

## NOTA PRELIMINAR

Ao frequentar, no último ano do Curso de Ciências Históricas, o Seminário de História de Portugal, na Faculdade de Letras da Universidade do Porto, e colocado perante o problema da escolha de tema para a sua dissertação de licenciatura, decidiu-se Joaquim Rebelo Vaz Monteiro pelo estudo do roteiro de uma viagem da Carreira da Índia, realizada em 1595 pelo famoso piloto Gaspar Ferreira Reimão. Como director do referido Seminário, encaminhamos — bem pouco: não permitiram mais os nossos conhecimentos — e, sobretudo, encorajamos o licenciando que se abalançava, em nosso juízo, a um trabalho que viria a ganhar, quanto sabíamos, em qualidade e em originalidade.

Para além do delinear de uma metodologia e de toda a aquisição de conhecimentos que podíamos proporcionar, através da indicação da bibliografia da especialidade que mais interessava compulsar, impunha-se uma orientação e crítica permanente, em relação às conclusões apuradas no decorrer da preparação do estudo. Solicitamos, para tanto, a colaboração de um especialista: solícita e nobremente a prestou, num gesto de compreensão que precisa de ser realçado, o Prof. Doutor Luís Mendonça de Albuquerque, catedrático da Faculdade de Ciências da Universidade de Coimbra.

Terminada a primeira redacção do Estudo Cartográfico de uma Viagem à Índia no Século XVI, sobre ele se debruçou

*o mesmo ilustre Professor, em ordem a redigir extenso relatório de apreciação crítica, para logo, e de início, anotar:*

«Não temos conhecimento de que alguém até hoje se tenha dado ao trabalho de proceder à marcação de todos os pontos registados num diário de bordo pelo piloto de uma dada viagem, e de completar essa tarefa discutindo os erros que o piloto porventura tivesse cometido ou suprimindo as lacunas que existissem no texto escolhido».

*Ficava assim apontada a originalidade do trabalho. Quanto ao seu interesse, pronunciou-se em termos inequívocos o Prof. Luís de Albuquerque, sem se dispensar também de redigir reparos suscitados por uma ou outra passagem ou de sujeitar à crítica uma ou outra conclusão. E das suas observações, a mais longa, e, por certo, a possuída de maior interesse, é a que passamos a transcrever:*

«Ao estudar o traçado da derrota escolhida por Reimão no Atlântico Norte, o autor conclui — depois de um trabalho que só poderá ser bem avaliado por quem alguma vez empreendeu tarefa semelhante — que o piloto se referia a uma carta em que a costa brasileira se encon-

trava para leste umas oitenta léguas. Se esta conclusão se impõe com clareza do estudo feito, não menos clara é a prova de que os cartógrafos da época sistematicamente deslocavam para nascente a costa brasileira.

Destas conclusões infere o autor — e, aparentemente, a afirmação logo se impõe — que tal erro das cartas era intencional e tinha um alcance político de colocar no hemisfério português, definido pelo Tratado de Tordesilhas, muito maior área do Brasil do que efectivamente cabia a Portugal, se a letra daquele convénio fosse correctamente cumprida.

Mas será esta, na verdade, a explicação do «encurtamento do Atlântico» nas várias cartas que o autor analisou, ou não haverá uma razão de ordem técnica que explique o erro?

No *Roteiro de Lisboa a Goa* D. João de Castro assinala que os pilotos, ao navegarem o Atlântico Sul, do Brasil para o Cabo da Boa Esperança, atribuíam sempre às singraduras valores superiores aqueles que, “por boa estimativa”, as naus podiam navegar; e dá como justificação desse procedimento (*ed.* Andrade Corvo pp. 229 e segs.) o facto das cartas se encontrarem traçadas de acordo com os rumos da agulha, fixando os pilotos as derrotas segundo rumos geográficos ao apli-

carem o regimento das léguas. Analisando demoradamente a questão, Castro diz: “Destas cousas (discordância entre os rumos magnéticos não corrigidos e os geográficos) se segue que a Ilha da Madeira, as Canárias, Ilhas do Cabo Verde, e *assi mesmo as praias do Brasil*, que se opoem ao vento leste, *estão mais apartadas do meridiano de Lisboa pera a banda do Ocidente do que jazem situadas nas cartas de marear*”.

A nosso ver é, pois, necessário retomar o problema, revendo a conclusão a que chegou o autor deste trabalho em ligação com este passo do *Roteiro* de Castro. Sublinhe-se, porém, que esta observação não invalida à priori a possível relação desse defeito das cartas com o Tratado de Tordesilhas: é evidente que os cartógrafos podiam manter voluntariamente nas suas cartas um erro que podia ser vantajoso ao ponto de vista defendido pelos portugueses na sua rivalidade com Castela.

