

FACULDADE DE LETRAS DA UNIVERSIDADE DE COIMBRA
INSTITUTO DE ESTUDOS HISTÓRICOS DR. ANTÓNIO DE VASCONCELOS

Revista Portuguesa de História

TOMO XI

VOLUME I



COIMBRA / 1964

As primeiras expedições portuguesas e o reconhecimento da costa brasileira

i

Talvez sejam as chamadas «viagens de Vespúcio» o assunto mais -estudiado, mais debatido e, mesmo assim, o até hoje mais controvertido de toda a historiografia americana.

A explicação é bastante lógica: quase tudo o que se conhece ou, pelo menos, supunha-se conhecer a esse respeito, advém das narrativas directas ou indirectas de Américo Vespúcio. E a simples menção do nome do florentino é capaz de levantar borrascas, originar celeumas, «criar mesmo casos pessoais entre estudiosos, tal o endeusamento d-e que ié «vítima» por parte -de seus panegiristas ou o desprezo que lhe movem gratuitos adversários.

Creemos, no entanto, (como aliás sói quase sempre acontecer), que a verdade equidista dos extremos. Vespúcio não foi o «deus dos descobrimentos», o «nauta perfeito», o «astrónomo sapientíssimo» que -tudo viu e previu, mas não foi também o «meroador ignorante», «usurpador de glórias alheias», «mentiroso» e «vaidoso» de seus detractores.

No estudo que faremos das primeiras expedições que reconheceram o litoral brasileiro, -cremos -que ficará razoavelmente claro o papel melas desempenhado pelo depois piloto-mor de Espanha. Deve ser, no entanto, reconhecido que graças -aos chamados textos vespucianos, podemos reconstituir algo dos primeiros anos de nossa história.

Paradoxalmente, os alicerces deste trabalho, os documentos que mais mos podem aproximar da verdade histórica, não são aqueles textos, pois cartas familiares e adaptações delas para divulgação impressa que foram, limitaram-se a descrições genéricas, algo romanceadas, capazes de interessar a público que não «vivia» a epopeia dos descobrimentos. Importante para um Médi-cis, um Soderin-i, para um europeu culto não peninsular, era o aspecto geral das terras «novamente achadas», seus habitantes, fauna e

flora, clima e localização aproximada, isto é, todo aquilo que lhes permitisse enquadrá-las no nascente conceito de um «Novo Mundo». Tudo isto té encontrado nas cartas de Vespúcio e nas compilações que nelas foram (calcadas. No «entanto, os «alicerces» a que acima nos referimos, que virão principalmente da cartografia quinhentista, e, em bem menor escala, dos arquivos oficiais, dirimirão as dúvidas acaso 'existentes, por irrefutáveis e dignos de total confiança.

Não podemos deixar de mencionar que, no decorrer da exposição que se seguirá, muito nos utilizaremos das conclusões e de argumentos do ilustre Prof. Duarte Leite, que com critério afastou de nossa história ficções bastante arraigadas. Lógicamente, *a nova documentação surgida invalidou muitas de suas conclusões*, mas não retirou o interesse de seus estudos, cujas vigas mestras continuam de pé. Muito nos valeremos, ainda, dos trabalhos mais recentes de dois mestres da História dos Descobrimentos, um deles infelizmente desaparecido, o Prof. Jaime Cortesão, o outro, altamente actuante, com muito a nos proporcionar, mercê ide sua erudição e amor ao trabalho, o nosso particular amigo Com.^{te} A. Teixeira da Mota.

De muito nos serviram:

1) ; As pesquisas de Cortesão sobre uma viagem desconhecida que em 1502-1503 deve ter sido realizada nas costas brasileiras, viagem que, suspeitada por antigos estudiosos, ainda não havia sido evidenciada.

2) Os estudos de Teixeira da Mota a respeito de uma carta náutica de Vesconte de Maiollo (ou Maggiolo) existente na Biblioteca Federiciana de Pano, analisada e datada com muito acierto pelo icartólogo luso.

De tudo isto pudemos concluir urna nova cronologia para as viagens ao Brasil no primeiro lustro do século xvi, que poderia ser assim resumida :

1501/1502—Viagem sob o comando de Gonçalo Coelho, com a participação de Vespúcio C¹). (*)

(*) Tom sido (atribuída a André Gonçalves, Gaspar de Lemos, Fernão de Noronha, etc.

1502/1503 — Viagem consequente do arrendamento da terra pelo consórcio encabeçado por Fernão de Noronha (?).

1503/1504 — Nova viagem de Gonçalo Coelho, ainda com o concurso de Vespúcio.

Principiemos por relacionar as principais fontes que directamente interessam à reconstituição destas viagens.

São elas:

a) Monumentos cartográficos (planisférios, mapas-mundi e cartas náuticas) referentes às novas terras descobertas, onde se possam encontrar rastros das viagens em estudo.

b) Cartas de Vespúcio e relações nelas calcadas.

c) Cartas ou relações de agentes italianos dando notícia de factos ligados às primeiras viagens.

d) Informações dos «cronistas».

e) Outros documentos de natureza vária.

a) Monumentos cartográficos

Embora reduzidíssima tenha sido a produção cartográfica portuguesa ou espanhola elaborada no primeiro quartel do século xvi que, tendo resistido ao tempo e ao muito natural sigilo oficial, haja chegado até nós, o afã de notícias existente nos centros de cultura e comércio da Itália e Alemanha fez com que seus cartógrafos, burlando aquele sigilo, reproduzissem as notícias gráficas, orais ou escritas a que tiveram acesso.

Em ordem aproximadamente cronológica, relacionaremos os que mais de perto nos interessam:

- 1) Planisfério anónimo, denominado «Gantino»— 1502
- 2) Planisfério anónimo, denominado «Hamy» — c. 1502/1503
- 3) Planisfério anónimo, denominado «Kunstmann II» —c. 1503/1504
- 4) Planisfério assinado *por* Nicolay de Gaverio—c. 1503/1504
- 5) Carta náutica assinada por Vesconte Maggiolo—* 1504
- 6) Mapa-múndi gravado, de autoria de Johannes Ruysch—1508

(?) **Praticamente desconhecida.**

- 7) Carta atlantica anónima, denominada «Kunstmann III»—c. 1506
- 8) Planisfério anónimo, atribuído a Waldseemüller i(xilogravado) — IC. 1507
- 9) Mapa-múndi gravado, de autoria de Johannes Ruysch— 1508
- 10) Mapa-múndi em projecção polar, assinado por Vescante Maggiolo—1511
- 11) Fragmento de oarta náutica, de fautoria de Piri Réis — 1513
- 12) Carta náutica de autoria de Francisco Rodrigues — c. 1513
- 13) (Carta denominada «Carta Marina Navigatoria etc», de autoria de Waldseemüller—1516
- 14) Planisfério anónimo atribuído a Jorge Reinei— c. 1519
- 15) Mapa-múndi de autoria de Lopo Homem—1519
- 16) ! Mapa-múndi em projecção polar de autoria de Giovanni Vespuici—1524 fl.^o estado da gravura, hoje perdida, «c. 1523)

b) Cartas de Vespúcio e relações nelas calcadas.

