

CONSUELO VARELA  
(Coord.)

CONGRESO INTERNACIONAL  
CRISTÓBAL COLÓN, 1506-2006  
HISTORIA Y LEYENDA

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DE ANDALUCÍA  
SEDE IBEROAMERICANA SANTA MARÍA DE LA RÁBIDA  
EXCMO. AYUNTAMIENTO DE PALOS DE LA FRONTERA  
CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS - EEHA

PALOS DE LA FRONTERA (Huelva)  
2006

Quedan rigurosamente prohibidas, sin la autorización escrita de los titulares del *copyright*, bajo las sanciones establecidas en las leyes, la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento, comprendidos la reprografía y el tratamiento informático, y su distribución.

Portada: JUAN CARLOS CASTRO CRESPO

- © UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DE ANDALUCÍA  
Sede Iberoamericana de Santa María de La Rábida
- © EXCMO. AYUNTAMIENTO DE PALOS DE LA FRONTERA
- © CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS - EEHA

ISBN: 84-7993-037-3  
Depósito legal: SE-3924-06  
Impreso en España  
Impresión: El Adalid Seráfico S.L.L.  
Maquetación: Juan Gallardo Blanco

# As viagens de Colombo e a náutica portuguesa de quinhentos

JORGE LUIS MATOS  
Escuela Naval, Lisboa

Diz-nos a mais rigorosa e atenta historiografia tradicional que Cristóvão Colombo chegou a Portugal por via de um trágico acaso, que resultou num naufrágio em que miraculosamente salvou a vida nadando até à costa algarvia, por perto do Cabo S. Vicente. Fundamenta-se esta ideia no que nos descreve Las Casas<sup>1</sup> e que, aliás, repete o que consta na *História del Almirante* escrita pelo próprio filho, Hernando Colón. “el almirante navegava en compañía del mencionado Colón el Mozo, cosa que hizo durante mucho tiempo”,<sup>2</sup> encontrando quatro navios de Florença que decidiram atacar. O combate foi duro e prolongado, de que resultou um incêndio e um naufrágio, de que Colombo se salvou a nadar até à costa, descansando, de vez em quando, agarrado a um remo. E este é apenas mais um dos muitos episódios misteriosos que envolvem a vida do descobridor da América. Vários historiadores chamaram a atenção para a impossibilidade de que tivesse navegado com o corsário *Colón el Mozo*, que se sabe ter actuado muito depois da data apontada para estes eventos, e os factos narrados – a batalha, o incêndio e o próprio nome do corsário – sugerem um outro corsário, conhecido por *Colombo el Viejo*, na altura ao serviço do rei de França. Alonso de Palencia e Diego Valera referem um combate que teve lugar em 13 de Agosto de 1576 e Rui de Pina fala do mesmo corsário<sup>3</sup>, referindo que se encontrou com Afonso V em Lagos – quando este partia ao encontro de Luís XI, pedindo-lhe apoio, na sequência da batalha do Toro – e concertou de “andar d’armada em seu favor [...] Os quaes todos logo de hy a poucos dias [...] afferaram quatro carraças de Genoa, e sendo já per força entradas em

1 Casas, Bartolomé de las: *Historia de las Índias*, México, 1995, vol I, p. 34.

2 Colón, Hernando: *Historia del almirante*, Barcelona, 2006, p. 56.

3 “Cullam famoso cossairo Francês”, Cf. Rui de Pina, *Crônicas de [...]*, Porto, 1977, p. 851.

huma, se acendeo fogo em hum barril de pólvora...”. A história parece ser coincidente em várias fontes, apenas surgindo nova polémica quanto ao lugar que Colombo ocupava na contenda. Pareceria evidente que viria num dos navios genoveses, o que se confirmaria pelo socorro ou pela ligação que estabeleceu em Lisboa com as casas comerciais de Spínola e Di Negro, mas pode acontecer que andasse na própria armada do corsário francês há alguns anos, o que justificaria o seu saber náutico e muitas outras observações que surgem avulsas e, nalguns casos, inexplicáveis nas suas notas e nas afirmações de Hernando e Las Casas<sup>4</sup>. Em todo o caso, não é meu propósito aprofundar aqui essa questão –que, além do mais, se me afigura bastante turva– aceitando apenas o facto de que em 1476 se instalou em Portugal, onde terá chegado a nado. E por alguma razão aqui ficou.

Adivinha-se no Portugal de 1476 o despontar do plano joanino da Índia que tinha uma face visível na persistência das navegações ao Golfo da Guiné e na tentativa de continuar as explorações cada vez mais para sul. A guerra com Castela, encetada por D. Afonso V, com o intuito de colocar no trono vizinho a sua sobrinha D<sup>a</sup> Joana, sofrera um revés importante na batalha do Toro que, por si só, poderia não ter sido decisiva. O monarca português tentava, por todos os meios fazer uma aliança com Luís XI de França e buscava os apoios necessários para continuar o conflito. Contudo, surge na altura um factor que me parece ter sido decisivo para o desenrolar dos acontecimentos. As explorações da Guiné davam os seus frutos e constituíam um monopólio quase absoluto para as caravelas portuguesas, mas a guerra com Castela tinha criado um grave problema a esse tráfico valioso: a aproximação a Lisboa tornara-se perigosa pela multiplicação de ataques corsários; e, pior do que isso, surgiam navios castelhanos nas costas da Guiné, ameaçando descobrir os caminhos de uma fonte que importava preservar. Estes foram, talvez os principais factores tidos em conta pelo príncipe D. João (herdeiro do trono) que formalmente tomara conta dos negócios ultramarinos em 1471, mas que só depois do Toro a eles se dedicava de corpo e alma, olhando-os como um desígnio nacional de primeiríssima ordem e a preservar a todo o custo.

É curioso notar, sobre este assunto, a ascensão da figura de Fernão Gomes, a quem o rei tinha arrendado, em 1469, e por cinco anos, a explo-

---

<sup>4</sup> Cf. Pedrosa, Fernando: *Cristóvão Colombo corsário em Portugal (1469-1485)*, Lisboa, 1989, *passim*.

ração dos produtos da costa africana (com exceção do comércio de Arguim e da terra em frente às ilhas de Cabo Verde), mediante o pagamento de uma renda anual de 200 000 réis e o compromisso de explorar 100 léguas de costa por ano. Fernão Gomes cumpriu escrupulosamente o contrato (que viu prolongado por mais um ano) e foi nobilitado posteriormente, passando a integrar o Conselho Régio em 1478. Curiosamente, numa altura em que o governo estava na mão do Príncipe, na qualidade de regente. E realço este pormenor para salientar a importância que D. João deu às viagens marítimas, uma questão preterida pelo seu pai como secundária, nomeadamente, em relação às campanhas e conquistas em Marrocos. Neste caso específico, a nobilitação de Fernão Gomes e a sua integração no conselho régio, associada à ascensão do Príncipe, quer nos assuntos africanos quer no governo do próprio país, são alguns dos factos que se podem relacionar com um crescente interesse pela exploração ultramarina, agora ameaçada pela intrusão castelhana na sequência da guerra de sucessão. Quero com isto dizer que, o período que vai de 1476 (após o Toro) até à assinatura do Tratado das Alcáçovas, em 1479 (ratificado em Toledo em 1480), é um período de mudança na política portuguesa. E é inevitável que isso não tivesse uma expressão visível no movimento do porto de Lisboa, fosse pelo crescente número de navios, fosse pelo carácter exótico das mercadorias e gentes, fosse ainda (sobretudo) pelas conversas sobre o “mundo por descobrir”. A cidade, o porto e a corte, eram certamente paraísos de aventureiros, discutindo cada um ao nível da sua própria visão da descoberta. Havia homens simples do mar que procuravam impressionar os incautos com histórias mirabolantes de viagens, terras nunca vistas e ilhas encantadas; haveria homens de negócios que contactavam com mercadorias impensáveis alguns anos antes, e que realizavam negócios fabulosos; mas circulavam também cosmógrafos, cartógrafos, astrólogos, fabricantes de instrumentos, homens que sabiam latim e grego e que conheciam relatos e descrições fantásticas, gente que vendia livros, pessoas que frequentavam a corte e que, no rebuliço das tabernas, falava dos seus sonhos sem limites. E foi esta Lisboa que Colombo viu (pela primeira vez?) e que não pode ter deixado de o impressionar. A Ribeira, o Tejo, a Casa da Mina, as ruas de mercadores, as lojas de livros, as oficinas de cartógrafos e o convívio com eruditos clérigos ou laicos compuseram a “babilónica universidade” onde estudou, pensou e desenvolveu a ideia de

alcançar as Índias, navegando num sentido diferente daquele que seguiam as habituais viagens portuguesas.

