

HISTORIOGRAFIA DOS DESCOBRIMENTOS.

Impertinências elucidativas de um curioso.

Em artigo de nossa autoria inserto no n.º 19 da *Revista de História* (1), referimo-nos à insegurança e pouco entendimento com que muitos historiógrafos se têm ocupado das primeiras navegações no Atlântico ocidental. Temos verificado isto em inúmeras ocasiões e agora mesmo se nos oferecem exemplos, não já de pouco entendimento, mas antes de tendenciosa e sistemática abusão.

E' sabido e ressabido que o navegador português Diogo de Teive descobriu as *ilhas Foreiras* — *Corvo* e *Flôres* — por volta de 1452, como é sabido e ressabido que o mesmo Diogo de Teive efetuou êste descobrimento quando voltava, rumo ao norte e depois a leste, do *mar do Sargaço*, onde andara buscando a *Antília* ou *ilha das Sete Cidades* (2).

Diogo de Teive foi, pois, um dos que primeiro navegaram no Atlântico ocidental, e os que negam a possibilidade dêle ter avistado a *Terra Nova* na mesma viagem, enganam-se redondamente. A rota das *Foreiras* para aquela região do Novo Mundo é perfeitamente viável entre abril e setembro de cada ano, e Diogo de Teive para lá teria ido no mês de julho. Êle não levou a sua exploração mais adiante porque "ya era entrado el mes de agosto" e temia "el invierno" (3).

Divergindo dos que trocam *Foreiras* por *Froreiras*, vemos no primeiro dêstes vocábulos a expressão nominativa do que se situa em último plano e por fora de algo do mesmo gênero, ou seja, no caso vertente, *ilhas de fora* em relação às outras ilhas dos Açores, que estão mais próximas de Portugal. Isto significa que as navegações de Diogo de Teive se alargaram bastante para oeste das duas ilhas mais ocidentais dos Açores, onde o mar era deserto.

Emitindo tais considerações, não fazemos mais que interpretar racionalmente a letra da carta régia de 28 de janeiro de 1474 (4),

(1). — São Paulo, julho-setembro de 1954. O artigo citado tem como epigrafe: *As concepções geográficas de Cristóbal Colon*.

(2). — Fernando Colon, *Historie*, cap. IX.

(3). — *Id., Ib.*, cap. cit.

(4). — Publicada em *Alguns Documentos do Archivo Nacional da Torre do Tombo*, Lisboa, 1892, págs. 38-40.

pela qual D. Afonso V doa a Fernão Teles “quaaesquer ylhas, que elle achar ou aquelle, a que as elle mandar buscar... nom sendo porem as taaes ylhas nas partes de Guynee”.

Reza mais êste documento:

“Outrossy nos praz e queremos, que o dito Fernam Tellez tenha e aja, e assy seus sobresoçessores, as ylhas que chamam as *Foreyras*, que pouco ha que acharom Diogo de Teyve e Joham de Teyve, seu filho, e elle dito Fernam Tellez ora ouve per huum contrauto, que fez com Joham de Teyve, filho do dito Diogo de Teyve, que as ditas ylhas achou e tinha, e esto naquella forma e com aquellas comdiçoões e maneyra que as elle ouve do dito Joham de Teyve, a que ficaram per morte do dito seu pay...”.

Pretender que nesta carta régia se grafou *Foreyras* por *Froreyras* é trocar a palavra que traduz uma realidade inegável por outra inventada, e só estribada na circunstância de à maior das duas ilhas — aliás mencionada em documentos anteriores com o nome de *São Tomás* (5) — se ter começado a chamar *ilhas das Flóres*. Lendo *Foreyras*, como está no documento, só nos é dado pensar que as ilhas assim designadas se situavam por fora de tôdas as outras dos Açores.

*

O norte-americano George Nunn, no seu livro *The Geographical Conceptions of Columbus*, refere-se ao depoimento de Alonso Velez Allid nos *Pleitos de Colon*, para tecer algumas considerações sôbre os informes dados a Cristóbal Colon e a Alonso Pinzon por um Pedro Vasquez de la Frontera, que acompanhara Diogo de Teive na viagem em que êste se propôs demandar à ilha das Sete Cidades, *partindo da ilha do Faial e navegando para sudoeste*. Segundo a versão do tal Alonso Velez, a viagem era capitaneada por um infante de Portugal e tinha como objetivo as mesmas terras abordadas por Colon em 1492, acrescentando “*que por cortos la habían errado y se habían engañado por las yerbas que habían hallado en el golfo de la mar*”. Trata-se, evidentemente, de Diogo de Teive, o qual era escudeiro do infante D. Henrique; e o Pedro Vasquez de la Frontera mencionado por Allid é o mesmo Pedro de Velasco a que aludem Fernando Colon e Bartolomeu de Las Casas (6). Pelo que dizem os dois últimos, *Diogo de Teive navegou 150 léguas para sudoeste*

(5). — Cf. Manuel M. Velho Arruda, *Colecção de documentos relativos ao descobrimento e povoamento dos Açores*, Ponta Delgada, 1932, págs. XC-XCI e de 136 a 146.

(6). — Fernando Colon, *op. e cap. cit.*, e Las Casas, *Historia de las Indias*, Tomo I, liv. I, cap. XIII.

a partir do Faial, o que se acorda com o depoimento de Allid e significa que Teive se engolfou na região do *mar do Sargão*. Por isso dissemos nós, naquele nosso citado artigo, que os navegadores portugueses do tempo do Infante D. Henrique, alargando as suas navegações até ao *mar do Sargão*, como o reconhece o mesmo Nunn, só podiam regressar a Portugal pelo mar dos Açores.

Ora isto é bem racional, porque Diogo de Teive, no caso de pretender rumar para Lisboa ou para o Algarve, teria de se ajudar dos poucos e fracos ventos da região a que chegara, para ir até à altura dos Açores, onde êle sabia que outros ventos mais fortes, mais favoráveis e mais persistentes lhe possibilitavam e facilitavam a travessia para Portugal. Assim, e sabendo-se que Cristóbal Colon navegou em navios portugueses antes de ir para Castela, é tolice dizer-se que êste mareante “descobriu a rota de retôrno” das Antilhas“ pelo paralelo dos Açores”.

Também nos referimos, no artigo anteriormente mencionado, ao piloto português Pero de Alenquer e ao caso em que êle, contrariando um dito intencional de D. João II, se prontificou a fazer a viagem de ida e volta à Guiné com navios redondos (não caravelas) de qualquer tonelagem (7). Como o regresso de tais navios a Portugal se tinha de fazer por rota que passava pelo *mar do Sargão* e pelos Açores, só nos cabe concluir que a percepção do condicionalismo atlântico atribuída a Colon pelo senhor George Nunn foi obra dos primeiros exploradores portugueses do mar largo.

De resto, os caravelistas do Infante D. Henrique faziam a mesma navegação *quando regressavam da Guiné*. Isto porque o procedimento dos caravelistas era idêntico ao que Pero de Alenquer teria de adotar com navios de vergas horizontais e velame quadrangular. Não, evidentemente, descrevendo, como êstes últimos, uma larga curva pelo Atlântico, mas contornando, semelhantemente, os ventos de Nordeste até ao mar dos Açores ou da Madeira. A caravela, navio de pano latino e próprio para bolinar, podia navegar em ângulo mais fechado com o vento e, conseqüentemente, por rota mais chegada à costa de África. Todavia, a direção do vento encontrado durante o percurso e principalmente ao norte da altura das Canárias, decidia a passagem pelo mar da Madeira ou dos Açores.

Vejamos, por exemplo, a rota de Diogo Gomes de Sintra e do genovês Antônio de Noli quando, em 1460, regressavam a Lisboa de volta da viagem em que descobriram algumas ilhas do arquipélago de Cabo Verde. Diz Diogo Gomes (8):

(7). — Garcia de Resende, *Crônica d'el Rey D. João II*, cap. CLXXXVIII.

(8). — Texto em latim in *O Manuscrito de "Valentim Fernandes"*, Lisboa, 1940, pág. 200.

“Eu e Antônio de Noli deixámos aquêlê pôrto de Zaza (9) e velejamos dois dias e uma noite a caminho de Portugal, e vimos ilhas no mar. E sendo a minha caravela mais ligeira que a outra, cheguei eu primeiro a uma daquelas ilhas, onde vi areia branca e bons portos; e ancorei e outro tanto fêz Antônio. Disse-lhe que queria ser eu o primeiro a pôr pé em terra, e assim fiz, e não vimos ali vestígios de outros homens. Chamámos aquela ilha Santiago, e até agora assim se chama...

.....
“E depois vimos a ilha Canária, a que chamam Palma; e depois fomos à ilha da Madeira. E querendo ir a Portugal, com vento contrário, fui às ilhas dos Açores, e Antônio de Noli ficou na ilha da Madeira. Com melhor tempo, chegou a Portugal antes de mim, e pediu ao rei a capitania da ilha de Santiago, que eu descobrira; e o rei deu-lha e êle a conservou até à sua morte. E eu, com grandíssimo trabalho, consegui chegar a Lisboa, em Portugal”.

Vemos, pois, que o caminho de regresso de Diogo Gomes e de Antônio de Noli passava pelo grupo sud-oriental das ilhas de Cabo Verde, por fora das Canárias, das quais avistaram a ilha de Palma, e pela ilha da Madeira. Isto significa que o vento encontrado entre Santiago e a Madeira lhes possibilitou uma bordada não afastada da linha que une as duas ilhas, mas logo depois não pôde Diogo Gomes rumar diretamente para Lisboa, obrigado, como foi, por vento contrário, a fazer uma outra bordada até ao mar dos Açores.

O caminho direto de Santiago para a Madeira era possível com vento largo de entre nordeste e les-nordeste. Mas soprando o vento de nor-nordeste, como algumas vêzes e por alongados períodos de tempo é o caso entre Santiago e as Canárias, e mesmo entre Santiago e a Madeira, os navios eram obrigados a singrar pelo largo e a passar pelo mar dos Açores, como sucedeu ao caravelista português Vicente Dias quando, numa viagem de regresso da Guiné, passou pela ilha Terceira (10).

E' evidente que o destino de Vicente Dias não era a Terceira mas sim Lisboa, porque, cêrca de dez anos depois da morte do Infante D. Henrique, se estabeleceu em Lisboa o entreposto obrigatório das mercadorias da Guiné.

A hostilidade manifestada a Cristóbal Colon na ilha açoreana de Santa Maria, quando êste navegador regressava da sua primeira viagem espanhola às *Antilhas*, tem a sua explicação no fato de ali se pensar que provinha da Guiné. Segundo Fernando Colon, o equívoco só persistiu até ao momento em que seu pai prestou as in-

(9). — *Rio dos Barbacins*, hoje *Solum river*, 13° 50" N. Cf. A. Fontoura da Costa, *Cartas das Ilhas de Cabo Verde de Valentim Fernandes*, Lisboa, 1939, pág. 16.
(10). — Fernando Colon, *ibidem*.

formações pedidas pelo representante do capitão da ilha, que lhe mandara a bordo “dos clerigos y un escribano” para saber “donde e como venía aquel navio; y si navegava por comisión del rey de Castilla; porque, si les constaba la verdad de esto, estaban prestos á hacerle toda honra” (11).

E não se deve esquecer que apenas chegado a Lisboa, na mesma viagem, logo o Almirante escreveu “al Rey” para que se “supiese que no venía de Guinéa, sino de las Indias” (12).

*

Em nosso entender, há que distinguir entre “volta da Guiné” e “volta do Sargaçõ”. A “volta da Guiné”, praticada pelos caravelistas dos descobrimentos africanos e pelos que asseguravam o tráfico com a Mina; a “volta do Sargaçõ” praticada pelas naus das carreiras da Índia e do Brasil. A navegação é a mesma; a amplitude das rotas diferente.

Não esqueçamos, porém, que eram vários os navegadores portugueses que procuravam ilhas no Atlântico antes da primeira viagem espanhola de Colon às Antilhas. Ao regressarem da Guiné podiam alargar a sua navegação para o Atlântico ocidental, e este deve ser o caso de Fernão Domingos do Arco que, em 1484, veio da Madeira a Portugal “para pedir al rey una carabela a fin de ir a descubrir cierta tierra que juraba que veía todos los años siempre de la misma manera” (13).

Como sagazmente observou Antônio Ferreira de Serpa (14), “ver cada ano, quer dizer que a via em cada viagem, que seria anual”. O caso não é para descrever se nos lembramos que os navegadores portugueses buscavam ilhas no mar largo para se tornarem seus donatários. O exemplo da Madeira e dos Açores, onde os capitães-donatários eram pequenos potentados, constituía bom estímulo para tais cometimentos.

Não faltava então “quien dijera haber visto algunas islas, entre los cuales hubo un *Antonio Leme*, casado en la isla de Madera, el cual dijo que, habiendo navegado una vez muy lejos hacia el Poniente, había visto tres islas” (15).

Por carta régia de 29 de outubro de 1462, D. Afonso V doa a seu irmão, o infante D. Fernando, *uma ilha situada no “peguo alo-*

(11). — Fernando Colon, *Vida del Almirante Don Cristóbal Colon*, versão castelhana da *Histoire*, México, 1947, cap. XXXIX, pág. 128. E Bartolomeu de Las Casas, ob. e liv. citados, cap. LXXII.

(12). — Cristóbal Colon, *Diário del primer viaje*, na parte referente ao dia 4 de março de 1493. Cf. Martin Fernandez de Navarrete, *Coleccion de los Viajes y Descubrimientos*, edição de Buenos Aires, 1945, Tomo I, pág. 292.

(13). — Fernando Colon, *Vida del Almirante*, cit., cap. IX, pág. 53.

(14). — Salvador Gonsalves Zarco (*Cristóbal Colon*), Lisboa, 1930, pág. 56, nota 3.

(15). — Fernando Colon, *ibidem*, pág. 52.

esnoroeste das ilhas da Canaria e da ilha da Madeira”, a qual já o dito infante “mandara buscar por certos sinaaes que lhe della deram” e “a queria outra vez mandar buscar” (16).

Por outra carta régia de 12 de janeiro de 1473, doa D. Afonso V a D. Beatriz, viúva do infante D. Fernando, e a seus filhos, uma ilha encontrada “atravees (Oeste) da ylha de Santiago”, a qual o mesmo infante por “algumas vezes mandara buscar”, ou seja em época anterior a 18 de setembro de 1470, data do seu falecimento (17).

Por documento análogo de 3 de março de 1486, concede D. João II a Fernão Dulmo a capitania hereditária de “*huma grande ylha, ou ylhas, ou terra firme per costa, que se presume seer a ylha das Sete Cidades*”, que êle “queria dar achada” “*aa sua propria custa e despesa*” (18).

Como é sabido, Fernão Dulmo associou, a êste seu empreendimento, o madeirense João Afonso do Estreito, o qual devia custear o afretamento de duas caravelas e as provisões necessárias para a viagem. Mas repare-se bem no objetivo da expedição: “*huma grande ylha, ou ylhas, ou terra firme per costa, que se presume seer a ylha das Sete Cidades*”. E’ evidente que Dulmo tinha a certeza de encontrar aquilo a que se comprometia, porque sem causa não há efeito. Só se presume que uma determinada coisa corresponda a algo em que se pensa quando se tem absoluta certeza de que essa coisa existe.

Mas vejamos mais: Martin Behaim, proposto companheiro de Dulmo e Estreito na viagem que êstes intentavam, é o autor do chamado “globo de Nuremberg”. Neste globo, a *Antília* ou *ilha das Sete Cidades* situa-se a oeste das Canárias e imediatamente ao sul do paralelo mais austral destas ilhas. A tradução da legenda respectiva, tal como a lemos em obra bastante conhecida (19), reza assim:

“No ano 734 de Cristo, quando tôda a Espanha tinha sido invadida pelos pagãos da África, a ilha Antília acima desenhada, chamada *Septe ritade* (Sete Cidades), foi habitada por um arcebispo do Pôrto, em Portugal, com seis outros bispos e outros cristãos, homens e mulheres, que da Espanha para ali fugiram em navios, juntamente com seu gado, haveres e bens. No ano de 1414 um navio de Espanha chegou lá muito ao pé sem correr perigo”.

(16). — Publicada em *Alguns Documentos...*, cit., pág. 32.

(17). — *Id., ib.*, pág. 37.

(18). — O teor do documento de 3 de março de 1486 encontra-se transcrito *verbum pro verbo* na carta de confirmação do contrato feito entre Fernão Dulmo e João Afonso do Estreito. Esta é datada de 24 de julho de 1486. Publicada em *Alguns Documentos...*, cit., págs. 58 a 61.

(19). — Armando Cortesão, *Cartografia e Cartógrafos Portuguezes dos Séculos XV e XVI*, Lisboa, 1935, vol. I, pág. 134.

*

“Assim, — como diz um dos mais circunspectos historiadores portugueses (20) — Behaim, no seu globo de 1492, em legenda justaposta a uma ilha que chama *Antília* ou das *Sete Cidades*, desenhada a oes-noroeste do arquipélago caboverdeano e ao sul dos Açores ocidentais, afirma que ela foi descoberta por navegadores portugueses — *aus Hispania*, em fórmula de sabor erudito — na primeira metade de Quatrocentos”.

Não foi por se fiar na lenda das sete cidades edificadas na ilha *Antília* pelos bispos refugiados da *Hispania* em 734 que o sábio florentino Paolo dall Pozzo Toscanelli exarou o seguinte tópico na sua conhecida carta de 25 de junho de 1474 ao cônego português Fernão Martins:

“*E da ilha Antília, a que vós chamais das Sete Cidades e da qual tendes notícia (vobis nota), até à nobilíssima ilha de Cipango...*”.

Êste tópico do ilustre Toscanelli tem um fundamento bém' concreto, porque até então, como depois, ninguém encontrou uma ilha com sete cidades e habitada por gente oriunda da *Hispania*. Não fôra da *Antília* que se tivera notícia na côrte portuguesa, mas sim de uma grande ilha tomada por tal na ocasião do seu descobrimento. Nessa ilha não chegou o seu descobridor a desembarcar por temor, certamente, o que podemos deduzir da história conseqüente — uma história ampliada e enfeitada no reconto do vulgo, mas com um fundamento real e que não é outro senão o que lemos na su-pracitada legenda do globo de Behaim.

Vejamos êste apontamento de Las Casas:

“Esta isla de las Siete Ciudades, dicen, según se suena, los portugueses, que fué poblada dellos al tiempo que se perdió España reinando el rey D. Rodrigo y di-

(20). — Damião Peres, *O Descobrimto do Brasil por Pedro Álvares Cabral*, Barcelos, 1949, pág. 23.

A *Antília* não teria sido descoberta em 1414, mas sim uns dez anos mais tarde. Não se pode ter como certo que seja 1414 o ano inscrito no globo de Behaim, pois, segundo o prof. Dr. Damião Peres — *ibidem* — “o algarismo das dezenas está um tanto corroido”. Por outro lado, provou ultimamente o Dr. Armando Cortesão (vide *The nautical chart of 1424 and the early discovery and cartographical representation of America*, Coimbra, 1954) que, de todos os mapas em que a *Antília* está representada, o mais antigo data de 1424. A ilha figura neste mapa, como em outros posteriores, a oeste da metade sul de Portugal, mas cumpre notar que Diogo de Teive se lançou em sua busca, rumando do Faial para sudoeste. Ora com êste rumo — se tivesse sido seguido para além das 150 léguas então navegadas — iria Diogo de Teive encontrar, não a *Antília* representada em vários mapas do século XV, mas sim as *Antilhas* mencionadas no roteiro incluído no *Manuscrito de Valentim Fernandes*. Tal seria o forçoso resultado da ação desviadora das correntes marítimas, as quais se movem de Leste para Oeste ao sul do núcleo central do *mar do Sargão*.

Alonso Velez Allid não se enganava quando, aludindo, nos citados *Pleitos de Colon*, à tentativa de Diogo de Teive para atingir as *Antilhas*, disse: “que por cortos la habian errado”.

cen que por huir de aquella persecución se embarcaron siete obispos y mucha gente, y con sus navios fueron a aportar a la dicha isla, donde cada uno hizo su pueblo, y porque la gente no pensase tornar, pusieron fuego a los navios; y dicese que en tiempo del infante D. Enrique de Portugal, con tormenta corrió un navio que había salido del puerto de Portugal y no paró hasta dar en ella, y saltando en tierra, los de la isla los llevaron a la iglesia por ver si eran cristianos y hacian las cerimonias romanas, y visto que lo eran, rogáronles que estuviesen allí hasta que viniese su señor, que estaba de allí apartado; pero los marineros, temiendo no les quemasen el navio y los detuviesen allí, sospechando que no querían ser sabidos de nadie, volviéronse a Portugal muy alegres, esperando recibir mercedes del infante; a los cuales diz que maltrató y mandó que volviesen, pero el maestre y ellos no lo osaron hacer, por cuya causa, del reino salidos, nunca más a él volvieron: dicen más, que los grumetes cogieron cierta tierra o arena para su fogón, y que hallaron que mucha parte della era oro” (21).

