

DE UMA PASTA DE VELHOS RECORTES

O DESCOBRIMENTO DO BRASIL

Jorge d'Escragnolle TAUNAY

I. Antecedentes. Diversos fatores influíram nos descobrimentos marítimos levados a efeito pelos portugueses. Em primeiro lugar, sem dúvida alguma, está o fator econômico: todo o movimento de expansão geográfica obedece, antes de mais nada, a um imperativo econômico.

O fator religioso aparece em segundo lugar. Era uma grande mola que movia os homens da Idade Média e princípios da Moderna. O mundo era dividido pelo equador religioso. De um lado, os cristãos; do outro, os mouros. Zurara, cronista do Infante, declara que a expansão marítima portuguesa obedeceu a cinco ordens de fatores: científico, comercial, militar, religioso e ainda ao quinto e último que seria a descoberta do caminho marítimo para as Índias.

Portugal era um país particularmente prejudicado com a dominação dos mares pelos povos mouros. Enquanto alguns povos cristãos faziam a permuta de mercadorias, os portugueses, não tendo matérias primas exportáveis, eram obrigados a comparecer diante do mercado árabe com o dinheiro necessário à compra de mercadorias. Tal modo de comerciar dava “déficit” na balança econômica e é justamente esse país tão prejudicado no comércio que resolve fazer diretamente as suas transações com o Oriente.

A sua posição geográfica facilitou imensamente. Situado à beira do Atlântico, não teve a ameaça do poderio naval dos mouros. Mas, como poderiam os portugueses avançar pela zona equatorial, onde até

então não se acreditava ser possível a vida humana? Foi o ânimo forte e audaz do Infante que, transformando as aventuras da navegação heróica em expedições científicas, consegue com os astrolábios, quadrantes, balestilhas, regimentos e cartas de marear, dar uma maior segurança aos navegantes do Mar Tenebroso.

Com o advento da dinastia dos Avis (1385) a política portuguesa foi definitivamente orientada no sentido do mar, embora já com Sancho I a marinha estivesse muito desenvolvida.

Apareceram então no longo reinado dessa Casa (1385-1580) as duas grandes figuras da epopéia náutica. A primeira e mais significativa foi a do Infante D. Henrique. Nascido de Felipe de Lencastre e de D. João I em 1393, foi sagrado cavaleiro depois da tomada de Ceuta, em que figurou, no ano de 1415. Herdou da mãe o gênio taciturno e frio que tanto caracterizou a rainha. A reserva nas suas maneiras é outro traço fundamental de seu caráter.

Foi o grande empreendedor do cerco do Tanger que se malagrou; daí em diante dirigiu todo o ardor de sua alma inquieta para o mar. Foi governador e protetor da Universidade de Lisboa. Mestre da Ordem de Avís e Governador da Ordem de Cristo. Dedicou a maior parte de sua vida e fortuna aos descobrimentos. É de seu tempo que se fala na criação da Escola de Sagres. Entretanto, a palavra “escola” não deve ser tomada figurando um prédio ou conjunto de prédios, com professores e discípulos. Para verificação da nossa afirmativa é conveniente citar a opinião de João da Rocha no seu livro “A lenda infantista”: “Naturalmente, quaisquer referências à Escola de Sagres só podem ter um sentido figurado, sem correspondência com uma Academia náutica fundada pelo Infante. A ‘Escola’ é o ciclo das navegações inspiradas, dirigidas e custeadas pelo Infante: escola prática cujas aulas foram as próprias galeras e caravelas”.

O Infante, levando com indomitável persistência, a nação portuguesa a empenhar-se na descoberta do caminho marítimo para as regiões por onde andara Marco Polo, no desejo veemente de dilatar a “Fé e o Império”, dissipou o terror dos mares e da zona tórrida, dando o impulso que levou os povos europeus à sua expansão pelo globo. Com os descobrimentos portugueses a marcha da civilização tomou um novo rumo: começou a Idade Moderna.

Foi realmente um esforço notável. Mas seria injusto querer atribuir a um só homem toda essa obra memorável. É uma obra de Portugal. Todos os seus filhos se juntaram para empreender esse movimento. Embora isso não importe em uma diminuição da figura heróica do Infante. Absolutamente: ele foi o cérebro do material humano português. Podemos, entretanto, asseverar que o Infante foi um produto do seu meio e que fora de Portugal a sua obra não se realizaria.

