

**WERTHER VILELA BRANDÃO**

# **Os Franceses em Alagoas no século XVI**



**2024**

**WERTHER VILELA BRANDÃO**

# **Os Franceses em Alagoas no Século XVI**

Publicado originalmente na  
Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Alagoas,  
volume 34, em 1978.

Essa edição tem correções do autor, encontradas recentemente em  
um exemplar pertencente a sua filha, Gilda Brandão.



MACEIÓ - ALAGOAS

Abril 2024

# SUMÁRIO

Nota Explicativa .....	05
Introdução .....	08
1. A expansão marítima europeia e a partilha do novo mundo .....	12
1.1 — As bulas papais e o Tratado de Tordesilhas .....	13
1.2 — Francisco I e a liberdade dos mares .....	16
2. Os franceses no Brasil .....	22
2.1 — Paulmier de Gonneville .....	23
3. Os franceses em Alagoas .....	27
3.1 — A viagem de Parmentier .....	28
3.2 — Um episódio da história trágico-marítima .....	31
3.3 — A odisseia de D. Rodrigo .....	32
3.4 — A Arribada em Coruripe .....	34
3.5 — Os portos dos franceses .....	38
3.6 — Continuidade e extinção do tráfico francês em Alagoas ...	39
3.7 — Duarte Coelho e os franceses .....	40
3.8 — A ameaça francesa .....	42
3.9 — A morte do primeiro Bispo do Brasil .....	44
3.10 — A viagem do Padre Rui Pereira .....	45
3.11 — O extermínio dos caetés .....	48
NOTAS .....	52
BIBLIOGRAFIA .....	66

*“Durante anos ficou indeciso se o Brasil ficaria pertencendo aos Peró (portugueses) ou aos Mair (franceses)”.*

Capistrano de Abreu.  
Capítulos de História Colonial.

*“Não deixarei também de dar conta disso, o melhor que puder, ainda que para o bem contar e falar, o saiba fazer pior que todos”.*

Pero Vaz de Caminha.  
Carta a D. Manuel.

## NOTA EXPLICATIVA

É possível afirmar, sem incorrer em exagero, que a história de Alagoas no século XVI ainda está por ser traçada. Já Luís da Câmara Cascudo acrescentara certa feita que os velhos mestres alagoanos — Tomás do Bonfim Espíndola, Diégues Júnior, Moreno Brandão, Craveiro Costa, Jaime d’Altavila — e o pernambucano Pereira da Costa “não clarearam os primeiros anos”. A falta ocorre, evidentemente, não por desinteresse dos estudiosos de nosso passado, mas pela míngua de documentos. Escasseiam as fontes para o estudo do esquecido século e as raras informações que chegaram até nós derivam de Gabriel Soares de Sousa, de Fr. Vicente Salvador e das cartas dos jesuítas e do primeiro donatário de Pernambuco, que presenciaram os fatos. A esses testemunhos juntam-se as relações dos cronistas tardios — Jabotão, Simão de Vasconcelos, Rocha Pita — que muitas vezes recolheram e transmitiram notícias já deformadas pelo fluir dos tempos.

Se os autores clássicos pouco se detiveram no estudo de nossas origens, Abelardo Duarte, em data mais recente, descerrou em magistral ensaio (*Os primórdios do povoamento alagoano*) o véu que ocultava esse mal sabido e remoto passado, a traçar o roteiro seguro do início do devassamento da terra no século XVI. Pela primeira vez é levantado um estudo metódico da origem e formação dos primitivos centros de povoamento com o rigor crítico que caracteriza as pesquisas do mestre alagoano. Todavia, permanece em aberto o período que poderíamos chamar de nossa proto-história. Sobre as primeiras arribadas, a cartografia e os pontos avistados no litoral durante o quinhentismo, devemos aguardar a palavra do professor Moacir Soares Pereira, sem dúvida a maior autoridade brasileira, presentemente, em estudos desta especialidade.

O trabalho que ora apresentamos não pretende preencher a lacuna existente; representa apenas uma tentativa de abordagem de

um de seus aspectos — a presença francesa entre nós no século XVI. Embora o assunto não tenha sido totalmente desprezado pelos historiadores alagoanos, as referências habituais se prendem ao fato da existência dos três portos dos franceses referidos no “Tratado” de Gabriel Soares. Tão vagas são as tradições da passagem dos navegantes normandos e bretões nas nossas plagas, que uma página de fantasia, publicada na *Gazeta de Alagoas* por Alfredo Brandão e posteriormente recolhida no livro *Crônicas Alagoanas*, vem sendo tomada por episódio verídico. Não desconhecia o autor a verdade histórica sobre a matéria e acreditamos ter sido ele o primeiro estudioso a divulgar entre nós a “triste aventura de D. Rodrigo de Acuña”, reproduzindo a versão de Varnhagen através de citação de Rocha Pombo; mas, embora, ressaltando na “observação preliminar” que as *Crônicas* abrangiam “história, lenda e etnografia” e que “o trabalho de exegese e o simples bom senso dos leitores podem separar o fabuloso do real”, inseriu o historiador viçosense, entre os trabalhos originais, uma lenda ou conto — *A Baronesa de Rosen-ville*, no qual associa a origem do nome popular da conhecida planta aquática ao da esposa de um barão francês que, à margem da lagoa Mundaú, levantara um castelo de madeira.

A presença francesa em Alagoas no século XVI é, sem dúvida, um capítulo da fascinante história da expansão comercial e marítima europeia. A realização de trabalho de tal envergadura excede o âmbito de nossas aspirações e somente o desejo de honrar o compromisso assumido com a centenária instituição que nos distinguiu com o título de sócio, leva-nos a apresentar este desvalioso contributo ao estudo do passado colonial alagoano. Anima-nos ainda a sentença de Dias Cabral — o primeiro da brilhante galeria de figuras estelares que ocuparam o alto cargo de Secretário Perpétuo do Instituto Histórico de Alagoas, agora honrado pelo saber e a visão de historiador de Abelardo Duarte —: “É grave erro deixar em apagado o livro do passado; se o presente condena por incompetência a tentativa de pesquisa, há de o futuro indultar o arrojo e nesta esperança assenta a recompensa”.

Não se enquadra o presente trabalho dentro das modernas cor-

rentes do pensamento histórico. A história não é apenas a descrição superficial dos acontecimentos, ainda que firmada em documentação criteriosa, mas o relacionamento dos fatos com as causas que os determinaram. Sem embargo, não nos foi possível desenvolver este trabalho isoladamente. Assim, tivemos que nos reportar às causas que determinaram o conflito entre portugueses e franceses pelo comércio de pau-de-tinta no litoral brasileiro — as bulas papais e o Tratado de Tordesilhas, que transformaram o Atlântico afro-americano em *mare-clausum*. Do mesmo modo, foi impossível constranger a aventura francesa aos limites de Alagoas. Não há fronteiras geográficas para a história; a presença das naus corsárias surgiu como decorrência de uma exploração comercial que, não se cingindo a uma faixa delimitada, desenrolou-se por toda a *costa do pau-brasil*.

Pedimos desculpas pelas numerosas citações, derivadas da necessidade de facilitar ao leitor a fonte de nossas afirmativas ou referir os autores que informaram nosso pensamento. Sempre que foi possível, remetemos para as notas finais a transcrição de documentos, procurando evitar um processo já condenado pelo clássico Fr. Luís de Sousa: “Dar traslado de escrituras, onde basta especificar a sustância, é modo de encurtar trabalho, encher muito e cansar os leitores”.

## INTRODUÇÃO

Quarenta e quatro dias após a festiva largada de Lisboa, Pedro Álvares Cabral, comandante da segunda armada portuguesa com destino à Índia, descortina terra em 22 de abril de 1500; e a *ilha de Vera Cruz*, de onde Pero Vaz de Caminha data sua minuciosa carta ao rei D. Manuel, logo se revelaria a imensa costa sul-oriental da *quarta parte nova* — O “Mundus Novus” de Américo Vespucci —, o afortunado e controvertido navegador florentino que, graças ao cartógrafo Martin Waldseemuller, teve a glória de ver batizado com o próprio nome o continente mdesvendado por Colombo.

As viagens que se seguiram ao descobrimento português, de simples reconhecimento da costa ou em busca de uma passagem para o Oriente, onde vagava a miragem das ilhas das especiarias, patentearam uma região desvaliosa para os conceitos da época, de proveito apenas para aguada de navios: “a qual nosso Senhor milagrosamente quis que se achasse, por que he mui convinete e necessarea a navegaçam da Yndia”, informa o Venturoso em sua carta aos Reis Católicos. (1)

Assim, a boa nova do *achamento* cabralino prontamente se diluiu nos sonhos de grandeza e de fortuna do Oriente: a descoberta não provava riquezas apreciáveis e parece que de início se constituiu em simples marco confirmativo da existência de terras dentro da linha portuguesa em Tordesilhas. Pau-brasil, bugios e papagaios, descarregados em Lisboa pelas duas naus de retorno da frota exploradora de 1503, eram frutos desprezíveis para a coroa lusa, transtornada então pelos *fumos da Índia*, de que falava Afonso de Albuquerque. A nação embarcava na grande aventura comercial do início da era mercantilista, atraía banqueiros da Alemanha, de Antuérpia e da Itália e abalava o monopólio veneziano do comércio oriental; os campos se esvaziavam — “ao cheiro desta canela o reino



se despovoa”, lamentará Sá de Miranda —, mas Lisboa se impunha como o mais rico entreposto marítimo europeu, deslocando para o Atlântico a hegemonia do tráfico detida pelo Mediterrâneo.

