



## LISBOA – SÃO TOMÉ. UM ROTEIRO DE NAVEGAÇÃO, VÁRIAS VIAGENS E MUITOS TEMPOS

**Sandra Inês Cruz**

*Jornalista freelancer*

*Doutoranda no Centro de Estudos Sociais - Universidade de Coimbra*

*inesacruz@gmail.com*

Como citar este artigo:

Cruz, S.I. (2019). Lisboa – São Tomé. Um roteiro de navegação, várias viagens e muitos tempos. *Revista de Educação Geográfica* | UP, nº.4, pp.59-76. Universidade do Porto.

ISSN: 2184-0091

DOI: <https://doi.org/10.21747/21840091/4a7>

**RESUMO:** Este artigo olha para a descrição da viagem entre Lisboa e São Tomé, conhecida por “relato do piloto anónimo”, procurando refletir sobre a representação do espaço que o marinheiro atravessa e conta no séc. XVI. Pelas informações incluídas no texto - as latitudes, distâncias e rumos, regimes de ventos e correntes, conhecimento dos fundos, dos peixes e do céu – pode afirmar-se que este relato é um roteiro de navegação, convicção reforçada pela exatidão das coordenadas do piloto quando projetadas numa carta atlântica contemporânea. Mas o documento inclui muita informação desnecessária à arte de navegar, pelo que a dimensão histórica se torna fundamental na leitura desta viagem.

**Palavras-chave:** Atlântico; navegação; roteiro; espaço; São Tomé.

**ABSTRACT:** This article looks at the description of the trip between Lisbon and São Tomé, known as “anonymous pilot's report”, trying to reflect on the representation of the space that the sailor crosses and tells in the 19th century. XVI. From the information included in the text - latitudes, distances and directions, wind and current regimes, knowledge of sea floors, fish and sky - it can be said that this report is a navigation route, a belief reinforced by the accuracy of the pilot's coordinates when projected into a contemporary Atlantic chart. But the document includes much information unnecessary to the art of seafaring, so the historical dimension becomes fundamental in reading this trip.

**Keywords:** Atlantic; navigation; report; space; São Tomé.

## INTRODUÇÃO

A viagem escrita no séc. XVI por um marinheiro português conhecido por “piloto anónimo” (figura 1) liga Lisboa a São Tomé na carreira do açúcar que então desabrochava nas ilhas do equador. Texto provocado pelo pedido de um conde italiano, o roteiro que ensina a descer o Atlântico é publicado em 1550, em Veneza, no volume I de uma coletânea de viagens organizada por Gian Battista Ramusio - *Delle Navigazioni et Viaggi*. A obra, um monumental tratado geográfico, junta relatos de expedições desde a Antiguidade até ao fim do séc. XVI. O piloto sem nome aparece entre Marco Polo e Américo Vespúcio, Cadamosto e Álvaro Velho, contando a navegação que tinha feito várias vezes, e juntando memórias pessoais com as que lhe terão transmitido outros marinheiros portugueses experientes no mesmo trajeto.

Para uma Europa em renascimento, curiosa acerca dos avanços técnicos e científicos que iam tornando o mundo maior, este relato é informação privilegiada; não só explica como se viaja em segurança entre Portugal e o equador num mar aberto por conhecimento novo, como revela possível, embora difícil, a vida numa zona temida do planeta pela ideia quase infernal que então se fazia do clima sobre a linha do equinócio.

Não se tratando de um roteiro de navegação “clássico”, o texto do piloto não costuma ser olhado como tal, sobrevivendo aos séculos pelo interesse que sempre despertou sobre a colonização portuguesa em Cabo Verde e em São Tomé, sobretudo. Mas entre o desenvolvimento agrícola das ilhas e o comércio com a costa de África, entre os assentamentos urbanos e os dados sobre o clima, o relato do marinheiro português guarda em si todas as instruções necessárias à navegação no trajeto que descreve. Comprova-o a transposição das coordenadas constantes do texto para uma carta atlântica produzida pelos mesmos anos em que terá sido escrita a narrativa. Pondo em paralelo o roteiro do piloto anónimo e a carta atlântica de Jorge Reinel, datada de “cerca de 1540”, é possível validar as informações náuticas do relato e traçar no mapa o caminho entre Lisboa e São Tomé, seguindo os dados do piloto anónimo.

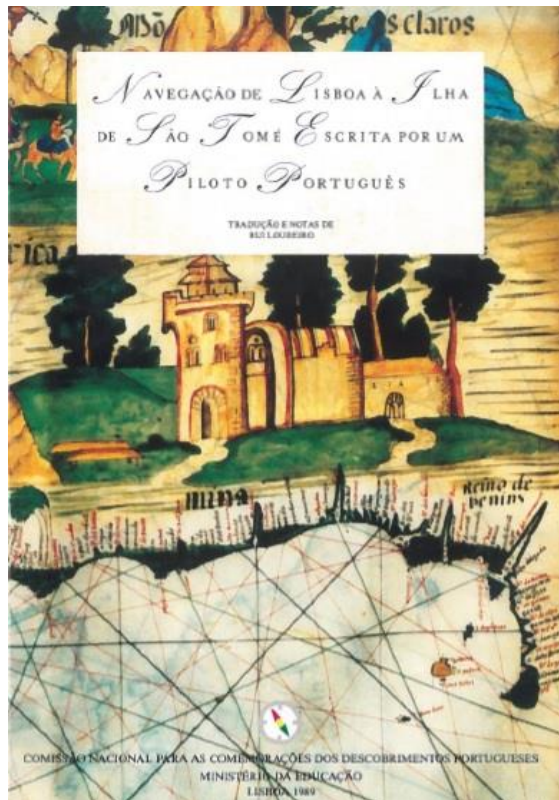


Figura 1 - *Navegação de Lisboa à Ilha de São Tomé Escrita por Um Piloto Português*. Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1989.

Desconhece-se o original do texto em português. A primeira tradução a partir do italiano em que havia sido publicado é do séc. XIX, assinada por Sebastião Francisco Mendo Trigo que, ao serviço da Real Academia das Ciências, se esforça por acordar um Portugal adormecido. Porque os tempos pediam de volta a glória perdida.

## 1. A VIAGEM DO PILOTO: O MAR. OS INTERVALOS DE MAR. O TERRITÓRIO.

Longe daquele mundo antigo de *vãs façanhas fantásticas, fingidas, mentirosas*<sup>11</sup>, o relato do piloto anónimo resulta de viagens reais feitas por ele e por outros marinheiros.

Nesta “navegação de facto”, mar e céu ocupam grande parte da expedição e isso reflete-se na transposição da jornada para a escrita. Pontuando esse oceano imenso estarão pedaços de terra que o marinheiro integra na descrição que prometeu. Fá-lo, no entanto, com mais ou menos detalhe, dependendo do interesse que cada escala tem na carreira do açúcar. Porque esta missão – carregar açúcar em São Tomé – é o objetivo das viagens aqui relatadas. O texto que as escreve revela aquilo de que eram, acima de tudo, feitas as memórias do piloto – água, i.e., muito mais mar do que terra.

Em lado algum a narrativa se demora. E não considero nesta pressa os tempos das viagens reais, mas o tempo do discurso que corre atrás das importâncias que o piloto hierarquiza no caminho para sul; contando léguas, milhas e dias, aproximando-se da costa e tomando os ventos, andando para a banda do polo antártico, virando para leste, vigiando terra, observando o sol e medindo distâncias das estrelas, o narrador apenas vai debruando o seu caminho com as escalas que tenta arrumar em palavras breves no mar que vai deixando para trás.

O marinheiro hesita no manuseio de ferramentas em que não é prático. A incorporação de terra no relato demora. O empenho desdobra-se-lhe em registos do que é informação útil à viagem. Não é, portanto, de admirar que a ilha de Palma, a primeira escala, surja no relato apenas como “abundante de vinhos, carnes, queijos e açúcar”<sup>12</sup>, dissolvida entre latitudes e distâncias, mar encrespado e perigo de tempestades.

Esta dispensa de uma apresentação global dos lugares e preferência pela sua descrição através do interesse que pudessem ter para provisão de comida é um traço que Adelaide G. Arala Chaves nota na generalidade dos textos de viagens do séc. XV a que dedicou extensa análise. Tanto em *Esmeraldo de Siti Orbis* como no *Manuscrito de Valentim Fernandes* “a indicação global é vaga e apressada, em oposição com o pormenor dedicado à enumeração do que pode servir de abastecimento”<sup>13</sup>. O mesmo se percebe nas opções do piloto anónimo; é, pois, com o rol dos alimentos disponíveis que o homem de Vila do Conde parte das Canárias, de novo, concentrado na água.