Deve dizer-se que na sua essência o projecto colombino não era uma novidade absoluta, encontrando múltiplas inspirações em viagens ocasionais ou fantásticas, que decorreram (ou de que se falou) ao longo do século XV, e que faziam supor a existência de ilhas e terras a ocidente. Terras essas que aparecem na cartografia da época. O caso mais antigo –tanto quanto sei– está na carta atribuída a Zuane Pizzigano e estudada por Armando Cortesão, onde surge um grupo de ilhas (*antilia* e *satanases* são as de dimensões mais significativas) que o autor coloca no Golfo do México, pretendendo, dessa forma, documentar viagens portuguesas a essas longínquas paragens antes de 1424, data da feitura do mapa. Não importa agora qualificar a sua argumentação, mas apenas salientar o mito, a ideia e a conversa suscitada pelo assunto, que, pelos vistos, não se circunscrevia à Península Ibérica. Aliás, se quisermos ser mais rigorosos na consideração de relatos de viagens aos espaços oceânicos do Atlântico ocidental, mesmo passando por cima das fantásticas hipóteses de fenícios e gregos, que ali podem ter ido parar ao sabor das correntes (para não mais voltar), não devemos ignorar a *Descrição da África e de Espanha* feita por Edrisi, no século XII, onde nos diz: “Foi de Lisboa que partiram os aventureiros, para a expedição que tinha como objectivo saber o que encerra o Oceano e quais são os seus limites...”. Uma expressão que encerra toda a magia do oceano ocidental e a nostalgia de quem olha o sol poente e sente crescer o desejo de ir atrás dele, num impulso de negação da noite. E não faltaram a Colombo outras descrições como esta. Uma delas está relatada pelo filho, Hernando Colón, e por Las Casas referindo uma viagem de Diogo Teive, que “ocorrió cuarenta años antes de que se descubriesen las Indias”<sup>5</sup>, culminando com a descoberta das ilhas das Flores e do Corvo, as mais ocidentais do Arquipélago dos Açores. Mas há mais referências na História da Expansão Portuguesa, até aos anos oitenta do século XV, e que não passaram despercebidas a Colombo. Em 1462, João Vogado requereu a D. Afonso V os direitos de donatário de umas ilhas que tinha avistado numa outra viagem, propondo-se lá voltar. Fernão Rodrigues do Arco, Fernão Dulmo, João

---

5 Colón, H.: *Historia...*, p. 74. Esta afirmação datou a viagem de Diogo Teive e a descoberta das ilhas de Flores e Corvo de 1452 e, segundo o relato de Hernando, com Diogo Teive ia um “piloto” de Palos (“gallego” segundo Las Casas), chamado Pedro Velasco (ou Pedro Vasquez), que, em La Rábida falou com Colombo.

Afonso do Estreito, foram outros tantos a quem foram prometidas benesses sobre terras a descobrir, cumprindo, aliás, um ritual que servia os intentos do rei, estimulando iniciativas, sem despende nada da sua própria fazenda.

Diremos, no entanto, que em nenhum destes exemplos se identificou as (imaginárias) terras ocidentais como sendo a Índia a que procurava chegar D. João II ou D. Manuel, e que Colombo dizia ser muito mais fácil de alcançar (mais perto) seguindo para ocidente. Entre um caso e outro parece-me haver uma diferença qualitativa substancial que –no caso do navegador italiano– implicava um raciocínio sobre a cosmografia clássica e obrigava a um conhecimento (mesmo que erróneo) de coisas que não estavam ao alcance dos comuns marinheiros sonhadores. Alguns anos depois de estar instalado em Portugal, tendo casado com Filipa Moniz, filha do primeiro capitão donatário de Porto Santo, o jovem corsário/comerciante genovês propôs ao rei D. João encontrar o caminho marítimo para a Índia, navegando na direcção do ocidente, onde esperava encontrar as ilhas de Cipango (Japão) e o grande império do Cataio (China), a partir de onde alcançaria a Índia, tal como o fizera Marco Pólo cerca de dois séculos antes. Fácil será de entender que a proposta parecia aliciante, uma vez que a exploração da costa africana, a sul do Equador, era trabalhosa, os navios lutavam contra correntes marítimas adversas, e não era possível saber-se com absoluta certeza se havia, efectivamente, uma passagem navegável para o Oceano Índico. Além disso, pelos cálculos de Colombo, a diferença de longitudes entre a Península Ibérica e a Índia, contada para ocidente, era menor do que sendo contada para oriente. A proposta tinha portanto uma componente de natureza científica que implicava uma compreensão geométrica da esfera terrestre, inacessível ao navegador ou comerciante comum. Ou seja, a par do ambiente próprio de um porto onde se cruzavam navios vindos de todas as partes, e onde viviam homens que tinham, efectivamente, avistado novas terras e novos mares –colocando nas suas conversas algo mais do que aquilo que se diria em qualquer porto do Mediterrâneo ou da Europa do Norte– Cristóvão Colombo tinha colhido em Lisboa um outro saber que não era acessível a toda a gente sobre o qual, pela certa, já trazia alguma preparação. Nas viagens que efectuara como corsário ou mercador e nas longas estadias que a vida do mar por vezes proporcionava, tivera oportunidade de contactar com quem sabia latim, e lhe fornecera alguns rudimentos de uma língua, que nunca escreveu com o requinte e a elegância de Cícero, mas que podia ler e entender. Sobretudo, podia servir-se

dela para aprender coisas, o que foi muito importante. Provavelmente, teve contacto com algumas das mais notáveis obras de geografia e cosmografia, quer da antiguidade, quer de tempos mais recentes. E com estes instrumentos foi construindo um saber que lhe permitia acompanhar algumas das especulações geográficas da época. Pode discutir-se se o adquiriu em Lisboa ou se já lhe vinha de uma juventude cujos pormenores desconhecemos, mas não creio que isso seja a questão mais importante a considerar. Como todos os espíritos dotados da ansiosa curiosidade que permite chegar ao saber, é provável que a sua aprendizagem tivesse sido contínua, com muita leitura e muita discussão especulativa. E fê-lo sempre com quem estava ao nível dos seus conhecimentos, não lhe faltando interlocutores em Itália ou em Lisboa, como não lhe faltaram depois em La Rábida ou em Sevilha.

Um caso, no entanto, importa recordar, porque teve uma particular importância na definição do seu ousado plano marítimo: o conhecimento que teve de uma carta e de um mapa elaborados por um matemático e cosmógrafo florentino chamado Paolo del Pozzo Toscanelli, enviados ao português Fernando Martins, na altura cónego da Sé de Lisboa e conselheiro do rei D. Afonso V. Como quase tudo o que diz respeito a Colombo, também este caso está envolto em névoas e suposições que resultam do desaparecimento dos documentos originais e de posteriores manipulações de toda a ordem. Mas alguns dos factos podem ter-se como certos, parecendo incontestável que esta carta teve uma influência determinante na estruturação do plano colombino. Em 1871, Henry Harrisse encontrou dentro de um livro que pertencera à biblioteca de Colombo a cópia de uma carta que lhe escrevera o matemático florentino<sup>6</sup>. Aparentemente trata-se da resposta a uma outra que lhe enviara o almirante, e do texto consta uma breve explicação da sua teoria sobre a estreita dimensão do Oceano Atlântico e a proximidade das terras visitadas por Marco Pólo. Como anexo, envia-lhe ainda uma cópia do escrevera ao cónego lisboeta em 1471, na altura, com o intuito de que fosse apresentado ao rei de Portugal um projecto de viagem até à Ásia, seguindo na direcção do Ocidente. Segundo o texto, as explicações eram ainda complementadas com um mapa (desaparecido) que evidenciava a sua teoria, e mostrava como as costas da China e do Japão estavam ao alcance de qualquer navio, em meia

