

O PONTO ONDE ESTAMOS



UNICAMP

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS

Reitor

FERNANDO FERREIRA COSTA

Coordenador Geral da Universidade

EDGAR SALVADORI DE DECCA

**E D I T O R A**  
**U N I C A M P**

Conselho Editorial

Presidente

PAULO FRANCHETTI

ALCIR PÉCORÁ – ARLEY RAMOS MORENO

JOSÉ A. R. GONTIJO – JOSÉ ROBERTO ZAN

MARCELO KNOBEL – MARCO ANTONIO ZAGO

SEDI HIRANO – YARO BURIAN JUNIOR

Paulo Miceli

## O PONTO ONDE ESTAMOS

Viagens e viajantes na história da expansão e da  
conquista (Portugal, séculos XV e XVI)

4ª edição

EDITORA UNICAMP

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELO  
SISTEMA DE BIBLIOTECAS DA UNICAMP  
DIRETORIA DE TRATAMENTO DA INFORMAÇÃO

---

M581p Miceli, Paulo.  
O ponto onde estamos: viagens e viajantes na história da expansão e da conquista (Portugal, século XV e XVI) / Paulo Miceli. – 4ª ed. – Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2008.

1. Portugal – História – Séc. XV. 2. Portugal – História – Séc. XVI. 3. Portugal – Descrições e viagens – Séc. XV. I. Título

ISBN 978-85-268-0786-0

CDD 946.902  
914.69

---

Índices para catálogo sistemático:

1. Portugal – História – Séc. XV	946.902
2. Portugal – História – Séc. XVI	946.902
3. Portugal – Descrições e viagens – Séc. XV	914.69

Copyright © by Paulo Miceli  
Copyright © 2008 by Editora da Unicamp

1ª edição, Editora Página Aberta/Scritta, 1994  
2ª edição, Editora da Unicamp, 1997  
3ª edição, Editora da Unicamp, 1998  
2ª reimpressão, 2010

Nenhuma parte desta publicação pode ser gravada, armazenada em sistema eletrônico, fotocopiada, reproduzida por meios mecânicos ou outros quaisquer sem autorização prévia do editor.

Editora da Unicamp  
Rua Caio Graco Prado, 50 – Campus Unicamp  
CEP 13083-892 – Campinas – SP – Brasil  
Tel./Fax: (19) 3521-7718/7728  
www.editora.unicamp.br – vendas@editora.unicamp.br

*Para Virgínia, Ivan, Flávia e Vítor — os pontos  
cardeais da Rosa dos ventos para a Travessia;  
para Mariana e Luca — porque a família há  
de seguir em frente; para Janaína — pelas águas  
do Grande Rio, que, um dia, vi brilharem nos  
seus olhos.*

*Em memória de Luís de Albuquerque (1917-1992).*



## *Nota à 2ª edição*

Este livro, escrito um pouco em cada canto, saiu editado em 1994. Por razões várias, nesta nova edição, mudou de casa, à procura de quem melhor o tratasse, resultado de muito afeto que é. Afeto pelas histórias e personagens abrigadas em suas páginas. Afeto por alguns leitores que, carinhosamente, o tomaram em suas mãos e dividiram impressões com o autor, concedendo, com isso, que o livro se realizasse. Quase trocou de nome, na busca de coisas mais literais que melhor correspondessem ao que há em seu interior. Falou mais forte a admiração por Fernando Pessoa, sem contar outras coisas como uma certa e necessária fidelidade ao fruto de algumas insônias, e *O ponto onde estamos* ficou onde deveria estar: justamente no ponto onde esteve por dever de estar. Para poder ser.

No geral, é o mesmo texto da primeira edição, apenas aparado e reparado onde isso se mostrou conveniente ou necessário, por questões de estilo e gramática, ou para corrigir referências incorretas.

Quanto aos marinheiros holandeses, continuam perdidos no mar incerto onde Shakespeare pressentiu que os homens perdem suas venturas.

