

QUEM FOI O PRIMEIRO DESCOBRIDOR DO RIO DA PRATA E DA ARGENTINA?

Interpretação e correção de fatos e documentos.

De tudo o que, nos últimos tempos, temos lido sobre as navegações espanholas do florentino Américo Vespúcio, nada supera em rigor, acêrto e lucidez um trabalho subscrito pelo historiador espanhol Carlos Seco e publicado no tomo n.º 59 da **Revista de Indias** (1), sob o título: **Algunos datos definitivos sobre el viaje Hojeda-Vespucio.**

Constitui êsse trabalho uma brilhante lição de metodologia histórica e, quanto ao assunto nele versado, não há dúvida de que são definitivas as suas conclusões. É um estudo verdadeiramente digno de ser “meditado sem paixão e com humildade”, recomendável, sobretudo, aos que erigem Vespúcio em descobridor do Brasil.

Quão desejável seria que, do lado português, se elaborasse trabalho idêntico sobre a expedição mandada ao Brasil, em 1501, pelo nosso rei D. Manuel I. É que já vai sendo tempo de se conceder a Vespúcio o silêncio do esquecimento, depois de, preliminarmente, se ter demonstrado a instabilidade do seu equilíbrio no friso histórico dos grandes vultos dos descobrimentos. Não faltam documentos comprobativos de que os navios da referida expedição atingiram a região atlântica do Estreito de Magalhães em 1502, mas também não faltam documentos com que estabelecer a prova irrefutável de que Vespúcio jamais teve o mínimo conhecimento das regiões continentais estendidas para o sul do Brasil, tais as do Rio da Prata e da Patagônia.

*

No que concerne à extensão costeira percorrida pelos navios da citada expedição, o ato notarial redigido em 20 de maio de 1503 pelo impressor Valentim Fernandes constitui um ir-

(1). — Órgão do Instituto “Gonzalo Fernandez de Oviedo”, de Madri. O tomo citado corresponde aos meses de janeiro-março de 1955.

refragável elemento de juízo (2). Ali se lê que a “armada” encarregada de tal exploração seguiu “o litoral daquela terra por quase 760 léguas” e “chegou até à altura do polo antártico, a 53 graus”.

Com êste fidedigno documento de Valentim Fernandes concretiza-se plenamente a feição histórica de tão extenso périplo, no qual, aliás, se terá baseado o cartógrafo genovês Vesconte di Maiollo para, no seu mapa de 1504, assinalar o lado oriental do continente sul-americano com a seguinte legenda: “**Tera de Consalvo Coigo, vocatur Santa Croxe**”.

Para Vesconte di Maiollo não havia por que tomar o florentino Américo Vespúcio como condutor da frota portuguesa que levou a cabo tão alongada exploração costeira. Sujeito às restrições das fontes cartográficas, que, do lado oriental do continente sul-americano, só então representavam a parte averiguadamente portuguesa, Maiollo estampou essa parte no seu citado mapa e chamou-lhe “**Tera de Consalvo Coigo**”, e isso, obviamente, porque considerava o navegador português Gonçalo Coelho a justa pessoa a quem era atribuível o mérito do périplo efetuado.

Os feitos levados a cabo por uma frota de descobrimento são creditáveis ao comandante dessa frota e não a qualquer dos seus subordinados. Assim, e dado que o cargo de capitão-mor da expedição em apreço foi exercido por um navegador português (3), como geralmente tem sido reconhecido, a êsse mesmo navegador aludia em 12 de outubro de 1502 o embaixador de Veneza em Espanha, Pietro Pasqualigo, quando, reproduzindo, para a Senhoria, informações contidas numa carta que lhe fôra enviada de Lisboa pelo cremonense Giovanni Francesco Affaitato, dizia:

“...e as caravelas, mandadas no ano passado a descobrir a terra dos papagaios ou de Santa Cruz, tinham tornado em 22 de julho; e o capitão referia ter descoberto

(2). — Do “ato notarial de Valentim Fernandes” existe uma cópia coeva, em latim, num códice da Biblioteca de Stuttgart. Vide a versão portuguesa do mesmo documento em: Fontoura da Costa, *Cartas das Ilhas de Cabo Verde de Valentim Fernandes*, Lisboa, 1939, anexo 5, págs. 91-93.

(3). — Para o Dr. Duarte Leite — vide *O mais antigo mapa do Brasil*, in *Hist. da Col. Port. do Brasil*, Pôrto, 1923, vol. II, págs. 276-278 — foi Fernão de Loronha quem capitaneou a expedição mandada ao Brasil em 1501. Não obstante a aparente validade dos argumentos em que o eminente historiógrafo alicerçou tal parecer, o qual, aliás, tivemos durante muito tempo como único defensável, diremos, todavia, ser hoje nosso convencimento de que o capitão-mor da referida expedição foi Gonçalo Coelho. Trataremos de enumerar mais adiante as razões que nos levaram a esta conclusão.

mais de 2500 milhas de costa nova, e não ter achado o fim dela” (4).

Temos, pois, que, para o “espião” Affaitato ou para o embaixador Pietro Pasqualigo, também não havia por que nomear o florentino Américo Vespúcio como “descobridor” da aludida extensão costeira do continente sul-americano. Quem “referia ter descoberto mais de 2500 milhas de costa nova” era o capitão das caravelas, e êsse, quer haja sido Gonçalo Coelho ou um outro, era português. De resto, e tal como por nós foi demonstrado em outro dos nossos trabalhos historiográficos (5), se é certo ter o discutido florentino seguido na viagem em questão, êle não foi levado mais longe que Pôrto Seguro.

Vespúcio exerceu o cargo de pilôto-mor da **Casa de Contratación** de Sevilha desde março de 1508 a fevereiro de 1512 e é sabido que, entre os deveres inerentes a tal cargo, primava o de manter atualizados os protótipos cartográficos do respectivo departamento. Ora sete anos depois da sua morte, ou seja em 1519, ainda não havia conhecimento, na mesmíssima **Casa de Contratación**, de qualquer território situado ao sul do Cabo de Santa Maria.

Prova-se isto com o mapa de Vesconte de Moiollo de 1519 e com o planisfério de Jorge Reinel do mesmo ano, os quais, como é sabido, reproduzem as concepções geográficas então prevalecentes no referido departamento oficial de Sevilha, lugar em que, aliás, foi elaborado o segundo. O Cabo de Santa Maria assinala nesses dois mapas o término austral do Brasil e do continente sul-americano, e isso constitui boa prova de que nenhum outro território mais meridional era então conhecido dos espanhóis.