---

<sup>6</sup> Damião Peres, Damião: *História dos Descobrimentos Portugueses*, Porto, 1992, p. 252. Existem sérias reservas quanto à autenticidade do referido documento.



dúzia de dias. Ao que parece, Colombo soube da correspondência entre o prelado português e Toscanelli, resolvendo escrever a este último, apresentando-lhe as suas próprias ideias e pedindo-lhe o apoio do seu prestígio e autoridade científica. Como resposta recebeu, então, uma carta de que o documento encontrado é (aparentemente) uma transcrição feita pelo próprio Colombo ou por seu irmão Bartolomeu. Parece óbvia a forma como as ideias de Toscanelli caíram no espírito de Colombo como ouro sobre azul, e tudo surge relatado na *História de las Indias* e em Las Casas, apesar de que continuam a subsistir dúvidas sobre a autenticidade da correspondência entre o florentino e o almirante, dado que os documentos existentes não são originais e apresentam algumas incoerências. No que diz respeito à posição portuguesa sobre o “caso Toscanelli” —e tendo em conta que a primeira versão da carta datada de 1474— é importante observar que, nesse tempo, a exploração da costa africana estava por alturas do Cabo de Santa Catarina (1° 53’S; 9° 16’E) e que, posteriormente, ocorreram casos diversos de navegadores que se propuseram ir descobrir terras a ocidente, requerendo benefícios e privilégios sobre as mesmas. É possível que, durante algum tempo, a coroa portuguesa (leia-se a direcção política do Príncipe D. João) tenha jogado nas duas hipóteses, até tomar consciência de que a distância para ocidente era muito superior à que afirmava o florentino. Mas parece-me interessante seguir um conjunto de factos que podem ajudar a interpretar algumas das decisões tomadas.

Como já foi dito antes, em 1479, foi assinado o acordo das Alcáçovas, e uma das suas cláusulas estabelecia serem portuguesas todas as terras e ilhas descobertas a sul das Canárias “contra Guínea”, bem como o direito de navegação e comércio nessas paragens. Esta cláusula foi conseguida, sem sobra de dúvida, à custa de cedências, nalguns casos bastante humilhantes para D. Afonso V, e indicia uma clara opção no sentido de garantir o domínio dos mares do sul, mesmo que isso apenas tenha a ver com os tratos de comércio, que se revelavam bem lucrativos desde que foram atingidos os deltas do Volta e Níger. Entretanto, em 1481, morre D. Afonso V e sobe ao trono D. João II que, de imediato, manda construir a fortaleza de S. Jorge da Mina (5° 10’N; 1° 15’W). Ainda no ano de 14817, Diogo Cão sai para a sua primeira viagem

---

7 Radulet, Carmen: “As viagens de Descobrimento de Diogo Cão”, in *Mare Liberum*, nº 1, Lisboa, 1990, p. 188.

até à costa angolana e, a partir daí, são notórios os esforços para alcançar o extremo sul da África, em viagens sucessivas (três de Diogo Cão) que culminam com a de Bartolomeu Dias, em 1487/88, quando, finalmente, se dobrou o Cabo da Boa Esperança.

Não se sabe qual foi a data exacta em que Colombo apresentou o seu projecto a D. João II, mas supõe-se que terá ocorrido por fins de 1483 ou princípios de 1484. Na altura a casa da Mina funcionava em pleno, o ouro da Guiné chegava regularmente a Lisboa, e Diogo Cão já tinha regressado da sua primeira viagem, anunciando os contactos com o reino do Congo e preparando-se para partir de novo para o Hemisfério Austral. Parece-me claro que o soberano português não aceitaria inverter esforços, concedendo a uma iniciativa destas mais do que aquilo que aceitava sempre. Os “privilégios do costume”, direi eu. O governo das terras descobertas, com as limitações jurisdicionais habituais, e honras menores de nobilitação, que nunca eram definidas *a priori*. Não creio que Colombo se contentasse com isso, nem creio que D. João II estivesse disposto a inverter um processo que parecia dar passos seguros, que correspondia às opiniões científicas mais avançadas da época, e que seguia por um caminho onde os portugueses tinham de concentrar esforços para garantir o domínio efectivo de uma zona que, além do mais, já estava a dar lucro.

Pouco importam, no entanto, as razões ou os argumentos debatidos entre os representantes do rei e o navegador, uma vez que o projecto não foi aceite nem parece ter merecido a importância de uma referência numa crónica<sup>8</sup>. O que aqui interessa salientar é a forma como o Cristóvão Colombo, que chegou a Portugal em 1476, pode ter sido influenciado pelo ambiente de Lisboa para cimentar uma ideia que assumiu a força de uma obsessão. O facto de ouvir falar na existência de terras a ocidente –algumas delas com dimensões tão significativas que poderiam ser um dos países descritos por Marco Pólo– e de ter tomado conhecimento de uma teoria que colocava essas terras a uma distância acessível, numa viagem marítima directa, parece-me ter dado corpo apenas a uma parte do plano colombino. Outros factos com que contactou e que deve ter acompanhado com atenção deram ainda mais força às suas

---

<sup>8</sup> Apenas João de Barros –que escreveu muitas décadas depois do sucedido– lhe dedica umas linhas para dizer que “todos houveram por vaidade as palavras de Colom”. *Apud* Peres, D.: *História dos...*, p. 257.

ideias, da mesma forma que a experiência das navegações realizadas naquela década lhe permitiu resolver alguns problemas náuticos e técnicos complexos, que a sua empresa comportava.

Contudo, antes de abordar as questões náuticas propriamente ditas, em que podem relacionar-se decisões tomadas pelo almirante, com práticas e saberes que estão presentes nas navegações portuguesas entre o Golfo da Guiné e Lisboa, parece-me importante falar de uma viagem que efectuou às Ilhas Britânicas, possivelmente em 1477<sup>9</sup>. Em relatos do próprio –registados numa nota à margem dum exemplar da *Historia* de Pio II<sup>10</sup>, e no fragmento de uma carta que, em Janeiro de 1495, escreveu aos Reis Católicos– diz o seguinte: “Yo navegué el año de quatrocientos y setenta y siete, en el mes de Hebrero, ultra Tile isla cien leguas, cuya parte austral dista del equinocial setenta y tres grados, y no sesenta y tres, como algunos dicen...”<sup>11</sup>. Ou seja, navegou para além da Islândia (a Thule de Pytheas), cerca de 100 léguas, verificando que o mar não estava congelado e que “avia grandíssimas mareas, tanto que en lagunas partes dos vezes el día subia veinte y cinco braças”. Já vários autores repararam que a tentativa de corrigir a latitude da costa sul da Islândia de 63° para 73° é um erro inexplicável para quem afirma lá ter estado e demonstra saber bem como é que se calcula essa coordenada. E digo que demonstra saber bem como se calcula porque, apesar dos valores errados que, por vezes, surgem nos seus escritos –que nalguns casos tocam o absurdo–, a diligência e segurança com que dirige os navios que comanda mostra que sabe muito bem onde anda e como deve proceder. Estes erros têm, portanto, uma origem qualquer que desconheço e sobre a qual não me parece prudente especular. Neste caso, por exemplo, podem resultar apenas de ter recebido a informação de outrem, sem que a tenha verificado *in loco*. E em abono desta hipótese refiro que a passagem por tão frígidas regiões com dificuldade poderia ter ocorrido em Fevereiro (como diz o texto), quando os gelos vêm quase até à Islândia<sup>12</sup>, os temporais são constantes e a as marés, que nalguns locais têm uma amplitude extraordinária, se comparada com o

---

9 É provável que esta viagem venha na sequência da que fora interrompida em 1476, pelo ataque corsário, mas isso é apenas uma conjectura.

