

Quatro chegaram  
aqui primeiro,  
mas o descobridor  
verdadeiro  
foi mesmo Cabral.  
Saiba por quê

d



- Cabral
- Vesúcio
- Pinzón
- Duarte

Oceano Índico

As rotas dos grandes navegadores: um vai-e-vem de naus e caravelas, com capitães portugueses, espanhóis e italianos, sempre em nome de um reino



# As descobertas do Brasil

Por WAGNER DE OLIVEIRA, de Portugal

O ano de 1500 já entra em seu segundo mês, e a viagem no alto-mar vai para mais de cinco semanas, quando a tripulação finalmente ouve o tão esperado grito: “Terra à vista!” Ao longe, pode-se divisar uma pequena elevação que descamba para a praia. O capitão manda que a primeira das suas quatro caravelas se aproxime com cautela, passa as ordens de desembarque, toma posse em nome d’El Rey e dá ao lugar o nome da santa do dia: Santa Maria da Consolação. Foi assim que, em 2 de fevereiro, desembarcando na Ponta do Mucuripe, no Ceará, o espanhol Vicente Yañez Pinzón descobriu o Brasil. Pinzón? Ceará? Dois de fevereiro? Sim, o consenso entre os estudiosos do assunto é quase unânime: as 13 naus da frota de Pedro Álvares Cabral estavam ainda por arrumar e faltavam 35 dias para a festiva partida na embocadura do rio Tejo, em Lisboa, e já uma árvore do litoral cearense tinha entalhado,

em seu tronco, o nome de Pinzón. Em muitos livros escolares, essa viagem do espanhol ficou marcada por um outro feito, a descoberta da foz do Amazonas. Mas, garantem os estudiosos, não há muito por que duvidar de suas andanças por areias cearenses naquele 2 de fevereiro.

Oito anos antes, já um comandante famoso, ele havia desembolsado dinheiro e comandado um dos barcos da frota de Cristóvão Colombo no descobrimento das Américas.

E há fortes evidências de que a modesta frota de Pinzón não foi a única a preceder Cabral.

Documentos da época indicam que outro espanhol, Diogo de Leppe, percorreu a costa norte do Brasil, entre março e abril de 1500.

“É quase certo que os dois espanhóis (Pinzón e Leppe) chegaram ao litoral do Brasil, pois eles estavam um pouco ao norte, explorando as ilhas do mar das Antilhas”, escreveu Synésio Sampaio, um dos estudiosos que recentemente assinaram artigos na revista portuguesa *Oceanos*, em número dedicado ao descobrimento do Brasil.

# Um **jogo** de esconde: a política **comanda** o vai-vem em busca de **novas terras**

Antes desses dois, mais um português e um italiano por aqui estiveram — Duarte Pacheco, em 1498, e Américo Vespúcio, em 1499. Não era uma surpresa. Afinal, depois da viagem inicial de Cristóvão Colombo, em 1492, as incursões dos espanhóis pelo Caribe tornaram-se freqüentes, e suas rotas passavam por águas bem próximas da costa norte brasileira. O principal argumento em favor do primeiro, um exímio navegador e cosmógrafo, é um livro escrito por ele próprio, entre 1505 e 1508,

onde relata a chegada a uma “grande terra firme”, tida por muitos estudiosos como o Brasil. Sobre Vespúcio, pairam dúvidas quanto à precisão das cartas em que ele conta suas viagens. Em uma delas, há referência a uma passagem pela costa brasileira.

Revisão da história? Fim do pioneirismo de Cabral? Mudança de local de descobrimento? Sim e não, respondem os historiadores. O certo é que a interpretação das grandes navegações e descobertas permanece ainda um mar tão tormentoso quanto o grande oceano desafiado pelos argonautas de então.

Sob o prisma puramente cronológico, a discussão atualmente anda quente. Das expedições pré-Cabral, as de bandeira espanhola são as mais bem documentadas. Um dos principais testemunhos da viagem

## Quem são os outros candidatos ao título

*Eles estiveram no Ceará, na foz do Rio Amazonas e no extremo norte do país, bem antes de Cabral*



### Vicente Yañez Pinzón

Teve participação direta no comando da viagem de descobrimento da América por Cristóvão Colombo, em 1492. Além de financiar parte dos custos da viagem pioneira, liderou 24 homens na caravela

Niña e ajudou no recrutamento da tripulação. Na mesma expedição, socorreu a caravela Santa Maria, de Colombo, que encalhou em 25 de dezembro de 1492 na ilha de São Domingos. Em 1495, conseguiu licença dos reis espanhóis para realizar novos descobrimentos. Quatro anos depois, reuniu quatro caravelas e partiu de novo para o continente americano — foi nessa viagem que chegou à costa do Ceará e descobriu a foz do Rio Amazonas. Obteve licença dos reis católicos da Espanha, Isabel e Fernando, em 1501, para colonizar as terras próximas ao Amazonas, mas não chegou a aproveitar a concessão. Fez mais uma viagem à América do Sul, em 1508.

### Diogo de Leppe

Navegou quase no mesmo trajeto de Vicente Pinzón ao Brasil, nos primeiros meses de 1500. Chegou até o rio Oiapoque, navegou pelo Caribe e retornou à Espanha. Teria passado pelo nordeste brasileiro em março de 1500. Perto do Pará, na foz do Amazonas, encontrou a expedição de Vicente Pinzón voltando para o mar. Diogo de Leppe fez, depois, várias expedições pela costa da América Central, à procura de riquezas.



### Duarte Pacheco

Nascido em Lisboa por volta de 1460, foi um dos grandes navegadores portugueses. Empreendeu várias viagens à costa da África. Foi o principal negociador enviado

pela coroa portuguesa para a assinatura do Tratado de Tordesilhas, em 1494. Competente conhecedor das novas rotas atlânticas, Pacheco usou suas informações para garantir à coroa portuguesa as terras que viessem a ser descobertas até 370 léguas a oeste do arquipélago de Cabo Verde. Muitos sustentam que ele chegou ao Brasil em 1498, (Maranhão e Foz do Rio Amazonas), no comando de expedições exploratórias a serviço do rei D. Manoel I. Depois de permanecer dois anos lutando nas Índias, contra os mouros, voltou a Portugal em 1505. Começou então a escrever o *Esmeraldo de Situ Orbis*, dirigido ao rei Dom Manoel.