E’ evidente que, se Vespúcio tivesse sabido da existência do Rio da Prata e do território estendido para o sul do grande estuário, não teria deixado de fazer representar essas regiões sul-americanas no respectivo protótipo cartográfico da **Casa de Contratación** de Sevilha. Evidente é também que, se tal fôsse o caso, não teira João Dias de Solis — sucessor de Vespúcio no cargo de pilôto-mor da referida Casa — tentado deman-

(4). — Apud Dr. Duarte Leite, *ibidem*, pág. 254. O texto italiano é como segue: “... e le caravelle mandate l’anno passá a scoprír la terra di Papaça o ver di Santa Croce, a di 22 luto erano ritornate; e il capetanio referiva aver scoperto piú di 2500 miã de costa nova, ne mai aver trovato fin de ditta costa”.

(5). — Vide *Historiografia dos Descobrimentos*, in *Revista de História*, de São Paulo, tomo n.º 27, correspondente aos meses de julho-setembro de 1956, págs. 126 a 129.

dar as “espaldas de Castilla del Oro” (6) pela costa que forma a margem norte do Rio da Prata.

Fato curioso e, ao que parece, jamais notado por ninguém, é que João Dias de Solis entrou com três navios no Rio da Prata em 1516, mas nem êle, nem outro nenhum dos seus acompanhantes chegou a ter percepção do amplíssimo estuário. Os dois citados mapas de 1519 representam o Cabo de Santa Maria como término austral do Brasil e do continente sul-americano, e isso significa que dos sobreviventes da viagem de Solis, nenhum avistou qualquer extensão da margem sul do referido rio.

Do que hoje constitui o litoral platino e atlântico da Argentina, nada transpirou para a cartografia até 1520, pelo menos, e certo é que, para o vulgo português e para a generalidade dos espanhóis, os descobrimentos efetuados na América do Sul até ao fim de 1519 não haviam ido além da margem norte do Rio da Prata. Por isso incorreu Fernão de Magalhães no mesmo êrro de João Dias de Solis, visto que, tal como êle, dobrou o Cabo de Santa Maria e seguiu a costa contígua para oeste, pensando ser ali o término austral do continente sul-americano.

O rio a que, em Espanha, se deu primitivamente o nome de **Solis** era o **Uruguai** e não o **Prata**. Depois de averiguado, por Magalhães, que a contigüidade poente do Cabo de Santa Maria constituia uma das margens de um extenso desaguadouro fluvial, passaram os espanhóis a considerar o estuário platino como prolongamento do seu referido confluente, atribuindo-lhe então o nome que anteriormente haviam dado ao **Uruguai**. De notar é, porém, que o **Prata** e o **Solis** foram considerados rios distintos por Magalhães. Ao primeiro, depois de

(6). — “Castilla del Oro” chamavam os espanhóis à região continental em que se enquadra o Istmo do Panamá. João Dias de Solis deveria atingir a contracosta ocidental da referida região e ali estabelecer contacto com o governador Pedrarias de Avila, cumprindo, assim, as seguintes instruções de Fernando “o Católico”: “Luego como llegáredes á las espaldas de donde estuviere Pedrarias, enviáredes un mensagero con cartas vuestras para mí, haciéndome saber todo lo que hobiéredes visto hasta allí, y enviáredme la figura de aquella costa; é lo mismo que me escribiéredes escribid también á Pedrarias, y enviádele también otra figura de la dicha costa, como la que á mí enviáredes, é continuareis vuestro camino; é si la dicha Castilla del Oro quedare isla, é hobiere abertura por donde podais enviar otras cartas vuestras á la isla de Cuba, enviáredme otro hombre por allí haciéndome saber lo que hobiéredes hallado después que me hobiéredes escrito por via de Pedrarias, é la figura de lo que hobiéredes descubierto, escribidme largo e particularmente lo que pasardes vos de allí adelante.” (Trecho respigado de um dos documentos referentes à expedição de João Dias de Solis, de 1515, e publicados por Martin Fernandez de Navarrete. Vide *Coleccion de los Viajes y Descubrimientos*, edição de Buenos Aires, 1945, tomo III, págs. 149-150).

lhe ter notado a terra que o fechava por oeste e sul, deu êle o nome de **S. Cristóbal** ou o de **Jordan** (7).

Três documentos publicou Martin Fernandez de Navarrete na sua **Colección de los Viages y Descubrimientos** que elucidam cabalmente os fatos aqui evidenciados. Um dêsses documentos é o "**Memorial que dejó al Rey Fernando de Magallanes cuando partió a su expedicion, declarando las alturas y situación de las islas de la Especeria, y de las costas y cabos principales que entraban en la demarcacion de la Corona de Castilla**" (8); outro é o "**Diario del viage de Magallanes desde el cabo de S. Agustin, en el Brasil, hasta el regreso a España, de la nao Victoria, escrito por Francisco Albo**" (9); e o terceiro, em ordem, é a "**Carta de Antonio de Brito al Rey de Portugal sobre algunos sucesos en la India, y los del viage de Magallanes**" (10).

Sintetizando nesta carta as declarações que, como representante da soberania portugueza nas Molucas, tomou ao capitão e ao mestre da nau "Trinidad" em fim de outubro de 1522, quando este navio da frota de Magalhães foi apresado e desmantelado na ilha de Ternate, dizia o citado Antônio de Brito:

"Item. Despoes que partyram de Sevyilha foram ter às Canarias; e estyveram surtos em Tanaryfe; e tomaram hahi agoa e mantymentos; e dahy se fizeram a vela; ha prymeyra terra que tomaram foy o cabo dos Baxos d Anbar; e vieram ao longo da costa até o ryo, que se chama

(7). — *S. Cristóbal*, segundo uma relação da viagem de Magalhães atribuída ao genovês Leone Pancaldo. A cartografia, porém, regista *Jordan* logo depois da chegada da nau "Vitória" à Espanha, como se vê pelo chamado "planisfério de Turim, de 1523". Cabe pensar que, se é certo ter este planisfério servido como padrão cartográfico da *Casa de Contratación* de Sevilha, certo será também ter sido *Jordan*, e não *S. Cristóbal*, o nome aplicado por Magalhães ao Rio da Prata. Fato incontrovertível, no entanto, é que, embora denominado de *Jordan* a quando da viagem de Magalhães, passou o Rio da Prata a ser conhecido e citado em Espanha pelo nome de *Solis*. Em um despacho com data de 17 de fevereiro de 1531, endereçado ao seu embaixador em Portugal Lope Hurtado de Mendoza, dizia a rainha de Espanha Dona Isabel, mulher de Carlos V e irmã do rei português D. João III: "Después que en veinte y cinco del pasado os escribi con Antônio de Montoya lo que habreis visto, he seído informada que puede haber dos meses, poco más o menos, que el Rey de Portugal escribió á Sevilla á un português que se llama Gonzalo de Costa, que ha muchos años que vivia en un puerto de la tierra del Brasil del dicho Sereníssimo Rey, ... para que fuese allá, ... é que, llegado, su Alteza le preguntó particularmente por las cosas del Rio de Solis, que los portugueses llaman el de la Plata, ..." (Apud Dr. Luciano Pereira da Siva, *Obras Completas* de, Lisboa, 1946, vol. III, pág. 297).

