CALAUERA SOBRE CANARIES I TORNADA 2ON VIATGE PER MADEIRA - NO L'ANADA DEL 3ER

Autor:
Data de publicació: 23-10-2013

PUNTS MOLT IMPORTANTS (PRIMÍCIA MUNDIAL..)

"Fecha en la calavera sobre las Yslas de Canarya a XV de febrero de Mil CCCCLXXXXIII" (estava dient que era sobre el meridià de les Canàries)..."Estando en mar de Castilla" (estava dient que era més amunt del paral·lel del riu Minho...de la Baiona gallega).. D'ací alguns autors infereixen que Colom va tornar per les Canàries, fet que nega Ferran Colom dient: "no es pot tornar per les Canàries".
"Calavera", és terme català emprat al s.XV en lloc de caravela
Alguns autors poc documentats, començant pel Lopez de Gómara a la seva: Historia general de las Indias, han interpretat que Colom diu al seu diari del 3er viatge: que va anar a Amèrica per Madeira, "por no topar con un armada de Francia, que me aguardaba en el Cabo de S. Vicente." QUAN DE FET es refereix a que va haver de passar per Madeira a la tornada del 2on viatge ..

PUNTS MOLT IMPORTANTS (PRIMÍCIA MUNDIAL..)

"Fecha en la calavera sobre las Yslas de Canarya a XV de febrero de Mil CCCCLXXXXIII" (estava dient que era sobre el meridià de les Canàries)..."Estando en mar de Castilla" (estava dient que era més amunt del paral·lel del riu Minho...de la Baiona gallega).. D'ací alguns autors infereixen que Colom va tornar per les Canàries, fet que nega Ferran Colom dient: "no es pot tornar per les Canàries".
"Calavera", és terme català emprat al s.XV en lloc de caravela

Alguns autors poc documentats, començant pel Lopez de Gómara a la seva: Historia general de las Indias, han interpretat que Colom diu al seu diari sobre "l'anada del 3er viatge": que va anar a Amèrica per Madeira, "por no topar con un armada de Francia, que me aguardaba en el Cabo de S. Vicente." QUAN DE FET es refereix a que va haver de passar per Madeira a "la tornada del 2on viatge" ..

Text 1._ Carta de Colom al secretario de ración.

Fecha en la calavera sobre las Yslas de Canarya, XV de febrero de XCIII.

ANIMA que venía dentro en la carta.

Después desta escrito, estando en mar de Castilla, salió tanto viento conmigo sul y sueste, que me ha fecho descargar los navíos. Pero corrí en este puerto de Lisbona oy, que fue la mayor maravilla del mundo, adonde acordé de escrivir a sus altezas

---

_

MOLT BAIXA PROBABILITAT DE QUE LA CARTA DE PERE POSA ESTIGUI MANIPULADA
"Quan un document diu alguna cosa que és incongruent o sembla una estupidesa, abans de dir que està manipulat, primer hem de buscar si existeix alguna explicació que sigui lógica, que tingui una base sòlida, si n'hi ha varies, s'aplicarà la navalla d'Ockham..-principi lògic que diu que de varies teories diferents, la més probable és la més senzilla- llavors i, només quan no es pugui trobar cap explicació, es podrà parlar de manipulació."

En el cas de la "carta "in folio de Barcelona", si el censor hagués CANVIAT EL TOPÒNIM DE CANÀRIES, per a castellanitzar-la, al mateix temps s'hauria preocupat de canviar altres paraules de caire català, molt més importants com: Isla Bella per Isabella, calavera per carabela o Colom per Colón,etc.. i altres nombroses catalanades enumerades per Nito Verdera

---

EXPLICACIÓ DE LA INCONGRUÈNCIA PER MANEL CAPDEVILA..

En cosmografia des de Ptolomeu (i pot-ser des d'abans) es coneixien les línies que unien indrest amb la mateixa "longitud" -els avui anomenats meridians- i les línies d'indrets amb la mateixa "latitud" -els avui anomenats paral·lels- però ni la longitud ni la latitud es coneixien amb aquest nom, ni tampoc tenien nom ni estaven numerats els meridians i els paral·lels (aquests darrers els defineix "estando la altura de la polar a 42º"), tot i tenint clar el concepte dels 360º de la circunferència de la terra des dels babilonis.
Va signar la carta quan es trobava sobre -el meridià de- les Canàries (però a la latitud de la desembocadura del Minyo.. a centenars de milles!!) i ho diu amb un gir mariner emprat per ell altres vegades "Fecha en la calavera sobre las Yslas de Canarya a XV de febrero.." Com quan estant a l'equador -quasi sense aigua i amb una calor extrema- diu "y de allí seguir al Poniente hasta que la Isla Española me quedase al Septentrión" a centenars de milles!!
Més tard sabem que els corrents el van portar a l'altura de la desembocadura del Minyo que fa que escrigui un fet cert: "estando en mar de Castilla" no vol dir que arribés a Baiona però la "latitud" era del mar de Castella
Només els que no fossin navegants podien parlar de la tornada per Canàries (com ja diu el bon coneixedor del tema, Ferran Colom i que per tant no cal demostrar .. el que cal és emprar el magí per interpretar el que vol dir la carta)

