

D. — IL QUARTO VIAGGIO DI AMERIGO VESPUCCI.

Memoria del socio Prof. L. HUGUES.

I.

La lettera a Lorenzo di Pier Francesco de' Medici, nella quale Amerigo Vespucci racconta il suo primo viaggio sotto bandiera portoghese (1), termina con una dichiarazione importante, nella quale chiaramente si ma-

(1) Secondo il D'Avezac questa lettera fu scritta nei primi mesi dell'anno 1503. Per le sue diverse edizioni mi permetto di rimandare il lettore alla mia Memoria pubblicata nell'anno 1878 col titolo: *Il terzo viaggio di Amerigo Vespucci*, Cap. II, pag. 21 e seguenti.

nifesta il disegno del navigatore fiorentino di scoprire un passaggio navigabile verso le terre orientali delle spezierie: « Ho in animo di nuovo andare a cercare quella parte del Mondo che riguarda mezzogiorno, e per mandare ad effetto un cotal pensiero già sono apparecchiate e armate due caravelle, e fornite abbondantissimamente di vettovaglie. Mentre adunque io andrò in levante facendo il viaggio per mezzogiorno, navigherò per ostro (1), e giunto che sarò là, io farò molte cose a laude e gloria di Dio, a utilità della patria, a perpetua memoria del mio nome, e principalmente a onore e alleviamento della mia vecchiezza, la quale è già quasi venuta (2) ». E nella parte della lettera a Piero Soderini, nella quale tratta di questo viaggio da lui tanto vagheggiato, il Vespucci ritorna, colle seguenti parole, sull'argomento del passaggio occidentale: « Partimo di questo porto di Lisbona 6 navi di conserva col proposito di andare a scoprire un'isola verso l'oriente che si dice Melaccha: della quale si ha nuove essere molto ricca, et ch'è come el magazzino de tutte le navi che vengano dal mare gangetico e dal mare indico, come è Calis (Cadice) camera di tutti i navili che passano da levante a ponente, e da ponente a levante per la via di Caligut: e questa Melaccha è più allo occidentale che Caligut, et molto più alla parte del mezzodi; poichè sappiamo che sta in paraggio di 33 gradi del polo antartico (3) ».

Questo periodo che si legge nel *Libretto* dell'anno 1505, ed è riprodotto da Angelo Maria Bandini secondo il testo di Baccio Valori (4), contiene una grave inesattezza che è necessario rilevare, chè altrimenti la sua letterale interpretazione condurrebbe a conclusioni diametralmente opposte alle vere. Come già abbiamo veduto dalla chiusa della lettera al Medici, era intenzione del Vespucci di scoprire un passaggio occidentale verso le coste orientali dell'Asia « facendo il viaggio per mezzogiorno », ovvero navigando a S.-O., come apparisce da alcuni testi latini della medesima lettera al Medici: « Proficiscar in orientem iter agens per meridiem; noto vehar vento (5) » e: « Ut ad perquirendas novas regiones

(1) La direzione di *ostro* trovasi nel lavoro di ANGELO MARIA BANDINI, *Vita e lettere di Amerigo Vespucci*, pag. 121. Nella edizione vicentina dell'anno 1507 ed in altre si legge: « per el vento el quale *africho* se chiama ».

(2) BANDINI, *loc. cit.* Amerigo, nato nel 1451, contava in allora 52 anni.

(3) Secondo il rarissimo *Libretto* dell'anno 1505, col titolo: *Lettera di Amerigo Vespucci delle Isole nuovamente trovate in quattro suoi viaggi*. Sulla data di questo Libretto si veggia quanto ne dice il D'AVEZAC nel periodico *Annales des Voyages*, 1866, Vol. 4^o, pag. 173 e segg. Cfr. anche VARNHAGEN, *Amerigo Vespucci, son caractère, ses écrits, sa vie et ses navigations*, Lima, 1865, pag. 62.

(4) BANDINI, *Op. cit.*, pag. 57.

(5) *Itinerarium Portugallensium*, Cap. 123; GRYNÆUS, pag. 130. Nelle *Ross dei Venti* comunemente adottate dai geografi e dai navigatori del Medio Evo, il nome di *Notus* è sinonimo di *Sud*. V. il dottissimo lavoro del D'AVEZAC nel *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 1874, pag. 377-416, col titolo: *Aperçus historiques sur la Ross des Vents*.

versus orientem a latere orientis me accingam per ventum qui Africus dicitur (1) »; dalla edizione tedesca di Jobst Ruchamer (anno 1508) e da quella della Regia Biblioteca di Dresda (anno?): « Ich gedenke bei mir selbs das ich noch mag den vierdten Tag auff der Seiten gegen der Sonnen Auffgang durch den Windt genant Africus », cioè: « Ho in pensiero di giungere in una quarta giornata (o in un quarto viaggio) all'oriente tenendo la via del S.-O. (2) », ed eziandio dalla Raccolta Vicentina del 1507 e dal Codice Ferrarese pubblicato dal professore Ferraro: « Io penso ancora di fare zorni IIII, e pertractato che io haverò questo... zò de 2 nave cum li suoi armamenti la permissione a nui è facta, a zò che al cercare de nove regione verso mezo di dala banda de levante, io me apparecchia pel vento, el quale affrico se chiama (3) ». Tutto ciò male si concilia col progetto del Vespucci, quale è manifestato nella relazione al Soderini « con proposito di andare a scoprire un'isola verso l'oriente » e siamo pertanto condotti a credere più esatto il testo Ramusiano, nel quale in luogo di oriente è detto occidente; a meno che si voglia interpretare la espressione del *Libretto* e del testo di Baccio Valori così: « Le nostre navi si propongono di andare a scoprire un'isola dell'oriente che si dice Malacca (4) ». Per questa maniera viene tolto il dubbio che nella sua navigazione dell'anno 1503 il Vespucci avesse in animo di giungere alla penisola di Malacca per la via aperta nel 1497 da Vasco da Gama, cioè per quella del Capo di Buona Speranza, quantunque da un altro luogo della relazione al Soderini egli esprima la sua

(1) Edizione parigina di Giovanni Lambert, in VARNHAGEN, *Op. cit.*, pag. 26. Il nome *Africus* (Africo, Affricone) è sinonimo di *libeccio*, *garbino* o *sud-ovest*. V. D'AVRIZ, *mem. cit.*, pag. 415.

(2) HUMOLDT, *Kritische Untersuchungen*, Vol. 3°, pag. 83.

(3) VARNHAGEN, *Amerigo Vespucci*, pag. 26; *Codice di Ferrara*, pag. 152.

(4) Questa variante trovasi anche nella *Cosmografia Universale* di SEBASTIANO MÜNSTER (edizione di Basilea, 1550, pag. 1111): « Instituerat Vesputius invisere insulam Melcham in oriente positam ». Nella edizione latina delle *Quattro Navigazioni*, pubblicata da MARTINO WALTHERMÜLLER ed HYLACOMVLVS nell'anno 1507, l'oriente è confuso coll'orizzonte: « Cum proposito insulam unam versus horizontem positam invisendi, quae Melcha dicitur ». V. VARNHAGEN, *Amerigo Vespucci*, pag. 62.

Il Peschel non ammette che la spedizione del 1503 avesse per scopo principale la circumnavigazione dell'America del Sud. « Nell'appendice alla relazione portoghese del viaggio di Alvarez Cabral, egli dice, la distanza di Calicut dalle Meluzas o Meluchas, donde si traevano i chiodi di garofano e la noce moscata, è data in 740 leguas. Questa distanza, misurata sulla linea equinoziale, corrisponde a poco più di 40 gradi. Nella *Charta marina Portugalsium* (1501-1504) Malacca è situata, come dice il Vespucci, ad E.-S.-E. di Calicut verso il parallelo australe di 10 gradi, a 140° da Lisbona verso oriente, e a 220° verso occidente. La navigazione intorno al Capo di Buona Speranza risulterà adunque, nel senso delle longitudini, di 80 gradi più breve, e siccome già in allora si sapeva che l'America del Sud si spinge, al S., sino a latitudini non minori di quella del Capo di Buona Speranza, così è impossibile che si ritenesse il viaggio a Malacca nella direzione di occidente, più breve dell'altro ». V. PESCHEL, *Geschichte der Zeitalters der Entdeckungen*, pag. 342 nella nota seconda. Questa asserzione dell'illustre critico tedesco è però contraddetta dalla relazione stessa del Vespucci, come anche dai disegni cartografici dell'ultima metà del secolo 15° e dei primi anni del secolo seguente, come si avrà occasione di vedere nel seguito di questo lavoro. Noto anche che il Peschel fa dire al Vespucci una cosa che non ha mai detta, che cioè Calicut si troverebbe, rispetto a Malacca, nella direzione di E. S.-E., e sotto il parallelo australe di 10 gradi.

intenzione di giungervi dal lato di occidente, dal luogo cioè, nel quale esce in acerba critica contro il capitano della spedizione, che senza utilità alcuna, deviando dalla vera direzione, aveva voluto riconoscere la costa africana della Sierra Leone (1).

