de leur père, mais, du vivant de celui-ci, ils plaçaient sur leur cote de mailles une étroite bande de drap appelée «lambel», avec deux ou trois «pendants» ou «pieds» rappelant la forme d'un banc (raison pour laquelle il était, au Portugal, appelé «banco de pinchar»). Cette marque avait des couleurs et des motifs allusifs qui permettaient de distinguer les armes de chaque membre d'une même famille, c'est la raison pour laquelle elle était nommée «Différence».

Il y a peu de temps encore, l'on ignorait quelle était la «Différence» spécifique du lambel des Armes de l'Infant; Braancamp Freire le mit bien en évidence lorsqu'il remarqua, dans ses *Blasons de la Salle de Sintra*, que la sorte de «brisure» (espace qui se trouve dans l'écusson) qui est placée sur le lambel de l'écusson de l'Infant, et que nous voyons sur le *fronteau nouveau* du tombeau de Batalha, ne se trouvait pas sur les «pendants» du lambel du *fronteau primitif*.

Le marquis de San Payo, à la suite des informations recueillies dans l'*Histoire Généalogique*, de Caetano de Sousa, et de leur analogie avec les coutumes héraldiques de la Maison de Lancaster, aux XIV^e et XV^e siècles, conclut que le lambel de l'Infant devait être bleu et porter les trois fleurs de lys de France, provenant des Armoiries d'ascendance maternelle. Caetano de Sousa, se basant sur Francisco Soares Toscano (XVIII^e siècle), se réfère à la «Différence» de l'Infant Don Henrique; fleurs de lys aux pieds du «banco de pinchar». Les sources d'information des XVII^e et XVIII^e siècles, sur les Armoiries, étant peu sûres, nous nous devons d'agir de manière prudente et plus directe.

La pierre du fronteau de l'Infant étant une œuvre récemment restaurée, l'investigateur, habitué à ne pas toujours voir respecter l'œuvre initiale, surtout lorsqu'il s'agit de petits détails, bien que décisifs — aussi décisifs, en ce cas, que l'authenticité d'une signature — puisque signe figuré de la personnalité apposé comme «Différence» sur les Armes de plusieurs membres d'une famille, l'investigateur se trouve donc assailli par le doute.

Les sources directes des Armes de Don Henrique sont: les enluminures héraldiques de la Chronique de Guinée (Paris), le «grand sceau» de l'Infant et le «fronteau du tombeau» de Batalha. Sur les enluminures l'on distingue à peine l'émail bleu du lambel. Les «pendants» du grand sceau du lambel sont unis. Des «cantons» sont dessinés sur les extrémités du lambel du tombeau.

L'unique probabilité d'indices de «Différence» se trouve à Batalha. Après avoir examiné le *vieux fronteau*, l'on a découvert sur le pendanç du centre du lambel, des vestiges de fleurs de lys. Les autres motifs décoratifs sont moins nets. L'examen archéologique vint à prouver l'investigation du marquis de San Payo et à confirmer que les cantons des pendants du fronteau nouveau étaient ceux de la «Différence» du l'Infant Don Juan.

THE ARMS OF PRINCE HENRY

by F. P. DE ALMEIDA LANCHANS

The design of the Arms which illustrate this stamp was inspired by the Arms represented in the illumination of the famous Azurara Chronicle of Guinea. The heraldic description of the arms is as follows: — pointed (classic) escutcheon couched; bordure charged with the edges of the Cross of Aviz and ten castles interpolated; the «quinas» [five castles] in traditional position with five circles argent on each; helm of choice metal; mantlings argent and azure. The Royal Arms: a winged bird or, emerging from an antique crown or.

These are the Royal Arms of King João I. Superimposed here, however, is the «difference» which show them to be the individual arms of the Prince. Every knight when entering a tournament or a battle would wear — his head hidden under a helm — a surcoat over his armour, and on this would be a badge with his personal arms to distinguish him from everybody else.

During the lifetime of the king, his royal sons would use the same coat of arms as their father but would superimpose on it a narrow length of material, called a «lambel», suggesting the shape of a bench. This sign had allusive colours and symbols and was meant to distinguish the different arms of the different members of one family. This cloth panel, or streamer, is known as a «difference».



TALANT DE BIÉ FAIRE

Por DAMIÃO PERES



A primeira metade de Quatrocentos era em Portugal, como em outros países, moda aristocrática a adopção duma divisa. Vários nobres portugueses dessa época assim procederam, e por maioria de razão, o próprio rei D. João I, a rainha e os seus Infantes. Porém os membros da família real, que o casamento do monarca português com Filipa de Lencastre imbuíra um tanto de hábitos ingleses, preferiram ao uso da língua portuguesa o do francês, comumente falado na alta aristocracia da Inglaterra. Assim, quanto aos Infantes, *leauté faray*, na grafia francesa de então, foi a divisa do herdeiro da coroa, o moralista D. Duarte; *désir*, a do Infante D. Pedro, filósofo e político; *je ai bien raison*, a do calmo D. João; *le bien me-plait*, a do sacrificado D. Fernando; *talant de bien fere*, a do empreendedor D. Henrique.

Talant de bien fere, dificilmente se concebe que outra divisa pudesse ser escolhida pelo glorioso Infante, quer considerando-a como norma duma abnegada conduta, quer entendendo-a, e decerto mais justificadamente, como lema de em tudo proceder com acertada reflexão. Mas não será, porventura, ousado crer que ambos os significados se lhe podem atribuir, conjugando-se na célebre divisa essas duas directrizes.

Esculpida no túmulo da Batalha ou miniaturada no velho códice parisino da *Crónica* de Azurara, e agora meritòriamente incluída na série postal henriquina que percorrerá o Mundo, essa divisa é recordação perene e viva das nobres intenções daquele que foi um dos maiores Portugueses de todos os tempos. Fielmente ele a seguiu, quer na comovida saudade que se sabe ter votado aos seus mortos, parentes ou servidores, quer nas diligências com que, fugazmente político, procurou congraçar o irmão D. Pedro com o real sobrinho Afonso V, quer sobretudo, no método e na persistência que caracterizaram a sua acção nos Descobrimentos e nas tarefas colonizadoras, abrindo com genial previsão os fecundos trilhos por onde Portugal se multiplicou no Mundo, repartindo-se sem se fragmentar.

TALANT DE BIÉ FERE

Par DAMIÃO PERES

Au début du XIV^{ème} siècle, l'aristocratie du Portugal, comme d'ailleurs celle d'autres pays, avait l'habitude d'adopter une devise; c'est ce que firent plusieurs nobles portugais de cette époque et, à plus forte raison, le roi D. Jean I^{er}, lui-même, la reine et les Infants. Toutefois, les membres de la famille royale, que le mariage du monarque portugais avec Fillpa de Lencastre induisirent à adopter les habitudes anglaises, préférèrent à l'usage de la langue portugaise, celle du français que la haute aristocratie anglaise avait l'habitude de parler. C'est ainsi que, quant aux Infants, *leauté faray* dans le français d'alors, fut la devise de l'héritier de la couronne, le moraliste D. Duarte; *désir*, celle de l'Infant D. Pedro, philosophe et politicien; *je ai bien raison*, celle du tranquille D. Jean; *le bien me-plait*, celle du sacrifié D. Fernando; *Talant de bien fere*, celle du hardi et courageux D. Henrique.