Mas o espaço marítimo que então se abre à sua frente é a folha em branco que lhe apraz para o esboço que prometeu fazer. É no mar que o piloto projeta e traça as linhas mentais que a repetição da carreira do açúcar quase materializou num Atlântico conhecido. A possibilidade de escrever mais mar do que aquele que a sua rota impõe é sedução que o texto confessa. À saída da ilha de Palma o marinheiro anuncia um caminho para fornecer de mantimentos as embarcações rumo ao sul. Caso houvesse precisão... E a viagem deriva para um mar próximo da costa – mar fértil em peixes de muitas espécies, onde a calma permite colheitas abundantes, qual vale encaixado entre colinas, rico em trigo e frutos de todas as cores. Este nada de mar, elevado a quase-ilha pela territorialidade que supõe na localização precisa, é uma extensão possível da viagem, somente, mas é espaço conhecido do narrador. Parte admissível de uma rota interiorizada pela abstração que torna legível o oceano, o local de pescaria na direção do rio do Ouro integra esta expedição em pé de igualdade com escalas reais, necessárias e feitas de terra e rocha e planícies e montanhas.

A construção do “espaço de ir e voltar”,<sup>14</sup> subjacente às carreiras regulares, pode ser notado aqui através de uma referência do piloto ao cabo Bojador que ele explica significar “volta”. Será por lá que aqueles que navegam para as Canárias regressam a casa, encostando-se ao dito cabo em 26 graus e dois

<sup>11</sup> Camões, Luiz, *Os Lusíadas*, Canto I – estância 11, 1985, Porto Editora, p. 73.

<sup>12</sup> Piloto Anónimo, *Navegação de Lisboa à Ilha de São Tomé*, in Albuquerque, Luís de (dir.), *A Ilha de São Tomé nos Séculos XV e XVI*, Biblioteca da Expansão Portuguesa, Alfa, p. 10.

<sup>13</sup> Chaves, M. Adelaide Godinho Arala (s.d.), *Formas de Pensamento em Portugal no Séc. XV, Esboço de análise a partir de representações de paisagem nas fontes literárias*, Livros Horizonte, p. 111.

<sup>14</sup> Cf. Godinho, Vitorino Magalhães (1990), *Mito e Mercadoria, Utopia e Prática de Navegar, séculos XIII-XVIII*, Lisboa, DIFEL, p. 525.

terços, e tomando o vento, seguem viagem<sup>15</sup>. Esta organização do espaço configura uma nova maneira de pensar, fruto de uma época que já não era de descoberta, mas de viagens contínuas feitas pelo comércio. Os trajetos não eram definidos pela repetição dos percursos em sentido inverso, mas pela adaptação do itinerário às melhores condições de mar, ventos e correntes. O normal seria haver já dois caminhos, portanto – um para descer e outro para subir o Atlântico.

Em Cabo Verde encontrará o piloto o próximo chão. Chão de sal, a mais de duzentas léguas das Canárias, uma semana de distância empurrada por bom vento. Chão que o marinheiro generaliza e iguala a todos os do arquipélago. A amostra assim sugeria; na rota para sul estavam as ilhas da Boavista e do Maio, pedaços de terra plana, salinas à vista na aridez que apenas cabras suportavam, entregues a si e à sorte. Era engano. Santo Antão, São Nicolau, a Brava e o Fogo não tinham sal e tinham montanhas. Mas o piloto não passava lá, pelo que as certezas continuavam na água que era o caminho, nos rumos e nos cálculos que o desenhavam.

O destino seguinte ficava “quinze graus acima da equinocial, andando-se para isto trinta léguas de caminho para o sul”<sup>16</sup>, numa ilha com dezassete léguas de comprimento. Ribeira Grande era a primeira cidade portuguesa em África e a única por que passava o homem de Vila do Conde na derrota até São Tomé. A concentração de gente e de vida obrigava à consideração de alguns factos que ordenassem uma colonização em progresso, um lugar essencial de troca de mercadorias e pessoas nos negócios que atravessavam o Atlântico. Mas o texto que contempla a capital de Cabo Verde é também uma longa lista de cultivos:

*do princípio do dito rio até à cidade, de uma banda e de outra, há infinitos jardins de laranjeiras cidras, limoeiros, romeiras e figos de toda a qualidade, e de alguns anos para cá plantam palmeiras, que produzem cocos, vulgarmente chamados «nozes da Índia». Nascem também aqui muito bem todas as castas de hortaliça (...) semeiam também bastante arroz e algodão (...).*<sup>17</sup>

Na escala que, por ser a última antes do destino, se adivinha algum tempo de paragem, torna-se óbvia a conceção utilitária da natureza que apenas chama a atenção do narrador pelas respostas que pode dar às necessidades dos homens. Depois disso, interessariam os lucros que a sua generosidade permitisse obter através da troca ou da venda.<sup>18</sup>

A paisagem terrestre dentro desta viagem marítima não deixa, pois, de ser olhada do ponto de vista da sobrevivência. Nem o mar deixa de ser lido da perspectiva de quem nele se quer orientar. A apreciação estética dos elementos naturais não cabe ainda aqui. Como não cabe a sua observação crítica, parecendo, ao contrário, quase necessária a sua ausência. Porque são as exigências biológicas que orientam a integração do homem na natureza, é esse lado físico, imediato e vital que define a sua atitude e enquadra as observações de que é capaz.<sup>19</sup> Feita a listagem dos frutos e produtos agrícolas da Ribeira Grande, saberemos quem vive na cidade e quando chove na ilha.

Para o poente ficavam “diversas províncias e países”, e pela terra dentro, “muitos senhores e reis de negros, e também muitos povos”<sup>20</sup>. O marinheiro que escreve descreve um pouco do que ouvira dizer sobre essas paragens, mas a costa de África aparece como um intervalo na viagem. Ganhar o mar foi a missão do piloto por anos. A navegação não pode, por isso, deixar de conduzir, ocupando, o relato.

A partir da ilha de Santiago é estrada franca até ao equador. E as referências à foz do rio Níger, à montanha altíssima a que chamam serra Leoa, ao rio Nilo servem apenas como marcos que

<sup>15</sup> Piloto Anónimo, *op. cit.*, p. 12.

<sup>16</sup> *Idem*, p. 13.

<sup>17</sup> *Idem*, pp. 13-14.

<sup>18</sup> Cf. Chaves, M. Adelaide Godinho Arala, *op. cit.*, pp. 123-124: As mesmas listagens monótonas e longas se assinalam como traço dominante das descrições dos textos de viagem do séc. XV.

<sup>19</sup> *Idem*, pp. 299-300.

<sup>20</sup> Piloto Anónimo, *op. cit.*, p. 14.

complementam as coordenadas definidas pela repetição do percurso. Na explicação do mar é que a viagem segue.

*Em muitas partes desta costa da Etiópia, vinte milhas junto da terra, há coisa de cinquenta braças de fundo; depois, alongando-se mais, é o mar muito alto e profundo, e nós, os pilotos portugueses, temos um livro em que notamos diariamente a viagem e caminho que fazemos, os ventos que encontramos e em que grau de declinação está o Sol. (...) A respeito da enchente e vazante da maré, digo que desde que se parte do estrito de Gibraltar pela costa de África até ao trópico de Cancro, quase que se não vê o crescimento da maré (...).*<sup>21</sup>

A cada passo, o livro de bordo abre-se para o relato que incorpora as notações dos pilotos com vista, unicamente, à eficácia e segurança da navegação. Ou o texto escrito para o conde italiano não levaria, tão rigorosamente indicadas, as latitudes em que se muda o rumo, a predominância dos ventos, a oscilação ténue das marés.

Com o destino no horizonte, o leitor suporá a chegada de São Tomé ao relato na sua territorialidade inteira, adivinhando uma prosa que enfim saia do mar e conte os dias e as pessoas da ilha que é o fim e a finalidade da viagem. Mas o marinheiro aporta devagar...

*Na ilha de São Tomé não sobe mais alto a maré do que na cidade de Veneza, isto é, duas braças a menos*<sup>22</sup>.

