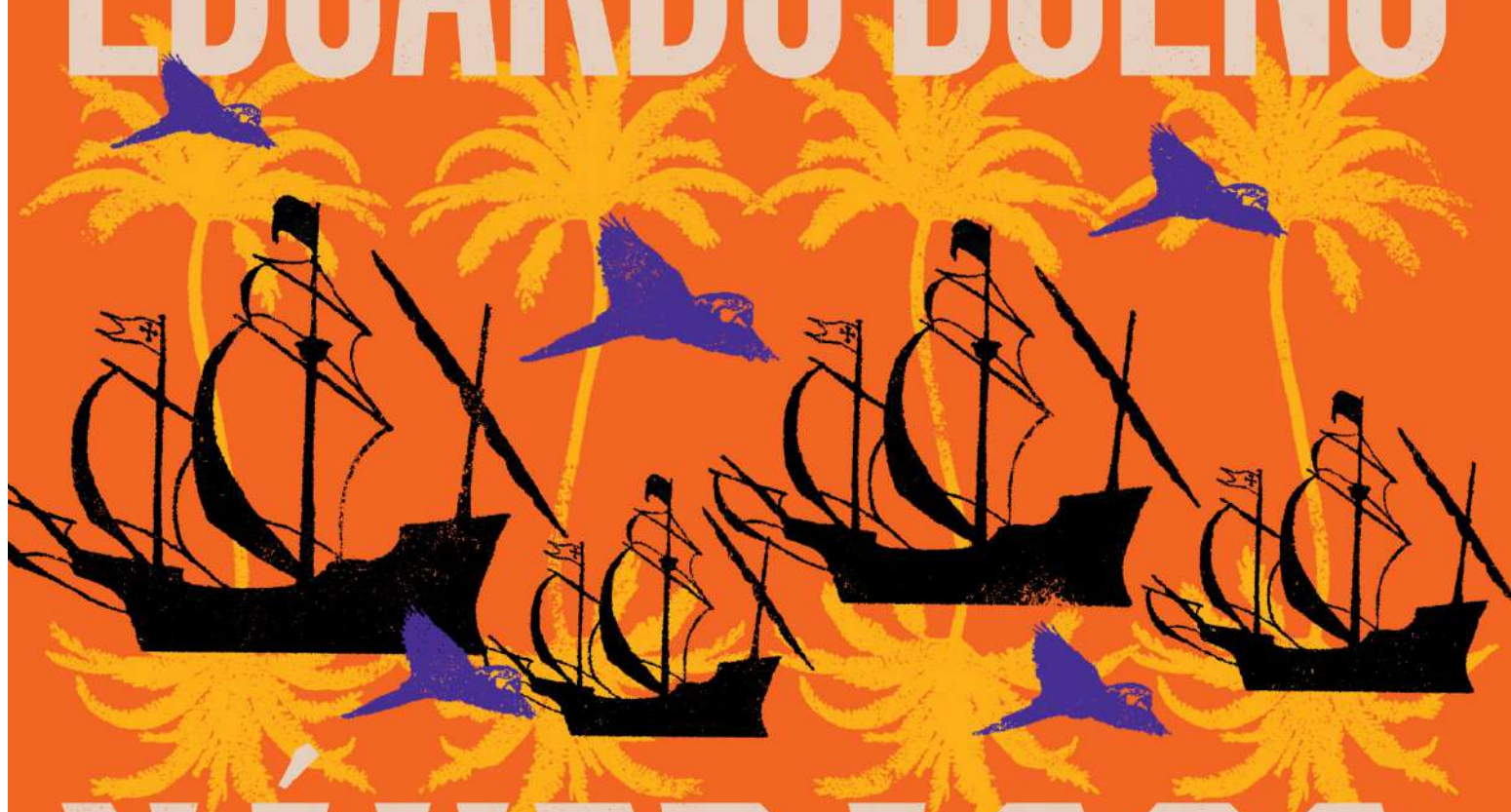


# EDUARDO BUENO



# NAUFRAGOS, TRAFICANTES E DEGREDADOS

AS PRIMEIRAS EXPEDIÇÕES AO BRASIL

ESTACÃO  
BRASIL

## AS DÉCADAS ESQUECIDAS

Que homens eram aqueles? Como haviam chegado àquelas praias remotas e de que maneira tinham sido capazes de sobreviver ali por tantos anos? Qual o processo que os transformou de meros náufragos – ou degredados – em figuras-chave na ocupação e colonização do Brasil? Passados cinco séculos de uma espantosa aventura, desenrolada ao longo de vastas porções do litoral brasileiro, as respostas ainda não são conclusivas. As dúvidas apenas aumentam o fascínio em torno do período mais nebuloso na história da exploração e conquista do país.

O que se pode afirmar com certeza é que a partir de 1525, quando os europeus começaram a desembarcar com mais frequência no Brasil, encontraram uma galeria de personagens enigmáticos. Eram homens brancos que viviam entre os nativos: alguns tinham sobrevivido ao naufrágio de seus navios, outros haviam desertado deles. Muitos haviam cometido algum crime em Portugal e foram condenados ao degredo no Brasil, outros tiveram a audácia de discordar de seus capitães e acabaram desterrados. Vários estavam casados com as filhas dos principais chefes indígenas, exerciam papel preponderante na tribo, conheciam suas trilhas, seus usos e costumes, e intermediavam as negociações entre várias nações indígenas e eventuais representantes de potências europeias. Sua presença em pontos estratégicos do litoral seria decisiva para os rumos do futuro país.

Tal galeria não se limita a nomes mais conhecidos, como o mitológico Caramuru, responsável indireto pela fundação de Salvador, ou João Ramalho, virtual fundador da cidade de São Paulo. Tão importante quanto eles foi, por exemplo, o misterioso Bacharel de Cananea, primeiro grande traficante de escravos do Brasil e do qual nem mesmo o verdadeiro nome se conhece. Mas há vários outros, cuja trajetória é ainda mais obscura e

marcante. O que dizer do intrépido Aleixo Garcia, que em 1524 marchou de Santa Catarina, com um exército particular de dois mil índios Guarani, para atacar as cidades limítrofes do Império Inca, a mais de dois mil quilômetros dali? E de seus companheiros Henrique Montes e Melchior Ramires – desertores e polígamos –, que, ainda assim, acabariam sendo recebidos na corte pelos reis de Portugal e Espanha, transformando-se nos homens mais importantes dos primórdios da exploração do rio da Prata e do litoral sul do Brasil?

A lista de personagens assombrosos dos 30 primeiros anos da colônia não se encerra com eles. Resta ainda João Lopes de Carvalho, piloto português que foi desterrado no Rio em 1511 e, após ser recolhido pelos espanhóis, retornou ao Brasil em 1519 como piloto de Fernão de Magalhães, apenas para, dois anos mais tarde, morrer em Bornéu, na Ásia, onde se achava em companhia de seu filho, um garoto indígena de 9 anos nascido no Rio de Janeiro. E o que pensar do grumete Francisco del Puerto, que viveu 14 anos entre os nativos do Prata e depois traiu os europeus que o recolheram, abrindo o portão de um forte à noite para permitir que espanhóis e portugueses fossem massacrados pelos indígenas?

E esses são apenas alguns dos protagonistas dos 30 primeiros anos do Brasil – as três décadas perdidas. Sua história pessoal, e a própria história de sua época, pode ser reconstruída a partir de cartas, diários de bordo, relatos de viagem e referências esparsas encontradas em arquivos estrangeiros. A ausência de documentos oficiais tem dificultado a pesquisa sobre essa época e, na maior parte dos livros sobre a história do Brasil, o período que vai de 1500 a 1531 se reduz, em geral, a dois parágrafos.

As viagens dos espanhóis Vicente Yañez Pinzón e Diego de Lepe – que se anteciparam a Cabral em alguns meses – também têm sido virtualmente ignoradas pela historiografia oficial. Mas foram elas as primeiras missões exploratórias a aportar nas praias do que viria a ser o Brasil. Pouco mais tarde, a partir de 1504, chegaram os franceses. Embora tenham disputado arduamente com os portugueses, durante mais de 20 anos, o domínio da costa brasileira, a história oficial também tem dedicado pouca atenção a esses episódios – ao contrário, por exemplo, do que acontece com a bem documentada aventura da França Antártica, quando os franceses invadiram o Rio de Janeiro, em 1555, sob o comando de Villegaignon.

