

# CRÍTICA BIBLIOGRÁFICA

---

## UMA RECENTE BIOGRAFIA DE FERNANDO DE MAGALHÃES.

---

O historiador norte-americano Charles McKew Parr escreveu em inglês uma biografia de Magalhães, que ora acaba de ser traduzida para o espanhol e publicada pela Editorial Sapiencia, S. A. de Madrí.

O Autor que, segundo nos informa a referida casa editôra, levou dez anos para a feitura do livro em apreço, infelizmente não fez, na nossa opinião, um estudo crítico da vida de Magalhães e de sua viagem ao redor do mundo, mas sim nos apresenta uma história romantizada dêste intrépido navegador, onde são encontrados colóquios, que não passam de exercícios de retórica.

O livro, fora a introdução, divide-se em três partes sob os títulos: juventude e primeiras viagens de Magalhães; príncipes, prelados e benéficos; a grande viagem. Tanto a primeira como a segunda parte, se sub-dividem em sete capítulos, sendo a terceira em seis.

Os rodapés do livro estão em branco, pois o Autor não cita, como é de costume, nenhum documento, nenhum historiador de nomeada em abôno das suas arriscadas afirmativas. E o pior é que, apesar de indicar no fim de seu trabalho um número considerável de obras que diz ter compulsado para a confecção do seu livro, deixa transparecer não as ter lido com a devida atenção, pois incorre em inúmeros erros, como passamos a evidenciar.

Logo nas primeiras páginas [34], tratando superficialmente da vida do infante D. Henrique, o Navegador, diz que era êle versado na astronomia náutica, na cartografia e na engenharia naval, o que é contestado pelos que se têm dedicado ao estudo da vida dêsse Infante, entre êles o professor Duarte Leite (1).

Em seguida (página 39) afirma que D. Henrique fêz do pôrto de Lagos a base da expansão marítima de Portugal e que, próximo dêsse local, construiu um recinto muralhado denominado *Vila do Infante*, que posteriormente *chegou a ser conhecido em todo o mundo como centro de investigações geográficas e astronômicas*. Ora, se o Autor tivesse consultado as obras mais recentes editadas em Portugal, tais como a de Duarte Leite (2) e a de Francisco Fer-

---

(1). — *Coisas de Vária História*, Lisboa, 1941, páginas 13 a 27.

(2). — *Obra citada*, páginas 13 a 27.

nandes Lopes (3), não teria dito tão grande solecismo histórico, para usarmos de uma expressão de D'Avezac, porque as fontes que conhecemos e que podiam fazer referência a êsse "centro de investigações geográficas e astronômicas", mas que guardam o mais profundo silêncio, são as seguintes: *Crônica do descobrimento e conquista da Guiné*, por Gomes Eanes de Zurara, biógrafo e panegirista do Infante; *Crônica da tomada de Ceuta*, pelo mesmo cronista; *Crônica d'El-Rei D. Duarte*, por Rui de Pina; *Crônica d'El-Rei D. Afonso*, dêste cronista; *Prima e Seconda Navigazioni*, de Alvide de Ca' da Mosto; *Navegação de Pedro de Cintra*, escrita pelo citado navegador veneziano; *Relação dos descobrimentos da Guiné*, referida por Diogo Gomes e Martim Beahim, que a escreveu, e *A Ásia de João de Barros*. Documentos dos arquivos portugueses, a saber: *Último testamento do Infante D. Henrique*; *cartas de doação do cabo Trásfalmear*; *cartas de doação do Infante D. Henrique ao Infante D. Fernando e à Ordem de Cristo*.

Se D. Henrique tivesse de fato fundado um "centro de investigações geográficas e astronômicas" de tal forma importante, não teria deixado legados à cadeira de teologia, nem teria fundado, talvez, a cadeira de matemática em Lisboa. E se em realidade sábios estrangeiros pontificaram nesse famoso centro de investigações científicas, é de se estranhar que os seus nomes não apareçam nas obras dos biógrafos de D. Henrique.