Talant de bien fere, il serait difficile concevoir que le glorieux enfant ait pu choisir une autre devise, que nous considérons celle-ci comme règle de conduite d'abnégation ou, plus encore, comme symbole d'une conduite dirigée par un raisonnement éclairé. Peut-être peut-on même lui attribuer ces deux significations, celles-ci s'alliant pour s'exprimer dans la célèbre devise.

Sculptée sur le tombeau de Batalha ou reproduite en miniature sur le vieux manuscrit—actuellement à Paris—de la *Chronique* d'Azurara, et aujourd'hui justement incluse dans l'émission de timbres qui parcoureront le monde, cette devise est le souvenir permanent et vivant des nobles intentions de celui qui fut l'un des plus illustres portugais de tous les temps.

«TALANT DE BIÉ FAIRE»

THE MOTTO OF PRINCE HENRY THE NAVIGATOR

by DAMIÃO PERES

In the first half of the fourteenth century in Portugal, as in other countries, it was the prevailing custom for aristocrats to adopt a motto. Many Portuguese nobles of this period followed the fashion and—notably and in reasonable precedence—so did King João I himself, his Queen and the Royal Princes. However, the members of the royal family, owing to the marriage of the Portuguese king to Philippa of Lancaster, had become slightly imbued with English customs and preferred to the Portuguese language, the use of French as commonly spoken among the English aristocracy of the time. Therefore—in speaking of the princes—Dom Duarte, the moralist, chose for his emblem '*leauté faray*' in the spelling of the time; '*désir*' was the choice of Dom Pedro, the philosopher and politician; '*je ai bien raison*', that of the serene Dom João; '*le bien me plait*' was chosen by the martyr Dom Fernando; and '*talant de bien fere*' became that of the bold Dom Henrique, the Navigator Prince.

'*Talant de bien fere*' was a natural choice for the illustrious Prince, whether considered from the point of view of abnegation in his self-imposed tasks or from that—perhaps more justifiably—of his deeply considered action in everything he attempted. It is probably not wrong for us to think that both these intentions could be ascribed to him, the two guiding principles being forged into one symbol.

Either as sculptured on the tomb at the Abbey of Batalha, in illumination in the Azurara Chronicle, or, as now, appropriately incorporated in the series of postage stamps which will travel the world, this motto is an everlasting and living memory of the noble intent of one of the outstanding Portuguese men of all time. During his life he loyally followed the prescription of his motto, whether in the moving tributes he paid to his dead, to his family and to those who served him, or in the diligence with which—in a transitory political frame of mind—he endeavoured to make peace between his brother Dom Pedro and his royal nephew King Afonso V; and, above all, in the thoroughness and persistence which characterized his work in the Discoveries and his action in the establishing of colonies, opening with instinctive and extraordinary capacity the roads whereby Portugal was to consolidate her position all over the world, without any loss of her basic strength.



O INFANTE E O PROMONTÓRIO SACRO

Por JAIME CORTESÃO



ENTRE as duas avançadas rochosas e alterosas do Cabo de S. Vicente e da Ponta de Sagres, a Enseada do Beliche, com suas pequenas praias, oferecia, durante a Idade Média, ancoradouro aos veleiros e desembarque aos navegantes. Outro tanto acontecia entre a *Ponta de Sagres* e a da *Atalaia*, mais para Leste. Quando os navios, vindo do Mediterrâneo em demanda dos portos setentrionais da Europa, ali chegavam e tentavam dobrar o Cabo de S. Vicente, deparavam com frequência, ventos rijos do quadrante Norte, dominantes na costa portuguesa, a que os mareantes chamam *nortada*, e forçoso lhes era abrigarem-se longos dias numa daquelas enseadas. Dos tripulantes, alguns, acossados pela necessidade e num tempo em que o tráfico marítimo e a pirataria eram inseparáveis, assaltavam os povoados próximos que as *atalaia*s não tinham tempo de alertar; outros, à mingua de assistência, morriam e eram enterrados nos barrocais da costa. Estes os motivos mais urgentes que levaram o *Infante Navegador* a construir uma vila acastelada nessas paragens, para socorro de nautas e defesa do litoral.

Nesse mesmo sítio deve ter existido, desde uma data que se ignora, outro pobre lugarejo. Na carta de doação da espiritualidade da Vila do Infante à Ordem de Cristo, de que foi governador, escrita nesse mesmo lugar, a 19 de Setembro de 1460, ele próprio situa e dá as razões da fundação, mencionando igualmente o povoado anterior: considerando como «ao cabo de Sagres vinham e vêm muitas carracas, naus, galés e outros navios poisar, por não acharem tempo de viagem, onde acontecia estarem por muitos dias sem achar nenhuma consolação de mantimentos e doutras coisas necessárias, nem isso mesmo de água quase nada [...] entendendo quanto serviço nisso fazia a Deus e a El-Rei meu senhor e bem e consolação aos que ao dito cabo vissem posar, mandei edificar uma vila no outro cabo que ante [s] do dito cabo de Sagres está, aos que vêm do Poente para Levante, que se chamava Terçanabal, à qual pus nome de *Vila do Infante*». Por sua vez, Azurara, na *Crónica dos Feitos de Guiné*, fala da «honrada vila que este Príncipe mandou fazer ao Cabo de S. Vicente [...] e, segundo o comum entender, era o que o Infante queria ali fazer uma vila especial para trato de mercadores e porque todos os navios, que atravessavam do Levante para o Poente, pudessem ali fazer divisa e achar mantimentos e pilotos [...]». Podemos, pois, acrescentar que o Infante desejava igualmente colher todas as vantagens que podia oferecer-lhe esse lugar de escala forçada e, porventura, mais que as do tráfico, a possibilidade de obter informes, ensinamentos e colaboradores, que abundavam nos barcos do Mediterrâneo. Aí morreu o Infante a 18 de Novembro de 1460.

Hoje o Promontório, que as lendas da Antiguidade cognominaram e as da Idade-Média legitimaram de *Sacro*, como lugar do túmulo de S. Vicente, tornou-se mais sagrado pela memória e a sombra grandiosa do Infante, que ali palram e lhes estão para sempre incorporadas. Quem estas linhas traça disse algures, descrevendo essa maravilhosa esquina do Mundo: «Tudo à volta respira grandeza amarga, melancolia áspera e uma força ilimitada até à crueldade. Não há em toda a costa portuguesa aspecto de conjunto com tão erma e trágica beleza; nem seria fácil encontrar refúgio e cenário mais propício para um pensamento obstinado de herói e de profetas».