Na verdade, é como se, depois de um hiato de 30 anos, a história do Brasil só se iniciasse de fato com a chegada da “missão colonizadora” de Martim Afonso de Sousa, em 1531. Mas também aí persistem os mitos historiográficos. Afinal, ao contrário do que a maior parte dos textos afirma, Martim Afonso não veio fundar cidades ou iniciar a colonização do Brasil. Sua principal missão era, como se verá, explorar o rio da Prata – tido como a porta de entrada para as extraordinárias riquezas do Império Inca.

Este livro pretende contar a história das primeiras expedições ao Brasil e reconstituir a trajetória pessoal de naufragos e degredados, cujo relato encheu de ambição e de esperança a cabeça dos reis de Portugal e Espanha e determinou a ocupação do litoral sul do Brasil. Pretende recuperar também, na medida do possível, a vida cotidiana nas comunidades fundadas por alguns desses mesmos naufragos e degredados na ilha de Santa Catarina e em Cananeia; a história das primeiras expedições dos franceses à América e o dia a dia dos traficantes de pau-brasil, então chamados “entrelpos”. O papel desempenhado por esses homens tem sido frequentemente ignorado e permanece à margem da história oficial. Embora vivessem para além dos limites, para além da lei e para além da ética, eles podem ser considerados os primeiros brasileiros – no sentido literal da palavra, como se verá.

Sem a perseverança, o esforço e a ambição desse elenco de personagens extraordinários, o destino do Brasil ao longo de suas três primeiras décadas teria sido inteiramente diferente. Afinal, foi durante esses anos turvos que o futuro país não só começou a estabelecer sua atual configuração territorial – expandindo-se para além dos exíguos limites impostos pelo Tratado de Tordesilhas – como forjou uma parte considerável de seu imaginário histórico. Mais do que isso: durante as três décadas esquecidas, o Brasil adquiriu seu nome, ajudou a batizar a América e, de certa forma, serviu até de modelo para *A Utopia*, de Thomas Morus.

Mesmo assim, a história empolgante desses anos perdidos não tem sido vista como um processo orgânico e coerente, nem narrada com os detalhes e a dramaticidade que a trajetória individual dos homens que a forjaram parece exigir e impor.

Quase 500 anos depois, naufragos, traficantes e degredados ainda não recuperaram seu lugar na história. É hora de fazê-lo.

# I

## OS ESPANHÓIS DESCOBREM O BRASIL

A praia estava deserta. Não havia ninguém ao longo da enseada nem nas densas matas que a cercavam. A areia, porém, se encontrava repleta de pegadas, num sinal claro de que a terra era habitada. Tal evidência não impediu que os marujos recém-desembarcados gravassem seus nomes e os de seus navios nas árvores e nas rochas costeiras e, a seguir, imprimissem o dia, o mês e o ano de seu desembarque, tomando posse daquele território em nome da Coroa de Castela.

Era 26 de janeiro de 1500 e os homens comandados pelo capitão Vicente Yáñez Pinzón tinham acabado de descobrir o Brasil.

Embora polêmica, a afirmação se baseia em fontes primárias e em pesquisas confiáveis. A viagem de Pinzón foi bem documentada, e cronistas do século XVI se referem a ela em detalhes. Passados cinco séculos, porém, o local no qual os navios de Pinzón aportaram ainda divide os historiadores. Para alguns pesquisadores portugueses, os espanhóis teriam desembarcado ao norte do cabo Orange, atual fronteira entre o Brasil e a Guiana Francesa. Mas, para seus rivais castelhanos – que se basearam no depoimento do próprio Pinzón –, o desembarque se deu no cabo de Santo Agostinho, em Pernambuco.

Foi apenas em 1975 que o então capitão de mar e guerra e, mais tarde, contra-almirante Max Justo Guedes, à época diretor do Serviço de Documentação Geral da Marinha Brasileira, estabeleceu, de maneira irrefutável, que Pinzón e seus homens chegaram à ponta de Mucuripe, hoje incorporada à área urbana da cidade de Fortaleza, capital do Ceará – e a meio caminho entre o cabo Orange e o de Santo Agostinho (*veja mapa na página 14*).

Max Justo Guedes se baseou nos documentos originais que descrevem a jornada de Pinzón,<sup>1</sup> na *polêmica judicial* que se seguiu à viagem e, acima de tudo, em um mapa feito em 1501 pelo cosmógrafo Juan de la Cosa.

#### NA BARRA DOS TRIBUNAIS

*As chamadas Probanzas del Fiscal foram o pleito judicial que Diego Colombo, filho de Cristóvão Colombo, moveu contra a Coroa de Castela para assegurar os direitos do pai. Todos os navegadores que participaram da descoberta da América foram ouvidos e prestaram depoimentos juramentados. As audiências se iniciaram na ilha de São Domingos, no Caribe, em dezembro de 1512 e se encerraram em agosto de 1515, em Sevilha, na Espanha. Tanto Pinzón quanto os principais capitães de sua frota foram ouvidos durante o julgamento. Em seu depoimento, Pinzón afirmou que havia aportado no cabo de Santo Agostinho, em Pernambuco – mas provavelmente se equivocou, ou mentiu.*

Graças ao depoimento dos cronistas da expedição, sabe-se que a terra surgira à frente de Pinzón e de seus homens poucas horas antes do desembarque. Era uma longa ponta, alta e verdejante, que entrava mar adentro, como um dedo, cercada de dunas de areia muito alva e resplandecente. Os marinheiros a avistaram com satisfação e alívio, já que, poucos dias antes, em alto-mar, a expedição passara por momentos terríveis: as quatro caravelas haviam enfrentado uma tempestade que se prolongara por uma semana. Quando muitos dos homens a bordo já consideravam aquela viagem sem volta, o sol brilhou outra vez. As águas do mar se tornaram turvas, coalhadas de plantas marinhas e de areia em suspensão, sinal de que eles estavam se aproximando da terra.

Pouco antes das 10 horas da manhã do dia 26 de janeiro de 1500, montado na gávea, no alto do mastro de uma das caravelas, um marinheiro avistou os contornos azul-esverdeados do que parecia ser um grande cabo. Uma sonda foi lançada e indicou 16 braças (ou 28 metros) de profundidade. As embarcações avançaram com cuidado, ancorando a cerca de 10 quilômetros da vasta enseada de águas cálidas e verdosas. Alguns botes foram enviados a terra e a cerimônia de posse foi realizada imediatamente.

O chefe da missão, *Vicente Pinzón*, era um navegador experiente. Oito anos antes de

desembarcar no Brasil, ele tinha acompanhado Cristóvão Colombo na gloriosa viagem que, a 12 de outubro de 1492, os conduziu a certas ilhas misteriosas, repletas de árvores e de “gente nua (...) de corpos bonitos e cara muito boa (...) mansos e pacíficos”.<sup>2</sup> Embora tal arquipélago na verdade ficasse no mar do Caribe, tanto Colombo como Pinzón concluíram de imediato que haviam chegado ao litoral oriental da Ásia.

Apesar de em janeiro de 1500 essa tese parecer cada vez menos provável, Colombo e o próprio Pinzón continuavam acreditando que as terras que tinham descoberto em 12 de outubro de 1492 eram parte de Cipango (o Japão de Marco Polo) e que eles haviam encontrado o caminho marítimo que conduzia da Europa para a Ásia pela rota do poente. Mas o fato é que quase uma década se passara desde então e as opulentas cidades do Oriente, com suas sedas e suas especiarias, ainda não haviam sido encontradas nem por Colombo nem por nenhum de seus seguidores. Por isso, nos primeiros anos do século XVI vastas extensões do oceano Atlântico continuavam sendo percorridas pelos espanhóis em busca de uma terra que não estava lá.

Dessa vez, Pinzón havia financiado a expedição do próprio bolso. Com o dinheiro que recebera como prêmio pela descoberta de 1492, ele armou quatro caravelas e contratou cerca de 150 homens, entre os quais seus sobrinhos Arias Pérez e Diogo Fernández, mais os pilotos Juan de Umbria, Juan de Xerez e Juan Quintero – veteranos das três primeiras viagens de Colombo. No dia 18 de novembro de 1499, a frota zarpuou em direção às ilhas Canárias, localizadas diante da costa ocidental da África.