Atibaia, janeiro de 1997



# Sumário

<i>Prefácio</i> .....	13
<i>Um sonho, um tema e este livro</i> .....	15
INTRODUÇÃO — <i>Para o mar dos viajantes</i> .....	17
I — <i>O termo e seus termos</i> .....	23
Daqui a cem anos .....	23
Uma construção para alimentar a memória .....	25
II — <i>Lisboa: lugar (e) vocação da história</i> .....	33
Lisboa, um lugar da história .....	33
O vaivém da pobreza .....	36
A terrível personagem .....	39
Os tempos (sempre) difíceis .....	46
O cenário e o espetáculo .....	52
III — <i>O navio: história e trabalho</i> .....	57
A fábrica e o discurso .....	57
Uma determinação natural: a madeira .....	62
A emersão dos fragmentos .....	67
A caravela dos descobrimentos .....	69

O discurso e a experiência.....	74
A fábrica e o trabalho (os carpinteiros de Portugal).....	75
Uma elite profissional.....	79
O navio: trabalho e natureza.....	81
IV — <i>Singradura</i> .....	85
“Vão para voltar, se é possível...”.....	85
Em cena, os navegantes.....	88
Navegar é preciso?.....	94
Um mundo à parte?.....	98
O valor de cada um.....	102
O piloto, autoridade suprema.....	105
A voz (nem sempre ouvida) da experiência.....	109
Gaspar Ferreira — a memória da experiência.....	111
Gente do mar.....	119
Os viajantes armados (Francisco Rodrigues Silveira, o soldado da Índia).....	122
O autor e o monólogo.....	123
A chance da recompensa.....	126
Um mau começo.....	128
Uma guerra fora de moda.....	129
Um sistema corrompido.....	133
V — “ <i>Dia após dia...</i> ”.....	137
A dieta de bordo.....	137
Doenças e remédios.....	144
O zelo da virtude contra a peçonha do diabo.....	150
O lazer proibido e o mau uso da língua.....	154
No embalo do mar, os braços da providência.....	156
O teatro de bordo.....	159
Tensão, violência e medo.....	163
VI — <i>Passageiros do acaso</i> .....	169
Mensagens para o futuro.....	169
As (des)razões dos naufrágios.....	171

Questão técnica ou questão moral? (Crítica à cobiça e ao enfeite do dano).....	177
O peso da cobiça.....	180
Primeiro ato: a tempestade.....	184
Uma festa para a liberdade.....	189
Segundo ato: “tudo seria um”.....	190
Entreato: a morte de dona Leonor.....	191
Terceiro ato: mal está o que mal acaba.....	194
Vales e abismos, serras e estrelas.....	197
Da consciência à ação?.....	199
VII — <i>Pontos finais</i> .....	205
<i>Arquivos e bibliotecas</i> .....	207
<i>Bibliografia</i> .....	209
<i>Caderno de ilustrações</i> .....	217



## Prefácio

Quem era essa gente que se decidia a enfrentar os mares nunca dantes navegados? Das viagens, nos tempos dos descobrimentos, a história sempre assinalou partidas, chegadas, momentos dramáticos e alguns nomes mais altos. Do fio contínuo das travessias, talvez por representar a *normalidade* de um processo, pouco se disse. Os objetivos elevados das interpretações — a conquista dos mares, o projeto nacional português —, os determinismos econômicos — ou outros de todas as laias — desviaram o interesse pelas navegações, no que elas tiveram de mais concreto. *O ponto onde estamos* dirige nosso olhar justamente para esses homens do mar e para essas naus.

Ele possui uma das qualidades mais fundamentais para um livro de história, antes, para qualquer livro: o fascínio. Somos agarrados desde as primeiras páginas, e até a última não nos cansamos de singrar os oceanos. E atravessamos, com elas, os três grandes registros das artes literárias: o épico, o trágico e o grotesco.

O primeiro, constituído pela evidente façanha que resulta dos confrontos entre a minúscula embarcação e a imensidão das águas, entre a fragilidade dos meios e os abismos do desconhecido, que, apesar de tudo, atingiram a conquista efetiva dos elementos e a dilatação do mundo. O segundo, pelas situações extremas dos naufrágios, pela agonia desesperada das epidemias ou da inanição, escondidas por lances patéticos singulares. E o grotesco, talvez o mais revelador de todos, pelo inverossímil descalabro sobre o qual se armavam essas viagens: naus pessimamente construídas; cargas excessivas e dispostas de modo absurdo; pilotos ignaros de seu offi-

cio; tripulação mais bisonha ainda. Ora é a embarcação do filho do arcebispo (sic) que não consegue zarpar por estar cheia de furos; ora são os alhos e cebolas pendurados à esquerda e à direita do navio, porque os marinheiros não sabem o que seja bombordo e estibordo e passam a distinguir um lado e outro pela denominação desses vegetais... Acrescente-se uma descontrolada corrupção que ocorre na administração colonial: certamente um de nossos *carmas históricos*, para empregarmos a expressão de Toynbee. Redes sólidas de cumplicidade, em que não há lugar para denúncias; personagens graúdos metendo a mão na cumbuca, como Martim Afonso de Souza — que poderia ser erigido patrono de muitos políticos brasileiros de hoje.