L'INFANT ET LE PROMONTOIRE SACRÉ

Par JAIME CORTESÃO

Entre les deux hautes pointes rocheuses, du Cap de Saint Vincent et de la Pointe de Sagres, qui s'avancent sur la mer, les petites plages de la Rade du Beliche servaient, au Moyen-Âge, d'ancreage, aux voiliers, et de port de débarquement, aux navigateurs. Il en était de même, plus à l'est, entre la *Pointe de Sagres* et celle d'*Atalaia*. Lorsque les navires, venant de la mer Méditerranée à la recherche des ports septentrionaux de l'Europe, y parvenaient et tentaient de doubler le Cap de Saint Vincent, ils devaient fréquemment lutter contre les alizés du nord-est, ce vent caractéristique de la côte portugaise que les marins appellent «nortada». Quelques membres d'équipage, poussés par le besoin, en une époque où le trafic maritime et la piraterie étaient inséparables, attaquaient les bourgs les plus proches où les sentinelles (*atalaia*s) n'avaient pas eu le temps de donner l'alarme; d'autres, faute de secours, mouraient et étaient ensevelis dans les ravines de la côte. Ce sont les principales raisons qui incitèrent l'Infant Navigateur à construire, en cet endroit, une ville fortifiée afin de secourir les marins et protéger le littoral.

En ce même lieu dut exister, en une époque plus éloignée, un autre petit hameau. Dans la Charte de donation spirituelle, de la Ville de l'Infant à l'Ordre du Christ, dont il fut gouverneur, et rédigée en cette même place, le 1^{er} Septembre 1460, l'Infant lui-même indiqua la situation de la ville et expliqua les raisons de sa fondation, mentionnant également le bourg antérieur: considérant comment «au cap de Sagres venaient et viennent bien des caravaques, vaisseaux, galères et autres navires s'abriter, n'ayant pas bon temps de voyage, et arrivant à être bien des jours sans le secours de provisions et autres choses nécessaires, ne trouvant même presque d'eau [...] comprenant le service que je rendrai à Dieu et au Roi mon seigneur, et le bien et la consolation pour ceux qui y viendraient s'y abriter, j'ai fait construire une ville à l'autre cap, qui se trouve avant le dit cap de Sagres, pour ceux qui viennent du Couchant vers le Levant, appelé Terçanabal, et auquel j'ai donné pour nom Vila do Infante (petite ville de l'Infant). A son tour, Azurara, dans la *Chronique des Faits de Guinée*, parle de l'honorable ville que ce prince fit construire au Cap de Saint Vincent [...] et, selon le commun entendement, est ce que l'Infant voulait construire, une ville spéciale pour commerce de marchand et pour que tous les navires qui viennent du Couchant au Levant, puissent s'en servir pour escale et y trouver provisions et pilotes [...]. Nous pouvons, donc, ajouter que l'Infant désirait également retirer tous les avantages que pouvaient lui offrir ce lieu d'escale forcée et, peut-être, plus encore que celui du trafic, la possibilité d'obtenir les informations, enseignements et collaborateurs que l'on trouvait en abondance sur les bateaux de la mer Méditerranée. C'est là que mourût l'Infant le 18 Novembre 1460.

Aujourd'hui le Promontoire, que les légendes de l'Antiquité surnommèrent et que celles du Moyen-Âge légitimèrent: *Sacré*, en tant que place du tombeau de Saint Vincent, est plus sacré encore, la mémoire et la figure grandiose de l'Infant y étant à jamais incorporées. L'auteur de ces lignes a déjà dit, décrivant ce merveilleux coin du monde: «Tout y respire une grandeur amère, une rude mélancolie et une force illimitée allant jusqu'à la cruauté. Il n'y a, sur toute la côte portugaise, rien de plus solitaire et de plus tragiquement beau; il serait difficile de trouver un refuge et un décor plus propices à la pensée opiniâtre d'un héros et d'un prophète».

THE NAVIGATOR PRINCE AND THE SACRED PROMONTORY

by JAIME CORTESÃO

To the small Bay of Beliche, between the two jutting and mighty crags of Cape St. Vincent and the Headland of Sagres, sailing ships and their crews would come for shelter during the Middle Ages, as also to the region between the Headland of Sagres and Atalaia, further to the East. When the ships from the Mediterranean set sail for the ports of Northern Europe, and reached and attempted to round the cape, they frequently encountered the strong wind known to the sailors as the *nortada* and they were obliged to shelter for days at a time in one of these small bays. Some of the crews, incited by necessity at a time when maritime trade and piracy went hand-in-hand, would sack the nearby villages before the sentinels (*atalaia*s — see above) could warn them of impending attack; others, abandoned or hungry, died and were buried in and around the caves thereabouts. These were some of the most pressing reasons which Henry the Navigator invoked to build a castellated town in those parts, for assistance to the sailors and for defence of the coast.

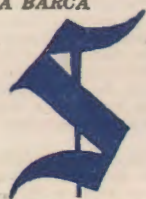
On this same spot was said to have existed, from a time lost in memory, another small village. In the charter of spiritual offering of 'the Prince's Town' to the Order of Christ, of which he was a Governor, written down in this same place on September 19th 1460, he himself gives the reasons for founding the new township and mentions the former village, considering that «to the Cape of Sagres came and still come many a man-of-war, galley and other vessels to rest for the sake of bad weather where it happened that they would there remain for many days without any consolation of supplies and other necessary items not even water of which very little... in understanding of the service thus rendered to God and to the King my Master and good and consolation to those which to the said Cape come for rest, I have ordered to be built a town on the other cape which precedes the said Cape of Sagres to those travelling from the West to the East, which was called Terçanabal, to which I gave the name Vila do Infante». On the other hand, Azurara, the Court Chronicler, in his *Crónica dos Feitos de Guiné* (Chronicles of the Events of Guinea), speaks of the «noble town which this Prince caused to be built on the Cape of St. Vincent... and, according to the general understanding, was that the Prince wanted to have there a special township for the assistance of merchants and so that all vessels which crossed from East to West would be able to call there and find provisions and pilots...». It may therefore be added that the Prince wanted also to take every possible advantage from this port of enforced call and would probably be even more interested in the possibility of obtaining information, knowledge and collaborators which all were abundant in the Mediterranean traffic. It was here that Henry the Navigator died on November 13th of the year 1460.

To-day the Promontory — known in the legends of antiquity and confirmed by those of the Middle Ages — as *Sacro*, and the place of burial of St. Vincent, is revered in the permanent memory and image of Prince Henry. The writer has said once before in describing this extraordinary corner of the world: «Everything in this place breathes a relentless greatness, a harsh melancholy and an unbridled strength verging on the cruel. On the whole of the Portuguese coastline there is no other location of such solitary and tragic beauty; nor would it be easy to have found a more propitious refuge and background to the inflexible idealism of so heroic a prophet».



NAVIOS DOS DESCOBRIMENTOS A BARCA

Por QUIRINO DA FONSECA



ABE-SE que nos primeiros tempos da nacionalidade portuguesa, as navegações mais largas e aventureiras, exercendo-se em geral no trato mercantil, se realizavam especialmente em embarcações de velas, naves e barcas, as primeiras mais possantes do que estas, mas umas e outras se reduzindo a um tipo quase idêntico, apresentando formas rotundas, raras vezes excedendo a capacidade de cem toneladas, aparelhando de ordinário com um só mastro, onde cruzava horizontalmente a única verga, nesta se fixando uma grande vela quadrangular.

Quando o Infante D. Henrique encaminhou a sua gente para ir desvendando o contorno do litoral Africano, cuja aproximação se mostrava erizada de perigos indefinidos, para essas audaciosas expedições do velho enigma geográfico, tinham necessariamente de preferir-se embarcações robustas, veleiras, todavia de mediano porte, que não excederia cinquenta toneladas de capacidade, devendo ser telhadas, isto é, providas de cobertura para resguardo da gente e vitualhas, bem como para defesa das investidas do mar.