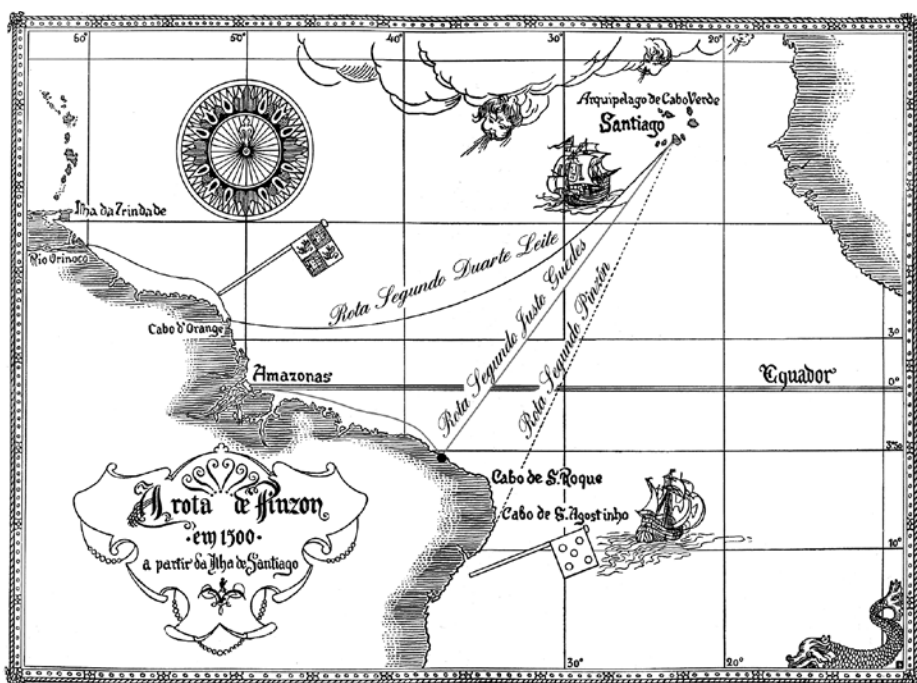
---

*Nascido em 1460, Vicente Yáñez Pinzón (acima) era nativo de Palos, um dos principais portos do sul da Espanha. Lá mesmo, por volta de 1489, ele conhecera Cristóvão Colombo. Junto com seus irmãos, Martín Alonso e Francisco, Vicente não apenas aceitou participar da viagem de alto risco que Colombo havia convencido os reis Fernando e Isabel, de Aragão e Castela, a financiar como bancou, junto com os irmãos, um oitavo dos custos da expedição. Escalado para ser o capitão da caravela Niña, Vicente também se tornou o maior responsável pelo recrutamento da tripulação: foi ele quem convenceu os relutantes marujos de Palos a seguir uma rota que até então jamais havia sido percorrida. Ao contrário de Francisco e Martín (que morreu poucos dias após o retorno à Espanha, em 1493, já rompido com Colombo), Vicente permaneceria fiel ao almirante genovês até a morte dele, em maio de 1506.*

Antes do Natal de 1499, as quatro caravelas já aportavam em Santiago, uma das ilhas do arquipélago de Cabo Verde, na qual permaneceriam ancoradas por cerca de três semanas. Então, no dia 13 de janeiro de 1500, Pinzón partiu rumo ao sudoeste, em direção às novas terras que o próprio Colombo e Alonso de Hojeda tinham descoberto havia pouco mais de um ano e que ficavam ao sul das ilhas do Caribe, achadas em 1492. Como seus dois antecessores, Pinzón também esperava chegar às porções continentais da Ásia.

*O mapa abaixo representa a rota de Pinzón segundo três interpretações. A primeira indica sua chegada ao cabo Orange. Essa tese foi defendida pelo historiador luso Duarte Leite, em 1926. A segunda, estabelecida por Justo Guedes, marca sua chegada ao Ceará e é a mais provável. A terceira o conduz até o cabo de Santo Agostinho (PE) e baseia-se nas afirmativas feitas pelo próprio Pinzón em 1515.*

Nos oito dias seguintes à partida de Santiago, tudo correu bem e os ventos alísios empurraram os navios de Pinzón no rumo desejado. Mas a 21 de janeiro, assim que a frota cruzou o equador e a estrela Polar – um símbolo universal de localização para os navegantes – “afogou-se” no horizonte norte, “nasceu uma terrível tempestade



de ondas e turbilhões de vento”.<sup>3</sup> Por uma semana, vagalhões enormes e os ventos uivantes que os acompanhavam quase fizeram soçobrar as caravelas. Elas só conseguiram “seguir seu caminho com grande perigo”.<sup>4</sup>

Ironicamente, o mau tempo acabaria permitindo a Pinzón realizar uma das mais rápidas travessias entre Cabo Verde e o Brasil. Suas caravelas gastaram apenas 13 dias para cobrir uma distância de 1.400 milhas náuticas (ou cerca de 2.390 quilômetros) – trajeto que custaria cerca de um mês de viagem a quase todas as expedições subsequentes, entre as quais a comandada pelo português Pedro Álvares Cabral. E então, na manhã de 26 de janeiro de 1500, vencidos todos os perigos do mar, Pinzón e seus homens desembarcaram em um cabo.

Eles o chamaram de “Santa Maria de la Consolación”. Era a ponta do Mucuripe, no Ceará.

Ali, Pinzón permaneceu apenas um dia ou dois. Durante a noite, após o desembarque, seus homens tinham visto grandes fogueiras ardendo a distância, na costa que se estendia em direção ao noroeste. Na manhã de 27 (ou 28) de janeiro, a frota zarpou naquela direção. Depois de navegar pouco mais de 100 quilômetros, os navios chegaram à foz de um rio tão belo que Pinzón o batizou com o nome de rio Formoso. Provavelmente era o atual rio Curu, 120 quilômetros ao norte de Fortaleza.

Na praia, às margens do rio, havia cerca de 40 nativos. Os espanhóis desembarcaram em quatro escaleres e tentaram estabelecer contato com eles. Mas guizos, colares de contas e espelhos não foram



---

*Na gravura acima, uma versão romanceada do confronto entre os homens de Pinzón e os Potiguar, às margens do rio Curu, no Ceará, publicada por autor anônimo em 1886.*

capazes de atraí-los e os indígenas mantiveram distância. De repente, um deles lançou à areia um objeto dourado: era “uma vara”, diz um dos cronistas da expedição, ou uma “barra de dois palmos”, de acordo com outro.<sup>5</sup> Quando um dos marujos adiantou-se e se agachou para apanhá-la, os nativos se jogaram sobre ele. Armado de espada e escudo, o marinheiro lutou para se defender, mas foi morto por um golpe de tacape desferido pelas costas. Um conflito violento eclodiu então entre cerca de 20 espanhóis e os 40 nativos.

Em outubro de 1500, menos de um mês após ter retornado à Espanha, Pinzón manteve um encontro com o sacerdote, militar e historiador italiano Piero Martir de Anghiera<sup>6</sup> – que veio a se tornar o principal cronista daquela viagem. Durante uma tarde inteira, Pinzón contou a ele o que teria se passado às margens do rio Curu. Eis a narrativa do capitão, conforme redigida por Anghiera:

“Dentro do rio, aqueles homens belicosos cercam o bote, avançam temerariamente e agarram da margem o corpo dos escaleres. São trucidados a lança e a espada como ovelhas, porque estavam nus. Nem assim se retiram. Arrebatam do poder dos nossos um barco, depois de trespassado e morto com uma seta o seu mestre; os outros puderam safar-se. Para concluir em breves palavras [pois tão ansiosamente me fazes ver que te retiras]: mataram oito dos nossos com setas e dardos e mal houve um que não recebesse alguma ferida. Se suas setas tivessem sido ervadas [envenenadas], nenhum dos nossos teria conservado a existência.”