(8). — *Ob. cit.*, tomo IV, pág. 173.

(9). — *Ibidem*, pág. 191.

(10). — *Ibidem*, pág. 277.

de Yaneyro, omde estyveram xb (15) ou xbi (16) dias; e dahy partyram costeando a costa e vyeram ter a huum ryo, que se chama de Soliz; omde Fernam de Magalhaes cuydou achar pasajem; aquy estyveram R (40) dias; e mandou yr huum navyo, que se chamava Sam Tiago, obra de L (50) legoas por ele, pera ver se avya pasayem, e como nam n achou atravessou o rio, que sera de xxb (25) legoas de boca, e achou a costa que se core nordeste sudeste; até este ryo tem descuberto os navyos de Vosa Alteza” (11).

Uma das coisas a notar neste passo da carta de Antônio de Brito é que os dois informadores espanhóis do capitão português das Molucas chamavam **rio de Solis** ao estuário do Prata. Isto prova que, embora denominado de **S. Cristóbal** ou de **Jordão** por Magalhães, o Prata foi então considerado pelos espanhóis da expedição como prolongamento do **Rio de Solis**, fato circunstancial em que, indubitavelmente, se originou a errada idéia de que o nome de **Solis** foi aplicado ao Prata desde todo o princípio.

De notar é também que, segundo Antônio de Brito, os descobrimentos efetuados até então por navios portugueses no continente sul-americano não haviam ultrapassado o referido estuário. Assim se torna evidente que, até à ocasião em que escrevia essa sua carta, jamais Antônio de Brito vira representada uma qualquer fração do território estendido para o sul do Rio da Prata em mapas portugueses. A cartografia portuguesa nada mostrava desse território e o vulgo português nada sabia da sua existência. Se algo dêle viu ou soube o piloto João de Lisboa em 1514, quando esteve no Cabo de Santa Maria (12), nada lhe foi permitido revelar no seu livro de marinharia, visto que, na respectiva lista da toponímia costeira sul-americana, nenhum outro local aparece registado depois daquele cabo. E em concordância com tudo isto temos ainda as edições de 1518 e 1519 do **Reportório dos Tempos** de Valentim Fernandes, porque nelas, tal como no livro de João de Lisboa, é também o referido cabo o último topônimo sul-americano das respectivas listas de ladezas.

Certo é, portanto, que, em 1519, o comum dos navegadores portugueses não conhecia do continente sul-americano senão o que patenteiam o mapa de Vesconte di Maiollo de 1519 e o pla-

(11). — O texto português do mesmo documento encontra-se em *Alguns Documentos da Torre do Tombo*, Lisboa, 1892, págs. 464 a 476. O excerto que apresentamos foi respigado desse texto.

(12). — Vide *O Descobrimento do Rio da Prata*, de F. M. Esteves Pereira, in *História da Col. Port. do Brasil*, vol. II, págs. 349 a 390.

nisférico de Jorge Reinol do mesmo ano, e os espanhóis da **Casa de Contratación** de Sevilha, embora tendo contado em seu grémio o famoso Vespúcio — pretenso “descubridor del Rio de la Plata y de la Patagonia”, — não estavam então mais adiantados. Não ultrapassaremos os limites da mais estrita verdade histórica dizendo que, da frustrada viagem em que Solis se propôs contornar o continente sul-americano pelo Cabo de Santa Maria, nenhum outro conhecimento geográfico resultou para a cartografia da época.

No que concerne ao Rio da Prata e à costa atlântica do território mais austral, nada acrescentou Magalhães em Espanha ao que levava sabido de Portugal, tanto assim, que, no citado “**Memorial que dejó al Rey, declarando las alturas de las costas y cabos principales**”, menciona o Cabo de Santa Maria como contra-parte ocidental do Cabo da Boa Esperança. Estava persuadido de que, demandando o Cabo de Santa Maria, poderia rumar dali diretamente para as ilhas das especiarias e, assim, só veio a convencer-se de que laborava em erro quando entrou com a sua frota no Rio da Prata e topou terra a oeste e ao sul. E’ que — bom será repetir a bem da verdade histórica — a cartografia restringia a amplitude latitudinal do continente sul-americano à margem norte do grande estuário plantino, e o **Rio de Solis**, em cuja foz os aborígenes haviam morto, assado e comido o navegador dêste nome, era o atual **Uruguai**, como, de resto, o evidencia claramente o mapa elaborado por Antônio Pigafetta para ilustrar a sua relação da primeira viagem à volta do mundo e, mais ainda, o trecho, que passamos a transcrever, do citado “**Diario del viaje de Magallanes, escrito por Francisco Albo**”. Vejamos:

“Martes 10 del dicho [janeiro de 1520] tomé el sol en 75 grados, tenia de declinacion 20 grados, vino a ser nuestra altura 35 grados, y estábamos en derecho del Cabo de Santa Maria: de allí adelante corre la costa leste oeste, y la tierra es arenosa, y en derecho del cabo hay una montaña hecha como un sombrero, al cual le pusimos nombre Monte Vidi, corrutamente llaman ahora Santo Vidio [Montevideu] y en medio dél y del cabo Santa María hay un rio que se llama rio de los Patos, y por allí adelante fuimos todavía por agua dulce, y la costa corre les-sueste oesnoroeste 10 leguas de camino; despues corre nordeste sudueste hasta 34 grados y un tercio en fondo de 5 y 4 y 3 brazas, y allí surgimos y enviamos el navío **Santiago de longo de costa por ver si habia pasage**, y el rio está 33 grados y medio al nordeste, y allí hallaron unas isletas, y la boca de un rio muy grande, era el rio de Solís, é