Há mais, porém: há a comida de bordo; há os passatempos de bordo, dentre os quais o teatro; há a sexualidade de bordo. Há a justiça, a medicina e a morte de bordo. Há os medos, as solidariedades e os egoísmos. Há miragens e deslumbramentos. Há uma vida a bordo, enfim, onde a hierarquia e a ordem se reforçam, onde as contradições e os conflitos se exasperam.

E há todo o livro que nos faz, com rara fecundidade, por vezes compreender, por vezes intuir movimentos fundamentais ou aspectos reveladores da história das descobertas.

*Jorge Coli*

## *Um sonho, um tema e este livro*

De madrugada, um grito lancinante atravessou o silêncio da escuridão interiorana, enquanto um homem (este autor) tentava defender-se de ser jogado por cima das amuradas de um antigo navio de madeira. Três marinheiros holandeses despachavam o intruso, que jamais pôde conhecer as razões dessa determinação de nacionalidade, apesar de algumas suspeitas sobre os motivos do sacrifício, encerrado em meio ao despertar atordoado nas águas barrentas, o que, pelo menos, indicava a proximidade da terra.

Durante anos — na verdade, desde os tempos de curso universitário, para não recuar às leituras infantis de Gulliver e Crusoé —, o objeto de uma curiosidade intelectual foi-se ampliando, a ponto de invadir o espaço imponderável do sonho.

Viagens e viajantes... Era preciso penetrar cada vez mais nesse espaço, abordando navios pelas portas mais seguras de arquivos e bibliotecas, esforçando-se para obter clemência daqueles marinheiros (Por que holandeses?). Aliás, para alívio do autor, eles jamais retornaram, sucumbidos talvez por alguma espécie de naufrágio imperceptível para a história. Quem sabe num sonho de que não se guardou lembrança?

Mas era preciso também aguardar e aproveitar condições favoráveis, já que, “no mar e na guerra, cumpre ver e discernir, [pois] nem sempre há tempo de navegar”;<sup>1</sup> como advertiu, prudente, o padre Fernando Oliveira, no que estava muito certo. Além disso,

---

<sup>1</sup> Fernando Oliveira, *A arte da guerra no mar*. Lisboa: Ministério da Marinha, 1969, p. 83.

séculos depois, Fernando Pessoa considerou que “quem cruzou todos os mares cruzou somente a monotonia de si mesmo”,<sup>2</sup> o que é muito complicado quando se escreve história procurando, justamente, romper com as formas mais consagradas de uniformidade fastidiosa, característica do gênero.

Um padre estrategista e um poeta desassossegado: coisas pouco históricas, poderá considerar o leitor para apresentar uma história que integra um dos mais importantes empreendimentos realizados pelo engenho humano. Mas o que poderia dar conta de qualquer realidade histórica?

Em todo caso, apesar dos holandeses, durante cinco anos (1988-1992), este texto foi sendo produzido, aparado, acrescentado, retocado, até ser enriquecido com informações procuradas em Lisboa e Coimbra.<sup>3</sup> Transformado em tese, afinal vira livro, depois de ser, novamente, aparado, retocado etc., pondo-se agora a balançar sobre novas amuradas — irremediavelmente aprisionado pelo fascínio do mar dos viajantes.

*Paulo Miceli*

Atibaia, janeiro de 1994

---

2 Fernando Pessoa, “Viagem nunca feita”, *Livro do desassossego por Bernardo Soares*. São Paulo: Brasiliense, 1986, p. 288.

3 O autor registra e agradece o apoio do FAEP (Fundo de Apoio ao Ensino e à Pesquisa da UNICAMP), que custeou parte das despesas da viagem a Portugal.

## INTRODUÇÃO

### *Para o mar dos viajantes*

Doze signos do céu o Sol percorre,  
E, renovando o curso, nasce e morre  
Nos horizontes do que contemplamos.  
Tudo em nós é o ponto de onde estamos.

Ficções da nossa mesma consciência,  
Jazemos o instinto e a ciência.  
E o sol parado nunca percorreu  
Os doze signos que não há no céu.