O texto não deixará nunca esquecer o autor por detrás dele. O espírito de navegante não lança amarras com a ansiedade que um passageiro pisa terra depois de tempos compridos em que olhou a água como caminho, apenas. Para o piloto uma ilha, ainda que sendo o fim da derrota, parece não deixar de ser espaço de confinamento. Com São Tomé à vista, o marinheiro apressa-se a estabelecer-lhe os limites e a enquadrar o território no seu mar, na posição que lhe é devida e em função da qual orienta a navegação que o preenche (figura 2):

*A ilha de São Tomé (...) é de forma circular e tem sessenta milhas italianas de diâmetro, isto é, um grau. Está situada debaixo da linha equinocial, o seu horizonte passa pelos dois pólos ártico e antártico; tem sempre os dias iguais às noites (...). A estrela do pólo ártico é invisível, e a constelação chamada o Cruzeiro vê-se muito alta.*<sup>23</sup>

De frente para terra, o homem que chega ao fim da viagem que escreve olha ainda de fora, mede, transfere para números aquilo que vê, projeta no seu mapa mental a localização precisa do destino – o ponto final da sua carta náutica. E compõe o desenho, não com os olhos na terra, mas ainda no mar, onde outros pequenos pontos, devidamente referenciados, completam o quadro que ele não vê, mas sabe real porque tem interiorizado o Atlântico:

*Esta ilha tem, da banda do levante, uma ilhota chamada o Príncipe, à distância de cento e vinte milhas (...). Da parte do oeste há outra pequena ilha desabitada chamada Ano Bom, que é toda pedregosa. Tem ela uma grande pescaria (...). É quarenta léguas ou dois graus afastada da linha para o pólo antártico e há ali infinitos crocodilos e cobras venenosas.*<sup>24</sup>

Enfim contado o que se pode observar navegando, mais o que é impossível vislumbrar pela distância entre as ilhas que nomeia, o piloto deixa o relato entrar na floresta do equador e começa a história do princípio português – a descoberta da ilha, o derrube das árvores, o nascimento da cidade e a construção de “um bom porto que olha para o lés-nordeste...”<sup>25</sup>

<sup>21</sup> *Idem*, p. 20.

<sup>22</sup> *Ibidem*.

<sup>23</sup> *Idem*, p. 21.

<sup>24</sup> *Ibidem*.

<sup>25</sup> *Ibidem*.





Para que os navegantes pudessem determinar, de noite, a latitude em que se encontravam quando viajavam no Atlântico Sul, João de Lisboa e Pêro Anes tinham, em 1507, fixado a constelação do Cruzeiro do Sul, determinando a estrela que os pilotos deveriam ter em conta para as medições. Passando ao largo do Rio do Ouro, no que será hoje a transição entre o Sahara Ocidental e a Mauritània, dirá o piloto:

*(...) principiamos a ver quatro estrelas de admirável grandeza e muito brilhantes, postas em forma de cruz, as quais estão na distância de trinta graus do pólo antártico, e lhe chamamos o Cruzeiro, que no dito trópico se vê muito baixo, e, apontando um instrumento chamado balestilha a uma das quatro estrelas que é o pé do Cruzeiro, como ela se acha ao meio-dia, sabemos entrar pelo meio do pólo antártico; quando chegamos à ilha de São Tomé, vemos estas estrelas muito altas.*<sup>27</sup>

Considerando-se os roteiros uma espécie de continuação desenvolvida dos portulanos mediterrânicos, deles devemos esperar que indiquem as características mais importantes das linhas costeiras e os principais portos, as distâncias entre eles e as linhas de rumo que os ligavam, mas também outras indicações que ajudassem a viagem, como a existência de determinados peixes em certos lugares, por exemplo, e alguns conhecimentos de terra<sup>28</sup>. E as latitudes. Desde a publicação, no princípio de 1500, de *Esmeraldo de Situ Orbis*, de Duarte Pacheco Pereira, que se não dispensam as medições de cada lugar em relação aos polos. Estes seriam os elementos fundamentais dos roteiros de navegação que guiaram os portugueses nos mares do séc. XVI.

O relato do piloto anónimo a todas estas questões responde com rigor e detalhe, sem esquecer as menções às riquezas essenciais das terras que vai ultrapassando – carne, queijo, vinho e açúcar nas Canárias, sal e cabras, fruta, cereais e porcos em Cabo Verde...

As indicações dos rumos que, projetados na carta Atlântica de Jorge Reinel, se revelam acertados e precisos supõem a leitura do oceano com recurso a uma rosa dos ventos dividida em 32 rumos (figura 3). As rosas dos ventos primitivas apontavam oito ventos ou rumos. Seguiram-se outras, mais divididas, que, além dos pontos cardeais e inter-cardeais, indicavam os pontos colaterais. Ainda no século XV conseguiu-se maior exatidão com a rosa dos ventos de 32 rumos, também chamados “quartas” que mais não eram do que o produto da divisão dos 360 graus pelos 32 intervalos, daí resultando o mesmo número de ângulos com 11,25 graus. As “quartas” são ainda hoje uma designação utilizada pelos pescadores portugueses. E é essa a terminologia do marinheiro nortenho que descreve ao conde italiano o trajeto que costuma fazer até São Tomé, partindo de Lisboa “pelo sudoeste quarta a sul até às ilhas Canárias”.<sup>29</sup> Desde o princípio da viagem que os elementos fundamentais dos roteiros de navegação se encontram presentes no texto:

*Os navios costumam partir de Lisboa (... a trinta e nove graus acima da equinocial para o nosso pólo), as mais das vezes no mês de Fevereiro, se bem que partam em todo o tempo do ano; (...) chegam à ilha chamada de Palma, vinte e oito graus e meio acima da equinocial, a qual é do reino de Castela, distante noventa léguas de um promontório da África chamado Bojador (...); e quando aqui chegam têm já navegado duzentas e cinquenta léguas, que fazem mil milhas. Esta paragem é muito perigosa por ser o mar alto e tormentoso em todos os tempos do ano, principalmente no mês de Dezembro; nos outros meses sopra o vento de noroeste, que vem direito pelo mar fora e não toca em terra nenhum lugar, causando grandíssimas tempestades.*<sup>30</sup>

Nesta explicação do começo da descida do Atlântico o piloto considera os ventos, as características do mar em lugares essenciais, o tempo da navegação e até a soberania da primeira escala, além das distâncias entre pontos e em relação à costa, das latitudes e dos perigos conhecidos. Tudo isto depois de informar sobre o rumo a tomar na demanda do equador.

<sup>27</sup> Piloto Anónimo, *op. cit.*, p. 20.

<sup>28</sup> Albuquerque, Luís (1994), «Roteiros», in Luís Albuquerque (dir.) e Francisco Contento Domingues (coord.), *dicionário de história dos Descobrimientos portugueses*, vol. II, Lisboa, Círculo de Leitores, p. 949.

<sup>29</sup> Piloto Anónimo, *op. cit.*, p. 10.

<sup>30</sup> *Ibidem*.

A precisão que consubstancia o relato denota uma evolução significativa do conhecimento dos mares, se comparado o texto do piloto com relatos anteriores, de algumas décadas antes, apenas. O espaço em que o piloto se move não aparece no texto como definido em sua função; o marinheiro não é, ele próprio, o marco referencial que determina a posição em que se encontra. Esse é o esquema arcaico dos navegantes do século anterior.<sup>31</sup> O espaço deste relato desenha-se numa representação que é já abstrata, feita de cálculos que traçam linhas para apontar caminhos. Às mãos do conde italiano chegará uma viagem que integra o tempo novo da Europa.



Figura 3 – Carta Atlântica de Jorge Reinel (?), ca. 1534-1554  
Minneapolis, James Ford Bell Library, Universidade de Minnesota.

E como que acompanhando, no discurso, as novidades que iam sendo introduzidas nas cartas atlânticas, em certos pontos o marinheiro português gasta algumas linhas do texto desenhando as vistas de costa que não deixam de ser úteis à navegação por testemunharem uma perspetiva que faria parte do rumo indicado. Assim retrata também o piloto as suas escalas:

*Esta ilha tem dezassete léguas de comprido e uma cidade sobre o mar, com um bom porto, chamada Ribeira Grande, porque está situada entre dois montes altos, e passa-lhe pelo meio um rio caudaloso de água doce, que nasce à distância de duas léguas.*<sup>32</sup>

A distância, presume-se, será calculada em relação à foz do rio e, portanto, o enquadramento é definido a partir do mar, de onde o piloto olha ainda para terra, num vagar que não é estranho às atracagens que a escrita sugere.