Desse género seria o navio chamado «Talhim», em que Afonso Gonçalves Baldaia, mesmo antes da fixação do Infante em Sagres, alcançou o Rio do Ouro, na Costa da Guiné. Pouco depois, há menção da barca em que seguiram João Gonçalves Zarco e Tristão Vaz Teixeira, quando encontraram a ilha do Porto Santo, arrastados por um temporal.

O cronista João de Barros diz a este respeito:

«Mandou-lhes armar um navio, a que chamavam barca naquele tempo» — e o Padre António Cordeiro, na História Insulana, escrevem:

— «Que o Infante dera a Gonçalves Zarco e Vaz Teixeira, uma barca, que assim chamavam então, os navios pequenos».

Compreende-se como esses navios enviados a descobrimento nas tentativas de então para ser ultrapassado o temido Cabo Bojador, teriam propositalmente reduzido porte e pequeno calado, visto que a navegação em reconhecimento do ignoto litoral, era levando sempre a costa, por rumo da agulha como indica o cronista João de Barros, ao passo que perigosos baixios e correntes impetuosas estorvavam por vezes a derrota.

Atingido o Cabo Bojador, depararam os marinheiros ao serviço do Infante com uma extensíssima restinga, sobre a qual as águas referviam, concebendo eles que o mar dali por diante era todo esparcelado, e que se não podia transpor.

Mas não descoroçoavam o ânimo do Infante, até que, a suas instâncias, Gil Eanes realiza em 1483, a façanha de transpor sem percalços o Bojador, verificando a navegabilidade para o sul desse Cabo.

Esse notável facto na História da Navegação e da Geografia — transpor o Cabo Bojador — acha-se ligado, portanto, ao exíguo navio usado pelos marinheiros do Infante, naquelas suas primeiras empresas — a barca.

É positivo que na Península Ibérica, foi a barca, nas suas ilhas gerais, o primeiro tipo de embarcação mercante de alto bordo, natural descendente, em arquitectura naval, da barca de pesca costeira.

Era uma construção singelíssima, tanto do casco, assim como do seu aparelho, com uma vela única e, em começo do século XV, ou pelo tempo do Infante D. Henrique, raramente excedendo o porte de 30 toneladas, como se conclui das crónicas de Azurara e de outros documentos dessa época.

NOTA: A vela quadrangular, «alla quadra», pend de uma verga horizontal que o mastro suporta: essa verga pode fazer-se girar, no seu plano horizontal, em roda do mastro, e por isso, talvez, aquela vela se chama «vela redonda» e «navios redondos» aos que a usam. É o caso da barca, e o caso actual do rabelo, do moliceiro, etc. Só pode utilizar ventos muito favoráveis.

A vela triangular «alla trina», de onde parece vir o seu nome de «latina» pend de uma verga inclinada em relação ao mastro e pode cingir-se mais à mediania do navio; rapidamente o extremo inferior da verga (o carro) pode passar para a direita ou daqui para a esquerda. Todo o vento lhe faz jeito e epode avançar contra eles, chegando a sua quilha a fazer um ângulo muito pequeno com a direcção de onde o vento sopra. Os navios que usam esta vela latina chamam-se, do mesmo modo, «navios latinos». É o caso da caravela e o caso actual dos caiques algarvios, dos batéis e batelinhos de Nazaré e de alguns barcos do Tejo, etc.

NAVIRES DES DÉCOUVERTES LA BARQUE

Par QUIRINO DA FONSECA

L'on sait qu'au début de l'existence de la nation portugaise, les voyages maritimes les plus longs et les plus aventureux, généralement pour raison de négoce, se faisaient spécialement en des bateaux à voile, navires et barques, les premiers, plus puissants que les dernières, mais tous très semblables d'aspect: formes rondes, exécutant rarement une capacité de cent tonnes, naviguant, en général, avec un seul mât, croisé horizontalement par une unique vergue, où l'on fixait la grande voile quadrangulaire.

Quand l'Infant D. Henrique dirigea ses marins vers le littoral africain, pour en dévoiler le contour qui s'annonçait plein de dangers indéfinis, il lui fallut, pour ces audacieuses expéditions qui lui permettaient de déchiffrer cette vieille énigme géographique, choisir, naturellement, des embarcations robustes, des voiliers qui étaient, toutefois, de taille moyenne, n'exécutant pas cinquante tonnes, et pourvus d'un pont permettant d'y abriter les hommes et les denrées et de protéger le bateau des fortes ondes de la mer.

C'est ainsi que fut construit le navire «Talhim» où Afonso Gonçalves Baldaia, même avant que l'Infant ne se soit fixé à Sagres, atteignit le Rio do Ouro, en Guinée.

L'on mentionne, peu de temps après, la barque où Jean Gonçalves Zarco et Tristan Vaz Teixeira voyageaient lorsque, entraînés par la tempête, ils trouvèrent l'île de Porto Santo.

Le chroniqueur Jean de Barros dit, à ce sujet:

«Il leur fit préparer un navire, que l'on appelait alors barques» — et le Père Antonio Cordeiro écrit, dans son histoire Insulaire:

— «Que l'Infant donna à Gonçalves Zarco et Vaz Teixeira, une barque, ainsi s'appelaient alors les petits navires».

L'on comprend que ces navires destinés aux découvertes, qui devaient, à cette époque, tenter de dépasser le redoutable cap Bojador, étaient toujours entraînés vers la côte par l'indication de leur boussole, comme l'indique le chroniqueur Jean de Barros, tandis que de dangereux bancs de sable et d'impétueux courants bloquaient parfois la route.

Les marins au service de l'Infant, lorsqu'ils atteignirent le cap Bojador, rencontrèrent un énorme banc de sable sur lequel les eaux bouillonnaient, ils pensèrent qu'à partir de cet endroit la mer était parcelée et donc infranchissable.

Le courage de l'Infant n'en fut pas, pour autant, affaibli et, sur ses instances, Gil Eanes réalisa en 1483, la prouesse de franchir, sans incidents, le Bojador, vérifiant que la mer, au sud de ce cap, était navigable.

Ce fait remarquable dans l'Histoire de la Navigation et de la Géographie — franchir le cap Bojador — se trouve donc rattaché à ce navire exigu, dont se servaient les marins de l'Infant pour ces premières entreprises, la barque.

Il est certain que, dans la Péninsule Ibérique, la barque fut le premier genre de navire marchand de haut bord, descendant directement de la barque de pêche de la côte.

C'était une construction extrêmement simple, aussi bien en ce qui concernait sa coque que ses appareils, n'ayant qu'une unique voile et, au début du XVème siècle c'est-à-dire à l'époque de l'Infant D. Henrique, exécutant rarement la capacité de 30 tonnes, comme l'on peut en conclure des chroniques d'Azurara et d'autres documents de cette époque.

NOTE: La voile quadrangulaire «alla quadra» pend d'une vergue horizontale supportée par le mât; cette vergue peut tourner, sur son plan horizontal, autour du mât, pour cette raison, peut-être, est-elle appelée «voile ronde» et, nommés «navires ronds», les bateaux sur lesquels elles se trouvent. C'est le cas de la barque, de l'actuel «rabelo» (bateau du Douro), du moliceiro (qui recueille le limon) etc.... etc....; ceux-ci ne peuvent naviguer que par bon vent.