À página 40, afirma McKew Parr que entre as inovações introduzidas por D. Henrique na navegação, convém citar a agulha de marear, o astrolábio e a caravela.

Em primeiro lugar, a agulha de marear, não podia ser uma novidade para os nautas do Mediterrâneo, pois que era ela conhecida desde o tempo das Cruzadas. Em segundo lugar, o *astrolábio plano*, usado na navegação, já era conhecido de Apolônio de Perga (III ao II séculos a. C.), havendo quem afirme ter sido conhecido de Eudócio de Cnide (409 a 356 a. C.) o qual viveu muitos anos no Egito. Passou o *astrolábio plano*, dos egípcios aos gregos e dêstes à Espanha por intermédio dos árabes. Nos *Livros del saber de astronomia* do rei D. Afonso X de Castela, está descrito com a maior clareza o *astrolábio plano* e o modo de construí-lo e usá-lo. Quanto finalmente a caravela, não foi D. Henrique quem a inventou, pois está sobejamente provado que essa embarcação nada mais é do que uma adaptação do *Carib*, navio muçulmano, como bem pôs em relêvo o historiador português Júlio Gonçalves (4).

(3). — *Terçanebal e a Escola de Sagres*, Lisboa, 1945.

(4). — *O Infante D. Pedro — As Sete Partidas e a Gênese dos descobrimentos*, Lisboa, 1955, páginas 25, 54, 78 e 79.

Prosseguindo, diz o Autor (páginas 55 e 56) que Colombo casou-se com a filha de um dos *antigos navegantes* do Infante (Bartolomeu Perestello) e que êste uma vez falecido, a sua mulher entregou ao grande Genovês uma coleção de notas secretas e mapas encontrados entre seus papéis, sendo que Colombo os decifrou e veio a saber da existência de ilhas atlânticas muitas léguas a oeste. Acontece que Henry Vignaud (5) provou de modo convincente que Perestello não foi navegante e nada descobriu, e que os supostos documentos que deixou ao morrer e que teriam sido entregues a Colombo, nenhuma influência podiam ter na concepção de seu plano de encontrar a Ásia navegando rumo ocidente, como aliás anteriormente sustentou Henry HARRISSE (6).

Na página 61 do seu livro, diz McKew Parr que após o descobrimento do cabo da Boa Esperança por Bartolomeu Dias em 1488, cuidou D. João II de organizar expedições secretas com o objetivo de sondar o Atlântico Sul e procurar o melhor caminho para a Índia e mesmo pesquisar êste oceano em direção oeste. O Autor repete, *mutatis mutandis* a opinião do almirante Gago Coutinho (7), brilhantemente refutada pelo capitão de mar e guerra da marinha portuguesa, A. Fontoura da Costa (8), que provou que, desde a volta de Bartolomeu Dias do cabo da Boa Esperança, até a partida em 1497, de Vasco da Gama para a Índia, a marinha portuguesa estêve inativa pelos seguintes motivos: demora em receber D. João II informações de Pero de Covilhã sôbre a melhor rota para a Índia, bem como sôbre os mais importantes caminhos que interessava o comércio das especiarias; sérios conflitos em Marrocos, os quais obrigavam o referido monarca a organizar expedições muito dispendiosas quer quanto ao pessoal, quer quanto a material; a moléstia incipiente do "Príncipe Perfeito" a partir de 1490, agravada com a grande tragédia de que resultou a morte de seu bem amado e único filho, o príncipe D. Afonso.

A página 62, após dizer que os historiadores portugueses disputam para a sua pátria a prioridade do descobrimento da América, acrescenta que no comêço do ano de 1492, data da primeira viagem de Colombo, um capitão de D. João II chamado João Fernandes, conhecido pelo apelido de *Lavrador*, adiantou-se a Colombo e zarpando dos Açores para oeste, redescobriu a Groenlândia e uma região do atual Canadá, que se chamou *Lavrador* em sua memória.