A empresa ultramarina, que se completaria no decorrer da primeira metade do século XVI, superava, todavia, os recursos do pequeno reino. Manter fortificações nas praças conquistadas aos africanos e na Guiné; dominar as rotas marítimas da África Oriental, Pérsia, Índia e Indochina; rendilhar de fortalezas e feitorias regiões longínquas da Ásia oriental — Sofala, Ormuz, Calicute, Catchi, Malalaia, Colombo, Pegum; disputar os mares orientais avassalados pelos árabes, instigados por venezianos e turcos; construir e equipar sucessivas armadas que em grande parte se perdiam nos naufrágios tristemente celebrados na história trágico-marítima, tudo isso esgotava a nação, embora as naus de retorno abarrotassem Lisboa de drogas da Índia (2). No penúltimo quartel do século XVI, Camões poderá enaltecer a epopeia lusa:

“De África tem marítimos assentos,  
E na Ásia mais que todas soberana,  
Na quarta parte nova os campos ara,  
E se mais mundo houvera lá chegara.”

Mas, no reinado de D. Manuel, Portugal, empenhado em devasar os *desvairados caminhos da especiaria*, não podia desviar recursos para desenvolver estabelecimentos agrícolas no Novo Mundo. Assim, procurando um meio de explorar sua descoberta sem maior dispêndio para a coroa, recorreu ao sistema de arrendamento. O ciclo inicia-se com o contrato de Fernão de Loronha, em 1502, e no ano seguinte é expedida uma armada de seis navios, sob o comando de Gonçalo Coelho, destinada a reconhecer o litoral e levantar fortificações, ônus compensado pelo direito de retornar com pau-brasil e escravos. O regime vigora durante quase dois decênios e parece encerrar-se com Jorge Lopes Bixorda, em 1515 ou 1516. Segue-se um período obscuro, que alguns autores denominam de *capitanias de mar e capitanias de terra* (3), sem reflexo mais acentuado no comércio marítimo.

Na *quarta parte* nova a presença portuguesa quase não se afirma. A imensa costa brasileira permanece desamparada, à mercê dos navegadores de outras nações, como os espanhóis da malograda expedição de João Dias de Solis que, de regresso do Rio do Prata, carregaram cinco mil quintais de pau-de-tinta no Cabo de Santo Agostinho, o que não passou sem protesto de D. Manuel. A presa afigurava-se tentadora e logo atraiu a cobiça dos audazes entrelopos que infestavam os ativos portos da Bretanha e da Normandia. Em escala progressiva, pequenos e bem armados navios de Dieppe, Honfleur e Saint-Malo vão se infiltrando pela extensa linha costeira no escambo com o indígena. Não tentam os corsários firmar posse no território. Seu interesse concentra-se na exploração mercantil do principal produto da região, que os mapas e relatórios da época começam a denominar *terra do Brasil* (3a.). Desenvolve-se o intercuro com o gentio e uma ativa linha de comércio estabelece-se entre a França e o Brasil. Quando Portugal, mais distraído em dilatar a linha tordesilhana às expensas da Espanha, acorda para o problema, passa a enfrentar, para deter a ameaça dos intrusos ao seu monopólio, uma dupla batalha, militar e diplomática, que se prolongará por quase todo o século XVI.

A sentença de Capistrano de Abreu, tão frequentemente invocada, de que por muitos anos a posse do Brasil oscilava entre franceses e portugueses (4), exprime bem a gravidade da situação. A pressão gaulesa, a partir da terceira década do século, acentua-se em toda costa brasileira: no Cabo Frio, na Bahia, na Paraíba e na faixa costeira que demora entre o Cabo de Santo Agostinho e o Rio Real. Registra-se um intensivo movimento de navegação que pretendia exclusivamente o comércio com o indígena e, sem dúvida, até mesmo as expedições mais ambiciosas, como a do Barão de Saint-Blancard em Pernambuco, dispunham apenas de caráter mercantil e não se processaram com objetivos colonizadores.

Portugal, assoberbado por problemas financeiros e dificuldades no Oriente tenta a defesa do Brasil, a partir da terceira década do século, levado não pela *vã cobiça*, mas objetivando a fixação do homem no novo mundo que Cabral revelara. (4a). O português viera

para ficar; e com espírito indomável conseguiu atalhar a intrusão francesa, preservando para a *pequena casa lusitana* a terra que iria se constituir no mais alto monumento de sua missão civilizadora.

# 1. A expansão marítima europeia e a partilha do novo mundo

**D**o obstinado esforço dos primeiros navegadores do Atlântico, resultou a grande expansão comercial e marítima europeia do século XVI.

Confinado até o final de Quatrocentos ao Mediterrâneo, ao Báltico, Mar do Norte e Mancha, o comércio europeu, no século subsequente, expande-se desmesuradamente no Mar Oceano, nas linhas do Norte e do Sul, envolve o continente africano e estabelece-se no Pacífico e no Índico. Graças a essa revolução comercial, a Europa viu-se enriquecida — ao lado das especiarias do Oriente que as lentas caravanas despejavam nos portos da Síria e do Egito, de onde eram redistribuídas para Veneza, Gênova, Ragusa e Marselha — de uma série de novos produtos, especialmente os metais preciosos que iriam atender às necessidades da crescente economia mercantilista. De par com os motivos de ordem puramente material, outros fatores complementaram o espírito que presidiu a áspera empresa dos descobrimentos: a curiosidade e o desejo de aventuras, a ambição de títulos e honrarias e, sobretudo, o anseio de conversão das almas dos infiéis, nova Cruzada que se iniciara em 1415, com a conquista de Ceuta.

No devassamento do Atlântico, a primazia e a maior glória cabem sem dúvida aos portugueses. Iluminados pelo gênio do Infante D. Henrique, na primeira metade do Século XV tentaram os lusos avanço pela borda ocidental do continente africano, cujo périplo seria concluído na viagem célebre de Vasco da Gama, no findar do século. A Espanha, desde o início dia Reconquista retalhada entre reinos mouros e cristãos, sempre conflitantes, somente logrou concluir sua unidade geográfica e política no último quartel do século XV. O casamento de Fernando e Isabel resultou no estabelecimento de uma monarquia dual, com a união da Confederação Catalã-Ara-

gonesa ao Reino de Castela; a conquista de Granada, último baluarte dos infiéis na península ibérica, completou a obra de unificação, mas o país só assumirá o posto de grande potência atlântica após o descobrimento de Colombo.

Pioneiras incontestáveis das navegações oceânicas, as duas nações peninsulares, ao amparo de bulas papais, vão tomando posse dos novos e dilatados mundos cuja divisão ajustam no acordo amigável que recebeu o nome da pequena cidade da província de Valhadolid onde foi realizado — Tratado de Tordesilhas.

## **1.1 — As bulas papais e o Tratado de Tordesilhas.**

Na época de maior grandeza de Roma, a autoridade suprema concentrava-se no Imperador, que a detinha graças ao caráter sagrado da monarquia. O Cristianismo triunfante reconhece o princípio sagrado do poder temporal, ampliando-o: os papas, na qualidade de vigários de Cristo, eram duplamente soberanos — no plano temporal e no espiritual. Todo o poder político Deus o concede aos príncipes por intermédio da Igreja; entre Deus e os governantes alça-se o poder papal, que se estende sobre o Imperador, reis, príncipes, bispos, clérigos e leigos. A tese assim firmada desenvolveu-se com o decorrer dos tempos e a potestade pontifícia passou a abraçar, não mais apenas cristãos, mas ainda judeus, mouros e demais infiéis, em qualquer parte da terra onde se encontrassem. (5).

Desde o início das grandes viagens impulsionadas por D. Henrique, o Navegador, os fins alegados foram sempre o “serviço de Deus e de Sua Majestade”. (5a). Abrindo-se novas rotas marítimas e novos mercados, promovia-se o acrescentamento da casa real; o “serviço de Deus” era a defesa do mundo cristão, pelo ataque ao poder dos gentios, conquista de seus territórios e conversão dos infiéis para “aumento da pequena cristandade”. Assim, concedendo através de bulas o domínio das terras descobertas e por descobrir na África, o Papa exercitava apenas prerrogativas que lhe eram atribuídas e dava uma aplicação prática a princípios já estabelecidos sem contestação.

Em 1454, uma bula de Nicolau V (a primeira Romanus Pontifex) em favor de Afonso V e do Infante, dispõe que outros povos cristãos não poderão navegar, mercadejar ou interferir na posse da “conquista que vai desde o cabo Bojador ao cabo Não, correndo por toda Guiné e passando além dela”. Outras bulas confirmativas são concedidas logo após — a de Calixto III, de 13 de maio de 1456, e a de Sixto IV, de 1481, ambas assegurando para Portugal a faixa atlântica do continente africano. (6)

Quando em 1492 Cristóvão Colombo descobre terras nas “Índias Ocidentais”, Fernando de Aragão apressa-se em assegurar seus direitos recorrendo ao papa Alexandre VI, seu compatriota e amigo. A Santa Sé concede sem tardança cinco cartas apostólicas, geralmente denominadas bulas: *Inter Cetera*, breve secretarial de 3 de maio de 1493; *Piis Fidelium*, bula de 25 de junho; a segunda *Inter Cetera*, bula extraordinária de 4 de maio; *Eximiae Devotionis*, breve extraordinário de 3 de maio e, por último, em 25 de setembro, a bula *Dudum Sidiquem*. (7).