10 *Historia Rerum ubique gestarum* de Eneas Sívio Piccolomini, eleito Papa Pio II

11 Cólón, Cristóbal: *Textos y documentos completos*, Alizana Editorial, Madrid, 2003, p. 285.

12 Em anos de extremo frio os gelos vêm até à ilha

Mediterrâneo, de maneira nenhuma alcançam as 25 braças<sup>13</sup>. Ponho a hipótese de que tenha saído de Portugal em Fevereiro, com destino ao porto de Bristol e tenha passado, eventualmente, por Galway, onde observou que as marés eram muito grandes (?), ouviu histórias dos pescadores que, há muitos anos, iam pescar até às ilhas Feroés e à Islândia, chegando-lhe aos ouvidos uma outra história da mais antiga saga viking, que hoje sabemos ter chegado à Groenlândia ou mesmo até à foz do rio S. Lourenço e Terra Nova<sup>14</sup>.

Pode ter acontecido que, ao sair de Lisboa, já levasse alguma informação sobre empreendimentos marítimos extraordinários, hoje difíceis de documentar. Existe, por exemplo, um conjunto de informações dispersas, de um modo geral de fundamentação frágil e espalhadas por obras escritas muito *a posteriori*, que registam relações políticas entre D. Afonso V e o rei da Dinamarca, envolvendo a realização de uma expedição conjunta aos mares da Terra Nova. De tal viagem se tem conhecimento através de um documento publicado em 1909 por Luís Bobé, consistindo numa carta enviada pelo burgo mestre de Kiel, a 3 de Março de 1551, ao rei Cristiano I da Dinamarca, anunciando que com ela segue um mapa onde está representada uma viagem até às costas da Groenlândia (natural para navegadores dinamarqueses) realizada a mando de seu avô Cristiano I e a pedido do rei de Portugal<sup>15</sup>. O documento é credível e sustenta a realização da empresa onde participaram portugueses; contudo, não fornece os dados suficientes para que se perceba quem foi e o que aconteceu. De qualquer forma foi assunto conhecido em Portugal (por um núcleo mais ou menos restrito?) e é muito possível que tenha chegado aos ouvidos de Cristóvão Colombo, acompanhando-o na viagem a Bristol e fazendo já parte do seu património onírico. E quando falo do património onírico de alguém que se aproxima de Bristol em 1477, creio não ficar muito longe da verdade ao pensar que seria muito parecido com o de

---

13 Esta afirmação de Colombo é, aliás, mais um problema para a análise da verdade do que ele próprio escreve. Por perto do Canal da Mancha e nalguns portos da costa ocidental da Grã Bretanha, as marés podem atingir 10 metros (cerca de cinco braças e meia), mas na Islândia e na costa leste da Groenlândia é bastante mais pequena, não alcançando sequer os dois metros.

14 Estava há algum tempo em escavações uma estação arqueológica do que supunha ser uma povoação viking na Terra Nova.

15 Jaime Cortesão, Jaime: *Os Descobrimentos Portugueses*, vol IV, 4ª Ed., Lisboa, 1985, p. 1146 e ss. Cristiano I tem um reinado quase coincidente com o de Afonso V.

Giovanni Caboto, alguns anos mais tarde<sup>16</sup>. O projecto deste último, apresentado na altura ao rei Henrique VII parece-me semelhante ao que o almirante apresentou a D. João II e depois aos Reis Católicos. Apenas com a nuance de pretender partir dos mares gelados da Islândia e Terra Nova, para o que requereu o saber dos marinheiros do Norte. Não deixa, contudo, de fazer sentido que as conversas ouvidas por Colombo em Bristol<sup>17</sup> possam ter constituído mais um elemento importante na prossecução da sua ideia, que admito já estar em gestação. E admito já estar em gestação porque este sonho de alcançar o reino do Grande Can, Cipango ou a Índia, não era tanto uma ambição do norte como seria do mundo italiano ou, mais recentemente, português.

Pelo papel que os italianos tiveram no comércio com o Levante é natural que, desde sempre, tenham imaginado entrar no Mundo Índico, e obterem as mercadorias orientais livres das taxas inerentes ao transporte marítimo e a travessia pelo Médio Oriente. O que não tiveram foi solução fácil para esse problema. Foi a evolução dos conceitos geográficos (com e sem erros), e o desenvolvimento das navegações no Atlântico que lhes permitiu cismar sobre caminhos novos. Não é de espantar, portanto, que surjam dois homens, como Colombo e Caboto, sorvendo conceitos, técnicas e teorias por todo o lado (nem sempre de forma organizada e coerente) e a tentarem a sua sorte, no sentido de concretizarem o que a sua imaginação, de mercadores do Mediterrâneo, concebeu.

\* \* \*

Pouco tempo depois de chegar a Portugal, Colombo casou com Filipa Moniz, filha de Bartolomeu Perestrelo, primeiro capitão donatário da ilha do Porto Santo, perto da Madeira. Hernando Colón, na sua *Historia*, relata que a sogra “le dio los escritos y cartas de marear que le habían quedado de su marido”, facto que foi contestado por Henry Harrisse afirmando que

---

16 Uma carta escrita pelo mercador veneziano, Lorenzo Pasqualigo, datada de 23 de Agosto de 1497 diz que “o nosso veneziano [Caboto] que partiu de Bristol num pequeno navio, para procurar novas ilhas, regressou e diz que descobriu terra firme a 700 léguas daqui, e que é o país do Grande Can [China]”. São palavras que demonstram bem o intuito da viagem de Caboto.

17 Apenas por intuição, e porque as informações que dá nos textos já citados não me parecem de quem conheceu a Islândia e muito menos os mares gelados que lhe estão a norte, estou a admitir que Colombo não passou de Bristol, reservando a possibilidade que tenha ido a Galway (Irlanda).

Perestrelo não era um navegador, sendo pouco provável que tivesse escritos, cartas e instrumentos náuticos. Na verdade Perestrelo era descendente de um comerciante italiano chegado a Portugal no final do século XIV e, como João Gonçalves Zarco e Tristão Vaz Teixeira, comandou um dos navios que alcançaram e reconheceram aquelas ilhas, já conhecidas mas nunca povoadas. Efectivamente nada há que nos diga que fosse um perito em navegação, mas era um criado do Infante D. Henrique, como muitos outros que navegaram para a costa ocidental africana, sobre quem –salvo raras excepções– desconhecemos se sabiam navegar e qual era a sua verdadeira experiência a dirigir navios ou o que sabiam sobre cartas de marear. Não é, aliás, muito importante sabê-lo com pormenor, mas pode deduzir-se que, na sua condição de capitão do Porto Santo e, sabendo-se que não viveu na ilha senão muito tardiamente (1428), para lá se desolando com frequência e pelo mar, não parece difícil imaginar que navegou até à sua morte, por alturas de 1457 ou 1458 (bastante antes da chegada de Colombo a Portugal). Num momento em que os navios do infante D. Henrique sulcavam todo o Atlântico Ocidental, quase até ao Equador, parece-me provável que Perestrelo alguma coisa soubesse de mar e de navegações. Contudo –deixando esta polémica de parte– deve dizer-se que, após o casamento com Filipa Moniz, Colombo fez da ilha um dos seus pousos habituais, talvez porque a empresa comercial para quem trabalhava tinha interesses no comércio do açúcar madeirense, e o local lhe convinha. Tem-se dito que foi durante essa estadia que tomou consciência do tráfico marítimo português com o Golfo da Guiné, mas não creio que isso tenha necessariamente acontecido porque os navios não tinham de passar por ali. Com mais facilidade colheria a experiência desses mares, estando em Lisboa, na proximidade da Casa da Mina. Há, porém, um conjunto de observações importantes que ele próprio descreve como tendo verificado no Porto Santo, e que serviram para lhe confirmar a ideia de que a ocidente daquelas ilhas, numa distância mais ou menos curta, existiam terras, de onde vinham restos de madeira e outros indícios. Aliás, o almirante tem mais notas sobre estes objectos flutuantes “vindos do ocidente”, que diz ter visto em Galway e que outras pessoas lhe disseram ter observado, também, na ilha das Flores (Açores). Nestes dois últimos exemplos, os vestígios em causa são corpos humanos que, segundo ele, apresentavam características físicas de rosto largo, tal como os habitantes do Cataio. Na minha opinião, o problema destes relatos está no facto de terem sido registados em notas muito posteriores

ao próprio acontecimento, parecendo-me que são criações da imaginação de Colombo numa altura em que precisa de provar aos Reis Católicos que as terras onde chegara, eram as terras do oriente que visitara Marco Pólo.