---

(5). — *Histoire critique de la grande entreprise de Colomb*, Paris, 1911, volume 1, página 45.

(6). — *Christoph Colomb, son origine, sa vie, ses voyages, sa famille et ses descendants*, Paris 1884.

(7). — *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, setembro-outubro de 1937, páginas 399 a 419.

(8). — *As portas da Índia*, Lisboa, 1936, páginas 39 a 40.

Contudo, como não voltou a Portugal a não ser depois de três anos, sua descoberta foi eclipsada pela de Colombo.

Como mui acertadamente pondera Henry Harrisse (9), até agora não foi encontrada nos arquivos portugueses e, bem assim, nas crônicas daquela época, a menor referência a essa suposta viagem de João Fernandes ao Novo Mundo.

Apenas existe uma carta de doação do rei D. Manuel, expedida a 28 de outubro de 1499, a favor de um João Fernandes, a qual diz textualmente:

“Dom Manuel etc. A quantos esta nossa carta virem fazemos saber que Joham Fernandes, morador em nossa ilha Terceira nos disse que por serviço de deos e nosso see queria trabalhar de hyr buscar e descobrir algumas ilha de nossa conquista aa sua custa e vemdo nos seu bôo desejo e proposito aalem de lhe tremos em serviço a nos praz e lhe prometemos por esta de lhe darmos como de facto daremos a capitania de quallquer ilha ou ilhas asy povoadas como despovoadas que elle descobrir e achar novamente e esto com aquellas remdas homrras proveitos e interesses com que temos dados as capitanyas das nossas ilhas da Madeira e das outras et por sua guarda e nossa lembrança lhe mandamos dar esta carta por nos sinada e asselladas com o nosso sello pemdente” (10).

Era uso nessa época ao ser concedida carta de doação a qualquer navegante, que se propunha realizar descobertas no então Mar Oceano, fazer-se referências às anteriormente por êle realizadas, como até às simples tentativas, à semelhança do que ocorreu com Gaspar Côrte Real, com seus irmãos Miguel e Vasqueanes e com João Álvares Fagundes, ao receberem, respectivamente em 12 de maio de 1500, 15 de janeiro de 1502, 17 de setembro de 1506 e 13 de março de 1521, cartas de doação das ilhas e terra firme que propunham descobrir nas altas latitudes a noroeste dos Açores (11). Dêsse modo, se João Fernandes tivesse, como querem, realizado em 1492 qualquer descoberta de terras americanas ou mesmo feito simples tentativas nesse sentido, não é admissível que êle dissesse não se gabasse e que D. Manuel ao lhe expedir a carta de doação que acabamos de transcrever, silenciasses um tão grande acontecimento.

Se após essa concessão de D. Manuel a favor de João Fernandes, organizou êste uma expedição exploradora, para onde se diri-

(9). — *The Discovery of North America*, Paris, 1892 página 58.

(10). — Documento da Torre do Tombo livro XVI, de D. Manuel, fôlha 29 verso.

(11). — Documento da Torre do Tombo, livro XVI, de D. Manuel, fôlha 91; livro IV, fôlha 3 verso; livro XLIX de D. João III, fôlha 243 verso; E. A. Bettencourt, *Descobrimientos, guerras e conquistas dos portugueses em terra de ultramar nos séculos XV e XVI*, Lisboa, 1881, tomo 1 página 132.

giram os navios, qual o resultados de tal viagem, tudo não passa de meras conjecturas, porque os arquivos e cronistas portugueses são de um silêncio sepulcral. Quase dois anos depois desas concessão outorgada por D. Manuel a João Fernandes, o rei Henrique VII da Inglaterra, em 19 de março de 1501, expediu carta de doação a favor de três comerciantes de Bristol, de nomes Richard Warde, Thomas Asshehwist e John Tomas, associados a três açoreanos de nomes João Gonçalves, Francisco Fernandes e João Fernandes, autorizando-os a realizar, por conta da corôa, viagens às regiões boreais do Novo Mundo (12).