Na segunda *Inter Cetera*, que em quase tudo reproduz a primeira, o Papa confirma aos reis da Espanha todas as ilhas descobertas e por descobrir cem léguas ao ocidente dos Açores ou Cabo Verde, acrescentando interdito idêntico ao que favorecera Portugal na África: sob pena de excomunhão, ficava vedado a qualquer pessoa de qualquer estado, grau, ordem ou condição, sem permissão dos reis ou de seus sucessores, “grangear mercadorias ou qualquer outra coisa sem licença especial nas terras e ilhas descobertas”. (8)

D. João II de Portugal, após infrutíferas tentativas junto ao Papa, procura negociar diretamente com a Espanha, o que representava, na verdade, o desconhecimento ou contestação da autoridade pontifícia. O resultado dos entendimentos foi a “Capitulacion de la Particion del mar Oceano”, mais conhecida por Tratado de Tordesilhas, vila onde foi assinado no dia 7 de junho de 1494, tendo se verificado sua ratificação pelo rei português em 5 de setembro, em Setúbal, e em Arévalo pelos Reis Católicos, no dia 2 de julho do mesmo ano. (9)

A linha demarcatória avança de 100 para 370 léguas a oeste de Cabo Verde, destinando a Portugal, caso tivesse sido obedecida, um terço apenas do Brasil atual. Repete-se com frequência que Alexandre VI dividiu o Novo Mundo entre a Espanha e Portugal, o que não corresponde à verdade; um exame atento da famosa bula *Inter Cetera* revela que ele concedera a América por inteiro a Fernando e Isabel, pois a linha traçada de 100 léguas iria cair em pleno oceano. Foi Tordesilhas, numa intuição genial de D. João II, que preservou para os lusos a descoberta e posse da grande faixa do novo continente, que iria se constituir no núcleo inicial de nosso país.

Em 24 de janeiro de 1506, o papa Júlio II, a pedido dos reis peninsulares, ratifica o Tratado pela bula “*Ea quae pro bono pacis*”: “*aquilo que a bem da paz e da tranquilidade de qualquer pessoa foi concluído por um acordo, de bom grado corroboramos, pois nos é pedido a fim de não se renovar uma contenda, permanecendo perpetuamente firmes*”. (10)

A contenda, todavia, se renovou, e a “partição do mar Oceano” por dilatado período permaneceu como fonte constante de discórdia entre os dois reinos ibéricos. O meridiano divisório, onde passaria? Incerta foi sempre sua posição e intermináveis disputas advieram de interpretações falsas ou repassadas de má fé. (10a).

Para os portugueses, após o retorno de Vasco da Gama, o problema assume capital importância, não na fachada atlântico-americana ainda desconhecida, mas no continente asiático, onde a raia demarcatória iria decidir o destino do comércio das especiarias. Doze cosmógrafos e matemáticos foram convocados para elucidar as dúvidas, refere Simão de Vasconcelos (11), mas, como no “traçado da linha mental os compassos de uns andavam mais avançados e menos liberais os de outros”, jamais se chegou a uma conclusão. O meridiano recua ou avança ao sabor das partes litigantes, como no caso das Molucas e do Rio da Prata, quando Portugal, pondo à margem bulas e tratados, invocou a tese da prioridade nos descobrimentos.

Se os beneficiários da partilha do Atlântico nem sempre se conformaram com o que lhes fora quinhado, não causa reparo que,

passados os tempos, outras nações contestassem a autoridade pontifícia e não reconhecessem as zonas de influência estabelecidas em Tordesilhas. Ao norte, um reino grande e populoso, de amplo e recortado litoral pontilhado de portos bem abrigados, onde enxa-meavam naus e marujos afeitos à pesca e ao comércio com os países do Mediterrâneo, mar do Norte e com a Inglaterra, despede pelo Atlântico suas naus de corso e procura quebrar o odiado monopólio ibérico — a poderosa França de Francisco I.

## **1.2 — Francisco I e a liberdade dos mares**

A Guerra dos Cem Anos (1337-1453) deixara a França prostrada: cidades em ruína, campos devastados, artes mecânicas — a indústria da época — e comércio em decadência, era desolador o quadro que apresentava a grande nação latina no início da segunda metade do século XV. A peste, ou Morte Negra, dizimava todo o Ocidente europeu e sobre a Cristandade pesava cada vez mais a ameaça turca. Em 1453 cessa a guerra secular entre a França e a Inglaterra. Lamentavelmente, a data, que deveria ser auspiciosa, marca também a queda de Constantinopla e o conseqüente avanço do mundo cristão pelos Balkans. Ainda assim, a paz, embora perturbada pelas lutas intestinas e pela ação depredadora dos bandos organizados pelos soldados egressos dos exércitos, que prosseguiram em sua faina de destruição, vai progressivamente, no terceiro quartel do século, restituindo aos franceses condições para seu desenvolvimento. Equilibram-se as instituições, os preços e a moeda se estabilizam, recuperam-se a indústria, agricultura e comércio, a população cresce nas cidades e nos campos, tornando o país o mais populoso da Europa. (12)

O tráfico marítimo se refaz e no Mediterrâneo concentra-se sua maior parcela, pois que pelo grande mar da Antiguidade eram transportadas as especiarias e demais produtos do Oriente. Mas a hora do Atlântico começava a soar e a atividade nos portos da Normandia Dieppe, Harfleur e Honfleur (a Araflor e a Anaflor dos



Quinhentistas portugueses) estende-se da Rússia ao litoral italiano. O casamento de Carlos VIII com Ana da Bretanha une a França ao ducado independente (1491), que detém os ativos portos de Nantes, Saint-Malo e Saint-Pol de Leon. Mais ao sul, Bordéus exporta os já afamados vinhos da região e, quando a atividade pesqueira se dilata em busca do bacalhau, navios normandos e bretões atingem a Terra Nova. (13)

A construção naval se expande, os armadores crescem em poder e riqueza, nautas ousados procuram novas rotas no Atlântico. Este, como vimos, fora partilhado entre a Espanha e Portugal — as duas potências navais do início de Quinhentos. Das grandes rotas atlânticas a da Terra Nova, a do Rio da Prata, a das Índias Ocidentais e a que, partindo de Lisboa passava nos Açores para se bifurcar, seguindo para o Brasil ou demandando as Índias Orientais após o contorno da África apenas a primeira estava aberta ao comércio de todas as nações. As outras, mais ricas e por isso mais cobiçadas, constituíam monopólio dos países ibéricos, contra o qual volta-se o crescente poderio dos portos da Bretanha e da Normandia, de início sem apoio oficial, que só iria se manifestar, velada ou ostensivamente, no reinado de Francisco I. (1515-1541).

A liberdade dos mares é a bandeira tardiamente desfraldada pelos que disputavam o farto quinhão atribuído a Espanha e a Portugal; no entanto, a verdade histórica revela que as nações cristãs não levantaram protestos por ocasião de Tordesilhas, pois não poderiam prever que do bojo das caravelas de Colombo iria despontar uma revolução na economia europeia — o deslocamento do tráfico marítimo do Mediterrâneo para o *mar Oceano*. Carlos VIII de França e seu sucessor Luís XII não contestaram o Tratado. Foi a expansão naval francesa, lastreada no poder de armadores e banqueiros, que lançou em campo Francisco I na luta pelo comércio atlântico, dando cobertura aos feitos de seus corsários.

Com sutileza, o rei de França procura encobrir a rapacidade de seus súditos e firma-se em uma tese, contraditoriamente levantada pelos próprios espanhóis — a negação da autoridade pontifícia para repartir o mundo. Francisco de Vitoria, teólogo dominicano e cate-

drático em Valhadolid e Salamanca, contestou em obras célebres o direito de Alexandre VI conceder as Índias Ocidentais aos Reis Católicos, pois não fora dotado de poder temporal — *Papa no est Dominus Orbis*. (14) Outros teólogos seguiram o mestre (Fr. Domingo de Soto, Juan de Medina), mas, apesar da força de seus argumentos não conseguiram infirmar as teses pontificais. O próprio Francisco I, em 1533, rendeu-se à autoridade papal ao procurar obter de Clemente VII, por intermédio do cardeal Le Veneur, Grande Esmoler de França, uma declaração especificando que a bula de repartição de novos continentes entre os reis ibéricos só concernia às regiões já conhecidas e não àquelas ulteriormente descobertas por outras coroas, estabelecendo ainda que, sem a ocupação permanente de lugares habitados e defendidos, não se caracterizava o direito de posse.

