

Fig. 3

A GEOGRAFIA DO BRASIL E A CARREIRA DA ÍNDIA

MAX JUSTO GUEDES
Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm)

INTRODUÇÃO

Embora o saudoso Almirante Gago Coutinho tenha dedicado substancial parcela de sua vasta obra de historiador, à demonstração da inexorável necessidade do conhecimento aprofundado do condicionamento físico de uma região, para o estudo das navegações que ali tiveram lugar, muitos têm sido os historiadores — mesmo os de elevado conceito — que, ignorando aquela obrigatoriedade, chegaram a conclusões (aceitas por muitos como passadas em julgado) inteiramente irreais. Basta que nos lembremos dos que cuidaram da suposta

viagem de Américo Vespúcio, em 1499, pelo litoral norte e nordeste do Brasil: Marcondes de Sousa, Pohl, Levillier e, bem recentemente, o erudito Louis-André Vignerat.

Apenas confiados nos textos hoje conhecidos, não se detendo no exame da viabilidade das rotas descritas, estes historiadores pilotaram a nave vespuciana com perícia incapaz de ser, de longe, imitada pelo melhor dos pilotos dos séculos XV e XVI, impavidamente enfrentando de proa — e levando de vencida — ventos e correntes que eram o tormento dos navegantes de outrora...

Felizmente, no estudo da Carreira da Índia, depois de polêmicas célebres no século passado e nas primeiras décadas do atual, as sementes lançadas pelo companheiro de Sacadura Cabral caíram em solo fértil e temos visto excelentes estudos demonstrando tal afirmação.

Pena é que esses trabalhos, pelo seu cunho altamente especializado, fiquem restritos na sua divulgação. Com isto, é comum encontrarmos, no Brasil, compêndios de História que, ao abordarem assuntos náuticos — e obviamente eles são em grande número, num país em que a ocupação territorial se fez, durante séculos, quase exclusivamente por via marítima, constituindo, os núcleos populacionais, verdadeiras ilhas ao longo de 4 mil milhas de litoral — cometem erros de há muito lançados ao baú das velharias.

Mesmo em obras especializadas, temos achado provas de que tais estudos foram absorvidos com demasiada pressa e, em decorrência, mal digeridos. Caso típico é o trabalho do conceituado Professor José Roberto do Amaral Lapa *A Bahia e a Carreira da Índia*, apresentado em 1966 como tese de doutoramento e transformado em livro, publicado na importante Coleção Brasileira (v. 338) dois anos depois.

Não desejamos, de forma alguma, retirar aqui os inegáveis e muitos méritos do estudo do historiador paulista. Muitos pontos, até então obscuros e mesmo ignorados, foram abordados com maestria. No entanto, o mesmo não se pode afirmar do capítulo dedicado à navegação, embora a afirmação inicial do autor de que o “regime dos ventos foi o grande disciplinador” das viagens à Índia.¹ Mesmo assim, páginas adiante, vamos encontrar a surpreendente afirmação de que “dois acidentes geográficos serviram sempre de motivo de preocupação para os pilotos da Carreira: o Cabo Santo Agostinho [sic] na altura da costa pernambucana e os Abrolhos ao Sul da Bahia. Exigia-se, em ambos, grande perícia dos navegantes, devido aos rochedos e cachopos ocultos que lhes eram circunjacentes. Nas proximidades do Cabo Santo Agostinho ainda havia correntes perigosas para a navegação.” Pouco além, esta outra: “Passando o Equador, para os lados africanos, os pilotos tinham de evitar os chamados *ventos gerais temidos por impelirem os navios em direção aos perigosos baixios dos Abrolhos, na costa brasileira.*”²

Por si só, estes trechos demonstram que o problema das *monções*, característico do trecho da costa brasileira citada (Cabo de Santo Agostinho—Abrolhos), não foi, uma vez mais, bem compreendido.

Pareceu-nos interessante, destarte, ao comparecermos a uma reunião destinada ao estudo dos pontos comuns da magnífica História de dois grandes povos, o português e o indiano, contribuirmos para o esclarecimento deste aspecto fundamental da Carreira da Índia: a evolução do conhecimento dos acidentes geográficos que, em razão do *condicionalismo físico*, influíram na derrota atlântica dos navios que dela participavam.

O CONDICIONALISMO FÍSICO DO ATLÂNTICO

Desde a viagem pioneira de Vasco da Gama — possivelmente o mais importante acontecimento da História Moderna — a derrota atlântica da Carreira da Índia estava delineada em suas linhas genéricas. A prova cabal de tal afirmação, conhecida de todos os que se dedicam ao estudo da navegação à vela, foi-nos dada pelas instruções do Gama a Pedro Álvares Cabral: “depois que em boa hora daqui [de Lisboa] partirem, farão seu caminho direito à Ilha de Santiago e se ao tempo que aí chegarem tiverem água em abundância para quatro meses, não devem pousar na dita ilha nem fazer nenhuma demora somente enquanto lhe o tempo servir a popa fazerem seu caminho pelo sul e se houverem de guinar seja sobre a banda do sueste e tanto que neles der o vento escasso devem ir na volta do mar até meterem o Cabo de Boa Esperança em leste franco...”³

Vê-se, portanto, que a viagem seria feita com ventos pela popa até que, bastante depois de ultrapassada a Ilha de Santiago (Cabo Verde), encontrassem pela proa o alísio de sueste.

Impossibilitados de avançar diretamente contra ele que, por infelicidade, interpunha-se exatamente no rumo desejado, o do Cabo da Boa Esperança, adotavam os mareantes o recurso de contorná-lo, com o cuidado de bolinar ao máximo, procurando, desta maneira, caminhar o mais possível para o Cabo. Era a tradicional *volta do mar*. No Atlântico Sul, ela obriga os navios a aproximarem-se da costa brasileira, pres-

sentida pelo Gama e logo achada por Cabral.

A quantidade daquela aproximação é, como sabemos, função da maior ou menor penetração dos alísios de sueste no Hemisfério Norte, que varia com a época do ano (fig. 1). Quanto mais ao norte são os ventos ponteiros encontrados, mais cedo são obrigados os mareantes a iniciar a volta do mar e, portanto, a mais próximo virem passar da costa brasileira.

Ultrapassada esta aproximação de um certo limite, deixam os navios de submetem-se à ação de ventos gerais, para ingressar noutra condicionalismo, o das *monções* característico do trecho costeiro do Brasil compreendido entre o Cabo Calcanhar e o Cabo Frio, ou seja, a nossa costa leste. O regime de monções faz-se sentir, especialmente, entre o Cabo Calcanhar e os Abrolhos, trechos no qual, de setembro a março, os ventos sopram de leste, infletindo à proporção que se avança para o sul, quando passam a vir do quadrante nordeste. De fins de março em diante, rondam os ventos, que se tornam suestes (e, às vezes, sudoestes, como resultado de penetrações de frentes frias em território brasileiro).

Faz-se necessário não esquecer que, em parte do trecho da derrota ora em estudo, sofrem os navios a ação da Corrente Equatorial Sul, que aproximadamente entre 2º ou 3º N e 10º S, empurra-os para oeste, isto é, de encontro à nossa costa.⁴

ACIDENTES DE INTERESSE PARA A CARREIRA DA ÍNDIA

Se, em face do que foi acima mostrado, examinarmos o contorno do litoral brasileiro e as ilhas adjacentes, verificamos que três acidentes tinham notória importância, nos séculos XVI e XVII especialmente, para Carreira da Índia. Eram eles:

a) A protuberância da costa nordestina próxima à atual Cidade do Recife, cujo ponto mais saliente, isto é, o de maior avanço longitudinal para leste, era considerado, na época, o Cabo de Santo Agostinho (latitude 08º20'S e longitude 34º56'W);⁵

b) o conjunto de parciais e ilhas genericamente conhecido como *Os Abrolhos*, formado pelos Recifes das Timbebas, Parcel das Paredes, Arquipélago dos Abrolhos e Parcel dos Abrolhos, conjunto que, a

grosso modo, podemos situar entre as latitudes de 17º25'S e 18º02'S e longitudes 38º35'W e 39º04'W (fig. 2);

c) as Ilhas da Trindade (latitude 20º30'S e longitude 29º19'W) e Martin Vaz (latitude 20º30' e longitude 28º51'W) (fig. 3).

A PROTUBERÂNCIA NORDESTINA

Os monumentos cartográficos resultantes dos primeiros reconhecimentos da costa brasileira, esquematicamente, delinearam-na, formando um ângulo obtuso cujos lados se orientavam para os quadrantes noroeste e sudoeste.⁶ O vértice, isto é, o ponto mais oriental, foi denominado *Cabo de São Jorge* pelo planisfério chamado Cantino e *Cabo de Santa Cruz* (grafado em diferentes idiomas) no Kunstmann II, Caverio, Maggiolo (1504), Pesaro, Waldseemuller (1507) e J. Ruysch, mas pronto batizado *Cabo de S.^{to} Agostinho* nas cartas náuticas e tábuas de latitudes portuguesas (Kunstmann III, Esmeraldo, João de Lisboa, Regimento de Évora) ou delas derivadas, como, por exemplo, a de Piri Réis.⁷

Na seqüência dos levantamentos provavelmente realizados por João de Lisboa e dos resultantes da longa permanência da armada de Cristóvão Jaques (1516-1519) em águas brasileiras, surgiu um traçado bem mais aperfeiçoado do nosso contorno,⁸ no qual o Cabo de Santo Agostinho deixou de ocupar o vértice do ângulo obtuso da esquematização anterior, mas manteve-se como extremidade oriental nordestina. Embora omitido na toponímia da notável carta de Lopo Homem-Reineis c. 1519 (Biblioteca Nacional de Paris) reproduzida na fig. 4, o conspícuo acidente vem registrado numa das cartas do atlas de Vesconte di Maggiolo (c. 1519) da Biblioteca Pública de Munique (fig. 5) embora erroneamente posicionado em 6ºS.

A esta altura, tanto em Portugal quanto na Espanha, já aquela posição era bem conhecida, ao menos no que respeita à latitude, pois aproximadamente na mesma época o Guia Náutico de Évora⁹ e os pilotos Sebastião Caboto e Juan Vespucci¹⁰ atribuíam-lhe 8º de latitude sul, colocando-o, os dois últimos, a sudoeste da Ilha de Santiago (Cabo Verde) respectivamente na distância de 450 e 420 léguas, ou seja, com erros de 8% e 14% para menos.