Na verdade, a chamada *Gulf Stream* é uma corrente marítima com uma circulação geral, no Atlântico Norte, no sentido dos ponteiros do relógio. Portanto, qualquer objecto lançado ao mar, poderá ser arrastado por essa corrente, vindo da costa americana até à Islândia, à Irlanda ou a qualquer outro ponto da Europa. É por causa dessa corrente que as algas do *Mar dos Sargaços* chegam à costa portuguesa, onde eram recolhidas na praia da Apúlia, e alcançam a Noruega. O que é, de todo, inverosímil é que um cadáver humano chegue de uma costa à outra, em condições de lhe ser identificada qualquer forma facial, mesmo que tenha sido colocado, de forma ritual, dentro de uma pequena embarcação. E há ainda outro problema que é importante referir: se a *Gulf Stream* corre de oeste para leste, pelo norte do Atlântico, e pode arrastar objectos vindos de ocidente até ao limite (aproximado) dos Açores, na região do Porto Santo a sua direcção é de norte para sul, tornando improvável o aparecimento de alguma coisa vinda dos sectores geográficos que interessavam a Colombo<sup>18</sup>. Quer isto dizer que o movimento geral das correntes marítimas, que o almirante parece conhecer bem quando efectua a sua primeira viagem, não resulta da observação de achados flutuantes que dariam à praia do Porto Santo, aos Açores ou a Galway. Estes casos (observados ou inventados) serviram-lhe para argumentar com um objectivo específico, ou ajudaram a fortalecer uma convicção já delineada, mas a aprendizagem do Atlântico, propriamente dita, deve tê-la feito noutras circunstâncias que me parece estarem mais ligadas a viagens que se supõe ter feito ao Golfo da Guiné, em navios portugueses.

---

18 Estas informações referem-se a uma direcção predominante da corrente que só poderá arrastar objectos para as praias do norte e leste da Ilha do Porto Santo. No entanto, ocorrem fenómenos locais e de pequena duração que se manifestam de outra forma. Sobre o caso específico do Porto Santo tive o cuidado de contactar com o Comandante Castro, meu amigo, que desempenhou o cargo de Capitão do Porto do Porto Santo, durante quatro anos e meio. É um cargo que obriga a uma particular atenção sobre os fenómenos marinhos, e o seu testemunho era particularmente importante. Disse-me não ter notícia de nenhum relato de objectos vindos de longe, sobretudo de ocidente, mas refere que, em circunstâncias particulares de vento dos quadrantes do sul, chegam às praias do Porto Santo objectos vindos da própria Ilha da Madeira. É insólito e invulgar, ocorre apenas numa área restrita, mas acontecia duas ou três vezes por ano. Esses objectos aparecidos na praia ocidental do Porto Santo podem ser identificados como vindos de longe, sobretudo, se é isso que se quer ver neles.

Colombo tem muitas notas que nos permitem inferir que, efectivamente, esteve na Guiné e, eventualmente, em S. Jorge da Mina. As que me parecem mais significativas são as assimilações de vocabulário e as comparações que faz quando chega a novas terras, tomando como referência objectos, pessoas, ambiente ou flora da região da Guiné<sup>19</sup>. Há, apesar de tudo, informações concretas dessa sua presença que, nalguns casos, nos suscitam apenas mais dúvidas e interrogações. Por exemplo, diz-nos a certa altura que “debajo de la línea equinoccial, en perpendicular, se encuentra la fortaleza de la Mina”. O referido lugar está afastado do Equador de 5° 10’ para norte, parecendo o erro demasiado grosseiro para se aceitar que efectivamente por ali andou e –como diz– “observé con diligencia la derrota, como suelen los capitanes y marineros, y después tomé la altura del sol con el cuadrante y otros instrumentos muchas veces”<sup>20</sup>. O erro de mais de cinco graus pode dever-se ao facto de ter perdido a estrela Polar e de não saber, efectivamente, usar a altura do sol para determinar a latitude, apesar de o dizer. Hoje, a estrela deixa de ser observável abaixo da altitude de seis graus norte (depende da habilidade do observador), mas na época poderia sê-lo até um pouco mais a sul, dado que o seu afastamento polar era um pouco maior. Ponho a hipótese, portanto, de que ao ver a Polar muito baixa ou até de ter deixado de a ver, tenha inferido que estava sobre o Equador, estando ainda um pouco a norte dele. Em todo o caso esta é apenas uma hipótese plauzível para um erro que se afigura incompreensível em face do saber anunciado<sup>21</sup>. Numa outra nota, do género das anteriores, diz que “El Rey de Portugal envió a Guinea en el año del Señor 1485 al maestro José, su físico y astrólogo, para reconocer la altura del sol en toda Guinea. Este cumplió con todo y dio cuenta al dicho serenísimo rey, cuando yo me encontraba presente”. Esta afirmação (que não podemos esquecer ter sido escrita uma década depois dos factos) poderia entender-se como tendo Mestre Vizinho explicado a D. João II, quais as latitudes de diversos pontos de África, verificados por si próprio, sendo que isso “aconteceu” na presença de Colombo, talvez quando veio a Portugal na segunda metade da década de oitenta, já depois de daqui ter saído, em 1484.

19 Varela, Consuelo: *Cristobal Colom. Retrato de un hombre*, Alizana Editorial, Madrid, 1992, p. 56.

20 Colón, Cristobal: *Textos y documentos...*, ed. de Consuelo Varela, Madrid, 2003, p. 90

21 Há muitos erros absurdos de coordenadas em escritos de Colombo ou em textos supostamente copiados deles. Nalguns casos não encontro explicação, mas aqui atrevo-me a avançar esta hipótese.



Poderíamos aceitar que tal facto foi simultâneo com a descrição de Bartolomeu Dias dos lugares do sul e da posição do Cabo da Boa Esperança, que Colombo também diz ter ouvido contar ao rei pelo próprio, apesar de ter registado a latitude com um erro de cerca de 10°<sup>22</sup>. Um problema um pouco diferente surge numa das anteriores notas do seu punho, ao afirmar que tomou (o próprio) a altura do sol com o quadrante “y encuentre que concordaba con Alfragano, es decir, que correspondian a cada grado 56 milhas y 2/3 [...] Lo mismo halló el maestro José, físico y astrólogo y otros muchos”<sup>23</sup>. Não cabe no âmbito deste trabalho analisar com pormenor os valores do grau terrestre com que contou Colombo, Toscanelli ou, eventualmente, Ptolomeu, para deduzirem que o espaço da terra desconhecida, entre o extremo da Ásia e a Europa, era bastante curto e estava ao alcance de uma viagem marítima muito fácil. O que não levanta dúvidas é que o módulo do grau terrestre de Mestre Vizinho era de 17 ½ léguas, e presumia um perímetro equinocial que não permitia as interrogações (sonhos) que assaltavam Colombo. E isto quer dizer que não pode ser verdade que se tenham encontrado e partilhado experiências desta natureza na costa da Guiné.

Bem sei que, no emaranhado de medidas de comprimento, que povoaram o Mediterrâneo desde a Antiguidade, e respectivas correspondências com o grau terrestre, não é fácil saber com certezas, que valor tinha a milha de que falava Colombo. Que comprimento tem cada um dos estádios daqueles que quinhentos perfazem um grau de latitude, segundo Ptolomeu? Que tamanho exacto teria a milha das que considera Alfragano?... É muito difícil sabê-lo e os jogos de números, quando estes nos surgem nestas quantidades, permitem tudo. O que parece óbvio é que, atendendo à distância que permeia entre o extremo ocidental da Europa e o extremo oriental da Ásia (medida em estádios, em milhas, em léguas ou em côvados árabes, isso pouco importa), o