### Américo Vespúcio

Nasceu em Florença, em 1451. Viveu na cidade quando ela era um dos grandes centros culturais do mundo, e foi contemporâneo de Leonardo da Vinci, Michelangelo e Maquiavel. Aos 40 anos, foi para Sevilha ajudar a

equipar a primeira frota de Colombo. Supõe-se que tenha feito incursões pelo Atlântico a partir de 1497. Dois anos depois, acompanhou o navegador espanhol Alonso de Ojeda numa expedição que alcançou a costa americana acima do Rio Orinoco.

Foi nessa aventura, ao que tudo indica, que chegou à costa norte brasileira. Mais tarde, em 1501, participou de uma expedição exploratória de bandeira portuguesa para identificar as potencialidades da terra e tentar descobrir uma passagem para o oeste — só achada em 1519, por Fernão de Magalhães. Em 1503, retornou ao Brasil no comando de um navio da frota do português Gonçalo Coelho. Baseado no calendário religioso, Vespúcio nomeou vários pontos do nosso litoral: o Rio São Francisco, os cabos de Santo Agostinho e São Roque, a Baía de Todos os Santos, o porto de São Vicente, em São Paulo. Acabou se perdendo do resto da frota, mas não perdeu a viagem: desembarcou no sul da Bahia e mandou carregar o navio de pau-brasil.

pioneira é a chamada Carta de Juan de La Cosa, cartógrafo e navegador, feita ainda em 1500.

Esse texto se refere à chegada de Pinzón à Ponta do Mucuripe, trazendo referências sobre a posição do barco e o regime de ventos e correntes da região. A ela juntam-se os testemunhos dos tripulantes das caravelas e as rotas seguidas tanto pelos barcos de Pinzón quanto pelos de Diogo de Leppe. “Existem dezenas de fontes e depoimentos confiáveis sobre a chegada de Pinzón e Leppe em 1500”, sustenta o historiador brasileiro Max Justo Guedes, diretor de Patrimônio Cultural e Histórico da Marinha. Especialista em viagens dessa época, Guedes divulgou um amplo estudo sobre aquelas expedições ao Brasil. Na década de 70, reuniu suas investigações no livro *A História Naval Brasileira*.

## O Rosto Formoso

**A**s anotações e depoimentos de Pinzón e Leppe sobre a viagem ao Ceará e a outros trechos da costa norte, até o Amapá, constaram, mais tarde, de mapas náuticos da monarquia espanhola. Eles esclarecem que, depois de chegar ao Ceará, Pinzón continuou seu caminho para o norte. Dias depois, avistou uma faixa de areia que entrava pelo mar, a qual chamou de “Rostro Hermoso”, rosto formoso em espanhol.

Alguns estudiosos atualmente identificam essa região como a hoje famosa Ponta de Jericoaquara, também no Ceará. Dali é que as caravelas de Pinzón avançaram para noroeste, indo descobrir a desembocadura do Amazonas. Foi ele o primeiro navegador a subir dezenas de quilômetros daquele rio. Maravilhado com a vastidão de seu leito, deu-lhe o nome de “Santa Maria de la Mar Dulce” (Santa Maria do Mar Doce). Daquele ponto, já voltando suas caravelas para o mar, teria cruzado com a expedição de Leppe.

Mas seu destino não era, ainda, a Europa. Depois de se afastar da costa brasileira, Pinzón prosseguiu pelo mar do Caribe, chegando às Ilhas Bahamas. Diogo de Leppe, que conduziu seus barcos quase na mesma rota de Pinzón, bordejou a costa do Amapá. Só em setembro foi que Pinzón atracou sua frota, enfim, no porto de Palos, na Espanha, levando a notícia da descoberta de novas terras.

É nesse exato episódio que os chamados interesses de estado, os acordos e tratados, se

## Mapa-múndi

de Juan de La Cosa, em pergaminho, de 1500, no Museu Naval de Madri



## Costa do

Brasil, mostrando a Ponta do Mucuripe, avistada por Pinzón, e o Rio Mossoró, no Ceará. Mapa de João Teixeira, datado do século 16

# A Espanha tenta guardar segredo, mas os portugueses estavam sabendo de tudo



**Romero**, historiador: dúvidas sobre a vinda de Pacheco

sobrepõem às grandes façanhas desses desbravadores: o feito de Pinzón, tudo indica, não pôde ser assumido. Segundo o Tratado de Tordesilhas, assinado em 1494, qualquer território a leste da foz do Amazonas pertenceria à coroa portuguesa. As terras descobertas, portanto, nada mais eram do que um segredo naval, que deveria ser mantido em completo sigilo. Como os dois países travavam uma férrea disputa pelas riquezas das novas terras, a ordem era fechar a boca sobre o desembarque no Ceará e torcer para que Portugal demorasse muito para chegar à nova terra.