Por tal razão, sabia-se que os pilotos deviam ter especial cuidado ao fazerem suas derrotas a partir das Ilhas de Cabo Verde, caso a viagem ocorresse no inverno austral, porquanto iriam encontrar os alísios de sueste bem aquém do Equador (fig. 1), obrigando os navios a aproximarem-se da costa brasileira. Caso tal aproximação fosse de molde a impedir que, navegando de bolina, contornassem os alísios, certamente ficariam *ensacados* na costa nordeste brasileira, onde só duas possibilidades haveria: retornar ao Hemisfério Norte, ou aguardar, em Pernambuco (caso conseguissem alcançá-lo), o mês de setembro, princípio da monção de nordeste, que lhes permitiria avançar para o sul. Note-se que ali não encontrariam, até muito mais tarde, meios de abastecer armadas.

A primeira opção, isto é, o retorno ao Hemisfério Norte, foi adotada, conforme sabemos, tanto pela armada de Tristão da Cunha (1506), quanto pela de D. Garcia de Noronha (1511), cujas rotas foram, há alguns anos, sabiamente estudadas pelo Comandante Teixeira da Mota, tendo sido publicada nas *Memórias — 1971*, do Grupo de Estudos de História Marítima.

A prova de que os pilotos tinham ciência daqueles cuidados, vamos encontrar na viagem célebre de Sebastião Caboto: na altura das Ilhas do Cabo Verde, deu ele o rumo sul, mas “a la tarde les mandó mudar la derrota, que iba al sur, é que bajarem una cuarta, é era la cuarta del sudueste”,¹¹ no que foi imediatamente criticado por Miguel de Rodas, piloto-mor da Armada e outros pilotos.¹² Logo depois, Diego Garcia, dirigindo-se ao Rio da Prata, declarou na *Relación y derrotero* que fez dessa viagem: “Destá isla de Buena vista hecimos vela en la vuelta y demanda del cabo de San Agostin, queste cabo está en ocho grados é um sesmo de grado de la banda del Sur de la linea quirencial; y este camino se ha de navegar con grande resguardo y saber de marineria, porque hay grandes corrientes que salen de los rios de Guinea, que abaten los navios á la banda del Nurueste, que van estas corrientes a las Indias de Castilla: estas corrientes no supo tomar Sebastián Caboto, porque no era marinero ni sabia navegar. Estas islas [Cabo Verde] con este cabo [Santo Agostinho] se corre al Su-Sudueste; mas, para doblar el cabo navegamos por el Sur é a las veces tomamos la cuarta del Sueste, porque aún con

todos estos resguardos, tenemos que hacer en doblar el Cabo por las grandes corrientes que hay en el; y en este golfo hay dende las yslas (...) Cabo Verde hasta el Cabo de Sant Augustin quinientas leguas.”¹³ Também do piloto de Moguer é a afirmação de que “cualquier navegante é piloto que ha de navegar en aquellas partes ha de conoscer de navegar en el tiempo que el sol haga verano en aquella parte... y esta navegacion no supo tomar Sebastián Caboto con toda su estrulugia.”¹⁴

Conclui-se, portanto, que no final da terceira década do século XVI, sabia-se:

a) Que o Cabo de Santo Agostinho se situava em 8°12'S (erro de 8' ou seja 8 milhas), quinhentas léguas (1.600 milhas, isto é, quase a distância exata, que orça pelas 1.560 milhas) a su-sudoeste das Ilhas de Cabo Verde;¹⁵

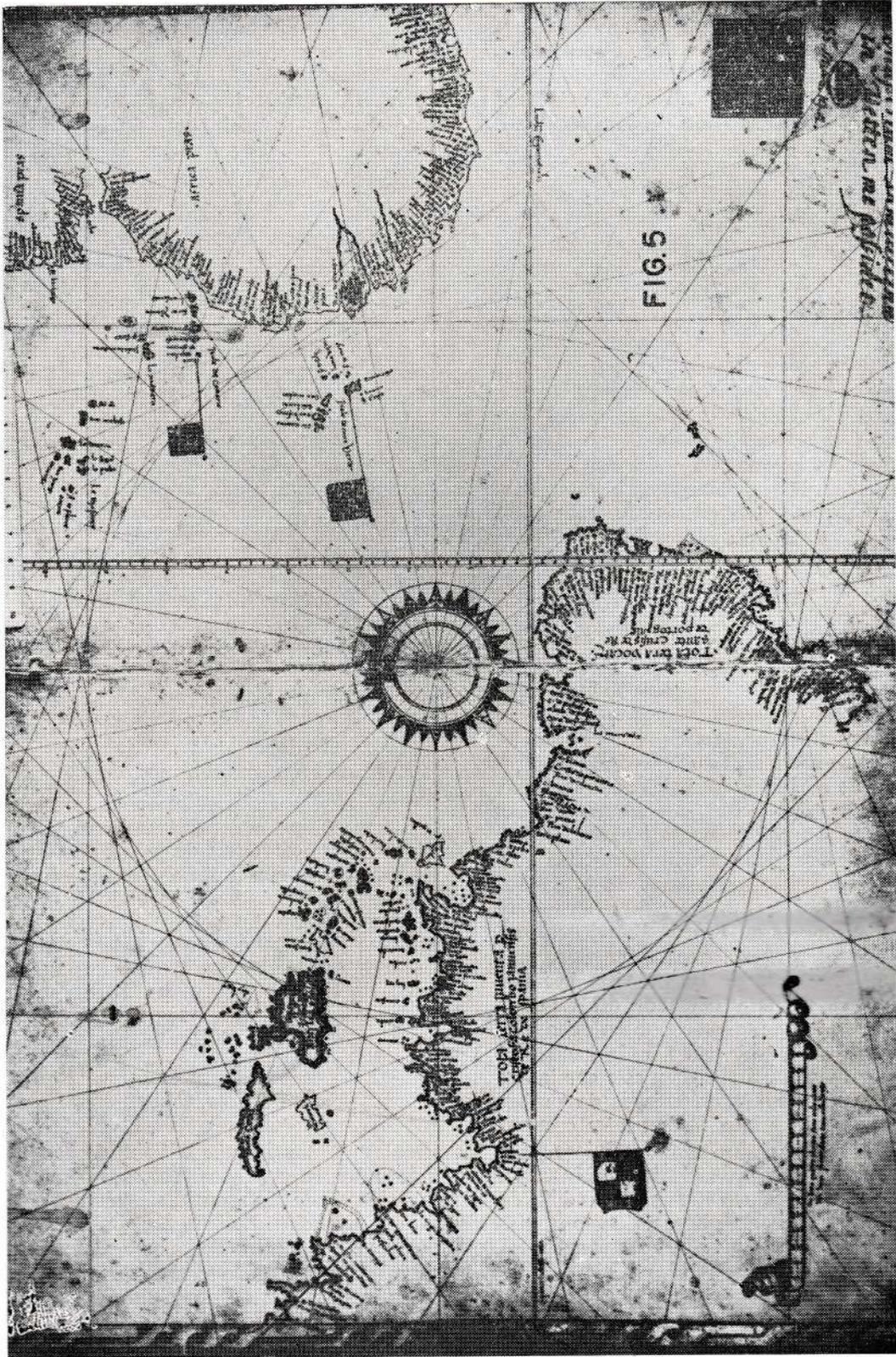
b) que para não ficarem os navios ensacados na nossa costa nordeste e impossibilitados de dobrar o Cabo de Santo Agostinho, a derrota, a partir das Ilhas de Cabo Verde, deveria ser feita no rumo sul e, algumas vezes no de sul quarta de sueste, em razão da ação da Corrente Equatorial Sul;

c) que se os navios chegassem às proximidades do Cabo de Santo Agostinho, só seria possível dobrá-lo “quando o sol fizesse verão” ou, como sabemos, de setembro a março.

Destarte, a protuberância oriental da costa brasileira, caracterizada pelo Cabo de Santo Agostinho, constituiu obstáculo natural à Carreira da Índia, obrigando, logo, os nautas do início dos quinhentos a corretamente posicioná-lo; outrossim, exigiu sempre especiais cuidados aos pilotos quando, a partir das proximidades das Ilhas do Cabo Verde, efetuavam a obrigatória *volta do mar*.

OS ABROLHOS

Da mesma maneira que o Cabo de Santo Agostinho, os perigosos Abrolhos foram conhecidos desde as primeiras explorações do litoral brasileiro. Embora sem indicação toponímica e apresentados como agrupamento de pequenas ilhas, eles surgem na cartografia primitiva de nosso litoral, posicionados nas proximidades dos 19°S, em Caverio, Maggiolo (1504), Waldseemuller (1507), Francisco Rodrigues (c. 1513).



A primazia de nominá-lo, embora de forma estropiada, coube a Piri Réis (1513) que, ao Sul de *Totel Sante* (Baía de Todos os Santos), coloca uma ilha de tamanho razoável frente a uma protuberância costeira (Ponta da Baleia?), com o topônimo *Abraklok*.¹⁶

Também as tábuas de latitude do *Esmeraldo* e do *Guia Náutico de Évora* registram a Ilha de Santa Bárbara (a maior do Arquipélago dos Abrolhos), ambas colocando-a em 20°20'S, com erro, portanto de 2°22' para mais.

Nas proximidades do final da segunda década do século XVI registra-se, na cartografia coeva, substancial modificação na representação dos perigosos baixos. Duas cartas registram-na: a carta atlântica de Maggiolo (fig. 5) atrás referida e a de Lopo Homem-Reineis (fig. 4) igualmente já mencionada.

A partir de então, assume aquela representação a forma de um triângulo (às vezes com os lados convexos) com um dos lados assente sobre o litoral e o vértice do ângulo oposto apontando para oriente, tendo ali situada, geralmente, a Ilha de Santa Bárbara.

Uns poucos anos depois, Diego Garcia assim descreveu o acidente em estudo: "dende estos diez é siete grados hasta veinte é dos grados, que está un cabo que se llama Cabo Hermoso, entán muy muchos arracifes é muchos placeles é arena, é saien en la mar veinte é cinco leguas é duraram estos baixos de luengo de costa noventa leguas [sic] é llamanse los Baxos de Abre Ojo."¹⁷

Alonso de Chaves, pouco depois, foi menos exagerado: "Baxos de abre ojo en la costa del Brasil se contienē desde Rio del Brasil hasta la angla que ternan De costa norte sur cinquenta leguas 50 y entran la via del leste en Punta treynta E cinco. Por entre ellos y la tierra no ay Pasaje con navios grandes avnque se puede andar con barcos Porque son peligrosos. La punta dellos esta al sur de Cabo de Sant Agostin distan ciento y ochenta leguas. Estan al nordeste de cabo frio distan del ciento y quinze leguas."¹⁸

Vê-se, portanto, que aos Abrolhos atribuía-se forma triangular, cujo lado assente sobre o litoral, principiava no Rio do Brasil, ao qual era atribuída a latitude de 17°40'S, e prolongava-se por 50 léguas, ou

seja, pouco menos de três graus, o que nos conduz aproximadamente aos 20°30'S, evidente exagero, porquanto já vimos que os baixos terminam pouco além dos 18°S. Por outro lado, também exagerada era a extensão longitudinal, calculada em 2°, contra a realidade de apenas meio grau.