<sup>31</sup> Cf. Chaves, M. Adelaide Godinho Arala, *op. cit.*, p. 304.

<sup>32</sup> Piloto Anónimo, *op. cit.*, p. 13.



Toda a segurança que atravessa o relato do marinheiro português e que sobressai na enumeração de factos, nomes e números será, em grande parte, obra da especialização dos pilotos que transitavam nos mares renascentistas. Teixeira da Mota confirma no “Regimento do Cosmógrafo-mor”, de 1592, a continuidade das pessoas nas mesmas “carreiras”, de forma a dominarem a navegação em trajetos que se repetiam.

*porquanto variandose a nauegação se uaria também a noticia de alguns particulares que dependem da pratica dos portos e suas conhecenças, entradas, signaes, sondas, surgidouros, aguagens e marés e de outras cousas semelhantes que somente se alcanção com a particular experiência e não por outro modo, querendose algu destes officiaes promover de húa carreira pera outra fará primeiro nella as viagens que lhe ordenar o dito prouedor.*<sup>33</sup>

A repetição dos trajetos será justamente o que permite a este e outros marinheiros terem o conhecimento seguro do espaço que têm de vencer, mas também do tempo que isso levará. As ilhas em que o piloto vai ancorando não se separam apenas por léguas ou milhas, mas também por dias, semanas de navegação. Algumas décadas antes da escrita deste relato, os roteiros marítimos, como os que constam do *Manuscrito de Valentim Fernandes*, não aludem à contagem dos tempos gastos a percorrer as distâncias marcadas. Essa será uma característica dos itinerários terrestres em que o tempo se antepõe ao espaço no trânsito entre vilas e cidades. Mas será já um dos princípios estruturais da carreira do açúcar escrita pelo marinheiro português que arruma todas as suas escalas interconectando os referentes espaço-temporais.

Parece não haver lugar para dúvidas no que respeita à boa orientação dos navegantes que queiram descer o Atlântico de Lisboa a São Tomé guiados pelas indicações do piloto anónimo. Não sendo um texto que apareça na literatura enquanto roteiro de navegação, essa ausência terá de ser explicada, não pela incapacidade do relato de apoiar capazmente os marinheiros no caminho do equador, mas pelo que de excesso o texto traz em si e pelas circunstâncias e formato da publicação.

### 3. A VIAGEM DO CONDE ITALIANO: AS TERRAS NOVAS. AS ILHAS. O MAR

Acreditando nas primeiras palavras do relato do piloto anónimo, não fora a insistência de Jerónimo Fracastor para o marinheiro português escrever a viagem que costumava fazer, e não teríamos hoje o texto que junta a experiência de uns tantos pilotos na carreira do açúcar de São Tomé.

Homem do mar simples e pouco prático na escrita, o autor é considerado rude por um dos estudiosos que ao longo dos séculos se socorreram das suas observações para historiar a ilha do equador.<sup>34</sup> O adjetivo terá, evidentemente, de ser entendido à luz do seu tempo. É verdade que o texto não se distingue por uma linguagem enfeitada ou grande beleza descritiva, mas a sobriedade da narrativa integrada num documento com apoio técnico à navegação ajudou a credibilizar um relato que a História, a Geografia e a Antropologia consideraram relevante e, em muitos aspetos, registo único de um tempo. O mesmo não se passou com muitas narrativas de viagens cujo teor literário inibiu até muito tarde o seu tratamento como fontes de informação que as ciências históricas aceitassem validar.

É nesse despojamento que o marinheiro responde ao pedido do conde della Torre enviado por carta através de Jerónimo Fracastor, de Verona a Veneza onde o piloto então se encontrava. Talvez essa circunstância seja relevante para a análise do texto em causa, visto tratar-se do produto de uma encomenda e não de um impulso pessoal de partilha das novidades do mundo. Não há aqui um discurso deslumbrado com os avanços da técnica, com o progresso do conhecimento; há, isso sim, o cumprimento

<sup>33</sup> Mota, A. Teixeira da. *Evolução dos Roteiros Portugueses durante o séc. XVI*, Separata da Revista da Universidade de Coimbra, vol. XXIV, Imprensa de Coimbra, p. 25.

<sup>34</sup> Francisco Tenreiro, na sua *Descrição da Ilha de São Tomé no século XVI*, dirá que o relato do piloto “É obra de um prático rude pois, mas a que não falta um certo colorido na descrição das terras e das gentes”, p. 219.

de uma promessa que se materializa espartilhada entre a formação náutica do autor e a descrição, tão factual e concisa quanto possível, do que ele imagina ter interesse para a *intelligentsia* veneziana. Porque, ainda que pontualmente, o piloto de Vila do Conde contactou com esses homens que alimentavam a intelectualidade europeia. Na sua passagem por Veneza e nas conversas com quem lhe terá provocado a escrita, terá percebido o que animava os espíritos ilustrados, o que era importante saber e divulgar.

Balançando entre essas duas condicionantes – as coordenadas da navegação e a ideia do que seria novo para a Europa - a escrita da rotina em que parece decorrer esta descida do Atlântico não deixa de ser coisa fantástica para o Homem renascentista; não só os portugueses navegam sem dificuldade por mares até há pouco temidos, como se instalam e vivem e negociam sobre a linha do equinócio, como consideram tudo isso natural! A inclusão do relato na coletânea de Ramusio parece, pois, compreensível e, também ela, natural, se tivermos em conta que o texto reflete uma viagem desconhecida ou ainda não ousada por outros povos de marinheiros experientes.

O esforçado interesse pelas navegações que fará o veneziano compilar e traduzir, durante anos, narrativas de muitos autores e, entre eles, vários portugueses, enquadrar-se-á no que António Rosa Mendes chama “Humanismo dos Descobrimentos” e que foi alimentado, precisamente, pelo dinamismo com que os marinheiros ibéricos foram abrindo mares e oceanos, despindo a terra de tantos e tantos mistérios. As cartas de marear, os roteiros, os diários de bordo e as relações manuscritas serão rastros visíveis desse apuramento de um saber técnico, da ação que, se ainda não explica muito, começa a dominar com segurança a natureza.<sup>35</sup>

Deixando, por agora, de lado toda a escrita de ventos e marés, de fundos e correntes, rumos e latitudes, olhemos o que o piloto noticia das “terras novas” por que vai passando, em intervalos curtos do mar em que demoradamente navega. O início da viagem escrita leva tanta pressa que o arquipélago das Canárias é praticamente ignorado no relato, como já vimos, sendo a ilha de Palma uma escala sem paisagem, apenas referida no seu lado utilitário, fornecedora de alimento em caso de precisão. Na descida, Cabo Verde consegue um pouco mais de atenção. Não há registo de grandes perigos no mar e, portanto, a ilha do Sal tem direito a um esboço visual breve:

*É desabitada por ser estéril, não se acham nela outros animais senão cabras selvagens, e, por ser o seu terreno baixo, com qualquer pequeno temporal sobe a água do mar a algumas lagoas e lugares baixos; e, como o sol, quando vem ao trópico de Cancro, lhe passa perpendicularmente, de imediato toda esta água se evapora e forma-se o dito sal.*<sup>36</sup>

O mesmo acontece, diz o piloto, nas ilhas da Boavista e do Maio, onde lagoas compridas oferecem a quem passa “sal congelado pelo sol, do qual se poderiam carregar mil navios”.<sup>37</sup> E a esta revelação acrescenta outra – a de que, apesar de estarem as ilhas sob domínio do rei de Portugal, não lhe é devido pagamento algum por quem quiser aproveitar esta riqueza tão abundante em Cabo Verde.

A soberania portuguesa volta ao discurso fora das escalas da viagem, na descrição da costa de África que o piloto inclui no relato como precaução de navegante experiente no acautelamento de provisões. Ao localizar um possível sítio de pescaria próximo de Arguim, “onde há um grande porto e um castelo do nosso rei, no qual ele tem guarnição”, o texto como que arruma domínios e a geografia, estabelecendo “os confins que dividem a Barbaria do país dos Negros”.<sup>38</sup>

Esta participação do “nosso rei” no relato do piloto vai lembrando que o texto é também uma resposta a um pedido não português. O conde italiano que teria insistido em receber do marinheiro um registo das suas memórias de navegação faz parte do texto que não pode, por isso, deixar de ser lido também como uma longa carta. Essa é, de resto, uma certeza escrita no cabeçalho do relato que Ramusio manteve nas *Navigazioni – Navigazione da Lisbona all’isola di San Thome posta sotto la linea*

<sup>35</sup> Cf. Mendes, António Rosa (s.d.), «A vida cultural», in José Mattoso (dir.), *História de Portugal - No Alvorecer da Modernidade (1480-1620)*, III vol., Editorial Estampa, p. 392.