Relacionaremos, a seguir, os textos manuscritos ou impressos, atribuídos a Américo Vespúcio, que cuidam de suas viagens ao continente americano.

Relatos manuscritos:

- 1) Carta de Sevilha, datada de 18 de Julho de 1500;
- 2) Carta de Cabo Verde, de 4 de Junho de 1501;
- 3) Carta de Lisboa, de 1502;
- 4) Carta conhecida como «fragmentária», sem local nem data, na qual o copista lançou o nome do navegador (italiano).

Relatos impressos em vida de Vespúcio:

- 5) *Mundus novus* (texto latino) ;
- 6) *Lettera* (texto italiano)—impressa em 1505 ou 1506 e *Quatuor Navigationes* (tradução para o latim, do texto francês da *Lettera*), de 1507.

- c) Cartas ou relações de agentes italianos, dando notícia dos factos ligados às navegações.

Ninguém desconhece o importantíssimo papel que as grandes casas comerciais italianas, interessadas que estavam no comércio

oriental, exerceram nas navegações e descobrimentos portugueses e espanhóis. Seus agentes comerciais e mesmo os embaixadores dos diversos estados italianos credenciados junto às cortes peninsulares permaneciam sempre atentos ao movimento das diversas armadas e, por múltiplos meios, procuravam obter informações de natureza vária sobre as novas terras. A correspondência que enviavam para a Itália é, assim, preciosa fonte para o estudo das diversas expedições.

Por outro lado, filiais em Lisboa e Sevilha financiavam mesmo expedições oficiais e armavam navios que nelas se integravam, sendo natural que neles viajassem seus compatriotas, muitas vezes homens de certa cultura, capazes, pois, de preciosas observações, que muito contribuem para o conhecimento daquelas armadas.

Mais ainda: humanistas italianos interessados em historiar os grandes acontecimentos que ia cada momento se processavam, e no louvável intuito de divulgá-los ao mundo, insistiam na obtenção de notícias que hoje, impressas ou manuscritas, são importantíssima documentação.

Para o nosso estudo, interessam em especial:

- 1) Carta de Giovanni Affaitadi a Piero Pasqualigo, escrita em 1Q de Setembro da 1502.
- 2) Relação do «Piloto Anónimo»-
- 3) Carta de Piero Rondioelli, datada de 3 de Outubro de 1502.
- 4) Carta de Leonardo da Empoli, de 16 de Setembro de 1504.

d) As informações dos «cronistas».

Embora muito confusas, bastante incorrectas e denunciando que se repetiam sem qualquer espírito crítico, é interessante um registo do que sobre o nosso assunto escreveram os cronistas dos descobrimentos:

- 1) Pedro Mártir (*Décadas do Oceano*).
- 2) Damião de Góis (*Crónica do felicíssimo rei D. Manuel*).
- 3) Jerónimo Osório (*Da vida e feitos de Urei D. Manuel*).
- 4) Gabriel Soares de Sousa (*Tratado descriptivo do Brasil em 1587*).
- 5) Pedro de Mariz (*Diálogos de Vária História*).

- 6) Simão de Vasconcelos (*Chronica da Companhia de Jesus do Estado do Brasil*).
- 7) António de S. Maria Jaboatão (*Novo Orbe Seráfico Brasilico*).

e) Outros documentos e artigos?

Aqui arrollaremos alguns dados fundamentais ao nosso estudo que, por sua natureza, não pudferam ser incluídos nos itens precedentes.

- 1) Acto notarial de Valentim Femandes.
- 2) : Legenda do planisfêrio de Johannes Ruysch, 1508.
- 3) Declarações de Sebastião Caboto ,e Giovanni (Juan) Vespucci sobre a situação do C. S. Agostinho.
- 4) Artigos de Jaime Cortesão — «Uma viagem desconhecida» (*O Primeiro de Janeiro*, 24/5/1957) e «A expedição de 1502 e a ilha de Fernando Noronha», *idem*, 10/6/1957).

II

Reunidos todos os documentos e dados que julgamos necessários a um mdlhor iconhecimento das primeiras viagens de reconhecimento e exploração da costa brasileira, passemos ao estudo individual delais.

1) A EXPEDIÇÃO DE 1501-1502

É bastante lógico que, chegando Gaspar de Lemos ao reino com ia notícia do descobrimento da Terra de S.^{ta} Cruz pela frota de Cabral, entrasse o monarca português a cogitar no reconhecimento da nova terra. Que este se efectuou logo no ano seguinte atestam-no a totalidade das fontes por nós coligidas que, infelizmente, são por demais lacónica® ou truncadas para nos fornecer o seu desenrolar. No entanto, faremos uma tentativa para estabelecer a cronologia aproximada da viagem, bem como o seu percurso aproximado.

Antes disto, a conjectura natural é saber quem comaindou a frota, bem como a constituição aproximada da mesma.

Américo Vespúcio, a quem devemos os únicos relatos do seu desenrolar, cala, como d|e costume, o nome do capitão-mor — razão de severas 'críticas por parte die seus detractores — ; deixam-no igualmente de citar os agentes e diplomatas italianos.

Caberia, naturalmente, aos cronistas portugueses perpetuar-lhe a memória. Mas é de tal maneira confusa a notícia que dele fornecem que ela perd|eria o valor histórico, não fosse utilizada tão somente como elemento auxiliar. O nome que aparece, conforme já vimos, é Gonçalo Coelho, embora ligado a uma expedição de seis navios que, positivamente, não é a de que estamos cuidando. A partir do fim do século xvi, começa a surgir o nome de Vespúcio como comandante da viagem, o que é impossível, por contrariar as afirmações do próprio florentino, que não se furtaria a fazer referência a este cargo, se o houvesse exercido. No entanto, elas corroboram Rondinelli, quando atribui papel importante a Vespúcio na frota. Qual tenha sido ele, o estado actual da crítica está impossibilitado de afirmar. As referências já citadas de Caboto e Vespúcio invalidam, no entanto, as afirmações de que desempenhou apenas o papel de agente 'comercial, pois este seria incompatível com as observações de altura que efectuou, ao menos no caibo de S.^{to} Agostinho.

