

CONFERÊNCIAS

A PRIMEIRA VIAGEM DE VASCO DA GAMA À ÍNDIA (*).

(Ensaio crítico).

A primeira viagem de Vasco da Gama à Índia tem dado margem a discussões, sendo que três são os principais pontos controvertidos, a saber:

a). — Foi essa viagem uma navegação de grande cabotagem?

b). — Vasco da Gama ao partir da ilha de Santiago, tendo-se aproximado da Serra Leoa, afastou-se em demasia da costa ocidental da África para poder atingir o cabo da Boa Esperança?

c). — Nesse afastamento passou bem próximo do litoral brasileiro a ponto de ter avistado terras do Brasil?

Essa questão de se dizer que a viagem de Vasco da Gama foi uma grande cabotagem, visto que a navegação foi contínua, acompanhando o litoral do continente negro, é muito velha. Já em 1500 Amerigo Vespucci se referiu a ela na carta que, de Sevilha, escreveu a 28 de julho a Lorenzo di Pier Francesco de Medici, dizendo:

“Credo Vostra Magnificenza avrà inteso delle nuove che hanno tratto l'armata, che due anni fa mandò il Re di Portogallo a discoprir per la parte di Ghinea. Tal viaggio, come quello, **no lo chiamo io discoprir, ma andare per il discoperto, perchè** como vedrete per la figura la lor navigazione è **di continuo a vista di terra**, e volgono tutta la terra d'África per la parte d'austro, **che é per una via della quale parlano tutti gli Autori della cosmografia**” (1).

(*) — Conferência realizada na Sociedade de Estudos Históricos de São Paulo, no dia 23 de junho de 1959 (*Nota da Redação*).

(1). — *Códice Riccardiano* 1910, página 17 A. Este códice existente na Biblioteca Riccardiana de Florença, foi escrito por Pietro Vaglienti, contemporâneo de Colombo, Toscanelli, Bartolomeu Dias, Vasco da Gama e outros famosos navegadores. Naturalmente Vespucci teve notícia da passagem do cabo da Boa Esperança por Bartolomeu Dias e também estava a par das navegações re-

Esta opinião de Vespucci com relação à viagem do Gama, com pequenas alterações, vem sendo repetida e, não faz muito tempo, o notável historiador alemão Sophus Ruge (2) referindo-se a ela, disse o seguinte:

“Apesar de tudo isto, deve confessar-se que, quanto a arrôjo e espírito de empreendimento, não chega a expedição do Gama à altura das empresas de Colombo e de Magalhães, porque é somente a coroação feliz duma série de outras empresas preparatórias que deixaram a Vasco da Gama a realização duma viagem que só em parte se fazia em regiões desconhecidas, ao passo que Colombo e Magalhães se arriscaram a empresas completamente novas. Ambos atravessaram sem trabalho prévio oceanos dilatados e ignotos, sendo, em comparação das viagens destes, a expedição do Gama uma cabotagem em grande escala, e onde teve de cruzar o Oceano Índico pôde dispor de pilotos práticos naquelas águas. A isto se junte que a situação do Gama era mais vantajosa do que a dos outros dois descobridores, porque era nomeado e sustentado pelo seu próprio governo e pôde escolher a sua gente entre compatriotas, a seu gosto, ao passo que Colombo e Magalhães eram ambos estrangeiros que ofereceram os seus serviços a soberanos que não os conheciam e que lhes deram tripulantes que obedeciam de má vontade a chefes estranhos”.