Nelle poche pagine che il signor di Varnhagen dedica al quarto viaggio di Amerigo Vespucci, egli dice che alcuni giorni dopo l'arrivo delle due caravelle a Lisbona (2), vi giungeva dall'India la flotta di Joam da Nova con un ricco carico di spezie. La Corte portoghese fu allora informata che questi prodotti non erano speciali dell'India, ma sibbene di altri paesi situati assai più in là, ai quali, per quanto si diceva, dovevasi giungere più facilmente facendo la circumnavigazione del globo nella direzione di occidente. Si ritornava così al primo pensiero di Cristoforo Colombo, messo definitivamente in opera, più tardi, da Ferdinando Magellano. Le informazioni ottenute allora a Calicut ed a Cochino raccomandavano soprattutto l'importanza del porto di Malacca, situato a un dipresso a 3 gradi al S. della linea equinoziale (3). È molto probabile che Joam de Nova, giunto a Lisbona l'11 settembre del 1502, recasse alla Corte di Portogallo informazioni abbastanza minute sulla penisola di Malacca e sull'Arcipelago delle Indie Orientali, cui appartengono di fatti i paesi delle spezie: con ciò sarebbe spiegata l'espressione di Amerigo « della quale (isola di Malacca) si ha nuova essere molto ricca ». Ma, anche prescindendo da un'affermazione dello storico Lopez de Gomara (4), secondo la quale l'importante ricerca di un passaggio occidentale sarebbe stata iniziata sotto basse latitudini, cioè lungo le coste orientali dell'America meridionale, da Amerigo Vespucci nell'anno 1501; come pure da parecchi passi della lettera a Lorenzo di Pier Francesco de' Medici scritta da Siviglia il 18 luglio del 1500, dai quali chiaramente risulterebbe il disegno nutrito dal Vespucci di scoprire quel passaggio occidentale (5); un'altra lettera dello stesso navigatore ci informa del

(1) VARNHAGEN, *Op. cit.*, pag. 52; BANDINI, *Vita e lettere di Amerigo Vespucci*, pag. 78.

(2) Il Varnhagen intende qui delle due caravelle, una delle quali comandata da Amerigo, che erano giunte a Lisbona il 7 settembre del 1502, di ritorno dal primo viaggio sotto bandiera portoghese. V. HUGUES, *Mem. cit.*, pag. 27; VARNHAGEN, *Op. cit.*, pag. 51: « Et entrano per questo porto di Lisbona a di 7 settembre del 1502, a buon salvamento. Dio ringraziato sia, non solo due navi, poichè l'altra ardemmo nella Sierra Liona, perchè non poteva più navigare ».

(3) VARNHAGEN, *Amerigo Vespucci*, pag. 113. Qui è manifesto errore per parte dell'illustre storico brasiliano, giacchè la città di Malacca trovasi a un dipresso sotto la latitudine boreale di 3 gradi. La medesima osservazione vale per OSCARRE PESCHEL, il quale nel suo lavoro citato più sopra, pag. 342, nella nota seconda, dice che debbasi leggere 3° di latitudine S. e non 33°.

(4) Lopez de Gomara dice: « Amerigo Vespucci, il fiorentino, fu mandato nell'anno 1501 con tre caravelle del Re Emanuele verso le coste del Capo Sant'Agostino per trovare lungo queste coste uno stretto di mare, per mezzo del quale si potesse giungere alle Maluche; para buscar estrecho en a quella costa del Cabo San Agostin, por da ir a las Malucas ». V. HUGUES, *Mem. cit.*, pag. 7 e 8.

(5) Ecco quanto si legge nella lettera del 1500, a proposito del progetto di scoprire il passaggio oc-

come egli giungesse ad avere notizia dei paesi corrispondenti alle parti S.-E. del continente asiatico, e delle isole adiacenti. È dessa la lettera pubblicata dal conte Baldelli Boni nell'anno 1827, e scritta a Lorenzo di Pier Francesco de' Medici il 4 giugno del 1501, quando il Vespucci trovavasi nei dintorni del Capo Verde (1). Amerigo vi parla con grande lode di un certo Gaspare, il quale « aveva corso dal Cairo fino ad una provincia che si domanda Molecca, sapeva di molte lingue e il nome di molte provincie, aveva fatto due volte il viaggio di Portogallo al mare Indico..... era stato in molte isole e massime in una che si dice Ziban (Seilan?)..... in un'altra che si dice Stamatarà (Sumatra?)..... e raccontava di un'isola detta Arenbuche e Maluche (Molucche?) e di molte altre isole del mare Indico, di che, aggiunge il Vespucci, sono di quelle che conta Tolomeo, che stanno intorno all'isola Taprobana, e tutte sono ricche (2) ».

Dai citati documenti si vede che Amerigo Vespucci poteva, nell'anno 1503, sapere, quantunque assai confusamente, dei paesi di cui si tiene parola nel principio della Quarta Navigazione (3). Si aggiunge che i Portoghesi dovevano, in quel tempo anteriore di sei anni al loro arrivo alla penisola di Malacca, considerare il viaggio occidentale ai paesi delle spezie assai più facile e più breve di quello che si sarebbe dovuto effettuare nella direzione contraria. Infatti nel maggior numero delle carte del secolo XV e dei primi anni del secolo XVI i distretti equatoriali dell'Asia si avanzano, nella direzione del S.-E., sino ai meridiani 210° , 240° e persino al 260° grado di longitudine (dal meridiano fondamentale di Ferro). Paolo Toscanelli calcolava in 130 gradi la distanza (in longitudine) tra Lisbona e la città cinese di Quinsay, e in 100 gradi quella di Lisbona al Giappone, di modo che, secondo il grande cosmografo fiorentino, il meridiano più orientale del Giappone si confonderebbe con quello della estremità meridio-

centale: « Già m'armauo tre navili perchè nuovamente vadia a discoprire, e credo che isturemo pronti a mezzo settembre. Piacca a Nostro Signore darini salute e buon viaggio, che altra volta spero trar nuove grandissime e discoprire l'Isola Taprobana (Taprobane, Ceylon) che è infra il mare Indico e il mare Gangetico, e dipoi intendo venire a ripatriarmi e discansare (riposare) i dì della mia vecchiezza ». Noto, di passaggio, che questa lettera, pubblicata per la prima volta nell'anno 1745 da Angelo Maria Bandini, è, forse non senza ragione, ritenuta da molti geografi come apocrifa.

(1) BALDELLI BONI, *Viaggi di Marco Polo*, Vol. I, pag. LVI e segg.; HUMBOLDT, *Kritische Untersuchungen*, Vol. 3^o, pag. 57 e segg.; VARNHAGEN, *Op. cit.*, pag. 67.

(2) BALDELLI BONI, *Op. cit.*, pag. 58 e 59.

(3) Tanto nel *Libretto* del 1505 quanto nella traduzione latina della relazione al Soderini inserita dal WALTZBEHMÜLLER nel suo lavoro *Cosmographias Introductio*, pubblicato nell'anno 1507, la latitudine di Malacca è australe e di 33 gradi (V. anche la nota 3 pag. 335). Nè di ciò dobbiamo meravigliarci, giacchè anche nel globo di GIOVANNI SCHÖNER, che porta la data del 1520, posteriore di undici anni all'arrivo dei Portoghesi alla penisola di Malacca, l'*India meridionale*, nome dato dallo Schöner all'India posteriore, si spinge sino al parallelo australe di 20 gradi. V. la carta 83^a del *Grande Atlante storico* di G. DROVSEN, Lipsia, 1885.

nale della Vecchia California, e le coste orientali del continente asiatico verrebbero a coincidere, presso a poco, col meridiano dell'Arcipelago Pericoloso o di Tuamotu nella Polinesia orientale. Nel globo terrestre di Martino Behaim di Norimberga (anno 1492) la distanza tra le Azorre ed il lembo orientale dell'Asia è di soli 70 gradi, e quella tra le stesse Isole Azorre e la grande Isola Cipango (Giappone) si riduce a 35 gradi. Nel globo terrestre della città di Laon (anno 1493), del quale il D'Avezac ci ha lasciato una interessante descrizione (1), le terre asiatiche si avanzano, verso oriente, sino alla longitudine di 280 gradi. Nella grande carta di Giovanni Ruysch (anno 1508) la città di Quinsay è segnata sotto la longitudine di 224° ad oriente dell'Isola di Porto Santo. In fine nei globi terrestri di Giovanni Schöner che portano le date degli anni 1515 e 1520 (2) le isole dell'Asia orientale, tra le quali primeggia, per grandezza, Zipangri (il Giappone), si trovano vicinissime a quelle del Nuovo Mondo, talchè non più di sei gradi di longitudine dividono le coste orientali di quell'isola dalle coste occidentali della grande terra designata dall'insigne cartografo coi nomi di *Terra Cuba* e *Terra Parias* (3). Queste erronee indicazioni dovevano necessariamente indurre i navigatori di quei primi tempi delle scoperte a ritenere che l'emporio commerciale di Malacca si trovasse dalle Isole del Capo Verde, e verso occidente, ad una distanza minore di quella fissata dal trattato di Tordesillas (anno 1494), cioè minore di 370 leghe (4).

II.

Anche nel quarto viaggio, come nei precedenti, Amerigo Vespucci non ebbe che un posto subordinato. Egli stesso lo fa intendere nel passo della relazione al Soderini che ho citato più sopra a proposito dell'ap-

(1) *Bulletin de la Société de Géographie de Paris*, 1860, Vol. 2°, pag. 416 e segg.; FRESNEL, *Adhancements sur Erd- und Völkerkunde*, I, pag. 225.

(2) Vedi le carte 1 e 2 che accompagnano l'eccellente ed interessante lavoro del dottore FRANZ WIESER, *Magallanes-Strasse und Austral-Continent auf den Globen des Johannes Schöner*, Innsbruck, 1881, e la citata carta 83° dell'*Atlante storico* del DROUIN.

(3) Nel globo del 1515 questa grande terra porta, nella sua sezione meridionale, il nome di *Parias*: la sezione settentrionale, indicata nel globo del 1520 colla denominazione di *Terra de Cuba*, è, nel globo anteriore di cinque anni, accompagnata dalle parole: « Ulterius incognita terra ». V. F. WIESER, *Op. cit.*, tavola 2°.