Escudado nessa interpretação, o rei francês insiste em defender a navegação do mar comum e, na guerra ou na paz, ostensiva ou dissimuladamente, procura estimular as investidas de seus marinheiros e mercadores nas rotas proibidas. No final de seu reinado, quase meio século depois da “partição” capitulada em Tordesilhas, no breve período de tréguas assinalado pela paz de Nice (1538), Francisco I prossegue fiel aos princípios que nortearam sua política externa e, respondendo aos emissários de Carlos V que protestavam contra a intromissão de naus francesas na zona de influência espanhola, profere a frase célebre, transmitida pelo Cardeal de Toledo a seu soberano, em carta datada de 27 de janeiro de 1541: “Est-ce déclarer la guerre et contrevenir à mon amitié avec Sa Majesté que d’envoyer là bas mes navires? Le soleil luit pour moi comme pour les autres et je voudrais bien voir la clause du testament d’Adam qui m’exclut du partage du monde”. (15)

O “bon mot” histórico, se de uma parte confirma o espírito do rei galante, de outra atesta o inconformismo que o levou a defender sem desfalecimento, muito antes de Grotius, a liberdade do comércio marítimo — o *mare liberum*. A batalha que empreendeu no campo diplomático contra D. João III, degenerou frequentemente em luta armada, provocando cometários amargos comentário como o

do embaixador veneziano em Paris, Martino Cavalli: “Com Portugal não se pode ter entendimento, pois uma guerra surda perdura entre os dois países. Os franceses pretendem poder navegar para Guiné e para o Brasil, o que os portugueses não admitem em absoluto. Se eles se encontram no mar, sendo os franceses mais fracos, os outros atacam e lhes põem a pique os navios”; (16) Do mesmo modo, Fr. Luis de Souza, relatando anos depois os desentendimentos entre as duas potências cristãs, concluiu com melancolia: “O que era tão ordinário de parte dos franceses, que se queixavam geralmente os nossos não acharem mais cruéis inimigos em todas suas navegações... Assim cresciam os ódios e, sendo os reis muito amigos, eram os súditos inimicíssimos” (17).

Impossível precisar a quem competiu a iniciativa das hostilidades, pois o jogo de interesses das partes rivais tolda a verdade, que aparece desfigurada nas reclamações dos respectivos embaixadores. Os protestos contra as incursões francesas datam do reinado de D. Manuel (18). Mas tudo indica que foi a notícia divulgada em 1526, de que Giovanni Verrazano preparava uma expedição para um novo descobrimento e que nos portos da Normandia se apresentava uma armada “com voz pública de quererem passar ao Brasil e fundar e povoações” (19), que levou o cauto D. João III (1521-1557) a iniciar as operações de guerra contra os entrelopos. Sob o comando de Cristóvão Jacques, parte no mesmo ano a expedição punitiva que iria manchar o pavilhão das quinças na chacina da baía de Todos os Santos. Contra a violência inominável eleva-se em vão o coro de protestos dos armadores prejudicados (20); o monarca português mantém-se firme no propósito de proteger o exclusivo das navegações para o Brasil, considerando simples ladrões os que procuravam arribar em seus portos de ultramar para a prática do fraudulento comércio. (21)

Vozes não faltaram, prevenindo as consequências que poderiam advir da continuidade de uma política hostil ao poderoso reino de França. De Paris, Diogo de Gouveia, principal do Colégio de Santa Bárbara, que já em 1532 sugerira a El-Rei a ocupação do Brasil como remédio eficaz contra as investidas dos corsários, (22) recomenda-

va em carta de 17 de fevereiro de 1538 uma atitude conciliatória. Com o profundo conhecimento dos assuntos franceses, adquiridos nos longos anos de residência no país e nas missões diplomáticas desempenhadas, o velho mestre sumariava com acuidade as causas que exigiam um esforço de apaziguamento por parte de Portugal: os riscos da luta contra uma nação de largos recursos, dotada de enorme poderio marítimo que, desprovida de colônias para onde pudesse desviar os braços ociosos, não teria maior escrúpulo em hostilizar e dominar o comércio colonial português, mormente que para tanto precisaria apenas recorrer ao valor de seus corsários. (23)

Mas o caráter do povo português jamais foi inclinado a aceitar a renúncia de seus direitos. Tomando ao pé da letra a partilha do Novo Mundo concluída em Tordesilhas, aferrou-se a corte lusa aos seus princípios com uma tenacidade, uma obstinação sem desfalecimento, que iriam se repetir no decorrer dos tempos e de que temos um exemplo recente na manifesta intransigência em reter os restos de seu glorioso império afro-asiático. A tarefa era superior aos seus meios, pois a nação já se encontrava carente de gente e de dinheiro. Pouco importava; o “peito ilustre lusitano”, celebrado por Camões, sentindo que na altíssima missão se consolidava seu destino histórico, procura resguardar com denodo as conquistas obtidas por seus intrépidos mareantes.

A posição de intransigência assumida por Portugal provocava revolta nos ativos marinheiros bretões e normandos, e não era sem razão que em 1539 o indignado Pierre Crignon verberava:

“Se bem que os portugueses constituam a menor nação do mundo, este não lhes parece bastante grande para satisfazer sua cupidez. Para revelar ambição tão desmesurada, é preciso ter bebido o pó do coração do rei Alexandre. Pretendem reter em uma só mão o que não podem abarcar com as duas, persuadidos que Deus só para eles fez os mares e as terras e que as demais nações não são dignas de navegar”. (24)

Esqueceu o poeta e navegador diepense de esclarecer em sua objurgatória que seus audazes compatriotas jamais se deixaram in-

timidar pela atitude hostil de Portugal; nem as sucessivas embaixadas enviadas por D. João III à corte de França, nem as expedições de limpeza da costa como a de Cristóvão Jacques e a de Martim Afonso de Souza, nem mesmo a tentativa de povoar a terra pelo sistema de capitanias hereditárias, eliminaram as atividades francesas no Brasil, que tiveram início no ano de 1504.

## 2. Os franceses no Brasil

Entre os falsos precursores de Cabral, registrados na história dos descobrimentos marítimos, alinha-se o normando Jean Cousin que, segundo as revelações de Desmarquets, autor setecentista, partindo de Dieppe, sua cidade natal, em 1488, descobrira terras perto da foz de um grande rio — o Amazonas — e, desse ponto, rumando para sul-leste, foi o primeiro navegador a avistar a ponta meridional da África. Assim, como de modo divertido apreciou Capistrano de Abreu, “*enquanto os portugueses precisaram de mais de 60 anos para chegar do Bojador à Boa Esperança, Cousin foi logo às do cabo em um simples episódio de viagem corrida. E Colombo descaí das alturas a que o sublimou a posteridade*” (25).

O episódio Cousin, fantasioso e de elaboração tardia, é fruto apenas de um certo tipo de nacionalismo que dominou a historiografia dos grandes descobrimentos até recente data — uma espécie de transposição, para as letras históricas, das rivalidades entre Portugal, Espanha e França na era de Quinhentos. Os defensores das navegações pioneiras dos franceses insistiram até em recorrer a vagas notícias que estabelecem a prioridade de normandos e bretões no descobrimento do Brasil, e Paul Gaffarel o primeiro autor a dedicar uma obra às relações entre o Brasil e a França no século XVI invoca o testemunho de La Popelinière, que escrevia em 1583: “*Les François toutes fois, Normands surtout et les Bretons maintiennent avoir premiers decouvert ces terres et d’ancienneté trafiqué avec les sauvages du Brésil contre la rivière de Saint-François, au lieu qu’on a depuis appelé Fort Real*”. (26) Embora declarando se tratar do “eco de uma tradição perdida”, o eminente professor de Dijon associou-se aos reclamos de La Popellinière (27) e perfilhou a realidade histórica dessas viagens.

Mas a História se faz com documentos e não com suposições: a

primeira arribada francesa ao Brasil, de comprovação indiscutível, verificou-se em 1504.

## 2.1 — Paulmier de Gonneville

Em 1658, arrematadores de impostos de Rouen, pretendendo cobrar taxas especiais, a que estavam sujeitos os estrangeiros, de descendentes de um certo “Bynot Paulmier” que fora trazido das Índias por um francês e jamais se naturalizara, levaram a família a recorrer, juntando uma “Relação Autêntica” apresentada ao Almirantado de França, em 1505, pelo capitão Binot Paulmier de Gonneville, o primeiro do nome. O documento fazia prova ter vindo das Índias o fundador da família, sob compromisso de breve retorno, em companhia do comandante da nau “Espoir”, de Honfleur, que, impossibilitado de cumprir sua promessa por se tratar de país “tão longínquo”, fizera-o batizar, dando-lhe o próprio nome. (28)

Prestando sua declaração em Rouen, o capitão de Gonneville relata que, ao contemplar certa feita em Lisboa as naus da carreira das Índias descarregando especiarias e outras raridades, animara-se a empreender viagem de negócios ao Oriente. Aproveitando os serviços de dois experimentados pilotos portugueses — Bastiam de Moura e Diégue Cohinto — partira de Honfleur em 1503 na nau “Espoir”, de 120 toneladas, devidamente suprida de armamentos de guerra e produtos apropriados ao escambo com as populações nativas. Depois de uma série de peripécias, tão frequentes nas navegações da época, desviou-se a nau da rota traçada e foi arribar na “nova terra das Índias”, onde capitão e tripulantes se viram acolhidos por “índios simples, alegres, vivendo de alguns legumes e raízes”.

No local permaneceram os franceses até julho de 1504 e registraram sua passagem com a ereção de uma cruz de madeira. (28-A) O rei “Arosca”, que se afeiçoara ao comandante, confiou-lhe o filho “Essomeriq”, na esperança de retorno após “20 luas”.