Esse primeiro encontro entre espanhóis e indígenas no Brasil é surpreendente e em tudo desigual àquele que, três meses mais tarde, aguardaria os portugueses, na Bahia. A explicação é simples: enquanto Cabral e seus homens encontraram-se com os Tupiniquim e estabeleceram com eles uma relação pacífica, os marujos de Pinzón desembarcaram no território dos Potiguar e podem tê-los provocado.

Os Potiguar – “comedores de camarão”, em tupi – eram cerca de 90 mil. Seu território se estendia desde o rio Acaraú (100 quilômetros ao norte do Curu) até a altura da atual cidade de João Pessoa (uns 600 quilômetros mais ao sul). Embora os Potiguar fossem agressivos, alguns historiadores<sup>7</sup> acham que Pinzón não contou toda a verdade sobre o episódio. O fato de ele, pouco mais tarde, ter capturado 36 nativos para vendê-los como escravos na

Espanha parece indicar que, naquele primeiro encontro, os espanhóis teriam tentado prender alguns indígenas – e foram rechaçados por eles.

O fato é que, após o embate às margens do rio Curu, Pinzón e seus homens decidiram partir, seguindo a linha da costa, rumo ao noroeste. No dia seguinte ao combate, vislumbraram outro acidente geográfico do litoral brasileiro. Era uma ponta arenosa, tão formosa e bem-feita que se assemelhava a “um vermelho bico de cisne mergulhando no oceano”.<sup>8</sup> Decidiram chamá-la de “Rostro Hermoso” (ou “Face Linda”). Tratava-se da ponta de Jericoacoara – cuja beleza hoje atrai turistas de todo o mundo. Ali, Pinzón mandou fincar uma cruz com os brasões da Coroa de Castela e seguiu em frente, acompanhando os caprichosos contornos do litoral. Alguns dias mais tarde, outro capitão espanhol, Diego de Lepe, encontrou essa cruz. Poucas semanas depois, Lepe cruzaria com a frota de Vicente Pinzón, sem vê-la.

Nos primeiros dias de fevereiro de 1500, a 40 léguas (cerca de 240 quilômetros) a nordeste da ponta de Jericoacoara, os homens de Pinzón viveriam a mais surpreendente experiência de sua viagem. Ela se iniciou quando eles escutaram um estrondo contínuo e inquietante. A seguir, seus navios foram agitados por correntes fortíssimas. Então os marujos perceberam que as águas pelas quais navegavam já não eram salgadas: os baldes jogados do convés voltavam cheios de água doce.

Pela primeira vez na história, os europeus deparavam com o fenômeno que os indígenas chamavam de *pororoca* (“estrondo”, em Tupi-Guarani). Era o majestoso encontro das águas do rio Amazonas com as águas do oceano Atlântico.

Vencendo a maré e balançando sobre ondas de quase dois metros, Pinzón seguiu em frente e logo chegou à imensa foz de um rio, “uma boca que saía no mar 15 léguas (cerca de 90 quilômetros), com grandíssimo ímpeto”.<sup>9</sup> Os espanhóis concluíram que um curso d’água tão monumental só poderia “nascer em vastos montes”<sup>10</sup> e que necessariamente precisaria percorrer uma enorme distância antes de se tornar poderoso a ponto de “adoçar” o mar. Tiveram então a certeza de que a terra que ele banhava deveria ser parte de um continente: a Ásia, julgaram eles.

Aquele “mar doce” estava coalhado de ilhas – algumas enormes; todas “felizes pela fertilidade do solo”; a maioria “habitada de gente mansa e sociável, mas pouco úteis para os nossos porque não possuem produtos

desejáveis, a saber: ouro e pedrarias”.<sup>11</sup> A frota de Pinzón estava na baía de Marajó. Os nativos chamavam a região de Mariatambal. Pinzón manteve o nome, mas batizou aquele imenso curso d’água de *Santa Maria de la Mar Dulce*. Tinha acabado de descobrir o maior rio do planeta – o mesmo que, 40 anos mais tarde, seria chamado de Amazonas pelo primeiro explorador que o navegou da nascente à foz, o também espanhol Francisco de Orellana.

Pinzón decidiu explorar o interior da região, que julgava ser “a Índia além do Ganges, nas proximidades da grande cidade de Catai (a China)”.<sup>12</sup> Seus navios subiram o curso do rio imenso, avançando contra a corrente e percorrendo cerca de 50 léguas (aproximadamente 300 quilômetros) com muita dificuldade. As margens eram densamente habitadas e repletas de aldeias. Havia árvores tão grandes “que um cordão de 16 homens unidos pelas mãos não era capaz de abraçá-las”.<sup>13</sup> Os animais eram todos desconhecidos e pareciam monstruosos. Um deles, um enorme sariguê (espécie de gambá), foi levado para a Espanha, aonde chegou morto, mas seu corpo, “bem conservado, causou a admiração de quantos o viram”.<sup>14</sup>

A exploração se prolongou por duas semanas. À noite, quando os navios ancoravam, da floresta ecoavam ruídos assustadores. Durante o dia, milhares de pássaros enchiam o ar com o trinado maravilhoso de seu canto. “Para não retornar sem ganho”, conta Anghiera, “[Pinzón] levou daí 36 escravos, pois outra coisa não achou”, embora, a cada novo encontro, os nativos lhe assegurassem que “dentro da terra havia grande quantidade de ouro” – ou pelo menos foi isso que os espanhóis entenderam dos sinais que os indígenas lhes faziam.

## AS JORNADAS DE LEPE E DE HOJEDA

Enquanto os navios de Vicente Pinzón se encontravam navegando pelas águas escuras do Amazonas, uma outra expedição espanhola cruzou ao largo da baía de Marajó. Era uma frota de três caravelas, chefiada por Diego de Lepe – que, por coincidência ainda maior, era parente de Pinzón.

Lepe também partira de Palos, no início de dezembro de 1499. Como seu primo, ele zarparou em direção às Canárias e, a seguir, ancorou na ilha do Fogo, uma das dez que constituem o arquipélago de Cabo Verde, localizado defronte à costa do Senegal, na África. Dali, partiu rumo ao sudoeste, decidido

a seguir a rota que Cristóvão Colombo descobrira em sua terceira viagem à América, em maio de 1498, e que já fora singrada pela expedição de Alonso de Hojeda e pela própria frota de Pinzón. Como os que tinham partido antes dele, Lepe também pretendia chegar aos fabulosos reinos de Cipango e Catai.

Ao cabo de 20 dias de navegação oceânica, Diego de Lepe avistou terra. Como restam pouquíssimas fontes para a reconstituição de *sua viagem*, não se sabe ao certo em que ponto da costa brasileira seus navios aportaram, no início de fevereiro de 1500. Alguns historiadores acham que foi no cabo de Santo Agostinho, em Pernambuco. Outros afirmam que foi no cabo de São Roque, o ponto da costa brasileira geograficamente mais próximo da África, localizado a uns 100 quilômetros ao norte da atual cidade de Natal, no Rio Grande do Norte.<sup>15</sup> Dali, Lepe teria seguido em direção ao sul, mas, ao perceber que a costa se inclinava em direção ao sudoeste, fez a volta e partiu para o norte, seguindo a mesma rota que Pinzón percorrera um mês antes.

Quando a frota chegou à baía de Marajó, Lepe deparou com aldeias fumegantes e nativos enfurecidos. Provavelmente era o resultado da recente passagem de seu primo Pinzón por ali. Mas disso Diego de Lepe não pôde obter notícia, já que, a cada desembarque, os indígenas atacavam seus homens com redobrada ferocidade. Certa ocasião, segundo a narrativa do frei Bartolomeu de las Casas, 11 tripulantes da frota foram surpreendidos quando enchiam barris com água de um córrego e mortos numa praia baixa e lamacenta.

Depois de capturar 20 escravos, provavelmente em algum lugar da costa hoje pertencente

#### A VIAGEM DE LEPE

*Apenas três fontes originais se referem à viagem de Diego de Lepe à América. São elas: uma carta que os Reis Católicos, Fernando e Isabel, enviaram ao bispo de Córdoba, Juan Rodrigues de Fonseca, em 15 de novembro de 1500; a narrativa da viagem feita pelo historiador frei Bartolomé de las Casas; e as menções feitas à expedição durante o processo judicial chamado de Probanzas del Fiscal, já citado.*

ao Maranhão, Lepe seguiu rumo às ilhas do Caribe, onde os espanhóis já haviam estabelecido alguns vilarejos. Durante esse percurso, feito em abril de 1500, Diego de Lepe se tornou o descobridor de toda a faixa litorânea que vai do cabo Norte, no atual Amapá, à foz do Oiapoque, o rio que hoje delimita a fronteira entre o Brasil e a Guiana Francesa.