Assim ataviada corria entre o vulgo a história do descobrimento da suposta ilha *Antília*, mas a citada legenda do globo de Behaim reduz o caso às suas reais proporções e prova que Fernão Dulmo e João Afonso do Estreito se propunham demandar terras de além mar anteriormente descobertas por outros portugueses. Tem, pois, compreensível e justificado cabimento o seguinte passo do nosso referido artigo:

“*Antilhas* — sabe tóda a gente — é forma aportuguesada e pluralizada de *Antília* — a ilha lendária que os antigos cartógrafos situavam *invariavelmente* a oeste da metade sul de Portugal, mas que Martin Behaim, domiciliado em terra portuguesa, desenhou, no seu globo de 1492, a oeste das Canárias e imediatamente ao sul do paralelo mais austral destas ilhas. Ora, Behaim era o “cavalleiro aleman” que se propunha acompanhar Fernão Dulmo e João Afonso do Estreito na viagem em que êstes pretendiam chegar à mesma *Antília*, a qual, para êles, poderia também surgir sob o aspecto múltiplo de *ylhas e terra firme*, justificando-se, neste caso, a designação portuguesa de *Antilhas*.

“Como é óbvio, não seria senão pelo sul do paralelo mais austral das Canárias que Dulmo e Estreito rumariam para a sua *Antília*, e, dado que êstes ilhéus haviam decidido efetuar tal viagem, ninguém, com razão, poderá pretender que êles não soubessem por onde deviam regressar” (22).

(21). — *Hist. de las Indias*, cit., edição de México, 1951, Tomo I, lib. I, cap. XIII, pág. 68.

(22). — *Revista de História*, número cit., pág. 203.

*

* *

Variando um pouco o nosso arazoado, trataremos agora dos objetivos ultramarinos de D. João II de Portugal. Não é esta a primeira vez que de tal assunto nos ocupamos, mas a insistência torna-se necessária quando algures se pretende desvirtuar a nossa razão com sofisticadas objeções.

Começaremos por aludir a uma das notas redigidas por Cristóbal Colon no exemplar, que lhe pertenceu, da *Historia rerum ubique gestarum*, de Enéas Silvio Piccolomini (Pio II) — aquela em que o navegador diz ter sido na sua presença que o cosmógrafo Mestre José Vizinho deu conta a D. João II das latitudes por si obtidas em alguns lugares da Guiné onde fôra enviado e, entre elas, a que determinou numa das *ilhas dos Ídolos* em 11 de março de 1485.

Disto se infere que Mestre José Vizinho, ausente no ultramar em 11 de março de 1485, só estaria de volta a Lisboa em fins de maio ou princípios de junho do mesmo ano. E se consideramos o fato de a Cristóbal Colon se ter permitido estar presente quando Mestre José Vizinho expunha a D. João II o resultado do seu labor cosmográfico nas regiões ultramarinas aonde fôra enviado, só nos caberia emitir o juízo de que Cristóbal Colon foi companheiro de viagem do referido cosmógrafo.

Os historiadores, em geral, nenhuma importância atribuem a esta viagem de Mestre José Vizinho. Nunca repararam em que ela se promoveu logo depois de Diogo Cão ter regressado a Lisboa com a ilusória convicção de que havia atingido o extremo sul da África! Nunca souberam ver que, uma vez aberto o acesso aos mares indianos, urgia, para D. João II, a conveniência de se inteirar exactamente da geografia das *Antilhas* e das regiões continentais adjacentes, já visitadas por Cristóbal Colon em época anterior a 1484!

Na mente de D. João II primava então uma tal conveniência, porque, pretendendo êle assegurar para Portugal o exclusivo do tráfico marítimo euro-asático, havia que provocar um entendimento com a côrte de Castela, de modo a que esta se tornasse parte interessada na manutenção e revigoramento da doutrina do *Mare Clausum*, a qual, já então instituída para os mares da Guiné, daria plena satisfação ao rei português quando as suas prescrições se pudessem estender ao Atlântico Sul e ao Índico.

Como é óbvio, um tal entendimento com a côrte de Castela só seria possível levando os castelhanos para as Antilhas, mas antes havia que obter as informações geográficas que permitissem a D. João II negociar com perfeito conhecimento de causa. Convinha ao rei português fazer de Castela uma potência colonial com igual interesse em manter vedado a estranhos o acesso aos respectivos

domínios ultramarinos, mas as coisas teriam de ser encaminhadas e tratadas de maneira a que o Atlântico Sul e o Índico se tornassem pertença de Portugal.

Não era, pois, na Guiné que D. João II precisava da competência cosmográfica de Mestre José Vizinho. Havia, sim, uma geografia a estudar, a delinear e a detalhar com a maior exatidão possível, mas na região central do Novo Mundo, ao norte da latitude do *Cabo de São Roque*. Justificava-se, portanto, a ida a tais paragens dos melhores cosmógrafos e cartógrafos portugueses, e ninguém sinceramente poderá duvidar de que tal requisito não tivesse sido satisfeito. Mestre José Vizinho e Cristóbal Colon estavam nas *Antilhas* em 11 de março de 1485, como estavam no extremo sudo-oriental da *Flórida* ao findar o mês de abril do mesmo ano. Por isso, e não por outra coisa, se deu a êste ponto da costa floridiana o nome de *Cabo do fim de abril*, como se vê nos mapas de *Cantino* e de *Canerio*.

Tudo isto se abona com os acontecimento subseqüentes, aquêles que motivaram a pugna diplomática a que pôs térmo o *Tratado de Tordesillas*. Para D. João II, as *ilhas occidentais* a que Cristóbal Colon aportou com navios castelhanos em 1492, eram portuguesas e situavam-se ao sul do paralelo mais austral das *Canárias*. No *Diário* da primeira viagem castelhana às *Antilhas* e na parte referente ao dia 9 de março de 1493, figura êste apontamento:

“El Rey [D. João II] le mandó rescibir á los principales de su casa muy honradamente, y el Rey también le rescibió con mucha honra, y le hizo mucho favor, y mandó sentar y habló muy bien, ofreciéndole que mandaria hacer todo lo que á los Reyes de Castilla y á sua servicio compliese complidamente, y mas que por cosa suya; y mostró haber mucho placer del viage haber habido buen término, y se haber hecho; mas que entendia que en la capitulacion que habia entre los Reyes y él que aquella conquista le pertenecia...” (23).

Como é sabido, o *Diário* destinava-se a ser lido pelos Reis Católicos. Em continuação daquele passo e como remate às objeções de Colon — a quem, assim, se incumbia de comunicar aos monarcas espanhóis os reparos então ouvidos — “el Rey graciosamente respondió que tenía él por cierto que no habría en esto menester terceros”. E o caso é que,

“so color que le pertenecia, mandó armar, para enviar sus gentes a ocupar las nuevas tierras: y por otra parte envió a los Reyes Católicos, a Ruy de Sande, que les dijo, con cartas de creencia, el buen tratamiento que

había hecho al Almirante, y que había holgado, que hubiese sido de fruto su industria, y navegación: y que confiaba que habiéndose descubierto islas y tierras, que le pertenecían, le guardarían la correspondencia, que él haría en otro caso tal; porque, entendía, que quería continuar el descubrimiento, desde las islas de Canaria derecho al Poniente, sin pasar contra Mediodía, les pedía, que mandasen al Almirante, que guardase aquella orden, pues que él mandaría a sus navíos, cuando fuesen a descubrir, que no pasasen el término contra el Norte. Había llegado a la Corte (antes que Ruy de Sande) la voz, que el Rey de Portugal, quería enviar su armada por la misma vía que los castellanos, y como se ha dicho, tomar la posesión de aquellas tierras;...” (24).

Êstes e vários outros fatos que julgamos desnecessário mencionar, mostram-nos como o rei português tinha perfeito conhecimento da geografia das *Antilhas* e das regiões continentais adjacentes. Êle reivindicava o paralelo mais austral das Canárias como raia que, já estipulada no Tratado de Paz de 1480, os espanhóis não deviam ultrapassar para o sul, mas isso não era senão a primeira cartada do jôgo diplomático então iniciado entre as duas côrtes rivais.

Sabemos que, em carta de 5 de setembro de 1493, pediram os Reis Católicos a Cristóbal Colon um último conselho quanto à conveniência de se emendar uma bula que tinha por objeto sancionar “la raya” sugerida pelo Almirante. Com êste fundamento pretende-se que a “raya” citada naquela carta é a mesma instituída pela segunda bula *Inter caetera*. Mas esta bula, embora confusa no que pretende definir e consignar, diz-nos que a *raia* então aconselhada pelo Almirante (e falseada pelos Reis Católicos) era o meridiano que passa a 100 léguas a oeste dos Açores até 100 léguas ao sul das ilhas de Cabo Verde — *Quae linea distet a qualibet insularum, quae vulgariter nuncupater de los Azores y Cabo Verde, centum leucis versus occidentem et meridiem*.

Nesta segunda bula *Inter caetera* encontram-se e colidem duas intenções diferentes: a do geógrafo, que, conhecendo as posições relativas dos dois arquipélagos, desejava confinar os novos domínios castelhanos a ocidente do meridiano das 100 léguas a oeste dos Açores e ao norte do paralelo situado a igual distância ao sul das ilhas de Cabo Verde; e a do leigo em questões geográficas, que, querendo alargar para o sul a área dos mesmos domínios, não soube suprimir a referência às citadas ilhas de Cabo Verde nem a menção *et meridiem* como superfluidades modificadoras da definição pretendida, que era, afinal, uma raia estendida de polo a polo e passando 100 léguas a oeste dos Açores.

(24). — António de Herrera, *Historia General de los Hechos de los Castellanos en las Islas i Tierra Firme del Mar Océano*, edição de Madri, 1934-1948, Tomo II, Década I, lib. 2.º, cap. V, pág. 146.

E vejamos: o globo de Martin Behaim é geralmente considerado como de inspiração Toscaneliana, e, certo é que, como tal fundamento, têm vários estudiosos aproveitado o globo para reconstituir o mapa de Toscanelli levado por Cristóbal Colon na sua viagem de 1492-1493. Ora, mostrando o globo que Behaim conhecia a situação relativa dos arquipélagos dos Açores e de Cabo Verde, caberá admitir que êste era também o caso de Cristóbal Colon. De resto, não haverá senão que examinar a carta náutica portuguesa de “circa” 1471, reproduzida por Fontoura da Costa em livro que lhe dedicou, para se ficar convencido de que nenhum caravelista das rotas da Guiné — e Colon foi um dêles — ignorava o distanciamento em longitude existente entre as ilhas mais ocidentais dos Açores e de Cabo Verde. Prova-se, portanto, que a primeira delimitação do ultramar castelhano delineada pelo Almirante foi falseada, na segunda bula *Inter caetera*, para englobar as regiões ocidentais situadas ao sul do paralelo da Serra Leoa na área de soberania dos Reis Católicos.

Ao Almirante não se deve, pois, atribuir a intenção de alargar o ultramar castelhano para além de 100 léguas ao sul das ilhas de Cabo Verde, e tanto menos se temos em conta o que diz um documento oficial de 28 de maio de 1493, pelo qual os Reis Católicos ampliam as prerrogativas do mesmo Almirante e lhe confirmam a jurisdição

“del dicho mar Océano, que es nuestro, que comienza por una raya ó línea que Nos habemos fecho marcar que pasa desde las islas de los Azores á las islas de Cabo Verde, de Septentrion en Austro, de polo á polo; por manera que todo lo que es allende de la dicha línea al occidente es nuestro y nos pertenece” (25).

Há, evidentemente, uma falha neste documento, porquanto a “*raya o línea que nos avemos fecho marcar*”, objeto da segunda bula *Inter caetera*, situava-se, imaginariamente, a cem léguas a oeste das ilhas dos Açores e de Cabo Verde. E’ isto o que testifica o próprio Cristóbal Colon quando, nos seus testamentos de 1498 e 1506, evoca, como prerrogativa definida e a si confirmada por tal documento, a qualidade de

“Almirante del mar Océano, que es de la parte del Poniente de una raya que mandó asentar imaginaria Su Alteza á cien leguas sobre las islas de los Azores y otro tanto sobre las de Cabo Verde,...” (26).

A bula a que se alude na carta que os Reis Católicos escreveram a Colon em 5 de setembro de 1493, não é a segunda *Inter*

(25). — Navarrete, *ob. cit.*, vol. II, doc. XLI, pág. 77.

(26). — *Id. ib.*, págs. 267 e 363.

caetera. Os monarcas espanhóis sabiam que a raia consignada nesta bula não sanava o diferendo com o rei português e, por isso, haviam preparado o contexto de uma outra (bula) em que o meridiano-raia, novamente sugerido pelo Almirante, alargava a área atlântica de soberania portuguesa e melhor corresponderia, portanto, aos desejos do rei de Portugal, que instava por uma delimitação de domínios em latitude. Vejamos, porém, que os delegados portugueses Dr. Pero Dias e Rui de Pina, chegados a Barcelona, onde se encontrava a côrte dos Reis Católicos, em 15 de agosto de 1493, não podiam aceitar o novo meridiano sem primeiro consultarem o seu Rei. Isto mesmo significavam os monarcas espanhóis quando, na referida carta, diziam a Colon:

“Ya sabeis como vos hobimos escrito que el Rey de Portugal enviaba á Nos sus mensajeros... los cuales vinieron aqui, y con ellos se ha mucho platicado en el negocio, y creemos que no se podrá concertar porque ellos no vienen informados de lo que es nuestro, y creemos que querrán consultar con el Rey de Portugal...” (27).

Era, pois, necessário informar D. João II do modo como os Reis Católicos pretendiam resolver a questão pendente e aguardar o seu assentimento à modalidade proposta. Mas, entretanto, e depois de terem ouvido os dois referidos delegados, “algunos”, e os próprios Reis Católicos, persuadiram-se que “*en medio desde la punta que los Portugueses llaman de Buena Esperanza... hasta la raya... que debía venir en la Bula del Papa*”, existiam “*Islas y aun Tierra Firme... muy provechosas y mas ricas que todas las otras*” (28). E assim surgiu o óbice modificador da bula em que devia figurar a nova raia sugerida por Colon, bula que foi emendada sem o parecer pedido ao navegador e emitida pela Santa Sé em 26 de setembro de 1493, sob o título de *Dudum siquidem*. Por esta concedia o Papa Alexandre VI (o espanhol Rodrigo Bórgia) aos monarcas espanhóis o direito de navegar e obter domínios em tôdas as partes do mundo ainda não exploradas pelos navios de qualquer príncipe cristão.

Como se vê, o entendimento entre as duas côrtes tornava-se coisa difícil e remota com o aparecimento desta última bula. Como foi então possível o acôrdo consignado no Tratado de Tordesilhas?...

E' que o parecer pedido a Colon pelos Reis Católicos na citada carta de 5 de setembro de 1493 só foi elaborado e redigido pelo navegador depois de partido para a sua segunda viagem e quando se encontrava já na *ilha Española*. E' o próprio Almirante quem

(27). — *Id. Ib.*, doc. LXXI, págs. 131-132.

(28). — *Ibidem*.

a êste respeito nos elucida, pois na sua carta de fins de 1500 a Dona Juana de la Torre, dama da côrte, que foi ama do filho e herdeiro dos Reis Católicos, escreveu:

“y nunca mas mal me viniese como con el nombre de Nuestro Señor le daria el primer viage, *así como diera la negociacion del Arabia Feliz fasta la Meca, como yo escribi á sus Altezas con Antonio de Torres en la respuesta de la reparticion del mar é tierra con los portugueses*” (29).

São bem elucidativas e concludentes estas palavras de Colon, e, no entanto, todos lhe têm passado por cima sem reparar no seu evidente significado. Antônio de Tórres, irmão da mencionada Dona Juana, foi o homem por quem, em fevereiro de 1494, o Almirante enviou aos Reis Católicos a relação do que entendia ser necessário para assegurar o êxito da colonização e exploração da *ilha Española*. Assim, e dado que foi êle o portador da resposta à referida carta dos monarcas espanhóis, fica averiguado que o Almirante não teve qualquer interferência na elaboração da bula *Dudum siquidem*. Quanto ao mais, aquela referência de Colon a um espaço da *Arábia Feliz* idêntico ao que mediava entre os meridianos situados a 100 léguas a oeste dos Açores e a 370 léguas a oeste das ilhas de Cabo Verde, constitui prova irrefragável de que, “*en la respuesta de la repartición del mar é tierra con los portugueses*”, o Almirante defendera o parecer de que a adoção do segundo meridiano como raia superior de demarcação incluiria no hemisfério castelhano aquêlo espaço da *Arábia Feliz* e, bem assim, uma grande extensão da África oriental.

A “*raya . . . que debía venir en la Bula del Papa*” era, pois, o meridiano que se acabou por estipular no Tratado de Tordesilhas, porque jamais os Reis Católicos teriam chegado a êste acôrdo sem o prévio e imprescindível parecer do Almirante. E’ um imperativo de racional coerência assentar em que, não se podendo imputar a autoria da primeira demarcação de domínios, tal como a prescrevia a segunda bula *Inter caetera*, ao mesmo Almirante, “*la respuesta*” a que êle alude na carta a Dona Juana de la Torre, não teria outro fim senão o de rebater as idéias exteriorizadas pelos Reis Católicos em 5 de setembro de 1493 — que determinaram a elaboração precipitada da bula *Dudum siquidem* — e defender um ponto de vista anteriormente apresentado.

E’ sabido que o Almirante, no propósito evidente de servir a política ultramarina de D. João II, atribuía ao grau do meridiano ou da equinocial o comprimento de 56 2/3 milhas romanas de mil

(29). — Navarrete, *ob. cit.*, vol. I, pág. 395.

passos ou de 1480 metros. Reduzia, assim, o tamanho do mundo para convencer os Reis Católicos de que o hemisfério castelhano, delimitado a nascente pelo meridiano situado a 370 léguas a oeste das ilhas de Cabo Verde, englobava tudo o que, sob a designação genérica de *Índias*, se estendia desde o Japão até ao Cabo da Boa Esperança. Pelo seguinte trecho, da autoria do historiógrafo português Dr. Jaime Cortesão, podemos certificar-nos de como os monarcas espanhóis acreditavam plenamente nas enganadoras concepções geográficas do Almirante:

“Aliás — fato eloqüentíssimo — conhece-se hoje um documento, ignorado ao que parece em Portugal, para o qual fomos o primeiro a chamar a atenção (*in The Pre-columbian discovery of América*), espécie de alegação e protesto jurídico, mandado redigir pelos Reis Católicos em 1499, logo após o regresso de Vasco da Gama do seu descobrimento. Ai se considera essa viagem como um ato de má fé e manifesta violação das estipulações de Torde-silhas. Acusa-se além disso o rei de Portugal de querer alcançar a *Scitia* pelo Noroeste, ou mais cientificamente descobrir o caminho marítimo para a Índia pela passagem do Noroeste, contornando a Groenlândia pelo Ocidente (“...fué engaño por haberse fecho contra la intencion del dicho asiento y en quebrantamiento del, en el qual está prometido y aceptado por el dicho Rey de Portugal que guardara según en el se contiene, sin cautela, ni arte, engaño, ni simulación, lo qual no ha cumplido así el dicho Rey Don Manuel, porque ha mandado en India por la parte de Guinea y en la Scitia por la parte de Poniente y al Septentrion aliende del dicho limite é raya”). Segundo êste documento devia entender-se pela letra do tratado que os navios portuguêsês não podiam passar além do ponto terminal da África, “*porque el cavo da Boa Esperança es el mojon y division de las dichas tierras*” (África e Índias) (30).

Fernando Colon, que, como é óbvio, se sentia obrigado a abonar a sinceridade dos argumentos geográficos com que seu pai iludira os Reis Católicos, foi um dos delegados que, pela parte de Espanha, se encontraram, no ano de 1524 e em Badajoz, com os enviados do Rei de Portugal, para, juntos, decidirem a qual dos dois países pertenciam as *Molucas*. Ora no mesmo ano, apresentou êle, ao imperador Carlos V, uma memória, cujo título, eloqüentemente elucidativo, é como segue:

“*Declaracion del derecho que la Real Corona de Castilla tiene á la conquista de las provincias de Persia, Arabia é Indias, é de Calicut é Malaca, con todo lo demás que, al Oriente del Cabo de Buena Esperanza, el Rey de*

(30). — Apud Duarte Leite, *Coisas de vária história*, Lisboa, 1941, págs. 82-83.