(4) È noto che la linea (*raya*) di demarcazione tra i possedimenti spagnoli ed i possedimenti portoghesi, fissata dal trattato di Tordesillas del 7 giugno 1494, e sanzionata dal Pontefice Giulio II colla Bolla del 23 gennaio 1506, doveva essere condotta a 370 leghe (spagnuole) dalle Isole del Capo Verde nella direzione di occidente. Secondo la Bolla Pontificia del 4 maggio 1493 emanata dal Pontefice Alessandro VI la linea di demarcazione era fissata dal meridiano condotto a cento leghe dalle Azorre e dalle Isole del Capo Verde, verso occidente: « Fabricando et constituendo unam lineam a Polo Arctico, scilicet septentrione, ad Polum Antarcticum, scilicet meridiem, sive terrae firmæ et insulae invenienda sint versus Indiam, aut versus aliam quancumque partem; quae linea distet a qualibet insularum quae vulgariter nuncupantur de los Azores et Cabo verde centum leucis versus occidentem et meridiem ».

prodo alla costa africana di Sierra Leone (1) Quanto al capitano della flotta, Amerigo, come è suo costume, lo passa sotto silenzio, ma dall'accordo tra la relazione al gonfaloniere della Repubblica Fiorentina e le poche parole che nella sua *Cronaca del Re Emanuele* lo storico Damião Goetz dedica alla spedizione di Gonzalo Coelho pare accertato non trattarsi qui di due viaggi distinti, ma sì di un solo e medesimo viaggio, e che pertanto il Vespucci, o nella qualità di capitano di una delle sei navi o in quella di pilota mayor, era soggetto agli ordini del Coelho (2). Vengono eziandio, in appoggio di questa opinione, la contemporaneità delle due navigazioni, l'eguale numero delle navi in partenza da Lisbona, e, come si vedrà più avanti, di quelle che andarono perdute nel corso nella navigazione.

Le sei navi abbandonarono il porto di Lisbona il 10 giugno dell'anno 1503 (3). Dopo una fermata di 12 giorni in una delle Isole del Capo Verde, il Coelho navigò verso il S.E. cercando di prender terra a Sierra Leone, a fine, come dice il Vespucci: « di farsi vedere che era capitano di sei navi, e ciò contro la volontà di tutti noi altri capitani (4), » nel che il nostro Vespucci è forse ingiusto, poichè, come osserva assennatamente il Varnhagen (5), al tentativo di prender terra in quel promontorio dell'Africa occidentale il Coelho fu probabilmente consigliato dalle minori difficoltà che egli avrebbe più tardi incontrato nell'oltrepassare il Capo Sant'Agostino, come si fece poi da molti piloti del Brasile, a norma delle istruzioni dettate da Vasco de Gama per la navigazione dell'Atlantico da Lisbona al Capo di Buona Speranza (6). Riuscito a male il tentativo

(1) V., più sopra, la nota 1 a pag. 535.

(2) DAMIAO DE GOES, *Chronica do felicissimo Rei Dom Emanuel*. Parte prima, cap. 65: « No mesmo anno (1503) mandou (il Re) Gonzalo Coelho com seis naos à terra de Sancta Cruz (Brasile), con que partio de porto de Lisboa aos des dias do mes do Junho ». Di Gonzalo Coelho la Storia della Geografia non ricorda che questa navigazione del 1503, ed una missione della quale era stato incaricato nell'anno 1489 presso un re gioloffo, per nome Demoi, signore dei paesi a mezzogiorno del fiume Senegal. Il navigatore Coelho, che fu compagno a Vasco de Gama nel suo primo viaggio (1497-98) e a Pedro Alvarez Cabral nel viaggio del 1500, non era Gonzalo, ma sibbene Nicolao Coelho, il quale nell'anno 1504, ritornando dalle Indie colla flotta di Francisco di Albuquerque, naufragò nelle vicinanze del Capo di Buona Speranza. V. HUMBOLDT, *Kritische Untersuchungen*, Vol. 3^a, pag. 102.

(3) Il giorno della partenza da Lisbona è diverso nelle due relazioni. Amerigo dice il 10 maggio, Damiao de Goes il 10 giugno del 1503 (V. la nota precedente). Ma se si considera che la flotta giunse all'isola Fernando di Noronha il 10 agosto, pare meglio accettabile la seconda delle due date.

(4) BANDINI, *Op. cit.*, pag. 58; VARNHAGEN, *Amerigo Vespucci*, pag. 62: « E come il nostro Capitano maggiore fosse uomo presuntuoso e molto cavezzuto (testardo), volle andare a riconoscere la Serrallona, terra d'Etiopia australe, senza trovare necessità alcuna, se non per farsi vedere che era capitano di sei navi ».

(5) VARNHAGEN, *Op. cit.*, pag. 114.

(6) Le istruzioni nautiche dettate da Vasco de Gama per il viaggio alle Indie nel doppio scopo di evitare i pericoli della navigazione nel Golfo di Guinea e di accelerare il viaggio, prescrivevano che a partire dall'isola Santiago nell'Arcipelago del Capo Verde, si navigasse direttamente a mezzodì sino a che si fosse raggiunto il parallelo del Capo di Buona Speranza. Quivi giunte, le navi, favorite dai venti do-

di approdare a Sierra Leone, Coelho continuò la sua navigazione verso il S.-O., e, oltrepassata la linea equinoziale, giunse, dopo 300 leghe di cammino, al 3° parallelo australe e in vista di un'isola rocciosa, dalla quale la flotta poteva distare 12 leghe.

In un recente lavoro pubblicato in questo stesso periodico ho cercato di determinare la lunghezza della lega usata dal navigatore fiorentino, fondandomi specialmente sulla distanza da Lisbona alla Grande Canaria, che egli dà in 280 leghe, e sono stato condotto a stabilire che molto approssimativamente la lega di cui si tratta sarebbe contenuta 23 volte nel grado equatoriale (1). Se ora supponiamo che l'isola sia stata veduta dalla flotta nella direzione di S.-O. — e questa ipotesi pare accettabile — la sua latitudine sarà data dalla risoluzione di un triangolo sferico obliquangolo, nel quale si conoscono due lati, l'uno di 57' 13" (2), l'altro di 87° (=90°—3°), e l'angolo compreso (=45°). Il terzo lato risulta così di 86° 19' 30", il cui complemento, cioè la latitudine cercata, è di 3° 40' 30", appena superiore di un quarto di grado alla latitudine dell'Isola Fernando de Noronha (Lat. S.=3° 56'). La quale corrisponde eziandio a quanto si legge nella relazione del Vespucci circa alle dimensioni dell'isola scoperta dalla flotta, all'eccellente e spazioso porto della costa settentrionale, alle acque fresche e abbondanti, ai prodotti naturali e all'altezza considerabile dell'isola, specialmente nella sua parte orientale. Si aggiunge infine la distanza da Lisbona, la quale è tre volte e mezzo quella di Lisbona dalla Grande Canaria, ed equivale perciò a 980 leghe, numero che differisce assai poco da quella indicata dal navigatore fiorentino (3).

Nella notte di San Lorenzo (10 agosto) la nave capitana diede in uno

minanti in quella parte dell'Atlantico meridionale, potevano facilmente oltrepassare il Capo di Buona Speranza spingendosi direttamente verso l'E. È noto che, attenendosi a queste istruzioni, Pedro Alvarez Cabral fu, nell'anno 1500, condotto impensatamente in vista della costa brasiliana sotto la latitudine australe di 17 gradi, a circa 420 miglia geografiche italiane dal Capo Sant'Agostino (o Cabo de Santa Maria de la Consolacion) toccato, due o tre mesi prima, da Vincenzo Pinzon e da Diego de Lepe. V. anche E. GELICHS, *Beiträge zur Geschichte des Zeitalters der Entdeckungen* nel Giornale della Società Geografica di Berlino, 1885, pag. 322.

(1) HUGUES, *Alcune considerazioni sul primo viaggio di Amerigo Vespucci*, nel *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 1885, pag. 251 (6° dell'estratto a parte).

(2) Il rapporto della lega usata dal Vespucci al grado equatoriale essendo come quello di 1 a 23, leghe 22 risultano corrispondere a 0° 57' 13".

(3) BANDINI, *Op. cit.*, pag. 58: « Ci si discoperse una terra, che potevamo distare di essa 22 leghe, della quale ci meravigliammo, e trovammo che era un'isola nel mezzo del mare, ed era molto alta cosa, ben meravigliosa della natura, perchè non era più che due leghe di lungo e una di largo ». E più lungi: « Nella quale (isola) trovai un buonissimo porto, dove ben sicuramente potevan surgere tutte le navi » « Tornammo all'isola, e forniamoci d'acqua e di legne con il battello della mia conserva: la quale isola trovammo disabitata, e teneva molte acque vive e dolci, infinitissimi arbori, piena di tanti uccelli marini e terrestri che eran senza numero, ed eran tanto semplici, che si lasciavan pigliare con mano, e tanti ne pigliammo che caricammo un battello di essi animali: nessuno (animale) non vedemmo, salvo topi molto grandi, e ramarri con due code, e alcuna serpe ». La distanza dell'isola da Lisbona è data dal Vespucci in 1000 leghe.

scoglio a quattro leghe circa dall'isola, e ciò, dice Amerigo: « per il mal consiglio e reggimento del capitano maggiore. » Nel mentre che gli altri navigli si studiavano di salvare la gente e le robe, fu dato ordine al Vespucci di recarsi colla sua nave all'isola, nello scopo di cercarvi alcun porto nel quale la flotta potesse approdare con sicurezza. Amerigo soddisfece all'incarico affidatogli, e riuscì a trovare un buon ancoraggio. Per otto giorni vi attese indarno l'arrivo dei compagni, ed essendosi nuovamente messo in mare si scontrò in una delle navi, dalla quale si venne a conoscere che, perduta la capitana, il Coelho aveva abbandonato il luogo del naufragio, e continuata la sua navigazione più avanti, cioè verso il S.-O. In tale condizione di cose il Vespucci venne nel divisamento di recarsi sollecitamente al porto di Bahia (1), già scoperto nel viaggio del 1501, tanto più che, secondo gli ordini del Re Emanuele, dovevano colà riunirsi le navi in caso di separazione. Il periodo della relazione al Soderini, nel quale è raccontata questa parte del viaggio è il seguente: « Et facta nostra provvisione ci dipartimo (dall'isola) per il vento infra mezo di e libeccio perchè tenevamo un reggimento (comando) del Re che ci mandava che qualunque delle navi che si perdesse della flotta, o del suo capitano, fussi a tenere nella terra, che el viaggio passato. Discoprimmo in un porto che li ponemmo nome la Badia di Tucte e Sancti (2) ». Da queste parole si sarebbe condotti a ritenere che solo nell'anno 1503 il Vespucci approdasse al porto di Bahia. Ma dall'esame della lettera a Lorenzo di Pier Francesco de' Medici scritta nell'anno 1503 (v. la nota 1 a pag. 532) pare oramai accertato che tale scoperta, anzichè nel quarto, venne fatta nel terzo viaggio. Difatti nella sua navigazione lungo la costa brasiliana, dal Capo San Rocco (scoperto il 16 agosto 1501) alla latitudine australe di 32°, il Vespucci scoperse successivamente il Capo Sant'Agostino (18 agosto 1501), la foce del Rio San Francisco (4 ottobre), il porto di Baja d'Ognissanti (1° novembre), il