Mas voltemos ao capitão-mor da expedição: é um documento cartográfico, o Maggiolo 1504, que nos fornece a melhor indicação. Traz ele, bem legível sobre território brasileiro, a legenda «Terra de Gonsalvo Coigo vocatur Santa Croxe», sendo Caigo uma deturpação genoveisa de Coelho í(g = lh). Quis, portanto, o cartógrafo deixar registado, a par do nome da nova terra, o do comandante luso que fizera o seu reonhecimento. Sendo a carta datada de 8 de Junho de 1504 e indicando os acidentes geográficos nela registados, iconfbrme veremos, que em fins de Fevereiro a frota Responsável pela toponímia ainda se enoontrava em águas brasileiras, a homenagem não poderia ser relacionada com o comando da viagem de 1503-1504, por falta absoluta de tempo para a notícia chegar à cidade natal ide Colombo. (Esta argumentação, devemo-la ao nosso ilustre amigo Com.^{te} Teixeira da Mota, que sobre a questão vespuciana tem inédito alentado trabalho, por nós visto nos originais já em 1964. Obviamente, com ela estamos de pleno acordo).

Que a frota compunha-se de três navios, atestam-no Vespúcio e o «Piloto Anónimo»; vieram a's manobrelas oaravellas (diisse-nos Affaitadi), há tanto tempo utilizadas nos descobrimentos.

Aos 8 de Maio estavam prontos para partir (Vespúcio, carta de Cabo Verde) o que foi feito, segundo esta mesma fonte, a mais próxima do sucesso, a 13 do mesmo mês.

O Quadro n.º 1 nos possibilitará melhor aproximação cronológica das diferentes etapas da viagem.

Vimos que a frota rumou para as Canárias e daí ao Cabo Verde (Berzequiche) onde demorou-se alguns dias (onze, segundo a *Lettera*), encontrando-se, na oportunidade, com alguns navios de Cabral que regressavam da Índia. Isto ocorreu nos primeiros dias de Junho. Em meados do mês, partem para a traveissia oceânica, inicialmente rumando ao sul e, a partir dos 11° N, ao atingirem a região das chamadas «calmas equatoriais», guinando para su-sudoeste. Navegando «ide bolina», demoraram-se largo tempo para vencê-las, pois nesta época do ano alargaram-se por quase 8° de diferença de latitude. O tempo foi péssimo, e com grande alívio atingem a costa brasileira, diz ia *Lettera* que pelos 5*, após percorrerem 700 léguas; sendo de 500 aproximadamente o percurso feito, podemos constatar o exagero de 40% para mais na avaliação de Vespúcio. A data da aterragem deve ter sido próxima de 17 de Agosto.

Parece-nos importante abordar o sempre debatido local «da arribada inicial. Sobre ele, Vespúcio nos oferece quatro elementos:

- a) latitude, igual a 5° S;
- b) costa orientádole quaise leste-oeste até o cotovelo;
- c) distância aterragem-cotovelo, 150 L (ou 300 L, esta totalmente absurda);
- d) ameno e verde.

Como pode ser verificado, eles não se conjugam, uma vez que, se a partir do cabo S. Roque, isto é, da mudança da orientação da costa, medirmos 150 léguas ((480 milhas actuais), alcançaremos o estado do Maranhão, na latitude laprox. de 2ª S. Daí até o cabo, há diferentes orientações da costa. Se medidas a partir de S. Agostinho, atingiremos as proximidades da ponta Jericoacoara, no Ceará, lá, de menos de 3° S,

QUADRO N.º 1

EVENTO	DOCUMENTOS						
	<i>Cabo Verde</i> (4-6-1501)	<i>Lisboa</i> (1502)	<i>Fragm.</i>	<i>Mundus Novus</i>	<i>Lettera</i>	<i>Affaitadi</i>	<i>Acto notarial.</i>
Partida de Lisboa	13/5			14/5	10/5		
Passagem pelas Canárias	sim			(16/5)	(16/5)		
Chegada a Cabo Verde	sim			(24/5) ou (21/5)	(3/6)		
Estadia em Cabo Verde	Encontro c/ navios de Cabral			(11d)	11d.		
Partida de Cabo Verde				(4/6) ou (1/6)	(14/6)		
Travessia do Atlântico			64 d.	67 d. ou 2 m 3 d	67 d		
Distância				700 L (1800 de navegação)	700 L		
Chegada à costa brasileira				7/8	17/8		
Local da arribada					5º S		
Distância até S. Agostinho (Coto-velo da Costa)				300 L	150 L		
Último ponto de terra firme			32º S				
Distância até este ponto		800 L desde a ater. inic.		600 L	600 L	2500 M (desde a ater. inic.)	760 L (desde a ater. inic.)
Extrema latitude alcançada		50º S	50º S (no mar)	50º S	52º S (no mar)		53º S (no mar)
Data			após 16 meses de viagem		7/4/1502		
Chegada à Serra Leoa					10/5		
Chegada a Lisboa					7/9	22/7	

Obs: As datas colocadas entre parêntesis são baseadas nas datas de chegada ao Brasil diminuídas das durações da travessia. Verifica-se que a cronologia da *Mundus Novus* é impossível.

No entanto, podemos considerar a distância como certa e a latitude errada (embora isto seja pouco provável, pois esta era cálculo mais fácil). Aparece 'atqui o grande, irrespondí vel, argumento contrário a se recuar a aterragem desta primeira expedição para além das costas do Rio Grande do Norte: a impossibilidade física dos navios da época, mesmo as veleiras caravelas, vlenoerem a tremenda corrente resultante da bifurcação da corrente Equatorial Sul na altura do C. S. Roque, que varre (não é demasiado forte a expressão) todo o litoral brasileiro para o norte deste cabo. Esta corrente impediu a colonização desta parte da costa durante todo o século xvi, e causou múltiplas difficuldades quando os portugueses foram obrigados a realizá-la, após a frustrada tentativa da França Equinocial. Por jdemiais eloquente é um trecho do P. Antônio Vieira a efste respeito, para que nos furtemos de citá-lo:

«Uma das mias difficultosas e trabalhosas navegações de tcido o mar Oceano he a que ise faz do Maranhão até o .Ceará pior costa, não só ipelos muitos e oégos baixios, de que toda está cortada, mas muito mais pela pertinacia dos ventos, e perpetua Correnteza das águas. Vem esta correnteza feita desde o ÍCabo da Raa-IEspeilança com todo 10 (pezo das aguas do Oceano na travesisa, onde (éle he mais largo, que he entrte as duas costas de Africa e America, e começando a descabeçar desde o Cabo de Santo Agostinho até o Gabo do INorte he notável a força que em todo aquello cotovéllo de costa faz o impeto da corrente, (levando após si, não iso tanta (parte da mesma terra que tem comido, mas ainda aos proprios déos e ios ventos, jque em Companhia das aguas e como arrebatados déliais, correm perpetuamente de iéste ia oeste.