Este tipo de representação perdurou em toda a cartografia relativa ao Brasil, não importa a sua origem. Para comprovar tal afirmação, basta o exame de conhecidos monumentos cartográficos: carta atlântica de Gaspar Viegas, 1534, Biblioteca Nacional de Paris (fig. 6); 11ª carta do *Booke of Idrography* de John Rotz (Jean Rose), 1542, Museu Britânico (fig. 7); mapamundi dito Harleienne, 1542/6, Museu Britânico (fig. 8); planisfério de Pierre Desceliers, 1550, Museu Britânico (fig. 9); carta do Brasil atribuída a Diogo Homem, c. 1558, Biblioteca Nacional de Paris (fig. 10) e carta atlântica atribuída a Sebastião Lopes, c. 1565, Newberry Library (fig. 11).

Poderíamos continuar exemplificando com toda a produção de Fernão Vaz Dourado e um elevado número de outras cartas, até o final do século, uma das mais tardias sendo a carta do Brasil do *Itinerário* de Linschoten (Bartolomeu Lasso-Arnoldos e Florencius van Langren) (fig. 12).

Esta impressionante persistência, demonstrando o respeito infringido pelos perigosos escolhos aos mareantes quinhestistas, só foi interrompida, ao que pensamos, com a vinda do notável cartógrafo Luís Teixeira, ao Brasil, durante o Governo de Luís de Brito de Almeida (1573-1578), sendo mandado por este "ver, e emendar a costa do Brasil."¹⁹ Dos levantamentos de Teixeira resultou, entre muitos outros melhoramentos, novo desenho para os Abrolhos, introduzido na carta geral do Brasil, dividido em capitanias (fig. 13), que encerra o *Roteiro de todos os sinais na costa do Brasil* — manuscrito da Biblioteca da Ajuda do qual, em 1968, preparamos edição fac-similar comentada — datada, por Jaime Cortesão, de c. 1586, bastante plausível para nós.

Mas os levantamentos de Luís Teixeira não satisfaziam às exigências da Carreira da Índia, pois os pequenos canais mostrados naquele desenho não apresentam sondas que permitissem navegar por eles.

Na Biblioteca da Ajuda há importantíssima documentação que evidencia a pre-

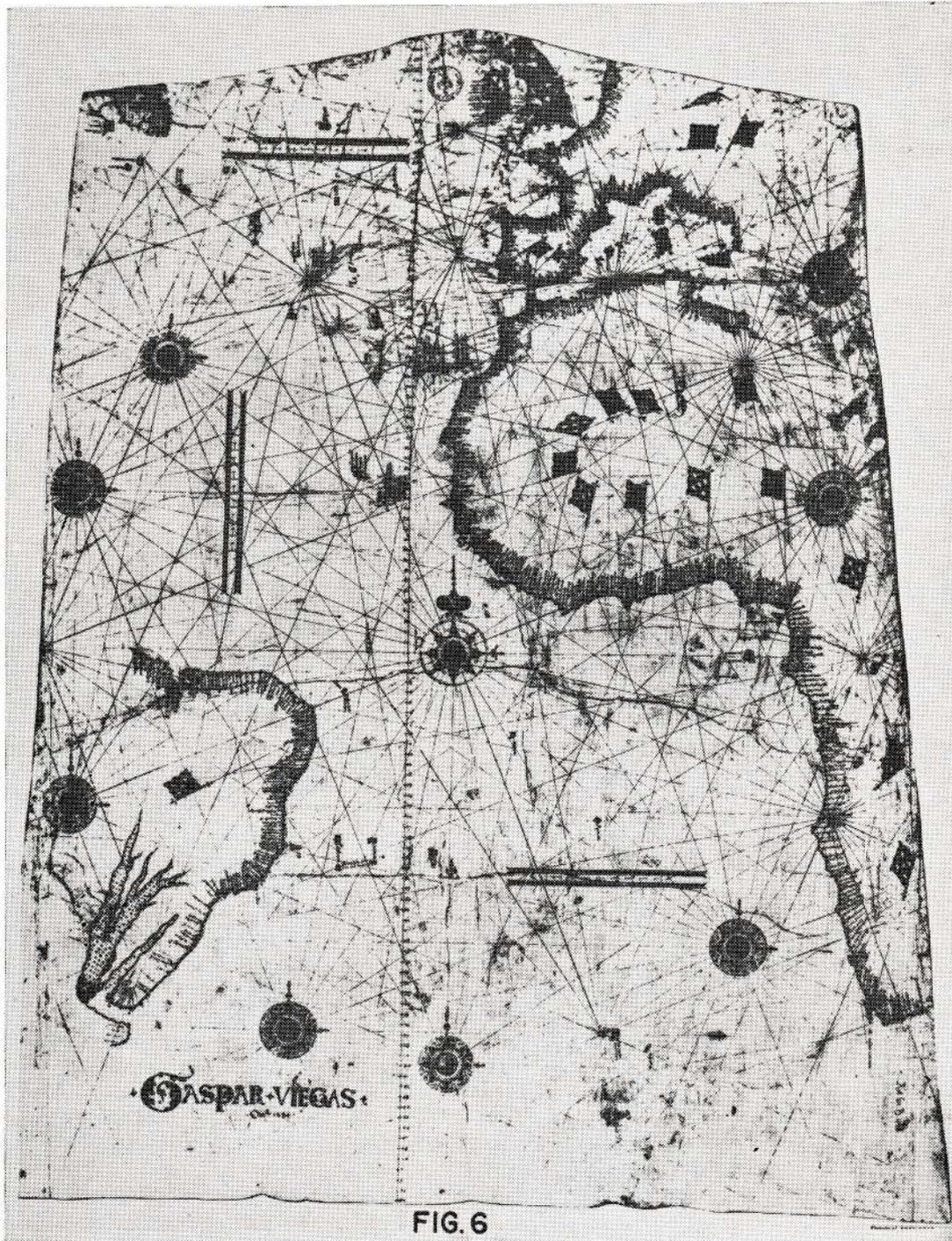


FIG. 6

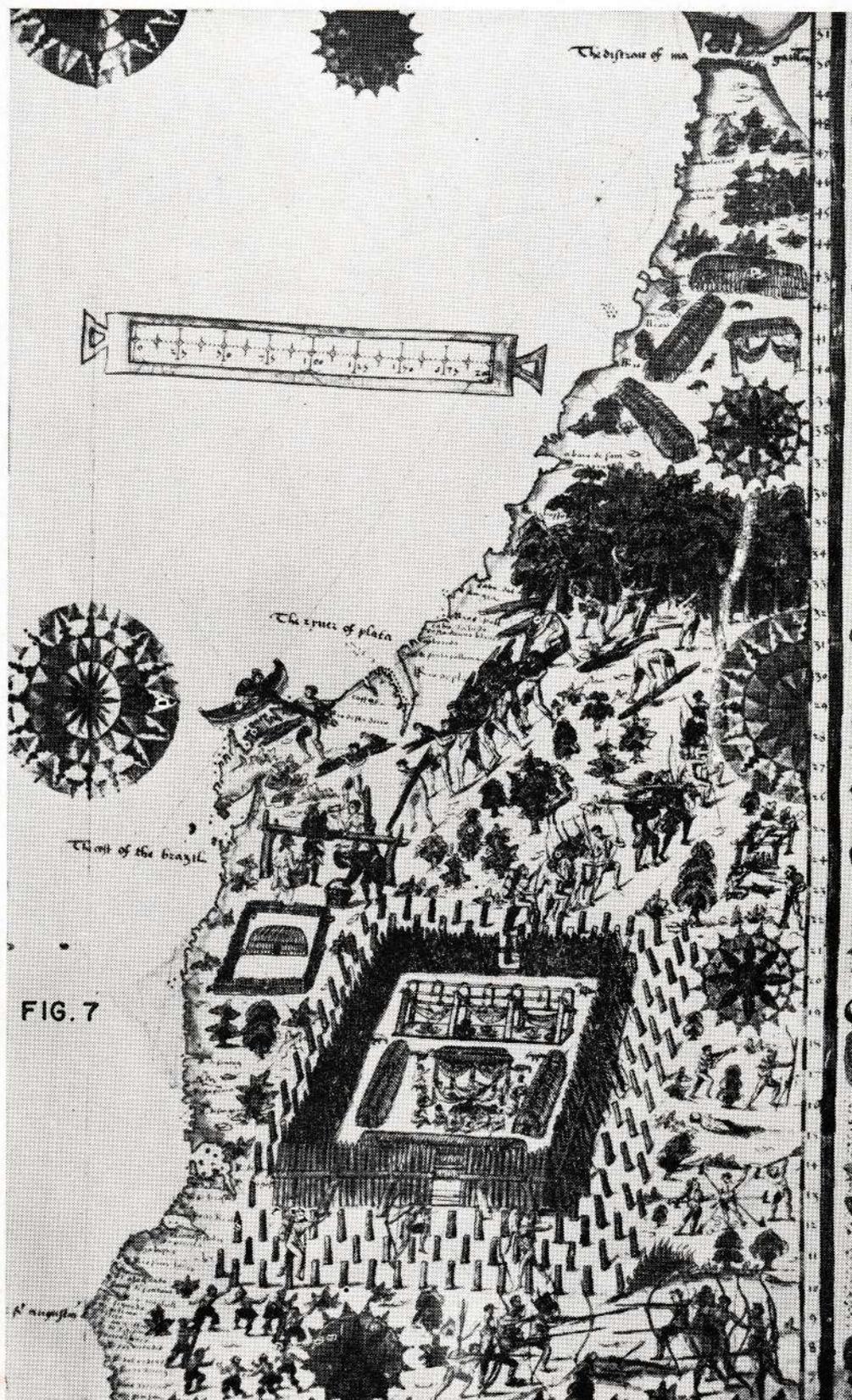




FIG 8



FIG. 9



ocupação governamental com o problema, mostra-nos as providências tomadas e afirma terem sido satisfatórios os resultados alcançados.