---

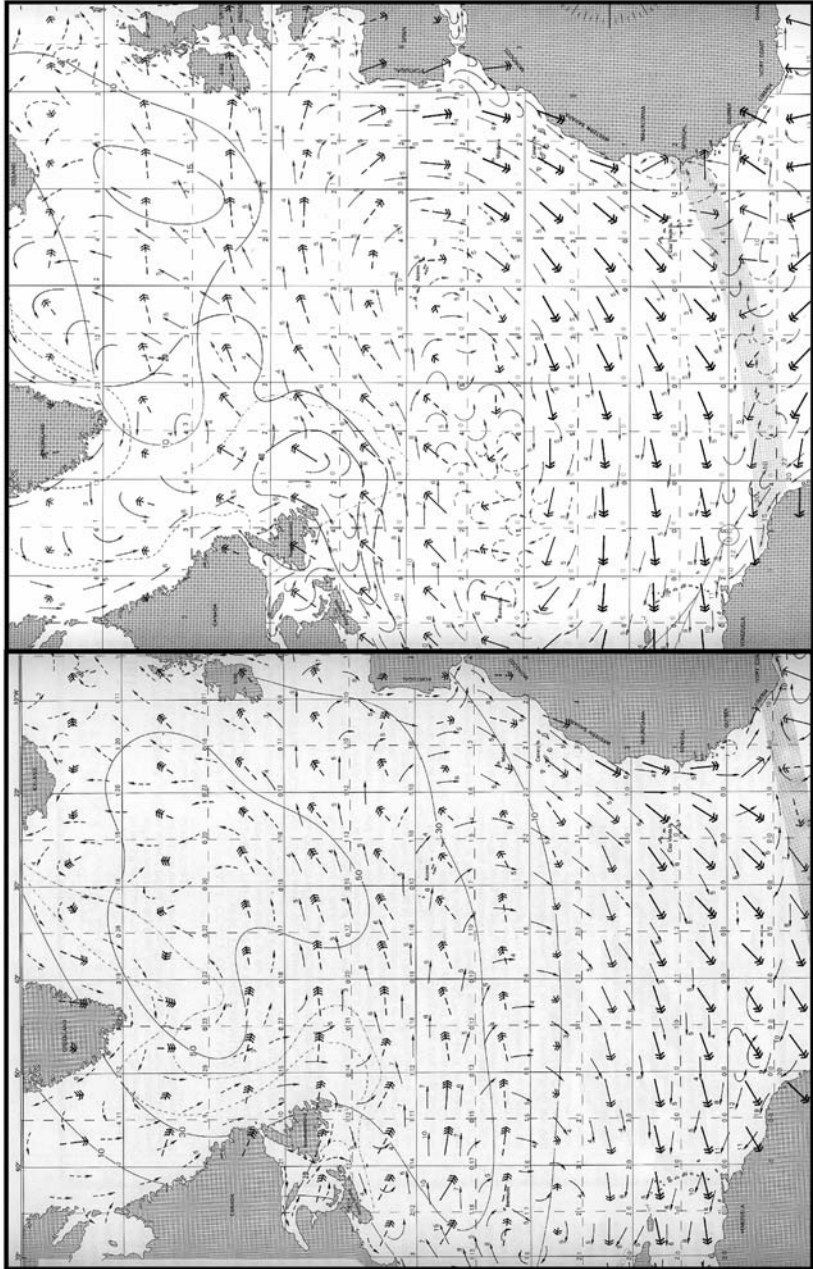
22 Colombo afirma ter ouvido Bartolomeu Dias dizer que o Cabo estava a cerca de 45° S, quando, na realidade está em 34° 30' S. Alguns historiadores quiseram interpretar esta informação de Colombo como o resultado de uma tentativa portuguesa de alongar distâncias e criar a sensação, em Castela, de que a volta do Cabo para a Índia era, de facto, muito longa. Sem querer afirmar nada em definitivo, porque me parece que o assunto necessita de mais estudo eu entendo todos estes erros de Colombo (Mina, Thule, Cabo da Boa Esperança, etc.) como uma tentativa do próprio de dar consistência à sua argumentação sobre as terras que descobrira a Ocidente.

23 Sobre esta eventual presença de Mestre Vizinho na Guiné, que me parece bastante duvidosa, veja-se Luís Albuquerque, int. e notas, *Guia Náutico de Munique e Guia Náutico de Évora*, Lisboa, 1991, p. 78.

almirante acreditava que das Canárias a Cipango distavam apenas cerca de 45 ou 50 graus. Sendo evidente que esta ideia não era aceite nem pelos cosmógrafos portugueses nem pelos castelhanos. Não quer isto dizer isto dizer que Colombo não foi à Guiné. Significa apenas que não teve com Mestre Vizinho as conversas que afirma terem ocorrido, e que não estava a par dos mais avançados conceitos geográficos do seu tempo. A fabulosa biblioteca de Cristóvão Colombo só foi formada a partir do momento em que saiu de Portugal (talvez por razões de natureza económica), e é como anotações a alguns dos livros que adquiriu então, que surgem os comentários supracitados, com as afirmações acerca de factos e acontecimentos que, nalguns casos, me parece difícil que tenham ocorrido. Não quer isto dizer que o almirante desconhecesse as matérias sobre que lia. Na maioria das situações, os dados e os utensílios intelectuais da época, não permitiam uma explicação incontestável da maioria dos conceitos, e as suas ideias poderiam parecer tão legítimas como quaisquer outras. É muito fácil olhar para o que disse ou para o que acreditou e defendeu desesperadamente, e criticá-lo com o saber de hoje, mas não é legítimo fazê-lo. Entendo que estava no limiar de um saber de origem clássica, que avançava a passos largos, e que o deixou petrificado no patamar onde imaginou que podia fazer algo tão fabuloso como chegar à China e ao Japão navegando para ocidente. Terá falhado como renascentista erudito, mas não falhou como navegador, como veremos mais adiante.

As grandes navegações portuguesas que conduziram à exploração do Atlântico até ao Cabo da Boa Esperança, abrindo o caminho da Índia e do Extremo Oriente, começaram de forma sistemática a partir de 1415/18, após a conquista de Ceuta levada a cabo pelo rei D. João I, com a estreita colaboração dos seus três filhos mais velhos. É sabido como o infante D. Henrique ficou encarregado dos assuntos africanos, a partir de 1418, e como a concentração de meios navais no porto de Lagos permitiu o lançamento de sucessivas viagens de reconhecimento que, persistentemente, foram chegando mais e mais longe. Ao ler o *Diário da Primeira Viagem de Colombo*, e tomando consciência dos temores que afligiram as tripulações, ao ponto de viverem a eminência de motins e revoltas, entendemos a angústia daqueles que pela primeira vez seguiram ao longo das praias desertas da África Ocidental, caminhando para sul, mas sentindo o medo de não conseguirem regressar, e de não terem meios suficientes para sobreviver. Tinham herdado os portugueses as técnicas ancestrais de navegação praticadas no Mediterrâneo desde longa

**Situação de ventos e correntes no Atlântico Norte**



**Julho**

**Fevereiro**

data, e que eram do conhecimento de quase toda a Europa. Conheciam a bússola, sabiam manter um rumo no mar, estimavam a distância percorrida e esperavam alcançar uma costa em pouco tempo, acreditando que a chegada a um porto onde pudessem obter apoio não seria muito difícil. E foi com estas técnicas simples que se aventuraram pelo Atlântico, não ousando, porém, afastar-se muito de terra, confiando em sinais que a experiência tinha ensinado a ler e interpretar, como avisando de mau tempo, da proximidade de terra, da existência de baixos ou escolhos, etc. E defendiam-se com técnicas que observamos também nas viagens de Colombo, quando sabe que está na proximidade de ilhas e tem de navegar devagar, sempre de dia e com vigias nas vergas, etc.. São saberes ancestrais, nalguns casos milenares, transmitidos de geração em geração, com uma aplicabilidade que, nalguns casos, vem até aos dias de hoje, apesar do desenvolvimento técnico e da panóplia de ajudas à navegação disponíveis. Estou em crer que no primeiro reconhecimento da Madeira (1418) e nas viagens até às Ilhas Canárias nada mais se utilizou do que o velho saber marinho do Mediterrâneo, delineando as rotas com base em referências de terra e estimando os caminhos percorridos, quando das sempre pequenas travessias. Um problema grave se levantava, contudo, a estas viagens ao longo da costa africana. No caminho do sul –sobretudo durante as épocas de bom tempo, favoráveis à navegação– corre um ventinho favorável de norte ou noroeste, a que se soma uma corrente franca com o mesmo sentido, a ajudar à viagem. O problema é que, a constância desse tempo, faz com que o regresso se transforme num suplício, em que os navios tinham de fazer bordos alternados, demorando um tempo infindo para ganhar o mesmo caminho que para sul fora feito num instante. O que sentiria essa gente, quando olhava para a costa deserta das praias africanas, sem um local onde recolher alimentos ou água, sabendo que cada dia de viagem para sul, poderia significar vários dias para voltar ao ponto de partida?