Seguindo para o Norte, de regresso à França, escalaram em outro porto (29) onde foram severamente hostilizados pelos canibais,

que pareciam já ter visto cristãos e não se surpreenderam com a presença imponente do navio. Temerosos dos cruentos comedores de carne humana que tinham sacrificado diversos tripulantes, prosseguiram costeando por um espaço de 100 léguas, até um local onde encontraram índios semelhantes aos canibais, mas que os acolheram bem. Aproveccionados de víveres e mercadorias do país, cujo valor cobriria com lucro os gastos da expedição, abriram velas entre 20 a 25 de dezembro de 1504. Nas proximidades das Ilhas de Jersey, a nau foi atacada por um corsário de Plymouth, salvando-se parte da tripulação, inclusive o índio Essomeriq que, não só em Honfleur, onde chegaram no dia 20 de maio, como em todos os lugares que percorreram, despertou grande curiosidade “por n’avoireu en France personnage de si loingtain pays”. (30)

Como nos contos de fada, o personagem do país longínquo radicou-se na França graças ao capitão De Gonnevillle que o tomou por afilhado, deu-lhe o próprio nome, educou-o e casou-o com uma jovem de sua família. Netos do índio brasileiro foram Simone Paulmier, esposa do sieur de la Rozière, e Olivier Paulmier, senhor de Courtonne e de Pommeret, cuja viúva recebeu do rei de França, em 1658, decisão favorável à sua causa.

Se da viagem de Gonnevillle não encontramos referências nos cronistas portugueses, alguns autores procuraram relacioná-la, inspirando-se decerto na coincidência das datas, com a notícia que Anchieta apresenta sobre a “Primeira Entrada dos Franceses no Brasil:

“Na era de 1504 vieram os franceses ao Brasil a primeira vez ao porto da Bahia e entraram em Paraguaçu, que está dentro da mesma Bahia, e fizeram seus resgates e tornaram com boas novas à França, donde vieram depois três naus e estando no mesmo lugar em resgate, entraram quatro naus da armada de Portugal e queimaram duas naus e outra lhes tomaram com matar muita gente”. (31)

A informação de Anchieta é preciosa como marco inicial das atividades francesas no Brasil; contudo, da viagem pacífica de 1504



até a outra a que se refere, medeia largo espaço de tempo, pois pela descrição, parece se tratar do violento combate travado em 1526 entre corsários da Bretanha e quatro naus da expedição de Cristóvão Jacques.

Nesse período, entrelopos de Dieppe, de Honfleur, de Saint-Malo e de outros portos da Bretanha e da Normandia passaram a frequentar progressivamente o litoral brasílico. A sombra da aliança com o gentio, praticam um misto de comércio e pirataria. Cativam os nativos com suas boas maneiras e com as novidades da civilização europeia: objetos de adorno, pentes, espelhos, miçangas coloridas e, sobretudo, os utensílios que revolucionaram toda a técnica de produção dos indígenas — facas, machados, enxadas, anzóis e tesouras. Em troca, abastecem-se de mantimentos — animais silvestres, peixes, mel de abelhas — e dos primeiros produtos de exportação da terra — bugios, papagaios e pau-brasil.

Aliados aos tupinambás, deixam ao partir um dos seus encarregados de preparar a carga para a próxima viagem — o língua ou turgimão, que se identifica com os hábitos do gentio e, com habilidade envolve-os em seu círculo de interesses (32).

As zonas de influência dos dois contendores, determinadas pelas alianças com os diversos grupos indígenas, vão se delineando desde cedo. Os franceses traficam, sobretudo, nas faixas litorâneas dominadas por tamoios, tupinambás, potiguares e caetés; os portugueses aliam-se aos tupiniquins e tabajaras.

Na primeira metade do século XVI, na região que vai de Pernambuco a Bahia e mais de perto nos interessa, os entrelopos dominaram toda a costa situada entre a ilha de Santo Aleixo, na barra do Serinhaem, até o sul do atual Estado de Sergipe. Os dois pequenos Estados nordestinos se continham na costa do pau-brasil e constituíram mercado predileto de normandos e bretões, que nos melhores portos vinham praticar seu escambo.

Alagoas, cuja riqueza em madeira as crônicas celebram, viu madruguar a aliança francesa com os caetés. Da presença dos ousados navegadores nos restou um marco na toponímia: o porto do francês.

No registro dos cronistas, um dos primeiros episódios dramáticos de nossa história — o ataque dos contrabandistas a uma nau espanhola, no porto que se situa na foz do rio Coruripe; e, consequência direta do ódio aos portugueses inculcado nos caetés pelos mercados de pau-brasil, o morticínio do primeiro bispo do Brasil e de seus companheiros que naufragaram nos arrecifes de D. Rodrigo, local onde o navegador epônimo, três décadas antes, provara o instante mais dramático de sua odisseia.

### 3. Os Franceses em Alagoas

O litoral alagoano, avistado decerto pela naveta de abastecimento que de Porto Seguro regressava com a boa nova da descoberta cabralina (33), foi visitado logo em seguida pelas primeiras expedições ordenadas por D. Manuel para melhor conhecimento e proveito da Terra de Santa Cruz (34).

No século XVI, *ir na volta do cabo de Santo Agostinho* — equivalia a dobrar o Cabo o que era a rota familiar das naus da Carreira da Índia. Evitando as calmas do Golfo da Guiné, os mareantes metiam a proa a sudoeste e, montado o Cabo, acompanhavam a costa por larga extensão. O litoral alagoano tornou-se conhecido, assim, desde as explorações iniciais e a importância de alguns de seus acidentes geográficos é confirmada pela frequência com que surgem na cartografia histórica brasileira de Quinhentos, ao lado do rio S. Francisco, que baliza nosso território ao Sul.

O planisfério de Cantino, de 1502, o primeiro mapa a registrar dados sobre o Brasil (35), já assinala a existência de um rio ou aguada — San Miche —, que irá se repetir com regularidade nas cartas posteriores portuguesas, espanholas, francesas ou italianas (36). A partir da segunda década, dois outros pontos, de identificação não muito duvidosa, são revelados nos primitivos testemunhos cartográficos — Serras de Santo Antônio e Rio das Lagoas ou Rio ALAGADO (37).

Efetivado o reconhecimento, era natural que se processasse a exploração do pau-brasil, único produto da terra que despertava a cobiça dos europeus (38). Sabemos que desde as primeiras décadas os franceses vinham recolher no litoral alagoano a preciosa madeira de tinturaria, utilizando o processo do escambo com o indígena: a data precisa, ignora-se. Fontes portuguesas referem que a expedição comandada por Cristóvão Jacques, em 1526, trazia o encargo de varrer os entrelopos que já se constituíam uma ameaça para a con-

quista lusa (39). De que modo desempenhou sua missão temos notícia pela carta-protesto que Francisco I dirigiu dois anos depois a D. João III: na Bahia, quatro navios acometeram com êxito três naus da Bretanha e os vitoriosos enforcaram alguns prisioneiros e “os outros meteram e enterraram até aos ombros e os rostos depois os martirizaram e mataram cruelmente a setadas e tiros de espingarda” (40). Policiando a costa entre Pernambuco e Bahia, o feroz comandante português sabia o que procurava: documentos coevos revelam que a região entre o Cabo de Santo Agostinho e o Rio Real era a mais rica em pau-de-tinta e, por isso, a mais frequentada pelos franceses.

### **3.1 — A viagem de Parmentier**

Entre os armadores europeus que se celebrizaram por sua opulência e por seus feitos no século XVI, avulta Jean Ango, cujo poder nos mares a tradição nivela ao dos reis. Natural de Dieppe, herdou do pai a armação de navios que conseguiu transformar em verdadeiro império. Se a lenda parece ter dourado muito sua brilhante trajetória, o papel que desempenhou no desenvolvimento das navegações francesas é incontestável: foi, enaltece seu biógrafo Jean Gravier, comerciante armador, corsário e sobretudo patriota, pondo sempre suas frotas e sua fortuna a serviço do Rei. (41) No cais da cidade natal ergueu bela casa de carvalho ornada de objetos exóticos e, a uma légua de distância, num planalto com vista para o mar, sua residência de verão — o solar de Varengeville. Rico e poderoso, viu-se cumulado de honrarias, tendo privado da amizade de Francisco I que o nobilitou com o título de Visconde de Dieppe.

A serviço do opulento armador, distinguiram-se corsários e navegadores famosos: Jean Fleury, Jacques de Saint-Maurice, Pierre Maucler, Giovanni Verrazano, Pierre Crignon e os irmãos Raoul e Jean Parmentier. O último, desaparecido aos 35 anos de idade, foi cosmógrafo autor de cartas marítimas e desfrutou por igual alto conceito literário como poeta e tradutor de Salustio. Ramusio, que no século XVI coligiu e divulgou relatos sobre navegações e via-

gens, incluiu em sua obra um “Discurso de um grande capitão francês do lugar de Dieppe”, cuja autoria, então desconhecida, somente séculos depois os estudiosos, com rigor histórico, atribuíram em definitivo ao intrépido piloto de Anjo.