A segunda figura, também impressionante pelo vigor do seu talento e vontade foi a do rei D. João II. Filho de Afonso V, combateu, ainda como príncipe, em Toro e em 1474 foi encarregado dos negócios marítimos do Reino. Foi aclamado rei em 1481. É por muitos acusado de ter abandonado os serviços de Colombo, para achar o levante pelo poente e que deu como resultado a descoberta da América. Não pode ser julgado com tanto rigor. D. João - é de crer - não o rejeitou sem motivo. Mandaria clandestinamente percorrer aquelas quinhentas léguas marítimas por vários pilotos, que efetivamente encontraram terra firme. Eram os Corte Reais, descobridores da Terra do Labrador, e outros nautas discretos e peritos, cujas viagens ficaram em segredo e constituíram, de todo o caso uma decepção. A Ásia dos impérios velhos não estava na latitude das Antilhas. Convém salientar, ainda, que o país havia mais de setenta anos se esforçava por achar o caminho para as Índias seguindo a cabotagem africana, e que, por conseguinte, seria completamente despropositado que D. João gastasse tempo e dinheiro com um visionário que, embora feliz na sua previsão, errou completamente os seus cálculos.

Com José Vizinho, Mestre Diogo Ortiz, etc., continuou a obra iniciada e sistematizada por D. Henrique. Procurou da prática tirar ensinamentos teóricos e, empregando a astronomia à náutica, deu maior segurança à navegação.

É interessante verificar a influência decisiva que tiveram os judeus, perseguidos em Portugal. Proibidos de ter qualquer função pública e exercer as profissões liberais, recolhiam-se, dedicando-se à vida intelectual e auxiliando muito o desenvolvimento da ciência náutica, astronômica e geográfica em Portugal. Além disso, como uma das causas fundamentais dos descobrimentos era o comércio, os judeus, com a sua grande facilidade de movimento e adaptação, muito ajudaram os seu desenvolvimento.

Para provar o que afirmamos, basta citar os nomes de Mestre Jácome, de Maiorca, exímio construtor de bússolas; José Vizinho, que traduzindo do hebraico para o latim o Almanack Perpetuum, de Abraham Zacuto, facilitou o cálculo das latitudes. É a eles ainda que nós devemos o astrolábio náutico, que é a reunião aperfeiçoada dos antigos astrolábios planisféricos e esféricos.

Foi, entretanto, durante o reinado de D. João II, que Cristovão Colombo a serviço da Espanha (sua nacionalidade é ainda controversa, pois portugueses, espanhóis e italianos reclamam a glória de serem seus compatriotas) descobre um continente, que ele presume ser a Ásia.

Portugal que até então tinha o direito sobre as terras descobertas no além-mar, viu-se espoliado de suas prerrogativas. Uma bula em favor da Espanha fora decretada pelo papa Alexandre VI, espanhol de nascimento. D. João II verificou a inutilidade de recorrer à Roma para defender os seus direitos. Os reis católicos de Espanha não querendo novas guerras, pois o povo estava esgotado das lutas contra os mouros, resolveram enviar uma embaixada a Lisboa com o fim de evitar a pilhagem de seus navios.

Em 7 de junho de 1494 foi assinado o Tratado de Tordesilhas que, modificando a doação papal, ampliava os domínios portugueses. Por esse Tratado, todas as terras que existissem a leste de uma linha imaginária situada a 370 léguas da parte oeste do arquipélago de Cabo Verde (ilha de Santo Antão, na opinião de Varnhagen) pertenceriam a Portugal. As terras a oeste dessa linha seriam da Espanha.

Em 1495 morre D. João II, sem ter realizado o seu sonho: a descoberta do caminho marítimo para as Índias, seguindo a cabotagem africana. Faltava pouco. Sucedeu-lhe no trono seu primo D. Manuel I, cognominado o "Venturoso". Durante o seu reinado foi descoberto o caminho marítimo para as Índias.