La voile triangulaire «alla trina» — d'où son nom de «latina» — pend d'une vergue inclinée en rapport au mât et peut s'adapter au plan moyen du navire; l'extrémité inférieure de la vergue, le «carro», peut rapidement passer à droite ou, de là, à gauche. N'importe quel vent lui sert et elle peut avancer contre lui, sa quille arrivant à former un angle très étroit avec la direction d'où souffle le vent. Les navires pourvus de cette voile latina s'appellent, en général, de la même manière, «navires latins». C'était le cas de la caravelle et c'est celui du caïque de l'Algarve, du «batel» et du «batelinho» de Nazaré et de quelques bateaux du Tage etc.... etc....



NAVIOS DOS DESCOBRIMENTOS A CARAVELA

Por QUIRINO DA FONSECA



marinha de vela, assim como a de remo, tiveram princípio na mais remota antiguidade. Mas, se para a navegação de remo, as regras foram rapidamente fixadas, quase de começo sendo atingida a perfeição, pelo contrário, a navegação de vela, com uma técnica muito diferente da de remos, só chegou ao apogeu, depois de uma longa experiência que se prolongou durante mais de trinta séculos.

De princípio, a vela apenas servia para impelir o navio para onde soprasse o vento. Mais tarde, já o navio conseguia desviar-se dessa direcção, orientando convenientemente as velas, de modo a fazerem um certo ângulo com o vento, e ampliando-se portanto, o emprego de velame.

Ficou-se por aí na antiguidade, e foi necessário chegar à Idade-Média, para que o navio de vela alcançasse caminhar livremente, conseguindo o resultado paradoxal de singrar contra o vento. É no século XV, que se convencionou fixar a data deste importante aperfeiçoamento e, desde então, viu-se o navio de vela avançar na direcção do vento, numa derrota que fazia aproximadamente um ângulo de cinquenta graus com essa direcção. Virando de bordo avançará a cinquenta graus do outro lado do vento e a cerca de cem graus da sua derrota precedente, e assim sucessivamente.» —

Eis a proposição de Clerc-Rampal, interpretando a descoberta da navegação de bolina, que se estabeleceu haver-se realizado no século XV, conforme as citadas expressões desse professor.

Mas, que circunstância notável se verificou no decurso do século XV, relativa à História Marítima de todos os povos, de modo que a experiência em navegação, praticada durante mais de trinta séculos, conquistasse então vantagens de tal forma surpreendentes, quase inconcebíveis?

Só poderia ter sido o dificultoso reconhecimento conseguido pelos navegadores portugueses, do Mar Tenebroso e da Costa Ocidental da África, até ser transposto o Cabo da Boa Esperança, longa aprendizagem e poderoso estímulo das grandes descobertas marítimas que se lhe seguiram, compreendendo as mais extensas derrotas que o homem teria feito sobre os intermínios oceanos.

Para a execução daquela façanha memorável, na vanguarda de todos os povos que investigavam o mar, tornou-se forçoso criar perseverantemente a supremacia da técnica náutica, e a conformidade dos navios para tão dificultosas empresas.

Adestrar marinheiros e apropriar navios eis o que fizeram os portugueses do século XV, e em especial os homens do exilado de Sagres.

Ora quanto aos navios apropriados a essas navegações, como se poderia evidenciar aquela supremacia decerto encontrada por nós, depois de longo porfiar, empregando as barcas, a fim de conseguir-se o resultado que se julgava paradoxal, do navio de vela poder caminhar mesmo contra o vento?

Se assim fosse, o citado paradoxo a que se refere Clerc-Rampal, ter-se-ia verificado há muito e tal não sucedera.

Invoquemos o depoimento de um contemporâneo das expedições Henriquinas, embora estrangeiro, o Genovês Cadamosto, experiente em navegação de galés, entre o Mediterrâneo e a Flandres. Dizia ele, a propósito da sua primeira viagem à Guiné, ao serviço do Infante D. Henrique, e embarcando numa carevela de Vicente Dias, viagem que se supõe ter-se realizado em 1455.

«...Porque, sendo as caravelas de Portugal os melhores navios de vela que andam sobre o mar, e sendo estes bem providos de todo o necessário, julgava impossível não poderem navegar por toda a parte.» —

Que espécie de velame empregavam as caravelas de Portugal, para então serem julgadas os melhores navios de vela que andavam sobre o mar? É o que nos explica outro contemporâneo, desta vez, o nosso Garcia de Resende, na Crónica de El-Rei D. João II.

«É porque em todo o mar Oceano, não há navios latinos senão as caravelas de Portugal e do Algarve, El-Rei, por ninguém ousar dir aquelas partes, fez crer a todos que da Mina não podiam tornar navios redondos, por caso das correntes...» —

E ainda noutra passagem da mesma Crónica:

«El-Rei, por ter a Mina guardada, fez crer em sua vida, que os navios redondos não podiam tornar da Mina, por caso das grandes correntes, sòmente navios latinos, e isto porque em nenhuma parte da Cristandade os há, senão as caravelas de Portugal e do Algarve, e os galeões de Roma, que não são para navegar tão longe.» —

As caravelas de Portugal distinguiram-se pois, pela característica notável e quase exclusiva em barcos de fins do século XV: A de serem navios latinos segundo as expressões de Garcia de Resende.

NAVIRES DES DÉCOUVERTES LA CARAVELLE

Par QUIRINO DA FONSECA

«— La marine à voile, de même que celle à aviron, existait déjà dans l'antiquité. Mais si, pour la navigation à aviron, les règles furent rapidement établies, atteignant presque aussitôt la perfection, la navigation à voile, au contraire, ayant une technique très différente de celle à aviron, n'atteignit son apogée qu'après une longue expérience de plus de trente siècles.

La voile, au début, ne servait qu'à pousser le navire en direction du vent. Plus tard, le navire parvint à se détourner de cette direction, plaçant les voiles en conséquence, de manière à former un certain angle avec le vent, raison pour laquelle on augmenta l'usage de la voilure.

L'on en resta là dans l'antiquité; il fallut attendre le Moyen-Age pour parvenir à ce que le navire navigua librement, réussissant paradoxalement à avancer contre le vent. C'est au XVème siècle que l'on décida fixer la date de cet important perfectionnement et, depuis lors, l'on vit le navire à voile avancer contre le vent, la route faisant un angle d'environ cinquante degrés avec cette direction. Virant de bord, il avançait à cinquante degrés de l'autre côté du vent et à environ cent degrés de sa précédente route, et ainsi successivement.»

C'est la proposition de Clerc-Rampal, qui interpréta la découverte de la navigation de bouline, comme ayant eu lieu au XVème siècle, indications ci-dessus mentionnées par ce professeur.

En ce qui concerne l'Histoire maritime des peuples, quel est donc le fait remarquable qui fit que l'expérience de la navigation, acquise durant plus de trente siècles, atteignit des résultats aussi surprenants, presque inconcevables pourrait-on ajouter?