Portugal, sin titulo ni derecho alguno, tiene usurpadas, fecha por D. Hernando Colón, hijo del primer Almirante de las Indias, y dirigida a S. C. C. Majestad el Emperador nuestro Señor, año de 1524" (31).

Tais foram os argumentos geográficos com que Cristóbal Colon conseguiu iludir os Reis Católicos. Assim engodados, não mais hesitaram, êstes monarcas, em ultimar um acôrdo definitivo com D. João II de Portugal. Fiavam-se no saber, na sinceridade e na inteireza do Almirante, mas quando Vasco da Gama chegou a Lisboa, de volta da primeira viagem à Índia, ficaram perplexos e quase desenganados.

Cumpre lembrar que já por ocasião da arribada de Colon a Lisboa, no regresso da sua primeira viagem castelhana às Antilhas, êle fôra acusado de querer dar as "Índias" ao Rei de Portugal. O caso, porém, não era de considerar, e os Reis Católicos só manifestaram ao Almirante o grande apreço em que o tinham e o muito que lhe ficavam devendo. Parecia não haver nuvens capazes de toldar o sol da ventura e do entusiasmo dos Reis de Castela, convencidos, como estavam, de que a Ásia, desde o Japão até ao Cabo da Boa Esperança, se situava no hemisfério da sua soberania. Mas eis senão que Vasco da Gama regressa da Índia em setembro de 1499 (32), e logo o rei português, D. Manuel, se intitula "*senhor da navegação, conquista o comércio da Etiópia, Arábia, Pérsia e Índia*"!! De duas, uma: ou Colon os havia enganado em 1494, para favorecer o manhoso D. João II; ou o sucessor dêste Rei, contra o que fôra estipulado em Tordesilhas, invadia o hemisfério castelhanos!! . . . Antes de mais nada, urgia verificar se entre os papéis de Colon não havia uma prova da sua duplicidade, e já que, assoberbado pelo comportamento insubmisso e desregrado de uma parte dos colonizadores da *Espanhola*, o Almirante lhes pedira o envio de "*un letrado, persona experimentada, para ejercer el oficio de la justicia. . . y que también con él juntamente proveyesen de dos personas virtuosas para Consejo*" (33), era boa a ocasião para tirar o caso a limpo.

O comendador Francisco de Bobadilla foi mandado à *Espanhola* no fim de junho de 1500, não porque os Reis Católicos tivessem necessidade de substituir o Almirante no govêrno da ilha, mas sim porque, suspeito o navegador de servir à política ultramarina de D. João II, procuravam obter a certeza da sua culpabilidade. E vejamos que, apenas chegado ao seu destino, logo Bobadilla tratou de pôr a ferros o Almirante e seus irmãos, apossando-se, ao mesmo tempo, de tudo o que lhes pertencia.

(31). — *Apud* Dr. Luciano Pereira da Silva, *Obras completas de*, Lisboa, 1945, vol. II, pág. 460.

(32). — *A Berrio*, um dos dois navios que completaram a viagem, chegou a Lisboa em 10 de julho de 1499.

(33). — *Las Casas, ob. cit.*, tomo II, lib. I cap. CLIX, pág. 102.

Na sua citada carta a Dona Juana de la Torre, diz o Almirante:

“De mis escripturas tengo yo mayor queja que asi me las haya tomado, que jamás se le pudo sacar una, y aquellas que más me habian de aprovechar en mi desculpa esas tenia mas ocultas” (34).

Certo é, pois, que Bobadilla esperava encontrar algum escrito comprometedor entre a papelada do Almirante. Este, porém, com aquelas suas palavras à ama do príncipe D. Juan, manifesta-se como pessoa que nada tinha a recear das buscas e averiguações de tal esbirro. Estava bem prevenido contra as investidas de qualquer Bobadilla, e tanto que, nos livros que lhe pertenceram e que ainda hoje existem, teve o cuidado de anotar e abonar os conceitos geográficos em que fizera comungar os Reis Católicos.

Bobadilla não teve sucesso na missão de que fôra incumbido. Os Colons foram postos a ferros e remetidos para Castela como traidores mancomunados com o Rei de Portugal, mas “el nuevo Gobernador” não pôde fornecer aos soberanos espanhóis senão os depoimentos acusatórios de pessoas malquistadas com os três irmãos. Essas pessoas acusavam o Almirante de vários malefícios e, entre êstes, o de querer dar as “Índias” ao Rei de Portugal, mas os testemunhos desta espécie não podem constituir corpo de delito. Por isso, dizia o Almirante a Dona Juana de la Torre:

“Yo creo que se acordará vuestra merced cuando la tormenta sin velas me echó en Lisboa, que fui acusado falsamente que habia ido ya allá al Rey para darle las Indias. Después supieron sus Altezas al contrario, y que todo fué con malicia” (35).

Isto significa que nos papéis dos Colons não podia Bobadilla encontrar nada de comprometedor. E assim se explica a subsequente atitude dos Reis Católicos, que, ao terem notícia da chegada do Almirante e de seus irmãos a Castela, logo expediram ordens para que fôsem soltos, mandando também que êles se apresentassem na côrte para serem ouvidos.

Não havia por onde lhes pegar, é esta a verdade, e, para mais, o Almirante mantinha a afirmação de que o meridiano-raia passava pela cidade de *Meca* e incluía no hemisfério castelhano a *Arábia Feliz*. Só haveria que fazer verificar o asserto e, para tanto, ninguém melhor que o próprio Almirante e seu irmão Bartolomeu. O caso, para os Reis Católicos, seria, pois, resolvido desta maneira, e, ou o Almirante podia comprovar a justeza daquela sua afirmação, pelo que todos os seus títulos, privilégios e rendimentos lhe

(34). — Navarrete, *ob. cit.*, tomo I, pág. 396.

(35). — *Ibidem*, pág. 393.

seriam confirmados, guardados e aumentados; ou se tornava patente o lôgro em que induzira os soberanos e, então, ver-se-ia como equilibrar a balança dos seus merecimentos. O Almirante teria de decidir êste dilema na viagem que empreendeu em 11 de maio de 1502, e não é de ignorar que, embora dizendo haver nela atingido as cercanias orientais do *Rio Ganges*, não conseguiu redimir-se aos olhos de Fernando “o Católico”.

A êste Rei já então não restava qualquer dúvida de que o Almirante servira em Castela à política ultramarina de D. João II de Portugal e, por isso mesmo, nunca as queixosas reclamações e impetrações do navegador lhe mereceram consideração.

“En los pleitos colombinos el fiscal amenazaba á Diego Colon con sacar á luz unos documentos que probaban la culpa de su padre” (36).

Não seria isto senão um estratagemma para refrear a teimosia reivindicadora de Diogo Colon, porque os tais documentos nunca apareceram. O certo, porém, é que Fernando “o Católico” tratava o primeiro Almirante como pessoa que servira mais os interesses de Portugal do que os de Castela, e Diogo Colon sofria as consequências de tal duplicidade.

*

A um homem que navegou em navios portugueses e a quem se concedia o privilégio de estar presente quando o sábio Mestre José Vizinho relatava a D. João II o resultado do seu labor cosmográfico nas terras do ultramar aonde fôra enviado, não era dado pensar diferentemente dos navegadores portugueses, cuja experiência — baseada, como é de crer, no percurso terrestre de entre Lisboa e Pôrto — os levou a atribuir os comprimentos sucessivos de 16 $\frac{2}{3}$, 17,5 e 18 léguas ao grau do meridiano e da equinocial. A tendência era para aumentar, buscando a exatidão necessária, e não para diminuir, fazendo tábua rasa do que em Portugal se considerava mais acertado.

E' verdade que alguns cosmógrafos da Antigüidade, tais como Alfragano, computavam o comprimento do grau do meridiano em 56 milhas e $\frac{2}{3}$, mas estas eram milhas árabes, ao passo que as de Colon eram milhas romanas de mil passos, muito menores (37).

Por todo o exposto se vê que Cristóbal Colon atuava em Castela como instrumento inteligente e fiel de uma política bem urdida e bem observada. Os seus conceitos geográficos só favoreciam os

(36). — Antônio Ballesteros y Beretta, *Cristóbal Colón y el Descubrimiento de América*, Barcelona, 1945, vol. II, cap. III, pág. 436.

(37). — Luciano Pereira da Silva, *ob. e vol. cit.*, págs. 461-462.

Reis Católicos na medida em que D. João II não fôsse prejudicado no seu intento de fazer do Atlântico Sul e do Índico mares de Portugal. Divergindo necessariamente dos cosmógrafos e navegadores portugueses, Colon atribuía o comprimento de “54 léguas y dos tercios de milla” ao grau do meridiano e da equinocial, pelo que, e considerando tal medida como padrão miliário então adotado em Castela, a raia teria de ser levada para oeste da foz do Amazonas, ficando portuguesas as regiões territoriais e marítimas situadas à nascente de tal limite e ao sul do equador.

As contas bem feitas situam o meridiano de partilha 27° a oeste da ilha de Santo Antão, ou seja algures nas imediações ocidentais do rio Oyapoc, mas em Portugal, e depois em Espanha, assentou-se em que aquêl meridiano era o que corta o equador na costa setentrional do Brasil. Havia, porém, uma razão de pêso para se eleger uma raia mais a oeste no tempo de Filipe IV de Castela e III de Portugal, e,

“em 1637, na doação de Bento Maciel Parente, o rei das Espanhas declara que a repartição das índias do reino de Castela entre no rio de Vicente Pinzon, o atual Oyapoc, distante 40 léguas do Cabo Norte; para êle a costa brasileira avançava até 4° de latitude boreal, exatamente como hoje” (38).

Há quem pretenda que a ilha desde a qual se devia contar a distância para a marcação do meridiano-raia era a de *Santiago*. Mas o Tratado de Tordesilhas é bem explícito e formal no que, a tal respeito, prescreve:

“a suas altezas praz e os ditos seus procuradores em seu nome e per virtude dos ditos seus poderes outorgaram e consentiram que se faça e asyne pollo dito mar Oceano huma raya ou linha direita de poolo a poolo a saber do poolo Artico ao poolo Antartico que he de Norte a Sul. A qual raya ou linha se aja de dar derecha como dito he a trezentos e setenta legoas das ilhas do Cabo Verde pera a parte do Ponente...” (39).

Aqui só nos cabe fazer notar que *ilhas de Cabo Verde* são todas elas, é o arquipélago. Aquêl passo do documento só permite uma interpretação: a distância dever-se-ia contar a partir da costa oeste da ilha mais ocidental, que é a de *Santo Antão*.

E já que nos referimos ao Tratado de Tordesilhas, não deixaremos de acrescentar que êle constitui o registro de nascimento do

(38). — Dr. Duarte Leite, *Os falsos precursores de Álvares Cabral*, in *Hist. da Col. Port. do Brasil*, Pôrto, 1923, vol. I, pág. 198.

(39). — *Tratado de Tordesilhas*, in *Crônica de el-rei D. João II*, de Rui de Pina, nova edição com prefácio e notas de Alberto Martins de Carvalho, Coimbra, 1950, pág. 250.

Brasil. Na base da formação desta grande nacionalidade está o meridiano-raia aconselhado aos Reis Católicos por Cristóbal Colon “*en la respuesta de la repartición del mar é tierra con los portugueses*”, e êsse meridiano deveria situar-se a trezentas e setenta léguas das ilhas de Cabo Verde para a parte do Ponente. O Brasil deve ainda a sua fronteira do *Oyapoc* ao fato dos Reis Católicos se guiarem pelos conceitos geográficos do *Almirante del Mar Océano*, dos quais o item fundamental era aquêlê em que se considerava o comprimento de “*14 léguas y dos tercios de milla*” como medida mais exata do grau do meridiano e da equinocial.

*

* *

Sabemos que as “*ylhas e terra firme*” a que se alude nas cartas régias passadas, em 1486, a favor de Fernão Dulmo e João Afonso do Estreito, são as *Antilhas*, e também sabemos que esta designação abrange, nos mapas de Cantino e de Canério, o arquipélago antilhano e a “terra firme” da *Flórida*. Sendo assim, como é, torna-se perfeitamente compreensível que a “*terra firme per costa que se*” presumia “*seer a ylha das Sete Cidades*”, ou *Antília*, quedasse inominada nos referidos mapas e em outros similares, porque a designação de *Antilhas*, aplicada ao conjunto de ilhas e “terra firme”, diz-nos que esta última foi tomada pela *Antília* na ocasião do seu primeiro descobrimento.

Não pode haver dúvida quanto ao fato de Fernão Dulmo possuir informações concretas sôbre as regiões por onde, nos primeiros meses de 1485, tinham andado Cristóbal Colon e Mestre José Vizinho. Na carta que D. João II lhe mandou passar em 3 de março de 1486, começa-se por mencionar, como objetivo do descobrimento proposto, “*huma grande ylha ou ylhas ou terra firme per costa, que se presume seer a ylha das Sete Cidades*” (*Antília*); mas em seguida, e no “*caso que se nam queiram sogiguar as ditas ylhas e terra firme*”, garante-se-lhe o auxílio de “*gentes e armadas de navios*” “*pera sogiguar as ditas ylhas e terra firme*”.

Como se vê, tratava-se de ir buscar a “*grande ylha*” situada no mar ocidental e imediatamente ao sul do paralelo mais austral das Canárias, mas esperava-se encontrar “*ylhas e terra firme*”, o que significa que, já então, a *Antília* se havia convertido em *Antilhas* (*ylhas e terra firme*). Podemos provar que isto é assim e não de outra maneira, e fá-lo-emos adiante, em altura que nos parece a mais conveniente.

*

Na segunda metade de 1485 fizera-se correr, em Portugal, o boato tendencioso de que Cristóbal Colon fugira para Castela. E', pois, bem compreensível que Fernão Dulmo se aproveitasse de tão excepcional circunstância para se apropriar das "ylhas e terra firme" antes percorridas por aquêlo.

Não dissociemos a diligência de Dulmo junto de D. João II dos acontecimentos que lhe deram causa. A viagem de Cristóbal Colon e Mestre José Vizinho às regiões centrais do Novo Mundo, em 1484-1485, é um fato racional e evidente. Para mais, outro argumento se impõe ao nosso juízo como testemunho corroborante do mesmo fato: se Fernão Dulmo e João Afonso do Estreito se propunham empreender uma viagem de descobrimento "aa sua propria custa e despesa", é porque tinham a certeza de que ela seria profícua.

A iniciativa de Dulmo era a natural consequência do que soubera das viagens Coloninas ao ocidente. Ele pretendia aproveitar-se da ausência aparentemente forçada de Colon para se instalar nas Antilhas como donatário. Enganava-se porém, pois, se, por um lado, D. João II se lhe mostrava complacente e magnânimo, pelo outro, e encobertamente, tratava de lhe empecer os propósitos. Em 18 de junho de 1487, três meses depois da data fixada para o início da sua viagem, ainda Fernão Dulmo se encontrava na ilha Terceira. Nesta última ocasião via-se êle compelido a pleitear o capitão da ylha da Praia, por êste o haver esbulhado da capitania das Quatro Ribeiras (40).

Assim procedia o grande *Príncipe Perfeito* quando os seus reservados designios estavam em causa. Fernão Dulmo e João Afonso do Estreito não podiam discernir o jôgo "diplomático" em que D. João II tentava empenhar os Reis Católicos.

A quem nos objetasse que D. João II podia reprovar o projeto de Dulmo no próprio momento em que lhe foi submetido, responderíamos que tal projeto e as consequentes cartas régias serviam para mostrar que entre aquêlo Rei e Colon não havia nenhuma combinação. Colon oferecia aos Reis Católicos as "yslas y tierras firmes" do ocidente, e Dulmo obtivera o beneplácito de D. João II para idêntico fim. Não era preciso mais para abonar, em Castela, a independência de Colon.

*

Veremos mais adiante que a viagem de Colon às "Índias occidentais", em 1492, não foi a primeira, nem mesmo a segunda, efetuada por êste navegador a tais regiões. Nos mapas de *Cantino* e de *Canério* a designação de *Antilhas* abrange — como já dissemos

(40). — Vide *Carta do ouvidor Vasco Afonso*, in *ob. cit.*, de Manuel M. Velho Arruda, págs. 196-197.

— o arquipélago antilhano e a “terra firme” da *Flórida*. Era esta a “terra firme per costa que se” presumia “seer a ylha das Sete Cidades” ou *Antília*, e o acréscimo do arquipélago situado nas suas adjacências de sul e sueste é que motivou o nome de *Antilhas* para todo o conjunto.

De acôrdo com os referidos mapas, atribuímos a Colon o mérito de ter sido o primeiro que percorreu o arquipélago antilhano em tôda a sua extensão, porque só assim se explica o dito do mesmo Colon no seu codicilo testamentário de 19 de maio de 1506: “...la Isla Española que Dios me dió milagrosamente...”.

Também assim se explica que a *Antília*, sempre figurada a oeste da metade sul de Portugal em vários mapas do século XV, appareça em latitude muito mais baixa no globo de Behaim. Neste globo temos implícita a rota de Colon na sua viagem de 1492, dado que, a oeste das ilhas mais meridionais das Canárias, se vêem, ali, a *Antília* e uma outra ilha que com ela faz parelha pelo lado do norte. Certo é, portanto, que, tal como Dulmo, não tinha Colon em mente senão as *Antilhas*.

Os que, a exemplo do norte-americano George Nunn e do alemão Sophus Ruge, se mostram convencidos de que a *Flórida* do mapa português de Cantino “was drawn under the misapprehension that it was the mainland of Asia” ou como símile da representação Toscanelliana do extremo oriental asiático, podem bem emendar o seu êrro. Aquela figura geográfica, parte de um continente, nada tem de comum com a *Ásia*, porque desta região terrestre inserta, o mesmo planisfério, uma imagem integral e própria para confrônto. Acontece até — como já foi notado pelo historiôgrafo português Dr. Duarte Leite (41) — que o planisfério de Cantino “está incompleto no sentido transversal”.

“Comparando o âmbito equatorial com a largura da faixa tropical, verifica-se que só estão representados 257° dos 360° da circunferência total do globo; faltam portanto 103°, mais da quarta parte. E’ o espaço ainda desconhecido, compreendido entre a China, acêrca da qual já na Europa circulavam as noticias de Marco Polo e dos viajantes subseqüentes, e o Novo Mundo... E’ o Oceano Pacífico, entrevisto em 1512 por Antônio Abreu e Francisco Serrão pelo oriente e pelo outro lado por Vasco Nuñez de Balboa em 1513, amplidão imensa que primeiro sulcou em 1520 a audácia inigualável de Fernão de Magalhães”.

A *Flórida* dos mapas de Cantino e de Canério é terra nova, tomada pela *Antília* na ocasião do seu primeiro descobrimento.

(41). — Vide *O mais antigo mapa do Brasil, in Hist. da Col. Port. do Brasil*, vol. II, pág. 235.

Abrangida, em tais mapas, pela designação genérica de *Antilhas*, como nô-lo patenteiam as legendas respectivas, ela constitui a prova cabal e irrefutável de que em Portugal não se tomavam as “*índias*” castelhanas por terras asiáticas.

Para que buscar, pois, enganosos sofismas se a verdade verdadeira tem, neste caso, a firmeza inabalável de um axioma?! Não sendo asiática, aquela *terra firme* só pode identificar-se com a *Flórida*, e, identificada com esta, o seu redescobrimento por Colon tem de situar-se em época anterior a agosto de 1485, porque esta é a data em que êle se transferiu de Portugal para Castela.

Para tal verdade temos a confirmação inconcussa do italiano Pietro Pasqualigo, o qual, escrevendo de Lisboa à Senhoria de Veneza, em 18 de outubro de 1501, e referindo-se a uma das caravelas de Gaspar Côrte Real então regressada das regiões setentrionais do Novo Mundo, dizia:

“crêem os da dita caravela que a sobredita terra é firme e está ligada com a outra que o ano passado foi descoberta a oeste por outras caravelas de sua Alteza... Também crêem estar ligada com as Antilhas que foram descobertas pelos Reis de Espanha e com a Terra dos Papagaios (Brasil) ultimamente achada pelos navios deste reino que foram a Calicut” (42).

As *Antilhas* aqui mencionadas são *ilhas e terra firme*, pois só a *terra firme* poderia estabelecer a continentalidade enunciada pelos homens de Gaspar Côrte Real. E a que *terra firme* das *Antilhas* se poderiam referir êstes homens senão à que figura como tal nos mapas portugueses da época?!

*

* *

Em tórno das circunstâncias que, em 1500, determinaram a abordagem do Brasil por Pedro Álvares Cabral, formaram-se, nos últimos tempos, duas corrente de opinião: uma, a de que Pedro Álvares, como capitão-mor da segunda frota expedida para a Índia, se desviou intencionalmentê para oeste, no Atlântico Sul, com o fim de verificar a existência de terras incógnitas; outra, a de que o entôntro do Brasil, nesta viagem de Cabral, foi obra de mero acaso.