Com quatro navios parte Vasco da Gama, em 8 de junho de 1497, dobrando o Cabo da Boa Esperança, "aproam para Moçambique, chegam a Mombaça e à povoação de Melinde, um piloto árabe, prático da navegação daquelas águas, consente em mostrar-lhes a direção de Calicut, no Indostão. Esse piloto, Ahmed bin Madjid, é o providencial intermediário entre as duas civilizações que somente agora se defrontam" (Pedro Calmon). Em 9 de agosto de 1499, Vasco da Gama chega de volta

à Lisboa, onde é recebido com festa esplêndidas. Entusiasmado com os resultados obtidos, resolve D. Manuel enviar uma grande esquadra de 13 navios, armada em guerra e com missões de paz, para assegurar o seu domínio nas Índias.

II. Os tripulantes. A primeira figura dessa expedição é o seu capitão-mór, Pedr'Álvares Cabral, ou Pedr'Alves Gouvea, conforme está escrito nas instruções do rei D. Manuel que lhe davam o comando da esquadra. Filho de Fernão Álvares de Cabral, fidalgo da Casa de Afonso V, foi durante longos anos regedor da justiça das comarcas e correição da Beira e Riba de Côa. Casou-se com Isabel de Gouveia, filha e rica herdeira de João de Gouveia, alcaide-mór do Castelo Rodrigo e com outros grandes domínios na região da Beira. Com o casamento, fundou Fernão Álvares Cabral uma vasta e opulentíssima propriedade.

Não é precisa a data do nascimento de Pedro Álvares; sabe-se que nasceu em Belmonte, aproximadamente entre 1467-68. Pelo lado paterno sua herança não seria grande, porque além dele, existiam mais dez irmãos, dos quais não era o mais velho.

São desconhecidos os seus feitos praticados antes da sua nomeação para comandante da esquadra. Sabe-se apenas que os praticou. Não havendo provas sobre quais foram os seus serviços, é justo presumir-se que foram prestados na África. Baseamos essa suposição em dois argumentos. Primeiro, porque era ali que os fidalgos portugueses na dinastia de Avis se distinguiram por seus feitos. Em segundo lugar, porque a tradição de família o impelia para o continente negro.

Possuidor de apreciável fortuna, Cabral era faustoso amigo do luxo e isso foi, de certo modo, um dos predicados nele encontrados por D. Manuel que queria na Índia um emissário da sua grandeza. Era afável e bondoso, prudente e escrupuloso. Para provar basta citar o fato de que quando os mouros e os naturais assaltaram a feitoria de Calecut, matando Álvares Corrêa e mais sessenta portugueses, Cabral agiu, primeiro com prudência e depois com vigor, embora a afirmativa de Castanheda não seja atualmente aceita pelos historiadores.

Regressando a Portugal em 1501, Cabral não caiu logo no desagrado real. É certo que foi nomeado capitão-mór de nova esquadra, mas não aceitou, porque julgou que as instruções dadas para essa segunda viagem, eram uma diminuição de seus poderes e uma quebra de

sua posição. Recusando-se a aceitar a nova incumbência por ser “homem de muitos primores acerca de pontos de honra”, não alcançou as mercês dignas de seu feito. Portugal era injusto com um dos seus maiores vultos. A História, dando tempo ao tempo, revelou esse grande filho de Belmonte.

Sancho de Toar era fidalgo espanhol que fugiu de sua pátria depois de advento de Fernando e Isabel, pelo fato de ter morto um juiz que condenara seu pai. Um de seus antepassados foi Fernão Sancez de Toar, almirante que no tempo de D. Fernando vencera os portugueses na batalha de Saltes e que combateu em Aljubarrota. Teve um papel importante na esquadra e era o eventual substituto de Cabral. Seu navio, na volta, ficou inutilizado nas costas de Melinde, sendo seus tripulantes distribuídos pelos restantes navios.

Simão de Miranda de Azevedo pertencia a uma nobre família cuja posição foi adquirida depois do advento do Mestre de Avis. Depois da viagem de Cabral, partiu novamente para a Índia em 1512, na esquadra comandada por Jorge de Melo. Foi por esse tempo nomeado capitão-mór de Sofala, onde morreu em 1515.