Com esta contrariedade continua dais aguas e dos ventos, que ordinariamente são brisas desfeitas, fica toda a costa deste Estado quasi ánnavsgavel para barlavento, de sorte que do Bará para o 'Maranhão de nenhum modo se pôdle navegar (por fora, e do iMaranhão para o Ceará com grandissima difficuldade, e só em certos mezas do anno, que são os de maioir inverno.

Navega-Se nestes mezes pela madrugada, com a bafagem dos terrenhas⁽³⁾, ios qulaes como são incertos e durão paucas horas, todo o resto 'do dia ie da noite, e ás ve^es (semanas e mezes inteiros Se está esperando sobre ferro na costa descuberta, e sem abrigo, sendo 'este um trabalho e enfadamento maior do que toda a paciencia dos homens; e o peor de tudo he, que depois desta tão Cançadia porfia, acontece muitas vezes tornarem as embarcações arribadas ao Maranhão, como também arribou nesta occasião a sumaca em que ia o Badre e os soldados paira o Camuci,

(³) Terrenhos, i. e., ventos de terra ou terraes.

QUADRO N.º 2

	CANTINO	KUNSTMANN II	CAVERIO	MAGGIOLO, 1504	KUNSTMANN III	ESMERALDO	WIALDSEEMÜLLER	PI RI RÉIS
(16/8)	-	san rocche	Sam Rocho	San Roche	Sam Rbq	'Angra de Sam Roque	S. Rochi	Santalo-ka
(15/8)	-	sancta maria de agoodia	Santa Maria de gracia	Sta. m.º da goardia	Sta m datadaia	—	S. maria de gratia	-
22/1	-	monte de s. uincenso	Monte de Sam visceno	Monte de San Viseno	mote des. avicente	-	mons S. vincẽsaj	-
5/4	-	-	-	-	-	-	-	-
10/8	-	-	-	-	-	A ilha de Sam Lourenço	-	-
15/8	-	S. maña de rapida	Sta maria de rabida	Sta maria de rabida	Sta m da Rabeda	Santa Maria d Arabide	S. maria de rabida	-
23/4	Cabo de Sã jorge	-	-	—	Cabo de Santo Agustinho	Cabo do Stº Agostinho	Caput Sancte Crucis	Kave Santa Agostini
(14/9)	Cabo de Sam jorge	Capo de Sancta +	Cabo de Sta croxe	Cauo de santa croxe	-	-	-	-
28/8	-	-	-	-	-	-	-	-
(29/9)	San miquel	san Michael	Sam michel	San michel	Sa myguell	Aguada de Sam Miguell	Sancti michaelis	San Megal
-	-	-	-	-	Serra de Sentantsnio	-	-	-
-	-	-	-	praia	-	-	-	-
(4/10)	Rio de Sã francº	Rº de s. inoidKO	Rio de sam Francesco	Rio de San francesco	Rio de Sam Francisco	O Rio de Sam Francisco	Rio de S. francisbo	San Francesco
-	-	¸bafra barill	vazia baril	Varia Barill	-	-	vazia baril	-
-	-	rio di perora	Rio de perera	Rio de perera	-	-	Rio de perera	-
15/8	-	serra de s. madlona de gratia	Serra de sta maria de gracia	Sera de Sta m.º de gracia	-	—	Serra de S. maria de gracia	-
8/9	-	rio de oaxa	Rio de cara	Rio de canefistola	-	-	Rio de casa	-
-	-	punta real	porto real	p Reall	Reall	Porto Real	porto real	Port dali
30/9	-	rio de são hieronymo	Rio de sam ieroni mo	Rio de San ieronimo	-	-	Rio S. hieronimi	-
-	-	rio de odio	Rio de oido	Rio de oido	-	Angra fermosa	Rio de odio	-
-	-	rio de Mezo	Rio de mezo	Rio de mezo	-	-	Rio de Mezo	-
-	-	monte fragoso	Monte fiegosso	monte fregoso	-	-	Monte fregoso	-
(1/11)	A baia de todos Santos	A baia de tutti Santi	base de tutilli santi	A boida di tuty H Santy	de todos los Santos	Angra de todos santos	Abbatia omniũ Sanctos	Total Santé
25/7	-	rio de S. Jacomo	Rio de sam iacom	Rio de San Jacomo	-	-	Rio S. iaooibi	-
28/8	-	rio de S. augustino	Rio de Sto agustino	Rio de Sto augustino	-	-	Rio S. augustini	-
15/4	-	rio de S. Helena	Rio de Sta lena	Rio de Sta lena	-	-	Rio de S. luda	-
21/5	-	-	-	-	-	-	-	-
22/5	-	-	-	-	-	-	-	-
27/9	-	rio de Coahnes	Rio de sexmos	Rio ooxmes	-	-	-	-
21/10	-	rio de luizgene	Rio de vergine	Rio de vergens	-	-	Rio de virgine	-
(14/11)	-	rio de San Johan	Rio de sam ioam	Rio de San ioen	-	-	Rio de S. iohan	-
-	porto Seguro	punte Seguro	porto Seguro	p. Seguro	seguro	Porto seguro	porto Seguro	-
-	-	barẽfas uernmege	bañeras vermeras	Bareras Vermeia	-	-	barẽtas vermega	-
-	Rio do Brasil	rio de brasil	Rio de brasil	Rio de brazil	-	-	Rio do brasil	-
-	-	ba rossa	barossa	Barrase	-	-	barossa	-
-	-	monte de pasqual	mont pasqual	Monte pasquas	te pescual	-	(Mont pasqual	-
-	-	-	-	—	Rio das ostras	-	-	-
(13/12)	-	rio de sta lucia	Ho de sta lucia	Rio de Sta lucia	ilha de Sta luzia	O Rio de Santa Luria	Rio de S. lucia	-
4/12	-	-	-	—	-	A ilha de Santa Bar. hora	-	Abraдох
-	-	-	-	-	açenssam	A ilha dasengam	-	—
-	-	-	-	-	Cabo frio da Rama	-	-	—
-	-	-	-	-	G. das redes	-	-	—
(21/12)	-	serra de San thome	Serra de Sam tome	Sera de San thome	-	-	serra S. thome	-
10/1	-	-	Alapego de sam paulo	Alapego de san paulo	-	-	pagus S. pauli	-
25/1	-	-	-	-	-	-	-	-
27/3	-	-	-	-	-	-	-	-
30/6	-	Rio de arefens	Rio da refera	'Rio da refera	-	O rio dos ha Refees	Rio da refera	-
-	-	-	—	-	-	A ilha de Sta Crara	-	-
-	-	-	—	-	cabo frio	O Cabo feio	-	Kav Priyo
(6/1)	-	baia de neis	baia de reis	Baia de reis	angra dos Reis	-	baie de reis	Sano Sancyro
-	-	pinacho detentis	pinachullo detencio	pináculo detencio	-	-	pinachullo detentio	—
(13/1)	-	rio jordan	Rio iordam	Rio iordam	-	-	Rio iordam	—
(17/1)	-	rio de sao antonio	Rio de sto antonio	Rio de Sto antoguo	-	-	Rio de S. Anthonio	-
-	-	-	-	-	cabo de paz	-	-	-
-	-	—	-	-	-	A lQha de feruahu	-	-
(20/1)	-	-	porto de Sam sebas, tiam	p. de San Sebastian	-	-	portus S. sebastiani	-
(22/1)	-	punta de san uoentio	portº de Sam visceno	p. de San visceno	Rio de Sam vi cm te	-	portus S. vincẽti	-
-	-	-	-	-	ilha de goanas	-	-	-
<17/2º)	-	rio de cananor	Rio de cananor	Rio de cananor	Rio de c amanea	-	Rio de cananor fi	-
(29/2º)	-	-	-	-	-	-	-	-
23/3º)	Cabo de Seta (Marta	-	-	-	-	A Ilha de Santo Amaro	-	-
29/7	-	-	-	-	-	-	-	-