Ce ne pouvait être que la difficile reconnaissance, par les navigateurs portugais, de la Mer Ténébreuse et de la Côte Occidentale d'Afrique, jusqu'à ce que le Cap de Bonne Espérance puisse être franchi; long apprentissage et puissant stimulant pour les futures grandes découvertes maritimes, l'homme fit alors, les plus longs voyages qu'il n'eût encore réalisés sur les océans infinis.

Il fallut, pour cette prouesse mémorable, à l'avant-garde de tous les peuples qui parcoururent la mer, créer, avec persévérance, la suprématie de la technique nautique, et concevoir des bateaux à cet effet.

Enseigner des marins, préparer des bateaux, c'est ce que firent les portugais du XVème siècle et, tout particulièrement, les hommes de l'exilé de Sagres.

Or, quant aux navires préparés pour ce genre de navigation, comment cette suprématie, que nous avons réussi à obtenir, pourrait-elle avoir été atteinte, après une longue préparation, afin de pouvoir, ce qui jusqu'alors avait paru paradoxal, naviguer contre le vent?

S'il en était ainsi, l'on aurait déjà vérifié ce paradoxe auquel se réfère Clerc-Rampal, toutefois, cela n'était pas encore arrivé.

Rapportons le témoignage d'un contemporain, bien qu'étranger, des expéditions de l'époque de D. Henrique, le génois Cadamosto, qui avait l'expérience de la navigation en galères, entre la Méditerranée et la Flandres; celui-ci disait, au sujet de son premier voyage en Guinée, fait au service de l'Infant, voyage que l'on suppose avoir eu lieu en 1455.

«...Car les caravelles du Portugal, étant les meilleurs navires à voile qui naviguaient et ceux-ci étant pourvus de tout le nécessaire, l'on pensait impossible qu'ils ne pussent naviguer en toutes parts.»

Quelle espèce de voilure les caravelles du Portugal employaient-elles donc pour que l'on pensât qu'elles étaient les meilleurs bateaux à voile d'alors? La raison nous en est donnée par un autre contemporain, cette fois notre Garcia de Resende, dans sa chronique du roi D. Jean II.

«C'est pourquoi, sur tout l'Océan, il n'y a de navires latins, sauf les caravelles du Portugal et de l'Algarve, Le Roi, puisque personne n'osait aller en ces endroits, a fait croire à tous, qu'en raison des courants, les navires ronds ne pouvaient revenir de la Mina...»

Et un autre passage de cette Chronique nous dit que: «Le Roi, ayant fait garder la Mina, fit croire, de son vivant, que les navires ronds ne pouvaient en revenir, en raison de forts courants, sauf les navires latins, et ceci parce qu'en aucune partie de la Chrétienté il n'y en avait, à l'exception des caravelles du Portugal et de l'Algarve et des galions de Rome, qui ne peuvent naviguer aussi loin.»

Les caravelles de Portugal se sont donc distinguées par cette remarquable caractéristique, presque exclusive, des bateaux de la fin du XVème siècle, celle d'être, selon l'expression de Garcia de Resende, des navires latins.



O INFANTE D. HENRIQUE E O DESCOBRIMENTO DO MUNDO

Por A. TEIXEIRA DA MOTA

HOMEM de pensamento e homem de acção, como tão claramente se revela no seu retrato, o Infante D. Henrique escolheu como lugar de eleição para a empresa dos descobrimentos marítimos, aí meditando e aí agindo, o Promontório Sacro. Das suas imediações partiram, primeiramente, as barcas, e, depois, as caravelas, sob a inspiração da sua devise «Talent de bien faire».

Assim se iniciava a descoberta do Atlântico, e dentro em pouco, de outros portos do Reino, em especial de Lisboa, novas velas seguiam e prolongavam os caminhos abertos pelos ousados marinheiros algarvios. Os segredos do Oceano, os seus ventos, correntes e ilhas, iam sendo sucessivamente desvendados, os navios aperfeiçoavam-se, e em consequência traçavam-se em bases seguras as rotas de navegação oceânica, firmadas na descoberta dos primeiros métodos astronómicos de saber a posição do navio. Na imensidão do mar, o homem não mais se sentia perdido.

O Infante morria em 1460, deixando revelada uma grande extensão da costa africana e novas ilhas atlânticas. Mas, mais do que isso, os marinheiros que haviam agido sob a sua inspiração estavam senhores de novos métodos de navegação oceânica e astronómica que, sucessivamente aperfeiçoados, permitiriam aos portugueses, e depois aos outros povos marítimos do ocidente europeu, atravessar todos os mares e perulstrar todos os litorais.

Através das rotas marítimas, o Ocidente ia encontrar o Oriente e o Novo Mundo, os homens de todas as raças e crenças iam conhecer-se mutuamente, a humanidade ia finalmente adquirir a noção da sua verdadeira extensão, da riqueza da sua diversidade e dos fundamentos da sua unidade. Na sua longa história, esse conhecimento, cujas consequências ainda se continuam a fazer sentir no nosso tempo, marca indubitavelmente o início de uma nova era.

L'INFANT DON HENRIQUE ET LA DÉCOUVERTE DU MONDE

Par A. TEIXEIRA DA MOTA

Homme de pensée et homme d'action, comme le révèle bien son portrait, l'Infant Don Henrique choisit, pour l'entreprise de ses découvertes maritimes, le Promontoire Sacré; c'est là qu'il médita, c'est là qu'il agit. Des alentours du Promontoire partirent, tout d'abord, les barques et, ensuite, les caravelles, sous l'inspiration de sa devise «Talent de bien faire».

C'est ainsi que commença la découverte de l'Atlantique et, peu après, d'autres ports du Royaume; de Lisbonne, surtout, de nouveaux voiliers entreprirent des voyages, prolongeant les routes ouvertes par les hardis marins de l'Algarve. Les secrets de l'Océan, ses vents, ses courants et ses îles, allaient être successivement découverts et les navires perfectionnés, ce qui permit de tracer, sur des bases sûres, les routes de la navigation océanique, la découverte des premières méthodes astronomiques permettant de reconnaître la position du navire. Sur la mer immense, l'homme ne se sentit plus perdu.

Lorsque l'Infant mourut, en 1460, une grande étendue de la côte africaine et de nouvelles îles de l'Atlantique avaient, grâce à lui, été découvertes. Mais le plus important encore, c'est que les marins, qui avaient agi sous ses ordres, se trouvaient en possession de nouvelles méthodes de navigation océanique et astronomique qui, progressivement perfectionnées, permettraient aux portugais, et ensuite aux autres peuples maritimes de l'occident européen, de traverser toutes les mers et de parcourir tous les littoraux.

Grâce aux routes maritimes, l'Occident put trouver l'Orient et le Nouveau Monde; des hommes, de races et de religions les plus diverses, allaient mutuellement se connaître, l'humanité pouvait, enfin, acquérir la notion de sa véritable étendue, de la richesse de sa diversité et des bases de son unité. Au courant de leur longue histoire, ces connaissances, dont les conséquences continuent à se faire sentir de nos temps, marquent indubitavelmente, le commencement d'une nouvelle ère.

PRINCE HENRY AND THE DISCOVERY OF THE WORLD

by A. TEIXEIRA DA MOTA

A man of wisdom and a man of action, as clearly revealed in his portrait, Prince Henry chose as his elected post for the enterprises of the maritime discoveries, the place known in olden times as the Sacred Promontory. From these surroundings went first the sloops and later the caravels, under the inspiration of his motto "Talent de bien faire".