Dentre os que perfilham esta última opinião destacam-se o norte-americano Samuel Eliot Morison e o brasileiro Tomás Oscar Marcondes de Sousa. Ambos se esforçam por fazer consagrar a tese do acaso, mas, até hoje, não avançaram em prol desta sua aspiração um só argumento irretorquível.

(42). — Apud Carlos Malheiro Dias, *Hist. da Col. Port. do Brasil*. vol. I, pág. LV da *Introdução*, nota (56).

Não vamos citar aqui nenhuma das réplicas opostas a tais escritores por alguns dos mais prestigiosos nomes da nossa historiografia. Essas réplicas, ainda que brilhantes, confinam-se em limites demasiado apertados e deixam sem resposta algumas das questões trazidas para o debate.

Pretendem Morison e Marcondes de Sousa que o encontro do Brasil por Cabral tenha sido o primeiro daqueles casos em que, posteriormente, navios destinados à Índia abordaram, sem querer, a mesma região americana. Uma tal hipótese impor-se-ia naturalmente ao juízo dos estudiosos se a terra abordada por Cabral fôsse a do nordeste do Brasil. Mas, tendo o mesmo Cabral passado bastante a barlavento da costa de Pernambuco, só poderia depois descair para Oeste se o vento Sueste, em vez de alargar para Este, como sempre sucede, apertasse para o Sul.

Ora êste último caso, quando se dá, raramente se prolonga por mais de um dia. E se admitimos a possibilidade de Cabral só haver encontrado vento ponteiro ao sul de Pernambuco, torna-se evidente que, êste capitão, atirado, por êsse vento, para a costa do Brasil na altura do Monte Pascoal, ficaria dominado pela preocupação de não poder prosseguir a sua viagem para a Índia.

Se o vento com que Cabral navegou na região ao sul de Pernambuco foi sempre Sueste ou outro mais escasso, o caminho que êle veria franqueado às suas naus, a partir de Pôrto Seguro, seria o de Nordeste e não o de Sul, no qual, para mais, se lhe apresentaria o *Parcel dos Abrolhos* como obstáculo a transpor.

A preocupação de que antes falamos seria naturalmente agravada pela "*tempestade*" de Sueste suportada no ponto em que a frota primeiro fundeou e a favor da qual ainda navegou para o norte, em busca de encoradouro mais seguro (43).

Pois bem: se as circunstâncias que levaram Pedro Álvares Cabral ao Brasil tivessem sido as que antes se apontam, porque, a não ser um propósito deliberado, nenhuma outras se podem admitir, algo daquela preocupação transpareceria não só nas cartas enviadas, de Pôrto Seguro, ao rei D. Manuel — e das quais ainda existem a de Pero Vaz de Caminha e a de Mestre João — mas também na chamada "*Relação do Pilôto Anônimo*".

Mas que conclusão nos é dado extrair de tais escritos? — Só esta: que uma tal preocupação nunca apoquentou o ânimo do capitão-mor ou o de qualquer outro homem na frota embarcado. Em Pôrto Seguro nunca o prosseguimento da viagem para a Índia esteve em causa; nunca se pensou em que a viagem pudesse ser estorvada por qualquer vento proeiro, e se tal pensamento nunca perpassou pela mente de ninguém, é porque o vento com que a

(43). — Vide a chamada "*Relação do Pilôto Anônimo*", in T. O. Marcondes de Sousa, *O Descobrimento do Brasil*, São Paulo, 1946, pág. 303.

frcta navegou na região ao sul de Pernambuco se fôra alargando para Este, como sempre é o caso.

Isto e só isto, é que nos é dado inferir dos documentos citados!

Passar, com naus que se destinam a águas do Cabo da Boa Esperança, bem a barlavento do Cabo de Santo Agostinho e depois ver-se pegado com a costa em 17° de latitude Sul, só pode ser consequência de descuido imperdoável ou de ação voluntária. Se, a Cabral, o vento se alargou para Este ao sul de Pernambuco, como ressalta da certeza em que êle estava de poder prosseguir a sua viagem para a Índia, não iria alongar a sua rota para Oeste sem um motivo ponderoso.

Ora o verdadeiro motivo por que Álvares Cabral abordou o Brasil, na altura do Monte Pascoal, patenteia-se naturalmente a quem quer que o procure. Tratava-se de tomar posse oficial do quinhão português talhado na "*terra firme*" que D. João II dizia existir "*al Austro*" — quinhão não maior do que o necessário para fazer do equador o limite austral das navegações espanholas no Atlântico.

A lenda de que Pedro Álvares Cabral encontrou o Brasil por acaso foi inventada na côrte portugêsa e serviu para mascarar a ação de Cristóbal Colon junto dos Reis Católicos, visto que, tendo sido o próprio Colon quem aconselhou aos mesmos monarcas o meridiano-raia dos respectivos domínios ultramarinos, havia que imunizar o seu nome contra suspeitas prejudiciais já formuladas e abonar a sua isenção com o "*descobrimento*" tardio e "*causal*" do Brasil.

Esta é a resposta acertada às seguintes interrogações de Marcondes de Sousa:

"Não atinamos com a vantagem que poderia ter D. Manuel em ocultar a verdade sôbre o descobrimento do Brasil por Cabral. Acaso o modo como êste capitão-mor o achou, podia ter alguma influência pró ou contra os interesses de Portugal, de vez que já estava firmado o Tratado de Tordesilhas?"

"Se o referido monarca declarasse que o Brasil tinha sido encontrado, porque à sua procura mandou Cabral, haveria perigo em não se efetuar a posse do mesmo para a corôa portugêsa?"

Questões como estas só se formulam porque não se atenta no verdadeiro papel desempenhado por Cristóbal Colon junto dos Reis Católicos. Considera-se o Novo Mundo como descoberto por Colon em 1492, mas a verdade é que existem provas seguras do mesmo navegador por lá haver andado em época anterior.

O simples fato de Colon chegar às *Canárias*, na sua primeira viagem castelhana às *Antilhas*, e de ali ter feito "la *Pinta* redonda,

porque era latina”, demonstra conhecimento exato de tóda a região oceânica que ia sulcar. E’ verdade que nenhum paralelo das Canárias se pode tomar como o melhor caminho para as Antilhas, mas também é certo que, por fôrça do Tratado de Paz luso-espanhol de 1480, estavam os navios espanhóis proibidos de freqüentar a metade oriental do Atlântico ao sul da latitude da ilha de Ferro.

Na segunda viagem, quando já não era de acatar a supracitada restrição, seguiu Colon a melhor rota possível para as mesmas paragens, o que Morison louva e exalta como um milagre de intuição, pois para esta “grande autoridade em navegação à vela”, como lhe chama Marcondes de Sousa, tudo é intuição ou acaso quando se trata das rotas seguidas por Colon no Atlântico Norte, por Vasco da Gama no Atlântico inter-tropical ou por Cabral no descobrimento oficial do Brasil.

*

O senhor Morison considera a *História de las Indias*, de Frei Bertolomeu de Las Casas, “*uma história grande e nobre*”, — a obra que desejaria conservar se tódas as que tratam do descobrimento da América fóssem destruídas. Pois ao senhor Morison ousamos nós lembrar as seguintes palavras de Las Casas:

“Dicho queda en el capitulo precedente,... cuál fué la ocasión primera o primer principio que parece haber tenido Cristóbal Colón para el descubrimiento destas Indias; pero,... quando determinó buscar un principe cristiano que le ayudase e hiciese espaldas, ya él tenia certidumbre que había de descubrir tierras y gentes en ellas, como si en ellas personalmente hubiera estado (de lo cual cierto yo no dudo),...” (44).

*

“el segundo es, que en otras cosas antiguas, de que tuvimos relación los que fuimos al primer descubrimiento de la tierra y población de la isla de Cuba (como quando della, si Dios quisiere, hablaremos, se dirá) fué una ésta, que los indios vecinos de aquella isla tenían reciente memoria de haber llegado a esta isla Española otros hombres blancos y barbados como nosotros, antes que nosotros no muchos años: esto pudieron saber los indios vecinos de Cuba, porque como no diste más de diez y ocho leguas la una de la otra de punta a punta, cada día se comunicaban con uns barquillos o canoas, mayormente que Cuba sabemos, sin duda, que se pobló y poblada desta Española”.

(44). — *Ob. cit.*, tomo I, lib. I, cap. V.

.....
"Pero en la verdad, como tantos y tales argumentos y testimonios y razones naturales hobiese, como arriba hemos referido, que le pudieron con eficacia mover, y muchos menos de los dichos fuesen bastantes, bien podemos pasar por esto y creerlo o dejarlo de creer, puesto que pudo ser que nuestro Señor lo uno y lo otro le trujese a las manos, como para efectuar obra tan soberana que, por medio dél, con la rectísima y eficacísima voluntad de su beneplácito determinaba hacer. Esto, al menos, me parece que sin alguna duda podemos creer: que, o por esta ocasión, o por las otras, o por parte de ellas, o por todas juntas, *cuando él se determinó, tan cierto iba de descubrir lo que descubrió y hallar lo que halló, como si dentro de una cámara, con su propia llave, lo tuviera*" (45).

O senhor Morison, como outros Colombistas da sua categoria, está convencido de que Cristóbal Colon se propôs chegar a Cingão (Japão) e a Catáio (China); esquece, porém, que os "espejitos" e "cuentecillas de vidrio", os "bonetes colorados", os "cascabeles" e outras "sortijas de laton", únicas coisas que Colon levava consigo para oferecer ou negociar, não podiam destinar-se a japoneses ou a chineses, mas sim, e muito apropriadamente, ao gentio ignorante e ingênuo das Antilhas.

As Antilhas constituíam, pois, o objetivo real e já conhecido de Colon. Chamou-lhe "Índias" porque esta designação, evocando as tradicionais e aliantes riquezas do oriente asiático, era a única capaz de suscitar o interesse dos Reis Católicos pelas "yslas y tierras firmes" mencionadas nas "Capitulaciones" de 17 de abril de 1492.

Isto mesmo nos diz Fernando Colon, que, ao pretender justificar a designação de Índias Ocidentais dada por seu pai às yslas y tierra firme das Antilhas, remata o seu razoado com a seguinte tirada:

"Mayormente que como él supiese que a todos era manifiesta la riqueza y grande fama de la India, quería provocar con aquel nombre a los Reyes Católicos, que estaban dudosos de su empresa, diciéndoles que iba a buscar y hallar las Indias por la vía del Occidente" (46).

No livro de nossa autoria, intitulado *D. João II e Cristóbal Colon* (47), escrevemos:

"Cristóbal Colon visitou as Antilhas e as regiões continentais adjacentes antes de ir propor a "emprêsa das Indias" aos monarcas espanhóis. Ele sabia que só nas

(45). — *Ibidem*, cap. XIV.

(46). — *Vida del Almirante Don Cristóbal Colón*, cit., cap. VI, pág. 44.

(47). — Lisboa, 1951, pág. 42.

grandes Antilhas as populações eram de índole benigna e pacífica, e como também saberia ser a *ilha de Haití* a única região que prontamente lhe poderia fornecer as amostras de ouro necessárias para entreter as esperanças dos Reis Católicos, para ali se dirigiu na primeira viagem e ali estabeleceu o fulcro da expansão colonial espanhola” (48).

Ora no seu *Diário da primeira viagem* e na parte referente ao dia 9 de janeiro de 1493, mostra-se o mesmo Colon decidido a suspender a exploração da costa setentrional da *ilha de Haití* para abreviar o seu regresso a Espanha.

“Dice que esta noche, en nombre de nuestro Señor, partiria á su viaje, sin mas detenerse en cosa alguna, *pués habia hallado lo que buscaba*” (49).

Qual tinha sido, por conseguinte, o objeto da sua busca? Não fôra, com certeza, outra terra mais ocidental que a *ilha de Haití*, posto que, depois de haver abordado a costa nordeste da *ilha de Cuba* e de por ela ter seguido algum tempo na direção de poente, retrocedeu para Sueste, em demanda da ilha a que deu o nome de *Espanola*. Esta constituia, portanto, o principal escôpo da sua viagem — aquêlê em que sabia poder angariar algum ouro para levar aos Reis Católicos.

Cristóbal Colon visitara, pois, a *ilha de Haití* em ocasião anterior e não muito remota, o que, aliás, se prova com o croquis da costa norte-occidental da mesma ilha, saído do punho do navegador. Tal croquis, como apontamento enquadrado no “*cuaderno de á bordo*” da viagem de 1492, revela um conhecimento dos litorais haitianos superior ao que o Almirante poderia ter adquirido nesta viagem, porque apresenta o delineamento da costa ao sul da comprida saliência em que se situa o pôrto de *San Nicolás* e essa costa não foi avistada no decurso da rota então seguida, por Colon, entre os extremos adjacentes de *Cuba* e de *Haití* (50).

Por tudo isto é que os descendentes de Cristóbal Colon — lesados pelo não cumprimento do que, entre os Reis Católicos e o navegador, fôra contratualmente ajustado — nada ganharam com o pleito movido contra a corôa de Castela.

“Era a glória de Colombo como descobridor destas ilhas, “*las Indias*”, “*primero que por otra ninguna persona fuesen descubiertas*”, o que Diogo Colombo, filho do descobridor, pretendia salvaguardar com a pergunta de uma das suas *probanzas* em 1515; e em 1535, as se-

(48). — *Ob. cit.*, pág. 42.

(49). — Navarrete, *ob. cit.*, tomo I, pág. 264.

(50). — Vide croquis citado e rota mencionada em, A. Ballesteros y Beretta, *ob. cit.*, vol. II, pág. 85 e entre págs. 88 e 89.

gundas *probanzas*, do fiscal real Villalobos, precisamente “plantearon un franco litigio a la gloria que se tenia reconocida a Colon”, pretendendo “demonstrar que el Descubrimiento no había sido logrado desde su principio, por la *yndustria é mano del dho Colón antes que por yndustria é manos de otros que primero lo ynbentaron*”.

“Ora os efeitos dos *pleitos* “comenzaram a sentirse de inmediato, según lo documenta la *Historia* de Gonzalo Fernández de Oviedo, en cuyas páginas se asentó que el Descubrimiento, más que tal, parecia más cabalmente un *reencuentro*” (51).

Nenhuma outra conclusão pode ocorrer a quem quer que estude este problema. Para tal conclusão convergem, aliás, os juízos casuais e não sofismados de historiógrafos como o Dr. Vitorino Magalhães Godinho, o qual, em artigo recentemente publicado nesta *Revista de História* (52), sob a epígrafe *Fontes Quatrocentistas para a Geografia e Economia do Saara e Guiné*, assim se manifesta:

“*Este liuro he de rotear .s. de todo Portugal e de Galiza atee Sorlinga e Oexamite e das ylhas de Madeyra e dos Açores e de Guynee*”, que ocupa os fols 292r a 315r do “*Manuscrito de Valentim Fernandes*”, constitui o primeiro roteiro português que até nós chegou. Mas outros anteriores devem ter existido, que se perderam ou estão ignorados. “*Este liuro he de rotear*” indica somente os rumos e distâncias estimadas, sem descrições das terras e com apenas raras conhecenças. O próprio estilo — “sabe que...” — junto à simplicidade das indicações náuticas e ausência de preocupações geográficas, para não falar das etnográficas e comerciais, e o fato de terminar no golfo da Guiné levam a datar este roteiro de *circa* 1480-1485. Um parágrafo que tem passado despercebido suscita certas dificuldades cronológicas: “*Sabe que jazem as Antilhas com ho Ferro leste e hoeste. E ha na rota vjç. léguas largas. E estando nelas demorura as ylhas do Cabo Verde, .s. a do Sal leste e hoeste toma a quarta do noroeste e sueste*”. Trata-se sem equívoco — dados os rumos e distância — das Antilhas na América Central. Ora a primeira viagem de Colombo é posterior de alguns anos à data atrás apontada. Teremos, visto isso, de atrasar a data do roteiro? Esta solução coaduna-se pouco com a natureza do texto. Tratar-se-á, quanto àquêl parágrafo, de interpolação? Ainda há que admitir terceira hipótese: é que estas frases de “*Este liuro he de rotear*” se integram no conjunto de indícios de um conhecimento pré-colombino das Antilhas (que uma passagem do próprio Colombo sugere e outras alusões tornam

(51). — De um artigo do Dr. Francisco Fernandes Lopes na *Seara Nova*, n.º 552, Lisboa, 12 de março de 1938. Os trechos em castelhano são transcrições do livro de Rómulo Carbia, *La nueva historia del descubrimiento de América*, Buenos Aires, 1936, págs. 121-122, 96 e 94.

(52). — N.º 13, de janeiro-março de 1953.

provável. Parece-me dificilmente contestável que o roteiro em questão é anterior a 1485”.

O tom inseguro destas considerações do Dr. Vitorino Magalhães Godinho convence-nos de que este ilustre historiógrafo nunca teve sob os olhos a seguinte passagem da *Historia* de las Casas:

“Cognosciéndose Cristobal Colón estar ya muy cerca de tierra, lo uno, por tan manifiestas señales, lo otro, por lo que sabia haber andado de las Canarias hacia estas partes, porque siempre tuvo en su corazón, por cualquiera ocasión o conjetura que le hobiese a su opinión venido, que habiendo navegado de la isla del Hierro por este mar Océano 750 léguas, poco más o menos, había de hallar tierra; después de anochecido, al tiempo que dijeron la Salve, como es la costumbre de marineros, hizo una habla muy alegre y graciosa a toda la gente y marineros, reduciéndoles a la consideración las mercedes que a él y a todos Dios en aquel viaje había hecho, dándoles tanta llana mar, tan suaves y buenos vientos, tanta tranquilidad de tiempos sin tormentas y zozobras, como comúnmente a los que navegan por la mar suelen acaecer; y que porque él esperaba en la misericordia de Dios que antes de muchas horas les había de dar tierra, que les rogaba encarecidamente que aquella noche hiciesen muy buena guardia en el castelo de proa, velando y estando muy sobre aviso para mirar por tierra mejor que hasta entonces habían hecho (pues habiendo puesto en el primer capitulo de la instrucción que dió a cada capitán de cada navio, partiendo de las Canarias, conviene a saber, que habiendo navegado 700 leguas hacia el Poniente, sin haber descubierto tierra, no navegasen más de hasta media noche, lo cual no habían hasta entonces guardado y él lo había disimulado por no darles más pena, por el ansia que llevaban de ver tierra), porque él tenía gran confianza en nuestro Señor que aquella noche habían de estar muy cerca de tierra, o quizá verla;...” (53).

Atente-se bem nestas palavras de Las Casas e ter-se-á a base irremovível em que estabelecer um juízo definitivo sobre a época em que foi elaborado *“Este livro he de rotar”*. Essa época não pode ser posterior ao ano de 1485, porque no princípio de 1486 já Fernão Dulmo sabia que não precisava de mais de quarenta dias para chegar às *Antilhas*.

No caso de Dulmo, e pelo que nos é dado assentar perante o globo de Martin Behaim, tratava-se de fazer uma primeira bordada da *ilha Terceira* até à latitude em que se situava a *Antília* ou *ilha das Sete Cidades*, e, depois, seguir para oeste até encontrar *“hum grande ylha, ou ylhas, ou terra firme per costa”*. Dulmo propunha-se navegar durante quarenta dias para o seu almejado objetivo, e

(53). — *Ob. cit.*, tomo I, lib. I, cap. XXXIX, págs. 197-198.

quarenta dias era tempo bastante para atingir as ilhas do setor nordeste do arquipélago antilhano. Ora Cristóbal Colon, que não era adivinho e que fôra para Castela em agôsto de 1485, também já então estava ciente de que “*de la isla del Hierro*” — a única das Canárias que se menciona no citado parágrafo de “*Este livro he de rotear*” — às mesmas *Antilhas*, mediavam 700 léguas largas.

Las Casas, guiando-se pelas instruções redigidas por Colon para os capitães dos outros dois navios (a *Pinta* e a *Niña*) da viagem de 1492, menciona “*la isla del Hierro*” como ponto do qual as *Antilhas* distavam obra de entre 700 e 750 léguas. Mas, como Cristóbal Colon iniciou a travessia para as *Antilhas* na ilha *Gomera* e não na *ilha do Ferro*, ressalta e impõe-se a conclusão de que as referidas instruções derivaram de um roteiro português em que se continha um parágrafo como o que figura em “*Este liuro he de rotear*”.