Quer nos parecer que não há exagero quando qualificam de **grande cabotagem** a viagem de Vasco da Gama à Índia. De fato a costa ocidental da África até o **Rio do Infante** era bastante conhecida dos nautas portugueses quando da partida da frota do Gama. Tratando-se da costa oriental do continente negro, navegada pelos árabes, Pero da Covilhã que a tinha percorrido até Sofala, disso informou D. João II por meio de um relatório entregue a José de Lamego, mensageiro deste rei. De modo que o percurso a ser feito pelo Gama em mar desconhecido, ficava reduzido à distância que vai do **Rio do Infante** a **Sofala**. Aliás Gago Coutinho (3) é desta opinião quando diz:

gulares que os árabes realizavam no Oceano Índico, percorrendo a costa oriental da África. Adicionando-se a isso as tradições, segundo as quais os fenícios estipendiados pelo faraó Neco (cêrca de 609-594 a. C.) circunavegaram o continente negro e o cartaginês Hanão (570 a. C.) percorreu grande extensão do litoral ocidental da África, parece que o Florentino tom razão quando, referindo-se à viagem do Gama, disse que ela era feita per una via della quale parlano tuttí gli autori della cosmografia.

(2). — *História da Época dos Descobrimentos*. Versão portuguesa por Manuel de Oliveira Ramos, Lisboa, Livraria Aillaud e Bertrand, página 126.

(3). — *A Náutica dos Descobrimentos*, Lisboa, 1951, volume 1, página 322.

“Pela mesma época (1487), um emissário de D. João II, Pero da Covilhã, disfarçado em mercador, conseguiu passar, por Alexandria e Mar Roxo, para o Oceano Índico, por onde navegara. Estivera em **Calicute**, importante centro comercial e, na costa de África, em **Moçambique** e **Sofala**, terras governadas por chefes mouros, os dois pontos extremos atingidos na costa oriental da África. **Sofala** e **Rio do Infante** de Bartolomeu Dias, já só estavam separados por menos de 300 léguas”.

Quanto a travessia do Índico para atingir Calicute, Covilhã que tinha visitado esta cidade e Gôa, de tudo informou D. João II e tudo parece ter providenciado, tanto assim que em Melinde encontrou Vasco da Gama com a maior facilidade um hábil piloto que conduziu a sua frota até êsse importante entreposto.

No **Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama** por Alvaro Velho (4) está assinalado que desde a Angra de São Braz até Melinde, a viagem foi tôda ela de pura cabotagem, tocando a frota na **Angra da Roca, Natal, Rio do Cobre, Sofala, Rio dos Bons Sinais, Moçambique, Quiloa, Baixos de São Rafael, Mombaça e Melinde**, sempre avistando terra, cosendo-se com o litoral oriental da África. Aliás o almirante Gago Coutinho esclarece a razão de ser dessa navegação dizendo:

“Depois, ao longo da África Oriental, a navegação já poderia ser **costeira**, como Pero da Covilhã a vira lá fazer aos **pangaios**, em que chegara até **Sofala**. Enfim, segundo as informações do mesmo viajante, havia a contar com a travessia do Oceano Índico, viagem que os navios traficando entre a Índia e a África — como depois as nossas naus — só realizaram a favor de ventos dominantes, os das moções. Êstes ventos sopram de Nordeste de novembro a abril, e era nessa época que os navios indianos passavam da Índia para a África Equatorial. Os regressos à Índia só se faziam nos meses de maio a outubro, em que naquele oceano dominavam ventos opostos, os da monção de Sudeste. Estas informações concretas teriam sido fornecidas ainda por Pero da Covilhã. Também se teria sabido que o Oceano Índico não era tão limpo como o Atlântico. Haveria pelo meio várias ilhas e até meio centro de léguas em mar da costa indiana, chamada Malabar, corria de Norte a Sul um rosário de ilhas e recifes — as **Laquedivas** e as **Maldivas** — cujos canais de passagem só os pilotos indianos conheciam. Naturalmente, Covilhã, que não era náutico,

(4). — *Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama*, Lisboa, 1940, Agência Geral das Colônias, páginas 14 a 34.

nada poderia ter informado sobre latitudes, seja dos portos africanos, seja de Calicute, de resto avaliadas pelos mouros em certa unidade angular, diferente do grau dos pilotos europeus. Mas Covilhã, que atravessara o Índico várias vezes, com certeza informara que a travessia daquele Oceano era realizada aproveitando observações de astros exatamente como os pilotos portugueses praticavam no Atlântico” (5).