O trecho seguinte do litoral – aquele que se estende do Oiapoque ao rio Corantijn (na atual fronteira entre o Suriname e a Guiana) – havia sido descoberto menos de um ano antes pelo espanhol Alonso de Hojeda, que navegara por ali em companhia do piloto e cartógrafo Juan de la Cosa e de um cosmógrafo florentino chamado... Américo Vespúcio. A presença de Vespúcio e de Juan de la Cosa nessa viagem a vincula à história do Brasil. Vale a pena, portanto, recordá-la. Para isso, contudo, é aconselhável recuar um pouco no tempo e averiguar o papel até então desempenhado por Hojeda na trama dos descobrimentos.

Alonso de Hojeda (ou Ojeda), jovem e temerário fidalgo, era o típico conquistador espanhol. “Alto e atraente”, dizem que ele despertava “a atenção tanto de mulheres quanto de homens”. Mas, além de corajoso e destemido, era também homem “ganancioso, rude e extremamente cruel”.<sup>16</sup> Depois de participar, desde muito jovem, da luta pela reconquista cristã da Península Ibérica, ele se tornara um dos favoritos da rainha Isabel, mulher do rei D. Fernando. Diz a lenda que a soberana teria ficado impressionada com as piruetas que o jovem fidalgo fora capaz de realizar, pendurado em uma viga suspensa na Giralda, uma torre de mais de 50 metros no centro de Sevilha.

Fato ou ficção, a verdade é que Alonso de Hojeda se tornou também um protegido de D. Juan Rodrigues de Fonseca, bispo de Córdoba e responsável por todos “os negócios da Índia”. Foi provavelmente para agradecer aos dois principais admiradores de Hojeda – a rainha e o bispo – que Colombo o escolheu como capitão de uma das caravelas que fariam parte de sua segunda viagem à América. O almirante teria o resto da vida para lamentar a decisão.

De fato, em setembro de 1493, Colombo e Hojeda partiram da Espanha a bordo de uma armada imponente, com 17 navios e 1.200 tripulantes.

Embora eles tenham descoberto as ilhas de Porto Rico, Jamaica e Hispaniola (hoje dividida entre Haiti e República Dominicana), a viagem foi um fiasco. Após cometer uma série de atrocidades contra os nativos, Hojeda fugiu para Cuba sem comunicar ao almirante. De lá, retornou para a Espanha. Ao chegar à Europa, conseguiu se livrar de todas as punições, não só por suas relações na corte, mas também porque Colombo – que já se revelara péssimo administrador – estava caindo em desgraça com os Reis Católicos. Desse modo, suas acusações contra desertores como Hojeda foram solenemente ignoradas.

Ainda assim, em 1498, cinco anos após os desastrosos episódios que marcaram essa segunda expedição ao Caribe, Colombo conseguiu obter financiamento para uma terceira tentativa de encontrar, a oeste da Europa, as ricas cidades do Oriente – as mesmas que Marco Polo havia visitado e descrito dois séculos antes.

Ocorre que, apenas três dias antes de Colombo zarpar de Sevilha, Vasco da Gama tinha chegado à Índia – embora disso, naquele momento, nem Cristóvão nem ninguém na Europa tivesse notícia. Com efeito, em 27 de maio de 1498 os portugueses haviam sido capazes de concretizar um sonho acalentado por quase um século: após contornar a África e cruzar o oceano Índico, Gama tinha descoberto a rota que conduzia da Europa ao reino das especiarias pelo único caminho marítimo possível.

Na verdade, fora apenas porque ficara sabendo que seu genro, o rei D. Manoel, de Portugal, havia enviado aquelas três caravelas comandadas por Vasco da Gama com a missão de atingir a Índia por mar – e porque soubera também que o rei

*Abaixo, retrato do Rei Católico D. Fernando, de Aragão, marido da rainha D. Isabel, de Castela, e, junto com a esposa, principal financiador das viagens de Colombo.*

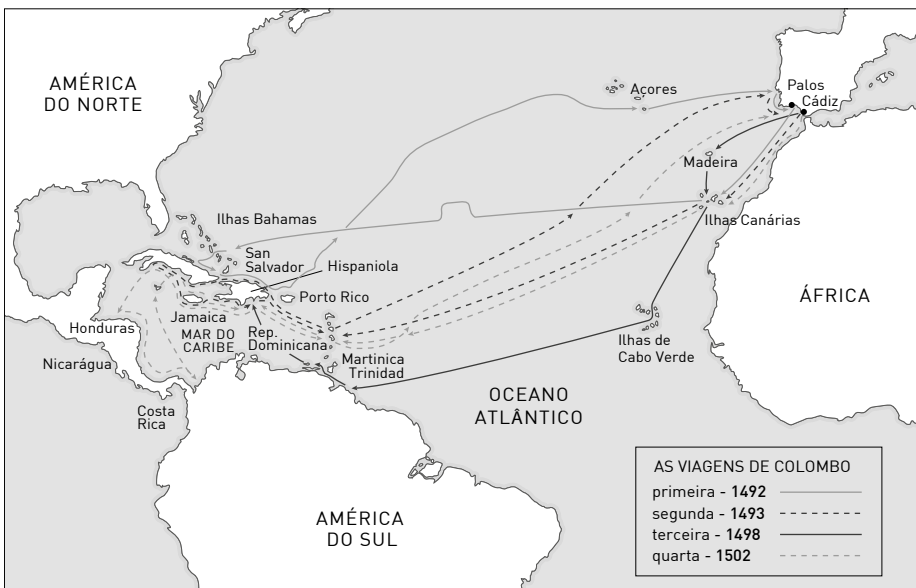


da Inglaterra, Henrique VII, tinha acabado de contratar o genovês Giovanni Caboto para que ele tentasse descobrir um caminho marítimo para a China através do mar do Norte – que D. Fernando havia decidido dar uma nova (e supostamente última) chance para Colombo.

Ao partir de Sevilha, em 30 de maio de 1498, Colombo decidiu mudar de tática, alterando radicalmente a rota que havia percorrido em suas viagens anteriores. Seguiu direto até as Canárias, mas aí, ao invés de guinar para oeste, no rumo dos ventos alísios – rota que o conduziria novamente ao Caribe –, o almirante preferiu descer ao longo do litoral africano e seguiu até o arquipélago de Cabo Verde. Só então guinou para o poente, cruzando o Atlântico em latitudes mais próximas da linha do equador (*veja a rota das quatro viagens de Colombo abaixo*).

De acordo com o historiador americano Samuel Eliot Morison (1887-1976), ao escolher essa rota, o descobridor da América estaria, na verdade,

*O mapa abaixo mostra a rota seguida por Colombo em suas quatro viagens à América. Na terceira delas, ao chegar às Canárias, o almirante decidiu “descer” até as ilhas de Cabo Verde e só então guinar para oeste. Essa rota guarda certas semelhanças com o caminho marítimo seguido por Vasco da Gama, cerca de um ano antes. Isso parece ser o indicativo de que Colombo de fato estava seguindo os conselhos que lhe teriam sido dados pelo rei D. João II, de Portugal.*



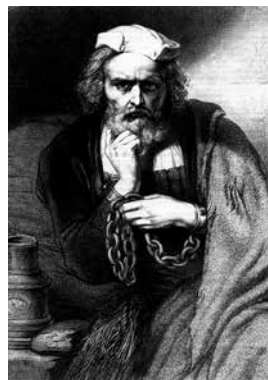
disposto a comprovar uma informação que o rei D. João II, de Portugal (morto em 1495), teria lhe dado em 1493: a de que ao sul das ilhas do Caribe, que o próprio Colombo havia descoberto um ano antes, existia um continente.

Fosse assim ou não, o fato é que, ao meio-dia de 31 de julho de 1498, Cristóvão Colombo se tornou (sem o saber) o descobridor oficial da América do Sul. Embora cinco anos antes ele tivesse obrigado seus homens a jurar, sob terríveis ameaças, que a ilha de Cuba era terra firme, a verdade é que só naquele momento o almirante estava enfim aportando em extensões continentais.