Fica, pois, cabal e definitivamente provado que Cristóbal Colon sabia da existência das *Antilhas*, como sabia o rumo e a distância a que demoravam de “*la isla del Hierro*”. Fica igualmente provado que o objetivo de Colon, na sua viagem de 1492, eram as *Antilhas* e não quaisquer ilhas ou terras asiáticas.

*

A *Voz* — um dos jornais de Lisboa — no seu número 9.913, de 13 de novembro de 1954, insere o relato de uma conferência pronunciada na Sociedade Cervantina de Madrí pelo historiógrafo português Augusto Krusse Aflallo. Dêsse relato respigamos a seguinte passagem:

Krusse Aflallo cita o manuscrito de Valentim Fernandes, em que se lê: “Sabe que jazem as *Antilhas*, com o *Hierro* — uma das ilhas — leste e oeste no mesmo paralelo. E há na rota 700 léguas largas”. Sobre êste caso o orador fala de Fernando Colon, quando êste diz que Cristóbal Colon, seu pai, havia dito aos marinheiros que não navegassem depois da meia noite”.

Ora êste passo da conferência do senhor Krusse Aflallo dimana de uma conversação que tivéramos anteriormente com o mesmo senhor e na qual lhe mencionamos o aludido parágrafo do roteiro incluído no *Manuscrito de Valentim Fernandes*, o passo antes transcrito de *Las Casas*, que amplia informes idênticos de Fernando Colon, e as conclusões a que chegáramos com o correlacionamento destes textos. Explicamos-lhe também — e isto aqui repetimos para elucidação de quem nos leia — que a ordem dada por Colon para que não se navegasse depois da meia noite quando se tivessem percorrido 700 léguas de caminho desde as Canárias, constituía uma

precaução contra a possibilidade de se esbarrar em qualquer costa não avistada ao anoitecer. Isto é, Colon presumia que tôda a terra que se pudesse encontrar até à meia noite teria sido avistada antes do escurecer e, se assim não acontecesse, dever-se-ia pairar desde aquela hora até aos primeiros alvares da manhã seguinte.

*

Ter Morison como historiador de grande autoridade e citar os seus juízos em abôno de argumentos contrários à prioridade dos navegadores portugueses no descobrimento do Novo Mundo, é pedir visão e arrimo a quem disso carere. Repare-se no seguinte trecho de um livro de Marcondes de Sousa:

“Morison admite que da parte de Fernão Dulmo e de João Afonso do Estreito houve uma tentativa para descobrir terras ao ocidente a qual malogrou, quando diz: “Não é difícil compreender porque Dulmo e Estreito não foram bem sucedidos. O mês de março, em que pretendiam fazer-se ao mar, é mau tempo para navegar ao Oeste dos Açores, por ser o mês de ventos tempestuosos de Oeste e Noroeste. O perigo e o receio de enfrentar tais ventos podiam ter provocado algum motim que os obrigasse a voltar; pois a fácil viagem de Colombo com ventos favoráveis foi quase frustrada pela covardia de seus homens” (54).

Para completar êste passo do livro de Marcondes de Sousa, vejamos ainda o que Morison nos diz sôbre Martin Behaim — o “cosmógrafo” indigitado como companheiro de Dulmo e de Estreito:

“In 1484 there come to Lisbon a young Nuremberger named Martin Behaim,... he visited the Azores and married a daughter of the captain of Faial, and received knighthood from the king in 1485. *The next year he was proposed as a member of the Dulmo-Estreito voyage, but possibly did not go; in 1490 he returned to Nuremberg and there in 1492 constructed his famous globe, in time to receive complimentary mention in the Nuremberg Chronicle*” (55).

Posto isto, caberia a Marcondes de Sousa — que reproduz a metade setentrional daquele globo no aludido livro de sua autoria — desenganar-se quanto à possibilidade de Dulmo e Estreito tomarem qualquer rumo de Oeste, a partir da Terceira — como quer Morison — para buscar a mesma ilha (*Antília*) que Behaim situava a oeste da *ilha do Ferro*.

(54). — *O Descobrimento do Brasil*, cit., pág. 53.

(55). — S. E. Morison, *Admiral of the Ocean Sea*, Boston, 1942, vol. I, cap. VI, págs. 99-100.

O senhor Morison considera-se um historiador e não um poeta, porque, no dizer do “bachiller Sanson Carrasco” — uma das figuras criadas pelo gênio de Miguel Cervantes no seu imortal *D. Quixote* — “el poeta puede contar o cantar las cosas, no como fueron, sino como debian ser; y el historiador las ha de escribir, no como debian ser, sino como fueron, sin añadir ni quitar a la verdad cosa alguna”.

Pois, em nossa modesta opinião, pretender que Dulmo e Estreito, largando da Terceira, tomassem qualquer rumo de Oeste para demandar uma ilha situada imediatamente ao sul do paralelo mais austral das Canárias e em meridiano que Behaim julgava passar pelo grupo ocidental dos Açores, é tão impróprio de poeta como de historiador.

*

No que se refere à viagem de Vasco da Gama, vejamos algumas das opiniões de Morison tal como foram traduzidas por Marcondes de Sousa:

“Essas instruções (as que foram elaboradas por Vasco da Gama para Cabral) revelam quão cuidadosas eram as observações de Gama, Dias e da geração de navegadores portugueses que os precederam nas viagens da Guiné; pois o melhor caminho de regresso, da Guiné a Portugal, era descer até ao equador ou ir além, a fim de apanhar os alísios de SE e a corrente equatorial. E’ admissível supor-se ter sido o Atlântico Sul explorado pelos portugueses até 5 graus de latitude S e 20 graus de longitude O de Greenwich, durante as viagens regulares que realizaram à Guiné.

“Vasco da Gama, partindo das ilhas de Cabo Verde a 2 de agosto de 1497, cometera o erro natural de navegar a Sudeste, diretamente para o Cabo da Boa Esperança. Parece que êle pretendia atravessar o golfo da Guiné em rumo direto. Dêsse modo caiu na faixa da monção SO cheia de tornados, perdeu a verga grande e teve a corrente equatorial pela proa”. “Daí por diante, é o que geralmente se supõe, aproveitou os alísios SE da maneira que recomenda a Cabral, a fim de atingir o mais rapidamente possível a faixa ocidental; mas levou três meses e um dia para avistar terra, a da baía de Santa Helena, Africa do Sul” (56).

Como se vê, Morison fala das viagens regulares dos portugueses à Guiné e dos ensinamentos delas resultantes, mas pretende que Vasco da Gama tenha cometido “o erro natural de navegar a Sudeste, diretamente para o Cabo da Boa Esperança”, e isto com naus — ou seja com navios bojudos e de armação redonda!!!

(56). — *O Descobrimento do Brasil*, cit., págs. 191-192.

Ora Vasco da Gama fêz com as suas naus o que devia fazer. O alísio de Sueste atinge, em agôsto, o seu limite mais setentrional, e para o norte dêsse limite, no lado oriental do Atlântico e quase até às ilhas de Cabo Verde, os ventos sopram do quadrante de Sudoeste. Havia, pois, que dar uma bordada das ilhas de Cabo Verde para sueste até à altura em que o vento se torna proeiro e, então, virar a seguir na volta do mar com amuras cerradas a bombordo. O vento, sendo já o do alísio de Sueste, ajustar-se-ia nesta direção, e mais tarde, ao largo da costa de Pernambuco, far-se-ia l'Es-sueste. Isto é o que, por via de regra, se verifica em agôsto, pois o vento pode ocasionalmente variar para outras direções, mas só por curtos lapsos de tempo.

Admitamos, porém, que Vasco da Gama não sabia estas coisas e que, portanto, também não sabia da existência do Brasil. Ao virar de bordo, com o alísio de Sueste, não poderia calcular em que altura êste vento lhe permitiria aproveitar caminho para o sul. Resolver-se-ia, então, a navegar para sudoeste e por mares desconhecidos até encontrar os ventos que o levassem ao Cabo da Boa Esperança?!...

Para quem não conhecesse a região ocidental do Oceano ao sul do equador, a boa intuição seria navegar para l'Este e para o ponto em que, como no caso dos navios que regressavam da Mina, se encontrava o alísio de Sueste e se iniciava a bordada de oeste, a qual, bem encostada ao vento, com amuras cerradas a bombordo, se poderia talvez recurvar em rota austral não muito apartada do eixo ilhas de Cabo Verde — Cabo da Boa Esperança.

Haja, porém, coerência! — Se Vasco da Gama não adotou êste procedimento obviamente intuitivo, visto que, segundo Morrison, êle desconhecia as regiões ocidentais do Atlântico, é porque sabia não ser tal procedimento o melhor, como mais tarde outros puderam verificar à custa da sua reputação profisisonal e das viagens que viram retardadas ou que não conseguiram levar a bom têrmo.

Se Vasco da Gama enveredou resoluta e confiadamente pelo caminho que seguiu, há que ver nisso o procedimento de um homem conhecedor da região atravessada e não o de um aventureiro inconsciente e atrevido, pois a sua viagem tinha um escopo determinado — a Índia.

Estudem-se estas questões históricas com cuidado e sem "parti pris", e ver-se-á como estão certos os juízos formulados pelo nosso almirante Gago Coutinho no que respeita às rotas seguidas por Vasco da Gama e por Pedro Álvares no Atlântico inter-tropical.

Essas rotas necessàriamente diferentes, porque diferentes eram as estações (de primavera e de verão) em que se trilharam, só podiam ser adotadas em face de ensinamentos colhidos anteriormen-

te na citada região oceânica, pois ninguém por elas haveria seguido sem a certeza da sua viabilidade.

As viagens de Gama e de Cabral efetuaram-se com naus e em nenhuma delas se foi esbarrar com a saliência nordeste do Brasil, o que não é o caso de tantas outras em que, posteriormente e mesmo com os navios mais finos dos tempos modernos, se encontrou o referido obstáculo pela proa.

*

O senhor Samuel Eliot Morison não ousa asseverar que Pedro Álvares Cabral tivesse abordado o Brasil por acaso, mas insiste

“em afirmar que os fatos são perfeitamente compatíveis com a luta de Cabral contra ventos e correntes e daí avistar êle o Monte Pascoal sem suspeitar de terra e sem desejo de descobri-la”.

“Pedro Álvares Cabral não é comandante naval da classe de Vasco da Gama, mas revelou bom senso aceitando os seus conselhos. Cabral conduziu sua frota admiravelmente, e a sua viagem foi uma das mais importantes da história moderna. A opinião de não passar Cabral de simples boneco, levando consigo um esquema de antemão traçado, é uma ofensa à sua memória” (57).

Não somos capazes de compreender como se pode ofender a memória de Cabral ao sustentar que o Brasil foi por êle abordado propositadamente. Para o nosso entendimento é muito mais honrosa uma intencionalidade discreta e hàbilmente concretizada do que um acaso gerado por absurdas circunstâncias, a qual a de Pedro Álvares se cingir quanto podia ao alísio de Sueste na vizinhança da costa nordeste do Brasil, estando persuadido de que nenhuma terra a sotavento o impediria de folgar e facilitar o caminho aos seus navios.

Depois de 1500 todos os mareantes passaram a saber que o território brasileiro se estendia, em cunha, para nascente e que, por tal fato, quando ao demandar qualquer ponto do Atlântico austral, tinham de contornar o alísio de Sueste com amuras cerradas a bom-bordo e tão cingidos ao vento quanto possível. As suas rotas, a partir das ilhas de Cabo Verde, subordinavam-se ao condicionamento imposto pelos ventos reinantes ao sul destas ilhas, pelas correntes e calmas equatoriais e do Gôlfo da Guiné, pela altura em que se encontrava o alísio de Sueste e pela situação da costa nordeste do Brasil. Ora a tudo isto atenderam Vasco da Gama e Pedro Álvares Cabral nas rotas modelares que seguiam, mas, a dar

(57). — *Apud* Marcondes de Sousa, *ob. cit.*, págs. 202-203.

crédito ao palavreado de Morison, só o teriam feito por intuição, adivinhação ou acaso!

Morison não quer que se tivessem feito explorações preliminares nas regiões ocidentais do Atlântico inter-tropical e, segundo tal critério, Vasco da Gama navegou para sudoeste e por mares desconhecidos sem saber até onde o levaria o alísio de Sueste! Para esta aventura de desfêcho incerto e contra os mandamentos ditados pela prática e pelo bom senso, entendeu-se que os navios pesados, bojudos e de velame quadrangular eram mais convenientes que as maneáveis caravelas usadas nas viagens de descobrimento e exploração das regiões ignotas!! E é com incongruência dêste jaez que se pretende impugnar o labor prévio de investigação oceânica patenteadado pela modelar concepção das rotas de Gama e de Álvares Cabral!!!

As naus *São Gabriel* e *São Rafael* foram construídas especialmente para a primeira viagem à Índia, e Vasco da Gama sabia muitíssimo bem que não podia seguir diretamente das ilhas de Cabo Verde para o Cabo da Boa Esperança. Êle levava consigo o piloto Pero de Alenquer e êste, além de ser um dos melhores práticos do Gôlfo da Guiné, já sulcara, com Bartolomeu Dias, todo o mar da África sud-occidental. O fato de se terem adotado naus para a primeira viagem à Índia, prova que as rotas adequadas às suas possibilidades já então eram conhecidas, e, se consideramos que os preparativos para tal viagem se iniciaram logo depois de celebrado o Tratado de Tordesilhas (58), só nos cabe concluir que tais rotas foram procuradas e estabelecidas em época anterior a 1494.

Mais: Vasco da Gama é o homem a quem se deve atribuir êsse trabalho de exploração preliminar no Atlântico inter-tropical, porque êle, sabendo por onde conduzir as suas naus nos meses de verão, também sabia qual era o melhor caminho para elas nos meses de inverno. Prova-se isto com a sua própria viagem e com as instruções que elaborou para a viagem de Cabral, esta iniciada em 9 de março de 1500 e aquela em 8 de julho de 1497.

Em Portugal também há quem defenda a opinião de que Pedro Álvares Cabral encontrou o Brasil por acaso. Também cá se argumenta com os casos em que outros navios destinados à Índia se viram pegados com a costa do Brasil ao norte ou na altura dos *Abrolhos*. E diz-se ainda que nos "roteiros se encontra menção do acidente possível, e da arribada que cumpria evitar". No entanto, não

(58). — O Tratado de Tordesilhas é de 7 de junho de 1494, e D. João II de Portugal faleceu em outubro de 1495. Mas foi êste Rei "... que ordenou de mandar fazer dous navios: & a madeira de que se avião de fazer foy mādada cortar per hum João de Bragãça moço de môte que foy vedor desta obra, & foy levada a Lisboa no anno de mil & cccxciii". (Fernão Lopes de Castanheda, *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portuguezes*, 3a. edição, Coimbra, 1924, liv. I, cap. I, pág. 8). Para mais completa elucidação, vide Damiano Peres, *História dos Descobrimientos Portuguezes*, Porto, 1943, cap. XIII.

se cuida de apurar as causas de tais percalços, previstos, é certo, nos roteiros, mas com o fim de prevenir os pilotos contra a sua própria negligência, porque só por negligência ou inabilidade os navios de vela se podem ensacar na costa ao sul do Cabo de Santo Agostinho.

Em 6 de abril de 1582 saiu de Lisboa, com destino à Índia, uma frota de cinco navios comandada por Antônio de Melo e Castro. Quatro dêstes navios singraram ao largo da costa do Brasil e fizeram a sua viagem sem qualquer contratempo. O quinto, porém, precisamente o do capitão-mor, desgarrou-se para sotavento e foi parar aos *Abrolhos*, regressando dali a Lisboa por, a seu bordo, se ter assentado em que não era possível prosseguir para o sul (59). Ora nós perguntamos: se os outros quatro navios puderam barlaventar os obstáculos da costa do Brasil, por que foi o do capitão-mor ensacar-se ao norte dos *Abrolhos*, depois de haver montado a parte mais levantina do território brasileiro?!... Questão de não se ter cingido bem ao vento, evidentemente, até porque, acelerando-se assim a marcha do navio, êle se desgarrou dos outros sem que isso fôsse notado em nenhum dos dois lados.

Não há, pois, que explicar e justificar o caso de Cabral com exemplos resultantes de negligência ou inabilidade. No caso de Antônio de Melo e Castro, como em outros idênticos, logo sobreveio o convencimento de que não era possível continuar a viagem para o sul; no de Cabral jamais um tal convencimento obsecou a mente de ninguém, nem mesmo perante o óbice dos *Abrolhos*, que os homens de Pedro Álvares souberam transpor sem dificuldades dignas de menção. Em 1500 não houve perda nem encalhe de nenhum navio nos baixios dos *Abrolhos*, o que mostra à evidência que os homens de Cabral se aproximaram dêstes perigosos parcéis, não com a despreocupação de quem navega em mar limpo, mas sim com o cuidado de quem sabia existir ali uma zona de baixios traiçoeiros.

Não foi por ter navegado com vento escasso de Sueste na região ao sul de Pernambuco que Pedro Álvares Cabral abordou o Brasil na altura do Monte Pascoal. Cabral sabia da existência do Brasil tanto e tão bem que, enquanto alguns dos seus acompanhantes pensavam ter encontrado uma ilha, êle, mui plácidamente, pôs-lhe o nome de “a *Terra de Vera Cruz*”, como o atesta e documenta a carta de Pero Vaz de Caminha, cujo fêcho, de alvedrio pessoal, não pode invalidar as palavras, então anotadas, do capitão-mor.

Terra, e não ilha, é, aliás, o têrmo de que se serviu o rei D. Manuel, de Portugal, para, em 1501, anunciar aos Reis Católicos o “descobrimento” do Brasil por Álvares Cabral. Aquêle Rei sabia, portanto, que se tratava de um continente, sem que, para isso,

(59). — Cf. J. Lúcio de Azevedo, *Viagens de um florentino a Portugal e à Índia*, in *Revista de História*, de Lisboa, vol. 13.º, págs. 114-115.

tivesse recorrido à “genialidade” de um Vespúcio qualquer. Porque assim era, ao Brasil chamavam então os italianos residentes em Lisboa a “*terra dei papagá*”, como o documentam as cartas que alguns deles expediram, em 1501, para a Itália.

As pessoas de espírito reto e imparcial não custará a compreender que, para negar o propósito do descobrimento oficial do Brasil, não serve o falaz argumento de que outros navios se ensacaram posteriormente na costa ao norte dos *Abrolhos* por efeito de vento escasso soprando na região ao sul de Pernambuco. Isso aconteceu, de fato, em várias ocasiões, mas tais casos só patenteiam a negligência ou inabilidade de quem pilotava os navios, posto que, sabendo-se da existência dos *Abrolhos* e de costa a sotavento, haveria que virar a proa para o setor de Nordeste-Este até que o vento propiciasse a montagem folgada daqueles parcéis. E’ isto, de resto, o que aconselhava o piloto quinhentista Gaspar Manuel, de quem aqui reproduzimos as seguintes palavras:

“E depois de atravessarem se o vento for piorando fazendo-se tão escasso que os va metendo na costa do Brasil, e tanto que desconfiem já de cobrar os *Abrolhos*, seria de parecer que voltassem outra vez à linha, ou andar numa volta e noutra escolhendo sempre o melhor conforme o vento render, com que cobrem mais barlavento, e isto até passar aquela sezão de vento escasso, que não poderá durar muito” (60).

E’ verdade que, para os partidários da casualidade, Pedro Álvares Cabral não sabia da existência do Brasil e, por isso, te-lo-ia levado o vento escasso a topar a costa na altura do Monte Pascoal. Não se considera, porém, que, se assim tivesse acontecido, haveria na frota de Cabral mais forte propensão para retroceder do que para prosseguir, pois ninguém deixaria de pensar que, com tal vento, o único caminho viável seria o de nordeste e não o de sul.

Mas em Pôrto Seguro nunca semelhante pensamento perpassou pela mente de Cabral ou pela de qualquer dos seus homens. Cabral convocou em Pôrto Seguro um conselho de capitães, não para discutir o impedimento ou a inviabilidade do caminho do sul, mas somente para deliberar sobre a conveniência de fazer regressar o navio de mantimentos a Lisboa com a notícia do “descobrimento”. Tal como Vasco da Gama, êle havia contornado o alísio de sueste com o cuidado requerido para não esbarrar na saliência do nordeste do Brasil, e isso, por si só, atesta o conhecimento prévio do obstáculo assim evitado.

(60). — *Roteiros portugueses da viagem de Lisboa à Índia nos séculos XVI e XVII*, publicados por Gabriel Pereira, Lisboa, 1898, pág. 42.

Vendo bem as coisas, o nosso almirante Gago Coutinho só erra quando considera Bartolomeu Dias o pioneiro do mar do Brasil. Dias capitaneava um dos navios da frota de Cabral e isso não escusou Vasco da Gama de elaborar as instruções de navegação pelas quais Pedro Álvares devia guiar-se na região inter-tropical do Atlântico.