<sup>36</sup> Piloto Anónimo, *op. cit.*, p. 11.

<sup>37</sup> *Ibidem*.

<sup>38</sup> *Idem*, p. 12.

*dell'equinottiale, scritta per um piloto Portoghese, & mandata al Magnifico Conte Rimondo della torre gentilhuomo Veronese.*

O conde della Torre é o destinatário da carta. É nele que pensa o piloto enquanto escreve, contextualizando historicamente certas geografias e seus costumes, o que seria desnecessário num relato escrito para Portugal e portugueses.

*Antigamente, há já mais de noventa anos, quando esta costa foi descoberta, os mercadores entravam com os seus navios pela terra da Etiópia dentro, subindo rios grandíssimos, onde achavam infinitos povos, com os quais contratavam; porém, nos nossos tempos foi proibido pelo nosso rei e está decidido que ninguém pode fazer este comércio senão os arrematantes do contrato, dos quais me pareceu escrever a Vossa Senhoria um tanto longamente para sua informação.<sup>39</sup>*

E o “nosso rei” segue na viagem, proibindo mais do que autorizando, querendo guardar para si os lucros do sabão fabricado com cinzas e óleo de palmeira que faz as mãos brancas, da pimenta-de-rabo que é muito forte e concorre com a de Calecut.

Libertando-se das explicações que a missão aconselhava, o piloto vira-se para as coordenadas que lhe permitem já uma velocidade de cruzeiro na viagem e no discurso. Orientado no tempo e no espaço portugueses, o marinheiro ensaia, timidamente embora, uns passos fora de água, começando um retrato singelo da colonização portuguesa no Atlântico.

A Ribeira Grande, então capital de Cabo Verde, não podia ser passada adiante sem alguma atenção, cidade importante que era no cruzamento do Atlântico pelos navios negreiros. Sem prescindir das listagens que lhe aliviam a composição das descrições, o piloto dá a conhecer à Europa uma terra com “boas casas de pedra e cal, habitadas por infinitos cavalheiros portugueses e castelhanos, contendo mais de quinhentos fogos”.<sup>40</sup> Não era pouca coisa; Portugal estava implantado no meio do mar com muita gente, uma cidade construída, um corregedor do rei, juizes para administrar as questões das ilhas e da navegação, uma agricultura desenvolvida e em expansão nos vales férteis de Santiago.

*Esta ilha é muito montuosa e tem muitos lugares ásperos e despidos de qualquer espécie de árvores; porém, os vales são muito cultivados. Quando o Sol entra em Cancro, que é no mês de Junho, chove quase continuamente e os Portugueses chamam a este tempo a lua das águas. Em os primeiros dias de Agosto é que principiam a semear o grão, que chamam milho-zaburro (...). Semeiam também bastante arroz e algodão, o qual produz muito bem, e, depois de colhido, obram com ele diversas castas de panos listrados de várias cores, que depois se expedem para toda a costa de África.<sup>41</sup>*

Partindo dos panos produzidos com o algodão cultivado na ilha, embarca o piloto noutra viagem – a que faz sem sair do lugar, relatando as trocas dos têxteis da Ribeira Grande pelos escravos negros da costa africana. E essa é, ao que tudo indica, uma viagem “por ouvir dizer”. A Guiné, o Benim, a Costa da Malagueta e o Manicongo trazem ao relato um lado mais etnológico, edificado nas diferenças sociais que contrastam com a vida europeia das terras de Portugal e Castela no caminho para sul (figura 4). Incorporando no discurso uma série de informações sobre terras continentais, o marinheiro condensa o texto, aglutina factos, juntando a longevidade dos africanos e as formas de comércio pelo interior do continente, os nomes das especiarias e os rituais fúnebres, a alimentação que considera desregrada e as hierarquias sociais. Tudo isto surge de um fôlego, em três capítulos seguidos, sem instruções à navegação ou referência a distâncias, sem forma de chegar e nem indicação para o regresso. Os reinos da costa são

---

<sup>39</sup> *Idem*, p. 18.

<sup>40</sup> *Idem*, p. 13.

<sup>41</sup> *Idem*, pp. 13-14.

uma espécie de parêntesis na viagem, um desvio que parece pertinente e talvez interessante na perspetiva de quem quer saber novidades de terras distantes e desconhecidas.

As descrições de espaços continentais intercaladas nas instruções de navegação não são uma originalidade do piloto de Vila do Conde. Suzanne Daveau olha para as obras de Duarte Pacheco Pereira e D. João de Castro como referências dessa tipologia mista em que um itinerário é interrompido e completado pela narração de algumas regiões interiores. Mas estes serão navegadores instruídos e ao corrente dos progressos da ciência europeia, empenhados no melhoramento das instruções náuticas e no enriquecimento da informação. E a eles sempre se opõem os pilotos, homens de experiência, apenas, preocupados em melhorá-la através de retoques cumulativos que tornassem mais segura a sua prática de marear...<sup>42</sup>

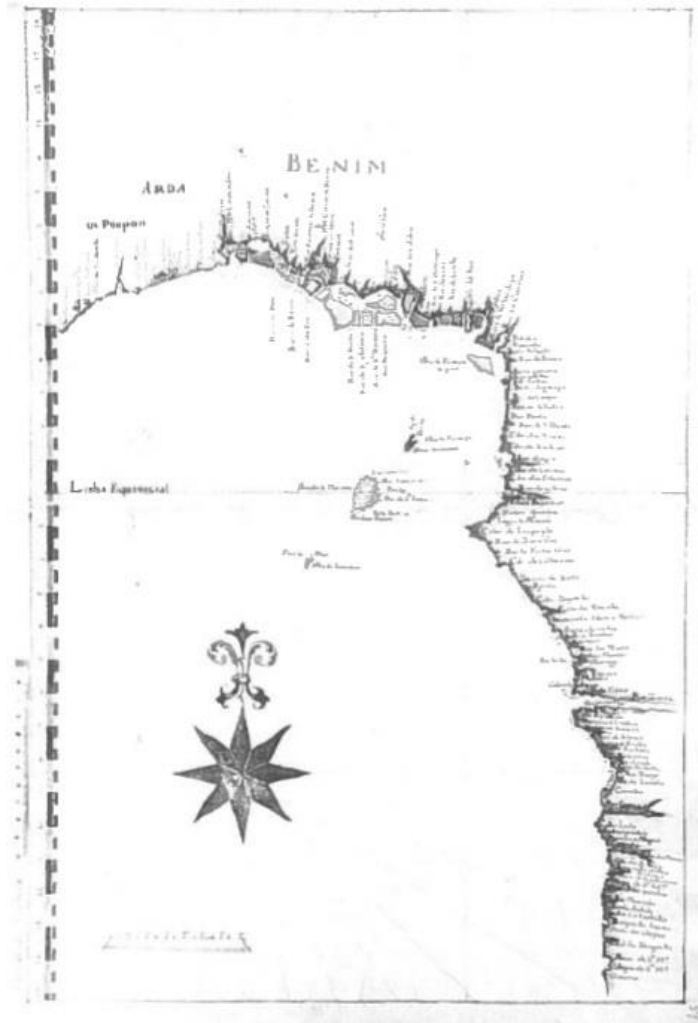


Figura 4 – João Teixeira Albernaz, 1665. Golfo da Guiné.  
Archives Nationales, Paris.

Depois o mar volta ao relato. E, com ele, o espaço familiar do autor. Entre Cabo Verde e São Tomé há tempo para latitudes e declinação do sol, rumos e avistamentos da costa. O texto respira sem tempestades, guiado pelo Cruzeiro do Sul, embalado em marés que parecem mediterrânicas.

De facto, só em São Tomé o português entende valer a terra uma descrição aturada, qual navegante em busca do destino, sem grande motivação para além dele e para lá do caminho que lhe permite a chegada, mesmo se a viagem é já no plano do discurso. Ganho o equador, o piloto estende a prosa e escreve sobre a ilha tanto como escrevera sobre o percurso antes de aportar.