iba al norte, y asi tomaron la vuelta de las naos, y el dicho navio Santiago estuvo lejos de nosotros obra de 25 leguas, y estuvieron en venir quince dias, y en este tiempo íbamos otras dos naos á la parte del sur á ver si habia pasage para pasar, y ellas fueron en espacio de dos dias, y alli fué el capitan general [Fernão de Magalhães], y hallaron tierra al susudueste lejos de nosotros veinte leguas, y estuvieron en venir quatro dias, y en viniendo tomamos agua y leña, y fuímonos de alli voltando de un bordo y otro con vientos contrarios hasta que venimos en vista de Monte Vidi, y esto fué á 2 dias de le mes de Febrero, dia de nuestra Señora de la Candelaria, y á la noche surgimos á 5 leguas del monte, y nos quedaba al sueste quarta del leste, y después á la mañana á 3 del dicho nos hicimos á la vela la vuelta del sur, y sondamos y hallamos 4 brazas, y 5 y 6 y 7 creciendo todavía, y este dia tomamos el sol en 68 grados y 30 minutos, y tenia de declinacion 13 grados 35 minutos, y vino á ser nuestra altura 35 grados” (13).

*
* *

Depois da precedente explanação histórica vem a propósito averiguar os motivos que levaram Fernando “o Católico” e o seu piloto-mor João Dias de Solis a persuadirem-se de que o Cabo de Santa Maria constituia o término austral do Brasil e do continente sul-americano. O problema já por nós foi abordado em duas outras ocasiões, sem, contudo, lhe termos dispensado o mínimo de atenção que merece. Mais uma vez, portanto, o retomamos em mão, mas, agora, para tratar de o elucidar a nosso contento.

Começaremos por fazer notar que um dos grandes anseios de Fernando “o Católico” depois da primeira viagem português-a à Índia, era o de que algum dos seus navegadores lhe encontrasse uma passagem marítima inter-oceânica na região moderadamente conhecida pelo nome de América Central. Desejava o rei Fernando fazer demarcar e fiscalizar o lado ocidental do hemisfério castelhano, supostamente invadido pelos portugueses, mas, para tanto, ter-se-ia de encontrar um canal que, atravessando aquela região, ligasse o Atlântico ao Índico (14). Foi

(13). — *Apud* M. F. Navarrete, *ob. cit.*, tomo IV, págs. 193-194.

(14). — A margem atlântica da actual América do Norte era então considerada em Espanha como constituindo a extremidade oriental do continente asiático. “*Mar del Sur*” chamou Vasco Nuñez de Balboa ao oceano Pacífico em 1513, e isso, obviamente, por convencimento de que o mar estendido para o sul da costa ocidental do Istmo do Panamá era contido ao norte pelo referido continente.

para buscar essa tão desejada passagem que Cristóbal Colon percorreu, na sua última viagem, o litoral compreendido entre o **Cabo de Honduras** e a **Punta de Mosquitos** (15) — ou seja a orla marítima em que se enquadram as costas das atuais Repúblicas de Honduras, Nicarágua, Costa Rica e Panamá —, mas da canseira a que o insigne marinheiro então se deu, não resultou senão o descobrimento do trecho costeiro percorrido.

Não se extinguiu, porém, o referido anseio de Fernando “o Católico” com êste decepcionante insucesso de Colon. Em 1508 era a vez de João Dias de Solis e de Vicente Yañez Pinzon rumarem para o gôlfo de Honduras em demanda de um “**canal o mar abierto**” por onde fôsse possível chegar às ilhas das especiarias. Animoso e proficiente navegador era Solis e não menos animoso e experiente seria também Vicente Yañez. No entanto, o haver trazido de tal viagem reduziu-se a mais um pedaço de costa nova descoberta e à desavença sobrevinda entre os dois mencionados capitães, desavença talvez originada nas desiguais opiniões que um e outro teriam sôbre a localização ou inexistência do seu frustrado objetivo.

Mais que uma contrariante decepção, o resultado negativo desta viagem de Solis e Yañez Pinzon foi como que um total desengano para Fernando “o Católico”. Em 1512 assentava com o primeiro dos citados navegadores uma viagem ao oceano Índico, para “demarcar o de Castela” (16), mas desta vez, desconsiderando a possibilidade de haver canal ou mar aberto em outra região ainda não explorada do novo continente, decide mandar os navios pelo Cabo da Boa Esperança, por rota que totalmente se situaria em águas do hemisfério português. Violava, assim, o espírito e a letra do Tratado de Tordesilhas, que, a cada uma das partes contratantes, atribuía a soberania e o uso exclusivo dos mares respectivos, com a bem compreensível excepção de que o acesso aos domínios espanhóis se faria através do Atlântico, por caminhos direitos, em direção à raia estipulada, a qual não era mais que uma linha imaginária estendida de **polo a polo** e passando 370 léguas a oeste das ilhas de Cabo Verde.

Para o problema que nos propusemos aqui dilucidar não importa o agastamento ressentido pelo rei português D. Manuel ao ter conhecimento da nova viagem assentada entre Fernando “o Católico” e João Dias de Solis. Também não importa o fato

(15). — Cfr. Samuel E. Morison, *Admiral of the Ocean Sea*, Boston, 1942, vol. II, cap. XLVIII, pág. 380.

(16). — Vide *Carta do embaixador João Mendes de Vasconcelos ao rei D. Manuel*, datada de 30 de agosto de 1512, in *Hist. da Col. Port. do Brasil*, vol. cit., págs. 387 e 388.

de, por comprazimento às reclamações de D. Manuel, o rei espanhol ter desistido de levar por diante a realização de tal viagem. O que grandemente interessa ao nosso estudo é saber que Fernando “o Católico” teve o firme propósito de mandar navios ao oceano Índico pelo Cabo da Boa Esperança, porque isso constitui a prova insofismável de que o rei espanhol e os seus pilotos da **Casa de Contratación** de Sevilha não tinham qualquer idéia, em 1512, de que haveria passagem para oeste ao sul do Cabo de Santa Maria. Antes de 1514 jamais alguém, em Espanha, se havia lembrado ou persuadido de que seria possível contornar o continente sul-americano pelo sul do Brasil. A viagem em que João Dias de Solis se propôs demandar as “espaldas de Castilla del Oro” pelo Cabo de Santa Maria foi decidida, não por palpite ou inspiração ocasional, mas porque da sua viabilidade se obtivera a certeza pelo exame de um documento cartográfico de origem portuguesa — a carta de navegação apreendida ao navegador português Estêvão Fróis quando arribado, em 1513, à ilha Espanhola por motivo de avaria na sua caravela, foi ali aprisionado com os homens da sua tripulação por julgarem as autoridades da ilha que andavam saltando os domínios de Castela.

