

Cristovão Colombo e os selos (Apontamentos sobre uma pesquisa)

Carlos Pimenta



Cristóvão Colombo segundo quadro
na Livraria do Congresso, nos EUA.
Fonte Encarta 97.

1. Cristóvão Colombo não era filatelista, nem o podia ser porque o selo ainda não tinha nascido. Mas é uma das vedetas filatélicas, presente em muitas emissões. 1992 foi o seu ano de glória ao comemorarem-se quinhentos anos da sua viagem, a qual mostrou inequívoca e publicamente à Europa a existência do continente americano. É merecedor de tais glórias, embora não nos possamos orgulhar de todas as consequências que teve o contacto civilizacional então gerado, marcado do lado europeu pela sede de ouro e glória.

Colombo consta dos livros de História e faz parte da cultura europeia, mas muitos cidadãos terão tomado conhecimento da sua biografia e das viagens que realizou através dos filmes que percorreram mundo, dos programas de televisão. Também os selos contribuíram para essa iniciação. Para além do respeito que os acontecimentos históricos nos merecem esta função pedagógica aconselha prudência, sugere rigor na apresentação dos factos. Mangin, filatelista francês com um catálogo de erros publicado na Yvert et Tellier, com a argúcia e meticulosidade do caçador, pretendeu inteirar-se de alguns pormenores da viagem de Colombo.

Como quase todos os selos reproduzem total ou parcialmente os barcos que fizeram a primeira viagem através do Atlântico, admitiu que um seu conhecimento pormenorizado poderia contribuir para detectar o grau de exactidão dos selos publicados em todo o mundo. Convencido que em Portugal, "país dos Descobrimentos", haveria muita informação sobre o assunto, esquecido dos nacionalismos que o erro político e negocial de D. João II ainda hoje desponta, pediu-me a colaboração.

Preocupamo-nos em obter informações sobre os barcos, particularmente sobre a quantidade e formato das velas. Foi uma investigação modesta mas gostaríamos de a descrever aqui como exemplo do que se pode fazer em filatelia.



Trajeto da primeira viagem de travessia do Atlântico
Fonte: Encarta 97

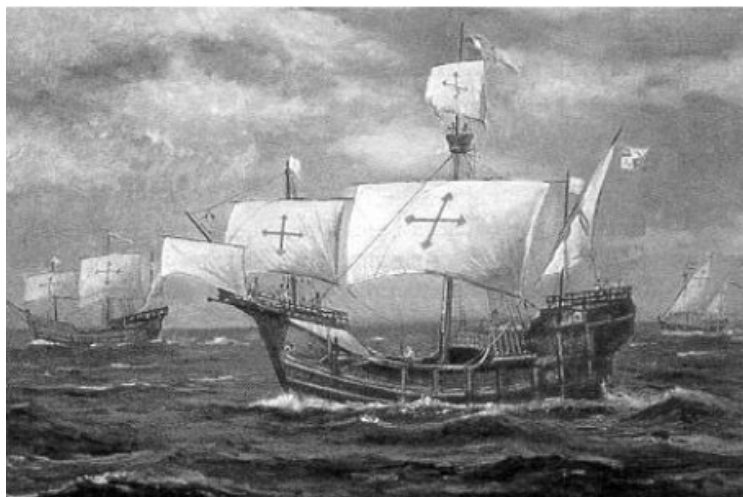
2. A nossa preocupação foi começar por obter um conjunto de informações genéricas sobre o navegador, a viagem e a época histórica em que viveu. Para essa primeira leitura nada melhor que uma visita a diversas enciclopédias, uma viagem pela Internet vendo locais dedicados a tal evento, a leitura de alguns CDs.

Assim fizemos e ficamos com a trama dos acontecimentos: a sua nacionalidade italiana, as controvérsias sobre a sua descendência portuguesa ou espanhola, a vinda para a península ibérica, a experiência acumulada em navegações e a obtenção de informações que o levavam a admitir a possibilidade de rumar a ocidente e de lá regressar, o conflito entre os conhecimentos científicos, a experimentação e os dogmas e preconceitos religiosos e culturais, a dependência das sociedades de então de alguns senhores poderosos e dos monarcas, a tentativa falhada de solicitação ao rei português e a aceitação que acabou por ter pelos reis de Espanha quando esta consolidava a sua unidade e expandia-se, os cuidados postos na expedição, as terras de América "descobertas".

Quanto aos barcos poucos conhecimentos tínhamos conseguido obter. Mas já tínhamos algumas novas informações:

Foram utilizados três embarcações. A maior era uma nau, comportava 65 homens e chamava-se originalmente Gallera. Comandada por Colombo, foi por ele designada de Santa Maria e por esse nome haveria de ficar conhecida. Havia duas outras embarcações capazes de alojar um número semelhante de homens. A Pinta tinha capacidade para 30 homens, era uma caravela redonda e foi comandada na primeira viagem por Martins Afonso. A Niña, com capacidade para 25 homens, frequentemente referida como caravela latina, foi comandada por Vicente Yenez Pinzon.

Era necessário saber mais sobre o assunto, mas as fontes de informação a que tínhamos recorrido revelaram-se incapazes de fornecer mais dados.