Obs: As datas entre parênteses referem-se à viagem de 1501.1502.

**tendió gastado cincoenta dias em mtonificar só iaté o rio das Preguiças (*),
que h*e vilagem que diesfizierão em dozte hoirais» ((⁵).**

Eram tempos 'em que todos conheciam a navegação a pano, tempos bem diferentes dos nossos, em que pseudo-historiadores das navegações 'traçam derrotas como se os antigos veleiros fossem modernos vapores!

Assim, julgamos que a aterragem inicial deu-se ainda no Rio Grande do Norte, nas proximidades da p. Upanema ou nJa do Mel, como aliás já aventara Humboldt (⁶), onde a influência dos ventos e correntes ainda não se faz sentir com a tremenda intensidade que adquire à proporção que se navega para oeste, quando a corrente se torna a mais rápida de (todo o Atlântico Sul!

A partir deste ponto, a viagem pode ser acompanhada pela toponímia que criou, logo registada na cartografia da época, e cujos reflexos chegaram aos nossos dias através dos mapas de Caverio, Kunstmann II, Maggioflo (1504) e Waldseemüller (1507) (Quadro n.® 2).

Verifica-se que os trechos melhor reconhecidos foram os das proximidades do rio S. Francisco, Baía de Todos os Santos, Porto Seguro e S. Tomé^Cananeia, onde foi concluído o percurso costeiro, segundo procuraremos demonstrar.

As fontes conhecidas são unânimes em estimar a distância entre S.^{to} Agostinho e o último ponto do percurso costeiro em 600 léguas pouco mais ou menos, enquanto a latitude extrema alcançada pela frota foi de cerca de 50^o S.

Estes dois dados não são coincidentes. Por outro lado, a toponímia costeira cessa bruscamente (E b^oll <aBsím o delineamento da costa) num conjunto de denominações que persistem, ainda hoje, na geografia brasileira. Gomo, inidubitavelmente, a frota alcançou as altas latitudes que Viespúcio menciona, a única conclusão plausível é terem Cias sido atingidas estando a frota afastada do litoral.

(*) Rio das Preguiças. Ignoramos ja denominação indigena Teremembé ou Tupioa, desite rio, pois « Portuguesa he (provavelmente traducção. Talvez que outróra o chamassem Íaiygh, domo outro rio de Pernambuco-

C⁵!) CANDIDO MENDIES DE ALMEIDA, *Memórias para a história do extinto Estado do Maranhão*, tomo TI, plág. 465, Rio de Janeiro, 1874, inclusive ais notáis i(³) e (⁴).

(⁶) *Histoire de la Géographie*, T. V. p. 16, Paris, 1837.

Qual foi, pois, o limite meridional do reconhecimento costeiro?

O elemento gerador de iconfusão, pensamos, foi o -protótipo que serviu à elaboração de mapas do tipo Caverio; o detido exame do litoral brasileiro que este mapa regista nos mostra que já na «bale de tuti li santi», a latitude apresenta um -erro de aprox. 4.^o, pois o cartógrafo -genovês coloca-a em 17^a S. O «mont passqual» (16° 53' S) é colocado em 22° 30' S, erro de 5^a 30'. Logo ao sul dele, vê-se claramente um primitivo delineamento da «p. da Baleia», com os «Abrolhos» ao largo. Aqui, o erro anda pelos 5^a. Segue-se um -longo trecho sem toponímia, indicativo de um afastamento proposital do litoral — aconselhado depois por todos os roteiristas — de modo a ultrapassar, por fora, Os perigosos pareéis de Paredes e Abrolhos. Com boa margem de segurança, o contacto Com o litoral, isto é, a aterragem, só foi feita em S. Tomé (22° S). O grande percurso sem boa estima, dado o afastamento do litoral, alargou o erro para 7^o, uma vez que a «Serra de san tome» é colocada por Caverio em 29°. Natural, pois, que no último topónimo assinalado, este erro atinja 11° («Rio de Ganador» = Cainança em 25° S aprox., ao contrário dos 36^o1 de Caverio),

Outro dado importante que se pode retirar da análise do traçado do litoral brasileiro apresentado por estes mapas é ser a distância «Sam Rocho»-«Caibosta croxe», isto é, da aterragem inicial a S.^{to} Agostinho, que Vespúcio estimou (em 150 léguas, exactamente a quarta parte do restante do litoral, avaliado pelo navegador em 600 léguas! Isto indica claramente que as novas terras foram desenhadas segundo informações semelhantes às que os textos vespucianos nos transmitem.

Gabe observar que o traçado dos mapas citados é bastante semelhante -entre si, denunciando uso de padrões similares. Vê-se que Waldseemüller apresenta exactamente os mesmos defeitos de latitude consignados por Caverio — mais uma prova de que este serviu de padrão àquele — embora em Portugal eles já estivessem atenuados pelas observações feitas <em viagens subsequentes, -conforme a «Taboa de ladezas» do *Esmeraldo*, a célebre obra de Duarte Pacheco Pereira, redigida -entre 1505 e 1508, onde o c. de S.^{to} Agostinho está quase na sua exacta posição, com pequeníssimo erro de 5 minutos.

Assim, não obstante as imaginosas mas pouco felizes hipóteses de famosos estudiosos da questão vespudana, a expedição de

1501-1502 atingiu, como limite sul do reconhecimento costeiro, a região compreendida entre o Rio de Janeiro e a Cananeia. Há disto a provia cartográfica fornecida por duas cartas náuticas.