Como é sabido, tôdas as cartas de navegação usadas pelos navegadores portugueses que então freqüentavam a costa do Brasil tinham obrigatoriamente assinalado o meridiano-raia estipulado no Tratado de Tordesilhas. Verdade é também que este meridiano era tido em Portugal como cortando a costa setentrional do Brasil no ponto em que ela é interceptada pela linha equinocial. A parte portuguesa do continente sul-americano estendia-se, por conseguinte, para nascente do meridiano-raia e para o sul da equinocial (17), e isto mesmo se propunha provar Estêvão Fróis às autoridades da ilha Espanhola, quando.

(17). — Na parte do seu *Esmeraldo de situ orbis* redigida em 1505, disse Duarte Pacheco Pereira:

“Mas como quer que a majestade da grande natureza usa de grande variedade em sua ordem no criar e gerar das coisas, achamos por experiência que os homens dêste promontório de Lopo Gonçalves e de toda a outra terra da Guiné são assaz negros, e as outras gentes que jazem além do mar Oceano ao ocidente, que tem o grau do sol por igual como os negros da dita Guiné, são pardos quase brancos, e estas são as gentes que habitam na terra do Brasil, de que já no segundo capítulo do primeiro livro fizemos menção”. (Cap. 11.º, do segundo livro).

Ora no segundo capítulo do primeiro livro, e depois de se referir à extensão do novo Continente ocidental, diz o mesmo Duarte Pacheco:

“e indo por esta costa sobredita, do mesmo círculo equinocial em diante, por vinte e oito graus de ladeza contra o polo antártico, é achado nela muito e fino brasil com outras muitas coisas de que os navios nestes Reinos vêm grandemente carregados”.

acusado por elas de andar salteando as terras de domínio castelhano, alegava que a região donde provinha pertencia ao Rei de Portugal (18). Como é óbvio, de nenhum outro elemento de prova poderia valer-se Estêvão Fróis senão da carta de navegação por que se guiava, carta que lhe foi tomada em Santo Domingo, como tomados foram a êle e aos seus homens todos os haveres de que eram possuidores.

Outra coisa a ter em consideração é que a carta de marear de Estêvão Fróis não mostrava a contra-parte meridional do Cabo de Santa Maria mas englobava êste cabo na representação da parte portuguesa do continente sul-americano. Depois de regressados a Espanha os sobreviventes da última viagem de João Dias de Solis, os espanhóis reconheciam estar o mesmo cabo situado no lado português do meridiano-raia (19), e isso, evidentemente, não por dádiva que dêle tivesse feito Solis ao Rei de Portugal, mas por assim o mostrar a carta de navegação tomada a Estêvão Fróis. Acresce que o Cabo de Santa Maria foi descoberto e certamente batizado em 1502, não faltando razão aos que dizem dever ser **Cabo de S.ta Maria**, e não **Cabo de S.ta Marta**, o mais austral dos topônimos que bordam a costa brasileira no planisfério chamado de Cantino, pois nenhum outro mapa regista um **Cabo de S.ta Marta** no litoral estendido para o sul de Pôrto Seguro.

Certa é, portanto, a conclusão de que foi a carta de marear apreendida, na ilha Espanhola, ao navegador português Estêvão Fróis a causa determinante da frustrada viagem de João Dias de Solis às “espaldas de Castilla del Oro”. A rota que Solis pretendia seguir para a contra-costa ocidental do Istmo do Panamá foi planeada sôbre um mapa no qual o continente sul-americano não ia além do Cabo de Santa Maria, e êsse mapa era o mesmo com que Estêvão Fróis pretendia provar, na ilha Espanhola,

(18). — Escrevendo ao rei D. Manuel em 30 de julho de 1514, dizia-lhe o mesmo Estêvão Fróis: “... e sobretudo isto, senhor, nos não querem despachar, nem nos quiseram receber a prova do que alegávamos, como V. A. possuía estas terras há vinte anos e mais e que já João Coelho, o da porta da Cruz, vizinho da cidade de Lisboa, viera ter por onde nós outros vínhamos a descobrir e que V. A. estava em posse destas terras por muitos tempos e que o assente quanto a limites era que da linha equinocial para o sul pertencia a V. A. e da mesma linha para o norte a El Rei de Castela e nós não passáramos a linha equinocial nem chegáramos a ela com 150 léguas”. (A Hist. da Col. Port. do Brasil, vol. I, págs. XXXIII-XLVI da Introdução), insere uma reprodução fotográfica da carta de Estêvão Fróis, com leituras literal e livre do Prof. Dr. Antônio Baião).

(19). — Prova-se tal asserto com o mapa de Wesconte de Maiollo de 1519, que é de inspiração espanhola, e com o planisfério de Jorge Reinol do mesmo ano, o qual é tido unanimemente como trabalho elaborado durante o período em que êste cartógrafo esteve ao serviço da Casa de Contratación de Sevilla:

“que o assente quanto a limites era que da linha equinocial para o sul pertencia ao Rei de Portugal e da mesma linha para o norte a El Rei de Castela”.

Em trabalho inserto na **História da Colonização Portuguesa do Brasil**, sob o título de “**O descobrimento do Rio da Prata**”, aventa o historiógrafo português F. M. Esteves Pereira o parecer de que a descoberta do Cabo de Santa Maria e do grande estuário platino foi efetuada, em 1514, por um grupo de dois navios portugueses num dos quais ia o piloto João de Lisboa. Das “notícias biográficas de D. Nuno Manuel, almotacé-mor e guarda-mor do rei D. Manuel, do piloto João de Lisboa e Cristóvam Jacques, e do estudo da **Newen Zeytung auss Pressillg Landt**” (20), deduz F. M. Esteves Pereira “os seguintes fatos” “como muito prováveis”:

“No ano de 1514, uma armada composta de dois navios, um dos quais armado por D. Nuno Manuel e Cristóvam de Haro, em que ia por piloto João de Lisboa, percorreu a costa do Brasil de norte para sul; esta armada atingiu o Cabo de Santa Maria e reconheceu o estuário do Rio da Prata. O piloto João de Lisboa, tomando a altura do sol com o astrolábio, determinou a latitude do Cabo de Santa Maria, que achou ser 35° S. A armada, não podendo prosseguir a sua viagem para o sul do Rio da Prata por causa das tormentas próprias da estação invernososa, voltou para o norte; e o segundo navio, deixando para trás a capitania, arribou por falta de mantimentos à ilha da Madeira, em 12 de outubro de 1514” (21).