## A grande terra firme

O segredo espanhol poderia, entretanto, já estar guardado no bolso dos portugueses desde dezembro de 1498, mais de um ano antes da viagem de Pinzón ao Ceará. Nesse ano, o português Duarte Pacheco Pereira já teria estado no Brasil, chefiando uma expedição exploratória a mando de D. Manuel I, rei de Portugal (*ler, sobre o assunto, Globo Ciência 69, de abril de 1997*). No livro *Esmeraldo de Situ Orbis* (“Sobre os Lugares do Mundo”), um tratado sobre navegação e geografia da costa africana, Pacheco fala sobre terras na parte ocidental do Atlântico. “Uma grande terra firme, com muitas ilhas oceânicas” e coberta de “muito fino brasil”, segundo o navegador. O historiador Jorge do Couto, da Universidade de Lisboa e diretor do Instituto Camões, é um dos defensores da prioridade de Duarte Pacheco. Couto escora-se em dados sobre as instruções reservadas do rei português D. Manoel a Cabral; nos preparativos da viagem de 1500. Uma delas, diz ele, manifestava com toda clareza: “Sem prejuízo da sua missão principal, procurar o continente já visitado por Colombo e Duarte Pacheco”. A passagem de Pacheco pelo Brasil também gera dúvidas. “Como destino de sua viagem de 1498 talvez seja de aceitar a costa da Flórida como a melhor hipótese”, opina Joaquim Romero Magalhães, historiador e comissário-geral das comemorações dos

descobrimientos portugueses. “Não parece convincente que, anos depois de chegar a um novo continente, Pacheco ainda estivesse, em 1505, escondendo tamanho feito”, duvida Romero, também da Universidade de Lisboa. A aventura do quarto viajante da lista, Américo Vespúcio, é bem mais nebulosa e controvertida. O principal testemunho de sua passagem por aqui seriam as cartas por ele escritas e publicadas entre 1503 e 1506. Nelas, esse mercador e navegador de Florença, um conhecido falastrão, conta suas viagens ao novo continente americano e revela, sobre uma expedição em 1499, que teria percorrido toda a costa norte do Brasil, a partir de Pernambuco, indo depois até a Venezuela, em barco independente.

Mas o relato de Vespúcio está cheio de lacunas. Há dados que, quando cruzados, não combinam, divergências quanto ao número de viagens, omissão dos nomes dos comandantes dos barcos em que viajava — coisas que, ponderam os especialistas, dificultam a comprovação das viagens. A alguns historiadores julgam confiáveis apenas três cartas escritas por Vespúcio. O italiano Alberto Magnaghi, mais importante biógrafo do florentino, considera como certas pelo menos duas viagens. A de 1499 ao Brasil estaria incluída. Para Magnaghi, Vespúcio não só esteve no litoral norte do Brasil, como também foi o primeiro europeu a ver a foz do rio Amazonas. Mas muitos refutam essa tese. “Vespúcio não esteve no Brasil em 1499. Suas cartas são criações literárias que não foram publicadas em Portugal e na Espanha por descrédito”, denuncia Max Guedes. O navegador só acabaria reconhecido por outro feito. Foi quando deu nome à América por ter sido o primeiro a perceber que se tratava de um novo continente. Ao contrário de Cristóvão Colombo, que morreu achando que tinha chegado às Índias.

## “Sociologicamente”

Mas, entre tantos pioneiros, que papel sobra, afinal, para Cabral? No entender de muitos, Cabral foi quem de fato inaugurou o contato entre os índios brasileiros e o europeu. Ou, na definição do historiador Capistrano de Abreu, um dos mais competentes dos tempos do império, Cabral foi quem “sociologicamente descobriu o Brasil,

### Anote

#### Para ler

- Revista: *Oceanos* — O Achamento do Brasil, Número 39 — Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses
- Livro: *Os Primeiros 14 Documentos Relativos à Armada de Pedro Álvares Cabral*, edição de Joaquim Romero e Susana Miranda, Lisboa, 1999, Comissão dos Descobrimientos

#### Na Internet

- [www.cncdp.pt](http://www.cncdp.pt) — site oficial das comemorações traz o calendário de atividades e várias informações sobre o descobrimento do Brasil e sobre as navegações portuguesas
- [www.ribatejo.com](http://www.ribatejo.com) — navegações e descobrimientos portugueses
- [www.terraviva.pt](http://www.terraviva.pt) — site sobre as navegações

# A Carta de Caminha



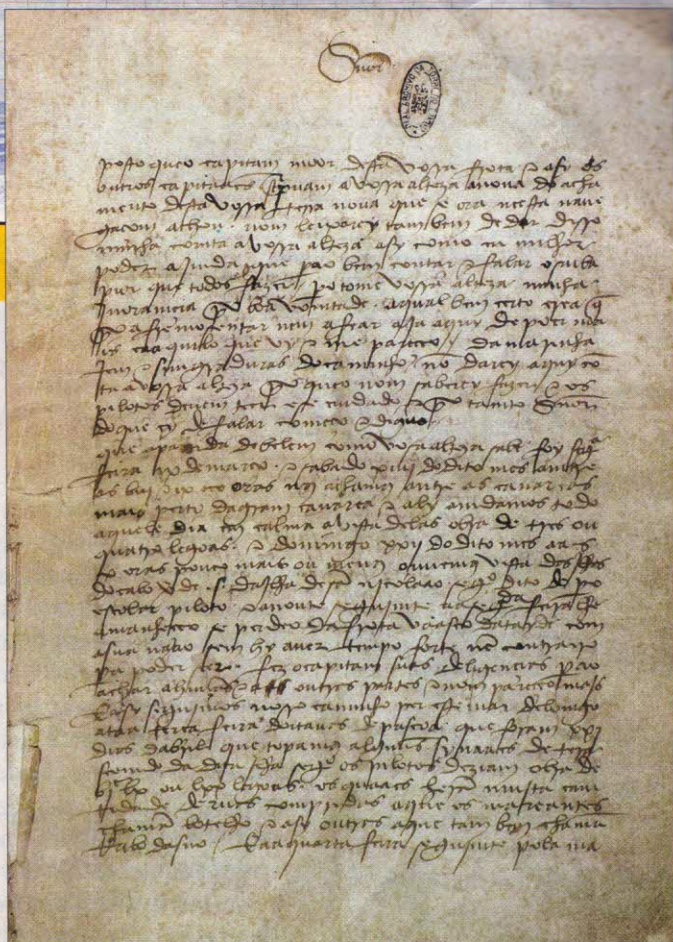
Conhecida como a certidão de nascimento do Brasil, a carta do escrivão Pero Vaz de Caminha tem 28 páginas, foi escrita em papel algodão e seu linguajar arcaico requer conhecimentos de paleografia para ser adequadamente entendido. Fica guardada num cofre automático ligado a um computador, ao lado

de outras preciosidades como o Tratado de Tordesilhas e a carta do Mestre João, físico que também integrou a expedição de Cabral e relatou pela primeira vez a conformação do Cruzeiro do Sul.