Nem mesmo Pero Escolar, um dos pilotos que fizeram a viagem à Índia com o Gama e que seguia na frota de Cabral como piloto-mor, estava habilitado a delinear por si só a rota desta segunda viagem. E' que o Gama, tanto na ida como na vinda, sulcou o Atlântico inter-tropical nos meses de verão e Cabral ia fazê-lo nos meses de primavera, o que implicava um caminho algo diferente a partir das ilhas de Cabo Verde. Ora as referidas instruções só particularizam as partes da rota que Escolar não podia determinar com exatidão, aquelas que envolviam maior responsabilidade, porque delas dependia a boa condução da frota entre as ilhas de Cabo Verde e o Cabo da Boa Esperança.

*
* *
*

E' de marcar com uma pedra branca a hora em que o nosso almirante Gago Coutinho se fêz historiógrafo dos Descobrimentos. A êle se deve o esclarecimento definitivo de vários problemas técnico-náuticos suscitados pelas navegações dos pioneiros do Atlântico. Sôbre o florentino Américo Vespúcio, por exemplo, são modelos de concisão e acerto os trabalhos em que tem analisado e comentado algumas obras de autores italianistas, concebidas com o único fim de consagrar e perpetuar o equívoco que levou o friburguês Martin Waldseemüller a chamar *América* ao novo continente sud-occidental.

Insurge-se o almirante Gago Coutinho — e com tôda a razão — contra os que arvoram Vespúcio em descobridor do Brasil e em dirigente da frota portuguesa que percorreu em 1501-1502 a extensão costeira brasileira-argentina situada entre o Cabo de Santo Agostinho e os 53° de latitude austral. E vejamos que, se êsses autores são sinceros no desêjo de escudar a memória de Vespúcio contra as acusações que lhe têm sido feitas, não deviam atribuir-lhe façanhas impossíveis de realizar nem funções técnico-náuticas para as quais não tinha competência. E' falso que Vespúcio tivesse percorrido, em 1499, a costa setentrional do Brasil navegando de poente para nascente e, portanto, contra vento e corrente; como é falso ter Vespúcio capitaneado a frota mandada ao Brasil em 1501 a partir de um lugar do litoral brasileiro situado em 32° de altitude Sul.

“Vespúcio prova-nos na sua carta (de 1502) que não ia interessado na navegação, pois a rota possível no verão — que teria de ser *indireta*, como sabemos que a fôra a de V. da Gama — não podia ter sido logo pelo Sudoeste contra a *monção do sul*, como é hoje a rota de um navio a motor. Porque no verão, entre as ilhas de Cabo Verde e o Equador, encontra-se vento de Sul, contrário, o qual obriga a iniciar a viagem rumando, não por Sudoeste como conta Vespúcio, mas contornando a Guiné para Sueste” (61).

“Abastecidos os navios em Cabo Verde, lemos na carta que navegaram pelo golfo por um rumo “tra libeccio e 1/2 giorno”, ou seja pelo *Susudoeste*,... Passados 64 dias de viagem, chegaram a uma “terra nuova”, a qual “per molta ragione” a seguir indicadas, foi considerada “terra ferma”, ou *continente*” (62).

Os “documentos” que servem de base para atribuir a Vespúcio o descobrimento do Brasil e da referida extensão costeira brasílica-argentina, são as reproduções manuscritas de três cartas dêste florentino para o “seu amigo Lorenzo di Pier Francesco de Medici” — uma de Sevilha, com data de 18 de julho de 1500; outra de Cabo Verde, com data de 4 de junho de 1501; e a última de Lisboa, sem data, mas que teria sido escrita após a conclusão da viagem portuguesa de 1501-1502.

Há também os “documentos” vespucianos impressos, os quais se distinguem e conhecem pelas designações de *Mundus Novus* e de *Lettera al Soderini*. Neste último — tôda a gente o sabe — as viagens descritas são quatro: duas por Castela — em 1497-1498 e em 1499-1500; e duas por Portugal — em 1501-1502 e em 1503-1504.

Ora todos êsses “documentos” têm provocado teimosas controvérsias entre os próprios autores italianistas. Querem uns que seja apócrifo o grupo manuscrito e autêntico o grupo impresso; outros querem o inverso; e ainda outros querem que sejam autênticos os dois grupos. Para os segundos — o italiano Alberto Magnaghi e seus acólitos — as viagens de Vespúcio reduzem-se a duas. Para os outros as viagens são quatro, conforme o relato da *Lettera al Soderini*. Bem vistas as coisas, é a veracidade dos relatos vespucianos que está em causa, porque em qualquer dos dois grupos de “documentos” — assim chamados pelos autores italianistas — há mentiras demasiado gritantes para serem acreditadas.

Na *Lettera* está, porém, a chave de tôda a questão, parecendo-nos mesmo que o italiano Alberto Magnaghi não teria, certamente, deixado de resolver completamente o problema vespuciano

(61). — Gago Coutinho, *Américo Vespúcio*, in *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, janeiro e fevereiro de 1948, 66a. série, num. 1. e 2, pág. 77.

(62). — *Id.*, *ib.*, pág. 76.

se houvesse cuidado mais da probidade do que dos falsos méritos do seu compatriota. Na *Lettera*, as duas viagens autênticas de Vespúcio foram desdobradas em quatro. Da viagem com Hojeda fizeram-se duas, e da viagem portuguesa de 1501-1502 fêz-se outro tanto. Ninguém ignora que certos casos apresentados na *Lettera* como sucedidos na primeira viagem de Vespúcio pertencem verdadeiramente à que êle fêz com Hojeda, e provado, por Magnaghi, que Vespúcio só tomou parte na viagem portuguesa de 1501-1502, torna-se evidente que muito do que se passou nesta viagem foi transposto, na *Lettera*, para a seguinte.

A *Baía de Todos os Santos*, mencionada na *Lettera* como escala da viagem de 1503-1504, já figura no mapa de Cantino, que foi acabado em outubro de 1502 (63). Temos, pois, que, se o descobrimento da *Baía* se deve a uma viagem portuguesa em que Vespúcio participou, essa viagem foi a que se iniciou em maio de 1501 e terminou em 22 de julho de 1502 (64). Aliás, o passo confusamente redigido na quarta viagem da *Lettera* — “*qualunche delle navi che si perdesse della flocta, o del suo Capitano, fusse a tenere nella terra, che el viaggio passato. Discoprimo in un porto, che li ponémo nome la badia di tucti e sancti*” — é geralmente traduzido nestes têrmos: “*qualquer navio que se perdesse da frota ou da Capitânia, fôsse a terra que a viagem passada descobrimos, em um pôrto a que pusemos o nome de Baía de Todos os Santos*”.

O que, porém, importa salientar, é que, tendo a *Baía de Todos os Santos* sido descoberta e batizada na viagem de 1501-1502, só na quarta viagem da *Lettera* êsse “pôrto” se menciona como escala onde Vespúcio então permaneceu “*dua mesi & 4 giorni*”. A *Mundus Novus* e o manuscrito (ou manuscritos) que se tem como reprodução autêntica de uma carta vespuciana de 1502 descrevem a viagem de 1501-1502, mas não aludem de modo nenhum a notável baía então visitada pela primeira vez. Também não mencionam o encontro da *ilha de São João*, a qual, já figurada no mapa de Cantino com o nome de *Quaresma*, foi doada a Fernão de Loronha em 16 de janeiro de 1504, por ter sido êle que a “*achou e descobryo*” no decurso da mesmíssima viagem de 1501-1502, efetuada sob o seu comando.

E’ êste mais um caso transposto na *Lettera* para a falsa quarta viagem de Vespúcio. No relato da terceira descreve-se o percurso de Cabo Verde até um ponto da costa brasileira situado em 32 graus de latitude Sul com as seguintes tiradas, que respigamos da *História da Colonização Portuguesa do Brasil*:

(63). — Cf. Duarte Leite, *O mais antigo mapa do Brasil*, in ob. e vol. cit., pág. 229.

(64). — *Id.*, *ib.*, págs. 254 e 256.

“Partimos dêste pôrto da Etiópia e navegamos para Sudoeste quarta de Sul de modo que em 67 dias fomos dar a uma terra que distava 700 léguas do dito pôrto para o Sudoeste. Durante êstes 67 dias tivemos o pior tempo que nunca ninguém experimentou, por causa das muitas chuvas, turbilhões e tempestades que nos assaltaram, sempre com o tempo contrário, porque o forte da nossa navegação foi continuamente nas vizinhanças da linha equinocial, onde é inverno no mês de julho e achamos que os dias eram iguais às noites e que a sombra caia constantemente para o Sul. Prouve a Deus mostrar-nos no dia 17 de agosto uma terra nova. Aí surgimos a meia légua da costa, e deitamos fora os nossos batéis para ver se a terra era habitada e de que qualidade de gente: e achamos que era habitada por gente pior que animais.

.....
“Achamos ser uma terra muito amena, viridente e de boa aparência, e situada para além da equinocial 5 graus para o Sul....

.....
“Partimos desta paragem e seguimos nossa navegação entre Levante e Siroco, que assim corre a costa.

“Fizemos muitas escalas, mas nunca encontramos gente que quisesse tratar conosco, e assim navegamos tanto que vimos que a terra voltava para o Sudoeste, e desde que dobramos um Cabo, ao qual demos o nome de Cabo Santo Agostinho, começamos a navegar para o Sudoeste. Este Cabo fica a uma distância de 150 léguas para Levante da sobredita terra onde viramos matar os cristãos. Está a 8 graus além da linha equinocial para o Sul. Continuando a navegar, um dia avistamos muitos homens na praia, que contemplavam o prodígio das nossas naus e a maneira como navegávamos. Fomos ao seu encôntro, surgimos em bom ancoradouro e dirigimo-nos a terra nos batéis... Cinco dias permanecemos neste lugar e aqui encontramos canafistula verde e sêca no cimo das árvores. Deliberamos trazer dêste lugar dois dêstes homens para que nos ensinassem a língua, e ofereceram-se três de livre vontade para nos acompanharem a Portugal.

“...partimos dêste pôrto navegando sempre para Sudoeste à vista de terra, fazendo continuamente muitas escalas e falando com infinidade de gente. Andamos tanto para o sul que já estávamos para além do Trópico de Capricórnio, onde o polo Antártico se eleva sôbre o horizonte 32 graus, e já tínhamos perdido de todo a Ursa Menor, estando a Maior tão baixa que só a avistávamos no extremo do horizonte e regulávamo-nos pelas estrelas do outro polo Antártico,...”

No que aqui se transcreve pouco haverá que não seja ficção. Da ilha de Fernão de Loronha nada se diz, porque o encôntro desta ilha foi transposto na *Lettera* para a quarta viagem que Vespúcio nunca fêz. De fato, é no relato desta quarta viagem que se censura o capitão-mor por ter ido à Serra Leoa iniciar a bordada para sudo-

este, mas, dado que a ilha referida foi encontrada em 1501 e não em 1503, é forçoso concluir que a rota seguida pela frota da viagem de 1501-1502 — na qual ia Vespúcio — é a que na *Lettera* se descreve como tendo sido a da quarta viagem. A nenhum navio de vela é possível atingir a ilha de Fernão de Loronha navegando de Cabo Verde para susudoeste ou sudoeste. Para demandar a costa de Pernambuco ou qualquer ponto mais austral do litoral brasileiro, nos meses de junho, julho e agôsto, a rota teria de ser como a de Vasco da Gama em agôsto-setembro de 1497, e, porque assim se procedeu na viagem portugêsa em que Vespúcio foi ao Brasil, assim se pôde encontrar, nessa viagem, a ilha doada a Fernão de Loronha em 16 de janeiro de 1504.

Nunca conseguimos atinar com as razões justificativas dos nomes *Quaresma* e *São João*. Como quer que seja, a ilha foi abordada pela frota de Fernão de Loronha em 10 de agôsto de 1501, pois que, no *Esmeraldo de situ orbis*, de Duarte Pacheco Pereira, figura ela com o nome de *Sam Lourenço*, santo cuja festa se celebrava naquele dia. Na *Lettera*, portanto, descreve-se uma falsa quarta viagem com fatos sucedidos na de 1501-1502, e, assim, não foi em 10 de agôsto de 1503 — como se diz na *Lettera* — mas no mesmo dia de 1501, que Vespúcio chegou à ilha onde então se teria perdido o navio do capitão-mor.

E vejamos: a frota da viagem de 1501-1502 compunha-se de três navios, dos quais, segundo a *Lettera*, só dois regressaram a Lisboa, por ter sido queimado o outro, quando, ao voltarem do Brasil, arribaram à Serra Leoa. Ora na viagem seguinte — fictícia — os navios seriam seis. Um dêles — o capitão-mor — naufragou na ilha então encontrada; outro, com Vespúcio a bordo, ancorou em um “boníssimo pôrto” da ilha por espaço de oito dias, no último dos quais se foi juntar a uma nau então avistada e com ela voltou ao mesmo ancoradouro para se aprovisionarem de água e lenha, retomando ambos, logo depois, a sua rota para a costa do Brasil; os três navios restantes, com o capitão-mor embarcado em um dêles, haviam-se entretanto esgueirado não se sabe para onde, sem fazer nenhuma tentativa para que os outros dois se lhes reunissem; e, assim, Vespúcio e a sua “conserva”, por um lado, e o capitão-mor com metade da frota, pelo outro, nunca mais voltaram a encontrarse, nem mesmo em Lisboa, onde Vespúcio haveria considerado que essa metade da frota se teria perdido “p. la superbia & pazia” do capitão-mor!!!

Mas na *Lettera* embaralharam-se fatos verdadeiros com invencionices! O número de navios regressados a Lisboa na pseudo quarta viagem é uma sofisticada repetição dos que realmente completaram a terceira. Nesta, a volta dos navios a Lisboa ter-se-ia feito pela Serra Leoa e pelos Açores, o que é de acreditar; naquela

rumaram diretamente do Brasil para o mesmo pôrto, o que não é viável. Há, portanto, aqui uma rota verdadeira e uma rota imaginada, exatamente como se nota nas rotas que se teriam seguido de Cabo Verde e do arquipélago de Cabo Verde para o extremo nordeste do Brasil, das quais a de 1501 é tão errônea quanto a de 1503 é acertada!

E é com esta salganhada de verdades e mentiras que se pretende consagrar Vespúcio como “grande navigatore, scopritore e cosmografo”! E’ certo que Vespúcio foi nomeado piloto-mor da “Casa de la Contratación de Sevilla” em março de 1508, e, nesta qualidade, teria não só de instruir os pilotos castelhanos em “lo que es necesario de saber en el cuadrante é estrolabio”, como também de fazer um mapa “padron general, el cual se llame *Padron Real*, por el cual todos los pilotos se hayan de regir é gobernar”. Acontece, porém, que, da autoria de Vespúcio, nenhum mapa se conhece, parecendo mesmo que êle nunca se ocupou na feitura do tal *Padron Real*, pois em 1512, quando no cargo lhe sucedeu o português João Dias de Solis, foi êste incumbido de executar igual tarefa.

Mas voltando à terceira viagem descrita na *Lettera*, repare-se em que o último tópicio da transcrição anteriormente apresentada é também produto fantasioso dos falsários que engendraram o “documento”, porquanto os navegadores portugueses da época regulavam-se, em águas do hemisfério sul, pelas alturas do Sol ao meio dia e não pelas estrelas do polo antártico. De resto, em nenhum dos “documentos vespucianos” citados se fala do Sol como astro então utilizado para a obtenção das latitudes, o que nos leva à conclusão de que, por nada se saber ainda dêste método em Florença, atribuíram os tais falsários a Vespúcio as suas próprias concepções astro-náuticas. Daí a frase: “*regulavamo-nos pelas estrelas do outro polo antártico*”.

Não há senão que rir com tudo isto e com o palavreado charlatanesco de vários ou variados autores vespucistas. Segundo êsses autores, Vespúcio até teria ido na viagem de 1501-1502 porque o rei D. Manuel não dispunha de ninguém tão competente como êle para calcular latitudes, longitudes e “muchas cosas más”! Ora em Portugal sabia-se que o meridiano que cruza o equador na costa setentrional do Brasil — ou seja na aresta norte da ilha do Marajó — passava num outro ponto do litoral brasileiro situado em 28 graus de latitude Sul! Não está aqui uma surpreendente determinação de longitude?!... Pois quem tal escreveu em 1505 foi o português Duarte Pacheco Pereira e não o florentino Amerigo Vespucci!

Não há base em que se possa alicerçar a fama de Vespúcio como navegador que dirigiu uma frota de descobrimento em águas do Atlântico-Sul. Quanto a navegação, se exceptuamos a cópia manuscrita da carta de Cabo Verde, todos os outros “documentos ves-

pucianos” manuscritos ou impressos estão inquinados de falsidade. Na viagem de 1499-1500, com Hojeda, Vespúcio percorre a costa setentrional do Brasil navegando, contra vento e corrente, até 5 ou 6 graus de latitude Sul; e na viagem portuguesa de 1501-1502, a costa do Brasil é abordada, segundo a *Lettera*, “5 graus ao sul da linha equinocial” e dali navegam 150 léguas — ou 300, segundo a *Mundus Novus* — por “entre Levante e Siroco, que assim corre a costa”, até ao *Cabo de Santo Agostinho!!!*

Temos aqui um trecho de navegação ideado sôbre um mapa como o de Canério, na parte em que a representação da costa tem feição conjectural e se orienta — muito diversamente da realidade — por “entre Levante e Siroco”, até ao *Cabo sta croxe*, que ali se situa em 8 graus de latitude Sul.

O “documento” vespuciano manuscrito de 1502 não menciona este fantasioso trecho de navegação costeira, mas nele se diz que, uma vez abordada a costa brasileira, o caminho se fêz, ao longo do litoral, por “*sudoeste quarta de oeste*”, numa extensão de “800 léguas”, atingindo-se por fim a latitude de 50 graus Sul. Descontado o absurdo do rumo, resta a possibilidade de Vespúcio ter realmente percorrido todo o litoral brasílico-argentino até àquela latitude, mas este “documento” de 1502, tal como a *Mundus Novus*, é totalmente omisso em abonações toponímicas e nem sequer nele se encontra um resquício de observação pelo qual se possa comprovar que o florentino passou nos *Abrolhos*, em *Cabo Frio* ou na larguíssima foz do *Rio da Prata!!*

Só na quarta viagem da *Lettera* a navegação de Vespúcio e da sua “conserva” é de acreditar, não porque êle tivesse participado em outra viagem portuguesa que não fôsse a de 1501-1502, mas sim porque, como veremos, êle não passou da região de Pôrto Seguro. O resto é tudo falso, visto que não se pode acompanhar o litoral brasílico-argentino navegando a um único rumo. Ao chegar a *Cabo Frio* haveria que rumar para oeste e a maravilhosa baía da Guanabara não teria passado despercebida; e ao atingir o *Rio da Prata* outro tanto haveria que fazer, porquanto o litoral se flexiona ali para poente e a margem do sul, muito distante, não era visível para quem vinha do norte ao longo da costa.

Agarram-se os autores italianistas à toponímia das primeiras representações cartográficas do Brasil para erigirem o seu “genial” Vespúcio em padrinho de vários locais do litoral brasileiro. Mostram-se assim mais vespucistas que os falsários que forjaram e publicaram a *Lettera*, porque, segundo êstes, Vespúcio só foi encarregado de dirigir a frota da viagem de 1501-1502 a partir dos 32 graus de latitude Sul. Por conseguinte, nenhum topônimo da costa brasileira lhe pertence.

A representação do Brasil nos mapas dos primeiros três lustros do século XVI foi propositadamente falseada. Prova-se isto com o mapa de Cantino e com os mapas subseqüentes, nos quais os delineamentos geográficos da África se mostram tão exatos quanto os do Brasil se mostram falsos. Não convinha aos interesses da corôa portugüesa que os castelhanos se inteirassem da verdadeira configuração do litoral brasileiro-argentino e, por isso, nenhum mapa daquela época representa a costa brasileira, ao sul do Cabo de São Tomé de acôrdo com a realidade geográfica, isto é, recuada para poente. Ora Vespúcio, naturalizado castelhano em 1505 e piloto-mor da *Casa de la Contratación* entre 1508 e 1512, nunca informou os castelhanos de que as terras ao sul do Brasil lhes pertenciam. Por que?! — Respondamos: porque êle mesmo nunca vira a costa brasileira ao sul da região de Pôrto Seguro!