Aos 27 de outubro de 1604, Felipe II (de Portugal) escrevia de Valladolid a Diogo Botelho, o nunca bastante louvado governador do Brasil: "Para a navegação das Naus da carreira da Índia e outros efeitos de meu serviço convém que se reconheçam e sondem os baixos dos Abrolhos que estão fronteiros ao Cabo de Santo Agostinho dezoito graos da parte do Sul e se entenda com certeza e particularidade se há canais de fundo bastante por onde as Naus possam passar de uma parte, a outra, e as léguas que estes baixos botam ao mar e o fundo que têm e se descubrem em alguns lugares e em que paragens; com todas as mais circunstâncias que a matéria pede pelo que vos encomendo e mando que na primeira monção em que se puder fazer, envieis daí duas caravelas aprestadas de todo o necessário para a viagem, com Pilotos práticos e de experiência, que vão reconhecer os ditos baixos dando-lhes uma instrução particular, na forma que fica dito; e encarregando-lhes que façam esta diligência com a particularidade que ela requer, e que tragam de tudo lembranças por escrito, claras e distintas e demarquem e balizem os ditos baixos, para que não fique nada neles que se não entenda, e reconheça, daqui em diante e do que se achar me enviareis por vias, uma relação mui particular."²⁰

Menos de um ano depois estavam concluídos tais levantamentos e remetidos os seus resultados ao monarca. Em 31 de julho de 1605. El-Rei enviou ao Bispo D. Pedro de Castilho "os assentos da diligência, que por meu mando se fez sobre o descobrimento dos Abrolhos e Ilhéus que estão a terra deles e por o que dela se vê, parece que está feita com a particularidade e cuidado com que se lhe encomendou: e que será útil para a navegação da carreira da Índia se fazer de aqui por diante com menos receios, pelo que merece, que se lhe dêem por isso, graças. E assim vos encomendo que ordeneis como por o Conselho da Índia se faça logo, carta minha para ele, em que se lhe [diga] o contentamento que recebi do bem que a dita diligência se fez. E que me hei nisso por bem servido dele, e que pelo mesmo Conselho se chamem os Pilotos e Oficiais práticos da navegação da

Índia e se lhes comunique o papel do desenho e sonda dos ditos Abrolhos e do Parcel e Canais que há junto a eles e se ordene que se lance tudo no Regimento e Roteiro da dita Viagem, para se ter entendido, e ficar em memória *de maneira que quando cumprir e houver disso necessidade, possam as naus seguir sua derrota sem arribarem a esse Reino como até agora faziam, quando naquela paragem acontecia escassearem-lhe os gerais e avisar-me-eis de tudo o que nisto se fizer.*"²¹

Os agradecimentos da Coroa foram feitos em 22 de agosto; neles, mencionou Felipe II "o bom cuidado com que nisso procedestes que foi mui conforme a confiança que de vós tenho."²²

Que *bom cuidado* teria sido tomado por Diogo Botelho para cumprir a missão recebida?

Sabemos que enviou aos Abrolhos duas caravelas e algumas embarcações de remo.²³ Efetuaram-se cuidadosos reconhecimento e sondagens, que posicionaram os perigosos baixos a "dez léguas de terra somente."²⁴

Gaspar Ferreira Reimão nos esclarece que "descobriram o canal entre a terra firme, 8 das ilhas de sancta Barbora, que auera de canal dez, doze legoas da terra firme a ellas. E das ilhas começaram a descobrir o dito baixo a Leste, & a Lessueste: & indo sempre sondando acharam ser o fundo de lagidio, & estendendo-se a Lessueste por spaço de 50. legoas crescendo sempre em altura de mais fundo do q̄ acharam a vista das ilhas de santa Barbara donde partirão, em o fim de terem nauegado cincoenta legoas ate onde acharão o fundo o perderam, & se tornaram com esta enformação do q̄ tinham achado a Baya de todos os Sanctos."²⁵

Coube a este mesmo piloto-mor e roteirista, dos maiores que teve Portugal, preservar cópia do *debuxo* remetido a Felipe II por Diogo Botelho.²⁶ Ele aparece inserido no *Roteiro da Carreira da Índia*, manuscrito da Biblioteca Nacional de Lisboa, tendo no verso o seguinte esclarecimento:

"Esta demonstração é dos baixos dos Abrolhos e Ilha da Ascensão e a Trindade e Santa Maria de Agosto e Ilhas de Martin Vaz [é ilhas de Martin Vaz" acrescentando com letra diferente], o qual baixo foi todo descoberto no tempo do Governador Diogo Botelho, por mandado de Sua Magestade

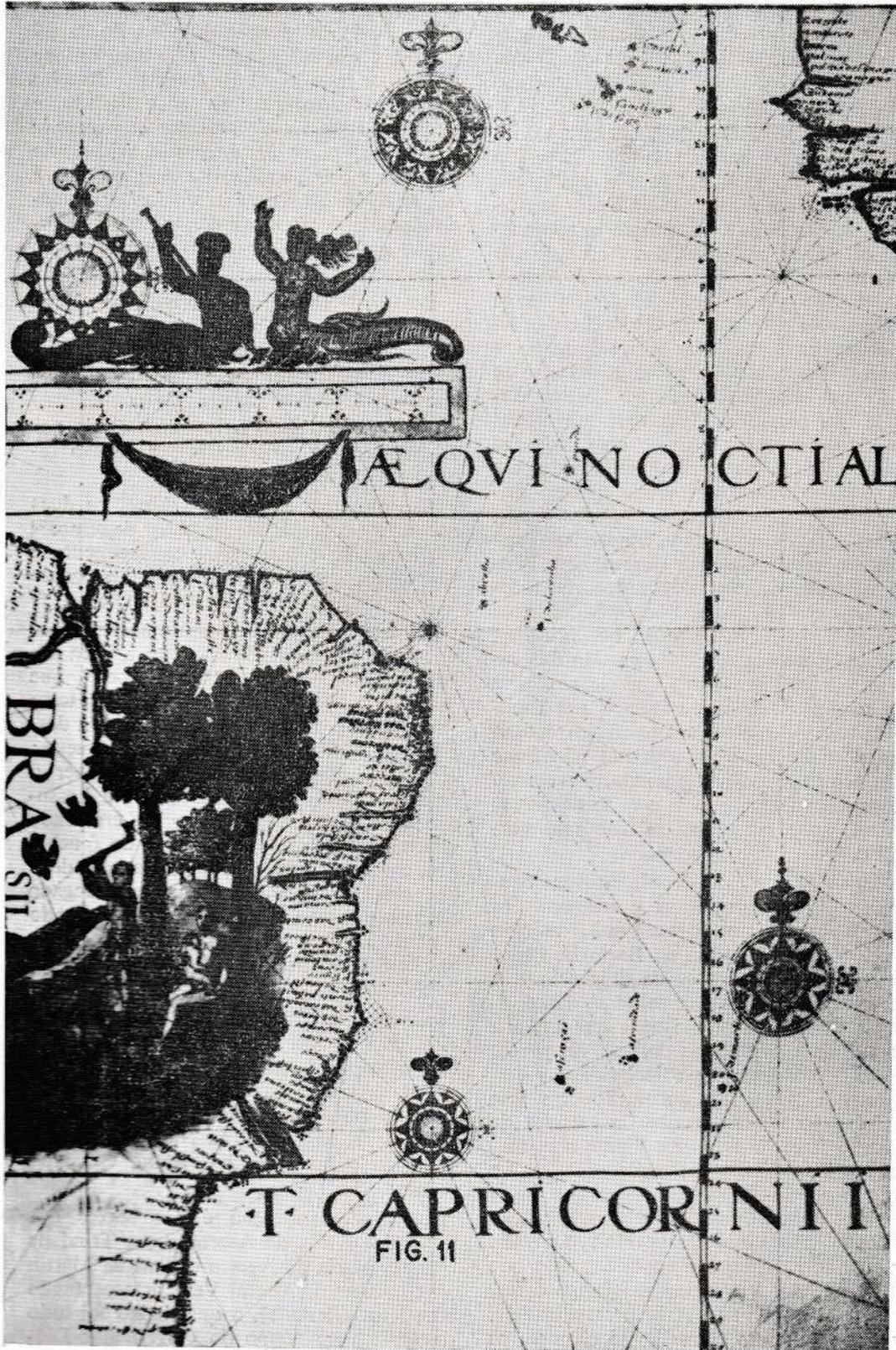


FIG. 11



Fig. 12

e ordem do Tribunal da Índia; foi todo sondado pelos pilotos das caravelas ao dito descobrimento e acharam que se podia passar por cima deles pelas braças que vão continuadas de 18. até 60; o fundo é de lagem e sendo caso que vades dar em fundo neste baixo, vos governareis pelas braças em que deres porque todo de norte sul é seguro para entrar e sair; e pelo fundo que achardes da maneira que vai numerado sabereis quanto estais do seco do baixo junto às ilhas de Santa Barbara; o canal limpo é de seis léguas; não tem mais de que se guardar que daquilo que se vir, conforme a demonstração.”²⁷

Atribuída a Luís Teixeira, a carta dos Abrolhos (fig. 14) em questão cobre o trecho costeiro entre o “P^o grande e Vila de Porto Seguro” e o “R. da parayba”, com os acidentes geográficos e a toponímia usual da época. No entanto, a representação dos parcéis e recifes da área sofreu substancial modificação. Constata-se que os levantamentos anteriores de Luís Teixeira (fig. 13) sofreram sensíveis modificações, especialmente no que se refere ao posicionamento dos canais, Arquipélago dos Abrolhos e, muito especialmente à natureza do fundo e sondas por fora do referido arquipélago. Parece-nos haverem sido estes os principais resultados práticos da nova carta, uma vez que influía diretamente sobre a navegação, não só para as capitânicas do Sul (Espírito Santo, Rio de Janeiro e São Vicente) mas, e muito especialmente, sobre a Carreira da Índia, uma vez que as naus da mesma, ao *escassearem-lhe os gerais*, para usarmos a expressão do próprio rei, poderiam aproximar-se mais da costa, em busca de barlavento suficiente para irem de ló, contornando os alísios de sueste.

Infelizmente, na abundante documentação que encontramos relativa à importante campanha hidrográfica que tão bons resultados colheu, deparamos com uma lacuna lamentável: faltaram os nomes dos abnegados nautas que a levaram a cabo, deixados em imperdoável anonimato.

ILHAS DA TRINDADE E MARTIM VAZ

Não cabe no propósito deste trabalho o estudo dos repetidos achados e da variada toponímia recebida, nas primeiras décadas dos quinhentos, pelas ilhas oceânicas brasileiras da Trindade e Martin Vaz.²⁸

É por demais sabido que tal multiplicação se deveu à impossibilidade, na época, do cálculo correto das longitudes: Ascensão, Trindade, Martin Vaz e Santa Maria de Agosto figuram todas, nesta ordem à partir da costa brasileira para leste, entre 21°S e 22°S, na já mencionada carta atlântica atribuída a Lopo Homem-Reineis.

Assim elas permaneceriam, variando algo no seu posicionamento em latitude (Santa Maria de Agosto e Martin Vaz trocando de posição algumas vezes) até a segunda metade do século XVIII, quando cartógrafos e navegantes passaram a suspeitar desta multiplicação, conforme o demonstra legenda aposta por M. Bellin à *Carte Réduite de L'Océan Meridional* (1753): “Quelques Navigateurs assurent que l'Ascension et la Trinité ne sont que la meme Isle” (figs. 15 e 16). Mesmo assim, o grande cartógrafo francês conservou-as no seu desenho, atribuindo à Ascensão as coordenadas: latitude 20°45'S e longitude 29°50'W e à Trindade: latitude 20°15'S e longitude 24°30'W; portanto, embora quase na mesma latitude, nada menos de 5°20' as separava em longitude.