Sendo, pois, ponto pacífico ter o Gama realizado viagem de cabotagem no Índico até Melinde, de onde guiado por um piloto árabe, atravessou este oceano para atingir Calicute, resta agora verificarmos de que natureza foi aquela efetuada no Atlântico Sul.

E. G. Ravenstein (6) supõe que, após ter escalado na ilha de Santiago, a frota do Gama navegou paralelo ao litoral africano até a Serra Leoa, de onde descreveu um grande arco convexo em direção ao litoral brasileiro para montar o cabo da Boa Esperança, evitando assim as calmaris do golfo de Guiné e os alísios de sudeste. Depois de assim ter conjecturado, naturalmente por desincargo de consciência, esse notável historiador inglês, no apêndice de sua obra, diz textualmente:

“Os relatos da notável viagem de Vasco da Gama são de tal ordem **que é praticamente impossível indicar com segurança a sua rota**. O que nós deduzimos do diário pode ser resumido em poucas palavras. A pequena frota deixou Santiago a 3 de agosto, **rumando para leste**”.

Gago Coutinho (7), com pequenas modificações, aceita essa hipótese de Ravenstein e a transforma em realidade, procurando nos convencer de que naquela época, como agora, Vasco da Gama possuía uma carta náutica assinalando com absoluta segurança o regime dos ventos no Atlântico Sul, da qual se serviu para estabelecer a sua rota.

Uma grande autoridade em navegação à vela, o almirante norte-americano Samuel Eliot Morison, em absoluto não concorda com a hipótese de Ravenstein e com a afirmativa de Gago Coutinho, dizendo:

“Vasco da Gama partindo das ilhas de Cabo Verde a 3 de agosto de 1497, cometera o erro de velejar a sudeste, diretamente para o cabo de Boa Esperança. Parece que êle pretendia atravessar o golfo de Guiné em rumo

(5). — *Obra citada*, volume I, página 327.

(6). — *The Journal of the first voyage of Vasco da Gama* Londres, 1898, Hakluyt Society, volume XCIX, páginas 1 a 3 e 168 e seguintes.

(7). — *Obra citada*, volume I, páginas 328 a 330.

direto. Dêsse modo caiu na faixa da monção de SO cheia de tornados, perdeu a verga grande e teve a corrente equatorial pela proa” (8).

Essa dúvida de ter ou não Vasco da Gama se engolfado no Atlântico Sul, podia ser convenientemente esclarecida se o autor do roteiro não fôsse nesse ponto de um laconismo desesperador. Depois da parada na ilha de Santiago, que durou de 27 de julho a 3 de agosto de 1497, nada se sabe até 4 de novembro, quando a frota chegou a baía de Santa Helena. Entende Gago Coutinho que o laconismo do roteiro no trecho em tela, obedeceu à política de não vulgarizar informações que pudessem ensinar a outros pilotos a maneira complexa de se fazer a travessia do Atlântico Sul (9). Opinião esta irrisória porque a começar pela segunda armada da Índia sob o comando de Álvares Cabral, até 1512, navios de mercadores italianos e mais tarde de alemães, foram incorporados às demais armadas que partiram à Índia, todos êles para transportarem à Europa as especiarias do Oriente.

Para que o leitor se capacite do acêrto da nossa opinião, tachando de lacônico o tópico do roteiro em aprêço, aqui o transcrevemos **ipsis verbis**:

“E uma quinta-feira, que eram 3 dias de agosto, partimos em Leste e, indo um dia com Sul, quebrou a verga ao capitão-mor, e foi em 18 dias de agosto; e seria isto a 200 léguas da Ilha de Santiago. E em 22 do dito mês, indo na volta do mar ao sul quarta do sudeste, achamos muitas aves, feitas como garções, e, quando veio a noite, tiravam contra o sussueste muito rijas como aves que iam para terra; e neste mesmo dia vimos uma baleia, isto a bem 800 léguas em mar. A 27 do mês de outubro, véspera de São Simão e de São Judas, que era sexta-feira, achamos baleias, e umas que se chamam focas, e lobos marinhos. Uma quarta-feira, primeiro dia do mês de novembro, que foi dia de Todos os Santos, achamos muitos sinais de terra, os quais eram uns golfões que nascem ao longo da costa. Aos quatro dias do dito mês, sábado ante manhã, achamos fundo de 110 braças ao mais. E, às nove horas do dia, havemos vista de terra; e, então nos juntamos todos e salvamos o capitão-mor, com muitas bandeiras, estandartes e bombardas, e todos vestidos de festa. E em êste mesmo dia viramos, bem junto com a terra, na volta do mar; porém, não havemos conhecimento da terra. À terça-feira vimos na volta da