Assim compreendemos como foi difícil o avanço e como apenas 16 anos depois do reconhecimento da Madeira, se conseguiu passar além do mítico Cabo Bojador. Por incrível que isso possa parecer, quando tal aconteceu, já há sete anos que tinham sido avistadas as primeiras ilhas dos Açores (1427). Gago Coutinho tem uma explicação lógica para esta precoce descoberta, imaginando que os navios que regressavam de África começaram a fazer um imenso bordo ao largo do Atlântico, com o vento na amura de estibordo, para depois virarem e demandarem a costa portuguesa, por alturas do Algarve ou

de Lisboa. Foi num desses bordos largos que foi avistada a primeira ilha açoriana. Contudo, essa navegação, mais ou menos larga, que constituía a solução mais fácil de regresso a Portugal, apresentava uma dificuldade que se veio a notar na forma titubeante e lenta como se colonizou este arquipélago. Os marinheiros embrenhados assim no mar alto, não tinham uma maneira de saber onde estavam, confiando em intuições que, de maneira nenhuma, se podiam revelar seguras. Impôs-se aos homens do mar alto a necessidade de utilizar um meio astronómico de orientação, semelhante, no fundo, aquele que já era conhecido dos cosmógrafos, mas que era difícil de aplicar por gente tosca e mal preparada em coisas de matemática, com dificuldade para contas complicadas. A primeira informação concreta da utilização de um quadrante para observar a altura da Estrela Polar, como forma de identificar o local onde se navegava, consta de um relato de Diogo Gomes, numa viagem ao largo das Ilhas de Cabo Verde, entre 1455 e 1460. Nessa altura já se sabia bem que a forma de contornar os ventos de norte e noroeste, para regressar a Lagos, era fazendo uma enorme volta pelo largo, passando, nalguns casos, para oeste dos Açores, e regressando a terra, num outro bordo, quando a altura da Estrela Polar indicasse que era tempo de o fazer. Foi assim que se fez a aprendizagem do Atlântico Norte, aperfeiçoando a técnica de observação astronómica, sabendo que a altura do Pólo Norte era igual à latitude do lugar, e analisando como se comportavam os ventos e as correntes. No tempo de D. João II, quando Colombo já estava em Portugal, as viagens já tinham entrado pelo Golfo da Guiné e já tinham revelado as voltas que o mar dá nas zonas equatoriais. Provavelmente, já existia uma nova forma de cálculo da latitude, por observação da altura do sol e realização de um cálculo simples, onde entra a declinação do astro, lida numa tabela própria.

Depois de que, em 1481, foi construída a fortaleza da Mina, as viagens eram frequentes porque o comércio era lucrativo. O caminho do sul era fácil porque, depois da “nortada portuguesa” associada à circulação de ar em torno do anticiclone dos Açores, surgem os ventos alísios de nordeste, que permitem fazer toda a viagem relativamente perto da costa. Passada que era a Serra Leoa e dobrado o Cabo das Palmas, os navios continuavam a ter uma contra corrente equatorial que os arrasta para dentro do golfo da Guiné e que continua a facilitar a viagem, mesmo em situações de calmaria. Para regressar era praticamente inútil tentar fazer o mesmo caminho, porque a corrente o impossibilitava. Navegava-se francamente a sul, procurando a corrente equa-

torial do sul, e entrava-se na tal volta larga que, muitas vezes, ia bastante para ocidente, e que pode estar na origem de avistamentos de ilhas a que não era possível regressar, mas que podem ter alimentado as lendas ouvidas por Colombo quando da sua estadia em Portugal. Com a sua ida à Mina –eventualmente pelos anos oitenta a oitenta e três do século XV– o almirante pode não ter falado com Mestre José Vizinho (como já se disse) e pode até nem se ter apercebido bem da latitude desse local, mas aprendeu que existia uma vento regular, soprando de NE, entre o paralelo das Canárias e o Golfo da Guiné<sup>24</sup>, e numa extensão considerável para oeste. Era esse vento que tinha de ser contornado com uma volta larga, até que pela latitude dos Açores surgia um vento de oeste que permitia a aproximação à costa portuguesa com toda a facilidade<sup>25</sup>. E é na conjugação destes dois ventos, conhecidos dos portugueses desde que se efectuavam as viagens à Mina, que reside o “segredo” náutico das viagens de Colombo. E a forma serena como ele conduz os seus navios parece demonstrar que sabe isso muito bem, embora compreenda que os outros não estão tão seguros quanto ele.

Observemos, portanto, alguns aspectos registados no chamado *Diário de Bordo da 1ª viagem* e que, infelizmente, não é mais do que uma cópia modificada e simplificada, provavelmente tirada de outras cópias de um original perdido. E é importante referi-lo porque o texto, apesar de ser o produto da consciência de Las Casas, apresenta erros grosseiros, que nos parece impossível constarem do documento primitivo, se o mesmo foi escrito por quem dirigiu a navegação e esteve atento aos fenómenos marinhos. A primeira questão que me parece pouco coerente é a constante referência ao facto de Colombo, na viagem de ida, estimar uma distância percorrida e registar um valor ligeiramente inferior, com o intuito explícito de dar a entender ao pessoal de bordo que não estavam a afastar-se tanto de terras de Espanha, quanto, na verdade, acontecia. Esta atitude ocorre logo no registo de 10 de Setembro, pouco depois de perderem de vista a terra das Canárias. Diz explicitamente: “Nesse dia e nessa noite fez sessenta léguas [...] Mas só contou quarenta e oito léguas a fim de que sua gente não se assustasse com a duração

24 Refiro-me aos alísios de NE que sopram no Hemisfério Norte e se sentem até regiões mais ou menos a sul, consoante a época do ano considerada e o deslocamento do chamado Equador Meteorológico.

25 A latitude dos chamados “gerais do oeste” varia também com a época do ano, como é compreensível.

da viagem”<sup>26</sup>. Esta situação repete-se até à chegada às Bahamas, mas tem como contradição o facto de que, em determinadas alturas, se reunirem os pilotos dos diferentes navios, e acertarem entre si a estima, como aconteceu no dia 19 de Setembro. Na minha opinião, este género de descrições de “manobras” atribuídas a temerários comandantes, para ludibriar as tripulações ou mesmo forçá-las a ficar no mar sem revoltas ou protestos (porque entregues à competência daquele único homem), tem algo de mítico, que se repete em muitos outros relatos e, de um modo geral, são histórias construídas *a posteriori*<sup>27</sup>. Não estou inclinado para valorizar o facto.

Não me parece serem de valorizar, igualmente, pequenas incongruências de registo como a que acontece no dia 17 de Setembro. “Continuou a navegar para oeste [...] A corrente ajudava-os” –e logo a seguir– “Viram muita erva e muitas vezes. Era erva de rocha e vinha do poente”. Ora se vento e corrente “empurravam” para oeste, a erva não podia vir desse mesmo lado. Trata-se, naturalmente, de uma interpretação que tem a ver com a ansiedade de encontrar terra daquele lado, presente na forma como se interpretavam todos os sinais.