FERNANDO PESSOA, *Glosas*, 1925

There is a tide in the affairs of men,  
Which, taken at the flood, leads on to fortune;  
Omitted, all the voyage of their life  
Is bound in shallows and in miseries.  
On such a full sea are we now afloat;  
And we must take the current when it serves,  
Or lose our ventures.

WILLIAM SHAKESPEARE, *Julius Caesar*

A história das viagens dos *descobrimientos* é um daqueles temas em que convivem abundância e míngua; a primeira, representada por incontáveis trabalhos dedicados ao restabelecimento da composição precisa das armadas, ao traçado das rotas ou aos conhecimentos técnicos aplicados pelos navegadores; a escassez, como a multiplicidade de aspectos pouco ou nada explorados pelos investigadores, principalmente os referentes à viagem propriamente dita, ou à vida cotidiana a bordo dos navios.

Sobre a formação das armadas, por exemplo, Luís de Albuquerque — que tanto e tão bem trabalhou com aspectos essenciais da história das navegações —, numa breve observação, aludiu à impossibilidade de sua reconstituição segura. Ao comparar o *Livro das*

*armadas*, da Academia das Ciências de Lisboa, com a *Memória das armadas*, de Lizuarte de Abreu, códice da Pierpont Morgan Library (Nova Iorque), o grande pesquisador escreveu: “Destá longa comparação verifica-se que no penúltimo quartel do século [XVI] já a memória da constituição das primeiras armadas não era muito firme; de fato, sendo os dois códices sujeitos a esta comparação sistemática, verifica-se que eles apresentam de início profundas diferenças quanto às indicações sobre as armadas”.<sup>1</sup> Isso quer dizer que os navios ainda singravam os mares e os registros de suas viagens já eram desconstruídos. Conquanto as diferenças se fossem “esbatendo (embora sem de todo desaparecerem) à medida que os anos vão avançando”,<sup>2</sup> e mesmo — é possível acrescentar, apesar da improbabilidade — que novos achados documentais venham a oferecer pistas mais seguras para trabalhar a questão, onde se chegaria com o restabelecimento preciso desses dados?

Por cobiçarem a exatidão, muitas histórias foram ficando mais à superfície do que as embarcações pelas quais fingiram interesse. Distantes dos navios e da sociedade flutuante que transportavam juntamente com as mercadorias trazidas e levadas para tecer os laços do nascente mercado mundial, para essas histórias, quase sempre, quem navegava eram os *súditos do infante*, a *gente valiosa da terra*, os *soldados e apóstolos da propagação e defesa da fé* e uma série de generalizações e abstrações a desfilarem sua subjetividade pelo discurso historiográfico. Se, no conto de Edgar Allan Poe,<sup>3</sup> o autor do manuscrito encerrado na garrafa passeava pelo navio sem ser visto, muitos historiadores das navegações dispensaram a companhia dos próprios navegadores, acabando por torná-los invisíveis para a história.

Mesmo que o século VI seja considerado o século de ouro da história de Portugal, o que fez do estudo da literatura de viagens “um dos objetos primaciais”<sup>4</sup> de seus historiadores, ainda sobre-

---

1 Luís [Guilherme Mendonça] de Albuquerque, *Introdução à memória das armadas que de Portugal passaram ha Índia e esta primeira e ha com que Vasco da Gama partio ao descobrimento dela por mandado de el rei dom Manuel no segundo anno de seu reinado e no do nascimento do Xpo de 1497*. Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa, 1979, p. 13, edição fac-símile.

2 Ibidem.

3 Manuscrito encontrado numa garrafa.

4 Francisco Contento Domingues e Inácio Guerreiro, “A vida a bordo na carreira da Índia (século XVI)”, *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. 34, 1988. Reeditada pelo Centro

vivem “vastas zonas de sombra”<sup>5</sup> inexploradas, principalmente no que refere à vida a bordo, pois cada viagem, longe de limitar-se ao percurso riscado nos mapas, envolvia centenas de homens que resistiam “com dificuldade à longa monotonia dos dias sempre iguais durante meses seguidos. Monotonia que amiudadamente se quebrava apenas para lhe ver suceder o acidente, a tempestade ou o ataque de piratas e corsários”.<sup>6</sup> Assim, a história dos descobrimentos fechou-se às descobertas, trancando-se em cidadelas que só muito recentemente começaram a ser visitadas.