Depois de lidas estas palavras de F. M. Esteves Pereira poder-se-ia supor que foi com informações da viagem noticiada na **Newen Zeytung auss Pressillg Landt** que os espanhóis da **Casa de Contratación** de Sevilha e o rei Fernando “o Católico” chegaram ao convencimento de que o Cabo de Santa Maria constituía o término austral do Brasil e do continente sul-americano. Mas vejamos que um navio arribado em 12 de outubro de 1514 à ilha da Madeira, não sairia de lá sem recompor-se algum tanto dos azares, desgastes e canseiras sofridos durante a viagem, e supondo que, para isso, precisaria de um mínimo de dez dias, não estaria em Lisboa antes do fim do mesmo mês. Ora os 23 dias seguintes de novembro não seriam de modo ne-

(20). — Para desenvolvida informação sobre a *Newen Zeytung auss Pressillg Landt*, vide, em *Hist. da Col. Port. do Brasil*, vol. II, págs. 365 a 372, a parte do citado trabalho de F. M. Esteves Pereira intitulada *A Nova Gazeta da Terra do Brasil*.

(21). — *Ibidem*, págs. 380-381.

nhum suficientes para obter informações em Lisboa da referida viagem, remetê-las depois para Castela ao rei Fernando ou a alguém que lhas fizesse chegar às mãos, convocar em seguida o piloto-mor da **Casa de Contratación** de Sevilha à presença do mesmo soberano para se pronunciar sobre a utilidade de tais informações, e, por fim, lavrar o “**asiento que hizo el Rey con su piloto mayor Juan Dias de Solis para ir com tres navios á descubrir por la otra parte de Castilla del oro**” (22). Não! A ida de Solis às “espaldas de Castilla del Oro” não foi decidida com informações de um qualquer piloto ou marinhheiro da viagem portugêsa a que aludimos. Os homens que fizeram essa viagem tinham visto a margem sul do Rio da Prata (23), e Solis partiu com a convicção de que para o sul do Cabo de Santa Maria não havia nenhuma outra terra.

Para saber como foi ideada a última viagem de Solis basta olhar para a representação do continente sul-americano no mapa de Vesconte de Maiollo de 1519 e no planisfério de Jorge Reinol do mesmo ano, lembrando-nos, ao mesmo tempo, de que até 1520 jamais os espanhóis tiveram notícia ou conhecimento do território estendido para o sul do Rio da Prata. Essa viagem foi planeada sobre uma carta de navegação em que o meridiano-raia talhava o Brasil pela margem esquerda da foz do Amazonas e pela contigüidade poente do Cabo de Santa Maria, não divergindo essa carta dos dois mapas sobreditos senão no delineamento da costa setentrional brasileira, que os espanhóis da **Casa de Contratación** de Sevilha faziam concordar com a errônea latitude Sul em que situavam o cabo hoje denominado de Orange (24). Não eram ou-

(22). — Publicado por Martin F. de Navarrete, *ob. cit.*, tomo XII, págs. 147 a 149.

(23). — Abonamos o nosso asserto com o seguinte trecho da versão portugêsa da *Newen Zeytung auss Pressillg Landt*:

“Sabeis que aos 12 de outubro de 1514 chegou aqui da terra do Brasil um navio, por falta de vitualhas, o qual D. Nuno, Cristóvam de Haro e outros armaram. Os navios foram com licença do rei de Portugal para descobrir a terra do Brasil, tendo descoberto a terra cêrca de 700 milhas mais além do que antes se conhecia.

“E quando chegam à altura do Cabo da Boa Esperança (...), encontram a Terra do Brasil com um cabo; e navegaram à volta do mesmo cabo, e, acharam que aquêle gôlfo corre igual à Europa, em direção Oeste para Este. Pois avistaram terra também do outro lado, quando tinham navegado perto de 60 milhas à volta do cabo, do mesmo modo que quem navega para Levante, e para o Estreito de Gibraltar, e divisa a Terra de Berbéria”. (Apud F. M. Esteves Pereira, *ibidem*, págs. 385-386).

(24). — O planisfério chamado de “Turim, de 1523”, que, segundo o parecer de vários historiôgrafos, teria servido de padrão cartográfico na **Casa de Contratación** de Sevilha, dá uma idéia perfeita de como se representava o Brasil nas cartas de marear portugêsas da segunda década do século XVI. O planisfério de Jorge Reinol de 1519 apresenta o Brasil bastante deformado na sua parte setentrional, e isso porque, nele, pretendeu o seu autor conciliar a

tros os limites do Brasil nas cartas de marear portuguesas da segunda década do século XVI ou, pelo menos, naquelas, em número mais restrito, de que faziam uso os pilotos então empregados no tráfico dos produtos brasileiros. Ora a arribada de Estêvão Fróis à ilha Espanhola, em 1513, explica a maneira como às mãos de Fernando “o Católico” chegou uma dessas cartas em 1514 e, como após este fato, se decidiu a malograda viagem de Solis às “espaldas de Castilla del Oro”.

*

* *

Já vai longe o tempo em que a João Dias de Solis se opunha, em Portugal, o piloto João de Lisboa como descobridor do Cabo de Santa Maria e do Rio da Prata. Segundo o historiador quinhentista Gaspar Correia (25), o referido cabo foi descoberto por João de Lisboa em 1514, por conseguinte cêrca de dois anos antes de Solis, que só lá chegou em fevereiro de 1516. Hoje, porém, são conhecidos dois documentos (26) em cujos contextos está implícita a prova indubitável de que o primeiro descobrimento do cabo e do rio aludidos foi obra da expedição mandada pelo rei português D. Manuel ao Brasil em 1501. O que falta saber com certeza incontrovertível é o nome do navegador que capitaneou a dita expedição. Gonçalo Coelho?... Fernão de Loronha?... Nós, que durante muito tempo julgamos ser este último a incógnita de tal problema, acreditamos hoje em que foi Gonçalo Coelho o capitão em questão. Para tanto baseamo-nos na série de argumentos que passamos a enumerar:

1.º). — A expedição mandada em 1501 ao Brasil tinha por objetivo principal verificar a configuração geográfica da par-

latITUDE sul em que os espanhóis situavam o Cabo de Orange com o delineamento subsequente da costa brasileira, patente em mapas como o que foi tomado, em Santo Domingo, a Estêvão Fróis e como os que Magalhães e seus companheiros portugueses levaram para Espanha nas ocasiões em que para lá se transferiram. Nestes mapas, como é óbvio, a parte portuguesa do continente sul-americano estendia-se desde a equinocial até ao Cabo de Santa Maria, ficando do lado castelhano do meridiano-raia o trecho costeiro abordado e percorrido por Vicente Yañez em 1500. No citado planisfério de Jorge Reinel vê-se que o trecho costeiro estendido desde o Golfo de Pária ao meridiano-raia é perfeitamente idêntico ao que, no mapa de Juan de la Costa, se estende desde o mesmo golfo até ao “Cavo de Vicente Yañez”, o qual, por conseguinte, não era outro senão o que atualmente se designa pelo nome de Cabo de Orange.