Vas vejamos o que a *Lettera* nos diz quanto à *Baía de Todos os Santos* e quanto a outros lugares do Brasil pretensamente visitados por Vespúcio na sua quarta viagem, que êle não fêz:

“Não encontramos lá (na Baía) nem o nosso Capitão nem nenhuma outra nau da armada. Esperamos dois meses e quatro dias, e vendo que nada resolvíamos, decidimos a minha conserva e eu correr a costa e navegamos mais para diante 260 léguas, até chegarmos a um pôrto onde concertamos fazer uma fortaleza, o que fizemos. Nela deixamos 24 cristãos que vinham na minha conserva, que os recolhera da nau capitânea naufragada. Permanecemos neste pôrto 5 meses construindo a fortaleza e carregando os nossos navios com pau brasil, porque não podíamos navegar além por faltar-nos gente e aparelhos. Feito tudo isto, conviemos em voltar para Portugal, que nos ficava entre o Norte e o Nordeste, e assim deixando os 24 homens em terra, com mantimentos por seis meses, 12 bombardas e muitas outras armas, pacificamos a gente do país, da qual não faço menção nesta viagem, não porque não vissemos e praticássemos com infinita, pois fui pela terra dentro acompanhado de trinta homens algumas quarenta léguas, onde vi tantas cousas que renuncio a contá-las, reservando-as para as minhas Quatro Jornadas. Está esta terra, fora da linha equinocial da parte do Sul, em 18 graus e além da posição de Lisboa 37 graus a Ocidente, segundo mostraram nossos instrumentos. Feito tudo isto despedimo-nos dos Cristãos e da gente da terra, e começámos a nossa navegação pelo Nor-Nordeste, que é um vento entre a tramontana e o vento grego, com tenção de ir em direitura à cidade de Lisboa” (65).

Vamos mostrar agora que êste passo da *Lettera* se deve transpor para a viagem de 1501-1502, única portugüesa, em que Ves-

(65). — Apud Carlos Malheiro Dias, *A Expedição de 1503*, in *Hist. da Col. Port. do Brasil*, vol. II, pág. 291.

púcio participou. Para tanto valemo-nos do *ato notarial* de Valentim Fernandes, o qual é datado de 20 de maio de 1503. Começa este documento por aludir à viagem de Pedro Álvares Cabral e em seguida expõe:

“Passados dois anos, uma outra armada do mesmo cristianíssimo rei, destinada a êsse fim, tendo seguido o litoral daquela terra por quase 760 léguas, encontrou nos povos uma só língua, batizou a muitos e, avançando para o sul, chegou até à altura do polo antártico, a 53 graus, e tendo encontrado grandes frios no mar voltou para a pátria.

“Esta *imagem*, isto é, a daqueles homens (aborígenes brasileiros, argentinos ou patagões) e o presente *crocodilo* manda o egrégio varão João Draba, para perpétua memória do rei sereníssimo à capela do sangue de Cristo, fundada em Bruges, cidade da Flandres, para louvor de Deus onipotente e da pátria, no ano da salvação 1503, no mês de maio.

“E eu *Valentim Fernandes de Morávia*, tabelião público por ordem do mesmo rei de Portugal, li a *carta* presente diante da régia majestade, dos seus barões, supremos capitães e pilotos ou governadores dos seus navios da supracitada terra dos antípodas com o novo nome de *terra de santa cruz* e todos unânimamente a confirmaram e eu coligi tudo isto dum livro escrito por mim, mediante a narração de dois homens da terra acima referida, e abaixo assinados, que durante 20 meses lá moraram e afirmo que tudo isto é verdadeiro pelo que vi e me relataram” (66).

Como esclarecimento complementar a este passo do *ato notarial* de Valentim Fernandes, aqui transcrevemos a seguir uma pequena nota do historiógrafo português Fontoura da Costa (67):

“Pero Vaz de Caminha, na sua preciosa carta a D. Manuel, terminada em Pôrto Seguro no dia 1 de maio de 1500, afirma que Cabral deixou em *Vera Cruz* dois degredados (talvez Afonso Ribeiro fôsse um deles) e que, na noite de 30 de abril para 1 de maio, fugiram para terra dois grumetes; foram pois quatro os portugueses que ficaram em *Vera Cruz*.

“D. Manuel, na sua carta a Fernando o Católico, escrita em Lisboa no ano de 1505, a propósito dos dois degredados de Cabral, declara: “*Dêstes dois homens, em uma outra armada, que diretamente mandamos àquela terra, voltou um que sabia a língua dos indigenas, e nos informou de tudo*”. Esta armada só podia ser a de 1501-1502. Concluimos do exposto que a frota de 1501-1502 recolheu em *Vera Cruz — Santa Cruz*, de D. Manuel — em

(66). — *Apud* Fontoura da Costa, *ob. cit.*, pág. 93. A observação, “aborígenes brasileiros, argentinos ou patagões”, intercalada no texto, entre parênteses, é nossa.

(67). — *Ibidem*, págs. 95-96.

setembro de 1502, dois homens, segundo Valentim Fernandes, dos quatro que ali ficaram em 2 de maio de 1500. Foram êles quem deram a Fernandes as informações que êle teve das terras americanas. E' pena não estar completo êste seu documento, para se conhecerem os nomes dos referidos informadores".

Faremos notar que não foi em setembro de 1502, mas sim em fins de dezembro de 1501, que os dois degredados deixaram a região de Pôrto Seguro. Os 20 meses que êles ali permaneceram assim o fazem entender e, para mais, os navios de tal expedição estavam de volta a Lisboa em 22 de julho de 1502.

Provado fica, pois, que na viagem de 1501-1502 é que Vespúcio esteve na *Baía de Todos os Santos* e na região de *Pôrto Seguro*, onde, segundo a *Lettera*, permaneceu cinco meses. E' verdade que uma parte da pequena frota desta viagem percorreu o litoral até à latitude mencionada no *ato notarial* de Valentim Fernandes, mas Vespúcio ficou a construir a fortaleza de que fala e a pesquisar o que a nova terra teria de comerciável. Nisso seria êle perito e para isso fôra êle na viagem.

Assim se explica e justifica que, ainda em 1514, depois de Vespúcio ter exercido o cargo de piloto-mor em Sevilha entre março de 1508 e fevereiro de 1512, nada se soubesse em Espanha sôbre a exata configuração do litoral brasílico-argentino ao sul do Cabo de São Tomé. De 24 de novembro de 1514 é a "capitulación" ajustada com João Dias de Solis, o sucessor de Vespúcio no cargo de piloto-mor. Ora Solis propôs-se demandar as "*espaldas de Castilla del Oro*" por um canal inter-oceânico tido como existente no local do *Rio da Prata* e do qual se tivera notícia em Castela no mesmo ano de 1514. Solis armou uma frota de três navios e pará lá se dirigiu em outubro de 1515, acabando por tombar vitimado pelas setas dos aborígenes em fevereiro do ano seguinte. E, regressados os seus companheiros a Castela, ali se ficou então sabendo que o "canal" para onde a frota se encaminhara "*no era más que un rio que tiene diecisiete léguas de ancho en su desembocadura*".

De muitas e variadas maneiras se evidencia o caráter fraudulento da *Lettera al Soderini* e do manuscrito que se diz reproduzido uma carta escrita por Vespúcio, em 1502, ao seu amigo Lorenzo de Medici. O pôrto onde Cabral deixara quatro homens em 1500 estava naturalmente indicado como escala da viagem de 1501-1502. Êsses homens haveriam aprendido a linguagem dos indígenas e poderiam, portanto, ser utilizados como intérpretes naquele ou noutro lugar da costa brasílico-argentina. Nós sabemos que dois desses homens foram então trazidos para Lisboa e também sabemos que a permanência de 20 meses em Pôrto Seguro lhes situa o embarque em data não posterior a dezembro de 1501. Posto isto, con-

sideremos que, incumbido, o capitão-mor, de verificar o delineamento geográfico da parte meridional do continente, resolveu levar consigo os mesmos dois homens, e que, assim fazendo, deixou em Pôrto Seguro alguma gente para aprontar os carregamentos de pau brasil que os navios tomariam quando ali voltassem de torna-viagem para o norte. E' bem de ver que, na sua ida ao sul, não se faria o capitão-mor acompanhar de um espião, porque Vespúcio, domiciliado em Sevilha e relacionado com a *Casa de la Contratación*, não podia ser olhado de outro modo. Pois bem: no pouco que, da suposta digressão de Vespúcio pelo mar ao sul de Pôrto Seguro, nos contam o manuscrito vespuciano de 1502, a *Mundus Novus* e a *Lettera*, temos as variantes tão disparatadas como confusas de uma história sofisticada. Vespúcio ficou em Pôrto Seguro, porque lá é que o seu préstimo poderia servir. Durante a viagem de regresso a Lisboa ouviu a dita história, curta e omissa em tudo o que não convinha divulgar, e êle assim a transmitiu para Florença. O resto, o que fêz e presenciou na região de Pôrto Seguro, foi transposto na *Lettera* para uma falsa segunda viagem portuguesa.

Não quer isto dizer que em 1503-1504 não se tivesse feito uma outra viagem ao Brasil. O rei D. Manuel arrendara a exploração comercial da *Terra de Santa Cruz* a um grupo de cristãos novos em 1502, e êstes não se iriam quedar inativos. Vespúcio, porém, já se havia transferido para Castela antes do fim do mesmo ano, como se infere do seguinte passo de uma carta do italiano Pietro Rondinelli, datada de Sevilha aos 3 de outubro de 1502:

“Américo Vespúcio estará aqui dentro em poucos dias, o qual suportou bastantes fadigas e teve pouco proveito, pois merecia mais que o ordinário; e o rei de Portugal arrendou a terra que êle descobriu a certos cristãos novos, e são obrigados a mandar todos os anos 6 navios a descobrir todos os anos 300 léguas adiante, e a fazer uma fortaleza no território descoberto e mantê-la nos ditos 3 anos; e no primeiro ano nada pagam, no segundo 1/6, no terceiro 1/4, e fazem conta de trazer pau brasil e escravos, e talvez achem outra coisa de proveito” (68).

Como se vê, Vespúcio nada mais tinha a fazer em Portugal, porque a terra cujo interior êle pesquisara numa extensão de “algumas quarenta léguas”, ia ser explorada por capitalistas não italianos.

Prova-se com a *Lettera* que Vespúcio mencionou as suas estadias na Baía de Todos os Santos e na região de Pôrto Seguro em carta mandada para Florença. Mas o “documento” que se exhibe como cópia de uma carta que êle enviou em 1502 ao seu amigo

(68). — *Apud* Duarte Leite, *O mais antigo mapa do Brasil*, in *ob.* e *vol. cit.*, pág. 255.

Lorenzo di Pier Francesco di Medici é omisso em tal particular. O falsário, que, na *Lettera*, desdobrou em duas a viagem de 1501-1502, serviu-se de uma fonte verídica e completa, e não da que está reproduzida naquele manuscrito.

Se Vespúcio houvesse realmente participado numa segunda viagem portuguesa, não teria manifestado estranheza pelo fato do capitão-mor ir iniciar às proximidades da Serra Leoa a sua bordada para sudoeste. Na quarta viagem da *Lettera* lê-se:

“...partimo a nostro viaggio, navicando p. el vento sciloccho: et come il nostro Capitano maggiore fusse huomo psumptuoso e molto cavezuto, volle andare a riconoscere la Serra liona, terra dethiopia australe, senza tenere necessittà alcuna, se no p. farsi vedere ch era Capitano di sei navi, cōtro alla volunta di tucti noi altri Capitani:...”.

E' evidente que estas palavras poderiam ter sido ditas por alguém que fazia, pela primeira vez, a bordada de Cabo Verde ou das ilhas de Cabo Verde para a Serra Leoa. Elas, porém, figuram na *Lettera* como parte do contexto narrativo da quarta viagem — a segunda portuguesa! Mas cumpre notar que tais palavras particularizam um detalhe de navegação que nenhum falsário em Florença poderia adivinhar, e isto prova que Vespúcio enviou, de fato, um relato verídico e circunstanciado da viagem de 1501-1502 para a sua cidade natal. Esse relato sumiu-se depois de forjadas a *Mundus Novus*, a *Lettera* e o manuscrito que agora se exhibe como cópia autêntica de uma carta escrita por Vespúcio, em 1502, ao seu amigo Lorenzo di Medici.

Se o contexto de tal manuscrito fôsse verídico, lá se diria — como na quarta viagem da *Lettera* — que os navios da viagem de 1501-1502 haviam rumado de Cabo Verde para a Serra Leoa e não por “*tra libeccio e 1/2 giorno*”, ao qual, nos meses de junho, julho, agosto e setembro, e ao sul das ilhas de Cabo Verde, se opõe a *monção de Sudoeste*. Lá se diria também que Vespúcio estacionou na *Baía de Todos os Santos* — topônimo já inscrito num mapa de outubro de 1502 e só mencionado naquela viagem da *Lettera* —, e na região de Pôrto Seguro, enquanto o capitão-mor percorria a parte sul do litoral.

Ninguém ignora que o verbo *descobrir* se empregava então não só na aceção de buscar e achar ilhas e terras incógnitas, mas também na de percorrer e explorar regiões já descobertas e não ainda suficientemente conhecidas. Segundo o citado Pietro Rondinelli, os arrendatários da exploração comercial do Brasil obrigavam-se “a mandar todos os anos 6 navios a descobrir todos os anos 300 léguas adiante”, o que significa que a investigação pormenorizada

da costa brasílico-argentina ao sul do Cabo de Santa Marta — topônimo do mapa de Cantino — ainda estava por fazer. Os tais arrendatários, obrigados a levar por diante essa investigação, não podiam ditar outro objetivo à primeira viagem por êles promovida, mas a *Lettera*, forjada por indivíduos alheios a considerações desta natureza, descreve uma segunda viagem portugueza em que Vespúcio teria participado e atribui-lhe o propósito de atingir *Malaca* — terra asiática — pelo ocidente!

Ignorando as estipulações do Tratado de Tordesilhas, êsses falsários julgavam coisa muito natural a ida de navios portuguezes a *Malaca* pelo oeste! E o mais pasmoso de tudo é que tão estúpida invenção parece ter criado raízes na mente de ilustres historiógrafos — os mesmos que pretendem ser verídica a “documentação” vespuciana impressa!

Não, ilustres senhores! — O mapa de Cantino, de feitura portugueza e acabado em outubro de 1502, mostra-nos que o caminho para *Malaca* era muito mais curto pelo hemisfério portuguez do que pelo castelhano! Não é lícito afirmar e nem mesmo supor, que os portuguezes se resolvessem a violar as prescrições do Tratado de Tordesilhas sem vantagem de nenhuma espécie! E, além do mais, não foi para mandar navios a *Malaca* que se arrendou a exploração comercial do Brasil a um grupo de cristãos novos!

A mentira da *Lettera* torna-se irremediavelmente indefensável perante a citada carta de Pietro Rondinelli e o mapa de Cantino. A carta de Rondinelli reproduz informações transmitidas para Sevilha pelo próprio Vespúcio e êste, sabendo que aquêles arrendatários se haviam comprometido “a mandar todos os anos 6 navios a descobrir todos os anos 300 léguas adiante”, não iria, em seguida, aventar a incoerente e absurda falsidade de que era *Malaca* o objetivo da primeira viagem promovida pelos referidos arrendatários.

Mas com estas coisas não se preocupam os historiógrafos vespucistas. A carta de Rondinelli fala-lhes de Vespúcio e da “terra que êle descobriu”, e isso é tudo o que lhes interessa! Muito dados a êste critério simplista, invocam também um certo Giovanni de Empoli como outra das pessoas que falavam de Vespúcio na sua correspondência para Florença e lhe atribuíam o descobrimento do Brasil. Falta, porém, mostrar a futilidade dos testemunhos invocados e disso nos encarregamos nós aqui mesmo.

Empoli embarcou para a Índia em abril de 1503, num dos navios que constituíam a frota capitaneada por Afonso de Albuquerque. Regressou a Lisboa no ano seguinte e aqui redigiu, para seu pai, residente em Florença, um relato da viagem que fizera. Êsse relato é datado de 16 de setembro de 1504 e dêle existe uma cópia na Biblioteca Nacional Marciana, de Veneza, mas a sua divulgação fêz-se por via da coletânea de viagens publicada por Ramúsio

em 1554 (69). Ali se alude à “Terra de Vera Cruz, assim chamada, em tempo descoberta por Amerigo Vespucci”. Tal relato, porém, não merece o crédito que se lhe atribui, inverídico, como é, em outras das suas passagens. A navegação que nele se descreve como tendo sido a que fêz Afonso de Albuquerque entre o Cabo Verde e o Cabo da Boa Esperança é invencionice não atribuível a quem fêz a viagem, e invencionice tão desconchavada, que até as pessoas menos entendidas em náutica lhe notam a falsidade. Esse relato não pode corresponder ao seu contexto original, dado que Empoli não tinha por que deturpar a veracidade da sua narrativa com tão anômalo desconchavo (70). Fiquem-se os historiógrafos vespucistas com esta: o texto de Empoli foi interpolado na parte em que descreve a navegação feita por Afonso de Albuquerque entre o Cabo Verde e o Cabo da Boa Esperança, e é nessa parte que se menciona Vespúcio como descobridor da Terra de Vera Cruz!

Por que não ver nesta menção a Vespúcio um acrescentamento de quem transcreveu e interpolou o referido texto?!... Certo é que tôda a chamada “documentação vespuciana” provém de Florença; certo é também que, à fama de navegador e descobridor criada a Vespúcio naquela cidade, convinha o apêlo corroborante de outros “documentos”; certo é ainda que foi para Florença que Pietro Rondinelli e Giovanni enviaram os escritos aqui comentados; e certo é finalmente que em Florença não faltava quem fôsse capaz de acomodar êstes textos à mistificação vespuciana.

A *Mundus Novus* e a *Lettera al Soderini* são hoje geralmente olhadas como obra de falsários florentinos, mas os “documentos vespucianos” manuscritos, embora restringindo a prática marítima de Vespúcio, foram urdidos com vista a que êle pudesse ser considerado o chefe das duas viagens em que realmente participou! Isto é, a mistificação vespuciana germinou em duas variantes bem distintas e, por isso, o mundo vespucista também se dividiu em duas facções: uma que apoia a variante clássica das quatro viagens descritas na *Lettera*; e outra que tem como certa a tese do italiano Alberto Magnaghi.

Dos que hoje defendem — como Magnaghi — a veracidade dos “documentos vespucianos” manuscritos, até há quem se julgue forçado a acreditar que Vespúcio, ao percorrer o litoral brasileiro, quando em 1499-1500 navegava ao serviço dos Reis Católicos, “esteve no Cabo de Santo Agostinho e mediu a altura do mesmo”. E’ ser mais vespucista que o próprio Vespúcio, o qual, na “sua” carta de Cabo Verde, datada de 4 de junho de 1501 e endereçada ao referido Medici, alude à arribada de Pedro Álvares Cabral ao Bra-

(69). — Cf. Duarte Leite, *A exploração do litoral do Brasil na primeira década do século XVI*, in *Hist. da Col. Port. do Brasil*, cit., vol. II, págs. 409-410.

(70). — *Id.*, *ib.*, pág. 410.

sil e formula êste comentário: "...terra onde acharam gente branca e nua, da mesma terra que eu descobri para o Rei de Castela, salvo que está mais para Levante...".

Quer isto dizer que o meridiano de Pôrto Seguro ficava "*mais para Levante*" do litoral percorrido por Vespúcio em 1499. Como pretender, pois, que êste florentino tenha chegado naquele ano ao *Cabo de Santo Agostinho* ou sequer ao *Cabo de São Roque*, quando êle mesmo informa que Pôrto Seguro estava mais a Levante do que a costa por "si" então descoberta?!... Será o caso que os mesmos que erigem Vespúcio em cosmógrafo especializado na determinação das latitudes e longitudes ousem rebelar-se contra aquêle asserto vespuciano?!...

Há ali algo de falso, mas só na parte em que se diz: "...terra que eu descobri para o Rei de Castela". Vespúcio o mais que fêz foi ajudar a descobrir, porque a viagem castelhana de 1499-1500 em que êle participou tinha o bravo Alonso de Hojeda como capitão-mor! Isto não é coisa que se possa contestar ou sofismar. Vespúcio está amarrado à viagem de Hojeda para todo o sempre, pois o mesmo Hojeda, depondo, em 1513, no pleito movido contra a corôa de Castela por Diogo Colon, disse que

"descubrió al medio día la tierra firme, y corrió por ella casi doscientas leguas hasta Paria... y que este viaje que este dicho testigo hizo, — note-se bem — *truxo consigo a Juan de la Cosa, piloto, Emerigo Vespuche e otros pilotos*" (71).

Assim não há que imaginar ter Vespúcio navegado independentemente de Hojeda em 1499, como não há que alongar a costa então percorrida por êste bravo castelhano para levante do *rio Essequibo*. Cumpre, sim, acatar, como irrefutável, a argumentação de Duarte Leite no estudo em que situa o litoral explorado por Hojeda a poente do *Orinoco*.