Enquanto isto, quase na mesma época, a cartografia inglesa eliminava a primeira, embora posicionando a Trindade com erro de 3°19' em longitude. A mapoteca do Serviço de Documentação Geral da Marinha possui interessante carta náutica: *A new Map or Chart in Mercator's Projection of the Ethiopic Ocean with Port of Africa and South America* c. 1760 (figs. 17 e 18 em que a Trindade (*Trinidad*) aparece cancelada na posição original (latitude 20°05'S e longitude 26°20'W) e lançada à tinta na posição de latitude 20°10'S e longitude 30°00'W, o mesmo deslocamento relativo havendo sofrido as Ilhas de Martin Vaz.

É interessante observar que, numa carta náutica do Atlântico, de autoria do cartógrafo Simão Antônio da Roza Pinheiro (desenhada no Rio de Janeiro em 1776) ainda aparecem, na seqüência habitual, Ascensão (latitude 20°40'S e longitude 23°22'W), Trindade (latitude 20°30'S e longitude 17°32'W) e os três ilhéus de Martin Vaz muito espalhados, entre 12° e 14°W,²⁹ conforme mostram as fig. 19 (vide foto acima do índice) e 20.

Sabemos, no entanto, que, no início do século XVII, foram efetuadas tentativas para posicionar corretamente estas ilhas brasileiras.

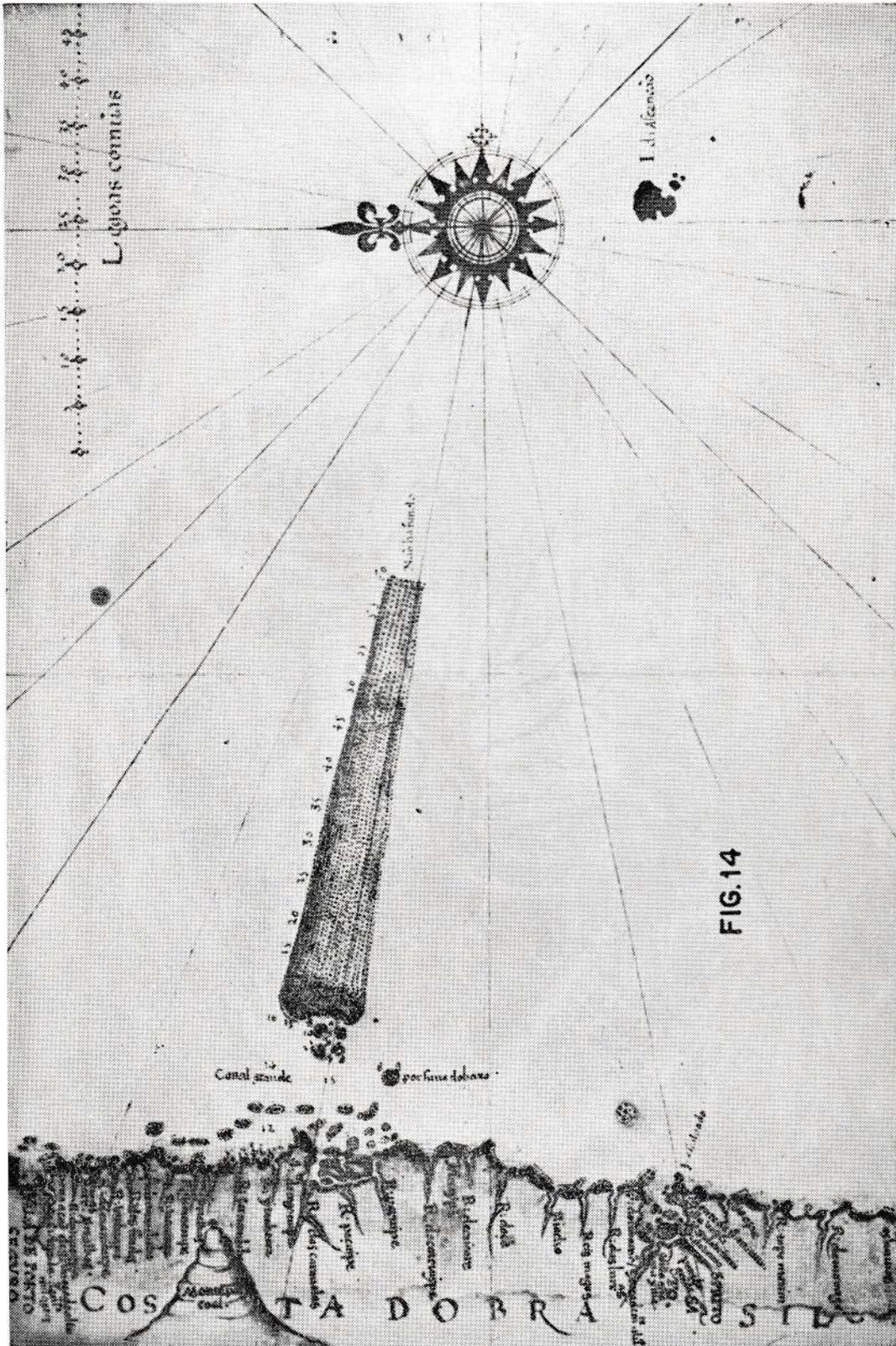
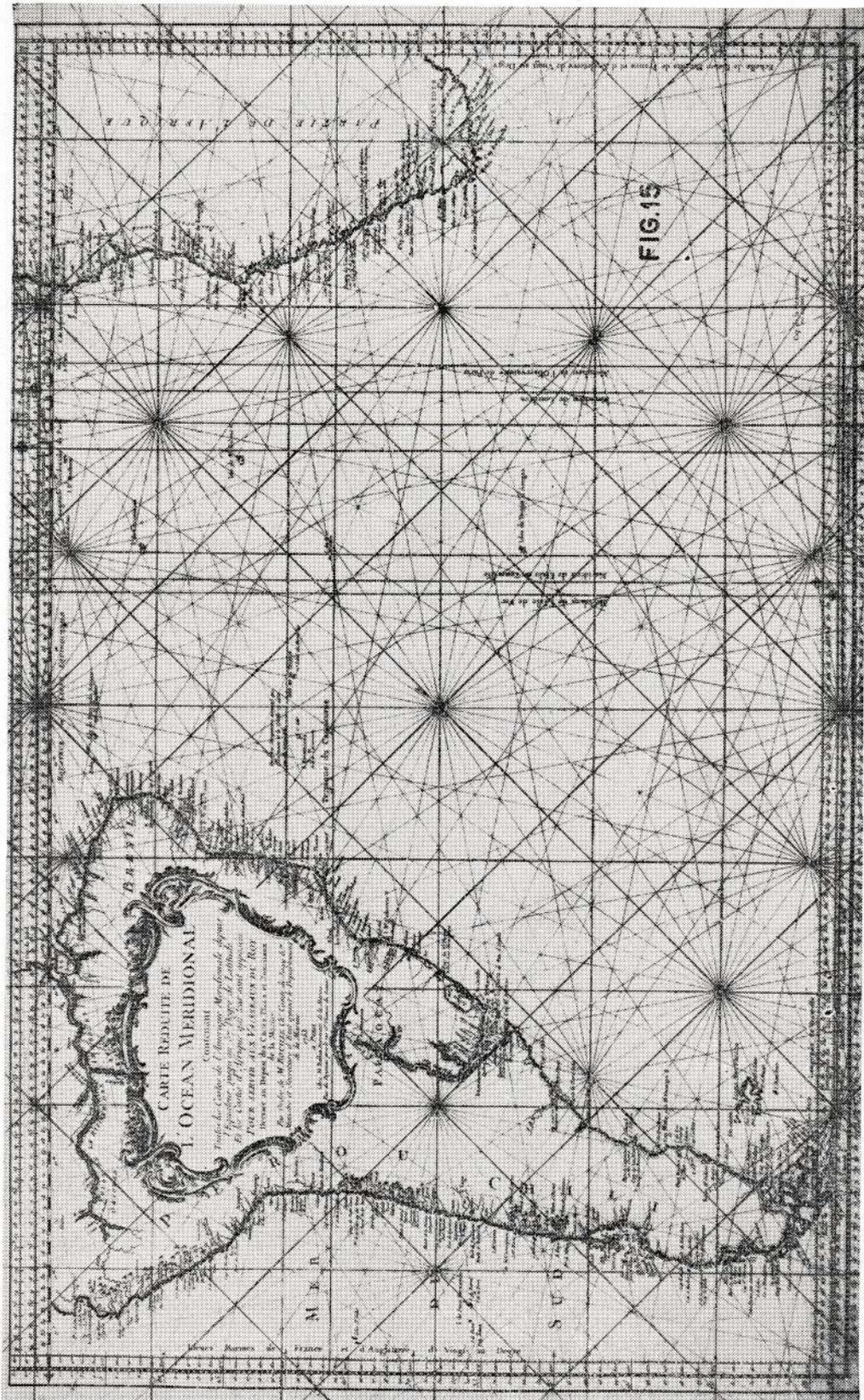
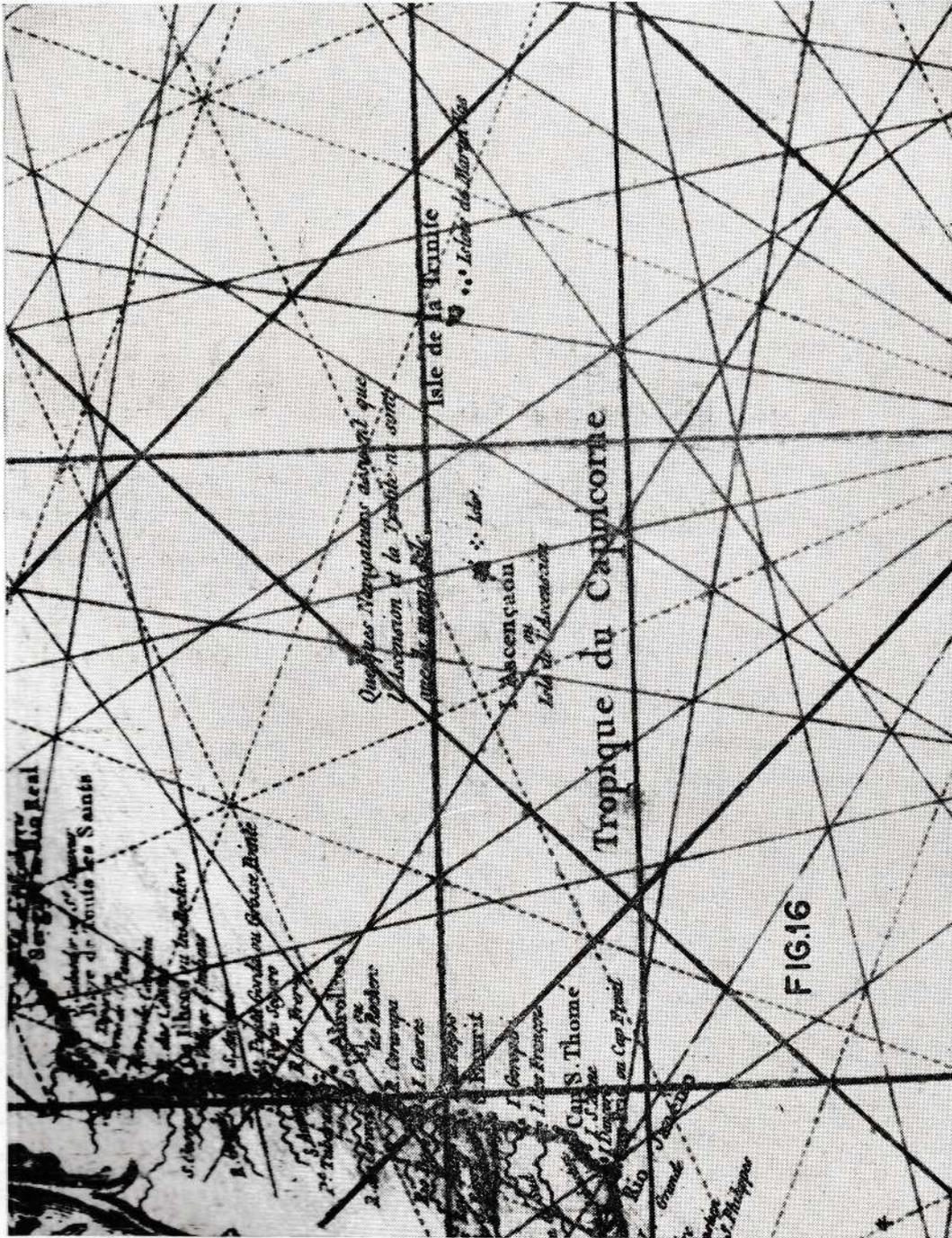
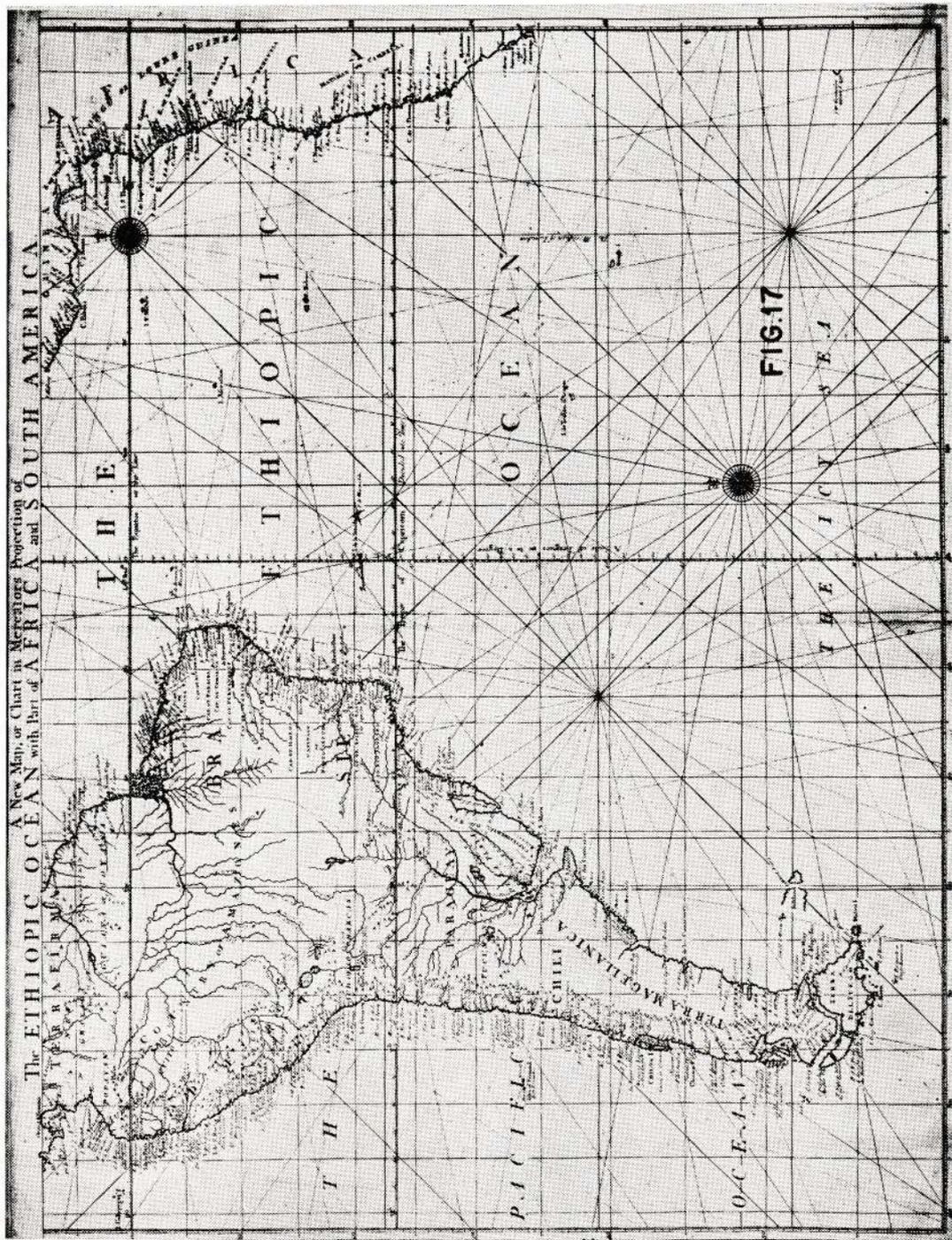