Quanto ao resultado dessa viagem de exploração, apenas temos conhecimento de que em 1502 o rei Henrique VII concedeu pensões a João Gonçalves e a Francisco Fernandes em consideração aos bons serviços que prestaram como capitães na nova descoberta (13), ao passo que o nome de João Fernandes não é citado, o que nos leva a concluir não ter êle participado das viagens que, para o referido monarca inglês, realizou a partir de 1501 a sociedade anglo-açoreana.

O fato de figurar em mapas desenhados entre 1502 e 1504, como por exemplo nos anônimos Kunstmann II e III, numa península a oeste da Islândia, que nada mais é que a Groelândia, a legendária *Terra do lavrador*, não serve para provar um descobrimento pré-colombiano dessa região por nauta português, porque como se lê numa inscrição no planisfério de Cantino (de 1502) junto a essa terra, foi ela descoberta por ordem do rei D. Manuel que, como sabemos, só começou a reinar a partir de 1495, portanto três anos depois do grande feito de Colombo.

Continuando, diz o Autor (página 68) que Magalhães quando adolescente foi enviado à escola de pajens onde, além de receber ensinamento que diz respeito às maneiras cortezes, também estudou cartografia e rudimentos de astronomia náutica. E acrescenta: em nenhum outro país, naquela época, se ensinavam tais disciplinas.

Acaso quer McKew Parr se referir a alguma escola de cadetes para o ingresso à uma hipotética escola naval, então existente em Portugal? Parece-nos difícil sabermos dos antecedentes da maioria dos grandes navegadores dos séculos XV e XVI. Por exemplo: que fazia Bartolomeu Dias antes de realizar o grandioso feito de chegar às portas da Índia, quando em 1488 dobrou o cabo da Boa Esperança? Informa-nos Castanheda que exercia as funções de almoxarife dos armazéns de Lisboa. E antes disso, qual a sua ocupa-

(12). — Henry HARRISSE obra citada, página 58.

(13). — J. A. WILLIAMSON, *Voyages of the Cabots*, página 56.

ção? Dirão que navegava. Mas isso é muito vago. Que de positivo sabemos a respeito de Diogo Cão, Vasco da Gama, Caboto, Vespucci, Hojeda Pinzon, Solís e outros famosos navegadores, inclusive o próprio Colombo, cuja vida foi estudada a fundo por Henry HARRISSE e Henry VIGNAUD? A verdade está com Rinaldo CADDEO (14) quando diz que

“a escola náutica daquela época era no mar, vivendo a bordo dos navios em íntima e plena promiscuidade com as velhas e adestradas tripulações, assistindo e participando de suas manobras, aprendendo a dispor as velas, a governar o leme, a conhecer o uso da bússola, do astrolábio e da balestilha, a cartear, a calcular os percursos, a interrogar as estrêlas, a conhecer o regime dos ventos, a direção das correntes, a insídia dos escolhos, a segurança dos portos, os perigos das calmarias e das imprevistas tempestades”.

Referindo-se (página 77) à primeira viagem de Vasco da Gama à Índia, diz o Autor que um dos barcos dos que voltaram, trazia a bandeira da casa florentina dos Marchioni. Há manifesto equívoco da parte de McKew Parr porque, os navios que voltaram foram os seguintes: *São Gabriel*, capitânea, *São Rafael* comandada por Paulo da Gama, irmão de Vasco e o *Berio*, capitão Nicolau Coelho. O navio dos mantimentos, sob o comando de Gonçalo Nunes, foi incendiado em São Braz por Vasco da Gama, como imprestável à navegação. Nem no *Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama*, atribuído a Álvaro Velho (15), nem na missiva de D. Manuel aos Reis Católicos, nem na carta de Girolomo Sernigi (16) a um ignorado gentil-homem de Florença, nem na Relação de Leonardo de Ca'Masser, documentos êstes que dão notícia da viagem do Gama à Índia, existe qualquer referência sôbre a incorporação de um navio de Bartolomeu Marchioni à expedição em apreço. O Autor confunde a viagem de Vasco da Gama com a de Álvares Cabral. Nesta é que foi incorporada pelos Marchioni um navio de nome *Anunciada*, o primeiro a regressar com carregamento de pimenta, canela e benjoim.