Documento precioso por suas informações, por sua recuada data, que os historiadores mais autorizados fixam entre 1520 e 1526, através dele podemos medir a intensidade do tráfico gaulês no nordeste brasileiro, no período anterior ao das donatárias. Por sua importância para a história alagoana, pedimos vênua para reproduzir do depoimento de Parmentier a parte que mais de perto nos interessa:

“Ao longo desta costa, para o poente como para o sul, os portugueses não construíram fortaleza ou castelo, salvo um lugar chamado Pernambuco, próximo ao cabo de Santo Agostinho, onde se encontra um pequeno forte de madeira com alguns degredados de Portugal. Do cabo de Santo Agostinho ao Porto Real, que se acha em 12°, é onde os franceses e bretões frequentam mais e onde se encontra o melhor pau-brasil e em maior quantidade. Ao longo desta costa não existe fortificação portuguesa, francesa ou espanhola e seus habitantes são tratáveis e muito mais amigos dos franceses que dos portugueses. A terra é boa e fértil e se fosse trabalhada poderia se obter toda sorte de frutos; há muitas árvores frutíferas, das quais a maior parte é comestível; o país é sadio e há bons portos e abrigadas em vários pontos. Possuem casas e plantações cercadas de paliçadas; homens e mulheres vivem nus, sem demonstrar vergonha de suas partes pudendas. Usam armas como as de seus vizinhos. Não possuem moeda e não sabem contar mais que o número dos dedos de seus pés e mãos. Trocam pau-brasil por machados e facas e em alguns lugares são obrigados a procurá-lo em grupos, penetrando cerca de 30 léguas no interior do país. Cada grupo possui seu chefe e compõe-se de quatrocentos ou quinhentos indivíduos, transportando cada um madeira com peso equivalente ao seu próprio até ao litoral, onde se encontram os franceses, com quem fazem permuta por fa-

cas, machados e outras ferramentas, de tal sorte que estimam muito mais um prego do que um escudo”. (42)

A relação de Parmentier é sem dúvida a primeira informação de fonte francesa sobre o litoral nordestino — *a costa do brasil* — e o mais antigo testemunho do escambo praticado entre corsários e indígenas. Na época já se reconhecia a superioridade da madeira tintorial da região, que ficava claramente delimitada: do cabo Santo Agostinho ao rio Real, em Sergipe (porto reale). Todo o território alagoano estava, portanto, compreendido na faixa mais rica em pau-brasil e onde mais intenso era o tráfico. Ramusio intercala em sua obra uma carta muito elucidativa: ao sul do Cabo estão assinalados os rios de S. Francisco e Real. Embarcações com a flor-de-lis nas velas singram o Atlântico e, em terra, dois europeus mercadejam com os indígenas. (42a)

Cinco lustros depois do descobrimento, quando já os portugueses mantêm feitoria em Pernambuco, os franceses dominam tranquilamente o comércio com os indígenas ao sul da ilha de Santo Aleixo. Desconhece-se qualquer quadro estatístico concernente ao número anual de navios, pertencentes a particulares armadores como Ango ou consórcio de banqueiros, que não tinham interesse em divulgar o montante da carga ilícita transportada. Depoimentos confirmando a presença de um navegador famoso, como Parmentier, são exceção e mesmo as viagens de Jacques Cartier e Giovanni Verrazano ao Brasil dificilmente podem ser comprovadas (43). De fonte francesa pouco chegou até nós e é nos relatos espanhóis ou portugueses que podemos colher notícias sobre as atividades dos entrelopos.

Sebastião Caboto, na viagem que empreendeu a serviço da Espanha com a finalidade de buscar uma passagem no continente, que não executou, logo depois de abrir velas da feitoria de Pernambuco rumo ao Rio da Prata, avistou uma nau francesa na ilha de Santo Aleixo, E na mesma época, em 1926, avulta de importância o encontro de uma nau espanhola da armada de Fr. Garcia Jofre de Loaysa com uma verdadeira flotilha corsária, que na foz do rio Coruripe se encontrava a carregar pau-brasil. Alagoas entra para a história verdadeiramente documentada com essa arribada — ponto culminante de uma aventura romanesca, que deixaria o nome

de seu principal protagonista, através do séculos, vincado ao local onde ocorreu — arrecifes de D. Rodrigo.

### **3.2 — Um episódio da história trágico-marítima: a viagem do San Gabriel**

A história trágico-marítima, “este jornadear de mar a mar, de clima a clima, sob a constante ameaça de morte e naufrágio”, que Jaime Cortesão exaltou em eloquentes palavras (44), registrou no Brasil episódios que, por sua dramaticidade e heroísmo, podem ser equiparados aos da “rapsódia lancinante” do caminho das Índias.

Desses naufrágios e aventuras marítimas, dessas porfias contra o perigo dos mares e a maldade dos homens, as crônicas nos transmitem passos sugestivos que ficaram definitivamente incorporados à nossa história. É o naufrágio, em um dos navios de Diego de Senabria, do alemão Hans Staden, que nos legou em livro precioso e pioneiro o relato de suas movimentadas aventuras em terras brasílicas; é o dramático abandono de vinte marinheiros da frota de Cavendish nas costas do Espírito Santo, do qual escapou Anthony Knivet, o corsário de “vária fortuna e estranhos fados”; é o *trágico naufrágio* de Jorge de Albuquerque, salvo milagrosamente das tempestades e dos piratas franceses para sofrer depois as duras penas do cativo africano resultante do desastre de Alcacer-Kebir; é, entre tantos outros, o episódio romanesco, para nós de maior interesse, do capitão espanhol D. Rodrigo de Acuña, que má sorte trouxe ao litoral alagoano para provar aqui o instante mais doloroso de sua triste aventura.

No porto de Sanlucar de Barrameda, na foz do Guadalquivir, deitava ancora no dia 6 de setembro de 1522 a nau Vitória, sob o comando de Juan Sebastian de Elcano, o primeiro circum-navegador do globo. Dois dias depois, desfilavam pelas ruas de Sevilha os dezoito marujos que, após três anos de perigos e sofrimentos inauditos, tinham realizado façanha náutica equiparável ao descobrimento de Colombo, completando o sonho do grande navegador desaparecido no decorrer do feito heroico — Fernão de Magalhães.

O êxito do empreendimento, a descoberta de um novo caminho para o Oriente lendário e afortunado, despertou no poderoso Carlos V o plano, há muito acalentado, de domínio das ilhas Molucas, terras de onde provinham o cravo, a noz moscada e o sândalo que, de par com a canela do Ceilão, a pimenta de Malabar e o benjoim de Sumatra, integravam o complexo das especiarias, que dominou a economia mercantilista do século XVI. (45)

Para iniciar a ousada empresa da rota do poente para o levante, a armada de Fr. Garcia Jofre de Loaysa, comendador da ordem de San Juan, abria velas no dia 24 de julho de 1525 do porto galego de La Coruna, local onde, pela facilidade de acesso aos centros consumidores de drogas orientais de Flandres, França e Inglaterra, fora instalada a nova Casa de Contratação. Seis naus e um patacho compunham a frota: a capitânia, Santa Maria de La Vitória, o patacho ou galeão Santiago e as naus San Gabriel, Sancti Spiritus, Anunciada, Lesmes e Santa Maria del Parral (46).

Expedição imponente e destinada a grandes feitos, quis a fortuna adversa que falhasse em seus ambiciosos desígnios, pois quase toda se desbaratou, perdendo seu comandante, substituído pelo experimentado Elcano, que também veio a falecer logo após.

Dos sete navios, apenas a capitânia, sob o comando de Toribio Alonso de Salazar, logrou atingir as paradisíacas e cobiçadas ilhas das especiarias (47). Embora não constitua nosso escopo a narrativa da desintegração da frota de Loaysa, a derrota de uma de suas naus é de interesse capital para a história alagoana.

### **3.3 — A odisseia de D. Rodrigo**

No dia 5 de abril de 1525, D. Rodrigo de Acuña fora investido no comando da quarta nau da expedição — a San Gabriel —, “em vista da habilidade, fidelidade e dos serviços prestados ao Imperador” (48). Como a quase todos os chefes da armada, ingrato se revelou o destino ao brioso e arrebatado fidalgo espanhol, cuja viagem redundou num longo desfiar de perigos, infortúnios e humilhações.



Antes de passar a linha equinocial, em setembro de 1525, começou D. Rodrigo sua odisséia: depois de disparar contra uma nau portuguesa, alterca com o comandante do patacho, Santiago de Guevara, o que resultou em seu afastamento do comando e detenção por espaço de dois meses, após inquérito mandado proceder por Loaysa. A entrada do Estreito, já reconduzido à direção de sua nau, em que tivera como substituto Martin de Valencia, recebeu ordem do capitão general para retroceder em busca de um batel e aguardar no rio de Santa Cruz a chegada da capitânia. D. Rodrigo, em vista do tempo borrascoso, obedece de má vontade e não consegue penetrar no porto convencionado. Depara-se, porém, com a nau “Anunciada”, cujo comandante, Pedro de Vera, instiga-o a tentar a viagem pela rota do cabo da Boa Esperança (40). Discorda, mas sentindo-se desgarrado da frota, resolve fazer aguada na costa sul do Brasil e, assim, navega até 27º, ferrando velas na baía de Patos, onde encontra sobreviventes da expedição de João Dias de Sólis. Decorria o mês de maio de 1526 e, necessitado de lenha e de refrescos, D. Rodrigo, em Santa Catarina, procura se abastecer no porto que depois tomaria seu nome; perseguido pelos maus fados, perde, entre mortos e desertores, trinta e dois homens. Ruma ao norte e a quinze léguas do Cabo Frio desaparecem mais dois tripulantes. Premido por situação de tal gravidade, o comandante espanhol reúne a tripulação em Conselho para decidir qual o rumo a tomar: o prosseguimento da viagem pelo Estreito de Magalhães, a opção do cabo Tormentório adotada por Pedro de Vera ou o retorno puro e simples a Espanha. Apesar da opinião contrária do piloto Juan de Pitola e de outros mais, foi adotada a decisão de retornar, com escala na Bahia, onde o pau-brasil poderia, talvez, compensar os sonhos frustrados das especiarias. Os tripulantes iniciavam o corte no dia seguinte ao da arribada — 2 de julho — quando foram saudados pelos indígenas com um ataque violento, com perda de sete marujos, logo seguidos de dois grumetes. Retiram-se do lugar tão nefasto e na entrada da baía encontram um cristão que há quinze anos ali se perdera e tudo indica se tratar do Caramuru (50).