O prédio da Torre do Tombo, em Lisboa, onde a Carta está guardada, lembra uma grande caixa-forte. Dentro, nos seus 140 quilômetros de prateleiras, repousa boa parte da história do Brasil, de Portugal e de outras colônias portuguesas. Há documentos sobre a Inquisição, decretos reais, tratados de fronteiras, mapas e cartas náuticas, que no passado quase sempre circulavam em sigilo pelos palácios portugueses. Os documentos mais antigos datam do século 9, antes da fundação de Portugal. Os arquivos portugueses ficaram guardados até o século 16 no Castelo de São Jorge, em Lisboa. Em 1755, o terremoto que atingiu a cidade, causando vários incêndios, destruiu parte dos

documentos que ficavam numa das torres do castelo. Por sorte, a Carta de Caminha foi salva entre os materiais recolhidos dos escombros. Identificada em 1773, permaneceu quase incógnita até 1817,

quando foi publicada pela primeira vez pelo padre Manuel Aires, durante a presença de D. João VI no Rio de Janeiro. A carta, porém, não estava completa: pudicamente, o padre cortou os trechos considerados eróticos, nos quais Caminha descreve os hábitos dos índios de andar nus e fala sobre o corpo e genitalidade de homens e mulheres. Observador atento, Caminha registrou tudo que viu e percebeu a sua volta: paisagens, sabores, odores e cores. Dedicou especial atenção aos habitantes, anotando seus gestos, adornos e reações. A nudez dos nativos também não espantou o escrivão:



"Andam nus...e não fazem o menor caso de encobrir suas vergonhas".

"O discurso de Pero Vaz, numa analogia ao início da civilização, considera os índios próximos de Adão", comenta a pesquisadora portuguesa Ana Azevedo. "Não há qualquer sinal de hostilidade em relação aos índios.

O que contrasta com as idéias da Idade Média que falavam em monstros e criaturas bizarras que habitavam os mares desconhecidos", observa o historiador Bernardo Soares, diretor da Torre do Tombo e neto de 16ª geração de Cabral. Como compara o aspecto físico dos índios ao de negros africanos, os estudiosos consideram que o escrivão já tinha estado na África antes de 1500. Em abril, 500 anos depois de ter sido levada para Lisboa após o Descobrimento, a Carta de Caminha estará de volta ao Brasil. Ao lado de pinturas de artistas portugueses contemporâneos, que retratarão trechos do relato de Caminha, a Carta será exposta em abril na Bienal de São Paulo, seguindo depois para o Rio de Janeiro, Brasília, Salvador e Recife.



**A Torre do Tombo** e seu diretor, o historiador Bernardo Soares, um descendente direto, embora longínquo, de Pedro Álvares Cabral

e com ele inicia-se a nossa história" (leia sobre o assunto a reportagem a seguir). Ou seja, não se limitou a descer, conferir e partir: assumiu e abriu caminho para a futura ocupação e colonização da nova terra. Com o que concorda Romero Magalhães: "O verdadeiro descobridor foi Cabral. Ele ficou dez dias, ordenou vários desembarques, fez os primeiros

contatos com os índios e os membros de sua expedição produziram boas provas documentais sobre a viagem do descobrimento". E complementa: "O que está documentado é a chegada de Cabral. Além disso, não se pode garantir seja o que for". Os aventureiros que o precederam, e suas andanças, sobrevivem como curiosidade histórica.

# Toda a emoção da chegada de **Cabral**

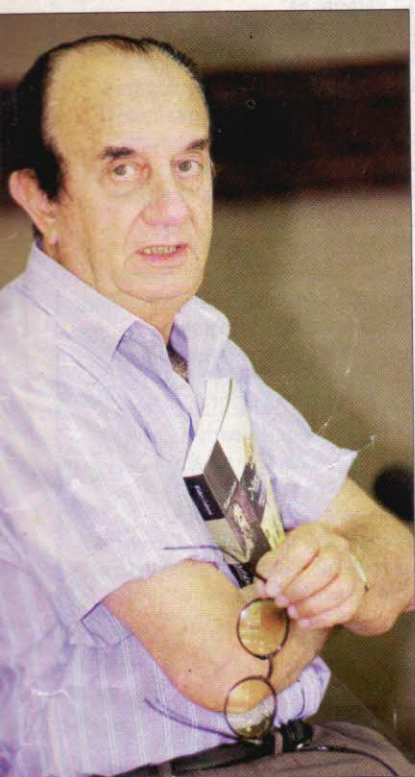
A emoção cresce devagar nos corações dos cerca de 1.300 homens, em meio ao tédio de torturantes dias presos na calmaria da costa africana. De repente, ao amanhecer da “terça-feira das Oitavas de Páscoa” — era 21 de abril —, os marinheiros se agitam nas amuradas: eles notam, na tona d’água, ervas flutuando. São sinais inequívocos de que há terra nas proximidades. No dia seguinte, pela manhã, aves desenham círculos no céu. A excitação a bordo aumenta. No fim da tarde, quando os frades iniciavam as orações das Vésperas, “um rasgão no céu trouxe o sol e iluminou a silhueta de um monte que se recortava no horizonte”. O brado histórico do “terra à vista” ecoou quase ao mesmo tempo em todos os 12 navios. A alegria alastrou-se pelos conveses e chegou aos porões. Até os degradados, criminosos que seriam abandonados em qualquer praia estrangeira, gritavam de alegria. O capitão-mór Pedro Álvares Cabral chama para junto de si o escrivão Pero Vaz de Caminha e dita, solene: “Hoje é 22 de abril de 1500. Estamos em plena semana da Pascoela. O monte vai chamar-se Pascoal, e a terra, Vera Cruz”.