O mais nobre talvez de todos os tripulantes era Aires Gomes da Silva, descendente del-Rey D. Fuela, de Leão. Um de seus antepassados, Dom Gomes da Silva, foi Alcaide-mór do Castelo de Santa Olaia no tempo de D. Afonso Henriques. Seu pai, Pero da Silva, era entretanto filho bastardo de João da Silva, alferes-mór de D. João I. O seu navio naufragou na passagem do Cabo da Boa Esperança.

Nicolau Coelho, grande capitão que acompanhara o Gama em 1497, tem na esquadra de Cabral um lugar de muito destaque, com seu nome citado por Caminha, o que prova a grande consideração em que era tido. Em 1503 saiu novamente comandando um navio para as Índias, o “Faial” da armada de Francisco de Albuquerque, que, sossobrando na volta, arrastou para o fundo do oceano o homem que dera em vida o melhor do seu esforço para desvendá-lo aos olhos da humanidade.

Henrique Lopes de Mendonça procurou descobrir os ascendentes de Bartolomeu Dias. Não foi feliz. A seu respeito, sabe-se que foi escudeiro e mais tarde recebedor da Casa de Minas. É considerado

como um precursor do Gama e ele de fato o foi. Em 1487 passou a ponta do extremo sul da África, batizando o acidente geográfico com o nome de Cabo das Tormentas. É o atual Cabo da Boa Esperança. Foi quem primeiro verificou ser possível a ida à Índia seguindo a cabotagem africana. Seu feito causou admiração e desde então tornou-se um conselheiro dos negócios marítimos do reino. Foi o construtor dos navios de Vasco da Gama, sendo também um dos seus comandantes. Cabral o tinha em grande consideração e o seu conselho era sempre ouvido com grande interesse e atenção. Não conseguiu chegar às Índias. Uma tempestade, em 24 de maio, afundou a sua nau e Bartolomeu Dias, o descobridor do Cabo Tormentoso encontrou no mar o seu túmulo.

Diogo Dias, irmão de Bartolomeu, foi escrivão da armada de Vasco da Gama, na nau São Gabriel. Feitor em Calecut, quando navegou sob as ordens de Cabral, foi preso por ocasião do ataque à feitoria e só com muito custo conseguiu fugir. Na volta, uma tempestade desgarrou o seu navio e ele, sem rumo, penetrou pelo mar Vermelho, sendo dessa forma o primeiro português a navegar por esse mar. Regressou à Lisboa.

Simão de Pina pertencia a uma rica e nobre família portuguesa. Seu avô, Vasco Anes de Pina, fidalgo da corte de D. João I, recebeu o título de Alcaide-mór do Castelo de Vide. Era primo de Ruy de Pina, o negociador do Tratado de Tordesilhas. Comandou uma das naus perdidas na travessia do Atlântico, perto do Cabo da Boa Esperança.

Pero de Ataíde, ao que parece, era de nobre estirpe e comandava o São Pedro, navio pequeno de 70 toneladas. Na Índia, foi autor de feitos heróicos. Voltando para a sua pátria, teve o comando de um dos navios da segunda expedição do Gama. Subordinou-se aos Sodrés que navegavam por aquelas paragens, tornando-se em seguida o chefe da expedição. Em 1503, quando voltava para Portugal, naufragou nos baixios de São Lázaro, conseguindo alcançar Moçambique, onde morreu.

De Vasco de Ataíde não se conhece a genealogia. É possível que fosse irmão ou parente de Pero de Ataíde, pois os seus nomes são sempre enumerados juntos pelos cronistas. O seu destino também foi trágico. Caminha dá-o como desaparecido na tormenta de 24 de maio de 1500.

De Luís Pires pouco se sabe; sua ascendência é desconhecida. Vítima também da tempestade da noite de 24 de maio de 1500.

Pouco ou quase nada se sabe de Nuno Leitão da Cunha. Barros o chama de cavaleiro, o que é pouco provável que tenha sido.

Gaspar de Lemos foi, na opinião de vários cronistas, o comandante do navio de mantimentos que regressou do Brasil para Portugal, levando a notícia do descobrimento, o que atualmente é aceito por todos os historiadores.

(Transcrito do "Correio da Manhã",
Rio de Janeiro, de 9 de julho de 1944).