Els pescadors d'Arenys per situar-se en el mar no empraven longitud i latitud sinó a unes 10 milles "més o menys" de la costa i -en angle recte a la costa- "davant de can Montalt", "davant del Montseny, davant del Montnegre: avui hem pescat al Montseny ..

En Colom va emprar un sistema semblant quan va dir en tornar del 1er viatge:

"Fecha en la calavera sobre las Yslas de Canarya" (estava dient que era sobre el meridià de les Canàries)
"Estando en mar de Castilla" (estava dient que era més amunt del paral·lel de la Baiona gallega)

com ho va fer també en el 3er viatge

"..llegar a la línea equinocial, y de allí seguir al Poniente hasta que la Isla Española me quedase al Septentrión.." (estava indicant el meridià de la Hispaniola)

Tampoc hi ha cap incongruència quan diu a la postdata:

"estando en mar de Castilla, salió tanto viento conmigo sul y sueste, que me ha fecho descargar los navíos. Pero corrí en este puerto de Lisbona oy, que fue la mayor maravilla del mundo, adonde acordé de escrivir a sus altezas",

atès que, venint de les Illes Açores, si el temporal et porta sobre Baiona (com diu García de la Riega i la tradició oral gallega, que inclús hi va fer terra).. passes evidentment per aigües castellanes per anar a Lisboa.

Text 2._ Copia del diario de Colon, Relación del Tercer Viaje (sortida de S.Lúcar cap a les canàries).

-AQUÍ COMENÇA LA SORTIDA DEL 3er VIATGE

Partí en nombre de la Santísima Trinidad, Miércoles 30 de Mayo de la villa de S. Lucar, bien fatigado de mi viage (DEL 2ón),

-AQUÍ INSERTA UN EXCURSUS SOBRE LA "FATIGOSA TORNADA DEL 2ÓN VIATGE" EN EL QUE VA HAVER DE TORNAR PER MADEIRA (MÉS LLUNY DE TERRA) PER EVITAR EL CAP S.VICENTE I LA FLOTA FRANCESA=>RUTA PERFECTAMENT POSSIBLE-

[..que adonde esperaba descanso, cuando yo partí de estas Indias, se me dobló la pena, y navegué a la isla de la Madera por camino no acostumbrado, por evitar escándalo que pudiera tener con un armada de Francia, que me aguardaba en el Cabo de S. Vicente..]

-AQUÍ CONTINUA DESPRÉS DE L'EXCURSUS-

y de allí á las Islas de Canaria, de adonde me partí con una nao y dos carabelas, y envié los otros navios á derecho camino a las Indias a la Isla Española, y yo navegué al Austro con propósito de llegar a la línea equinocial, y de allí seguir al Poniente hasta que la Isla Española me quedase al Septentrión, y llegado á las Islas de Cabo Verde, falso nombre, porque son atan secas que no vi cosa verde en ellas, y toda la gente enferma, que no osé detenerme en ellas, y navegué al Sudueste cuatrocientas y ochenta millas, que son ciento y veinte leguas, adonde en anocheciendo tenia la estrella del norte en cinco grados ; allí me desamparó el viento y entré en tanto ardor y tan grande que creí que se me quemasen los navios y gente, que todo de un golpe vino á tan desordenado, que no había persona que osase descender debajo de cubierta á remediar la vasija y mantenimientos ; duró este ardor ocho días ; al primer día fue claro, y los siete días siguientes llovió ó hizo numblado, y con todo no fallamos remedio, que cierto si así fuera de sol como el primero, yo creo que no pudiera escapar en ninguna manera.