(8). — *Portuguese voyages to America in the fifteenth century*, Cambridge, 1940, páginas 96 e 97.

(9). — *Obra citada*, volume I, página, 335.

terra, e houve vista duma terra baixa e que tinha uma grande baía. O capitão-mor mandou Pero de Alenquer no batel a sondar se achava bom pouso, pelo qual a achou muito boa e limpa e abrigada de todos os ventos, sômente à exceção de noroeste. E ela jaz Leste-Oeste, à qual puseram nome de Santa Helena. À quarta-feira lançamos âncora na dita baía, onde estivemos oito dias limpando os navios e corrigindo as velas e tomandoo lenha” (10).

Voltemos à crítica.

Se de fato Vasco da Gama ao atingir o mar da Serra Leoa se engolfou no Atlântico Sul com o objetivo de atingir o cabo da Boa Esperança, evitando assim as calmarias do gôlfo de Guiné e os alísados de sudeste, evidente que existiam para isso instruções em virtude principalmente dos resultados das viagens de Diogo Cão e Bartolomeu Dias. Acontece que Gago Coutinho diz de modo bem claro que tanto Diogo Cão como Bartolomeu Dias, realizaram as suas viagens acompanhando a costa da África (11). Aliás Damião Peres, tão cioso das glórias marítimas de Portugal, cita a partir do último padrão colocado por Diogo Cão para o sul, dezoito topônimos na costa africana, todos oriundos da viagem de Bartolomeu Dias, o que evidencia que a navegação foi toda ela de cabotagem (12). Por sua vez o mapamúndi de Henricus Martellus Germanus, desenhado em 1489 ou 1490, traz uma rica nomenclatura a partir do último padrão colocado por Diogo Cão até o cabo da Boa Esperança, evidenciando também que a viagem de Bartolomeu Dias foi de cabotagem.

Sendo assim, é óbvio que Vasco da Gama procurou realizar a sua viagem aproveitando os ensinamentos náuticos desde a época do infante D. Henrique até as duas importantes viagens que antecederam a sua, isto é, aquelas de Diogo Cão e Bartolomeu Dias. É o que poderia concluir o Gama dêsses ensinamentos? Que devia se afastar da costa africana? Em absoluto. Que navegasse, isso sim, sempre avistando o litoral da África. E tendo assim seguido a sua rota, verificou que tais ensinamentos não eram os que deviam ser aconselhados para vencer com facilidade os ventos do Atlântico Sul. Únicamente isso e só isso, podia levá-lo a ditar ao secretário de Estado Alcaçova ou Antônio Carneiro, as instruções que conhecemos para a viagem de Alvares Cabral, onde o aconselha a se engolfar no referido oceano a partir das alturas da Serra Leoa, o que de fato fez êste

(10). — *Obra citada*, páginas 5 e 6.

(11). — *Obra citada*, volume I, página 352.

(12). — *História dos Descobrimientos Portuguezes*, Pôrto, páginas 223 a 226.

capitão-mor. Se o Gama ao partir para a sua primeira viagem sabia de antemão que para realizá-la com pleno êxito, devia se engolfar no Atlântico Sul, claro que disso devia estar a par Alvares Cabral. Como então admitir que o Gama fôsse **chover no molhado**, repetindo instruções náuticas que não podiam ser ignoradas do capitão-mor da maior armada que até então saía do Tejo?