FIG. 14







A razão deste interesse era exatamente oposta às que levaram a um melhor conhecimento da correta posição do Cabo de Santo Agostinho e dos Abrolhos. Ao contrário destes, aquelas ilhas estavam posicionadas exatamente na rota considerada a melhor pelos navegantes da época para, ultrapassados os alísios de sueste, investirem no rumo do Cabo da Boa Esperança. Por esta razão, eram elas preciosos elementos de referência para correção das derrotas e, em razão disto, ansiosamente procuradas pelos pilotos, quando se aproximavam da latitude de 20°S. Bons exemplos encontramos em antigos diários de viagem, como o de Sebastião Prestes em 1608: "oje fiquey ao meo dia doze legoas da trindade não a vimos athe agora parese me q̄ hiremos antre ella a asenção oje apareserão Rebis forçados... plas dez oras do dia atirou a caravela hũa pessa e foi que vio terra eu fazia ser a Ilha de asenção..."³⁰; ou o de Simão Castanho, em 1609: "Tomey o sol em 20.g. meno 1/6... vou por balRauento dascompção obra de 6. Legoas, não uejo nada Eu cuido que uou a balRauento de todas as Ilhas... *inda cuido que hei de Ver algũa ilha athe amenhaã Deãs querendo pera poremos ponto nouo*³¹; ou, ainda outro do mesmo Simão Castanho, em 1611: "Esta noite hei de mandar vigiar no garopes... fico cõ hum ponto sobre o ilha dasenção Ee em outro estou a Leste da Trindade 100. legoas não veio nenhũa..."³²

Mostrada a importância destas ilhas para a Carreira da Índia, vamos agora tratar das já mencionadas tentativas para reconhecê-las.

Elas foram decorrência da mesma ordem régia que, em 24 de outubro de 1604, provocou a ida de duas caravelas aos Abrolhos, por determinação de Diogo Botelho: "Da mesma maneira enviareis outras duas caravelas com pessoas práticas e providas do necessário reconhecer as Ilhas que chamam da Trindade e as de Martim Vaz que todas estão em vinte graus da parte do Sul, distantes da costa desse Estado, a duzentas e trezentas léguas, dando-lhes por instrução que saibam com particularidade a disposição da terra e a grandeza de cada uma, e se há nelas surgidouros e aguadas, e se ficam em paragem que as possam demandar as naus que vêm da Índia demarcando e balizando tudo e trazendo memória por escrito para que se possa bem entender."³³

Ao contrário do reconhecimento dos Abrolhos, o das ilhas não foi logo realizado, porquanto nele insistiu Felipe II, em 22 de agosto de 1605: "e vos agradecerei fazerdes continuar no prosseguimento que também vos foi por mim encomendado das Ilhas da Trindade e de Martim Vaz, que pelas razões que me escrevestes se não pode concluir pelos pilotos que a isso mandastes..."³⁴