(1) *Badia di tutti i Santi*, nel *Libretto* del 1505: *Abbatia Omnium Sanctorum* nella *Quarta Navigazione* pubblicata da MARTINO WALTHERMÜLLER (V. la nota 4 pag. 535). La stessa denominazione si ripete in molte carte della prima metà del secolo 16°: così nei globi, già citati, di GIOVANNI SCHÖNER, nella carta unita alla Edizione della *Geografia* di Tolomeo del 1513, e riprodotta da ADOLFO DI VARNHAGEN nel suo lavoro *Nouvelles Recherches*, ecc., Vienna, 1870. È un semplice errore di stampa cagionato dalla confusione della lettera *k* — nel vocabolo portoghese *baía* (baja) — colla *d*. Errori simili sono comuni nelle stampe di quei tempi, o per colpa dei copisti o per inavvertenza del tipografo, e non pochi di essi diedero origine a lunghe e non sempre utili polemiche. È famoso, tra gli altri, quello incorso nelle *Historie* di D. Fernando Colombo a proposito degli studi giovanili dell'immortale genovese: « Dico adunque che nella sua picciola età imparò lettere, e studiò in Pavia tanto che gli bastava per intendere i Cosmografi, perciocchè queste scienze sono in tal maniera concatenate, che l'una non può stare senza l'altra ». (*Historie*, Cap. III, pag. 12 della edizione milanese del 1614). Nel quale periodo, come già proponeva Angelo Sangiulietti nella sua *Vita* di Cristoforo Colombo, pag. 5, alla parola *Pavia* debbesi sostituire *Patria*. V. D'AVEZAC nel *Bolllettino della Società Geografica di Parigi*, 1872, Vol. 2°, pag. 32 nella nota 1°; HARRISSE, *Christophe Colomb, son origine, sa vie, ses voyages*, ecc., Vol. 1°, pag. 241 e seguenti.

(2) BANDINI, *Op. cit.*, pag. 62; VARNHAGEN, *Amerigo Vespucci*, pag. 63.

Capo San Tommaso (21 dicembre), il porto di Rio-Janeiro (1° gennaio 1502), l'Angra dos Reis (6 gennaio), l'Isola San Sebastiano (20 gennaio), il Fiume San Vincenzo (22 gennaio). È vero che di questi diversi luoghi Amerigo non ne nomina alcuno, ma le accennate identificazioni si possono ragionevolmente ammettere osservando che i navigatori di quel tempo usavano di dare alle isole, ai fiumi, ai promontori, ecc. i nomi dei Santi, le cui feste, secondo il Calendario Ecclesiastico, cadevano nei giorni delle scoperte rispettive. È adunque accettabile la variante proposta dal Varnhagen, secondo la quale è a togliersi il punto che precede la parola « discoprimmo »; per cui il periodo, poc'anzi citato, del *Libretto* vorrebbe essere cangiato così: « fussi a tenere nella terra che discoprimmo nel viaggio passato in un porto al quale ponemmo il nome di Baja di Ognissanti (1) ».

Dopo diciassette giorni, nel qual tempo furono percorse 300 leghe, le due navi giunsero a Bahia, e quivi si fermarono più di due mesi — dal 3 settembre al 7 novembre — in attesa di quelle comandate dal Coelho. Le quali mai non giungendo, Amerigo risolse di seguitare la costa più innanzi, cioè nella direzione del mezzodì, e, così navigando, giunse, dopo 260 leghe, ad un porto situato sotto la latitudine australe di 18°. In questo luogo i Portoghesi rimasero per cinque mesi, durante i quali, per ordine del Vespucci, fu costrutta una fortezza, si provvide a caricare le navi di molto legno da tingere (verzino o legno del Brasile) assai comune in quei luoghi, e si fecero anche parecchie escursioni nell'interno del paese per un tratto di 40 leghe. Lasciati infine 24 uomini armati a servizio della fortezza, con 12 cannoni (bombarde) a loro difesa e con vettovaglie bastanti per sei mesi, Amerigo incominciò il suo viaggio il 2 (o 12) aprile, e giunse a Lisbona il 18 (o 28) giugno del 1504, dopo settantasette giorni di traversata.

Circa alla posizione del luogo più meridionale raggiunto nel suo quarto viaggio, Amerigo così si esprime: « Questa terra sta fuori della linea equinoziale alla parte dell'austro 18 gradi, e fuori dal mantenimento (dalla posizione) di Lisbona 37 gradi più all'occidente secondo che mostrano i nostri strumenti (2). » A queste due indicazioni della latitudine e della longitudine si aggiunge l'altra, già accennata più sopra, che la distanza di quel luogo da Bahia era di 260 leghe. Ora nessun luogo vi ha sulla costa orientale del Brasile, il quale soddisfaccia contemporaneamente a queste tre condizioni. La latitudine australe di 18 gradi corrisponde molto approssimativamente alla piccola città di San Josè de Porto Alegre (nella provincia brasiliana dello Spirito Santo), ma la longitudine di questo luogo è di circa 30 gradi rispetto

(2) VARNHAGEN, *Op. cit.*, pag. 114 nella nota 3.

(3) BANDINI, *Op. cit.*, pag. 62; VARNHAGEN, *Amerigo Vespucci*, pag. 54.

al meridiano di Lisbona nella direzione di occidente, inferiore di 7 gradi a quella indicata da Amerigo (1): inoltre, quando si tenga calcolo delle sinuosità della linea costiera, la sua distanza da Bahia è all'incirca di 150 leghe (ciascuna di 23 al grado equatoriale). Tuttavia, malgrado queste notabili differenze nelle longitudini e nelle distanze, mi pare che si possa ammettere la identità di San Josè (2) col porto, nel quale le due navi sostarono per cinque mesi; e ciò per le seguenti ragioni. Primieramente, delle due coordinate geografiche la meno incerta è la latitudine, come quella che già in quei tempi delle scoperte transatlantiche i navigatori giungevano a determinare con una sufficiente approssimazione (3), mentre nella valutazione delle longitudini erano comuni gli errori anco maggiori di sette gradi (4). In secondo luogo è a notare, quanto alla distanza, che anche quella di Sierra Leone dall'Isola Fernando de Noronha è data da Amerigo come uguale alla distanza che corre da quest'isola al porto di Bahia, e di poco superiore a quella di Lisbona dalla Grande Canaria (280 leghe): in realtà essa è di molto maggiore, e sta alla prima di queste distanze — tra Sierra Leone e Fernando de Noronha — come 5 a 3, per cui equivarrebbe a 500 delle leghe usate dal Vespucci (5). Una terza ragione si fonda sulla circostanza — sfuggita sino ad ora, che io mi sappia, ai critici che si occuparono dei viaggi del navigatore fiorentino — che il tempo impiegato dalle due navi per giungere da Bahia al porto meridionale dovette certamente essere assai breve, giacchè il Vespucci non ne tiene nemmeno conto, contrariamente a quanto egli fa per il tempo impiegato nella navi-

(1) Nella *Raccolta* di GIOVANNI BATTISTA RAMUSIO la longitudine rispetto a Lisbona è data in 57 gradi, e questa lezione è adottata da STANISLAW CANOVAL, *Viaggi di Amerigo Vespucci*, pag. 114.

(2) Od anche un altro dei molti piccoli seni che frastagliano la parte della costa brasiliana tagliata dal parallelo medio di 18°.

(3) PESCHEL, *Geschichte der Erdkunde*, 2^a edizione per cura del professore RUON, pag. 391: « Le misure delle latitudini, eseguite dai navigatori spagnuoli della prima metà del secolo 16^o, conducono in generale a risultati maggiori di 2, e anche di 3 gradi del ver. I navigatori inglesi della fine del medesimo secolo raramente commettevano errori maggiori di un grado. Nelle valutazioni di Guglielmo Barents gli errori oscillano tra un terzo e un quarto di grado: Enrico Hudson giunge ad un'approssimazione di 8 minuti di grado; Baffin e James a 3 minuti, e le differenze che si notano nelle latitudini determinate da Abele Tasman sono tanto piccole da potersi trascurare.

(4) PESCHEL, *Op. cit.*, pag. 398 e segg. La distanza, in longitudine tra le Molucche e le Isole Sal e Boavista nell'Arcipelago del Capo Verde era valutata dai navigatori portoghesi della prima metà del secolo 16^o a 137 gradi (con un errore, in meno, di 15°) e dai navigatori spagnuoli a 183 gradi (con un errore, in più, di 33°). L'illustre navigatore John Davis commise un errore di 10 gradi nella differenza di longitudine tra l'Inghilterra e la Groenlandia. E altri esempi si potrebbero qui addurre per far vedere come in quei tempi gli errori nelle determinazioni delle longitudini giungessero, non solo in mare ma anche in terraferma, a più di 7 gradi.