As observações simples do homem de Vila do Conde quase ensinam a transformar floresta virgem em chão produtivo, disciplinado e rentável (figura 5). São Tomé aparece contada como povoação crescente e plurinacional, entregue ao comércio de açúcar que estrutura a organização social e a economia. A miscigenação começava.

*Quase todos têm mulher e filhos, e os que nascem nesta ilha são brancos como nós; mas às vezes acontece que os ditos mercadores, morrendo-lhes as mulheres brancas, as tomam negras, no que não fazem muita dificuldade, sendo os habitantes negros de grande inteligência e ricos, e criando suas filhas ao nosso modo, tanto nos costumes como no traje, e os que nascem destas tais negras são de cor parda e lhes chamam mulatos.*<sup>43</sup>

<sup>42</sup> Cf. Daveau, Suzanne (1991), «La Géographie dans les “Roteiros” portugais des XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles», in *Atti del V Convegno Internazionale di Studi Colombiani*, Génova, pp. 5-7 do doc. em pdf.

<sup>43</sup> *Idem*, p. 22.

Enfim o relato sai da água. A escrita mostra conhecimento da ilha para além do que os olhos podem ver, denuncia convivência com as gentes de terra. Esta é a meta das viagens e não um ponto mais que importa transpor. O carregamento do açúcar não se faria em horas, apenas. O piloto desembarca e fica e demora e conversa e indaga. De outro modo não poderia perceber, com tanto detalhe, os meandros da vida no equador. Daqui tiraria a Europa informações que davam conta de um pequeno novo mundo, terra em que uma experiência arrojada de domínio da natureza começava a dar frutos e renda. Daqui tirariam também informações preciosas muitos dos estudiosos que, ao longo dos séculos seguintes, procuraram melhor conhecer as ilhas atlânticas, mesmo se nunca lá puderam ir. Os começos da organização escravocrata da sociedade, as estratégias de combate ao clima no tratamento dos açúcares, e as formas de padecimento e tratamento das doenças típicas do equador no século XVI terão poucas descrições tão completas como aquelas que, apesar de “rude”, o piloto anónimo deixa registadas para a História. Ainda assim – é forçoso dizê-lo – é na água que o marinheiro se escreve. No caminho pelo Atlântico, rumo ao sul, é que navega a alma do relato.

#### 4. OS TEMPOS DA VIAGEM: A NAVEGAÇÃO. A ESCRITA. A TRADUÇÃO.

Parece provável que as viagens do piloto de Vila do Conde tenham acontecido entre 1520 – data em que o próprio diz ter começado a carreira do açúcar - e 1541 – ano da morte do conde della Torre a quem é dedicada a escrita. Francisco Tenreiro situa a última das 5 viagens entre 1552 e 1554, época em que era titular do bispado de São Tomé Frei João Baptista, natural de Vila do Conde. Isto porque se lê no relato que a ilha “tem o seu bispo, que ao presente é natural de Vila do Conde, ordenado pelo Sumo Pontífice”<sup>44</sup>. Tenreiro terá confrontado o texto com a tabela constante dos *Ensaio*s de Lopes de Lima, sinalizando aí o primeiro bispo cuja origem coincidia com a afirmação do piloto. A verdade é que, crendo nesses anos como intervalo temporal para a realização da última viagem, ela seria posterior à data da publicação do volume I das *Navigazioni* em que se insere o relato. A coletânea de Ramusio é editada pela primeira vez em 1550.

Seja como for, na altura em que o marinheiro português desce e sobe o Atlântico para carregar açúcar no equador, já algumas das ilhas em posse da coroa portuguesa têm décadas de povoamento. Sem certezas na definição das datas das descobertas, costumam apontar-se para Cabo Verde os anos entre 1445 e 1462, e para São Tomé, 1470. É claro que estes não podem ser tidos como os momentos em que, pela primeira vez, se avistam estas terras. O termo “descoberta” significava, mais do que um primeiro encontro, uma redescoberta, i.e., a hora em que uma terra era reconhecida oficialmente, dando-se conta da sua existência e, frequentemente, posse. Daí em diante, esse rótulo de pertença abriria caminho ao mundo, posicionando-se os novos domínios nos mapas da colonização e nas rotas do comércio com outros povos e geografias.<sup>45</sup>

Depois dessas datas o povoamento não se processou de imediato e ao mesmo tempo em todas as ilhas.

A Ribeira Grande, na ilha de Santiago, onde o piloto anónimo faz a sua primeira paragem descritiva, corresponde ao primeiro território a ser ocupado em Cabo Verde. Só mais tarde as plantações de algodão, açúcar e café se estenderiam ao Fogo, permanecendo algumas das outras ilhas desabitadas por mais três séculos.

Em relação a São Tomé, é de 1485 a carta régia de D. João II que doa a capitania da ilha a João de Paiva, mas a carta de Pedro Reinel que Armando Cortesão data de 1483 já representa São Tomé, o Príncipe, Ano Bom e Fernando Pó, ou seja, as quatro ilhas do golfo da Guiné. Estando situadas na rota que acompanhava a costa africana para além do equador, é bem provável que já tivessem sido sinalizadas em

---

<sup>44</sup> *Ibidem*.

<sup>45</sup> Cf. Cortesão, Armando (1971), *Descobrimento e cartografia das Ilhas de S. Tomé e Príncipe*, Série Separatas, LXII, Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar, p. 6.



expedições anteriores, mesmo se delas não nos chegaram notícias. Quer isto dizer que quando o homem de Vila do Conde entra na carreira do açúcar já algumas das ilhas atlânticas levavam anos de colonização, ainda que consideremos algum tempo de conhecimento dos territórios antes da ocupação efetiva. O próprio piloto diz, no relato, ter a ilha de São Tomé sido descoberta “há oitenta e mais anos pelos capitães do nosso rei, tendo sido desconhecida pelos antigos”.<sup>46</sup> Passavam poucas décadas desde que a linha do equinócio tinha sido desviada das suposições de Ptolomeu que a traçava 16 graus a sul da mais setentrional ilha das Canárias. Essa ideia tinha prevalecido até ao fim do século XV. O tempo do piloto já é outro; o equador a sul de São Tomé é a base do cálculo das latitudes que guiam a navegação. As ilhas têm gente e cidades e portos e culturas em desenvolvimento. Em todos os sentidos. A Modernidade está a começar.

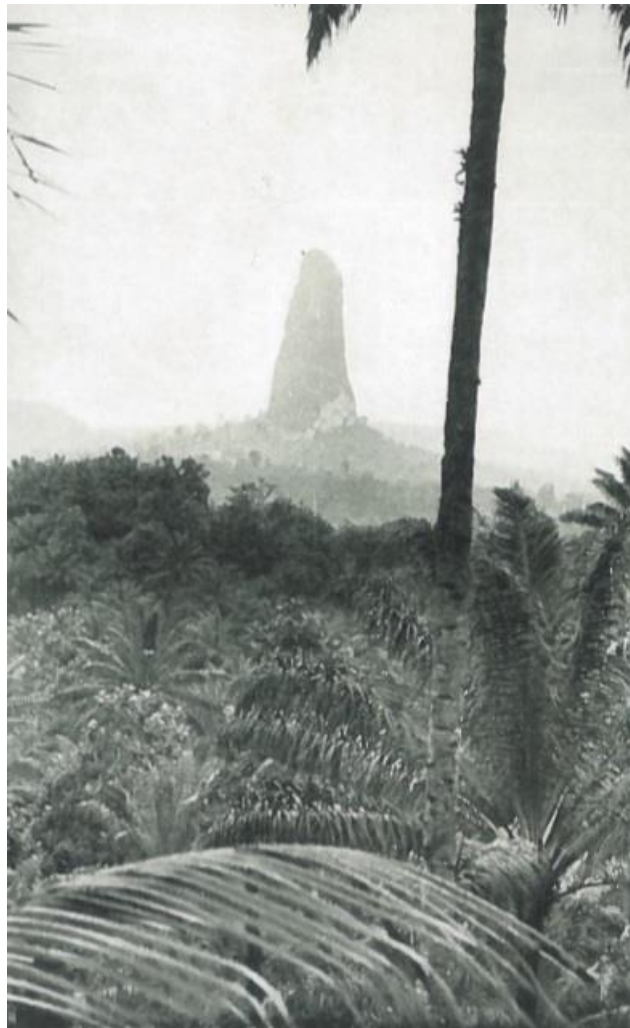


Figura 5 – O Cão Grande, a mais imponente “torre-de-pedros” da ilha. Fot. Prof. Orlando Ribeiro.  
Extraído de Tenreiro, 1961.