Mais uma vez, porém, a primeira terra avistada era apenas uma ilha. Colombo batizou-a de Trinidad – nome que se mantém até hoje. Logo a seguir, a pequena frota (constituída por uma nau e duas caravelas, tão diferente da portentosa esquadra com 17 embarcações que ele orgulhosamente comandara em sua segunda viagem, entre setembro de 1493 e junho de 1496) chegou ao golfo de Pária, na costa da atual Venezuela.

Colombo cruzou então pelo delta do rio Orenoco e navegou ao longo do litoral da Venezuela, passando por uma grande ilha que chamou de Margarita. Em seguida, o almirante guinou para o norte, voltando a singrar, pela terceira vez em sua vida, as águas translúcidas do Caribe.

Apesar de os indígenas de Pária assegurarem que a região era rica em pérolas, Colombo não explorou a terra firme. Ao rei D. Fernando ele justificou essa atitude com duas explicações: primeiro, seus navios seriam “grandes demais para aproximar-se da costa”.<sup>17</sup> De fato, as duas caravelas utilizadas naquela viagem tinham, respectivamente,



---

*Cristóvão Colombo retornando acorrentado para a Espanha, depois de ser destituído de seus cargos na América.*



---

*A Rainha Católica Isabel, de Castela, que era contrária à escravização dos nativos do Novo Mundo.*

100 e 70 toneladas de arqueação. Seu calado era, portanto, bem maior do que o das caravelas “boas para descobrir” usadas pelos portugueses em explorações costeiras (que, em geral, tinham entre 25 e 40 toneladas). Além disso, o almirante estava “com os olhos quase perdidos por não dormir, devido às longas vigílias que havia tido”.<sup>18</sup>

Em 18 de outubro de 1498, a nau capitânia da frota de Colombo partiu da ilha de São Domingos, no Caribe, em direção à Espanha, para comunicar as novas descobertas. O próprio Colombo permaneceria por mais dois anos no Caribe (de onde só retornaria em outubro de 1500, acorrentado e destituído de seus cargos). Em dezembro de 1498, quando a capitânia chegou a Sevilha, as notícias sobre as pérolas do golfo de Pária se espalharam pelo reino. Vários aventureiros se dispuseram a verificar a veracidade daquelas informações. Quem primeiro obteve licença real para explorar a região – concedida pelo bispo Fonseca e sancionada pela rainha Isabel – foi justamente... o belo e inescrupuloso Alonso de Hojeda, o desafeto de Colombo.

Assim, em 18 de maio de 1499, financiado por banqueiros e mercadores de Sevilha, e acompanhado pelo cosmógrafo Juan de la Cosa e pelo florentino Américo Vespúcio (que talvez também tenha ajudado a financiar a expedição), Hojeda partiu de Cádiz com três caravelas. A tripulação era formada “pelos homens mais brutais”<sup>19</sup> que Hojeda pudera recrutar – de tal forma que o historiador Samuel E. Morison chamou a frota de “uma esquadra semipirata”. De fato, na viagem de ida, Hojeda vendeu armas e pólvora para os árabes no porto de Safi, no Marrocos; tomou uma caravela

portuguesa que navegava ao longo da costa africana, incorporando-a à sua frota; e saqueou a casa da filha da amante de Colombo, *Doña Beatriz de Perez y Bobadilla, nas Canárias*.

Em fins de junho de 1499, após cruzar o Atlântico, a expedição avistou terra. Provavelmente era o litoral das Guianas. Seguindo rumo ao noroeste, Hojeda cruzou pelo soberbo delta do Orenoco e, como Colombo antes dele, se espantou com o volume d'água que esse rio jogava contra o mar – fenômeno muito similar à pororoca provocada pelo Amazonas e que Pinzón vislumbraria seis meses mais tarde. Ali, de fato, Hojeda obteve algumas pérolas, mas logo se incompatibilizou com os indígenas, depois que eles se recusaram a fornecer alimentos para a sua tripulação; 20 nativos – provavelmente os chefes – foram passados a fio de espada em frente à tribo estarecida.

Em seguida, a frota de Hojeda penetrou no golfo de Pária, que Colombo descobrira um ano antes, passou pela ilha Margarita e, a seguir, descobriu as atuais Bonaire e Curaçao, entrando no golfo de Maracaibo. Dentro dessa ampla baía, os espanhóis viram uma aldeia erguida sobre palafitas. Hojeda chamou-a de Venezuela, ou “pequena Veneza”. Sem saber, estava batizando um futuro país.

Em fins de maio de 1500, depois de inúmeros ataques a aldeias localizadas em várias ilhas do Caribe (e quando a esquadra de Cabral já havia deixado Porto Seguro, zarpando em direção à Índia) a frota de Hojeda iniciou seu retorno à Espanha. Levava 232 escravos a bordo – embora a rainha Isabel, convencida da inalienável “liberdade natural” dos nativos, tivesse proibido terminantemente a escravização dos habitantes das terras recém-descobertas.

#### A VIÚVA NEGRA

*Foi no dia 2 de setembro de 1492, quando chegou à ilha de Gomera, uma das Canárias, durante a viagem que o levaria a descobrir a América, que Cristóvão Colombo conheceu Doña Beatriz de Perez y Bobadilla, viúva do antigo governador de Gomera. Segundo o relato de alguns de seus marinheiros, Colombo teria se interessado por ela. Em 2 de outubro do ano seguinte, ao retornar do Caribe, Colombo tornou a aportar em Gomera, para rever Doña Beatriz. Em maio de 1498, Colombo voltaria a Gomera para se encontrar com a amante. Mas o caso terminou abruptamente quando o almirante soube que, pouco antes, Beatriz mandara enforcar um homem que espalhara o boato de que ela e Colombo tinham um caso. O corpo desse homem ficara exposto na frente do castelo de Doña Beatriz até apodrecer. Mais tarde, ela se casou com D. Alonso de Lugo, capitão da Gran Canária, tido como um homem tão cruel quanto ela mesma. A filha de Doña Beatriz se chamava Inés de Perez e vivia na ilha de Lanzarote, uma das Canárias. Ao saquear a casa dela, Hojeda teria obtido uma fortuna em joias. Esses casos foram narrados por Samuel E. Morison.*



*Juan de la Cosa, companheiro de Colombo na descoberta da América e cartógrafo que fez o primeiro mapa no qual foi representado um trecho do litoral do Brasil, então ainda identificado como uma ilha.*

Pelos curiosos meandros da História, essa viagem de Alonso de Hojeda acabaria estabelecendo uma estreita e peculiar relação com a história do Brasil. Começando pelo fim: em 1854, Francisco Adolfo de Varnhagen (1816-1878), um dos mais profícuos historiadores brasileiros, defendeu a tese (e a ela se manteve fiel até a morte) de que Hojeda fora o primeiro europeu a chegar às terras que hoje pertencem ao Brasil. Tese essa que, na época, teve, como é fácil supor, grande impacto e repercussão nos círculos acadêmicos e no meio intelectual.

De acordo com Varnhagen, um mês após partir das Canárias, Hojeda teria aportado não nas Guianas, mas quase dois mil quilômetros mais ao sul, no delta do rio Assu, no atual Rio Grande do Norte, quase na fronteira com o Ceará, e só então seguido até a Venezuela. Ocorre que Varnhagen foi induzido ao erro pela carta que Américo Vespúcio redigiu em Sevilha, em 18 de julho de 1500, e enviou para Lorenzo di Pierfrancesco de Médici, narrando sua atribulada jornada em companhia de Hojeda (cujo nome não citou uma única vez, dando a entender que ele próprio chefiara a missão). Mas Vespúcio ou mentiu, ou se equivocou nas medições astronômicas, errando em cerca de dez graus a latitude das terras então visitadas. Sabe-se hoje que a expedição de Hojeda e Vespúcio com certeza não esteve ao sul das Guianas.