A simples comparação (Quadro n.º 3) do delineamento costeiro de qualquer um dos mapas atrás mencionados (Gaverio, Kuntmann II, Magg'io'lo ou WaMssemüller) com o desenho do litoral brasileiro incluído no *Livro de Francisco Rodrigues* nos mostra que o trecho é absolutamente o mesmo, embora neste último as latitudes se apresentem muito próximas da realidade, como é natural, pelo espaço de tempo decorrido entre as respectivas elaborações. Outro tanto pode ser feito com o Firi Réis de 1513, cujo traçado é clareado por toponímia mais actual que, embora deturpada, pode ser facilmente identificada. Como as notas marginais especificamente indicam, a carta foi elaborada, na parte referente ao Brasil, segundo mapas desenhados por portugueses (nota numerada VI na transparência de superposição elaborada por Akçura, anexa à obra citada). A toponímia, naturalmente, tem a mesma origem. Lá estão o «Kavle Santo Agostini», no primitivamente chamado C. Santa Cruz; «San Francesko» (R. São Francisco); «Totel Sante», isto é, a Baía de todos os Santos — erroneamente colocada — a seguir, três acidentes da maior importância: «Abraklok», isto é, os Abrolhos; «Kav Friyo» e «Sano Saneyro», onde não é difícil reconhecer o Rio de Janeiro, aparecendo pela primeira vez na cartografia assim como os Abrolhos, o que torna este mapa muito estimável para os Cariocas.

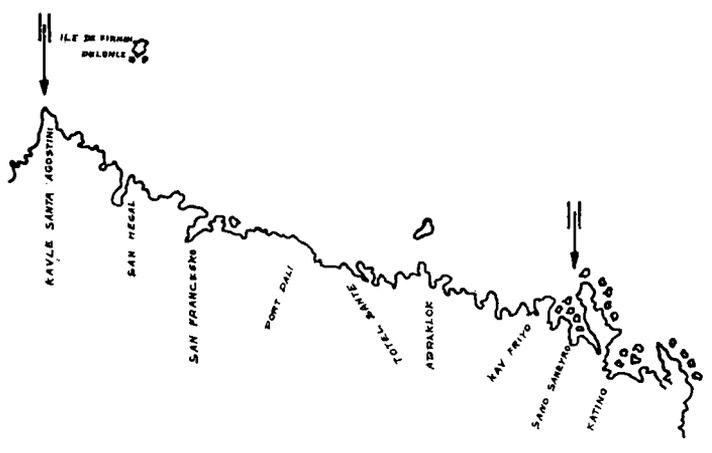
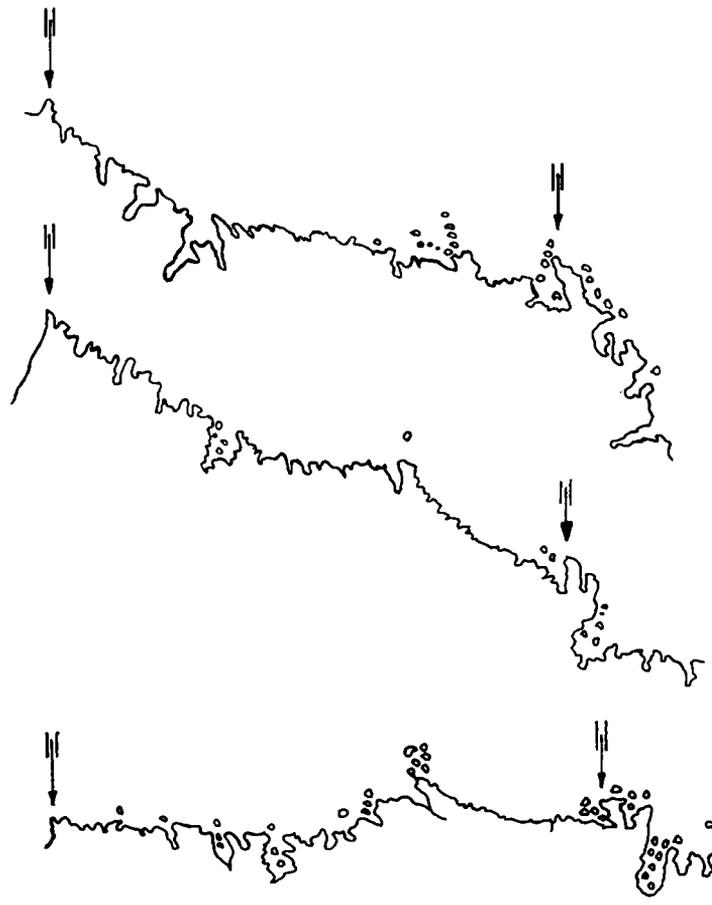
Estabelecido, pela cartografia, que o reconhecimento cessou na Cananeia, restaria a confirmá-lo o já conhecido argumento astronómico: Vespúcio diz na *Lettera* que ao se afastarem do litoral, em latitude que afirma ser de 32° S, a Ursa Menor havia desaparecido e a Maior estava quase na linha do horizonte. Desde Humboldt⁽⁷⁾ está provado que este facto ocorre na latitude de 25^a 35', o que se soma à argumentação propiciada pela cartografia.

Como já vimos, não há dúvida em ter a frota avançado para o sul «até latitudes próximas aos 50°, onde foi avistada a «costa brava», ao longo da qual navegaram em «árvore seca» obra de 20 léguas.

Se, a partir da Ganameda, traçarmos o rumo Sudeste e nele

(7) *Ob. cit.*, T. V. | pág. 18, nota-

QUADRO Nº 3



PIRI REIS 1513

CAVERIO MAIOLLO 1504 RODRIGUES C 1513

1503/1504

medirmos 500 léguas (ou distancia próxima a esta, especialmente para menos, pois já vimos que eram bastante exageradas as distâncias do florentino) nenhuma terra será encontrada. A mais próxima, a Geórgia 'do Sul, está a quase 200 léguas deste ponto imaginário, 2 graus mais ao sul que os 52^a S vespucianos da *Lettera*. Mesmo assim, para dia pendeu Varnhaigen, julgando-a a terra austral avistada pela expedição. Já Bougainville imaginou um descobrimento das (Malvinas. Outros lestudiosos aceitam um erro no rumo e fazem a frota acompanhar o litoral até à Fata-gônia, poucos graus antes do Estreito de Magalhães.

Julgamos que, no estado atual das pesquisas, é impossível ao crítico:

- a) Imaginar que a frota tenha ultrapassado o litoral paulista, pois estaria contrariando a prova cartográfica e a prova astronômica;
- b) Concluir, de maneira positiva, qual a terra avistada, em meio à tempestade, pelos navegantes;
- c) Determinar, de maneira positiva, a latitude mais meridional atingida pela frota ^

No entanto, pode-se, com relativa segurança, afirmar que:

- 1) Os expediacionários afastaram-se do litoral em latitude próxima a 26° S.
- 2) O rumo seguido foi o de sudeste.
- 3) A frota avistou, em latitude próxima aos 50* S, algo que lhe pareceu uma terra gelada, terrivelmente inóspita.