Pretender que Vespúcio navegou para sueste, ao longo da costa, até ao *Cabo de São Roque* ou até ao *Cabo de Santo Agostinho*, é fantasia de quem não sabe que nenhum navio de vela pode ali singrar contra as oposições conjugadas do alísio de sueste e da corrente equatorial.

Para mais, outros fatos se apresentam à nossa consideração e êsses dizem-nos que Vespúcio jamais esteve em qualquer lugar do que é hoje a costa setentrional do Brasil. A viagem vespuciana de 1499 é diferentemente relatada na *Lettera* e no "documento" manuscrito de 18 de julho de 1500. Neste menciona-se a *ilha Gomer*a como escala onde Vespúcio iniciou a "sua" travessia atlân-

(71). — Extrato dos *Documentos inéditos de Indias*, tomos VII e VIII da 2a. série, *Pleitos de Colon*. In *Hist. da Col. Port. do Brasil*, vol. I, p. g. 206.

tica, *rumando para sudoeste*; e naquela diz-se que foi a *ilha do Fogo* onde o florentino iniciou a mesma bordada. Mas, segundo o depoimento de André Morales, em 1513, no citado pleito de Diogo Colon com a corôa de Castela, Hojeda partiu

“*de la ysla del Ferro, que es en las yslas Canaria, y fué a dar en la tierra firme, encima de la provincia de Paria,...*” (72).

Isto constitui a negação de que Vespúcio tivesse passado por aquela ilha de Cabo Verde em 1499. A *Lettera*, aliás, menciona as Canárias como escala da falsa primeira viagem de Vespúcio, e se, de acôrdo com o citado “documento” manuscrito de 1500, êle seguiu da *ilha Gomera* para sudoeste, a sua rota de 1499 foi a mesma de Hojeda. Temos, pois, que, mesmo navegando independentemente de Hojeda, Vespúcio não poderia ter abordado a “*terra firme*” senão na região de Paria, como aquêle. E certo é que Vicente Yañez Pinzon, partido de Palos em fins de novembro de 1499, para demandar a mesma “*terra firme*”, foi oficialmente reconhecido, logo depois, como primeiro descobridor de um trecho costeiro estendido para nascente do local anteriormente abordado por Hojeda.

Ao evocar esta viagem de Vicente Yañez Pinzon, rendemos preito de admiração e homenagem à memória do professor Dr. Duarte Leite, o qual se credita em nossa consciência como um dos mais cultos, inteligentes e sérios historiôgrafos dos Descobrimentos. E’ um modêlo de probidade científica o estudo em que Duarte Leite demonstrou ser falso que Hojeda, Vicente Pinzon e Diego de Lepe tivessem abordado a costa setentrional do Brasil nas suas primeiras viagens ao continente sud-occidental. De lamentar é, porém, que ao exame do seu perspicaz intellecto tenha escapado um documento existente numa biblioteca de Munique, um documento tão elucidativo e concludente, que, perante êle, nenhuma veleidade de controvérsia se pode manifestar (73).

Seria esta uma boa oportunidade para mostrar quão estulta é a pretensão de que Vicente Yañez e Diego de Lepe tenham se-

(72). — *Id., Ib.*, págs. 205-206.

(73). — Referimo-nos ao planisfério desenhado pelo cartógrafo português Jorge Reinel quando, em 1519, trabalhava na *Casa de Contratacion* de Sevilha, hoje conhecido pelo nome de *Kunstmann IV*, e também pelo de *Jorge Reinel, de 1519*.

Confronte-se este planisfério com o mapa de Juan de la Cosa e ver-se-á que, para a feitura do primeiro, utilizou Jorge Reinel um protótipo espanhol em que o trecho costeiro situado entre o *Gôlfo de Paria* e o *meridiano-raia* era idéntico ao que, no mapa de Juan de la Cosa, se estende desde o mesmo *Gôlfo até ao “Cavo de Vicente Yañez”*. Pelo que assim nos é dado verificar, Jorge Reinel tratou de conciliar o delineamento subsequente da costa setentrional do Brasil com a latitude sul em que Juan de la Cosa situara o *Cavo de Vicente Yañez* — o mesmíssimo cabo que o navegador espanhol dêste nome identificava com o *Cabo de Santo Agostinho*, mas que, como se averigua e constata pela comparação dos dois mapas citados, outro não era senão o que atualmente tem o nome de *Cabo de Orange*.

quer atingido o equador nas suas citadas viagens, mas falta-nos uma boa reprodução fotográfica do referido documento e, por isso, remetemos o caso para futura ocasião.

Isto porque, alinhamos Hojeda, Vicente Yañez e Diego de Lepe como chefes das primeiras viagens castelhanas destinadas à exploração da terra visitada por Cristóbal Colon em agosto de 1498, cumpre ajustar a sua fama à verdadeira medida dos seus méritos. São êles que estão em causa como falsos precursores de Pedro Álvares Cabral, e não o Amerigo Vespucci da mitografia florentina!

Vespúcio é o mistificado protagonista de duas abstrusas ficções! Nenhum documento oficial lhe consigna ou recorda a ação descobridora, e jamais êle foi citado no referido pleito de Diogo Colon como autor de qualquer descobrimento! A história da viagem castelhana em que realmente participou é a história da viagem empreendida por Hojeda em 1499, e êste só abordou “la tierra firme” em local não muito distanciado da ilha da Trindade!

Deram-lhe o cargo de piloto-mor da “Casa de la Contratación”, mas em 1508, depois de prestigiado pela viagem que fizera com portugueses. Todavia, não é de crer que os pilotos castelhanos e o próprio sobrinho João Vespúcio, tenham melhorado, com êle, as suas habilitações astro-náuticas, visto que, em 1512, após o seu falecimento, coube ao piloto português João Dias de Solis — então homiziado em Sevilha — suceder-lhe no mui gabado cargo.

Digamos de passagem que ao cargo de piloto-mor não estava adstrito o “comando da Casa de la Contratación”! O “encargado de los asuntos comerciales de Indias, de la Casa de Contratacion de Sevilla y presidente del Consejo de Indias” era, naquele tempo, o bispo Juan Rodriguez de Fonseca, como diz o historiador espanhol Antônio Ballesteros y Beretta e com é bem notório!

Mas é tudo assim na moderna historiografia vespucista! Temos nela o espetáculo de duas facções que se batem mutuamente a golpes de retórica pomposa e estrondeante, “exatamente como os dois braços de uma tesoura, lustrosos e brilhantes, mas incapazes de fechar-se na charneira e de... cortar!” (73).

Risíveis se tornam certos autores italianistas quando, para “provar” que Vespúcio descobriu o Brasil em 1499, invocam a tal “carta vespuciana” de 18 ou 28 de julho de 1500. Para discernir o caráter fraudulento de tal manuscrito, bastaria atentar na mentira flagrante de Vespúcio ter sido forçado, por ventos contrários, a ir dos Açores às Canárias quando, entre meados de abril e junho de 1500, velejava das Antilhas para Cadiz. Isto só provaria ser Vespúcio um ignorante de navegação oceânica, pois que, ir dos

(74). — Palavras do professor italiano Giuseppe Caraci. *Apud Revista de História*, n.º 12, de outubro-dezembro de 1952, pág. 350.

Açores às Canárias, seria trocar uma região de ventos favoráveis por outra de ventos proeiros, seria alongar nesciamente a viagem em tempo e distância, seria contrariar as tripulações no seu expresso e bem compreensível desejo de abreviar, quanto possível, o árduo período de trabalhos, lutas, doenças e canseiras por que vinham passando! Numa tal invencionice só pode acreditar quem não considere que, além de Vespúcio, encontrar-se-iam a bordo pilotos castelhanos sabedores do seu ofício e que estes não deixariam praticar tão estúpido contra-senso!

Vespúcio não escreveu essa mentira, porque, se o tivesse feito, algo dela se haveria repercutido no arranjo artificioso da *Lettera*. Certo é que, na ficção das duas viagens castelhanas ali noticiadas, se embaralharam várias particularidades da que ele realmente fez com Hojeda. Ora nesta dupla composição de uma só viagem são também duas as versões do regresso a Castela, mas em nenhuma se mencionam as bordadas que, segundo a referida “carta” de 18 ou 28 de julho de 1500, Vespúcio teria feito dos Açores para as Canárias, das Canárias para a Madeira e da Madeira para Cadiz!

Não há dúvida de que tóda a “documentação vespuciana” manuscrita e impressa justifica plenamente as acusações, feitas a Vespúcio, “de noveleiro mentiroso, astrônomo improvisado, navegador como os havia em barda, cosmógrafo que repetia conceitos de outrém, e falso descobridor que se apropriou de glórias alheias”, mas a verdade é que tal “documentação” foi forjada, na sua totalidade, por outros florentinos ignorantes de navegação e nada escrupulosos! Para tanto serviram-se dos escritos autênticos de Vespúcio, aos quais depois deram sumiço, como lhes convinha!

Frei Bartolomeu de las Casas foi o primeiro a acusar Vespúcio de “gran falsidad y maldad”, de “hurto y usurpacion”, de homem que

“de industria quiso llevar sólo la gloria y nombre del descubrimiento de la tierra firme, aun callando el nombre de su capitán, Alonso de Hojeda, usurpando tácitamente, como fué dicho, el honor y gracias que al Almirante se deben por este insigne hecho, engañando al mundo,...”.

Mas o honrado dominicano, embora endurecido pela fluência dos seus razoamentos, teve também um vago e momentâneo sentimento de que Vespúcio talvez não fôsse o autor de tão repugnante mistificação. O trecho antes transcrito foi respigado do livro I, cap. CLXIII, da sua *Historia de las Indias*, mas certo é que no capítulo CXXXIX do mesmo livro se encontram estes dizeres de índole problemática:

“Y es bien aquí de considerar la injusticia y agravio que aquel Américo Vespucio parece haber hecho al Al-

mirante, o *lós que imprimieron sus cuatro navegaciones*, atribuyendo a sí o no nombrando sino a sí solo, el descubrimiento desta tierra firme; y por esto todos los extranjeros que destas Indias en latín o en su lenguaje materno escriben y pintan o hacen cartas o mapas, llamanla América, como descubierta y primero hallada por Américo”.

De Vespúcio dizia Cristóbal Colon em carta com data de 5 de fevereiro de 1505, enviada a seu filho Diogo:

“es mucho hombre de bien: la fortuna le ha sido contraria como a otros muchos: sus trabajos no le han aprovechado tanto como la razon requiere”.

Podemos bem concluir que Vespúcio, pessoa mais entendida em mercadorias de origem exótica do que em navegação, foi vítima inocente dos falsários florentinos que quiseram erigi-lo em grande navegador. Alheio à redação dos “documentos” cuja autoria lhe atribuem, aí o temos, não como navegador e descobridor de terras ignotas, mas como homem mais honesto do que muitos dos seus panegiristas, os quais omitem capciosamente as palavras documentadas de Cristóbal Colon e de italianos como Bartolomeu Marchioni, Pietro Pasqualigo e Giovanni Matteo Cretico, para conferirem ao seu ídolo a honra de ter sido o primeiro que percebeu a continentalidade da nova terra sud-occidental e até — o que é mentira bem maior — de todo o Novo Mundo!

E’ sabido que Cristóbal Colon, na sua terceira viagem castelhana, foi às ilhas de Cabo Verde para dali se dirigir para sudoeste, porque queria “ver la intincion del rey D. Juan de Portugal, *que decia que al Austro habia tierra firme*” (75). Ora, como D. João II de Portugal faleceu em 15 de outubro de 1495, torna-se bem patente que o conhecimento português da “*terra firme*” sud-occidental se adquiriu em época anterior.

Em fins de 1500, depois de ter abordado e percorrido uma parte da costa setentrional dessa “*terra firme*”, dizia Cristóbal Colon na sua já citada carta a Dona Juana de la Torre:

“...cometi viaje nuevo al nuevo ciclo é mundo, quefasta entonces estaba oculto, y si no es tenido allí en estima, así como los otros de las Indias, no es maravilla porque salió a parecer de mi industria”.

Nestas palavras é bem evidente a distinção entre o “*nuevo mundo*” (América do Sul) e as “*Índias*” (Antilhas), das quais os Reis Católicos haviam já então formado uma opinião própria e muito diferente da que lhes inculcara o seu *Almirante del Mar Océano*.

(75). — Frei Bart. de Las Casas, *ob. cit.*, tomo I, lib. I, cap. CXXX, pág. 500.

E já que nos referimos ao florentino Bartolomeu Marchioni, importante banqueiro, comerciante e armador de navios estabelecido em Lisboa no tempo dos reis D. João II e D. Manuel, não deixaremos de aludir às duas cartas que êle mandou para Florença, uma de 27 de junho e outra de julho de 1501. Noticiam, essas duas cartas, os resultados da viagem de Pedro Álvares Cabral, e, quanto à escala em Pôrto Seguro, diz a segunda:

“Este Rei tem nesta [viagem] descoberto um *novo mundo*, mas é perigoso navegar por êstes mares” (76).

Julgamos ser bem lícito afirmar que, algo antes de abordar o Brasil em 1501, já Vespúcio ouvira nomear o *novo mundo* para onde o levavam. E' que êle encontrou em Cabo Verde “*duas naus do Rei de Portugal, que regressavam das partes da Índia Oriental*”, e, nas “*muitíssimas conversas*” então trocadas com os tripulantes desses navios, ter-lhes-ia ouvido impressões como as que, depois, foram escutadas em Lisboa por Bartolomeu Marchioni. Assim se demonstra e prova que a expressão *novo mundo* aplicada, como nome, à “*terra firme*” que D. João II de Portugal dizia existir “al Austro”, não pertence a Vespúcio. Cristóbal Colon já a pronunciara e escrevera em 1500, e a *Mundus Novus*, “documento vespuciano” apócrifo, foi publicada em ano posterior a 1502.

*

Carlos Malheiro Dias, ao ocupar-se, na *História da Colonização Portuguesa do Brasil*, da quarta viagem vespuciana da *Lettera* e do local do Brasil onde Vespúcio permaneceu cinco meses, impugna a viabilidade da hipótese de Humboldt, segundo a qual foi em Cabo Frio e não mais ao norte que se construiu a fortaleza a que o florentino alude. Vejamos:

“*Navegamos mais para diante (da Baía de Todos os Santos) duzentas e sessenta léguas, até chegarmos a um pôrto, onde determinamos fazer uma fortaleza, como com efeito fizemos... Está esta terra além da Equinocial 18 graus, e 37 mais ao Ocidente de Lisboa, segundo mostraram os nossos instrumentos...*”.

“A latitude de 18° localizaria êsse pôrto um pouco abaixo de Caravelas, menos de grau e meio ao sul de Pôrto Seguro, atrás dos recifes dos Abrolhos. A longitude de Caravelas é de 31° O. de Lisboa, e não de 37°, mas o êrro é admissível para a época, embora na medida das singraduras os pilotos de Cabral tenham dado mostras de notável aproximação da realidade.

(76). — Apud William B. Greenlee, *A Viagem de Pedro Álvares Cabral*, vertida para português por António Álvaro Dória, Pôrto, s-data, pág. 254.

“Como a distância entre Baía e Caravelas não vai além de 100 léguas, os historiadores *convencionaram* localizar em Cabo Frio, a 23° 42' de latitude S. o sitio em que o florentino, embora tam desfalcado de gente, construiu uma fortaleza, guardada por duas dúzias de cristãos.

.....
“Para abalar a hipótese de Humboldt, no que diz respeito à localização da feitoria em Cabo Frio, basta invocar a vizinhança em que o promontório fluminense se encontra na baía do Rio de Janeiro. E' inverossimil que, demorando tanto tempo em Cabo Frio, os navegadores tivessem ignorado a vasta baía da Guanabara, de que Vespúcio não faz menção” (77).

Êstes razoamentos de Carlos Malheiro Dias não excedem os justos limites da mais coerente hermenêutica. Mas, como dissemos anteriormente, Vespúcio não passou da região de Pôrto Seguro, e isto na viagem de 1501-1502, a única que êle fêz em navios portugueses. A tanto se reduz a digressão marítima de Vespúcio sob pavilhão lusitano, pois concludente é o fato da “documentação vespuciana” se ocupar largamente dos aborígenes das regiões tropicais e nada dizer dos naturais do rio da Prata e da Patagônia. A diversidade dêste gentio notava-se à primeira vista, posto que, diferentemente do seu congêneres inter-tropical, utilizava as peles de certos animais — focas e guanacos — como vestuário rudimentar. O patagão, aliás, superando o comum do indígena continental em rusticidade e corpulência, tornava-se tão notado pela macromelia dos pés, que à região da sua autoctonia deu Fernão de Magalhães o nome de *Terra dos Patagões*.

Omissa, como é, em tudo o que concerne às regiões do rio da Prata e da Patagônia, a “documentação vespuciana” contraria tôdas as veleidades mitográficas dos adoradores de Vespúcio, que pretendem acrescentar-lhe a nomeada com “el justo titulo” de “descubridor del Rio de la Plata y de la Argentina”!

Parece que aos panegiristas “americanos” de Vespúcio importa mais a clientela italianista dos seus livros do que a veracidade das suas afirmações! Pois se, fechando os olhos ao que patenteiam os mapas Maggiolo de 1519 e Turim de 1523, até há quem diga, em “grossos volumões”, que o nome de *Pináculo da Tentação* foi dado por Vespúcio ao *Cerro de Montevidéu!!!* De lembrar será que os referidos mapas são ambos de inspiração castelhana, e o segundo até parece ter servido de padrão na *Casa de Contratacion* de Sevilha, onde Vespúcio exerceu, de 1508 a 1512, o cargo de piloto-mor.

(77). — *Ob. cit.*, vol. II, pg. 297.

Saberiam os homens da *Casa de Contratacion* qual era a configuração geográfica do sul do Brasil antes da arribada forçada do navegador português Estevão Fróis à ilha *Espanhola*? Não, não sabiam! João Dias de Solis rumou para o rio da Prata em 1515 porque, como escreveu o italiano Antônio Pigafetta em 27 de dezembro de 1519, “antes se creía que no era un río, sino un canal por el cual se pasaba al mar del Sur...” Esta crença espanhola de que havia um canal inter-oceânico ao sul do Brasil era bem recente em novembro de 1514, quando se decidiu a ida de Solis à contracosta de *Castilla del Oro*, pois só assim tem apropriado e justo cabimento a frase com que o mesmo Pigafetta completa aquêl seu comentário: “. . .pero pronto se supo que no era más que un río que tiene diecisiete leguas de ancho en su desembocadura”.

Logrado se viu João Dias de Solis quando se deu conta de que o canal por onde devia atingir “las espaldas de Castilla del Oro” não era senão um rio de extraordinária amplidão. A êssa rio passaram os espanhóis a chamar desde então o *rio de Solis*, mas melhor haveriam andado se lhe tivessem chamado *rio del desengañó*.

E’ evidente que, se ao mesmo rio foi dado o nome de *Jordão* a quando da viagem portuguesa de 1501-1502 — o que alguns pretendem objetivar com o abôno tardio de mapas posteriores à viagem de Fernão de Magalhães — disso não teve conhecimento Vespúcio. O seu sucessor no cargo de piloto-mor da *Casa de Contratacion* pensava encontrar ao sul do Brasil, não um rio, mas um canal inter-oceânico a que, por razões óbvias, não quadrava aquêl nome bíblico.

Não há hoje qualquer dúvida de que a frota portuguesa mandada ao Brasil em 1501 percorreu todo o litoral atlântico do novo Continente desde o Cabo de Santo Agostinho até uma latitude austral algo superior a 50 graus, mas provado que Vespúcio — falecido em fevereiro de 1512 — nunca teve conhecimento do grande rio existente ao sul do Brasil, provado fica também não ter êle então passado de Pôrto Seguro.

Em Pôrto Seguro é que Pedro Álvares Cabral deixou dois degredados e dois grumetes — êstes fugidos de um dos navios na ante-véspera do dia em que a frota cabralina retomou o seu caminho para a Índia. Da região de Pôrto Seguro, pois, é que vieram para Portugal, em 1502, os dois homens mencionados no *ato notarial* de Valentim Fernandes.

A latitude de 18° Sul distancia a fortaleza a que alude a *Lettera* algo para baixo dos 17° atribuídos, pelos pilotos de Pedro Álvares e de Sancho de Tovar, e pelo “físico” Mestre João, ao local então

batizado com o nome de Pôrto Seguro. Lembramos, porém, que Duarte Pacheco Pereira, na tabela de ladezas do seu *Esmeraldo de situ orbis*, consigna: "*Porto seguro en dezoyto graaos*".

Lisboa, maio de 1955.

ALEXANDRE GASPAR DA NAIA