De todo modo, a própria presença de Américo Vespúcio na frota de Hojeda é o segundo ponto em comum entre essa viagem e a história do Brasil. Afinal, menos de um ano após seu retorno à Espanha, Vespúcio passaria a servir o

rei de Portugal, partindo para uma nova expedição – quando, então, de fato viria ao Brasil. Por fim, foi também depois de acompanhar Hojeda em 1498 que o piloto e cartógrafo Juan de la Cosa produziu o primeiro mapa a representar a América – e também o primeiro no qual aparece um trecho do litoral brasileiro.

Companheiro de Colombo em suas duas primeiras viagens, em 1492 e 1493, *Juan de la Cosa* foi recrutado, ou se alistou, na expedição de Hojeda. Nascido em Biscaia, na Espanha, em 1460, era um navegador com larga experiência. Na viagem que culminara com o descobrimento da América, em 1492, havia sido o capitão (e, segundo alguns historiadores, era o proprietário) da nau *Santa Maria*, na qual viajou o próprio Colombo e que naufragou no Caribe. Nos documentos relativos à expedição subsequente, realizada já no ano seguinte, 1493, *La Cosa* surge nos documentos identificado apenas como “mestre na arte de fazer cartas de marear”. E foi justamente com essa qualificação que seu nome acabou se vinculando à história do Brasil.

Com efeito, ao retornar a Sevilha, em maio de 1500, ele começou a fazer o mapa que entraria para a história da cartografia mundial. Em junho, quando a carta já estava sendo desenhada, *La Cosa* ficou sabendo que uma expedição portuguesa, comandada por Pedro Álvares Cabral, havia descoberto “uma ilha” no Atlântico, mais ou menos a 15º de latitude sul. Tal informação havia chegado à Europa através da caravela de Gaspar de Lemos, que Cabral mandara retornar a Portugal com a notícia do descobrimento. De imediato, *La Cosa* tratou de incluir essa suposta “ilha” em sua obra.

No último dia de setembro de 1500, depois de ter deixado o Amazonas e seguido para o Caribe, Vicente Pinzón também retornara à Espanha. Há indícios de que, ao chegar a Sevilha, Pinzón se encontrou com Juan de la Cosa na primeira semana de outubro, quando o mapa já estava quase pronto. Ao final do mês, *La Cosa* partiria novamente para o mar. Antes de zarpar, porém, teve tempo de acrescentar à sua obra o trecho que representa a costa brasileira, desde o Ceará até o Amapá – trecho esse que lhe fora descrito por Pinzón.

O mapa de *Juan de la Cosa* se tornaria a principal prova de que Pinzón foi o primeiro navegador europeu a desembarcar oficialmente em terras hoje brasileiras, embora, até os estudos pioneiros de Max Justo Guedes (1927-2011), concluídos em 1975, fosse bastante difícil precisar exatamente onde. O próprio mapa tem uma trajetória atribulada: desapareceu no final do século XVI e só foi reencontrado em 1828, quando um diplomata holandês, o barão de Walckenaer, o adquiriu de um antiquário parisiense. Em 1832, Alexander von Humboldt estudou o mapa na própria biblioteca de Walckenaer e divulgou sua existência ao mundo científico. Em 1853, o Museu Naval de Madri conseguiu adquirir a obra de *La Cosa* e a incorporou ao seu acervo, do qual faz parte até hoje.

*Abaixo, a reprodução do trabalho feito por Max Justo Guedes, do Serviço Geral de Documentação da Marinha Brasileira, no qual ele justapõe os contornos do mapa de Juan de la Cosa aos contornos de um mapa atualizado do litoral brasileiro. Foi baseado nessa justaposição que Justo Guedes pôde concluir que Vicente Pinzón aportou na ponta de Mucuripe, no Ceará, tornando-se, assim, o primeiro navegador europeu a desembarcar oficialmente no Brasil.*

Foi lá, no ano seguinte, que Varnhagen o examinou e concluiu que Alonso de Hojeda estivera no Brasil em junho de 1499, seis meses antes de Pinzón e nove antes de Cabral. Mas seus estudos – que, mais

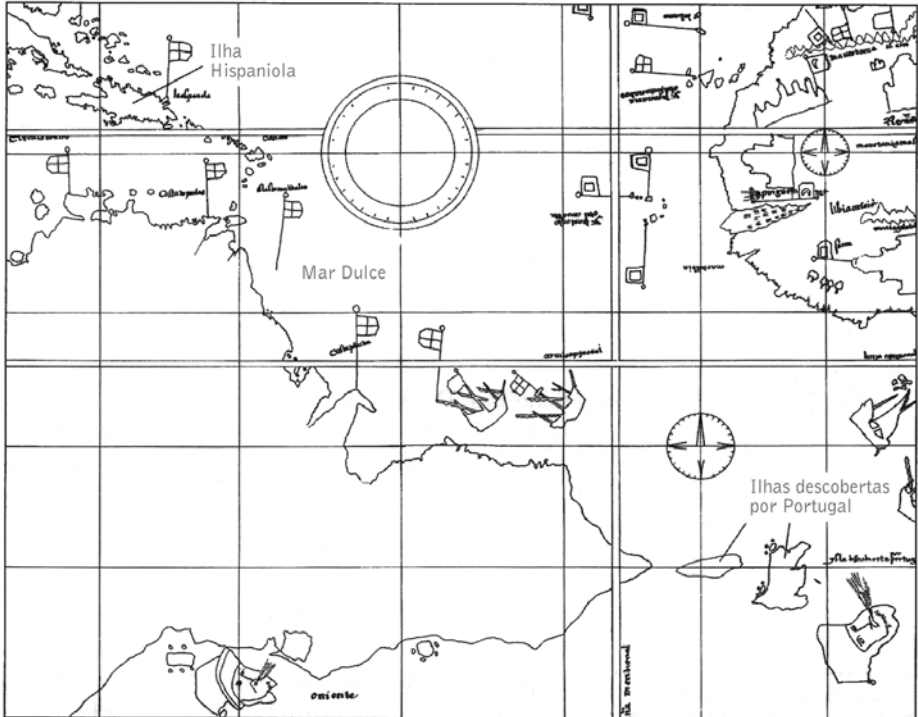


do que no mapa de La Cosa, se fundamentaram no relato feito por Américo Vespúcio – estavam equivocados. Atualmente está provado que Hojeda não esteve em território brasileiro.

## ENTRAM EM CENA OS PORTUGUESES

De qualquer forma, tudo isso não foi mais do que um mero prelúdio. Afinal, embora de fato tenham precedido Cabral em cerca de três meses, as expedições de Pinzón e de Diego de Lepe não tiveram, como bem se sabe, consequências práticas para a história do Brasil. Em primeiro lugar, Pinzón e Lepe estavam seguindo a nova rota aberta por Cristóvão Colombo em busca de Cipango e de Catai – e o próprio Colombo (de acordo com Samuel E. Morison, seu mais respeitável biógrafo) só seguira

*Abaixo, reprodução parcial do mapa de Juan de la Cosa, o primeiro a representar a América. As bandeiras com uma cruz representam os territórios pertencentes à Espanha e as bandeiras com um quadrado ao centro mostram as possessões portuguesas. As duas pequenas ilhas no meio do Atlântico representam o território avistado por Pedro Álvares Cabral em 22 de abril de 1500.*



esse novo caminho graças às informações que lhe dera o rei D. João II, de Portugal.

Além disso, a costa visitada por Pinzón e por Lepe – um litoral baixo e lamacento, percorrido por tribos ferozes e banhado por correntes marítimas contrárias e perigosas – era de tal forma agreste que permaneceria inexplorada até o começo do século XVII, só sendo conquistada, e a muito custo, pelos portugueses Pero de Sousa e Martim Soares Moreno a partir de 1604. E por via terrestre.

E, de todo modo – soubesse ou não o rei D. João II da existência de uma “nova parte do mundo” sobre a qual teria comentado com Colombo –, o certo é que, no segundo semestre de 1497, quando navegava em direção à Índia, Vasco da Gama já pressentira, ele próprio, a existência dessas mesmas terras. Com efeito, no dia 22 de agosto daquele ano, depois de zarpar das ilhas de Cabo Verde, rumo à Índia, Gama e seus homens avistaram, em pleno mar, aves marinhas voando “muito rijas, como aves que iam para terra”.<sup>20</sup> Gama não pôde, nem quis, desviar sua rota para segui-las, mas a aparição foi registrada no seu diário de bordo. Naquele momento, os navegadores portugueses estavam interessados na verdadeira Índia – que eles sabiam que ficava a leste, para além do oceano Atlântico, depois do cabo da Boa Esperança –, e não nas terras que Colombo descobrira a oeste.