Em que nos baseamos para afirmar leste avanço para sudeste?

Inicialmente, em alguns dois textos vespucianos, máxime na *Lettera*, que regista a ordem da frota se aprovisionar de água e lenha para seis meses. Depois, e com muito maior ênfase, na prova cartográfica. Fovam-no :

- a) O mapa-múndi Contarini-Rosseli (1506), que procurando representar, *pela primeira vez na cartografia*, a totalidade das novas terras, faz a costa desviar-se para sudeste até o limite inferior da carta;
- b) O Maggiolo, 1511, em que, na sexta carta, 'esta costa avança, de igual maneira, para sudeste:

- c) Piri Réis segue o mesmo critério e, como sabemos, baseia-se positivamente em padrões portugueses;
- d) O mapa-múndi de *Dopo Homem*, 1519, o primeiro original português deste tipo hoje conhecido, mostra vastíssima terra austral ligando-se à costa patagónica. Já então, as navegações portuguesas e espanholas haviam alcançado o Rio da Prata, o que obrigou o Cartógrafo a só orientar a costa para sudeste bem mais ao sul que a foz dele.
- e) Finalmente, e cremos ser este o 'argumento decisivo, o mapa-múndi de Giovanni (Juan) Vespucci, na época considerado autoridade em cartografia, como herdeiro da documentação e do instrumental do tio, Américo Vespúcio.

Giovanni, mesmo depois da frota de Magalhães haver alcançado a latitude do 'estreito que recebeu o nome do grande navegador, orienta a costa para leste, após o «Cavo de Santo António», e inscreve o topónimo «Terra Australe».

Será necessário maior prova de que ele conhecia os factos referentes à viagem de 1501-1502?

Mas, se já verificámos que nas paragens austrais visitadas não existe qualquer terra, qual a maneira de conciliar os factos?

Há algum tempo, tivemos conhecimento de um artigo ⁽⁸⁾ do erudito oficial de marinha argentino, Almirante Pedro S. Gasal, hoje falecido. Aventa ele duas hipóteses que, muito originais, são perfeitamente plausíveis. Como a frota enfrentava violenta tempestade, em que os navios mal se avistavam, diz-nos o articulista que Os «fracto-nimbus que son oscuros, 'bajos y veloces, al acumularse en el horizonte de sotavento, dan 'ciertos aspectos del temporal adquieren formas muy engañosas de tierras lejanas entrecortadas por las brumas del mismo temporal». Mais admissível é, ainda, a segunda hipótese; depois 'de citar diversos exemplos de enormes «ilhas de gelo» avistadas 'em latitudes próximas às que cuidamos, algumas com 18, 24 e até 50 léguas de comprimento, afirma que:

«A (través de la cerrazón, los témpanos (aparecen con la misma opacidad que muchos tramos del litoral patagónico vistos en las mismas condiciones y dan la impresión de una larga costa procelosa, continuada y sin puertos

j(\$)
Boletim del Centro Naval, n.^o 606, Buenos Aires, setembro-outubro de 1952.

y Con fuertes rompientes durante los temporales. En vez 'die un slolo témpano pueden verae varios de menores dimensiones que marcham más o menas agrupados porque obedecen a |las mismas corrientes, pero en un mal tiempo cerrado se presentan como una sola y continuada costa. La impresión de tierra se acentúa por el color opaco, terroso y los grupos de petreles, albatros y gaviotas que merodean en las cercanías y se posan sobre lellois. El frío intenso que no podían soportar, según Veispucio, y la costa acantilada y sin gente robustecen esta Opinión.

En isu segundo viaje de circunnavegación (1772)i el capitán COoik, que mandaba el «Résolution», navegando por esta zona en que se 'encuentra Vespuicio, notó que su 'Otro buque l(el «Adventurie», capitán Fumeaux) cambiaba de rumbo para evitar posibles restingas de la tierra que tenían a la visita, cuyas rompientes se veían, nlo obstante el tiempo isucio, cerrado y con mucha mar. Costó buen trabajo a Cook oonlencer a Fumeaux, por señales, que no se trataba 'de una casta sino de uno de 'los enormes témpanos 'australes.»

Tenia havido esta confusão? É uma hipótese bastante lógica.

Decidido o regresso, a frota procurou latitudes menos hostis, rumando para a Serra Leoa, onde demora-se alguns dias. A Lisboa chegam em 22 de Julho, segundo Affaitadi, ou 7 de Setembro, pelo texto da *Lettera*.

2) VIAGEM DE 1502-1503

Já sabemos, pela carita de Piero Riondinelli, datada de 3 de Outubro de 1502, que a Terra de Santa Cruz fora arrendada «a certos icristãois novos», Senido estes obrigados a «mandar todos os anos seis navios», que deveriam descobrir cada ano 300 léguas aviante e fazer uma fortaleza. Conheaido também que a duração do contrato iera de 3 anos, não seria icrível que os arrendatários deixassem de cumpri-lo logo no primeiro deles. Assim, a lógica fazia 'crer numa viagem iniciada no decorrer de 1502, após o regresso da frota em que viajou Vespúcio, mas não havia sido positivada a sua realização, até os estudos que sobre o assunto efectuou Jaime Cortesão (Embora Vamhagen já suspeitasse dessa viagem).

Sabe-se, positivamente i(cartá de D. Isabel a Uchoa de Isasaga ⁽⁹⁾), que na corte castelhana corria, já em princípio de 1503,

⁽⁹⁾ Archivo General die índias, Indiferente General, leg. 418 — Lib. I, foi. 104 v.

a notícia dos termos do contrato die Noronha, pois a rainha fala no desejo de ^certos vassallos del Rei de construir «una torre» nas índi/ais, isto é, uma fortaleza.

Pouco depois, ou seja, em Julho, sabia-se em Sevilha que quatro navios portugueses haviam regressado das novas terras com um carregamento de índios e pau-brasil ⁽¹⁰⁾. Notificada a Corte, esta ordena medidas imediatas para verificação do desrespeito ao Tratado de Tordesálhas. Juan de La Cosa, o famoso mareante e cartógrafo, é enviado a Portugal em busca de provas, isto a 22 de Agosto. La Cosa chegou a ser preso em terras lusas, mas a 23 de Setembro já se encontrava em Sevilha.

Assim, muito acertadamente, concluiu Cortesão que 'entre o regresso da frota de Gonçalo Coelho-Vespúcio '(1501-1502) — regresso para o qual temos duas datas (22 de julho e 7 de Setembro) sem que nos aventuremos a seleccionar qualquer delas — e Julho de 1503, efectuou-se a viagem.

Qual teria sido o seu itinerário?