Gago Coutinho diverge dêste nosso raciocínio porque, na sua opinião, após o retôrno de Bartolomeu Dias do cabo da Boa Esperança, **viagens secretas** foram realizadas com o objetivo de estudar o regime dos ventos no Atlântico sudocidental e que, dos resultados dessas **viagens secretas** se aproveitou o Gama para arquitetar todo o plano do percurso da sua frota a partir da ilha de Santiago até o cabo da Boa Esperança (13). Convém esclarecer que a **política de sigilo** dos monarcas portugueses da época dos descobrimentos, que Gago Coutinho esposa com grande entusiasmo, não passa de um método original e privativo dos historiadores portugueses. A essa política recorrem sistematicamente quando necessitam explicar as razões pelas quais as gavetas dos arquivos de Portugal estão vazias de documentos que possam comprovar as suas excêntricas conjecturas e até afirmativas.

Mas o capitão de mar-e-guerra da marinha portuguesa, Abel Fontoura da Costa, reconhecida autoridade em assuntos náuticos, parece não abusar da tal **política de sigilo**, tanto assim que não esposa essa opinião de Gago Coutinho, não admite as tais viagens secretas e diz que a marinha portuguesa esteve inativa desde a volta de Bartolomeu Dias do sul da África até a partida de Vasco da Gama, isto é, durante nove anos, pelos seguintes motivos:

a). — demora em receber D. João II informações de Pero da Covilhã sôbre a melhor rota para a Índia e para outros pontos importantes interessando o comércio das especiarias;

b). — sérias divergências com Marrocos, desde algum tempo antes da viagem de Bartolomeu Dias, as quais forçaram D. João II a organizar expedições muito dispendiosas tanto em pessoal como em material;

c). — a moléstia incipiente dêste monarca desde 1490;

d). — a saúde precária de D. João II após a morte trágica

(13). — *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, setembro-outubro de 1937, página 407.

em 1491 de seu bem amado e único filho, o infante D. Afonso (14).

Acontece que não é apenas Fontoura da Costa quem, em Portugal, discorda da opinião de Gago Coutinho quanto às **viagens secretas**, pois que Damião Peres (15) nos dá notícia de uma erudita e acalorada polêmica entre êste almirante e o historiador Carlos Coimbra sôbre o percurso da frota do Gama desde a ilha de Santiago até a baía de Santa Helena, dizendo que êste historiador é de parecer que Vasco da Gama teria procurado após a partida da referida ilha, acompanhar a costa ocidental da África até o cabo da Boa Esperança, pois não foi, evidentemente, para improvisar novas rotas que se mandaram alguns pilotos da armada de Bartolomeu Dias, entre êles o famoso Pero de Alenquer.

Continuando a se referir a polêmica, diz Damião Peres:

“Que para provar que a rota foi a possível e não resultado de conhecimentos do regime dos ventos no Atlântico ao sul Equador, Carlos Coimbra apontou uma série de ensinamentos de roteiristas muito posteriores à viagem de Vasco da Gama, dos quais se deduz que o conhecimento do regime de ventos no Atlântico meridional, bem como a determinação da rota a seguir nesse oceano para dobrar o cabo da Boa Esperança, se foram paulatinamente aperfeiçoando por todo o século XVI, sendo assim evidente que muito tempo depois de realizada aquella viagem ainda os ventos ao sul eram por assim dizer **apalpados**”.

Invalidadas assim as **viagens secretas** a que alude Gago Coutinho, voltamos forçosamente à estaca zero: a rota do Gama foi baseada principalmente nos ensinamentos daquelas de Diogo Cão e Bartolomeu Dias que, como sabemos, foram de cabotagem. Isso não exclui ter o Gama por sua vez **apalpado** os ventos e adquirido assim novos ensinamentos náuticos, como se depreende das instruções que ditou para a viagem de Alvares Cabral.

*
* *
*

Não terminam aqui as conjecturas e, conseqüentemente, as confusões sôbre a rota da frota do Gama no trecho — ilha de Santiago e cabo da Boa Esperança. Também aqui no Brasil o

(14). — *As portas da Índia em 1848*, Lisboa, 1936, páginas 39 e 40.