## O Cruzeiro do Sul

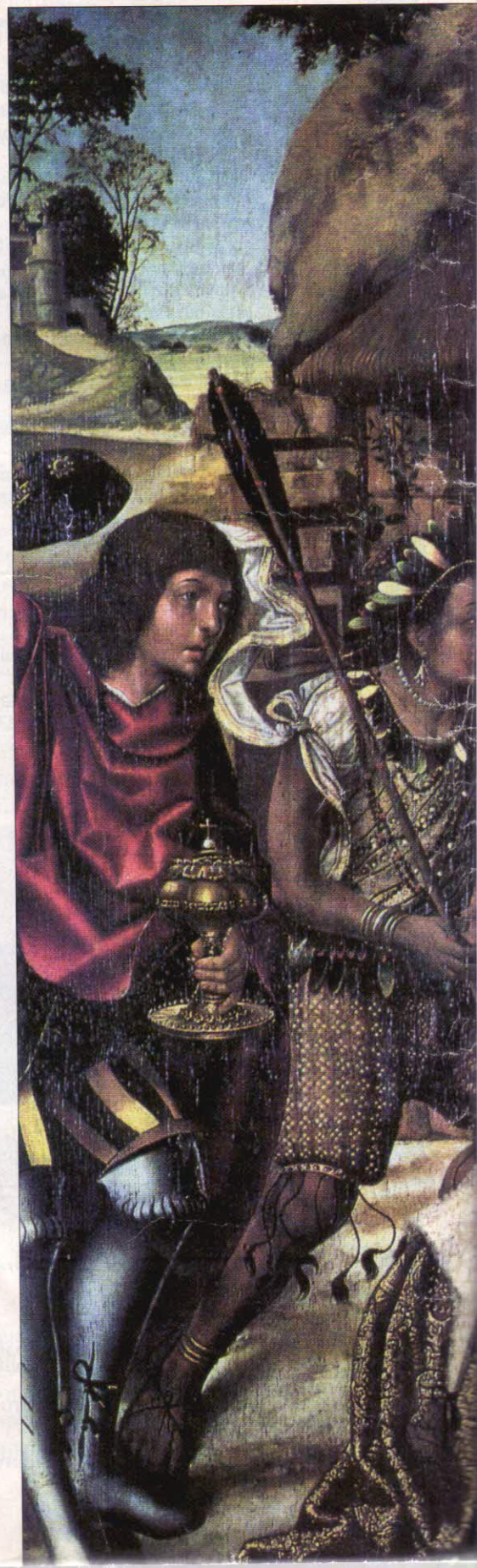
**O** estilo narrativo que o jornalista Walter Galvani imprime em seu livro faz lembrar um roteiro de cinema.


Mas é uma biografia. *Nau Capitânia — Pedro Álvares Cabral, Como e Com Quem Começamos* é a história, cheia de emoção e colorido, daquele a quem coube o mérito de ter descoberto o Brasil. Com justiça, pois foi ele quem aqui fincou os pés, fez contato com os habitantes — e rezou duas missas. Mas não é uma biografia qualquer, parece, às vezes, uma reportagem. Voltando no tempo:

Quase ninguém conseguiu dormir naquela noite. Especialmente Mestre João Faras, o astrônomo e cosmólogo de bordo, que tinha os olhos perdidos no céu. Ele buscava uma referência, uma estrela-guia, qualquer indicação



**O jornalista** gaúcho Walter Galvani e seu livro *Nau Capitânia*, uma biografia de Cabral: um relato emocionado, como se o autor estivesse lá





**Pedro Álvares**  
(ajoelhado) num  
quadro de Vasco  
Fernandes,  
um dos poucos  
retratos  
considerados  
verdadeiros  
do navegador

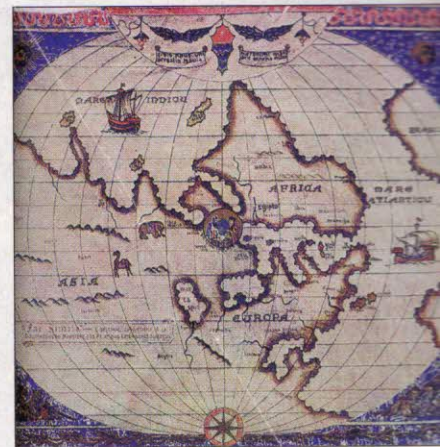
celeste. Reconheceu, depois de algum tempo, uma cruz. Ela apontava para o sul, e podia ser uma orientação preciosa para os navegantes, como é a estrela Polar, que indica o norte. Era uma noite luminosa e translúcida, aquela de 22 para 23 de abril. Mestre João acompanhou a trajetória daquele desenho por mais de cinco horas — e depois pôs-se a desenhá-lo, com a mão firme para compensar o balanço do navio. Era incrível aquele cruzeiro que, como uma seta, apontava para o sul. “Se existe mesmo um Deus”, refletiu o cientista, “ele tocou com sua mão o meu ombro. Se não estou cego, estou a ver uma de suas mais belas obras.” E sentiu-se pequeno diante do tamanho de sua descoberta, que se refletia na cruz da Ordem de Cristo estampada nas velas alvas.

## Vestindo o esqueleto

**N**a manhã do outro dia, mais um grito, mais um sobressalto: “Há homens na praia”. E logo: “São sete ou oito”.

Îçam-se as velas, lançam-se os prumos e vêm as medições: 17 braças de profundidade, depois 16, 15... A meia légua da terra e 9 braças, todos os navios lançam âncoras. Em pouco tempo, batéis cheios de marujos vencem a rebentação e chegam à praia. Os homens que lá estão são agora 18 ou 20, todos pardos — “sem nada a cobrir-lhes as vergonhas”, como descreveria Caminha sua nudez —, empunhando arcos e flechas. Mas são amistosos. Antes de cair a noite, os portugueses haviam trocado barretes e chapéus por colares de contas e levado dois habitantes locais para passarem a noite a bordo, onde foram recebidos em grande estilo pelo próprio Cabral. O capitão cumpria à risca a recomendação do rei Dom Manuel: “Fazer amizade com os povos, estabelecer com eles relações de comércio e, se for o caso, convertê-los à fé cristã”.