(25). — *Lendas da Índia*, tomo II, pág. 268.

(26). — Referimo-nos ao “ato notarial de Valentim Fernandes” e à carta que o embaixador de Veneza em Espanha, Pietro Pasqualigo, escreveu à Senhoria em 12 de outubro de 1502.

te ainda então desconhecida da costa sul-americana do Atlântico.

2.º). — O navegador que capitaneou a mesma expedição ficou a saber que a costa estendida para o sul de Pôrto Seguro deixava de ser portugêsa nas imediações setentrionais do Rio da Prata.

3.º). — Depois de regressados os navios de tal expedição a Lisboa, foi arrendada a exploração comercial do Brasil a um consórcio de cristãos novos, do qual era representante e comendatário o capitalista Fernão de Loronha (27).

4.º). — O referido consórcio obrigou-se “a mandar todos os anos 6 navios a descobrir todos os anos 300 léguas adiante”, mas “descobrir” está aqui na acepção de explorar, visto que a costa oriental do continente sul-americano já então havia sido percorrida até à região do Estreito de Magalhães.

5.º). — A exploração costeira a efetuar pelos navios do referido consórcio teria Pôrto Seguro como ponto de referência, pois que, a partir dali, para o sul e para o norte, a costa havia sido percorrida mas não convenientemente explorada e detalhada.

6.º). — Embora impondo a exploração anual de 300 léguas de costa ao referido consórcio, não deixaria a corôa portugêsa de providenciar de modo a que não fôsse atingida a latitude sul em que a costa se retraía para oeste do meridiano-raia e passava a ser castelhana, porque de tal particularidade não lhe convinha que chegasse notícia à côrte de Castela, a cuja navegação se pretendia manter vedado o Atlântico Sul como parte do espaço oceânico em que se situavam as rotas da Ásia.

7.º). — O navegador que capitaneou a expedição oficial de 1501 estava òbviamente indicado para capitanear as viagens de “descobrimento” promovidas pelo consórcio de Fernão de Loronha, visto que, conhecedor de um segrêdo que não se queria divulgar, sabia qual a altura do litoral do continente sul-americano que não devia ser ultrapassada pelos navios do referido consórcio.

(27). — Segundo a versão dos documentos oficiais, Fernão de Loronha foi o único arrendatário da exploração comercial do Brasil em 1502. *Vide Hist. da Col. Port. do Brasil*, vol. II, cap. LXI, pág. 276, e cap. XLI, pág. 325.

8.º). — Damião de Góis (28), noticiando a ida de uma frota de 6 navios ao Brasil em 1503, cita Gonçalo Coelho como comandante dessa expedição.

9.º). — Se é certo que o noticiado por Damião de Góis a respeito de tal viagem foi tomado das **Quatuor Navigationes** de Américo Vespúcio, como, com aparente razão, tem sido afirmado por alguns historiógrafos, certo é também que o mesmo Damião de Góis obteve de outra fonte o nome do capitão da expedição.

10.º). — Hoje não é lícito duvidar de que o navegador Gonçalo Coelho tenha capitaneado uma ou mais viagens ao Brasil antes de 8 de junho de 1504, porque nesta data ultimou o cartógrafo genovês Vesconte di Maiollo aquêle dos seus mapas guardado atualmente na Biblioteca Federiciana de Fano e, nesse mapa, designou a parte oriental do continente sul-americano por “**Tera de Consalvo Coigo, vocatur Santa Croxe**”.

11.º). — A doação feita a Fernão de Loronha, em 16 de janeiro de 1504, da “**ilha de Sam Joham que elle hora novamente achou e descubryo cinquenta leguas alla mar da nossa terra de samta cruz que lhe temos aremdada**”, como diz a respectiva carta régia, não constitui prova suficiente de que o contemplado tenha feito uma viagem ao Brasil antes daquela data, e vários outros documentos existem em que Fernão de Loronha é citado como arrendatário da exploração comercial do Brasil, como comerciante e armador de navios, mas não como navegador.

12.º). — O papel de Fernão de Loronha, como arrendatário da exploração comercial do Brasil (29), era o de proceder à compra e armamento de navios, contratar pessoal para as expedições, tratar da exportação e venda dos produtos brasileiros, etc., e não o de ausentar-se em viagem para o Brasil, aonde, se necessário, teria a possibilidade de enviar um dos seus homens de confiança.

(28). — *Crônica do Felicíssimo Rei D. Manuel*, ed. de Coimbra, 1926, Parte I, cap. LXV, pág. 145.

(29). — Que saibamos, o único documento em que se diz ter sido a exploração comercial do Brasil arrendada a um grupo de cristãos novos é a conhecidíssima carta do florentino Piero Rondinelli, datada de Sevilha aos 3 de outubro de 1502 (Publ. na *Raccolta Colombiana di Documenti e Studi*, Parte III, vol. II, págs. 120-121). A *Relazione di Lunardo da Cha Masser*, que é de 1506 ou 1507, não difere dos documentos oficiais, pois nela se diz que a exploração do pau brasil, abundante na terra nova descoberta, foi concedida, não a um grupo de cristãos novos, mas a “*Firmando dalla Rogna, cristian novo*”. (Vide *Memórias da Comissão Portuguesa no Centenário do Descobrimento da América*, Lisboa, 1892, págs. 83-84).

13.^o). — A mesma ilha, se achada e descoberta por navios armados e expedidos por Fernão de Loronha, seria sempre doada ao expedidor dos navios e não ao capitão que os dirigia, porque êste era simples servidor, com salário de antemão ajustado e fixado, e aquêle era seu mandatário e a pessoa para quem revertiam as perdas e ganhos da viagem.

14.^o). — Parece ter uma única interpretação a frase: “a ilha de Sam Joham que elle ora novamente achou e descubryo”; mas isso poderá apenas significar que, embora não tendo Fernão de Loronha navegado pessoalmente em qualquer viagem destinada ao Brasil, a êle cabia a outorga da tal ilha de “Sam Joham”, por serem seus e navegarem por sua conta os navios que a acharam e descobriram (30).