(15). — *Obra citada*, páginas 317 a 322.

roteiro, nesse ponto, foi apreciado por um historiador de grande renome. O insigne mestre Capistrano de Abreu, ao se referir ao descobrimento do Brasil por Álvares Cabral, escreveu o seguinte tópico (16):

“Como observa Peschel, Vasco da Gama, em sua primeira viagem para a Índia, passara por algum tempo ao longo das costas do Brasil, sem as reconhecer, pois, saindo de Cabo Verde a 3 de agosto de 1497, no dia 22 achava-se a 800 léguas da costa africana, isto é, a 45 graus ao Ocidente do Sul da África”.

“Se então não descobriu o Brasil, deve-se talvez a circunstâncias insignificantes, a menos que não o seja a resolução firme em que estava o grande nauta de não se divertir em outras empresas antes de dar conta da missão de que fôra incumbido”.

“No trecho do roteiro de Vasco da Gama está notada uma circunstância, cujo alcance escapou a Peschel, mas que é preciso pôr em evidência: as aves que à noite tiravam contra sudoeste, tão rijas como aves que iam para terra. Os portugueses, diz-nos o filho de Cristóvão Colombo, fizeram a maior parte de suas descobertas regulando-se pelo vôo das aves; o descobridor da América muitas vezes regulou por elas o seu rumo. E', pois, fora de dúvida que Vasco da Gama teve não suspeita, como nos assegura Camões, mas certeza de uma terra ainda não conhecida”.

“Nas longas entrevistas que teve com Pedro Álvares, é natural que o ousado marinheiro mais de uma vez lhe falasse no problema que presentira, sem conseguir dar-lhe solução. Talvez este intuito até certo ponto haja influído sobre as instruções que formulou”.

Passemos à crítica.

No roteiro da viagem de Vasco da Gama existe uma passagem que transcrevemos atrás, que deu margem à apressada opinião de Capistrano de Abreu, e que ora repetimos:

“E uma quinta-feira, que eram 3 dias de agosto, partimos em Leste e indo um dia com o Sul, quebrou a verga ao capitão-mor, e foi em 18 de agosto; e seria isto a 200 léguas da ilha de Santiago. E em 22 do dito mês, indo na volta do mar ao Sul quarta do sudoeste, achamos muitas aves, feitas garções e, quando veio a noite, tiravam contra o **sussueste** muito rijas como aves que iam para a terra; e neste mesmo dia vimos uma baleia, e isto a bem 800 léguas em mar”.

Tratando-se de aves que, quando veio a noite, tiravam como diz o roteiro, contra **su-sueste**, temos que **su-sueste** fica entre o sul e sueste ou sudeste, sendo indicado pelas letras SSE; ao passo que **su-sudoeste** fica entre o sul e sudoeste, sendo representado pelas letras SSO. Portanto Capistrano de Abreu e os que, como êle, inadvertidamente ainda repetem hoje que as aves avistadas pela maruja da frota do Gama, rumavam em direção ao litoral do Brasil, confundem lamentavelmente a direção **su-sueste** com **su-sudoeste**. Tais aves, em realidade, procuravam poiso em terras da África, mais uma prova de que a navegação era de cabotagem.

Outro equívoco de Capistrano de Abreu, que é demonstrado por uma simples multiplicação, é aquêle de dizer que Vasco da Gama afastou-se da costa da Africa 800 léguas e, dêsse modo, passou bem próximo do litoral brasileiro, sendo quase que certo o ter avistado e disso dado notícia a D. Manuel e Cabral.

Diz o citado tópico do roteiro que a 15 dias (de 3 a 18 de agosto) estavam a 200 léguas da ilha de Santiago, e 4 dias mais tarde (22 de agosto) viram uma baleia a **800 léguas em mar**. Ora, se em 15 dias de navegação a frota do Gama venceu 200 léguas, temos que diariamente navegou 13 léguas. Portanto, 4 dias mais tarde, teria vencido mais 52 léguas que, somadas com as 200 já percorridas, perfazem apenas 252 léguas e não 800 como está no roteiro.