À sombra do prestígio que o náufrago célebre desfrutava en-

tre os selvagens, abrigam-se por mais de um mês; por motivos desconhecidos, não procedem no barco os necessários reparos para a longa viagem de volta, que é encetada em 15 de agosto.

### **3.4 — A Arribada em Coruripe**

A “São Gabriel” governava com dificuldade e, com ventos contrários, sessenta dias consumiu na navegação de costeira até que, ultrapassada a foz do S. Francisco, divisou o comandante um “puerto que está entre arrecifes en la tierra del Brasil” (51), onde se abrigavam duas naus e um galeão de França. Ignoravam os espanhóis que a paz se firmara entre Francisco I e Carlos V (52). Um batel dos corsários dá-lhes a boa nova e, amistosamente, indica-lhes a entrada do surgidouro. Após fundear, D. Rodrigo convida para um entendimento capitães, pilotos e mestres franceses, cuja língua praticava com desembaraço, obtendo deles calafates e carpinteiros indispensáveis aos reparos de sua maltratada nave.

Na fé do acordo, obtido sob juramento, iniciam os espanhóis os trabalhos de querena, enquanto os entrelopos prosseguem na faina da carga do pau-brasil. Estranhamente, dois dias depois da ancoragem, em um domingo, 21 de outubro, os marujos são surpreendidos com uma ordem vinda do galeão para que se rendessem. D. Rodrigo, que enfermara, mune-se de algum dinheiro e segue em um batel com oito tripulantes para parlamentar com os franceses. Mas se afastou o capitão, o piloto Juan de Pilola, hostilizado por tiros das naus, agora inimigas, e intimado a render-se pelos marujos de um esquife armado, desfralda a bandeira que se achava na gávea e, aos gritos de guerra — Espanha, Espanha! — carrega dois falconetes e consegue matar três corsários. Com presteza os tripulantes fazem o navio flutuar e, apesar de ouvirem que seu comandante lhes gritava ordens, cortam as amarras, fazem-se à vela e, conjurado o perigo, ganham mar alto.

Tentando debalde montar o cabo de Santo Agostinho, a São Gabriel retorna para se abrigar na Bahia, onde enfrenta outra nau corsária. Sob o comando de Juan de Pilola, segue sua acidentada derro-

ta e escala em Cabo Frio, atingindo o porto de Bayona de Galícia no dia 28 de maio de 1527, com 27 tripulantes e 22 indígenas.

O mal-aventurado capitão espanhol, perdida a nau, obtém dos franceses um batel e, com os tripulantes que lhe restavam, tenta recuperá-la, navegando por espaço de dois dias até que a perde de vista totalmente. Para continuação de suas desditas, soçobra o pequeno barco e, assim, é forçado a vencer a pé as dez léguas que o separam do porto de onde partira. Encontra apenas o galeão, que um mês depois o abandona, alegando a impossibilidade de levar de regresso os espanhóis por falta de vitualhas. Da poderosa nau, restava a D. Rodrigo um batel sem velas; da intrépida tripulação, apenas sete homens (53); do sonho ousado de circum-navegação do orbe, a tarefa inglória de costear uma terra selvagem e desconhecida em busca de uma paragem de gente civilizada.

Ainda assim, não se abatem os sofridos mareantes e aproam rumo norte, comendo em terra mariscos e frutos silvestres, vigiando atentos os movimentos do caeté bravio e hostil. Após vinte dias avistam a ilha de Santo Aleixo, onde se refazem graças ao encontro providencial de um forno, farinha de trigo e anzóis; da ilha que alguns autores pretendem ter sido a primeira colônia francesa no Brasil, conseguem alcançar a feitoria de Pernambuco (54).

Enfim, poderia respirar livremente D. Rodrigo “aquy en Pernambuco fatorya del rey de Portugal en la tierra del brasil”, na legítima esperança de encontrar toda honra “y cortesya como en tierra de hu hermano y tan amigo del emperador” (55). Atingindo a feitoria portuguesa, localizada no canal da ilha de Itamaracá, foi de início bem tratado. Porém, com a chegada da frota de Cristóvão Jacques pouco tempo depois (56), este, não somente se recusou a autorizar o regresso dos espanhóis em uma das naus portuguesas, como agravou a situação decidindo prendê-los e levá-los em suas empresas de policiamento da costa. O implacável comandante lusitano não quis reconhecer o direito de arribada em caso de força maior, que levara os desgarrados navegantes a se acolherem a um porto amigo (57), nem se deixou condoer pelos rogos ou protestos de D. Rodrigo que, em 30 de abril de 1528, invocando serviços prestados por seus an-

tepassados à coroa portuguesa, extravasava sua revolta em carta a D. João III: “estoy aquy perdido descalzo y desnudo... y yo folhe que me hizo may agravio que me pudieram hazer en Turquya” (58).

A crítica situação do comandante da “São Gabriel” era, todavia, idêntica a do português Estêvão Frois que, nas Antilhas, em 1513, com uma caravela em mau estado e perseguido pelos indígenas, viu-se prisioneiro dos espanhóis, apesar de ter alegado se encontrar na descoberta de novas terras para El-Rei e não ter pretendido penetrar em área pertencente aos soberanos de Castela. E poderia também o capitão espanhol reproduzir os termos da carta que ao *Venturoso* escrevera o nauta lusitano: “esta rixa que eles têm conosco, senhor, não é nova, senão muito velha, pois ficou de nossos antepassados” (59). Era, de fato, a multissecular rivalidade luso-espanhola, vinda da época da fundação da dinastia de Borgonha — agravada no período de expansão marítima europeia com a disputa que as duas nações ibéricas travavam pela partilha do Novo Mundo —, a razão última que explicava a detenção do súdito de Carlos V em terras brasileiras por tão largo espaço de tempo. Suspeitaria Cristóvão Jacques que D. Rodrigo, ao arribar em um porto de zona infestada por entrelopos franceses, tentava também contrabandear pau-de-tinta? Ou cuidaria que o capitão espanhol extraíra ouro e prata no rio da Prata — o chamado Rio de Solis — cuja posse D. João III ainda disputava, por julgá-lo dentro de seus limites de Tordesilhas?

Somente em fins de 1528, quando a feitoria se encontrava sob o comando de Antônio Ribeiro, conseguiu D. Rodrigo o ambicionado retorno ao solo da mãe pátria. Antes de embarcar, solicitou a abertura de um inquérito, no qual depuseram os demais companheiros de infortúnio e prisioneiros franceses — remanescentes da refrega com Cristóvão Jacques, na Bahia — que se achavam em Pernambuco e tinham conhecimento das ocorrências verificadas em Coruripe com os navios corsários, ou por fazerem parte da tripulação ou por terem ouvido de elementos dela um relato minucioso. Procurava, assim, se acobertar contra futuras acusações pela perda de sua nau e, sem dúvida, a certidão que solicitou, “tirada por modo que faça fé como informação de sua mercê e garantia de seu direito”, muito útil deve lhe ter sido. (60)

Os historiadores brasileiros a partir de Varnhagen, que foi o primeiro a conceder destaque ao episódio da “São Gabriel”, empenham-se em acentuar as desventuras de D. Rodrigo, comovidos de certo pelos desesperados apelos contidos nas três cartas divulgadas do capitão espanhol — ao bispo de Osma, a Cristóvão de Haro e ao rei D. João III — que revelam o ânimo sem abatimento ante a desdita e o espírito de luta do missivista. No entanto, as declarações prestadas por seus companheiros de expedição, se de uma parte confirmam o brio, a coragem decisão do fidalgo espanhol, nas entrelinhas indicam um militar de temperamento arrebatado ou mesmo insubmisso que, por orgulho ou Interesses mesquinhos, comprometeu a grandiosidade de sua missão. (61)