-Pag.115-
https://archive.org/stream/selectlettersofc00colu#page/n7/mode/2up

https://archive.org/stream/selectlettersofc00colu/selectlettersofc00colu_djvu.txt

https://fama2.us.es/fde/ocr/2006/relacionesYCartasDeCristobalColon.pdf

Text 3._ "GRAN ERRADA" d'en Lopez de Gómara a la seva "Historia general de las Indias"

Copia del diario de Colon, Relación del Tercer Viaje (relato del viaje de ida?): "que adonde esperaba descanso, cuando yo partí de estas Indias, se me dobló la pena, y navegué a la isla de la Madera por camino no acostumbrado, por evitar escándalo que pudiera tener con un armada de Francia, que me aguardaba en el Cabo de S. Vicente"

Hi ha un error clar de transcripció per part Francisco López de Gómara (Historia de las Indias): "Armó Cristóbal Colón seis naves á costa de los Reyes Católicos, sin otras dos que adelante despachara a su hermano Bartolomé. Partió de Cádiz año de 1497; algunos añaden uno, y otros lo quitan. Dejó el camino de Canarias, por unos corsarios franceses que robavan yentes y vinientes de Indias y de aquellas islas"

Ruta d'anada i ruta de tornada

"Sortissin d'on sortissin havien de fer-ho finalment des de Canàries cap el sud-oest i tornar més al nord per les Açores amb el corrent del golf "pke la naturalesa (Déu pels creients) ho ha establert així."

Que no es pot tornar d'Amèrica per les canàries ja ho diu en Ferran Colom a la Història del Almirante, quan rebat els punts erronis que l'escriptor Agustin Justiniano esmenta a la seva obra:

"La séptima falsedad [de Justiniano] es que volvió por las islas Canarias, el qual viaje no es propio de la vuelta de aquellos navíos"

Fig. A.- Vents a l'Atlàntic - Anticicló de les Açores.

Fig B.- Ruta AN54, la ruta d'En Colom, World Cruising Routes, de Jimmy Cornell (amic meu), p. 71.

Fig. C.- Els corrents de superície a l'Atlàntic nord, World Cruising Routes, Jimmy Cornell, p. 35. És amic meu, Per petició d'en Javier Visiers -Arquitecte naval del Fortuna del J.C.- i d'en J. Mari Monjo -rebesnet d'en Joan Monjo i Pons, constructor del ICTINEUS d'en Monturiol- q havien fet la travessa del Pacífic amb ell, ressegint tots els llocs de la Descoberta catalana d'Austràlia, retrobada per mí el 2009
https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Jimmy_Cornell&action=history&offset=&limit=500

El 1492 ja feia molts anys que es coneixien els règims dels alisis a l'alçada de Canàries i també a la latitud de Cap Verd. Per tant, no podien equivocar-se intentant anar a Amèrica per un lloc erroni. Respecte a la tornada, En Colom, que havia navegat molt per l'Atlàntic –per les rutes comercials habituals– i fins a Islàndia, com experimentat navegant sabia que els vents predominants a totes les costes europees són de l'oest. També sabia que ho eren sobre les illes Açores, conegudes des del segle XV, on havien arribat "llenys" amb extranyes criatures de pell rogenca.

Allà pels 70, en el meu primer vol a Nova York em va estranyar que hi hagués diferència en la durada "real" del vol, entre el viatge d'anada i el de tornada, després de moltes discussions amb gent que creia saber el motiu, un pilot conegut, em va explicar que era a causa de un corrent en doll "JET STREAM" que bufa en l'hemisferi nord d'oest "a est" (contrària al moviment aparent del sol), amb una velocitat mitja superior a les 60 mph (arribant en ocasions a 300 mph) i a una altura entre 6 i 9 milles. Va Ser descoberta durant la segona guerra mundial pels pilots japonesos que sobrevolaven el pacífic. Aquesta troballa va ser de suma importància per a la navegació aèria intercontinental i des de llavors es té en compte en tots els viatges transoceànics. (El seu coneixement ha ajudat també en la predicció del temps, ja que arrossega les capes d'aire inferiors). Doncs bé, la gran importància de Colom (faig servir aquesta grafia per ser la que ell mateix usa en les 17 edicions internacionals de la seva carta a Luis de santángel i Gabriel (Rafael) Sanchís, publicades mentre ell encara vivia), és haver establert "per a la posteritat", en els viatges a vela:
1. LA RUTA E-O D'ANADA (alisis del NE i corrents de SO-O a l'altura de les Illes de Cap Verd)
2. LA RUTA O-E DE TORNADA (el corrent del Golf de NE-E)