Gago Coutinho (17) sugere que se considere a frase **800 léguas em mar**, como indicadora da distância a que a frota se achava de Lisboa a 22 de agosto. Porém a maioria dos historiadores portugueses é de parecer que há evidentemente êrro que só se pode atribuir a quem copiou tal roteiro. Nessa altura (252 léguas em mar) não podia Vasco da Gama avistar terras do Brasil, mesmo que naquela época possuísse o mais moderno binóculo prismático.

A estância IV, do canto V dos Lusíadas a que faz alusão Capistrano de Abreu é a seguinte:

“Assim fomos abrindo aquêles mares
“Que geração alguma não abriu,
“As novas ilhas vendo, e os novos ares,
“Que o generoso Henrique descobriu:
“De Mauritânia os montes e lugares,
“Da terra que Anteo num temo possuiu,
“Deixando à mão esquerda; que à direita
“Não há certeza doutra, mas suspeita.

(17). — Damião Peres, *obra citada*, página 319.

Um dos melhores interpretadores dos *Lusiadas* é inegavelmente o intelectual português Francisco de Sales Lencastre (18), que assim explica a estância em aprêço:

“Sulcando, navegando. Novos climas (figurado) novas terras; alusão às ilhas da Madeira, Pôrto Santo, Cabo Verde, Cabo Bojador, etc., que adiante se nomeiam. Ao infante D. Henrique dá o poeta o epíteto de “Generoso”, por ter com o seu estudo, inteligência e perseverança dado a Portugal imensa fama e poderio por meio dos descobrimentos marítimos que promoveu. Em antigo tempo, a Mauritânia ou Tingitânia fôra governada por Anteu. Está falando Vasco da Gama, e em 1498; a êsse tempo havia Colombo descoberto as Antilhas; mas, estando a armada na altura de Marrocos, e navegando para o sul, ficava-lhe, na mesma latitude, à direita, o continente da América do Norte — continente que ainda nessa época não estava descoberto, mas se suspeitava existir pelos indícios das primeiras viagens de Colombo”.

Portanto o Gama na estância em aprêço não faz a menor referência à existência de terras no Atlântico Sul, isto é, ao Brasil, como erroneamente supôs Capistrano de Abreu.

*
* *

A propósito da viagem de Vasco da Gama, é oportuno esclarecermos uma questão que é a seguinte: será verdade que, como lemos alhures, foi êste capitão-mor o primeiro europeu a navegar no Oceano Índico desde a Idade Média até a Época Moderna?

Carlo Errera (19) num mapa assinalando tôda a viagem de Marco Polo (1254-1323), nos ensina que na sua viagem de volta da China à Europa, da ilha de Sumatra navegou êle para as ilhas Andamon, no Mar de Bengala e, dêste arquipélago rumou para Ceilão, no Oceano Índico. Desta grande ilha navegou ao longo da costa ocidental do Indostão, atingindo o Gôlfo Pérsico e chegando a Bagdá.

De acôrdo com recentes pesquisas realizadas nos arquivos italianos por notáveis historiadores (20), os irmãos Vivaldi que

(18). — *Os Lusiadas*, Lisboa, 1927, comentários de Francisco Sales Lencastre, volume I, página 504.

(19). — *L'Epoca delle Grandi Scoperte Geografiche*, Milano, 1926, página 128.

(20). — Rinaldo Caddeo, *La navigazione atlantica di Alvise da Ca' da Mosto*, Milano, 1929, páginas 13 a 47. Charles de la Roncière, *La découverte de l'Afrique au Moyen-Âge*, Cairo, 1925, volume I, páginas 50 a 57.

em 1291 partiram de Gênova para a Índia circunavegando a África, conseguiram atingir o litoral da atual Somália italiana.

Argun, Can mongólico da Pérsia e mais o seu ministro das finanças, o hebreu Saad-Addaula, conseguiram que os genoveses construíssem navios em Bagdá para bloquear Aden e assim cortar o comércio do Egito com a Índia, isso em fins de 1200 e comêço de 1300 (21).