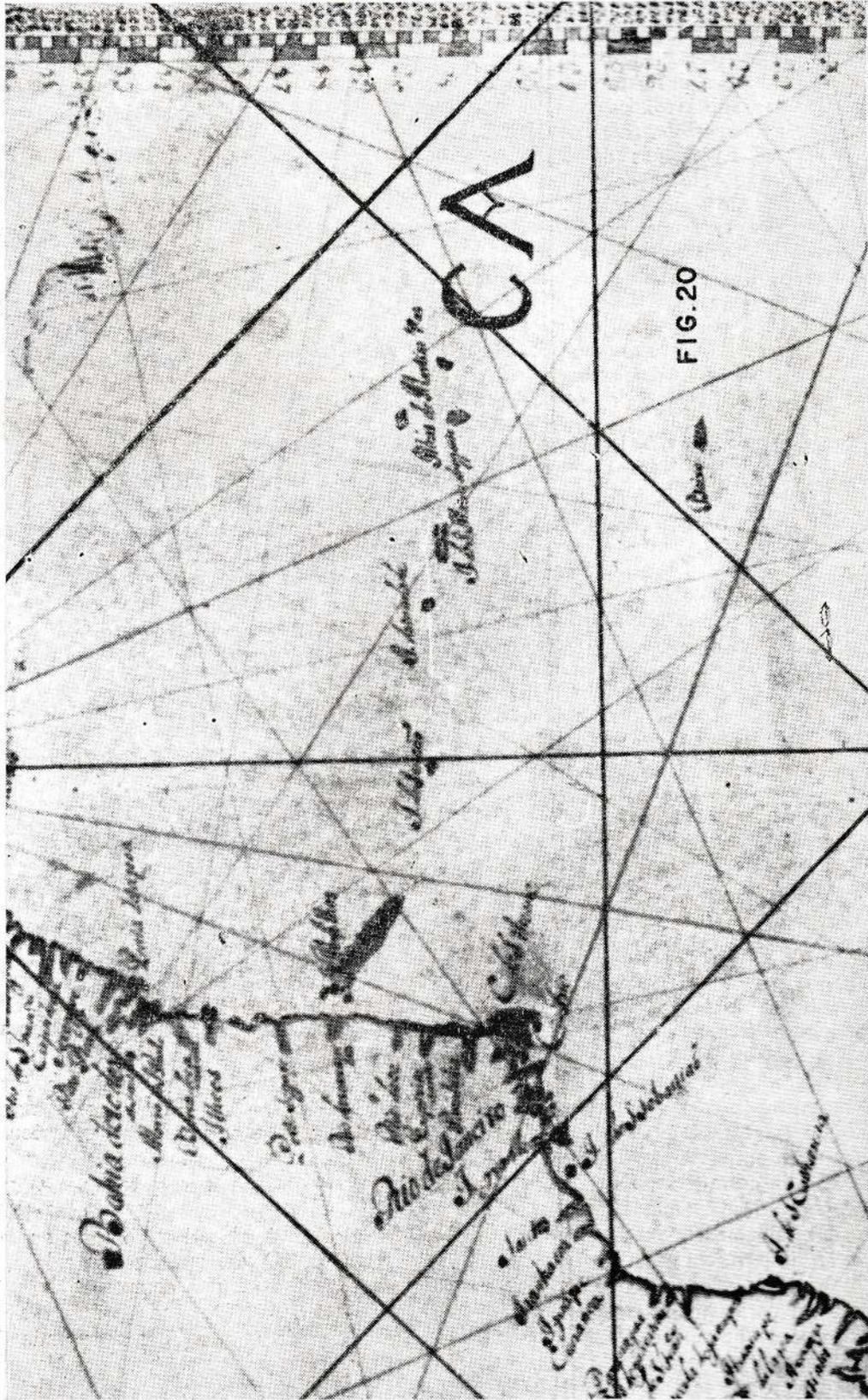
Pouco mais de um ano transcorrido (31 de outubro de 1606) estava cumprida a ordem. Disto deu ciência ao monarca o Conselho da Índia, pelo que mandou Felipe II fosse preparada carta a Diogo Botelho, agradecendo-lhe "o serviço que nisto me fez e se lhe signifique que o terei em lembrança para lhe fazer por este respeito a mercê que houver lugar e que se lhe ordene que faça logo vir a essa cidade o piloto que fez o descobrimento e envie os autos que avisou se fizeram do que se achou em uma das ditas ilhas para se verem no Conselho da Índia e se envie o dito piloto e com a informação que por estas vias se tiver da disposição da ilha e do benefício de que pode ser se tratando que terá a sua [povoação] cultura e fortificação..."³⁵

Sabemos que duas caravelas foram enviadas ao dito descobrimento "das Ilhas da Trindade e de Martim Vaz, para ver se podiam ir a ela as naus que vêm da Índia a refazer-se d'agua e desviar-se da Ilha de Santa Helena para a continuação de irem lá, e de os corsários as irem esperar e tomar."³⁶

Surge aqui um fato novo motivando o interesse do descobrimento das Ilhas: a possibilidade de servirem para o refresco das naus da Carreira na torna-viagem, permitindo evitar Santa Helena que, por estar exatamente na rota até então utilizada, estava servindo de base aos corsários holandeses e ingleses que ali as emboscavam.³⁷

As caravelas enviadas por Diogo Botelho descobriram "as ditas Ilhas [Trindade e Martim Vaz] e nelas portos e surgidouros e aguadas muito boas."³⁸

No já antes mencionado *Roteiro da Carreira da Índia*, de Gaspar Ferreira Reimão, logo à seguir à carta dos Abrolhos aparece outra (fig. 21) em que figuram a Ilha da Trindade (em latitude compreendida entre 19°15'S e 19°30'S), tendo próximo a ela um grupo de quatro ilhotas denominadas "I^o de S. Maria dagosto" e, bem afastadas delas, três outras grandes ilhas posiciona-



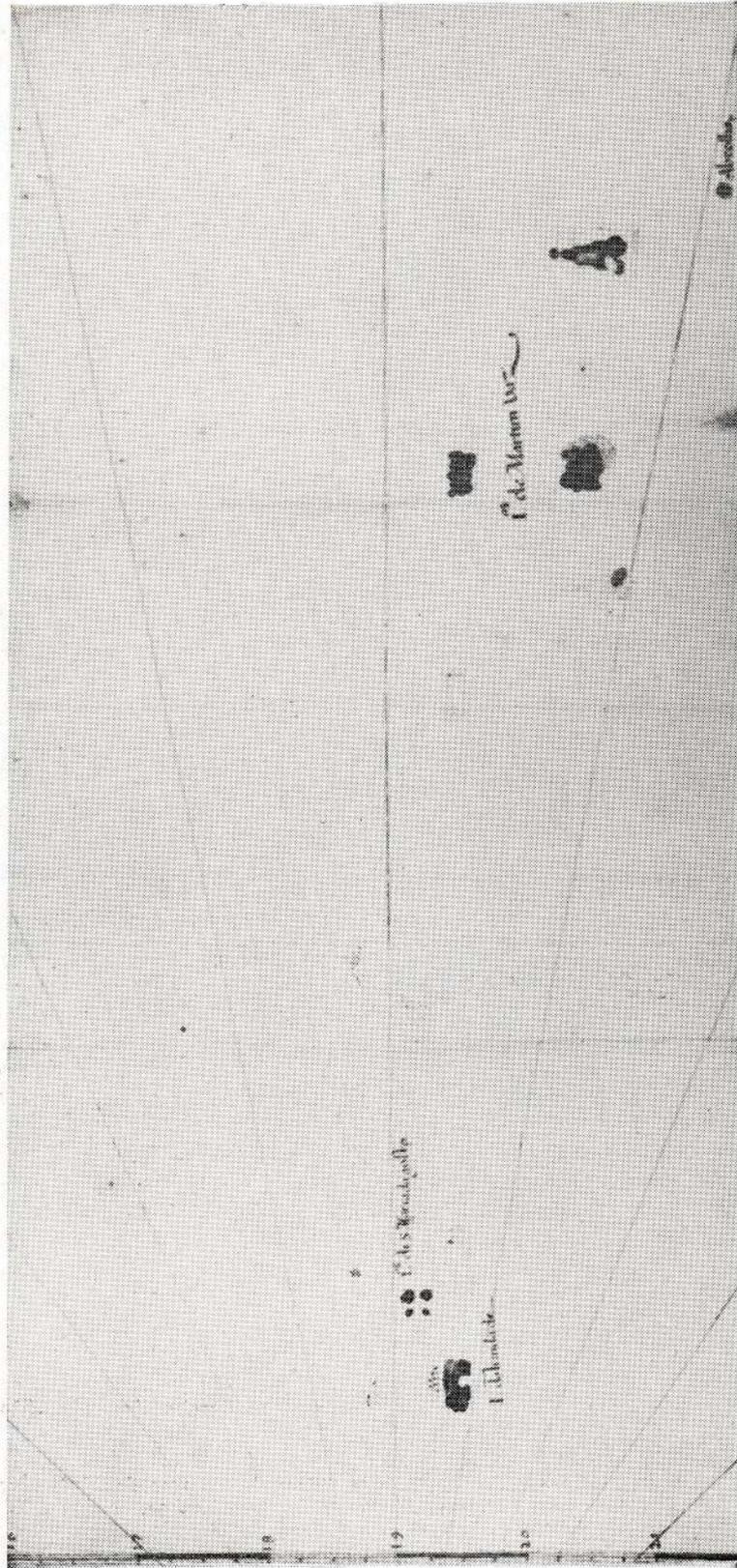


Fig. 21

das em triângulo retângulo, com o topônimo "I^{as} de Martim Vaz."

A *Ilha da Ascensão* não figura, portanto nesta carta. Foi ela lançada na já cuidada carta dos Abrolhos (fig. 14) a umas 110 léguas da costa, em latitude idêntica à Baía do Espírito Santo.

No roteiro impresso de Gaspar Ferreira Reimão (1612), encontramos esta passagem: "Luis Teixeira cosmographo de sua Magestade, achando-se naquellas partes em tempo do Governador Luis de Brito d'Almeida, o mandou ver emmendar a costa do Brasil, indo no descobrimento sondou, vio os ditos baixos, depois que os sondou, vio cobrio, perdeo o fundo, foy na volta do Sueste, serião bem vinte, vinte cinco legoas, ouve vista da ilha d'Ascensam, na qual surgio da banda do Sueste em hũa calheta da qual estancia de hũa legoa mea achou tres ilheos hum maior que outro..."³⁹

Que resultado se pode alcançar destas informações aparentemente contraditórias?

Parece-nos que:

a) A posição da Ilha da Ascensão na carta dos Abrolhos foi a obtida pelo próprio autor, Luís Teixeira, nos levantamentos efetuados no governo de D. Luís de Brito e Almeida — nos quais o cartógrafo evidentemente confiava — quando ali esteve, tendo mesmo fundeado na atual Enseada do Príncipe;

b) a posição da Trindade e Martim Vaz na carta da fig. 21, deve ter sido a obtida no governo de Diogo Botelho; o erro sensível de latitude, provavelmente, originou-se na falta de habilitação do piloto (ainda hoje desconhecido) encarregado do levantamento;

c) as quatro "I^{as} de S. Maria Dagosto" são, evidentemente, as Ilhas de Martim Vaz atuais; e

d) as "I^{as} de Martim Vaz" posicionadas cerca de 120 léguas a leste de Trindade, foram assim colocadas em obediência à tradição, sem que o navegante as houvesse visto durante a campanha hidrográfica que realizou.

CONCLUSÕES

Dos três acidentes geográficos brasileiros de importância para a Carreira da Índia o primeiro a ter sua posição latitudinal perfeitamente estabelecida foi, como era natural, o Cabo de Santo Agostinho, avistado pelos navegantes que primeiro reconheceram o nosso litoral e logo utilizado como referência geográfica para a navegação do Brasil.

Os Abrolhos, pelo temor que, desde as explorações iniciais, infligiram aos pilotos, só próximo ao último quartel do século, foram conhecidos e cartografados com razoável precisão, graças à presença do grande cartógrafo Luís Teixeira em nosso país; mesmo assim, incertezas perduraram até o início do século seguinte, quando a energia e o dinamismo de Diogo Botelho atualizou aqueles conhecimentos, dando liberdade às naus da Carreira da Índia de, em caso de necessidade, aproximarem-se bem mais do nosso litoral durante a passagem pela altura dos perigosos baixios.

Muito mais demorado foi o conhecimento correto da posição de Trindade e Martim Vaz, só alcançado com o aperfeiçoamento dos métodos para o cálculo das longitudes, posto ao alcance dos navegantes já na segunda metade do século XVIII. Infelizmente, àquela altura, a primazia da ciência náutica havia fugido às mãos portuguesas, sua criadora, passando às francesas e, principalmente às inglesas, nas quais chegou aos nossos dias.