Logo na introdução, o autor qualifica sua obra de “a história de uma navegação”. Mas *Nau Capitânia* é muito mais. O texto, preciso e fiel aos documentos, mas nem por isso desprovido de graça, aventura e profunda densidade humana, vai muito além. “Não quis rivalizar com os historiadores, portanto montei um esqueleto, que é a cronologia, e depois tentei vestir cada personagem com sua roupa, sua carne, suas emoções”, explica o autor. E ele os vestiu, sim, mas não só o corpo, também a alma, tanto da personagem central como de



**De Jerônimo** Marini, um mapa-múndi de 1512, feito em Veneza, onde surge pela primeira vez o nome Brasil no território descoberto na América do Sul

# Entre a **marujada**, ao lado de **Cabral**, ou espiando sobre os ombros de **Caminha**

todas as outras, maiores ou menores, que cruzaram a trajetória do descobridor. E pintou com cores vivas também a Europa da época, Portugal, as cidades — de aquém e além-mar — as naus, os mares, até o céu.

Galvani escreve como se tivesse estado lá. A bordo, misturado com a marujada; ao lado de Cabral, tentando ler sua mente; ou espiando por sobre o ombro do escrivão Pero Vaz de Caminha, enquanto este registrava em sua famosa carta a El Rei tudo que via e ouvia. A história começa mesmo muito antes da partida da frota, a 9 de março. E não na praia do Restelo, em Lisboa, mas na minúscula Belmonte, nos contrafortes da Serra da Estrela. Lá nasceu Pedro, em 1468 ou 1469. O autor mergulha na alma do pequeno Pedro, acompanha-o em suas cavalgadas de adolescente, descreve sua primeira impressão do mar e a atração definitiva que este exerce sobre o menino excitado. Acompanha-o, jovem, em seu batismo de fogo, lutando contra os mouros no Marrocos — de onde traria um único ferimento, a febre terçã que o atormentaria até o fim da vida. Viaja com ele pelos quatro oceanos, presencia suas desventuras na Índia e como que o consola quando, em seu retorno à pátria, Cabral aguarda fiel e paciente o chamado da corte para uma nova aventura pelos mares. Chamado, aliás, que nunca chegaria. E quando o ilustre filho de Belmonte morreu, em Santarém, em 1520, esquecido pelo rei que fora seu amigo na juventude, condenado a uma espécie de desterro em pátria própria, parece ainda que Galvani por lá se encontrava.

## Portugal é pequenino

**A**h, o mar, seus balanços, meus sonhos...” Assim começam muitos dos parágrafos do livro, como se o autor tentasse resumir num verso aquela misteriosa força que empurrava o povo português para a conquista do mundo. Impelia-os uma urgência territorial e humana, consagrada na frase mais repetida naqueles tempos pelas ruas de Lisboa: “Somos poucos, e Portugal é tão pequenino”.

Sobra sensibilidade quando Galvani descreve a primeira vaga de melancolia que se abate sobre os portugueses embarcados e já a meio caminho do Brasil, embora disso não suspeitassem. “Aos poucos a nostalgia se instalava, chegara, sim, a saudade. E se alojara praticamente em todos os corações, mesmo naqueles que pensavam que não haviam deixado (para trás) nenhum laço... as lágrimas corriam soltas pela pele endurecida daqueles homens do mar.” E em outros momentos, voltam as cenas cinematográficas, quando ele descreve os trágicos episódios de Cabral e sua frota na costa sul da Índia: o bombardeio de Calicute. A lembrança daquelas cenas atormentaria o capitão até a morte.

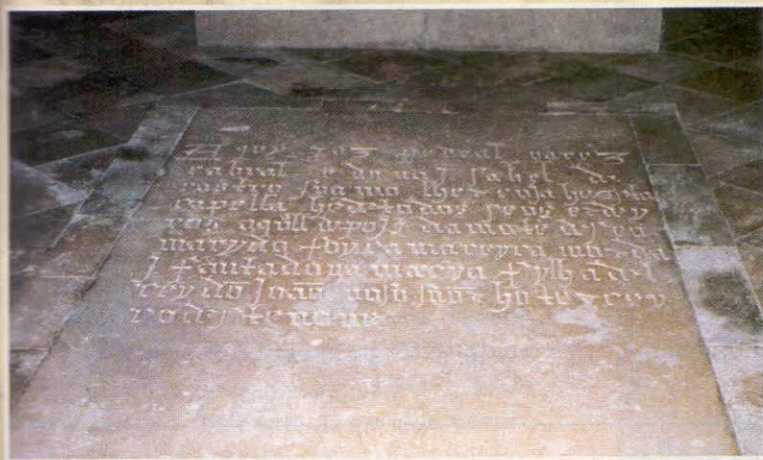
## Falam os canhões

**E**m Calicute, onde construíra uma feitoria e durante meses negociara com os indianos, chefiados por um rajá local, o capitão assistiu, de sua nau capitânia, 54 companheiros serem assediados, sitiados e mortos pelos locais. Entre as vítimas da chacina estava o escrivão Pero Vaz de Caminha. No dia seguinte, o inesquecível 17 de dezembro de 1500, o comedido Cabral sucumbe à fúria e ao ódio. E a vingança que ordena não poderia ser mais terrível. “Alinhados, seis barcos portugueses mostram a lateral de bombordo a Calicute e, durante mais de quatro horas, só os canhões falam”, narra Galvani. “Aos poucos, a cidade é envolvida numa tempestade de chamas, pedras e metais que fazem avançar como infernal o braço da revanche, espalhando centenas e centenas de mortos e moribundos pelas ruas, destruindo casas e palácios, templos e até estrebarias.” Muitos inocentes foram sacrificados — mas ninguém condenou Cabral por isso. Ninguém, exceto o próprio Cabral.