Prossequindo na sua história romantizada da viagem de Magalhães, diz o Auotr (página 79) que D. Manuel após o des-

---

(14). — *Le Historie della vita e dei fatti di Cristoforo Colombo per D. Fernando Colombo suo figlio*, comentada por Rinaldo Caddeo, Milão, 1930, volume 11, páginas 319 e 320.

(15). — Edição da Agência Geral das Colónias Lisboa, 1940.

(16). — *Códice Riccardiano 1910*, da Biblioteca Riccardiana de Florença.

cobrimento do caminho marítimo para a Índia, não abandonou a idéia de ser encontrada uma outra rota através do Atlântico, pois que, a 15 de março de 1501 mandou João da Nova com quatro navios em procura dela, sendo que êste nauta para tal intento percorreu o litoral brasileiro. Mais um lamentável equívoco de McKew Parr, porque João da Nova não recebeu nenhum encargo de procurar uma nova rota à Índia através do Atlântico Sul, mas sim aquê-le de atingir diretamente essa região asiática, seguindo o caminho descoberto pelo Gama. De positivo sabemos que nessa viagem o referido nauta descobriu a ilha da Ascensão. Os mais modernos estudos sôbre esta viagem (*História dos Descobrimentos Portuguezes* por Damião Peres, Pôrto, 1943, páginas 432 e 434 e 447 a 451), concluem por não ter João da Nova escalado na costa nordestina do Brasil.

Foi a expedição portugueza de 1501-1502, da qual participou Vespucci como cosmógrafo, a que percorreu a costa brasileira, desde o cabo de São Roque até o de Santa Maria e, dêste ponto, o litoral atlântico argentino até o pôrto de São Julião que está a mais de 49 graus de latitude sul, portanto bem próximo do estreito de Magalhães. Nesta viagem é admissível que o Florentino tenha procurado a almejada passagem para oeste.

Na página 80, diz o Autor que em 1503 mandou D. Manuel o navegante Gonçalo Coelho com seus navios, a aventurar-se pela costa atlântica da América do Sul. E acrescenta: esta frota bem organizada explorou cuidadosamente a costa da Patagônia "y pudo haber descubierto la boca del estrecho en el que luego penetró Magallanes". Nós temos notícia da viagem de Gonçalo Coelho à América do Sul, ou melhor ao Brasil, pelo relato de Damião de Góis (17) que diz que no ano de 1503 mandou D. Manuel, com seis navios Gonçalo Coelho ao Brasil, para obter notícias da terra descoberta por Cabral, sendo que essa expedição ficou reduzida a dois navios que regressaram ao reino com pau brasil, papagaios e macacos. Êsse tópico da crônica de Góis, foi em 1571 reproduzido por Jerônimo Osório (18).

Porém, como já tinha notado Humboldt (19), fácil é verificar-se que a suscinta notícia dada por Góis dessa expedição: número de navios, finalidades da viagem, pouco conhecimento do Atlânti-

---

(17). — *Crônica do Felicíssimo Rei D. Manuel*, Coimbra, 1926, 1 parte, capítulo LXV página 145.

(18). — *Da vida e Feitos de El-Rei D. Manuel*, tradução do latim por Francisco Manuel do Nascimento, Lisboa, 1804, volume 1, página 189.

(19). — *Examen critique* etc. volume 1, página 120.

co Sul pelo comandante, a volta com carregamento de pau brasil, macacos e papagaios, nada mais é do que um apanhado da narração da quarta viagem de Vespucci contida da *Lettera al Soderini*, cuja tradução latina, como sabemos, tinha sido amplamente divulgada por tôda a Europa. Ora, ao contrário do que afirma o Autor, essa expedição que teve fim desastroso, não ultrapassou o Cabo Frio, não atingiu nem o Rio da Prata, que dirá a costa atlântica da Patagônia e o estreito de Magalhães (20).