L'anticicló de les Açores (també conegut com l'Atlàntic Nord (subtropical) Alta / Anticicló o les Bermudes-Açores alta, és un gran centre semipermanent subtropical d'alta pressió atmosfèrica que normalment es troba al sud de les Açores a l'oceà Atlàntic, en les latituds dels cavalls. Es forma un pol de l'oscil·lació de l'Atlàntic nord, l'altre és la Depressió d'Islàndia. el sistema influeix en el clima i els patrons climàtics de vastes zones del nord d'Àfrica i el sud d'Europa, i en menor mesura, del nord oriental Estats Units. l'aridesa del desert del Sàhara i la sequera de l'estiu de la conca mediterrània es deu a la subsidència a gran escala i el moviment descendent d'aire en el sistema. en la seva posició d'estiu (de les Bermudes alta), l'anticicló (Altes pressions) està centrada a prop de les Bermudes, i crea un flux sud-oest d'aire tropical càlid cap a la costa est dels Estats Units. A l'estiu, l'anticicló (Altes pressions)de les Açores-Bermudes és més fort. la pressió central oscil·la al voltant de 1024 mbar (hPa).

Formació de l'ona tropical a l'Oceà Atlàntic.

Aquest bloc d'alta pressió exhibeix la naturalesa anticiclònica, fent circular l'aire en sentit rellotge (cap a la dreta). A causa d'aquesta direcció de moviment, ones de l'est d'Àfrica són impulsades al llarg de la perifèria sud de les 'anticicló de les Açores lluny de la costa d'Àfrica Occidental cap al Carib, Amèrica Central, o les Bahames, afavorint la ciclogènesi tropical, especialment durant la temporada d'huracans.

En conseqüència, tot el trajecte d'anada i tornada d'Amèrica es realitza amb els vents produïts per la diferència de pressió atmosfèrica entre l'anticicló de les Açores i el seu entorn; és a dir, fent tota la volta a aquest anticicló i, per tant, amb moltes garanties de poder navegar sempre amb vents portants. Aquesta és, en trets generals, l'explicació de la forma de navegar entre Europa i el mar Carib. Amb el corrent de les Illes de Cap Verd d'anada i amb el corrent del golf cap a les Açores de tornada

Ruta AN89 Virgin Islands to Azores

Fig. D.- World Cruising Routes de Jimmy Cornell (amic meu). P. 106.

Ruta AN136 Azores to Canary Islands

Fig. E.- World Cruising Routes, de Jimmy Cornell (amic meu). P. 147.

Ruta AN58 Canary Islands to Gibraltar

Fig. F.- World Cruising Routes de Jimmy Cornell (amic meu). P. 79

Per veure la inoperativitat de voler tornar per Canàries, només cal estudiar el segon viatge de retorn d'En Colom mateix, que va intentar fins a l'últim moment tornar en direcció a Canàries, i, cansat i esgotat després de moltes setmanes, va haver de renunciar i dirigir-se un altre cop cap cap a latituds més altes

Fig. G.- Recorregut del segon viatge d'En Colom.

Fig. H.- Recorregut de tornada del primer viatge d'En Colom per les Açores i BAYONA.

Les caravel·les o calaveres (calavera fou la denominació catalana clàssica) són esmentades en diversos documents. La consulta de cada cas particular pot ampliar les coneixences sobre aquest tipus de vaixell. A continuació s'ofereix una llista, ordenada cronològicament, de referències documentals sobre el tema.

1298. Alguns autors expliquen que les caravel·les foren esmentades en "Las siete partidas" del rei Alfonso X de Castella.[2] Es tracta d'un error, basat en versions modernes del text.[3][4]

1370. Nau de nom "Catalana" (Portugal 1370)- Attilio Cucari. Sailing Ships. Rand McNally,[1]
1428. Tornada del príncep Pere de Portugal a Lisboa amb les idees o el prototipus de la caravel·la portuguesa dels descobriments. El príncep Pere va viatjar anant a Flandes, Venècia i Barcelona. Estudiant atentament els tipus de vaixells i construcció naval que usaven els estrangers. Se sap que va portar-ne un prototip de Venècia al temps que es casava a Coïmbra el 13 de setembre de 1428 amb Elisabet d'Urgell. [5]
1438. Avarament de "ung vaisseau pour mer" a l'Escluse. "Carvelle" construïda per mestres d'aixa portuguesos per