(5) HEMMOLDT, *Kritische Untersuchungen*, Vol. 3^o, pag. 95: « Se la *Sanctorum Abbatia* è identica alla Baja di Oguissauti (12° 58' lat. N.; 49° 51' long. O. da Parigi), e ciò è molto probabile, la distanza di questo porto brasiliano dall'isola scoperta nei primi di agosto del 1503 non può essere uguale a quella che corre da quest'isola a Sierra Leone: la prima di queste distanze è la metà dell'altra ». Anche il Varnhagen fa la medesima osservazione: « Dovevano aver navigato almeno 500 leghe, e non 300, come, senza dubbio per errore, leggesi nella relazione al Soderini ». V. *Amerigo Vespucci*, pag. 114.

gazione da Fernando de Noronha a Bahia (diciassette giorni), per il soggiorno in questo porto (due mesi e quattro giorni) e nel più meridionale (cinque mesi), e in fine per la traversata dell'Atlantico da questo porto del Brasile a Lisbona (settantasette giorni). Da questa osservazione siamo inoltre tratti a concludere che l'arrivo a Lisbona, anziché nel giorno 18 giugno, debbasi porre nel 28 giugno del 1504 come è dato nella *Quarta Navigazione* pubblicata dal Waltzeemüller (1); la partenza dal porto più meridionale cadrebbe così nel giorno 12 aprile, anteriore di giorni settantasette al 28 giugno. Ecco adunque quali sarebbero le date principali nel corso della spedizione, tra il naufragio della nave capitana è l'arrivo del Vespucci a Lisbona:

Partenza da Fernando de Noronha .	18 agosto	1503
Arrivo delle due navi a Bahia .	3 settembre	»
Partenza da Bahia	7 novembre	»
Arrivo al porto meridionale . .	12	»
Partenza dal porto meridionale .	12 aprile	1504
Arrivo a Lisbona	28 giugno	»

Alessandro di Humboldt opina che, nel calcolare la distanza di Fernando de Noronha dalla Baja di Ognissanti, il Vespucci sia realmente caduto in un errore, facilmente scusabile in quei tempi, in cui il *loch* non era ancora applicato dai navigatori alla determinazione delle distanze percorse. Alla latitudine di 18° l'Humboldt sostituisce poi quella di 17°, corrispondente al Monte Pascoal, scoperto da Pedro Alvarez Cabral nel giorno 21 aprile 1500, in cui cadeva la solennità della Pasqua di Risurrezione, potendosi ammettere che Amerigo avesse voluto riconoscere più da vicino la regione costiera veduta, poco più di tre anni prima, dal navigatore portoghese (2).

Anche il Varnhagen discute i tre elementi della latitudine, della longitudine e della distanza, e conchiude che solo quest'ultima non venne adulterata, che i 18 gradi della latitudine vogliono essere cangiati in 23°, e la longitudine di 37 gradi deve essere ridotta a 33. Secondo lui, adunque, la fortezza (3) costrutta per ordine del Vespucci sarebbe a mettersi nel porto del Capo Frio. Lo scrittore brasiliano è condotto in

(1) « Tandem post multos labores multaque pericula in hunc eiusdem Lisbonae portum infra LXXVII dies, XXVIII Iunii, MDIV cum Dei laude introivimus ».

(2) HUMBOLDT, *Kritische Untersuchungen*, Vol. 3°, pag. 96.

(3) Il Varnhagen dice che, prima di partire, il Vespucci ed il suo compagno convennero di fondare una piccola fattoria, e lasciarono 24 uomini armati in una fortezza munita di dodici cannoni (*V. Amerigo Vespucci*, pag. 115). Nella relazione al Soderini non si parla però che della fortezza. L'aggiunta della fondazione della fattoria può forse essere favorevole all'opinione manifestata dall'egregio scrittore circa al luogo di approdo che egli pone sotto la latitudine australe di 23 gradi, ma non può, in alcun modo, essere accettata.

questa sua opinione dal *Livro* di Duarte Fernandez, pubblicato per la prima volta nell'anno 1854 per cura dell'esimio critico, e nel quale si legge come la nave « Bretoa » (La Bretone) comandata da Christovam Pires giungesse nell'anno 1511 al porto di Capo Frio, ove era una fattoria, e quivi facesse buona provvista di legno da tingere (1). La quale ragione avrebbe un certo valore, ma solo quando si riuscisse a provare che nessuna fortezza venne costrutta, nei sette anni di intervallo dal 1504 al 1511, a mezzodì della latitudine di 18°.

Il Wieser, quantunque nel lavoro citato più sopra non si occupi di proposito del quarto viaggio del Vespucci, ammette però implicitamente che il porto più meridionale toccato dal navigatore fiorentino non debbe mettersi più a mezzodì del parallelo 18° (2). Lo stesso dicasi del Peschel (3), del Löwenberg (4) e di quasi tutti gli autori moderni che scrissero, più o meno ampiamente, della quarta navigazione del Vespucci.

III.

Da quanto si è esposto nel capitolo precedente si vede che il secondo viaggio al servizio della Corte portoghese, sul quale Amerigo fondava tante belle speranze, non ebbe invece che risultamenti di assai mediocre importanza, specialmente quando si tenga conto dello scopo principale della spedizione, che era quello di giungere, navigando nella direzione di occidente, ai ricchi paesi dell'Asia orientale e meridionale. Il Vespucci medesimo ci informa, nell'ultima parte della relazione a Piero Soderini, delle ragioni che lo trattennero dallo spingere le sue investigazioni più a mezzodì del 18° parallelo, e dal completare le esplorazioni così bene iniziate nel viaggio precedente: « Nel qual porto stemmo ben cinque mesi in fare la fortezza, e caricar nostre navi di verzino, perchè non potevamo andare più innanzi, a causa che non tenevamo genti, e mi mancava molti apparecchi (5) ».

Ma, se le indagini del navigatore fiorentino nulla aggiunsero a quelle fatte nel primo viaggio sotto bandiera portoghese, si potrà dire la medesima cosa di Gonzalo Coelho?

(1) VARNHAGEN, *Amerigo Vespucci*, pag. 114 e nota 4^a. PIETRO AMAT DI SAN FILIPPO ammette pure che le due navi giungessero, a mezzodì, sino al Capo Frio: « Questa navigazione contrariata da sfortunate vicende, lasciò il Vespucci solo con un'altra nave colla quale veleggiarono di conserva sino a Bahia, donde si inoltrarono sino al Capo Frio. Furono di ritorno in Lisbona il giugno del 1503 (leggi 1504) »; *Biografia dei Viaggiatori Italiani*, pag. 212.

(2) WIESER, *Magalhäer-Strasse und Austral-Continent*, ecc., pag. 36.

(3) PESCHEL, *Geschichte des Zeitalters der Entdeckungen*, pag. 342.

(4) LÖWENBERG, *Geschichte der geographischen Entdeckungsreisen*, Vol. 1^o, pag. 319. L'egregio autore pone il luogo più meridionale d'approdo nei dintorni di Villa Rica.

(5) BANDINI, *Op. cit.*, pag. 61.

Nella chiusa della relazione al Soderini, Amerigo, dopo aver detto della buona accoglienza fatta alle due navi nel porto di Lisbona, afferma che le altre navi erano andate tutte perdute, e ne accagiona la pazzia e la superbia del Capitano maggiore (1). Ma questa affermazione non è sufficiente, e solo se ne può inferire che ai 4 di settembre dell'anno 1504, data della relazione, quelle navi non erano ancora di ritorno a Lisbona. Damião de Goes, il fedelissimo cronacista del regno di Don Emanuele, dice invece che Gonzalo Coelho, partito nell'anno 1503 (10 giugno) da Lisbona a capo di sei navi per esplorare la Terra di Santa Cruz, fece ritorno in Portogallo con due sole navi cariche di legno rosso (*brasil*), di scimmie e di pappagalli, essendosi gli altri quattro legni perduti nel viaggio (2). Geronimo Osorio, scrittore portoghese della seconda metà del secolo XVI, dice la stessa cosa: « Aliam deinde classem Gundissalvo Coëlio commisit (Rex Emanuel), qua regionem a Caprale (Pedro Alvarez Cabral) exploratam, quam Brasiliam vocant, perlustraret. Sed navigandi in regionem parum cognitam imperitia factum est, ut Coëlius ex sex navibus quatuor vadis allisas amiserit, atque duas tantum plenas illis rubris lignis, quae tellus passim fert, et psittacis atque similibus in patriam reduxerit (3) ». Non è a mettersi in conto quanto afferma Francisco da Cunha nel suo manoscritto *Descripção geographica d'America Portuguesa* dell'anno 1587, che cioè Gonzalo Coelho avesse solo tre navi, due delle quali andarono perdute, giacchè in quel manoscritto, come già ebbe a notare il Padre Cazal, si incontrano ad ogni passo gravissimi errori, quali sarebbero quelli di far giungere il Coelho a Lisbona nell'anno 1521, di confondere la navigazione dello stesso Coelho colla prima del Vespucci sotto bandiera portoghese, e il regno di Don Emanuele con quello di Giovanni III (4).

Secondo il Varnhagen, la navigazione di Coelho nella parte meridionale dell'Atlantico e il suo ritorno a Lisbona con due delle sei navi di cui si componeva, in origine, la sua flotta, sono raccontati in un breve opuscolo dal titolo *Cópia der Newen Zeytung auss Presillg Landt*, per la prima volta minutamente analizzato da Alessandro di Humboldt sull'esemplare, creduto in allora unico, che si conserva nella Regia Biblioteca di

(1) VARNHAGEN, *Amerigo Vesputti*, pag. 64: « Dove (a Lisbona) fummo molto ben ricevuti, e fuori di ogni credere, perchè tutta la città ci faceva perduti, perchè le altre navi della flotta tutte si erano perdute per la superbia e pazzia del nostro Capitano, che così paga Dio la superbia ».

(2) DAMIÃO DE GOES, *Chronica do felicissimo Rei Dom Emanuel*, Parte prima, cap. 65: « No mesmo anno (1503) mandou (il Re) Gonçalo Coelho com seis naos a terra de Sancta Cruz, non que partia de porto de Lisboa shos des dias do mes de Junho, das quaes por ainda terem pouca notícia da terra perdio quatro, e has outras duas trouxe alto Reyno com mercaderias da terra, que en tuta nam eram outras, que pao vermelho, a que chamão Brasil, bogios et papagalos ».