So was the discovery of the Atlantic begun and soon afterwards, from other ports in the kingdom of Portugal — particularly from Lisbon — other sails followed and extended the maritime routes opened by the brave sailors of the Algarvian province. The secrets of the ocean, of the winds, the currents and the islands were all revealed in turn; ship-building was developed and a consequence the navigational routes were recorded on foundations of certainty supported by the discovery of the first astronomical methods to determine the ships' position. Man no longer felt lost in the immensity of the sea.

The Prince died in 1460, leaving behind him the knowledge acquired of a large extension of African coast and of new islands in the Atlantic. But there was more than this: the sailors who had worked under the Prince's inspired guidance were now masters of new methods of ocean and astronomical navigation which, with successive improvements, were to permit the Portuguese — and later other maritime peoples of the West of Europe — to cross the seas and study the far-flung coasts.

Through maritime routes the West was to meet the East and the New World; men of all creeds and races were to meet and know one another; and humanity was finally to acquire the knowledge of its true extension, of the richness of its divergencies and of the foundations of its unity. In the long history of Man, this knowledge was an undoubted mark of a new era, the consequences of which are still making themselves felt to the present day.

The difference contained in the streamer of Prince Henry went unidentified until quite recently. Braamcamp Freire, the historian, in his 'Heraldry at Sintra', made specific reference to this when he mentioned that corners shown in the Prince's panel which is now to be seen on the restored face of his tomb at Batalha, were not to be found on the cloth panel depicted on the original tomb.

The Marquis of São Payo, from information given in the 'Genealogical History' of Caetano de Sousa, and from the analogy of the heraldic usage of the House of Lancaster in the XIV and XV centuries, came to the conclusion that the Prince's streamer would be azure adorned with three fleur-de-lys, taken from the Armoury of his maternal ancestors. Caetano de Sousa, who based his information on Francisco Soares Toscano (XVII Century), refers to the Prince's difference in the following terms: 'lilies on the lower left edge of the streamer'. However, the lack of reliability of the sources of the XVII and XVIII centuries on matters relating to Armoury, made direct and more profound investigation a necessity.

As the facing of the Prince's tomb is a recent work of restoration, doubt is bound to assail the spirit of the historian, already familiar with the uncertainty of certain works of restoration, especially when applied to decisive details—as decisive in this case as the authenticity of a signature—because the detail referred to is a personal symbol, applied as a difference, to the arms of the various members of one family.

The direct sources of the Arms of King Henrique are as follows:—the heraldic illumination of the Chronicle of Guinea, the white seal of the Prince and the face of the tomb at Batalha. The blue enamel is hardly visible in the Chronicle illumination. The white seal has no colour on the cloth panel. The cloth panel, or streamer, on the tomb shows forked corners to its edges.

The only probability of any trace at all of the difference is to be found at Batalha. The old face was closely examined, and on the streamer in the centre of the panel obvious traces were found of the fleur-de-lys. The other motifs were very faded. Archaeological tests proved once again the erudite research of the Marquis of São Payo and the fact that the corners of the streamers on the new face of the tomb were indeed those of Prince João.

SHIPS OF THE DISCOVERIES THE SLOOP

by QUIRINO DA FONSECA

It is known that during the first period of Portuguese history, the widest and more adventurous navigational enterprises—mostly of a merchant character—were carried out mostly in sailing ships of the sloop or barquentine type, the former more powerful than the latter, but both of almost exactly identical specifications: rotund in shape and seldom exceeding one hundred tons, usually one-masted and square-rigged.

When Prince Henry guided his people to exploration of the African coast, whose approaches were supposedly bristling with undefined dangers, and to enable these daring expeditions to pierce the geographical mysteries of the time, preference had for obvious reasons to be given to a robust craft, fitted with sails but of medium size not exceeding fifty tons; they also had to be covered, that is provided with shelter for the crew and victuals, as well as protected from the onslaughts of the sea.

A craft of this kind, known as a 'talhim', would supposedly have been used by Afonso Gonçalves Baldaid—even previous to the establishment of the Navigator Prince's school at Sagres—when he attained the Ouro River on the Coast of Guinea.

A little later there is mention of the vessel in which João Gonçalves Zarco and Tristão Vaz Teixeira sailed when they found the Island of Porto Santo whence they had been blown by a storm.

The historian João de Barros says in this respect: «He had a vessel fitted for them of the type known as a sloop», and the Reverend Antonio Cordeiro, in his «History of the Islands» says that «the Navigator Prince gave to Gonçalves Zarco and Vaz Teixeira a sloop which was the name at that time of the small ships».

It is understandable that the ships sent out on the discoveries at that time in an attempt to round the fearsome Cape Bojador would purposely be of small stature and draft, because these reconnaissance voyages to the unknown were directed by compass to the coast, as indicated by the historian João de Barros, because of the shallows and dangerous currents which frequently interfered with navigation.

When the sailors got to Cape Bojador, these mariners in the service of the Navigator Prince found an enormous whirlpool of swirling waters, which led them to believe that the sea was extensively dangerous in the region and that no crossing was possible.

But not even these reports discouraged the Prince and he carried on until in 1433 Gil Eannes made his famous voyage across the perilous sea of Bojador and discovered that there was in fact a possibility of sailing further South in this direction.

This remarkable fact in the history of navigation and of geography—the passing of Cape Bojador—is therefore closely connected with the small ships used by the Prince's sailors in these first enterprises—in other words, the sloop.

It is a positive fact also that on the Iberian Peninsula, the sloop in its general aspect was the first mercantile craft with a high deck and was the natural ancestor—in naval architecture—of present-day coastal fishing craft.

Its design was unique in bull as in rigging with only one sail and at the beginning of the XV century, or in the time of Prince Henry the Navigator, it rarely exceeded 30 tons in weight, as can be confirmed in the Azurara Chronicle and other documents of the period.

NOTE: The square sail 'alla quadra' hangs from a horizontal spar supported by the main-mast; this rig can be swung in all directions and is, perhaps for this reason, known as a 'round sail' and the craft using it a 'round ship'. This is the case too of the sloop and the present-day case of the 'rabelo' (Douro river craft) and 'moliceiro' (Aveiro craft). It can only use very favourable winds.

The triangular sail 'alla trina', from whence probably stems its name of lateen sail, hangs from a spar inclined in relation to the mast and can therefore be easily adapted to the size and shape of the craft. It can use any wind and can 'sail against the wind', its keel describing a slight angle to the direction of the wind. Ships carrying this rig are also known as 'lateen ships'. This is the case of the caravel and the present case of the Algarve caique, the barges and small barges of Nazaré and some of the Tagus River craft.

SHIPS OF THE DISCOVERIES THE CARAVEL

by QUIRINO DA FONSECA

«Sailing, as well as rowing, has existed since the holdest of ancient times. But whereas the rules for rowing were easily and quickly established, bringing perfection almost immediately, those for sail navigation—using entirely different developments—only reached their peak after experiment and trial lasting for almost thirty centuries.»

«Sails were at first used simply to drive the ship wherever the wind blew. Later, the ship was able to change this direction, by using its sails in order to describe an angle with the wind, thereby increasing the use of sail.»