Há, no entanto, um conjunto de registos referentes a variações nas agulhas magnéticas que é interessante comentar. O primeiro vem logo no dia 13 de Setembro, onde se lê: “Nesse mesmo dia, ao começo da noite, as bússolas marcaram o noroeste, e de manhã ligeiramente o nordeste.” O fenómeno tem hoje uma natural explicação na variação da declinação magnética em função do local, havendo linhas chamadas de agónicas, onde essa declinação é zero. A fazer fé no registo do *Diário* –que me parece perfeitamente verosímil– Colombo afastou-se para oeste ao encontro dessa linha agónica, que hoje é difícil saber onde passava exactamente, mas sobre a qual há alguns registos do princípio do século XVI que apontam para a região das Canárias (não é incompatível que fosse ligeiramente mais a oeste). O *Tratado da Agulha de Marear*, de João de Lisboa (1514), não só aponta a existência da mesma, como a identifica com um meridiano, e, com base nisso, aponta uma solução

---

26 Colombo, C.: *Diário de Bordo da 1ª viagem*, Mem Martins, 1990, p. 24.

27 Apenas como exemplos desta forma mítica de fazer o relato, no sentido de valorizar a coragem do capitão, em relação a uma turba de pessoal assustado, realço o relato da viagem de Vasco da Gama, feito por Gaspar Correia (que não é confirmado por nenhuma outra fonte). Na *Moby Dick*, de Melville, num gesto de arrojo que transformaria a aventura irreversível, o capitão destrói as agulhas de bordo à frente de toda a tripulação.

para determinação da longitude que logo se revelou errónea. As mais rigorosas informações que até nós chegaram foram-nos dadas por D. João de Castro, na sequência da sua primeira viagem à Índia (1538), e indicam que nas proximidades das Canárias as agulhas declinam 5° 30' para nordeste (nordesteiam, na linguagem da época). Mas, alguns anos antes destas observações, surge no extremo sul do continente africano o topónimo “Cabo das Agulhas”, referenciado nos roteiros portugueses como um sítio onde as agulhas não variavam. Quando os navios passavam demasiado ao largo, sem conseguirem avistar terra, sabiam que cruzavam o cabo, verificando este fenómeno, dizem-nos. O Cabo das Agulhas é uma designação relativamente tardia, mas tive ocasião de ver recentemente que o planisfério português anónimo, dito “Cantino”, refere a pequena baía, contígua a esse cabo, designada “Golfo das Agulhas”, revelando que no princípio do século XVI, os marinheiros portugueses conheciam o fenómeno da declinação, e sabiam que variava de local para local. Ora, em boa verdade, os registos do *Diário*, referem a variação das agulhas, mas não são muito claros quanto à interpretação dos mesmos. No entanto, não me parece possível que alguém possa andar no mar alto sem ter reparado nele. Se Colombo observava a Polar, para determinar a latitude do lugar e sabia até que havia um regimento para acertar os valores da altura, em função da posição da Ursa Menor, não me parece possível que nunca tivesse reparado na diferença (por pequena que fosse) entre a direcção do Pólo e a que é indicada pela agulha. E em abono da diligência e atenção com que observava as estrelas, faço notar o que consta no registo de 30 de Setembro, onde está escrito o seguinte: “Anotou que «as estrelas a que se chama guardas, quando cai a noite, estão perto do braço da porta do poente; e quando o dia nasce, estão alinhadas, sob o braço, na direcção nordeste...»”<sup>28</sup>. Hoje esta disposição do céu é fácil de verificar como verdadeira e rigorosa com a ajuda de um computador e de um programa de astronomia, como tive ocasião de fazer. De certo modo, parece-me difícil que qualquer navegador que utilize correntemente a bússola e a altura da Polar, não tenha noção das variações da agulha. Deve dizer-se, no entanto, que a mais antiga referência escrita que conheço é a que consta no *Diário*. Estou em crer que

---

<sup>28</sup> A introdução é de Las Casas, mas a parte mais importante está assinalada como transcrição do que escreveu Colombo.



quem não o percebeu o fenómeno foi Las Casas, porque não tinha de o perceber, mas o almirante não podia deixar de o conhecer muito bem<sup>29</sup>.

Por último saliento a rota que o almirante procurou realizar até ao seu destino (que para si seria Cataio ou Cipango) e como regressou à Europa. Do que se infere do *Diário*, partiu de Palos a 3 de Agosto, realizando um percurso simples e conhecido até às Canárias, onde reparou a *Pinta* que fizera uma avaria no leme. Só zarpou em direcção ao Atlântico ocidental a 6 de Setembro, partindo de La Gomera (28° N). Seguiu um rumo oeste, com um vento favorável, que suponho ter soprado de NE, fazendo-lhe orçar os navios e levando a que tivesse de chamar a atenção dos marinheiros do leme<sup>30</sup>. Só mesmo no final da viagem cedeu em guinar para SW, porque avistou muitas aves que nesse sentido voavam. O *Diário* afirma “porque o almirante sabia que a maior parte das ilhas que são dos Portugueses foram descobertas seguindo o voo das aves”, mas eu julgo esta consideração irrelevante, por me parecer que esse saber era de todos os marinheiros e não só dos portugueses.. Alcançou a ilha de S. Salvador em 12 de Outubro de 1492, percorrendo toda a região das Bahamas. A 30 de Outubro, estando em Cuba, opinou que estaria “quarenta e dois graus norte da linha equinocial”, segundo o texto de Las Casas. Mas o copista acrescenta, “ se o manuscrito de onde copiei isto não estiver errado”, o que efectivamente acontecia. Estavam por cerca de 21°N. Aliás, no dia 2 de Novembro está escrito “Nesse local [não muito longe do anterior], nessa noite, o almirante fez o ponto com o auxílio de um quadrante e achou que estava a quarenta e dois graus da linha equinocial”. Volta a haver um erro, para o qual não tenho explicação coerente e não quero especular. Apenas não creio que seja falta de conhecimento de Colombo ou defeito do instrumento em causa, tanto mais que, noutros locais do *Diário*, se tecem considerações sobre que a latitude daquelas ilhas deve ser próxima das Canárias. Além do mais, era conhecida a latitude das Ilhas dos Açores, de Lisboa, de Cádiz e de Palos. Não seria, portanto, normal que achando-se a 42° de latitude, procurasse ganhar ainda mais norte para regressar a Espanha, como de facto aconteceu. A meados de Janeiro iniciou o regresso a Espanha

---

29 O que não quer dizer que o tenha estudado com rigor e atenção, procedendo a registos sistemáticos. Pelo menos, eles não são conhecidos e não é isso que se deduz do texto de Las Casas.

30 “Os marinheiros governavam mal, derivando para o quarto noroeste e mesmo para o meio quarto”. Cf. Colombo, C.: *Diário de...*, p. 24. É um fenómeno natural com o vento fresco.

e a 16 de Fevereiro estava em Santa Maria, nos Açores, precisamente no caminho que tinha de seguir.

À maneira de conclusão, resumo pois os pontos de vista que tenteie explanar ao longo do texto. Colombo era descendente de um mercador italiano (ele próprio ligado ao negócio), familiarizado com toda a riqueza inerente ao comércio com o Levante e com os produtos orientais, que não podia deixar de sonhar com uma forma de chegar a toda a riqueza que lhe passava diante dos olhos. Fascinou-o, por isso, o espaço português da segunda metade do século XV, quando se desenvolveu o comércio africano e Lisboa se tornou uma metrópole cosmopolita. Teve condições de acesso a um saber clássico, muito ao jeito do Renascimento. Aprendeu latim, leu livros que falavam de mundos distantes e prodigiosos e tomou conhecimento de conceitos geográficos que lhe suscitaram soluções alternativas à rede comercial que sempre conhecera. Pensou até que, se conseguisse abrir uma nova e revolucionária via para esse comércio, caber-lhe-ia o lugar que vira ser ocupado por gente que invejou durante a sua infância e juventude. Portugal foi, talvez, o local onde esta imaginação fértil e espírito aventureiro, mais se desenvolveram, fosse pelo momento que se vivia, fosse pelas viagens que teve oportunidade de efectuar. Imaginou que o Oriente, de onde vinham as mercadorias ricas que, desde miúdo via chegar à sua terra e com que se cruzara em Lisboa, podia estar ao alcance de meia dúzia de dias de viagem, caminhando atrás do sol poente. Foi um sonho de muitos outros, contudo, no caminho da Guiné e no contacto com as viagens portuguesas ele percebeu que no Atlântico Norte havia uma via de vento favorável ao caminho para o sul e ocidente (os alísios de NE) e outra de regresso, um pouco mas a norte. Digamos que ao juntar este saber prático, colhido no mar, com um conhecimento geográfico clássico e difuso, aprendido em leituras rápidas e em discussões literatas, elaborou o plano que seria a obsessão da sua vida. Apesar de não ter alcançado os objectivos que se propunha, as suas viagens são o espelho de um conhecimento náutico que não é possível negar, e que resultou de uma experiência múltipla onde teve um papel determinante o conhecimento do regime de ventos e correntes do Atlântico. A herança que levou de Portugal.