(3) HIER. OSORIUS, *De rebus Emanuelis Regis Lusitaniae*, 1571, pag. 84.

(4) HUMBOLDT, *Kritische Untersuchungen*, Vol. 3°, pag. 74, 77, 103 (nella nota).

Dresda (1). Di questo opuscolo si conoscono, in oggi, dieci esemplari e tre edizioni, due delle quali pubblicate in Augusta da Erhart Oeglin, ed una senza indicazione, nè dell'editore nè del luogo di impressione (2). Quanto alla data della pubblicazione, i pareri sono assai discordi. Alessandro di Humboldt la pone tra l'anno 1525 e il 1540, cioè dopo la navigazione di Garcia Jofre de Loaysa allo stretto di Magellano (3). Il D' Avezac dice semplicemente che la *Copia* non può essere anteriore ai primi anni del secolo XVI (4). Il Varnhagen opina per la data del 1507, posteriore di poco alla navigazione di Gonzalo Coelho (5). Enrico Harris ne pone la pubblicazione nell'anno 1520, non senza avvertire però che questa data è affatto arbitraria, e non si fonda che sopra mere induzioni tendenti a dimostrare che la relazione avrebbe potuto essere scritta subito dopo la spedizione di Ferdinando Magellano: l'insigne critico non rifugge tuttavia dall'ammettere che l'anno di pubblicazione possa anche essere anteriore all'anno 1520 (6). Emanuele Weller dà alla prima edizione della *Copia* l'anno 1505, e dice che essa è opera di Amerigo Vespucci, ma è valorosamente combattuto dal Wieser, il quale giustamente osserva che l'opuscolo del quale si tratta non può, e per lo stile volgarissimo e per la confusione che vi regna ad ogni tratto, essere attribuito al navigatore fiorentino, ben conosciuto come scrittore elegante, dotto matematico e astronomo esperto (7).

Siccome nella *Zeytung auss Presillg Landt* si parla, come vedremo più avanti, di un passaggio occidentale attraverso l'America del Sud, e, per altro lato, il primo arrivo dei Portoghesi al Brasile, sotto la condotta di Pedro Alvarez Cabral, cade nell'anno 1500, così, ove non si tenesse calcolo che di questa prima navigazione dei Portoghesi all'America del Sud, la prima edizione della *Zeytung* non potrebbe essere anteriore al

(1) HUMBOLDT, *Op. cit.*, pag. 177-192 del volume 3°.

(2) WIESER, *Magalhães-Strasse*, ecc., pag. 86.

(3) HUMBOLDT, *Op. cit.*, Vol. 3°, pag. 185.

(4) D'AVEZAC, *Considérations géographiques sur l'histoire du Brésil*, nel *Bollettino della Società Geografica di Parigi*, Vol. 14° della 4.^a serie (1857) pag. 170.

(5) Nella sua grande opera *Historia geral do Brasil* (1854) il VARNHAGEN esprime l'opinione che i condottieri della spedizione di cui è parola nella *Zeytung* fossero Juan Diaz de Sois e Vincenzo Pinzon, i quali nell'anno 1508 riconobbero la costa S.E. del Brasile sino alla latitudine australe di 40°, senza tuttavia aver notizia della gigantesca imboccatura del Rio de la Plata. Nell'anno 1858 lo stesso Varnhagen pubblicava nel *Bollettino della Società Geografica di Parigi* la sua Memoria dal titolo: *Examen de quelques points de l'histoire géographique du Brésil* in risposta al lavoro del D' Avezac citato nella nota precedente, e quivi cercava di dimostrare che i capi della spedizione fossero i piloti Vasco Gallego de Carvalho e João de Lisboa (anno 1506). E nella Memoria pubblicata nell'anno 1870 col titolo: *Nouvelles recherches sur les derniers voyages du navigateur florentin*, ecc., che il critico brasiliano ammette definitivamente la identità della spedizione raccontata dalla *Zeytung* con quella di Gonzalo Coelho V. la Memoria citata, pag. 11 e 50.

(6) HARRISSE, *Bibliotheca Americana vetustissima*, pag. 174.

(7) WIESER, *Magalhães-Strasse und Austral-Continent*, pag. 87.

predetto anno 1500, mentre, quando si considerasse soltanto la menzione che vi si fa di un passaggio occidentale, la data della sua pubblicazione non risalirebbe al di là degli ultimi mesi dell'anno 1522, giacchè, come è noto, fu nel settembre di quell'anno che la nave « Victoria » comandata da Sebastiano Elcano rientrò, dopo compiuto il primo viaggio di circumnavigazione, nel porto spagnuolo di San Lucar de Barrameda alla foce del Guadalquivir. Ciò, ben inteso, quando si volesse identificare il braccio di mare, di cui è parola nella *Zeytung*, collo stretto scoperto dal Magellano.

Se non che già prima dell'arrivo dell'immortale Portoghese alle coste orientali della Patagonia si vede segnato nel globo di Giovanni Schöner, che porta la data dell'anno 1515, uno stretto di comunicazione tra l'Oceano occidentale (Atlantico) e l'Oceano Orientale (Grande Oceano), e in tal modo disposto da separare l'America propriamente detta, a settentrione, da una grande terra antartica designata dal cartografo col nome di *Brasilie Regio* (1). E, a illustrazione e a maggiore intelligenza del globo medesimo lo Schöner pubblicava contemporaneamente l'opera *Luculentissima quaedam terrae totius descriptio*, nella quale, tra le altre cose, trovasi il racconto di una navigazione eseguita dai Portoghesi lungo uno stretto situato nel S. del Nuovo Continente, e simile, nella sua giacitura e disposizione, allo stretto di Gibilterra: « Circumnavigaverunt itaque Portugalienses eam regionem et comperierunt illum transitum fere conformem nostrae Europae (quam nos incolimus) et lateraliter infra orientem et occidentem situm. Ex altero insuper latere etiam terra visa est, et penes caput hujus regionis circa miliaria 60, eo videlicet modo: ac si quis navigaret orientem versus, et transitum sive strictum Gibet terrae aut Sibiliae navigaret, et Barbariam, hoc est Mauretaniam in Aphrica intueretur: ut ostendat Globus noster versus polum antarcticum ». Questo importante passo dell'Opera dello Schöner non è che la traduzione quasi letterale di quella parte della *Copia der Newen Zeytung*, in cui si tratta del passaggio occidentale. Ivi si legge di fatti: « Giunti che essi furono all'altezza (latitudine) di 40 gradi (australe) videro che il Brasile terminava con un capo prolungantesi in mare: oltrepassarono (o circumnavigarono) questo capo, e trovarono che il golfo (nel quale erano entrati) (2) era conformato (nelle sue rive) a guisa dell'Europa meridionale, e si dirigeva da oriente ad occidente. Dopo avere percorso, intorno al capo predetto, circa 60 miglia geografiche, a modo di chi, nella direzione

(1) V. la carta 2^a nel citato lavoro del WIESER.

(2) La parola *calfo* che si legge nella edizione tedesca è interpretata dall'Humboldt come *capo, promontorio*, ma che essa debba prendersi nel senso di golfo è dimostrato luminosamente dal Wieser nel suo lavoro più volte citato, pag. 95 e 97.

di oriente, navigasse lungo lo Stretto di Gibilterra e vedesse (sulla sua destra) il paese della Berberia, riconobbero che anche dall'altro lato si estendeva la terraferma ».

La *Copia der Newen Zeytung auss Presillg Landt* è adunque una delle fonti, alle quali il geografo tedesco attinse sia per la rappresentazione del passaggio occidentale attraverso i paesi dell'America del Sud, quale si vede notato nel globo del 1515, sia per la composizione del lavoro *Lutulentissima quaedam terrae totius descriptio*: se ne conchiude pertanto che la prima edizione della *Copia* non può essere posteriore all'anno 1515.

Ma lo stesso opuscolo ci offre modo di limitare anco più l'intervallo compreso tra l'anno 1500 e quello della sua prima pubblicazione in lingua tedesca, e di asserire che questa venne fatta nei primi nove anni del secolo XVI. Parlando del pilota che era a capo della spedizione, l'autore dell'opuscolo lo dice suo grande amico e lo qualifica come il più esperto di tutti i piloti che erano al servizio della Corte portoghese. Questo pilota aveva fatto parecchi viaggi alle Indie, ed assicurava che la distanza tra il Capo brasiliano e Malacca non era maggiore di 600 miglia, per cui egli diceva: « fra non molto il Re di Portogallo guadagnerà assai nel commercio delle spezierie utilizzando quella nuova strada da Lisbona a Malacca e da Malacca a Lisbona ». Nell'ultima parte del capitolo primo ho già fatto osservare che, secondo i Portoghesi, il viaggio occidentale ai paesi delle spezierie era molto più breve di quello che si sarebbe dovuto effettuare nella direzione opposta. Erronea opinione, che non potè essere rettificata se non dopo l'arrivo dei Portoghesi alla penisola di Malacca, il quale, come è noto, non ebbe luogo che nell'anno 1509. Ora nella *Zeytung* quella opinione è chiaramente manifestata — e anzi con molta esagerazione, giacchè la distanza dal Brasile a Malacca vi è data in sole 600 miglia geografiche, equivalenti a 10 gradi equatoriali: — ne concluderemo pertanto che la pubblicazione tedesca non può essere posteriore all'anno 1509.

Ma vi ha di più. L'originale dell'opuscolo, del quale si tratta, era certamente italiano, come lo provano i molti vocaboli italiani che si incontrano qua e là, accompagnati dalle rispettive spiegazioni in lingua tedesca, oppure germanizzati. Valgano le seguenti espressioni: Gearmirt (nel senso di allestito) oder gerüst; — Deschribiert (nel senso di percorso); — Capo (promontorio), das ist ein spitz oder ort so in das meer get; — Calfo (golfo); — Syt ponente levante, das ist gelegenheyt zwischen dem auffgangk oder Ost, und nydergangk oder West; — Stritta de Gibilterra (Stretto di Gibilterra); — Costa das ist Landt (terraferma); — Viagio,

das ist weg oder rayss; — Rio (fiume), das ist fluss; — gepopolirt (popolato), das ist vol volcks oder ser wonhafft; — Condicion (condizione, stato); — leze (legge), das ist gesetz; — gran (grano) oder korn; — tramontana, das ist Nord oder mitternacht, ecc.. — Se la prima edizione tedesca dell'opuscolo non può ammettersi, come si è poc'anzi dimostrato, posteriore all'anno 1509, non sarà pertanto arrischiato asserire che la composizione dell'originale italiano risalga ad un anno prima e non sia, perciò, posteriore all'anno 1508.