Percorrendo o mar de norte a sul e de sul a norte, parando nos mesmos lugares, conhecendo e reconhecendo as mesmas realidades, algumas em evolução, o piloto entrega-se ao trabalho que é o seu sem que isso implique, todavia, o questionar daquilo que vê. É assim que mantém cristalizadas algumas convicções, verdades que hoje consideraremos “transitórias”. Exemplo dessa informação que tempo e conhecimento alterarão são as ideias de que as cabras de Cabo Verde bebem água do mar, os cabelos dos negros não crescem, a ilha de São Tomé é redonda. Não há, perante a paisagem, curiosidade científica

---

<sup>46</sup> Piloto Anónimo, *op. cit.*, p. 21.

por parte do piloto e dos marinheiros portugueses em geral? Essa não era a sua missão, e nem a arte de navegar exigiria um espírito altamente crítico. Observações que indagam a natureza e procuram explicá-la, além de a dominar, andarão mais longe da experiência e da técnica. Ao leme dos navios, seguia, sim, a preocupação de completar os levantamentos geográficos que melhorassem a orientação no mar. E isso podia fazer-se com base em notações mais empíricas do que científicas.

Tudo isto pesado na escrita da viagem, nada impede o relato de ser traduzido e publicado por Ramusio que lhe encaixa as percepções e a experiência numa Europa nova. Uma Europa onde se ensaia uma espécie de cientificização da viagem, e onde as navegações por mares nunca antes ousados são símbolo de tempos modernos.

Promovendo essa identidade que os portugueses vinham agitando como bandeira desde o começo do século, as *Navigazioni* juntam múltiplas experiências em que o mar é o caminho. E nenhum outro país tem então, como Portugal, essa marca marítima na identidade – uma imagem que o mundo ia conhecendo em várias línguas, e que Dom Manuel construía e cuidara numa ação diplomática original, feita de elefantes e rinocerontes, tigres e macacos que passeavam pela Europa um poder conquistado à custa de muito mar vencido.

E se o piloto de Vila do Conde é homem de sulcar esse mar, não se identificará tanto com a tarefa da escrita que, apesar de tudo, leva a cabo com considerável êxito e proveito dos tempos seguintes. O texto que descreve a viagem entre Lisboa e São Tomé em meados de 1500 dá atenções diferentes aos espaços que percorre, ditadas pelos interesses próprios de um marinheiro, mas conta a construção de terras novas e um mundo maior. Embora apertado por linhas e números, o relato conta sobretudo um Atlântico aberto. Porque é de navegação que sabe o piloto. Escrevendo as suas memórias de mar, ele desenha com letras o roteiro que, traçado a régua e esquadro num mapa, nos levará hoje de Lisboa a São Tomé.

O relato e as viagens nele descritas terão ainda um outro tempo – o tempo em que o texto aparece de novo escrito em português. É Sebastião Mendo Trigoso quem traduz, a partir das *Navigazioni*, a narrativa do piloto anónimo de Vila do Conde. Fidalgo da Casa Real, formado no Colégio dos Nobres e na Universidade de Coimbra em Filosofia, censor régio, sócio e secretário da Academia Real das Ciências, Trigoso aparece nas letras públicas em tempos difíceis para Portugal. O país saía abalado e fraco das invasões francesas, e estava longe de ter seguro o seu mundo de além-mar. O Brasil conspirava, o império não se cosia com a unidade que os regimes desejariam e, apesar de tudo, propagandeavam. As outras potências coloniais corporizavam ameaças aqui e ali, pressionando a vigilância dos territórios. O século XIX haveria de copiar muitos mapas e revirar as toponímias na tentativa de provar posses e direitos.

Ao serviço da Real Academia das Ciências, Trigoso esforça-se por “arejar” o ambiente científico português, estudando e publicando temas tão diversos que iam da agricultura às tragédias gregas, das experiências químicas com produtos brasileiros a textos sobre pesos e medidas. Das muitas obras que deixou, entre originais e traduções, constam inúmeros escritos relativos aos Descobrimentos portugueses na América do Norte e do Sul e também no Atlântico. Aí se integra a *Colleção de noticias para a historia e geografia das Nações Ultramarinas, que vivem nos Domínios Portuguezes, ou lhes são vizinhas*. São sete volumes cuja publicação se inicia em 1812. Nos textos selecionados está o piloto português e a sua navegação de Lisboa a São Tomé. A propósito dos trabalhos de “recuperação” da História que Mendo Trigoso intenta, dir-se-á no Elogio da Academia das Ciências:

*Embora os nomes Portuguezes impostos às ilhas e rios, e praias daquela Região, que trazem os antigos Mappas, e que ainda hoje mesmo conservão algumas de suas paragens, fossem decisiva prova, de que a gloria do seu descobrimento (...) a sua conquista pertencia aos Portuguezes: Todos estes testemunhos espalhados não offerecião uma allegação, que convencesse os incrédulos ou ignorantes do subido louvor, de que até nesta parte do globo se fizeram dignos os nossos maiores.*<sup>47</sup>

<sup>47</sup> Sá, Manoel José Maria da Costa (1825), «Elogio Historico de Sebastião Francisco de Mendo Trigoso Homem de Magalhães», in *História e Memórias da Academia Real das Sciencias de Lisboa*, Tomo IX, Lisboa, Typografia da A. R. das Sciencias, p. LXXVII.

Recuperar um relato português que testemunha tanto e tão bom conhecimento de uma vasta zona do Atlântico desde a primeira metade do séc. XVI parece ir ao encontro dessa necessidade de consolidação nacional. Esta será, talvez, uma das últimas grandes viagens que o marinheiro de Vila do Conde terá feito. Ainda que sem intenção, sem conhecimento e sem mar.

## CONCLUSÃO

Sendo uma longa carta a um conde italiano, o relato do piloto anónimo é muito mais do que um texto de viagem entre Lisboa e São Tomé. Porque a narrativa é comandada pela navegação que desce o Atlântico, é forçoso que prestemos atenção especial às indicações náuticas que guiam o trajeto e permitem chegar ao destino. Se, na busca dessas orientações deixarmos de lado descrições não necessárias ao cumprimento da expedição, teremos reunidos todos os pedaços de texto que, ao leme do navio, apontarão o caminho do equador. Ou seja, depurando o relato de toda a escrita que procura dar notícia dos territórios à curiosidade dos renascentistas venezianos, ficaremos com um roteiro náutico entre mãos. Apoiando-nos na junção sequencial de todos esses excertos que suportam a navegação é possível desenhar no mapa do Atlântico o percurso entre Lisboa e São Tomé, de acordo com os rumos e latitudes indicados pelo piloto. É esse o caminho traçado a vermelho na carta de Jorge Reinel em anexo. É visível que até a aproximação ao destino segue as palavras do piloto; referindo-se à ilha, diz que “caminhando tanto por baixo dela” lá chegarão.<sup>48</sup>

Ao dar conta da viagem que escreve um mundo novo, recentemente descoberto, o piloto escreve também o mapa que permite conhecê-lo. E nesse espaço desenhado por palavras há a clareza, o rigor e a concisão que teria de ter o traçado das linhas que indicassem a mesma rota. De tal forma que não parece estranho terem alguns mapas buscado em textos a base em que se construíram e aprimoraram, legitimando a bifurcação de crónicas e descrições de que fala Vitorino M. Godinho no confronto com a cartografia a que fornecem dados e a partir da qual, às vezes, discorrem.<sup>49</sup>

Considerando agora o texto além do roteiro, a análise terá de lembrar a época e o que ela deixava fazer.

Contar uma viagem por mar, no fim do séc. XV e durante o séc. XVI era sobretudo relatar os aspetos práticos da navegação, as marés, os ventos, as correntes, os baixios. Escrever o oceano era orientar rotas e permitir chegadas. Tudo o resto dava ares de um vazio imenso, como se, entre escalas existisse nada. Esse nada é a paisagem que aqui interessa considerar.