Antes de voltar-se para a construção do império, a propagação da religião e coisas semelhantes, os olhos dos viajantes fixavam-se muitas vezes em coisas mais *insignificantes*. Em todo caso, poderiam estar nessa indevassável privacidade os motivos que faziam disparar o coração de cada um daqueles que, ouvidos atentos, prestavam atenção ao *alardo*,<sup>7</sup> como poderiam estar aí também as razões pelas quais se encaminhavam mecanicamente para as naus, pouco se importando se chegariam ou não ao porto de destino. Mas o que interessa é que eram essas as coisas levadas a bordo juntamente com a bagagem material; eram elas que tantas vezes explicavam o sucesso ou fracasso de minhas expedições e, após a partida, caracterizariam a sociedade do navio e flutuariam — homens e coisas — compondo sob céus incertos e desconhecidos um destino coletivo.



Muitos viajantes *da época dos descobrimentos* enfrentaram os mares como alguém que, hoje, entrasse num avião sem a garantia do aeroporto no final da viagem: assim como os passageiros não podem voar para salvar-se caso o pouso não seja possível, além da incerteza dos caminhos, rotas e portos, grande número daqueles navegantes

---

de Estudos de História e Cartografia Antiga. Série Separatas, nº 198. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 1988, p. 4.

5 Ibidem.

6 Idem, op. cit., p. 5.

7 Em sentido geral, o *alardo* era a revista militar para verificar o estado de apresentação de armas e cavalos, quando, então, poderiam ser dispensados os velhos e os pobres que não pudessem manter cavalos. Extensivo a todas as forças combatentes, o alardo não se aplicava apenas à cavalaria, significando, no caso aqui tratado, da convocação e revista das pessoas que fossem seguir viagem.

sequer sabia nadar, morrendo aos montes quando os navios afundavam, às vezes a poucos metros das praias. Por isso, se o mar se fazia agitado, olhos de desespero buscavam os sinais menos evidentes que prenunciavam o naufrágio, provocando sentimentos de medo e ódio capazes de pôr em disputa dois amigos por um pedaço de madeira que poderia significar a salvação; cada um a seu modo, todos lutavam concentrando forças de pânico, coragem ou covardia para escapar da morte — medo sempre maior a assombrar a vida a bordo.

Aqui, um alerta insistentemente repetido pelos memorialistas: não era a totalidade da experiência que se punha no relato, mas apenas vestígios selecionados para compor seus lances mais notáveis e marcantes. Com a modéstia que falta a muitos historiadores, um náufrago reconheceu: “Posso afirmar com verdade a todos os que isto lerem que não escrevo aqui a metade de tudo o que passamos, porque nem quando passei estes trabalhos tinha lembrança nem comodidade para os escrever, nem depois de passados me sofria a memória querer que se lhes representassem, mas somente é aquilo que me pode lembrar do muito que padeci nesta viagem”.<sup>8</sup> Em seguida, a sentença conclusiva: “A tudo isto fui testemunha de vista, por isso o contei”.<sup>9</sup>

Mas, se falar em naufrágios pode denunciar certo (mau) gosto pela desgraça alheia ou levar à conclusão de que nada seja mais elucidativo da história da navegação do que os acidentes que ponteavam seu curso, ignorá-los, talvez com a intenção de *enfeitar* um quadro histórico que se quer perfeito, significa voltar as costas a uma das mais evidentes verdades da história das viagens à época de expansão européia. Além disso, como escreveu Paul Veyne, “a história é um saber decepcionante que ensina coisas que seriam tão banais como a nossa vida se não fossem diferentes”,<sup>10</sup> acrescentando que “o que

---

8 Para facilitar a leitura, todas as citações da *História trágico-marítima* incluídas neste trabalho foram organizadas do seguinte modo: os algarismos romanos representam o volume (I ou II) da edição; o algarismo seguinte indica o número da relação de naufrágio; os finais representam as páginas de onde vieram as citações. A edição integral aqui utilizada foi a seguinte: Bernardo Gomes de Brito, *História trágico-marítima*, 2 vols. Lisboa: Publicações Europa-América, s.d. Na Bibliografia arrolada no final do trabalho, todos os naufrágios se encontram relacionados. (O naufrágio aqui referido corresponde a II, 1, 46.)

9 *Idem*, op. cit., p. 48.

10 Paul Veyne, *Como se escreve a história*. Lisboa: Edições 70, 1983, p. 24.