Questa data sarebbe però inaccettabile, se, come affermano alcuni scrittori, tra i quali l'illustre Peschel (1), solo undici anni dopo la scoperta di Pedro Alvarez Cabral, fosse prevalso il nome di Brasile, per essere questo paese ricchissimo del legname, usato nell'arte tintoria, che i botanici chiamano *Cesalpinia Brasiliensis*, e già dal dodicesimo secolo portava, in commercio, il nome di *Brazil*. Ma, anche facendo astrazione da che in molte delle carte medioevali il nome di Brasile è dato ad una o a parecchie isole dell'Atlantico settentrionale (2), la stessa denominazione si presenta pure in alcune relazioni di viaggi e in scritture geografiche pubblicate tra l'anno 1500 e l'anno 1508. Così Giovanni da Empoli nell'ultima parte della sua relazione, scritta nell'anno 1504, dice: « Da essa (Isola dell'Ascensione) partiti, navigando pure in detta volta ci trovammo tanto avanti per mezzo la terra della Vera Croce over del Bresil così nominata, altre volte scoperta per Amerigo Vespucci, nella quale si fa buona somma di cassia e di verzino (3) ». In un *Roteiro* portoghese dell'anno 1505-1506 trovasi questa notizia: « Ai 6 di maggio giunsero alla terra de Brazil, e percorse 200 leghe toccarono l'altezza di 40 gradi (4) ». E in fine nella Relazione autentica del viaggio del capitano De Gonville alle nuove terre delle Indie (24 giugno 1502 — 20 maggio 1505), pubblicata nell'anno 1869 dal D'Arvezac (5) si legge: « De Honfleur embouchure de la Seine virames droi au port de Lisbonne, passames a la Grande Canarie, decha aux costes occidentales de l'Afrique apoilées Cap Vert en courant d'aoust, d'empuis après le Bresil couru ». Anche

(1) PESCHEL, *Geschichte des Zeitalters der Entdeckungen*, pag. 337.

(2) Tra le carte medioevali, nelle quali trovansi disegnate una o più isole del Brasile, sono a notarsi l'Atlante Mediceo (1351), le carte parmensi del Pizigani (1367) e del Becario (1436), la carta Catalana (1373), quelle di Fra Mauro (1459), di Andrea Bianco (1418), di Grazioso Benincasa (id.). Veggasi la dottissima memoria pubblicata dall'illustre CORNELIO DESMON; nel volume 15° degli *Atti della Società ligure di Storia patria* intorno a *Giovanni Caboto genovese*, pag. 173-241, e propriamente a pag. 191 nella nota 1^a.

(3) RAMUSIO, *Navigazioni e viaggi*, Tom. I, pag. 145.

(4) WAGNER, *Memoria citata*, pag. 94.

(5) D'ARVEZAC, *Rélation authentique du voyage du capitaine de Gonville les nouvelles terres des Indes* nel periodico *Annales des voyages*, anno 1869, vol. 2^o, pag. 293; MARGRY, *Navigations Françaises*, pag. 160.

il nome di Brasile, che sotto la forma di *Presilg* o *Presilg Landt* si incontra molte volte nella *Zeytung*, non si oppone adunque a che si possa mettere la composizione di quest'opuscolo in alcuno degli anni compresi tra il 1500 e il 1508. Ma la relazione della quale si tratta ha essa alcuna attinenza, non dirò col quarto viaggio di Amerigo Vespucci, ma colla navigazione di Gonzalo Coelho al di là dell'Isola Fernando de Noronha?

« Il giorno 12 di ottobre, dice la relazione, giunse qui una nave dal Brasile, la quale era stata allestita, in comunanza con altri, da Nuño e Cristoforo de Haro. Due erano le navi che, col permesso del Re di Portogallo, erano state mandate ad esplorare il Brasile. Esse percorsero di fatti il paese (cioè la costa) per un tratto, ancora sconosciuto, di seicento o settecento miglia. Dopo essersi spinte, navigando da settentrione a mezzodì, sino all'altezza del Capo di Buona Speranza, e anche alquanto più al S., cioè sino a circa 40 gradi di latitudine, toccarono il Brasile in un capo, che esse circumnavigarono (1) ». Secondo Damião de Goes due furono le navi che sotto la condotta di Gonzalo Coelho, fecero ritorno al porto di Lisbona (V. la nota 2, pag. 545): la *Zeytung* invece non fa parola che di una nave sola. Ma questa contraddizione è solo apparente, poichè mentre nella *Zeytung* è indicato il giorno preciso dell'arrivo (12 di ottobre), il cronista portoghese non ne dice nulla, per cui potrebbe darsi benissimo che la seconda nave approdasse a Lisbona alcun tempo dopo. Alla quale ipotesi viene in appoggio quanto si legge in seguito, nella stessa *Zeytung*: « Il capitano (*der haubtmann*), che è rimasto indietro e non è ancora ritornato, deve, come essi affermano, aver fatto un ricco carico di queste pelli (di leoni, leopardi, linci, piccoli animali simili alle genette, martore, castori e lontre). » E forse non è inutile osservare che la espressione *ein Schiff* può qui essere presa nel senso di naviglio, giacchè lo scrittore dell'opuscolo dice, immediatamente dopo la scoperta del capo meridionale del Brasile, *Der Schiff sein Zway*, con una sconcordanza evidente, la quale può solo essere scusata dando al vocabolo *Schiff* un senso collettivo. Nè mi pare grave la obiezione fatta dal Wieser (2), che la spedizione raccontata dalla *Zeytung*, di carattere affatto privato, avesse uno scopo esclusivamente commerciale, e fosse stata allestita col semplice permesso del Re di Portogallo, mentre Damião de Goes dice espressamente che ciò era stato fatto per ordine del Re. Imperocchè il vocabolo portoghese « mandar » significa non solamente comandare, ma eziandio inviare, e, per altro lato, è noto che all'allestimento

(1) Ho adottato, per questo periodo della *Zeytung*, la interpretazione che ne dà il dottor Wieser nel suo lavoro più volte citato, pag. 100 nella nota 2^a.

(2) WIESER, *Mem. cit.*, pag. 39.

di molte spedizioni ufficiali di quel tempo concorrevano, sovente in non piccola misura, anche i privati (1). D'altronde lo stesso Wieser non è lontano dallo ammettere che anche in questo, come in altri luoghi della relazione, il traduttore sia incorso in errore, e che realmente nell'originale italiano si leggesse « per mandato del Re » (2).

Tra i prodotti naturali del Brasile, portati a Lisbona dalle navi del Coelho, Damião de Goes nomina il legno vermiglio, le scimmie e i pappagalli. Lo scrittore della *Zeytung* non dice nulla di questi animali, ma solo del legno vermiglio detto *Presill*, il cui carico era sotto coperta (*undter der coperta*), ed aggiunge che a bordo si trovavano parecchi fanciulli brasiliani che i Portoghesi si erano procurati con poca spesa. Ma anche in ciò le due relazioni non si contraddicono che apparentemente. E nell'una e nell'altra è accennato il legno rosso, altrimenti detto *Brazil* o *Brasil* (*verzino* dagli Italiani), prodotto caratteristico dei paesi brasiliani, e del quale in allora si teneva grandissimo conto. E del solo verzino parla Amerigo Vespucci nella relazione del suo quarto viaggio, quantunque sia probabilissimo che di altri prodotti si componesse il carico delle due navi da lui comandate, nella navigazione di ritorno dal Brasile a Lisbona. Le scimmie e i pappagalli menzionati nella breve relazione di Damião de Goes erano invece animali ben conosciuti in Europa, e specialmente dai Portoghesi nei loro viaggi all'Africa occidentale e alle Indie, e forse per tale ragione l'autore della *Zeytung* li passa sotto silenzio. E se, alla sua volta, il cronacista del regno di Don Emanuele tace degli schiavi brasiliani che sarebbero stati portati a Lisbona da una delle navi del Coelho non ce ne dobbiamo meravigliare, poichè è ben raro che nelle relazioni dei viaggi marittimi di quei tempi non si tenga discorso di conflitti cogli indigeni e di prigionieri condotti schiavi in Europa, per cui il loro arrivo nei diversi porti della Spagna e del Portogallo non doveva destare più alcun interesse (3).

(1) Tra i molti esempi che si potrebbero addurre a conferma di ciò, citerò il più importante, quello della prima spedizione di Cristoforo Colombo. Nel suo grande lavoro sull'immortale Genovese, Enrico Harrisse tratta a lungo dell'armamento della prima spedizione, ed è condotto da un esame diligentissimo dei documenti di quel tempo alle seguenti conclusioni: 1) La regina Isabella di Aragona concorse colla somma di 1,140,000 maravedis (336,500 lire della nostra moneta); 2) Cristoforo Colombo, o i suoi ignoti protettori, concorsero per un ottavo delle spese calcolate, al tempo di Las Casas, a 500,000 maravedis (147,500 lire); 3) La città di Palos sopportò le spese del noleggio, per due mesi, di due caravelle compiutamente equipaggiate. V. *Christophe Colomb, son origine, sa vie, ses voyages*, ecc., Vol. I, pag. 404.

(2) WIESER, *Op. cit.*, pag. 40.