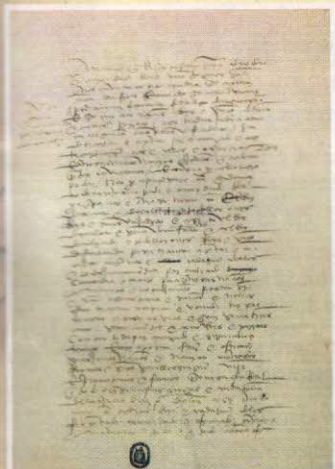
Galvani, se fosse um historiador, talvez o tivesse tratado com a frieza dos cientistas, particularmente neste episódio. Mas como cronista da história e jornalista, ele mais uma vez compartilha com o solitário capitão suas dores e arrependimentos. Mas não é assim que se escreve uma biografia? Decerto. “Não é possível escrever a história de uma pessoa se não se a ama ou odeia”, reconhece o próprio autor. No caso de *Nau Capitânia* não há dúvida: foi um ato de amor, que torna a leitura desse livro uma missão prazerosa e obrigatória para quem quer saber de fato como foi o descobrimento cabralino do Brasil.

**O infante** Dom Henrique, grande inspirador da aventura marítima portuguesa e considerado o criador da famosa Escola de Sagres





**A foz do Tejo**  
(acima), o túmulo  
de Cabral, em  
Santarém  
(esquerda), e um  
medalhão com o  
rosto do  
descobridor



**A primeira** página da  
Carta de Caminha (acima)  
e o Castelo de Belmonte,  
no pé da Serra da Estrela,  
onde Pedro nasceu



# A vida dura dos homens dentro dos navios

“Ó mar salgado, quanto de seu sal /  
são lágrimas de Portugal.”

Medo, fome, frio, calor, doenças, dor, desespero — era sempre isso, e pouco mais que isso, o que esperava os marinheiros que, por coragem ou por necessidade, subiam a uma caravela naqueles tempos heróicos e partiam para alto-mar — uma aventura fielmente retratada nos famosos versos, acima, de Fernando Pessoa. Eram meses vividos ao relento dentro de um navio, sem banheiro nem cama, enfrentando tempestades e naufrágios, vendo as doenças avançarem sem nada poder fazer.

Conforto era algo impensável. Assim que a frota se afastava do porto, os passageiros amontoavam-se no convés ou nos poucos espaços internos dos navios, ao lado da carga e dos ratos. A maioria atravessava as semanas no convés, tomando sol e chuva — apenas o capitão e o padre podiam dispor de aposentos próprios. Nos anos iniciais das grandes travessias mar adentro, os marinheiros eram gente pouco

qualificada, homens recrutados à força ou agricultores vindos do interior em busca de riqueza. As necessidades eram feitas no porão do navio ou dentro de um balde de madeira, que depois era jogado na água para ser lavado. Raros momentos de asseio pessoal só eram possíveis nas escalas da viagem — precários portos, aqui e ali, separados por semanas de calor, monotonia e incertezas entre ondas desconhecidas.

## Cheiro de urina

**N**as viagens oficiais, a coroa portuguesa garantia comida à tripulação, mas esta era bastante racionada, distribuída uma vez por mês, ao contrário de vinho e água, que eram oferecidos diariamente. Os passageiros, se houvesse, tinham de levar seu próprio sustento. Como muitos embarcavam com pouca comida, acabavam pedindo esmola a bordo ou comprando fiado um pouco da ração dos tripulantes. E faziam fila para usar os poucos fogões a bordo. A pescaria era outra fonte de comida nas longas viagens, e os peixes

## O que cada um fazia a bordo



**Quadro** de A. Figueiredo: Cabral aponta para a nova terra

As caravelas levavam 25 a 30 homens, algumas até 100. As naus recebiam até 700 tripulantes. Confira o que fazia cada um

**Capitão** — Era a maior autoridade do navio, dava ordens e era quem levava as instruções do rei

**Piloto** — Sempre um navegador com experiência, costumava viajar na popa, com a bússola (mais tarde, com o astrolábio e o quadrante). Passava as ordens aos marinheiros, e estes as retransmitiam aos homens dos lemes.

**Escrivão** — Registrava cargas, compras, vendas e os impostos e escrevia o diário de bordo.

**Despenseiro** — Controlava e distribuía os mantimentos.

**Trinqueiros** — Reparavam velas e cabos.

**Carpinteiros** — Consertavam mastros e casco.

**Tanoeiros** — Fabricavam e consertavam as pipas, que

levavam vinho e água.

**Calafates** — Tapavam com estopa e cera as fendas das tábuas.

**Marinheiros** — Faziam todo tipo de serviço: manobrar, içar e recolher velas, carregar o navio.

**Grumetes** — Eram aprendizes, de 10 a 12 anos, que faziam todo tipo de serviço.

**Bombardeiros** — Carregavam e disparavam os canhões.

Como muitos novatos eram homens do campo, os capitães usavam um estranho sistema de orientação: penduravam, de um lado do barco, alhos, e do outro, cebolas. “Virar para o alho”, gritavam. “Agora para a cebola.”

geralmente eram comidos crus. Animais vivos, como galinhas e porcos, eram levados e abatidos a bordo. A nau-capitânia que conduzia Cabral, por exemplo, levava galinhas — que causaram enorme espanto quando foram vistas pelos dois índios que nela subiram.