Pelas suspeitas castelhanas, havendo nelas inclusive referência às tertas visitadas por Bástidas, a frota deve ter atingido terras brasileiras ao norte de S.^{ta} Agostinho; sabe-se, outrossim, que uma ilha 'era doada aos 10 de Janeiro de 1504 a Fernão de Loronha, seu recente descobridor (ou redescobridor, uma vez que com o nome de «Quaresma», já ela figura no Oantino, 1502). Foi, no referido diploma, chamada de S. João, pouco depois S. Lourenço (Duarte Pa/cjheoo, no *Esmeraldo*), mas já em 1513 Piri Réis dava-lhe o topónimo actual, algo deturpado: «lle de firmam dellonde».

Por outro lado, a toponímia dos mapas do tipo Cavério inclui alguns 'acidentes que não se enquadram na sequência do calendário cristão que foi, muito plausivelmente, utilizado para o baptismo deles, como o «Monte de sam vicenso», «Serra de sitia. Maria de Gracia», «Rio de sam ieronimo», «Rio de sam iacomo», «Rio de sto. **agustino**», «Rio de sta. lena», por exemplo; eles poderiam advir desta 2.^a viagem, que, pela carga que transportou, deve ter atingido «porto seguro» e o «Rio de brasil», locais já bastante conhecidos anteriormente, uma vez que figuram no planisfério Oantino.

Creemos, pois, que a frota seguiu o percurso normal até Cabo Verde, cruzou o Atlântico, passou por Fernando Noronha e, ater-

⁽¹⁰⁾ *Idem, Contratación, 4674 — Lib. I, fo'1. 3 v. - e 4.*

rando na chamada «costa leste-oeste», próximo ao c. São Roque, foi concluir sua navegação nas imediações de «Porto seguro» (actual Baía Cabrália).

3) VIAGEM DE 1503-1504

Sabe-se, par informação do cronista Damião de Góis, que, aos 10 die Junho de 1503, partia para a Terra de Santa Cruz uma esquadra de seis naus, sob o comando de Gonçalo Coelho. Quatro delas naufragaram, em virtude do pouco conhecimento que possuíam da nova terra.

Os cronistas que, na sequência, trataram desta viagem, não se limitaram a repeti-la, pois deturparam-na, confundiram-na com outras, misturaram seus sucoissas com a de 1501-1502, chegaram mesmo a fazê-la durar quase 20 anos.

Em Vespúcio, mais precisamente na *Lettera* (Quarta viagem), vamos encontrar o relato de uma expedição que, muito genericamente descrita, pode ser identificada com a de Coelho.

Embora Magnaghi tenha insistentemente negado a realização desta viagem, há duas fontes coevas que a confirmam. São elas:

1) A já citada «Taboa de ladeiras» do *Esmeraldo*, que regista em 4 graus a «Ilha de Sam Lourenço», exactamente o santo comemorado no dia do naufrágio da nau capitânia 1(10 de Agosto) da frota em que, segundo seu relato, Vespúcio comandava um dos navios.

A latitude e outros elementos fornecidos pelo florentino permitem identificar as ilhas em apreço com Fernando Noronha, visitada então pela primeira vez tanto por Coelho quanto pelo futuro piloto-mor de Castela.

2) O Maggiolo, 1504, que regista no Atlântico Sul ao largo e um pouco mais abaixo do limite extremo da linha costeira, a ilha de «santa trindade», em legenda que afirma ter ela sido descoberta «pro rey de portugal» em outubro de 1503.

Sendo facto incontestado que nenhum navio das armadas da Índia andava nestas paragens no mês em apreço, o descobrimento da Trindade só pode ser atribuído à expedição de 1503-1504.

Por outro lado, fica positivada a separação da frota, confirmando

Vespúcio, uma vez que em Outubro, segundo a «*Lettera*», esteve ele fundeado todo o mês na Baía de Todos os Santos.

Deste modo podemos, baseados na *Lettera* e em Góis, estabelecer a derrota mais verosímil para esta frota.

Para a partida, face à data positiva da chegada a Fernando Noronha, oremos ser mais correcta a de Góis, pois—e isto já observara Vignaud — três meses parecem demasiado para a travessia até à nossa ilha. Assim, devem ter partido a 10 de Junho, rumando directamente às ilhas de Cabo Verde (Santiago) onde refrescaram e carenaram as embarcações.

Ao partir, ordenou o capitão-mor que a frota rumasse a sudeste — diz Viespúcio que contra a opinião dos demais capitães — na clássica bordada indicada como a mais Conveniente de modo a tomarem barlavento para ultrapassagem das calmas equatoriais, que estão neste mês muito adentradas no hemisfério norte.

Fizeram-se, a seguir, a su-sudoeste e aos 10 de Agosto alcançaram Fernando Noronha, onde naufragou a capitânia. Aqui, deu-se a separação da esquadriha. A confiar na *Lettera*, o capitão-mor partiu antes de Vespúcio e não mais se encontraram no decorrer da viagem. O florentino aguardou oito dias o aparecimento de seu chefe, ao cabo dos quais rumou, em companhia de outra embarcação que lhe fora comunicar a partida de Coelho, para a Baía de Todos os Santos—que já lhe era bem conhecida da viagem anterior— pois assim o determinava o regimento real para qualquer navio que se perdesse da conserva ou do capitão-mor. Navegando a su-sudoeste, em 17 dias cobriram a distância que separa os dois pontos. Da declaração de Giovanni Vespucci sobre a latitude de S.^{to} Agostinho, podemos inferir que o percurso foi feito ao longo do litoral, pois diz ele que o tio foi «em duas viagens ao dito cabo», conforme escrito do próprio punho do Filoto-mor que possuía. Havendo aguardado dois meses e quatro dias pelo restante da frota, acordaram os dois tcapitães em percorrer o litoral em direcção ao sul. Detiveram-se num porto icujas coordenadas mencionadas na *Lettera* são totalmente contraditórias e não permitem identificação; Vamhagen ^(1X) identificou-o com o Cabo Frio, por ser conhecida a existência de uma feitoria neste local em 1511. Aí demoraram-se cinco meses; ergueram uma «fortaleza» onde deixaram 24 homens

(11) *Americ Vespucl.* Lima, 1865.

(naturalmente forjados pelos termos do contrato de Noronha), retornando a Portugal, onde Chegaram aos 18 de Junho de 1504.

Sobre o restante da frota, só conhecemos a passagem (i.e descobrimento) pela Trindade no mês de Outubro, muito plausivelmente por virem muito abertos na ultrapassagem dos Abrolhos, uma vez que não seria crível que já estivessem de regresso dois meses após a chegada a Fernando Noronha.

Pode-se deduzir ainda, do facto de em Lisboa, segundo a *Lettera*, julgarem perdidos Vespúcio e seus tripulantes, que um dos navios chegou antes àquela cidade, única razão plausível para as alegrias da acolhida.

MAX JUSTO GUEDES