«This is as much as was accomplished in the olden times of which we are speaking, and it was not until the Middle Ages that ships were enabled to move freely by the paradoxical accomplishment of sailing against the wind. The dates chosen by the historians for this important improvement are situated in the XV century and since that date the sailing vessel proceeded to move in the direction of the wind in tack at an angle of approximately 50 degrees. On turning it would advance fifty degrees in another angle to the wind and at about one hundred degrees from its preceding course, and so on in regular sequence.»

The above is a quotation from Clero-Rampal, interpreting the discovery of tack navigation, which has been established to have taken place in the XV century as explained in the foregoing paragraphs.

What, however, was the notable circumstance which occurred during the XV century, relating to the Maritime History of the world, so that experience in navigation—which had already been practised for thirty centuries—should have gained such surprising and almost unbelievable advantages?

It could only have been the result of the difficult reconnaissance obtained by the Portuguese navigators of the fearsome seas and of the West Coast of Africa, including the crossing of the Cape of Good Hope; a long apprenticeship in navigation and a powerful encouragement of the great maritime discoveries which followed, including the longest voyages at that time made by man across the unending oceans.

In the execution of this memorable feat, in the lead of all the countries who were investigating the seas, it was imperative to perseveringly create supremacy in nautical skill, and suitability of the vessels for these perilous undertakings had to be very carefully studied. To train the crews and fit the vessels was the task of the Portuguese in the XV century and especially with the men working with the 'exile of Sagres', Prince Henry the Navigator.

The question then is—in speaking of the suitable vessels for these voyages:—what evidence is there that this supremacy most certainly attained by the Portuguese, who were experimenting with the sloop, at that time obtained the result then believed to be paradoxical, of a ship being able to sail only not with the wind but against it?

If this is so, then the 'paradox' [sic] mentioned by Clero-Rampal must have occurred much earlier, and this was not the case.

Let us therefore invoke the testimony of a contemporary—although a foreigner—called Cadamoste, well experienced in galley navigation between the Mediterranean and Flanders. He says, in speaking of his first voyage to Guinea in one of Vicente Dias's caravels in the service of the Navigator Prince—which is believed to have taken place in 1455—the following:

«...Because, as the caravels of Portugal were the best ships of sail on the seas, and these being provided with all the requisites, it was thought impossible for them not to sail anywhere.»

What sort of sail did these Portuguese caravels use then, to be considered the best sailing ships on the seas at that time? The answer is given by another contemporary of the Navigator Prince. This time it is the Portuguese writer Garcia de Rezende in his *Chronicle of King João II*:

«It is because in all the Ocean seas there are no latin [lateen] ships apart from the caravels of Portugal and the Algarve and the King as no one dared to go to those parts stated that no round ships could return from Elmina because of the currents.»

And in yet another passage of the *Chronicle*, the writer says:

«The King because of having Elmina guarded made known in his lifetime that the round ships could not return from Elmina because of the great currents, only latin ships and this because nowhere in Christendom are there any except the caravels of Portugal and the Algarve and the galleys of Rome which are not for navigating so far.»

The caravels of Portugal were therefore unique in this remarkable and almost exclusive feature in vessels of the XV century: they were lateen ships and evidence of this is to be found in the writings of Garcia de Rezende.



S selos estão reproduzidos nesta notícia na escala de 2:1 e nas suas cores reais. Foram fabricados na Casa Courvoisier, da Suíça, em heliogravura, têm as dimensões de 26 x 33,6 mm compreendendo a serrilha e tem os denteados, 12 ¼ horizontal e 12 ½ vertical.

O plano desta emissão é o seguinte:

1\$00	15.000.000
2\$50	3.000.000
3\$50	2.000.000
5\$00	1.000.000
8\$00	1.000.000
10\$00	1.000.000

Foi marcada a data de 4 de Agosto de 1960 para o 1.º dia de circulação da nova emissão, tendo sido criados carimbos especiais para serem apositos quando solicitados, nas correspondências entradas até ao dia acima indicado e sendo vendidos sobrescritos alusivos ao acontecimento filatélico, ao preço de 1\$00. Os pedidos devem ser dirigidos aos SIR — R. de São José 20 — Lisboa, às Estações de Correio da Batalha-Porto, Viseu, Tomar, Batalha-Vila, Sagres, Ponta Delgada, Angra do Heroísmo e Horta nos Açores e Funchal na Madeira.

O desenho do sobrescrito de 1.º dia e os carimbos encontram-se reproduzidos nesta página em tamanho natural e nas suas cores reais.

Esta notícia foi impressa em «off-set» nas oficinas da Casa da Moeda com direcção gráfica dos Serviços Artísticos dos CTT.



Les timbres sont reproduits, sur cette nouvelle, à l'échelle de 2:1 et en leurs couleurs naturelles.

Ils ont été imprimés à la Maison Courvoisier, en Suisse, en heliogravure.

Les dimensions sont de 26 x 33,6 mm comprenant le dentelé qui est de 12 ¼ horizontal et 12 ½ vertical.

15.000.000 timbres de	1\$00
3.000.000 » »	2\$50
2.000.000 » »	3\$50
1.000.000 » »	5\$00
1.000.000 » »	8\$00
1.000.000 » »	10\$00

La nouvelle émission sera mise en vente le 4 Août 1960. Un timbre spécial sera apposé sur la correspondance reçue jusqu'à la date ci-dessus mentionnée. Des enveloppes se référant à cette émission seront vendues au prix de 1\$00 chacune.

Les demandes devront être adressées au SIR — R. S. José 20, à Lisbonne, à Estação de Correio da Batalha, Porto, et à Viseu, Tomar, Batalha-Vila, Sagres et à Ponta Delgada, Angra do Heroísmo, et Horta aux Açores, et Funchal à Madère.

Le dessin de l'enveloppe du 1.º jour et le timbre spécial sont reproduits, sur cette page, en leur taille et couleurs naturelles.

Cette nouvelle a été imprimée, en «off-set», dans les ateliers de la «Maison de la Monnaie», sous la direction graphique des Services artistiques des P. T. T.

The stamps are here reproduced to scale 2:1 and in actual colour. They were made by the firm of Courvoisier of Switzerland in photogravure and measure 26 x 33,6 millimetres including the serrated edge, with 12 ¼ horizontal and 12 ½ vertical perforation.

The project for this issue is as follows: —

15.000.000 stamps of	1\$00
3.000.000 stamps of	2\$50
2.000.000 stamps of	3\$50
1.000.000 stamps of	5\$00
1.000.000 stamps of	8\$00
1.000.000 stamps of	10\$00

The first day of circulation will be 4th August 1960 and special postmarks are available on request for all correspondence received up to that date. Special envelopes are also available at the price of 1\$00 (one escudo). Inquiries should be addressed to: S. I. R., Rua de S. José, 20, Lisbon 2, Batalha General Post Office, Oporto or to the Post Offices at Viseu, Tomar, Batalha-Vila, Sagres, Ponta Delgada, Angra do Heroísmo and Horta (the last three at Azores), and Funchal (Madeira).

The design of the envelope for the first day of issue and of the postmarks are reproduced here in actual size and colour.

This page was printed in off-set at the Portuguese Mint under the direction of the Arts Department of the Portuguese Post Office Administration.