Postas estas observações, que em nada diminuem o interesse e o mérito da obra, refiram-se em poucas palavras algumas das suas qualidades.

Quando se procuram os factores de valorização deste trabalho, o primeiro que logo fere a atenção do leitor

é a meticulosidade com que o estudo foi conduzido, e em especial o cuidado dispensado à determinação dos «pontos» e as justificações do modo como iam sendo lançados na carta adoptada (diferente daquela que o piloto utilizou). Daí adveio a possibilidade de corrigir vários lapsos cometidos na transcrição do texto para o manuscrito que conhecemos, que o autor não deixa de confirmar, quando tal é possível, por outras informações do escrito.

Mas não deve deixar de ser também salientado que só com a minúcia e com a preocupação de rigor que presidiram a este estudo, podiam ser obtidas as conclusões relevantes a que nele se chegou, nomeadamente as que dão uma ideia segura:

a) quanto à maneira como actuavam os pilotos daquela época — o que importa conhecer para, em comparação com diários de outras épocas (infelizmente não muito numerosos), avaliarmos como se aperfeiçoou a pilotagem no século XVI;

b) quanto ao modo como certos erros cometidos pelos pilotos eram intencionais, pois procuravam com-

pensar incorrecções nos meios de que dispunham para a prática da navegação;

c) quanto à perícia com que Gaspar Ferreira Reimão conduziu nessa viagem de *Lisboa a Goa* sem escala, e passando à vista de terra apenas nos lugares de referência tradicionais.

E é esta última conclusão aquela que, quanto a nós, merece maior relevo: só através de um trabalho paciente e conduzido com discernimento era possível chegar-se a uma avaliação quantitativa quanto ao modo como Reimão pilotou a viagem. A comparação das léguas estimadas pelo piloto e as efectivamente navegadas, que o autor dá, está exaustivamente documentada no seu estudo; ela permite concluir que Reimão, num total de mais de 3500 léguas de navegação, feita nas condições desfavoráveis já assinaladas, cometeu um erro por defeito inferior a 1 %. Por isso é justo concluir, — como faz o autor, e de acordo com o “principal objectivo do trabalho” — que ficou provado “o elevado grau de rigor da arte de navegar dos mareantes portugueses do século XVI”».

\*  
\*                      \*

*Não seriam apenas descabidas, porque atrevidas, quaisquer considerações da nossa parte, em aditamento à apreciação do Prof. Luís de Albuquerque. As circunstâncias, porém, obrigam-nos a escrever ainda mais umas palavras — de outro teor e com diverso fim.*

*Com o estudo de Joaquim Rebelo Vaz Monteiro, agora licenciado em História, inicia a Faculdade de Letras do Porto a inserção de trabalhos de alunos na colecção das suas publicações que se apresentam em volumes independentes. Seguir-se-ão novos trabalhos — outras dissertações de licenciatura ou estudos menores — através dos quais se dará conta pública de actividades, de métodos e da capacidade dos escolares.*

*Ambicionamos mais. Reconhecemos, porém, que já foi bom ter chegado até aqui.*

FACULDADE DE LETRAS DO PORTO

SECÇÃO DE HISTÓRIA

13 de Maio de 1970

ANTÓNIO CRUZ





«... En fait, si on examine une des meilleures cartes portugaises du milieu du 16.<sup>e</sup> siècle, celle qu'André Homem fit à Anvers en 1559, on constate que, à l'époque où cette carte fut tracée, soit 124 ans après que Gil Eanes eût, le premier, dépassé le cap Bojador (1434), les marins portugais avaient levé toutes les côtes de l'Afrique (y compris Madagascar), une grande longueur de côtes de l'Asie et des îles de la Malaisie, et les côtes du Brésil, et cela d'une façon relativement exacte. Ce levé hydrographique de plus de 27 000 km de côtes africaines (Madagascar comprise), de plus de 21 000 km de côtes asiatiques, de plus de 5 000 km de côtes des îles malaises, de plus de 7 000 km de côtes brésiliennes — soit, en tout, de plus de 60 000 km de côtes, a donc été exécuté en moins de 124 ans, soit une moyenne de plus 480 km de côtes levées par an. L'ensemble de ces levés hydrographiques constitue donc un travail formidable, qui, à cause des difficultés de toute nature rencontrées — faibles navires, équipages trop souvent malades et toujours mal nourris, luttes avec les indigènes aux points de relâche, grossièreté des instruments d'observation employés — est réellement unique dans l'histoire mondiale, et mérite d'être admiré sans réserve par les marins de toutes les nations».

DÉSIRÉ GERNEZ, *Importance de l'Oeuvre Hydrographique et de l'Oeuvre Cartographique des Portugais au 15.<sup>e</sup> et au 16.<sup>e</sup> Siècles*. Congresso do Mundo Português, *Memórias*, T. 1., p. 488, Lisboa, 1940.