15.^o). — Datada de 16 de janeiro de 1504, a doação da ilha de São João a Fernão de Loronha correlaciona-se com uma viagem terminada em fins de agôsto ou começos de setembro de 1503, se, como parece ser o caso, a ilha foi encontrada em 24 de junho do mesmo ano.

16.^o). — Essa viagem foi indubitavelmente a primeira que Fernão de Loronha promoveu para o Brasil, e, assim, teria ela tido o seu início em setembro ou outubro de 1502 (31), porquanto em junho do ano seguinte já os navios que a efetuavam haviam explorado um longo trecho da costa estendida para

(30). — A ilha de São João, hoje denominada de Fernão de Noronha, parece ter sido “achada e descoberta” por mais de uma vez. A sua representação no mapa do Cantino com o nome de *Quaresma* constitui boa prova, de que antes do encontro que justificou a sua doação a Fernão de Loronha, já ela fôra vista por outros navegadores portugueses. O nome de *São Lourenço*, que lhe dá Duarte Pacheco na lista de ladeiras do *Esmeraldo*, parece confirmar a parte da *Lettera al Soderini* em que se noticia um outro seu descobrimento ocorrido em 10 de agôsto de 1503 — dia do referido santo —, quando com ela teria topado uma frota portuguesa em que Vespúcio fazia a sua pseudo segunda viagem à costa oriental do Brasil. Certo é, porém, que Vespúcio não foi ao Brasil mais que uma vez, e essa com a expedição oficial de 1501. Se, por conseguinte, a ilha também foi encontrada numa viagem portuguesa em que êle participou, isso terá acontecido em 10 de agôsto de 1501 e não em igual dia de 1503.

(31). — O fato de Duarte Pacheco Pereira aconselhar, no *Esmeraldo*, os meses de janeiro a março para a largada de Lisboa das armadas da Índia, não significa, de modo nenhum, que os outros meses fôsem impróprios para efetuar viagens ao Brasil. As viagens para o Brasil, à vela, eram e são viáveis em tôdas as quadras do ano. Quanto o destino era a Índia, é que havia que largar de Lisboa em janeiro, fevereiro ou, o mais tardar, março, para assegurar a chegada a Moçambique no começo da Monção de Sudoeste, que era o vento com que se fazia a travessia dali para os portos da Península Indostânica.

Fazemos aqui esta advertência para proveito dos historiôgrafos que, baseados num errado parecer do falecido Dr. Duarte Leite, dizem que “os últimos meses do ano eram impróprios à navegação para o Brasil”.

o sul de Pôrto Seguro, haviam também tomado os seus carregamentos de pau brasil e passavam, a 24, na ilha doada a Fernão de Loronha, quando singravam de regresso a Lisboa.

17.º). — Ao contrário do que tem sido afirmado por vários historiógrafos, não pertencem à viagem de 1501-1502 os delineamentos e a toponímia da metade sul do Brasil nos mapas de Canério, Kunstmann II e Maiollo de 1504, visto que o compromisso assumido pelo consórcio de Fernão de Loronha de mandar descobrir 300 léguas de costa em cada ano significa que, da metade sul do litoral brasileiro, ainda então não fôra feito qualquer reconhecimento suficientemente detalhado e, menos ainda, como é óbvio, o conseqüente levantamento cartográfico.

18.º). — Assim, podemos ter como certo que, da viagem de 1501-1502, não transpirou para a cartografia senão o que mostra o planisfério de Cantino, cuja feitura foi ultimada em outubro de 1502, quase três meses após a conclusão da referida viagem.

19.º). — Não temos qualquer dúvida de que os delineamentos e a toponímia da metade sul do Brasil nos supracitados mapas pertencem a uma viagem de 1502-1503, mas o fato poder-se-á talvez comprovar apurando a data do padrão que existiu na barra de Cananéia, o qual foi lá colocado a quando da primeira viagem promovida por Fernão de Loronha, para assinalar o térmo da exploração costeira então efetuada.

20.º). — Se, como escreveu o padre Aires do Casal na sua **Corografia Brasília**, o referido padrão tinha inscrita a data de 1503, então ficará definitivamente correlacionada a toponímia da metade sul do Brasil nos mapas sobreditos com a primeira viagem promovida por Fernão de Loronha, viagem que, digamos, foi capitaneada, não por este comerciante e armador de navios, mas sim por Gonçalo Coelho, como o deu a entender o cartógrafo genovês Vesconte di Maiollo quando, no seu citado mapa de 1504, bordou a metade sul do litoral brasileiro com a mencionada toponímia e chamou ao Brasil a **Terra de Gonçalo Coelho**.

*

Com todo o exposto só nos resta concluir que quem capitaneou a primeira viagem promovida por Fernão de Loronha, já havia capitaneado a expedição oficial de 1501, e esse navegador não foi outro senão Gonçalo Coelho.

De Vespúcio, coitado, nem falar. Para se avaliar o empolamento e a fatuidade da bazófia vespuciana, a qual, aliás, é obra de falsários florentinos, não é preciso ler mais que estas palavras de comentário à viagem de Vasco da Gama:

“Creio que Vossa Magnificência terá sabido as novas trazidas pela frota que há dois anos enviou o Rei de Portugal a descobrir pela parte da Guiné. Uma viagem como aquela não chamo eu ir descobrir, mas andar pelo descoberto, porque, como vereis pelo mapa, a sua navegação é de contínuo à vista de terra, e circundaram tôda a terra de África pela parte austral, que é uma rota da qual falam todos os Autores de cosmografia” (32).

O autor destas palavras era forte em fatuidade e pedantaria! Era dos tais para quem o tipo de navios usado na viagem do Gama e o condicionalismo de ventos e correntes no Atlântico Sul nada significavam! Assim, segundo êle, a navegação para a Índia seria “de contínuo à vista da terra”, porque isso se via “pelo mapa”!... E o mais curioso de tudo é que ainda hoje não falta quem pugne pela validade das pata-ratices vespucianas!!!

ALEXANDRE GASPAR DA NAIA

(32). — Segundo a carta que Vespúcio teria escrito de Sevilha, em 18 de julho de 1500, a Lorenzo di Pier Francesco dei Medici. Cfr. *El Nuevo Mundo*, coleção de cartas relativas às viagens e descobrimentos de Américo Vespúcio, com um estudo preliminar de Roberto Levillier, Buenos Aires, 1951, pág. 122.