Notará o leitor que apenas atingimos com a nossa crítica a página 80 do livro que contém 511 de texto. Caso prossigamos adotando o mesmo método, chegaremos infalivelmente ao final, escrevendo um número considerável de páginas, o que não se amolda a uma ligeira crítica de revista. Assim, pois, para encerrar a apreciação que estamos fazendo do trabalho do ilustre historiador norte-americano, apenas criticaremos mais dois tópicos do livro e que se encontram às páginas 200 e 247.

A passagem de página 200 diz textualmente o seguinte:

“Al parecer, entre los pilotos veteranos de Lisboa y su maltratado colega (Magalhães) existía una simpatía secreta, y alguno de ellos, probablemente Juan de Lisboa, pudo introducir a Magallanes en la sala de cartografía del rey, donde podría consultar los diarios, cuadernos de bitácora y mapas que describían los vientos y corrientes del Atlántico Sudoccidental. Tales secretos eran celosamente guardados por don Jorge de Vasconcelos, custodio de la sala en que, desde el 13 de noviembre de 1504, un decreto real había concentrado todos los mapas, globos y diarios de navegación concernientes al hemisferio sur”.

“Grande debió ser la alegría que experimentara Fernando de Magallanes al encontrar allí una esfera, obra del cartógrafo bohemio Martin Bahaim, en la que aparecía claramente dibujado un estrecho que dividía al continente americano por su parte meridional, cerca de donde Juan de Lisboa había situado el paralelo 20, y que comunicaba el Atlántico con el gran mar del Sul. El mapa no era muy explícito y tenía un claro en el sitio donde debía estar el estrecho, pero había una clave cifrada que daba más detalles. Magallanes podía haber sacado una copia exacta de este globo, pero el resentimiento que guardaba a Don Manuel le hizo no tener escrúpulos en apoderarse del original, al que hizo valer más tarde en sus negociaciones con las autoridades españolas”.

Este tópico nada mais é do que a repetição, um tanto ampliada e romantizada, daquela conhecida passagem da narração de Piagafetta que diz:

(20). — *Lettera di Amerigo Vespucci delle isole nuovamente trovati in quattro suoi viaggi*. Edição fac-similar da Princeton University Press 1916, páginas 30 a 32.

“E se non era el capitano generale non trovavamo questo stretto, perchè tutti pensavamo e dicevamo come era serrato tutto intorno: ma il capitano generale, che sapeva de dover fare la sua navigazione per uno stretto molto ascoso, come vide ne la tesoraria del re di Portogalo in una carta fatta per quello eccellentissimo uomo Martin di Boemia, mandò due navi, Santo Antonio e la Concezione, che così le chiamavano, a vedere che era nel capo della baia” (21).

A passagem do livro que estamos ora apreciando, é de uma incoerência aterradora para quem confessa ser panegirista de Magalhães. Onde foi o Autor colhêr a notícia de ter Magalhães, homem cem por cento austero e probo, se apoderando como reles larápio, do falado globo de Behaim que estava na tesouraria do rei de Portugal e o transportado para a Espanha, a fim de o exhibir às autoridades dêste país, visando com isso rebustecer o seu projeto de encontrar as Molucas pela rota oposta a dos portugueses?

Apesar das inúmeras pesquisas que fizeram, até hoje não se encontrou vestígio algum da existência ou mesmo da passagem dêsse globo (Pigafetta refere-se a um mapa) pela falada tesouraria do rei, pela Casa da Índia, nem por nenhum outro arquivo de Portugal ou da Espanha. Tão pouco se apurou ter Behaim desenhado qualquer mapa, exceção feita da feitura de seu famoso globo terminado em 1492 e que nunca saiu de Nuremberg, sendo de notar que nele nada existe quanto ao aludido estreito.