O detalhe de um quadro que mostra os três barcos à saída de Palos. Não é um quadro da época mas recente, feito de acordo com a reconstituição de Martínez Hidalgo. Da esquerda para a direita Pinta, Santa Maria e Niña.
Fonte: livro referenciado, pág. 13.

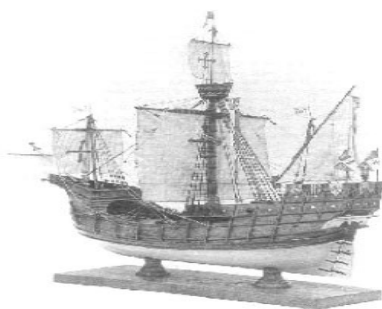
3. Contactados alguns amigos e conhecidos historiadores, procurando saber se poderia haver à mão alguém que já tivesse estudado o assunto constatamos a inevitabilidade de uma procura de bibliografia adequada.

Teses de doutoramento não encontramos e de mestrado também não. Visitando pela Internet catálogos de bibliotecas em todo o mundo, privilegiando a literatura em língua espanhola - por conhecimento da língua e convicção que em Espanha ou na América Latina deveria haver estudos sobre o assunto acabamos por encontrar uma preciosidade para o que pretendíamos:

José Maria Martínez-Hidalgo

Las naves del Descubrimiento y sus Hombres 1991, Madrid, Editorial MAPFRE
ISBN : 84-7100-279-5

O autor há quase duas dezenas de anos que estudava em pormenor a viagem de Cristóvão Colombo, era profundo conhecedor de náutica e da história dos barcos, tinha tido responsabilidade em fazer miniaturas das embarcações utilizadas para museus espanhóis.



Miniatura da nau Santa Maria feita para o Museu de Barcelona.
Fonte: livro referido, pág. 89

Com tão precioso livro foi-nos relativamente fácil completar as informações anteriores e registar minuciosamente as suas informações sobre as velas dos três barcos. Desde logo um aspecto muito importante:

A embarcação Niña era uma caravela latina à saída do porto de Palos em 3 de Agosto de 1492, mas problemas com uma das embarcações fez com que a expedição tivesse

parado algum tempo nas Canárias, onde esta embarcação foi transformada numa caravela redonda. A partir das Canárias a Pinta e a Niña eram muito semelhantes.

E o que dizer do velame? Segundo esse autor, certamente uma das fontes mais fidedignas:

A nau Santa Maria possuía duas velas quadradas e uma triangular principais e ainda duas outras pequenas velas quadradas. A caravela redonda Pinta possuía duas velas quadradas ou redondas e uma triangular. A Niña à partida de Espanha possuía duas velas triangulares mas depois da modificação nas Canárias passou a ter velas redondas ou quadradas no traquete (vela maior do mastro da proa) e no mastro principal e latina (triangular) no mastro de mezena (o mais próximo da ré). Pinta e Niña passaram a ter um velame em tudo semelhante.

Algumas ilustrações do livro ajudavam a compreender estas descrições.

Entretanto recordamos alguns postais máximos portugueses com a caravela latina lusitana e rapidamente chegávamos à conclusão que o velame desta e da utilizada na viagem de Colombo eram diferentes. As nossas aparecem sempre com três velas triangulares.



A caravela Niña de acordo com a reprodução feita para o Museu da Marinha de Barcelona, sob a direcção do autor do livro
Fonte: livro referido, pág. 105

4. Não somos coleccionadores de uma temática que nos permita ter grande quantidade de peças filatélicas sobre Colombo e a sua viagem. As oportunidades de pegarmos neste ensinamentos e olharmos para o que foi emitido era de imediato diminutas mas, mesmo assim, não quisemos deixar de considerar uma amostra. Afinal colecionamos Europa CEPT e em 1992 o tema geral tinha sido "500º Aniversário da descoberta da América por Cristóvão Colombo".

Porque não dar uma olhadela e ver se os desenhos dos selos estavam conformes com a história? Dessa comparação resultaram algumas observações, que reproduzimos aqui em parte. Vários selos e blocos apresentam erros na apresentação dos barcos. O Niña é o barco mais vezes errado nas imagens.

Espanha, Andorra, Gibraltar, Irlanda, Guernsey, Mónaco, Chipre, Bulgária e Roménia são alguns desses países. Deixamos aqui três exemplos.



Selo do Mónaco de 1992. Representa o Pinta mas o velame que apresenta é o do Santa Maria. Tem uma vela a mais.

Selo do Mónaco de 1992 da mesma série do anterior.



A caravela Niña nunca teve três velas triangulares. Parece ainda ter uma quarta vela triangular num mastro da frente que não tem aderência à realidade.

Que povoação é aquela ao fundo? Pela muralha será de admitir que é um burgo espanhol. Pelo estado lastimável das velas e o rumo do barco é legítimo considerar que se trata do regresso. Se assim é há um erro adicional, porque a Niña depois de parar nas Canárias já era uma caravela redonda com um velame totalmente diferente.



Selo de Andorra (francesa) de 1992. Admitindo pela legenda que se trata do primeiro desembarque no continente americano, todos os barcos têm velas a mais.



A062/#221

2001/04

Jornal de Filatelia nº 59 de Março 2000