NOTAS

- 1 — LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo, Ed. Nacional, 1968. p. 139.
- 2 — *Ibid.*, p. 158. grifo nosso.
- 3 — COSTA, Abel Fontoura da. com. *Os sete únicos documentos de 1500, conservados, em Lisboa, referentes à viagem de Pedro Alvares*. Lisboa, Agência Geral das Colônias, 1940. p. 17-8.
- 4 — Para estudo mais aprofundado do assunto, veja-se GUEDES, Max Justo. O condicionalismo físico do Atlântico e a navegação à vela. In: *HISTÓRIA naval brasileira*. Rio de Janeiro, SDGM, 1975. v. 1, t. 1, p. 117-28.

- 5 — Na realidade, o acidente geográfico mais oriental da costa brasileira é a Ponta das Pedras (latitude 07°38'N e longitude 34°49'W), situado a cerca de 60 milhas ao norte do Cabo de Santo Agostinho.
- 6 — GUEDES, Max Justo. *As primeiras expedições portuguesas e o reconhecimento da costa brasileira*. Coimbra, Fac. de Letras da Univ., 1970. Separata da *Revista Portuguesa de História*, Coimbra, 14, Quadro 3.
- 7 — *Ibid.*, Quadro 2; Id. Quadro comparativo de Toponímia. In: *Conhecimentos geográficos do Brasil em Portugal e em Espanha em 1540*. Coimbra, Junta de Investigação do Ultramar, 1972. (Série Separatas, 67).
- 8 — *Ibid.*, p. 8-13.
- 9 — ALBUQUERQUE, Luiz Mendonça de. *Os guias náuticos de Munique e Évora*. Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar, 1965. p. 197.
- 10 — FERNANDEZ DE NAVARRETE, Martín. *Coleccion de los viages, y descubrimientos que hicieron por mar los españoles*. Buenos Aires, Ed. Guaranía, 1945, v. 3, p. 319.
- 11 — Resposta do Capitão Gregório Caio à sétima pergunta do interrogatório da *Probanza* feita em Ocaña por solicitação do Capitão Francisco de Rojas (2 de novembro de 1530): "7 — Item, si sabem etc., que su mala navegación y gobierno en el paraje de las islas de Cabo Verde mudó una cuarta de nuestro viaje por la cual dicha cuarta asi tomada fuimos à dan en el cabo de Sant Agustin é provincia de Pernambuco" (MEDINA, José Toribio. *El veneciano Sebastián Caboto*. Santiago de Chile, Impr. y encadernación universitária, 1908. t. 2, p. 225).
- 12 — *Ibid.*, p. 243-9.
- 13 — MEDINA, José Toribio. *Las viajes de Diego García de Moguer*. Santiago de Chile, Impr. Elzeviriana, 1908. p. 235-6.
- 14 — *Ibid.*, p. 234.
- 15 — Gaspar Viegas, na sua carta atlântica da Biblioteca Nacional de Paris (1534) atribuía ao Cabo de Santo Agostinho a latitude 8°15'S, enquanto o *Quatri Partitu* de Alonso de Chaves coloca-o em 8°30'S. (GUEDES, op. cit. na nota (6), p. 53).
- 16 — A carta de Piri Réis foi duas vezes editada fac-similarmente, a primeira em 1933 (1000 cópias) e a segunda (12500 cópias em tamanho natural e 10000 em redução a 1/4) em 1966, pelo Instituto Hidrográfico de Marinha da Turquia; ambas as edições foram acompanhadas de importante estudo de Yusuf Akçura, presidente da Sociedade para o Estudo da História Turca, redigido em 1935. (AKÇURA, Yusuf. *Piri Réis Haritasi*. Istanbul, Çubuklu, 1966).
- 17 — MEDINA, op. cit. na nota (13), p. 237.
- 18 — GUEDES, op. cit. na carta (6), p. 43.
- 19 — TEIXEIRA, Luís, séc. XVI Suposto autor. *Roteiro de todos os sinais na carta do Brasil*. Reprodução fac-similar do Mss. 51-IV-38, da Biblioteca da Ajuda. Ed. preparada por Max Justo Guedes. Rio de Janeiro, INL, 1968. p. 13.

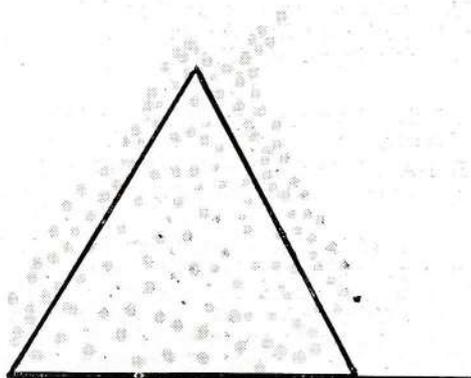
A informação sobre os levantamentos cartográficos de Luís Teixeira são de Gaspar Ferreira Reimão: "Luís Teixeira, cosmographo de Sua Magestade, achando-se naquelas partes em tempo do Governador Luis de Brito d'Almeida, o mandou ver e emendar a costa do Brasil, e indo no descobrimento sondou a via os ditos baixos." (REIMÃO, Gaspar Ferreira. *Roteiro da navegação e Carreira da Índia*. Lisboa, P. Crasbeeck, 1612. f. 4v.

Cabe informar aqui que no Museu Naval de Madri existe um código manuscrito de 99 fólios numerados; nele foram colecionados, por Mateo Jorge, Piloto-Mor da Carreira das Índias (de Castela) diversos roteiros, entre eles o ROTEIRO do Ryo da plata y costa del brazil ate os potiguares (Museu Naval, Madri. Mss. Cota C. F. I., f. 39-41). No fólio 40, entre as linhas 13 e 20, o roteirista cuida da passagem, no sentido de sul para norte, por um canal entre a terra e os baixos abrolhos. Uma grande mancha escura existente no original, exatamente neste trecho, dificultou-nos enormemente a leitura do microfilme que possuímos. No entanto, verificamos que o canal descrito tinha seis a sete braças de profundidade e ficava uma légua ao mar no trecho entre os rios Peruipe e Caravelas. Portanto, o roteirista descreve uma nota entre a terra firme e o Parcel das Paredes, possível somente a pequenas embarcações.

Sabe-se que Mateo Jorge era natural de Lagos, no Algarve, tendo estado em atividade, ao menos, entre 1573 e 1597 (LAGUARDA TRIAS, Rolando A. El Rio de La Plata y da costa de Montevideo (derroteros y reconocimientos). In: *Anales Históricos de Montevideo*, Montevideo, 3: 402, 1959).

Na Biblioteca Nacional de Lisboa existe por sua vez, um roteiro que posiciona os Abrolhos entre 17°30'S e 19°30'S, tendo de "leste oeste 40 leguas e de norte e sul outras 40" (ROTEIRO da viagem e costa de todo o Brasil. In: GASPAS, Manoel. comp. *Libro univerval de derrotas*. 1594).

Informa ainda o roteirista que “entre estes baixos e a terra firme vão dous Canais que os pasão de norte a sul hũm por meio dos baixos E outro de longo da terra firme são navegaveis a quẽ os ten experimentado pelo que se pode escusar de falar muy particularmente deles — mas são perigosos e he necessario o que os ouuer de dobrar apartarse de terra 40 polo menos porque as de saber que estes baixos fazem figura piramidal e a ponta vay saindo ao mar desta m^{era} asi como aqui parece.”



Vê-se, portanto, que os levantamentos de Luís Teixeira eram conhecidos, mas os pilotos aferravam-se à velha tradição de passar ao largo dos parcéis, sobre Gaspar Manuel, natural de Vila do Conde. (VASCONCELOS, José Augusto do Amaral Frazão de. *Pilotos das navegações portuguesas dos séculos XVI e XVII*. Lisboa, 1942. p. 21-2).

20 — BIBLIOTECA DA AJUDA, Lisboa. Mss. 51-V-48, f. 3.

21 — *Ibid.*, 51-VII-15, f. 41.

22 — *Ibid.*, 51-V-48, f. 7.

23 — *Ibid.*, f. 222.

24 — *Ibid.*, f. 52.

25 — REIMÃO, op. cit. na nota (19), f. 4v.

26 — BIBLIOTECA DA AJUDA, Lisboa. Mss. 51-VII-20, f. 181v.

27 — BIBLIOTECA NACIONAL, Lisboa. Mss. F. G. 1333.

A legenda citada aparece no verso da carta, entre os fólhos 4 e 5.

28 — Um resumo dos melhores estudos foi-nos dado por PERES, Damião. *História dos descobrimentos portugueses*. Porto, Portucalense, 1943. p. 451-4.

Precioso aparte àqueles estudos foi o de MOTA, Avelino Teixeira da. Os mapas de Maiollo e a questão Vespuciana. In: LEITE, Duarte. *História dos descobrimentos*. Lisboa, Cosmos, 1958. p. 681-3. Apêndice.

29 — O Caso de Santo Agostinho foi posicionado por Rosa Pinheiro em 25°52'W, o que traduz um estreitamento do Atlântico em nada menos de nove graus e quatro minutos!

30 — PRESTES, Sebastião. Diário da viagem da nau Santo Antonio, do Reino para Goa, no ano de 1608. In: ATAIDE, Antonio de. comp. *Viagens do Reino para a Índia e da Índia para o Reino (1608-1612)*. Intr. e notas do Comandante Humberto Leitão. Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1957-8. v. 1, p. 40-1.

31 — CASTANHO, Simão. Diário da viagem da nau Nossa Senhora da Piedade, do Reino para Goa, no ano de 1609. In: ATAIDE, op. cit., v. 1, p. 215.

32 — Id. Diário da viagem da nau Nossa Senhora de Guadalupe, do Reino para Goa, no ano de 1611. In: ATAIDE, op. cit., v. 2, p. 119.

33 — BIBLIOTECA DA AJUDA, Lisboa. Mss. 51-V-48, f. 3.

34 — *Ibid.*, 51-V-48, f. 7.

35 — *Ibid.*, 51-VII-15, f. 107.

36 — *Ibid.*, 51-V-48, f. 52.

37 — Em ATAIDE, Antonio de. Viagem da nau Nossa Senhora de Guadalupe, de Goa para o Reino, no ano de 1612. In: — op. cit. na nota (30), v. 2, p. 245-6, estão copiados os “Letreiros q̄ achei em S^{te}. elena esculpidos em pedras de letras grandes Latinas”, diversos nomes de conhecidos navegantes holandeses e ingleses que aportaram a Santa Helena em diversos anos a partir de 1600.

38 — BIBLIOTECA DA AJUDA, Lisboa. Mss. 51-V-48, f. 52.

39 — REIMÃO, op. cit., na nota (19), f. 4v.