Na nossa opinião, nada mais natural que para enfrentar a revolta da maruja chefiada por Cartagena, por sinal que já escasseavam os viveres, recorese Magalhães ao estratagema de fazer alusão ao mapa de Beahim e assim elevar o moral bastante combalido das tripulações dos navios. Aliás nos conta Fernando Lopes de Gomara (22) que Magalhães procurou elevar o moral da maruja, que temia os horrores da fome, dizendo que era necessário pelo menos atingir 75 graus de latitude sul, até onde tinha chegado Vespucci, e caso então não encontrasse o estreito, voltaria à Espanha.

Admitindo-se que de fato Magalhães tivesse conhecimento da existência segura do estreito e da latitude onde se achava, por que então explorou tôdas as enseadas da foz do Rio da Prata, perdendo assim precioso tempo? Por que da foz dêste rio não rumou diretamente para o estreito, mas explorou meticulosamente tôda a costa, descobrindo assim os cabos Santo Antônio e Santa Apolô-

(21). — Antônio Pigafetta, *Relazione del primo viaggio intorno al mondo*, Milão, 1928, páginas 101 a 102.

(22). — *Historia General de las Indias*, tradução italiana, Veneza, 1569, parte II, capítulo 92, páginas 125 e 125 verso.

nia, os baixios das Correntes, as baías de São Mateus e dos Trabalhos e em seguida o pôrto de São Julião? Desejamos que nos esclareçam o motivo de Magalhães, ao sair do pôrto de São Julião, ainda procurar explorar a costa, descobrindo o rio Santa Cruz e o cabo das Virgens, em vez de velejar resolutamente em direção ao estreito?

Não queremos negar que a existência de uma passagem para oeste na extremidade da América Meridional, fôsse fruto sazornado na época em que Magalhães a foi procurar, isso devido as viagens dos espanhóis e notadamente a de Vespucci em 1501. Mas querer negar o grande mérito de Magalhães, dizendo que êle sabia com absoluta segurança da existência do estreito e até da sua posição geográfica, é procurar ofuscar o brilho de sua legítima glória.

Se fôssemos dar crédito a tudo que narram as relações de viagens e os cronistas do século XVI, teríamos que alterar profundamente uma grande parte da história dos descobrimentos marítimos e, dêsse modo, desclassificar famosos descobridores para colocar em seus lugares figuras apagadas. A que ficariam reduzidas as legítimas glórias marítimas de Portugal e mesmo da Espanha, se fôssemos dar crédito, por exemplo, ao que narrou o cronista português Antônio Galvão no seguinte tópico (23)?

“Dizem que no ano de 1428 foi o Infante D. Pedro a Inglaterra, França, Alemanha, à Casa Santa, e a outras daquelas bandas, tornou por Itália, estêve em Roma e em Veneza, trouxe de lá um mapa-múndi que tinha todo o âmbito da terra, e no qual o Estreito de Magalhães se chamava Cola do Dragão, o cabo da Boa Esperança, Fronteira de Africa, e que dêste padrão se ajudara o infante D. Henrique em seu descobrimento. Francisco de Souza Tavares me disse que no ano de 1528 o infante D. Fernando lhe mostrara um mapa que se achava no cartório de Alcobaça, que havia mais de cento e vinte anos que era feito, o qual tinha tôda a navegação da Índia com o cabo da Boa Esperança, como as navegações de agora; se isto é assim, já em tempo passado era descoberto tanto como agora, ou mais”.

Deparamos na página 247 do livro em revista esta passagem:

“En 1497, Fonseca (Juan Rodriguez de Fonseca, presidente do Conselho Supremo de Índias) enviô a Américo Vespucci a reconhecer la costa sur de América en busca de un paso hacia la India, intento que repitiô em 1499 mandando a Venezuela a Alonso de Ojeda”.

(23). — *Tratado dos Descobrimentos*, 3a. edição, Pôrto, 1944, páginas 320 a 323.