(3) Nella relazione del viaggio di Antonio Gonçalves alla costa occidentale d'Africa (anno 1440) si legge: « I Mori dell'interno, avvertiti del suo arrivo, corsero alla spiaggia; il capitano portoghese ricevette, in scambio di un capo moro e di due altri prigionieri catturati l'anno precedente, dieci schiavi di diverse contrade ». E nella relazione al Soderini Amerigo Vespucci dice: « E noi alsi facemmo vela per Spagna con 232 prigionii schiavi ». Così pure nel racconto originale della prima navigazione di Cristoforo Colombo è detto: « Io darò alle Loro Altezze dell'aloce « tanti schiavi idolatri quanti mi sarà comandato di recare in Ispagna ». V. HARRISSE, *Op. cit.*, Vol. I, pag. 432.

Quantunque dalle cose esposte nulla risulti che si opponga recisamente a che la spedizione raccontata nella *Zeytung* fosse identica con quella capitata da Gonzalo Coelho, tuttavia non pretendo di aver dimostrato questa identità in modo da non lasciare verun appiglio alla critica. A ciò ottenere sarebbe necessario provare che tutte e sei le navi di cui si componeva la squadra del Coelho erano state allestite per cura ed a spese di Nuño e di Cristoforo Haro, a meno che si voglia ammettere addirittura che in questo caso si trovassero per l'appunto quelle due navi. Bisognerebbe anche tener calcolo della navigazione da settentrione a mezzogiorno sino al di là del parallelo del Capo di Buona Speranza, la quale non si accorda colla relazione di Amerigo Vespucci. Coi pochi documenti dei quali possiamo disporre, la questione è insomma ben lungi dall'essere risolta con pieno soddisfacimento.

IV.

Intorno alla esplorazione della costa brasiliana a mezzodì del Capo Sant'Agostino eseguita da Amerigo Vespucci nel suo terzo viaggio (10 maggio 1501-7 settembre 1502), il navigatore fiorentino così si esprime nella sua lettera a Piero Soderini: « Sempre navicando per libeccio a vista di terra, di continuo facendo molte scale, e parlando con infinita gente, e tanto fummo verso l'austro che il polo del Meridione si alzava sopra l'orizzonte 32 gradi » (1). Nel trattare di questo terzo viaggio di Amerigo ho procurato di dimostrare che, malgrado l'avviso contrario di geografi e critici eminenti, alcuni dei quali pongono il punto estremo toccato dal Vespucci lungo la costa brasiliana sotto la latitudine di 25°, altri invece sotto quella di 40°, la cifra data dalla lettera poc' anzi citata è la vera (2). E siccome tra il terzo e il quarto viaggio di Amerigo la Storia della Geografia non ricorda alcuna spedizione diretta a riconoscere le parti ancora sconosciute della costa brasiliana così possiamo ritenere che il parallelo australe di 32° segnasse, ancora per alcuni anni, il limite estremo delle cognizioni degli Europei in quella parte dell'America del Sud.

La *Copia der Newen Zeytung auss Presillg Landt* concorda esattamente con questa conclusione. Difatti, come già si è veduto nel Capitolo III, si legge in quell'opuscolo che le due navi allestite per cura di Nuño e Cristoforo Haro avevano, nel loro viaggio, riconosciuto 600 o 700 miglia di costa non ancora state esplorate prima di quel tempo e si erano spinte sino alla latitudine australe di 40 gradi. Ora se si parte dai dintorni della

(1) BANDINI, *Op. cit.*, pag. 52.

(2) HUGUES, *Il terzo viaggio di Amerigo Vespucci*, pag. 33 e 34.

Laguna Mirim nella repubblica dell'Uruguay (latitudine = 32°) e si misura, nella direzione di S.-S.-O., che è quella stessa della costa, la distanza che corre dal parallelo 32° al parallelo 40° , si trova che essa è di 1100 chilometri, ovvero, in miglia geografiche italiane (cioè in sessantesime parti del grado equatoriale), di 600 miglia. Se poi si adottasse, come più conveniente, la lunghezza del miglio romano quale era in uso presso i navigatori contemporanei di Cristoforo Colombo, e che, secondo i computi del D' Avezac sarebbe di 1481 metri (pari alla 70^a parte del grado equatoriale), i 1100 chilometri corrisponderebbero a 700 miglia. E nell' un caso e nell' altro non si è lungi adunque dalla distanza indicata nella *Zeytung*.

Molti e spaziosi addentramenti frastagliano le coste di quella parte dell'America: il grande estuario del Rio de la Plata, la Bahía Blanca, il Golfo di San Mattia, il Golfo di San Giorgio. Gli unici tra essi che soddisfacciano alla condizione della latitudine di 40 gradi sono la Bahía Blanca e il Golfo di San Mattia, poichè il 40° parallelo passa quasi a mezzo cammino tra la estremità meridionale della prima e quella settentrionale del secondo. Ma che realmente le due navi sieno penetrate piuttosto nel Golfo di San Mattia che non nella Bahía Blanca, è provato dal periodo seguente della *Copia*, già citato in altro luogo: « Dopo aver percorso intorno al capo predetto circa 60 miglia geografiche, a modo di chi, nella direzione di oriente, navigasse lungo lo stretto di Gibilterra e vedesse (sulla sua destra) il paese della Berberia, riconobbero che anche dall' altro lato si estendeva la terraferma ». Ora, secondo quanto si è detto poc' anzi, 60 miglia geografiche romane corrispondono a circa 90 chilometri, e tale deve essere, per lo meno, lo sviluppo, entro terra, del golfo (*Calfo*) nel quale penetrarono le due navi. A questa condizione soddisfa pienamente il Golfo di San Mattia, poichè la sua saetta giunge a ben 180 chilometri: la Bahía Blanca non si addentra invece più di 40 chilometri (1). E la identità del *Calfo* della *Zeytung* col Golfo di San Mattia è viemmeglio confermata dal racconto che si fa, nell' opuscolo, della navigazione a N.-E. susseguente alla esplorazione di quel braccio di mare. Giacchè nel corso di quella navigazione furono riconosciute le bocche di molti fiumi e le entrate di buoni e spaziosi porti, e difatti lungo la distesa di coste che

(1) Nell'accurato giornale di viaggio composto dal pilota FRANCISCO ALBO, membro della spedizione di Magellano, così è descritta la Baja di San Mattia: « Navigando ad ovest-nord-ovest entrammo in una baia, alla quale penemmo il nome di Bahía de San Mattia, perchè la scoprimmo nel giorno dedicato a questo Santo (24 febbraio). Il suo circuito è di 50 leghe (circa 340 chilometri): la direzione è al nord-ovest e l'altezza (latitudine) è di 42 gradi e mezzo ». V. NAVARRETE, Tomo IV, pag. 214, come pure il *Giornale di viaggio di un pilota genovese addetto alla spedizione di Ferdinando Magellano* da me pubblicato negli *Atti della Società ligure di Storia patria*, Vol. 14, pag. 26 e nota 13.

si sviluppa al N. della entrata nel Golfo di San Mattia si notano successivamente la foce del Rio Negro, la Baja de Todos Santos, la Baja Anegada, la Baja Unione, la foce del Rio Colorado, la Falsa Baja, la Bahía Blanca (1).

Rimangono per tal maniera fuori di discussione tanto l'estuario del Rio de La Plata quanto lo Stretto di Magellano. Nè l'uno nè l'altro soddisfanno alla condizione più importante, che è quella della latitudine. Inoltre, per quanto si rapporta particolarmente al Rio de La Plata, è a notare che se i Portoghesi vi fossero penetrati per 90 chilometri, ne avrebbero certamente riconosciuta la natura fluviale, come fece più tardi Ferdinando Magellano nel mese di gennajo del 1520. La gigantesca fiumana dell'America del Sud non doveva essere definitivamente scoperta che nell'anno 1516 dallo spagnuolo Juan Diaz de Solis durante il suo secondo viaggio a quella parte del nuovo continente, quantunque già nel 1508, insieme con un altro non meno celebre navigatore, Vincenzo Yañez Pinzon, il Solis fosse giunto, seguitando la costa brasiliana nella direzione del mezzodi, alla latitudine di 40°, e perciò molto al di là dell'estuario del Rio de La Plata e sino alla imboccatura del Rio Colorado.

Resterebbe ora a dire della influenza avuta dalla *Zeytung* sulla composizione dei globi di Giovanni Schöner, specialmente per quanto si rapporta alla rappresentazione del grande continente australe designato dal cartografo tedesco col nome di *Brasilis Regio* (globo del 1515) o con quello di *Brasilis inferior* (globo del 1520); come pure sul legame che alcuni supposero esistere tra le cose raccontate nella *Zeytung* e quanto dice il Pigafetta circa ad una carta di Martino Behaim, nella quale era rappresentato uno stretto di mare simile a quello di Magellano (2); e infine sopra parecchi altri punti della Storia della Geografia dell'America meridionale nel primo decennio del secolo XVI. Ma tutto ciò sarebbe estraneo all'argomento portato dal titolo stesso di questo piccolo lavoro, e, per altra parte, è trattato in modo completo e magistrale nell'opera, più volte citata, del dottore Franz Wieser, alla quale potranno con tutta sicurezza ricorrere coloro che bramassero di essere informati, più da vicino, di questi importanti problemi.

(1) V. la carta del dottore AUGUSTO PETERMANN: *Mapa original de la Republica Argentina*, ecc., pubblicata nel fascicolo 39 di supplemento alle *Geographische Mittheilungen*, anno 1875.

(2) RAMUSIO, *Navigazioni e viaggi*, I, pag. 354 B (Venezia, 1563): « Et non si saria mai trovato detto stretto, se non fusse stato il Capitan generale Hernaudo Magaglianes, perchè tutti li capitani delle altre navi erano di contraria opinione, e dicevano che questo stretto era chiuso intorno, ma Hernando sapeva che vi era questo stretto molto occulto, per il quale si poteva navigare, il che aveva veduto descritto sopra una charta nella Thesoreraria del Re di Portogallo, la qual charta fu fatta per un eccellente huomo, detto Martin di Boemia (Martino Behaim), e così fu trovato con grande difficoltà ». V. anche HUGHES, *Ferdinando Magellano*, pag. 7 e nota 7.