Diz Alberto Magnaghi (22) que desde o fim do século XIII os genoveses construíram navios no Gôlfo Pérsico, navegaram no Mar Arábico, tanto assim que o historiador das Cruzadas, Guilherme Adam, propôs ao Papa de confiar a fiscalização do estreito de Bab-el-Mandeb aos genoveses, estabelecendo assim o bloqueio dos navios que do Oriente iam ao Egito (23).

Na carta que de Cabo Verde (Dakar) escreveu Vespucci a Lorenzo de Pier Francesco de Medici em 4 de junho de 1501 (24), diz que no referido pôrto encontrou-se com uma parte da frota de Cabral que voltava da Índia, tendo tido oportunidade de conversar longamente sôbre navegação com um indivíduo de nome **Gaspar**, o qual narrou-lhe detalhadamente como era feita a navegação no Mar Vermelho, no Gôlfo Pérsico e no Oceano Índico pelos mouros e outros povos, visto ter várias vêzes navegado por êsses mares. Êste **Gaspar** a que se refere o Florentino, é o mesmo **Gaspar** a que alude Leonardo Ca' Masser na sua **Relazione** escrita de 1506 a 1507 (25), quando narra a primeira viagem de Vasco da Gama à Índia. E' aquêle personagem a quem aludem Castanheda, João de Barros e Jerônimo Osório, sendo que Damião de Góes diz ser um judeu da cidade de Posen, Polônia (26). Vasco da Gama encontrou-se na Índia com êsse tal **Gaspar**, conseguindo convertê-lo ao cristianismo e batizá-lo com o nome de **Gaspar da Gama**. Prestou êle serviço como intérprete ao Gama e nesse qualidade participou da frota de Álvares Cabral.

Em 1501, Bonajusto D'Albano, que há 20 anos navegava no **Oceano Índico**, principalmente percorrendo o litoral de Malabar, veio a saber da chegada a Cochim da frota de João da Nova. Cansado de estar tantos anos naquele isolamento, hu-

(21). — J. Chabot, *Relation du Roi Argoun avec l'Occident*, na "Revue de l'Orient Latin", tomo II, página 592; De Simoni, na mesma revista, tomo II, página 15 e nos "Atti della Societá Ligure di Storia Patria", volume XIII.

(22). — *Revista Geográfica Italiana*, Florença, maio-agosto de 1936, página 80.

(23). — *Recueil des historiens des Croisades*, Paris, 1906, tomo II: *De modo sarracenos stirpandi*, página 553.

(24). — *Código Riccardiano* 1910, páginas 48b a 52b.

(25). — Leonardo Ca' Masser, *Relazione*, publicada no *Archivio Storico Italiano*, apêndice II, Florença, 1845, página 13.

(26). — *Chronica do Felicissimo Rei Dom Manuel*, Lisboa, 1566, parte I, capítulo XLIV.

milhado por graves infortúnios, não tardou em dar-se a conhecer a João da Nova, pedindo-lhe que o conduzisse bem como a sua família para Lisboa, no que foi atendido. Nesta cidade teve boa acolhida por D. Manuel que aproveitou os seus serviços como intérprete e conhecedor do comércio do Oriente, para enviá-lo com a frota de D. Francisco de Almeida que saiu de Lisboa em 1505 para a Índia. Ignora-se em que época voltou a Portugal, mas de um documento datado de 1515, sabe-se que Heitor Nunes pagou a Bonajusto 90.366 reais por conta de um débito de 123.372 (27).

A êstes nomes poderíamos acrescentar outros, o que não fazemos para não alongar êste modesto ensaio histórico.

T. O. MARCONDES DE SOUZA

Da Sociedade de Estudos Históricos de São Paulo, da
Société des Américanistes de Paris.

(27). — Prospero Peragallo, *Cenni intorno alla Colonia Italiana in Portogallo nei secoli XIV, XV e XVI*. Volume IX da III série, *Miscellanea di Storia Italiana* da Reale Deputazione sopra gli Studi di Storia Patria, Torino, 1904.