al duc de Borgonya.
1438. El duc de Borgonya encarrega una “carvelle” al portuguès Joao Afonso.[6]
1440. Dues “caravelas” portugueses destinades a ultramar.[7]
1442. Detalls sobre un procés protagonitzat per una sagètia[8] (o “sagetia”[9]). En els documents originals la denominació del tipus de vaixell és interessant perquè la fa equivalent a calavera o fusta.
1452. Document adreçat a Johan de Camós, capità de la galera de guàrdia de la ciutat de Barcelona, avisant del pirata Johan Torrelles amb una “calauera” armada.[10][11]
1454. Avarament d’una calavera de Francesc Xetantí construïda a les Drassanes de Barcelona.[1]
1454. Avarament d’una calavera de Jaume Carbó construïda a les Drassanes de Barcelona.[2]
1460. En un llibre alemany es diu: “lo buch de la calavera o segetia de la qual és patró en Salvador Roig”.[12]
1464. Benedetto Cotrugli va escriure un tractat de navegació en el que parla de “caravelle” i “barcosi” (un vaixell molt semblant inventat i usat a Ragusa).[3]
1465. Contracte per a la construcció d’una calavera per a Gracià Amat. Amb un buc de 24 a 25 gúes de roda a roda. Amb dos pals (mestre i mitjana), bauprès i tres timons.[13]
1476. Charles de Valera, fill de Diego de Valera, participa en la presa de dues carraques genoveses, comanant cinc “carabelas”.[14]
1488. Arribada a la platja de Barcelona d’una calavera que havia portat dos-cents quintars de pólvora a les tropes que assetjaven Màlaga.[4]
1493. Carta de Cristòfol Colom “Fecha en la calavera sobre las Yslas de Canaria, a XV de Febrero, mil et quatrocientos et noventa y tres años”.[15]
1526. Contracte signat a Pontevedra que esmenta una “caravela”.[16]

Referències

Attilio Cucari. Sailing Ships. Rand McNally, 1978. ISBN 978-0-528-88172-5.
Robert Gardiner; Richard W. Unger Cogs, Caravels, and Galleons: The Sailing Ship, 1000-1650. Naval Institute Press, 1994. ISBN 978-1-55750-124-0.
Alfonso X (King of Castile and Leon); Manuel González Jiménez; María Antonia Carmona Ruíz Crónica de Alfonso X: según el Ms. II/2777 de la Biblioteca del Palacio Real, Madrid. Real Academia Alfonso X el Sabio, 1999.
Alphonsus X. Castiliae rex cogn. Sapiens. Las siete partidas del Rey Don Alfonso el Sabio cotejadas con varios codices antiguos por la Real Academia de la historia. Imprenta Real, 1807, p. 263–.
K. M. Mathew. History of the Portuguese Navigation in India, 1497-1600. Mittal Publications, 1988, p. 280–. ISBN 978-81-7099-046-8.
Jacques Paviot. La Politique navale des ducs de Bourgogne 1384-1482. Presses Univ. Septentrion, 1995, p. 106–. ISBN 978-2-85939-468-4.
Moacyr Soares Pereira. Capitães, naus e caravelas da armada de Cabral. UC Biblioteca Geral 1, 1979, p. 35–. GGKEY:CSHN3KEUW18.
Dietaris de la Generalitat de Catalunya, 1411-1714, pàg. 87. Generalitat de Catalunya., 1997. ISBN 978-84-393-4428-5.
Societat Catalana de Geografia. Miscel•lània Pau Vila: biografia, bibliografia, treballs d'homenatge. Institut d'Estudis Catalans, 1 gener 1975, p. 307–. ISBN 978-84-85135-07-3.
Bolletí de la Societat Arqueològica Luliana. Societat Arqueologica Luliana., 1902: pàg.335-336.
Alfons Damiáns y Manté; Barcelona (Spain). Arxiu Municipal Revolució dels pagesos mallorquins en lo segle XV: Documentació del Arxiu Municipal de Barcelona. Estampa de F. Guasp, 1904; pàg.49.
Rolf Eberenz. Schiffe an den Küsten der Pyrenäenhalbinsel: eine kulturgeschichtliche Untersuchung zur Schiffstypologie und -terminologie in den iberoromanischen Sprachen bis 1600. Herbert Lang, 1975.
Martin Malcolm Elbl. The Portuguese Caravel and European Shipbuilding: Phases of Development and Diversity. UC Biblioteca Geral 1, 1985, p. 571–. GGKEY:PBC3SCAZ2NF.
Luis Suárez Fernández. Los Reyes Católicos: La Conquista del trono. Ediciones Rialp, 1989, p. 273–. ISBN 978-84-321-2476-1.
Francisco Morales Padrón. Primeras cartas sobre América (1493-1503). Universidad de Sevilla, 1990, p. 81–. ISBN 978-84-7405-517-7.

Caroline Ménard. La pesca gallega en Terranova, siglos XVI- XVIII. Editorial CSIC - CSIC Press, 2008, p. 418. ISBN 978-84-00-08741-8.

Caroline Ménard. La pesca gallega en Terranova, siglos XVI- XVIII. Editorial CSIC - CSIC Press, 2008, p. 418. ISBN 978-84-00-08741-8.