Primeiro que tudo, a discutida expedição espanhola de 1497-1498, da qual teria participado Vespucci, em absoluto não percorreu a costa da América Meridional, mas sim penetrando no Mar das Antilhas, descobriu os golfos de Honduras, Campeche, México e as penínsulas de Yucatan e Flórida. Dêste ponto partiu para nordeste percorrendo todo o litoral atlântico dos Estados Unidos até o golfo de Cheasepeak, de onde regressou à Espanha. Quanto a Hojeda, o que sabemos é que em 1499 após ter atingido a baía do Oyapoc que está a cêrca de 5 graus de latitude norte, rumou para noroeste, percorreu a costa da Venezuela e penetrou no golfo de Maracaibo e daí navegou para Haiti, de onde voltou para a Espanha, não constando que tenha procurado qualquer passagem para oeste.

Causa-nos espêcie ter o Autor consultado tantas obras sôbre a história dos descobrimentos marítimos no século XVI, entre elas a de Jean Denucé intitulada *La question des Moluques et la première circumnavigation du globe*, sem nada dizer sôbre o papel de destaque que representou Vespucci na procura da passagem para oeste pelo Atlântico Sul.

Na carta que a 4 de junho de 1501, enviou de Cabo Verde a Lourenço de Pier Francesco de Medici, após descrever o itinerário das frotas portuguesas (Gama e Cabral) que tinham ido à Índia, diz Vespucci:

“Até aqui (referindo-se a Conimat na costa ocidental do Indostão) navegaram as frotas de Portugal”.

e acrescenta:

“Eu tenho esperança nesta minha navegação *de ver e percorrer grande parte do descoberto*, e descobrir muito mais, e na minha volta farei de tudo boa e verídica descrição”.

E fechando a carta, acrescenta o Florentino:

“Esta viagem, que ora faço, vejo que é perigosa quanto à fraqueza do nosso humano viver. No entanto faço-a com animo franco para servir a Deus e ao mundo”.

Como diz Magnaghi, era a crença antiga de dobrar a extremidade da Ásia para atingir pelo oeste a terra encontrada pelos portugueses nas suas viagens a leste. Nas palavras de Vespucci: *ver e correr grande parte do descoberto*, está o projeto audaz de realizar a volta do globo. Passando para oeste — sempre na crença de que a nova terra fôsse a Ásia — teria prosseguido avante como 20 anos mais tarde fizera a nau *Vitória*. Opinião idêntica a

esta, já tinham expendido Sophus Ruge (24) e Jean Denucé (25), ao afirmarem pertencer incontestavelmente a Vespucci a glória de ser o primeiro a admitir a possibilidade de ser atingida a Índia passando pelo extremo meridional da América.

Seria enfadonho repetir aqui, numa simples crítica a um trabalho histórico, os argumentos devidamente documentados, provando pertencer ao Florentino a prioridade a que nos referimos. Todavia não podemos silenciar os dizeres do despacho diplomático que Francisco Corner, *oratore* de Veneza na Espanha, enviou à Senhoria, datado de Burgos a 16 de julho de 1508, onde há um tópico que diz (26):

“Amerigo Florentino que é aquele que vae descobrindo ilhas, recebeu 13 mil ducados e me disse que é para ir prover-se de bons navios em Biscáia, os quais todos, parece, quer revestir de chumbo e *ir pela rota do poente encontrar as terras que os portugueses encontram navegando pelo levante*, e partirá infalivelmente este mês de março”.

Deixamos ao leitor julgar da importância de tal despacho e ajuizar dos méritos do Florentino, tratando-se do projeto que pôs em execução, 12 anos depois, Ferrnando de Magalhães.

**T. O. MARCONDES DE SOUZA**

Da Sociedade de Estudos Históricos de São Paulo e do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo.

- 
- (24). — *Geschichte des Zeitalters der Entderckungen*, Berlin, 1881, terceira parte, capítulo III.  
(25). — *Mgellan la question des Moluques et la première circumnavigation du globe*, Bruxelas, 1908-1911.  
(26). — *Raccolta Colombiana*, parte III, volume 1, página 95.