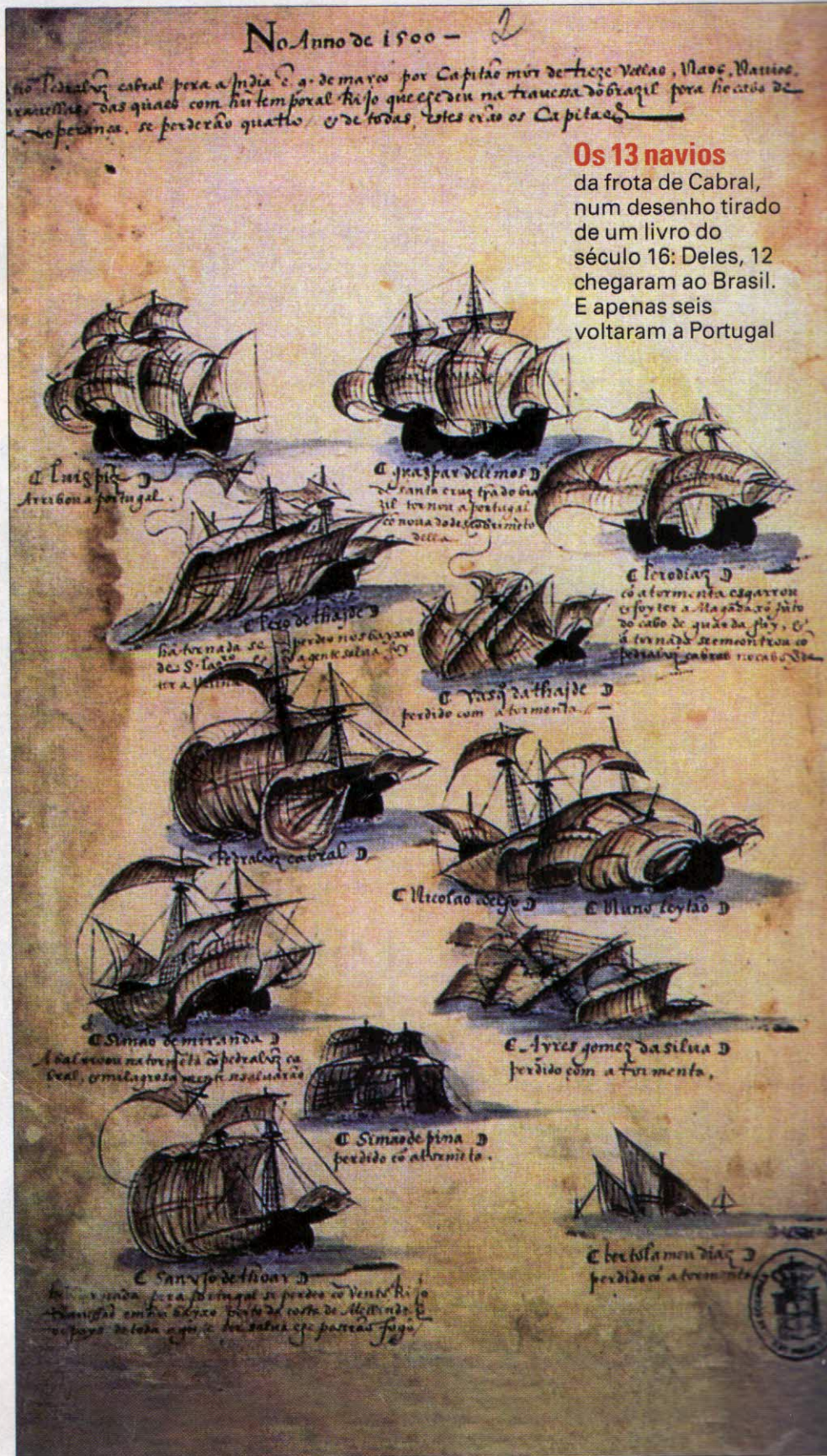
Nas longas viagens, em condições tão difíceis, doenças eram um problema inevitável. Já nos primeiros dias, os enjoos enfraqueciam muitos homens, que vomitavam e faziam as necessidades nos próprios lugares onde estavam. A falta de água potável e alimentação saudável era uma rotina. “Comemos bolachas que cheiravam a urina de rato. Bebemos água amarela estragada há dias”, relatou Antônio Barreiro em sua *Viagem à Índia*, de 1650. No frio, as gripes, constipações e pneumonias logo atacavam os tripulantes.

O escorbuto, causado pela dieta pobre em vitamina C, era a doença mais temida. Assim que aparecia, as gengivas dos doentes inchavam e sangravam, os dentes apodreciam e caíam e o hálito tornava-se insuportável. “Muitos não podem comer, gemem de dor e morrem”, descreveu o navegador Fernão Catanhede. “De 400 pessoas a bordo, apenas poucas dezenas conseguiam escapar do escorbuto”, lembrava de sua viagem às Índias o poeta Luís de Camões.

## Ossos serrados

**A**s feridas causadas por armas de fogo eram cauterizadas com ferros em brasa. O método de cirurgia mais freqüente era a amputação, sem anestesia e precedida da serragem do osso. Qualquer que fosse a doença, o tratamento não ia além de sangrias para baixar a febre, rezas e benzeduras. O padre ouvia a confissão dos doentes e lhes dava os sacramentos. Um dos poucos medicamentos era a teriaga, planta eclética utilizada tanto para desarranjos intestinais quanto para flechadas. Os barbeiros, dublês de médicos, tratavam de feridas e arrancavam dentes. A esquadra de Cabral, talvez por ser a maior já montada por Portugal, foi a primeira a levar um médico — o também físico Mestre João, único com conhecimentos médicos.

A principal causa de morte eram as tempestades: 40% dos navios nunca chegaram ao destino. Da esquadra de Cabral, apenas 6 dos 13 navios que partiram, voltaram. Tamanhas eram as perdas humanas que o reino decidiu, a partir dos séculos 16 e 17, montar hospitais nas principais rotas de navegação. **G**



### Os 13 navios

da frota de Cabral, num desenho tirado de um livro do século 16: Deles, 12 chegaram ao Brasil. E apenas seis voltaram a Portugal