Herdeiro de um tempo que A. Arala Chaves considera de frouxa apreciação estética da natureza, o piloto anónimo é ainda um homem em busca dos benefícios da paisagem; não da sua beleza. O relato de viagem que manda ao conde della Torre não transmite uma apreensão intelectual do mundo, mas o registo do seu domínio a favor dos homens, e das vantagens e do lucro que dele se podem tirar. Em Cabo Verde não há planícies brancas no meio do deserto; há sal para ser comercializado sem que por isso tenha de pagar-se uma taxa ao rei de Portugal. Como não há cabras maiores ou mais pequenas, diferentes das que se criam em Vila do Conde; há fêmeas que parem três ou quatro cabritos gordos e saborosos a cada quatro meses.<sup>50</sup> São Tomé não chegará a Itália como um dos mais verdes lugares do mundo; antes uma ilha de árvores silvestres que não produzem fruto algum e, no geral, se acham ocas e carcomidas na medula quando se cortam.<sup>51</sup> A paisagem terá de esperar algum tempo para que espíritos críticos a indaguem, e inspirações artísticas a namorem e relatem emocionalmente.

---

<sup>48</sup> Piloto anónimo, *op. cit.*, p. 19.

<sup>49</sup> Cf. Godinho, Vitorino Magalhães, *op. cit.*, p. 526.

<sup>50</sup> Piloto anónimo, *op. cit.*, p. 11.

<sup>51</sup> *Idem*, p. 29.

Se olharmos o texto do ponto de vista da informação que ele oferece teremos de ver no relato do piloto o espelho das viagens que condensa e, na sua organização, a hierarquia dos interesses do marinheiro na apropriação, construção mental e consequente descrição dos espaços. A viagem é uma progressão em todos os aspetos; à medida que avança para sul, o piloto demora-se mais nas descrições, completa-as, enriquece-as. Se nas Canárias não há sinal de paisagem e apenas se nomeiam alimentos, na primeira ilha de Cabo Verde há aridez a enquadrar o lucro e, na segunda, uma cidade que já se descreve pela enumeração de cultivos e referência, ainda que parca, a elementos geográficos, climatéricos e sociais. Em São Tomé - o fim da viagem - não só o piloto descreve a cultura do açúcar em todas as suas fases, e a construção de casas em cima de estacas como forma de fugir dos mosquitos, como apresenta ao leitor um conjunto político e civilizacional. Por esta ser a paragem que motiva a maior quantidade de texto, e por denunciar um entrosamento social que justifica o tão apurado conhecimento da ilha é que os séculos não de pedir emprestada ao piloto a prosa na caracterização da sociedade escravocrata ou no princípio da miscigenação no equador. Neste aspeto, poder-se-á afirmar que o relato do piloto anónimo faz jus ao trabalho português de divulgação de espaços sociais, políticos e civilizacionais.<sup>52</sup>

As viagens da carreira do açúcar construíram-se de cálculos e medições tão rigorosos quanto a ciência permitia na época em que foi escrito este relato. Mas isso não significa que a descida informada e segura do Atlântico seja sinónimo de um tempo científico. A experiência tinha sido aperfeiçoada pela técnica, o espírito de precisão comandava os caminhos que levavam ao lucro. Mas nestes barcos não navegavam ainda homens curiosos, críticos perante a natureza.

O piloto está apenas umas décadas à frente de relatos escritos por mitos e utopias, de viagens em que as léguas podiam ser grandes ou pequenas, e as distâncias da costa eram medidas por tiros de besta. Mas vive o princípio de um tempo novo que, prescindindo ainda das essências, constrói nas aparências do mundo formas de o conhecer melhor. Podem ainda não se dominar os movimentos dos astros, mas já se determinam as suas coordenadas, e com isso se encontram os lugares de todas as coisas. As ferramentas mentais começam a trabalhar mais depressa. Em breve terá chegado o tempo. Mas no caminho, subindo e descendo o Atlântico, não admira que o piloto anónimo escreva ainda o mundo com olhos de água.

## BILIOGRAFIA

- Albuquerque, L. (1994). Roteiros. In Luís Albuquerque (dir.) e Francisco Contento Domingues (coord.), *Dicionário de história dos Descobrimentos portugueses*, vol. II, Lisboa, Círculo de Leitores, pp. 949-950.
- Chaves, M. A. (s.d.). *Formas de Pensamento em Portugal no Séc. XV, Esboço de análise a partir de representações de paisagem nas fontes literárias*, Livros Horizonte.
- Cortesão, A. (1971). *Descobrimto e cartografia das Ilhas de S. Tomé e Príncipe*, Série Separatas, LXII, Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar.
- Daveau, S. (1999). *A descoberta da África ocidental. Ambiente natural e sociedades*, Lisboa, Comissão Nacional para os Descobrimentos Portugueses.
- Godinho, V. M. (1990). *Mito e Mercadoria, Utopia e Prática de Navegar, séculos XIII-XVIII*, Lisboa, DIFEL.
- Henriques, I. C.; Margarido, A. (1989). *Plantas e conhecimento do mundo nos séculos XV e XVI*, Lisboa, Biblioteca da Expansão Portuguesa, Alfa.
- Henriques, J.A. (1917). *A Ilha de São Tomé sob o ponto de vista histórico-natural e agrícola*, Boletim da Sociedade Broteriana, vol. XXVII, Coimbra, Imprensa da Universidade.
- Lima, J. J. (1844). *Ensaio sobre a Estatística das possessões portuguesas na Africa Occidental e Oriental, na Asia Occidental, na China, e na Oceania, escriptos de ordem do governo de sua magestade fidelissima a senhora D. Maria II*, Vol. 2, Lisboa, Imprensa Nacional.

---

<sup>52</sup> Cf. Godinho, Vitorino Magalhães, *op. cit.*, p. 578.

- Lopes, M. (2015). *Identidade em Viagem, para uma História da Cultura Portuguesa*, Lisboa, Universidade Católica Editora.
- Mendes, A. R. (s.d.). A vida cultural. In José Mattoso (dir.), *História de Portugal - No Alvorecer da Modernidade (1480-1620)*, III vol., Editorial Estampa, pp. 375-421.
- Mota, A. T. (1969). *Evolução dos Roteiros Portugueses durante o séc. XVI*, Separata da Revista da Universidade de Coimbra, vol. XXIV, Coimbra, Imprensa de Coimbra.
- Negreiros, A. (1895). *História Ethnográfica da Ilha de S. Tomé*, Lisboa, Antiga Casa Bertrand.
- Picchio, L. S. (1999). *Mar Aberto, viagens dos portugueses*, Lisboa, Caminho.
- Piloto Anónimo. Navegação de Lisboa à Ilha de São Tomé, situada sob a linha equinocial. In Luís de Albuquerque (dir.), *A Ilha de São Tomé nos Séculos XV e XVI*, Biblioteca da Expansão Portuguesa, Alfa.
- Ramusio, G. B. (1970). *Naviagationi et Viaggi* (edição fac-similada), 3ª vol., Amsterdam, Theatrum Orbis Terrarum Lda.
- Sá, M. J. (1825). Elogio Historico de Sebastião Francisco de Mendo Trigoso Homem de Magalhães. In *História e Memórias da Academia Real das Sciencias de Lisboa*, Tomo IX, Lisboa, Typografia da A. R. das Sciencias, pp. LXVII – XC.
- Tenreiro, F. J. (1961). *A Ilha de São Tomé*, Lisboa, Junta de Investigação do Ultramar.
- \_\_\_ (s.d.), *Descrição da Ilha de São Tomé no Séc. XVI* – vol. 1, nº 2, Separata de Garcia de Orta / Revista das Juntas das Missões Geográficas e de Investigação do Ultramar.

#### PUBLICAÇÕES ONLINE

- Daveau, S. (1991). La Géographie dans les “Roteiros” portugais des XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles. In *Atti del V Convegno Internazionale di Studi Colombiani*, Génova, pp. 429-463. Disponível em: <http://www.cidehusdigital.uevora.pt>
- Gomes, P. (2009). Volta ao mundo por ouvir-dizer: redes de informação e a cultura geográfica do Renascimento. *Anais do Museu Paulista História e Cultura Material*, Nova Série, vol. 17, nº 1, Jan.-Jul., pp. 113-135. Disponível em: <http://www.mp.usp.br/publicacoes/anais-do-museu-paulista>
- Ribeiro, A. M. (2011). Os Navios e as Técnicas náuticas Atlânticas nos Séculos XV e XVI: Os Pilares da Estratégia 3C. In *Revista Militar* nº 2515/2516 - Agosto/Setembro, pp. 995 – 1021. Disponível em: <https://www.revistamilitar.pt/artigo/667>