Mas, em junho de 1499, logo que Vasco da Gama retornou a Lisboa com a notícia longamente aguardada de que a Índia podia ser alcançada por mar, o rei de Portugal, D. Manoel, sucessor de D. João II, tratou de organizar o envio de uma nova expedição para o fabuloso reino das especiarias. Em sua jornada de ida, essa expedição poderia explorar também a margem ocidental do Atlântico, cuja posse Portugal assegurara desde o Tratado de Tordesilhas, firmado em 1494.

Assim, em 9 de março de 1500, oito meses após o retorno de Gama a Portugal – e enquanto Vicente Pinzón e Diego de Lepe já navegavam pelos limites setentrionais da América do Sul –, uma frota imponente, formada por dez naus e três caravelas, zarpar de Lisboa, com 1.500 homens a bordo. Sob o comando de Pedro Álvares Cabral, essa armada fora incumbida da missão de instalar uma feitoria em Calicute, na costa ocidental da Índia. Lá, deveria obter – pela diplomacia ou pelas armas – o monopólio do comércio de pimenta e canela, que, até então, se mantinha nas mãos de mercadores árabes. Esse era o objetivo primordial da missão comandada por Cabral.

Porém, antes de partir, Cabral manteve vários encontros com Vasco da Gama. O descobridor da Índia redigiu instruções náuticas detalhadas para o futuro descobridor do Brasil. Esse documento – que Cabral levou consigo a bordo – sobreviveu aos séculos e o rascunho dele está preservado na torre do Tombo, em Lisboa.<sup>21</sup> Seguindo tais indicações, a frota de Cabral zarpou de Lisboa em direção à Índia pela rota que Gama e, antes dele, Bartolomeu Dias, tinham estabelecido.

Depois de 44 dias de viagem, no entardecer de 22 de abril de 1500 – quando a frota, por motivo nunca plenamente compreendido, se encontrava muito mais a oeste do que o necessário para contornar o cabo da Boa Esperança (a última ponta da África) –, Cabral e seus homens vislumbraram um morro alto e redondo, que batizaram de monte Pascoal. Esse morro fica no sul da Bahia. Foi a descoberta oficial do Brasil pelos portugueses. Os fatos e desdobramentos da jornada de Cabral estão narrados em detalhes no livro *A viagem do descobrimento*, primeiro volume da Coleção Brasilis.

Durante os dez dias seguintes, a frota de Cabral permaneceu ancorada em uma esplêndida enseada tropical, hoje chamada baía Cabralia, uns 20 quilômetros ao norte da atual Porto Seguro, reconhecendo o novo território. Durante esse tempo, manteve pacífica convivência com os nativos. Os indígenas com os quais os homens de Cabral fizeram contato eram os Tupiniquim – tribo tupi com a qual mantiveram um relacionamento bem mais amistoso do que aquele de Pinzón e Lepe com os Potiguar.

No dia 2 de maio, deixando em terra dois degredados (e dois grumetes que desertaram),



---

Vasco da Gama, o descobridor do caminho marítimo para as Índias.

Cabral partiu para a Índia. Na mesma manhã, a naveta de mantimentos (esvaziada de seu conteúdo) seguiu para Lisboa, sob o comando de Gaspar de Lemos, levando a bordo cerca de 20 cartas (entre as quais a célebre missiva de Pero Vaz de Caminha) nas quais Cabral, seus capitães e os escrivães da armada narravam a descoberta para o rei D. Manoel.

Enquanto a frota de Cabral navegava para o sul (seguindo o litoral possivelmente até a altura de Cabo Frio, no Rio de Janeiro, antes de guinar para sudeste, em direção ao cabo da Boa Esperança, e daí para a Índia), a naveta de Gaspar de Lemos avançava em direção ao noroeste, acompanhando a costa brasileira provavelmente até o cabo de São Roque, no Rio Grande do Norte – já que este acidente geográfico também aparece no mapa de La Cosa.

Em junho de 1500, a naveta de Lemos aportou em Lisboa. A bordo, além das cartas, de vários papagaios e alguns macacos, de amostras minerais de pouco valor e de toras de pau-brasil, o navio levava um índio (que Lemos provavelmente capturara após ter se separado de Cabral, já que o comandante fora terminantemente contrário ao aprisionamento de nativos). O primeiro indígena brasileiro a desembarcar em Portugal causou espanto na corte. Ele foi “recebido com alegria do Rei e do Reino. Não se cansavam os grandes e pequenos de ver e ouvir o gesto, a falla, os meneos daquele novo indivíduo da geração humana”, de acordo com o que escreveu o padre Simão de Vasconcelos, em 1658, sem citar suas fontes.<sup>22</sup>

D. Manoel e seus assessores atribuíram a descoberta de Cabral a “um milagre” e logo imaginaram que a nova terra seria “mui conveniente e necessária à navegação da Índia”, já que ali Cabral “corrigiu suas naus e tomou água” – embora, “pelo grande caminho que tinha para andar”, não pudesse explorar o território virgem.<sup>23</sup>

De fato, tudo parecia indicar que o Brasil seria a escala ideal em meio à longa viagem oceânica até a Índia. Tanto que a frota seguinte que D. Manoel enviou para o Oriente partiu de Portugal com instruções específicas para fazer pouso no Brasil. Essa expedição – a terceira que chegaria a Calicute, após as de Gama e Cabral – zarpu de Lisboa em 10 de março de 1501, um ano e um dia após a partida de Cabral. A viagem foi financiada pelo banqueiro florentino Bartolomeu Marchioni, que vivia em Lisboa e já havia arcado com boa parte das despesas da frota de Cabral. Outro banqueiro florentino, Girolamo Sernige, financiara a viagem de Vasco da Gama em 1497.

Composta por três naus e uma caravela, a terceira frota da Índia era comandada pelo fidalgo João da Nova. Àquela altura, embora já tivesse sido informado da descoberta do Brasil, o rei D. Manoel ainda não tinha notícia alguma do que sucedera com Cabral – nem mesmo se ele tinha conseguido chegar ao Oriente. Mas, naquele momento, Cabral não apenas chegara à Índia como já havia até iniciado a viagem de retorno. Em abril de 1501 – enquanto os navios de Cabral se preparavam para dobrar o cabo da Boa Esperança, deixando para trás o oceano Índico e voltando a singrar o Atlântico –, João da Nova avistava o cabo de Santo Agostinho, em Pernambuco. Depois de Pinzón, Lepe e Cabral, João da Nova se tornava, assim, o quarto navegador europeu a percorrer o Nordeste brasileiro em um período de menos de 15 meses.

Nada se sabe sobre sua permanência no Brasil, que deve ter sido muito breve: apenas o tempo suficiente para reabastecer os navios com água fresca e víveres e limpar os cascos. Nos anos seguintes, porém, os portugueses concluiriam que o Brasil não era tão “conveniente e necessário para a navegação da Índia” quanto o rei e seus assessores de início haviam suposto.

E então, por cerca de 30 anos, aquele vasto território seria virtualmente abandonado pela Coroa portuguesa, sendo arrendado para a iniciativa privada e se tornando uma espécie de imensa fazenda extrativista de pau-brasil.

Iriam se iniciar as três décadas menos documentadas e mais desconhecidas da história do Brasil.



« João da Nova »  
Alcaide de l'Índia

---

*Reprodução seiscentista da nau a bordo da qual João da Nova seguiu para a Índia em março de 1501, fazendo escala no Brasil em abril.*

◆ ESTAÇÃO ◆  
BRASIL

ESTAÇÃO BRASIL é o ponto de encontro dos leitores que desejam redescobrir o Brasil. Queremos revisitar e revisar a história, discutir ideias, revelar as nossas belezas e denunciar as nossas misérias. Os livros da ESTAÇÃO BRASIL misturam-se com o corpo e a alma de nosso país, e apontam para o futuro. E o nosso futuro será tanto melhor quanto mais e melhor conhecermos o nosso passado e a nós mesmos.