Para nós, os aspectos romanescos da aventura —com sua teia de despeitos, inveja e ambição —, se bem que atraentes são, evidentemente, secundários. Já a arribada no porto situado na foz do Coruripe reveste-se do maior interesse, nos trazendo a evidência apontada no *discurso* de Parmentier, da intensidade do tráfico francês em nossas plagas, na terceira década do século. A presença simultânea de três embarcações demonstra um conhecimento prévio da região, pois para despachar carga tão avultada, deveria já se encontrar em terra o intérprete ou *língua*, trazido em viagem anterior. Desconhecemos se as naus pertenciam a uma só expedição, mas há certeza de que eram originárias de portos diferentes: uma, pelo menos, procedia da Normandia; uma outra — denominada Leynon —, fora armada em Saint-Pol de Leon, cidade da Bretanha que tempos depois reivindicam a prioridade nas viagens ao Brasil. Pela documentação conhecida, o encontro dos espanhóis com três naus corsárias é o mais antigo registro das atividades dos entrelopos entre nós, se excluirmos a viagem casual de Gonneville. Tão importante tem sido considerado o evento, que Gaffarel reduziu a frota que se preparava nos portos de França para pilhar ou ocupar a costa brasileira — ameaça que determinou a vinda da expedição de Cristóvão Jacques —, aos três navios cujo encontro foi tão funesto a D. Rodrigo (62). É uma conclusão um pouco temerária, visto sabermos pelo relatório do piloto Juan de Pilola que conduz a São Gabriel após ter

abandonado seu comandante, deparou-se na Bahia com outro navio francês, não pertencente à flotilha abrigada em Coruripe. Provavelmente as naus navegaram de conserva e, chegadas ao destino, parte se separou na faina de seu comércio. Ao desembarcar na feitoria de Pernambuco, Cristóvão Jacques já encontrou D. Rodrigo e seus companheiros. Os navios que destruiu na Bahia não poderiam ser os mesmos da ocorrência de Coruripe, como presume Gaffarel, pois quando procuraram render a “São Gabriel”, em outubro de 1526, já se apresentavam para largar. A refrega da Bahia deve ter se verificado em 1527 e a prova disso é que a Leynon, segundo o depoimento de um dos prisioneiros do comandante português, foi destruída em viagem posterior (63). Igualmente arriscada ou mesmo fantasiosa parece a afirmativa de Charles de la Roncière, atribuindo a presença de Jacques Cartier o célebre descobridor do Canadá em uma das naus, pelo simples fato de sua esposa, Catherine des Granches, ter levado à pia batismal na cidade de Saint-Malo, em 31 de julho de 1528, a lendária Paraguaçu (64).

### **3.5 — Os portos dos franceses**

O porto onde D. Rodrigo se acolheu e no qual se abrigavam corsários denomina-se Batel e demora na foz do rio Coruripe. Era um dos três portos dos franceses assinalados por Gabriel Soares no litoral alagoano: “Da ponta da barra do Coruripe, contra o rio de S. Francisco se vai armando uma enseada de duas léguas em a qual bem chegado a terra estão os arrecifes de D. Rodrigo, onde também se chama o porto dos Franceses, por se eles costumarem recolher aqui com suas naus à abrigada desta enseada, e iam por entre os arrecifes e a terra, com suas lanchas, tomar carga de pau-de-tinta, no rio Coruripe”. (65) Na relação do autor quinhentista, alinham-se mais dois outros: o “Porto Velho”, que conservou através dos tempos o designativo de “Porto dos Franceses”, situado no extremo sul da restinga de Massagueira, e o “Porto Novo”, atual Pituba, na foz do rio-canal do Poxim.

Mas não foram apenas esses, os surgidouros alagoanos visitados pelos mercadores de pau-brasil. Ternaux Compans revela que seus compatriotas frequentavam o rio de Sto. Antônio (66), ao norte do qual Knivet assinala um “porto dos franceses”, que os índios denominavam “Jurema Peaçava” (67). Pero Lopes de Souza, em seu “*Diário de Navegação*”, relata que Martin Afonso, após o desbarato dos franceses, mandou “ao galeam San Vicente que se chegasse bem a terra, até ver se no arrecife de San Miguel estavam algumas naus” (68). O recife, admite Eugênio de Castro, situava-se nas proximidades do rio de igual nome, provavelmente o atual Camaragibe. No governo de Luís de Brito e Almeida, este mandava caravelões ao rio de S. Francisco alegando ter recebido avisos da presença de franceses (68a).

Pelo exposto, fica evidenciado que o litoral alagoano, da foz do Camaragibe ao S. Francisco, era pouso habitual dos corsários da Bretanha e da Normandia: Camaragibe, Barra de Santo Antônio, Pajuçara, Jaraguá, Francês, Pituba, Pontal de Coruripe, todos esses ancoradouros figuraram no tráfico com as naus de Saint-Malo e de Honfleur. A lembrança da visita dos intrépidos entrelopos perdeu-se com os tempos e a toponímia alagoana registra, hoje, apenas um “porto do Francês”. Os demais caíram no esquecimento e foram substituídos por novas denominações dadas pelos portugueses a partir da ocupação efetiva da terra; outros, como o de Jaraguá, conservaram seus nome indígenas, na verdade os únicos adotados pelo “mair” amigo que varava os mares para trazer aos belicosos caetés miçangas para adorno e machados para o corte da “arabutan”, a preciosa madeira que, devidamente aproveitada, iria tingir os belos tecidos de Flandres e de Lyon.

### **3.6 — Continuidade e extinção do tráfico francês em Alagoas**

No início da quarta década do século XVI a coroa portuguesa sentira mais uma vez o malogro das experiências tentadas para co-

brar proveito da descoberta brasileira. Na impossibilidade de instalar um regime de exploração mercantil, como na Índia, o caminho mais indicado foi a fixação do europeu na terra e o desenvolvimento do sistema de colônia de plantação.

A tentativa de estabelecimento de uma feitoria francesa em Pernambuco, frustrada pela energia devastadora de Pero Lopes de Sousa, fez calar no espírito de D. João III o conselho do experimentado Diogo de Gouveia, como remédio eficaz para impedir o avanço dos flibusteiros de França: “a verdade era dar, Senhor, as terras a vossos vassalos, porque quando lá houver sete ou oito povoações, estes serão bastantes para defenderem aos da terra que não vendam o brasil a ninguém e não o vendendo as naus não hão de querer lá ir para virem de vasio” (69).

Martim Afonso de Sousa trouxera, em 1531, o duplo encargo de efetuar um ensaio de colonização e policiar o litoral. Do primeiro se desincumbira ao instalar no sul os dois núcleos iniciais de povoamento organizado do Brasil; o segundo lograra êxito aparente com a vitória sobre três naus de contrabando na costa pernambucana e o desbarato da colônia do Barão de Saint-Blancard. Mas a costa se dilatava por uma extensão imensa e guardá-la com periódicas armadas de policiamento tornava-se impraticável. A melhor solução que se apresentou foi dividir o Brasil em capitanias hereditárias.

### **3.7 — Duarte Coelho e os franceses**

Sessenta léguas de terra, “partindo do S. Francisco até o rio que cerca em redondo a ilha de Itamaracá” — concedidas a Duarte Coelho — abrangiam toda a costa do atual Estado de Alagoas. Em março de 1535 desembarca o donatário no extremo norte de sua capitania, no sítio dos Marcos, local já habitado por cristãos que, como denunciara o malfadado D. Rodrigo de Acuña, mais facilmente encontrariam a salvação de suas almas na Turquia do que em terra de costumes tão selvagens. De qualquer modo, aquela faixa litorânea com a capitania de Itamaracá apresentava-se como baluarte pio-



neiro da presença portuguesa e nela se estabeleceu o colonizador, avançando depois até Olinda. O sul, a partir do cabo de Santo Agostinho, era em toda a Nova Lusitânia o trecho onde mais livremente se firmavam os franceses que, apoiados na amizade dos indígenas, chegaram a induzi-los ao ataque contra as duas vilas nascentes do primeiro donatário.

Livre dos assaltos, Duarte Coelho, relata Fr. Vicente Salvador, “cobrou tanto ânimo que não se contentou em ficar na povoação pacífico, senão ir-se em suas embarcações pela costa abaixo até o rio de São Francisco, entrando nos portos todos de sua capitania, onde achou naus francesas que estavam ao resgate de pau-brasil com o gentio e as fez despejar os portos e tomou algumas lanchas de franceses, posto que não a seu salvo e dos seus que não ficassem muito feridos, e ele de uma bombarda, de que andou muito tempo maltratado” (70).

Embora nosso primeiro historiador não tenha precisado a data da descida do donatário, podemos deduzir que o fato ocorreu depois de 1548, pois nesse ano registrou-se o assalto a Igaráçu, como informa o alemão Hans Staden que, com mais alguns tripulantes de um navio português arribado em Pernambuco, tomou parte na defesa da vila sitiada, a pedido do governador. Treze anos tinham se escoado desde o dia em que o intrépido Capitão plantara a semente fecunda de sua Nova Lusitânia. A terra “ia em aumento” mas seu governador achava-se “pobre e gastado da fazenda”. Se na verdade conseguiu afastar da costa os franceses e fazer as pazes com os indígenas, foi por breve período. Os audazes contrabandistas prosseguiram, como veremos adiante, praticando sem embaraço seu comércio ilegal na costa alagoana.

O poder naval dos corsários avantajava-se e, decorridos poucos meses do ataque a Igaráçu, Afonso Gonçalves informava a El-Rei que “sete naus francesas passaram para os potiguares... e depois passaram outros muitos” (71). Se as poderosas armadas de Cristóvão Jacques e Martim Afonso de Sousa não conseguiram, apesar dos sucessos parciais obtidos, expelir da costa os perigosos flibusteiros, não seriam os limitados recursos de Duarte Coelho que iriam conquistar vitória definitiva. Certa feita, confessara mesmo ao seu *Senhor* achar-

-se aguardando a “hora de Deus” para encetar a projetada viagem ao sertão, temeroso de que com seu afastamento recomeçassem os franceses a “fazer das suas ribaldarias pois a quatorze dias que aqui quizeram fazer o que costumavam, mas não puderam” (72).

Malgrado seus esforços, as naus dos entrelopos continuavam levando de nossas florestas o “bois de Fernambouc”, alegradas nas longas viagens de travessia pela charla dos papagaios, que desembarcavam nos portos da França já bem treinados na nova língua.

### **3.8 — A ameaça francesa**

Meado o século, não cessara a ameaça francesa. Crescera em importância, ultrapassara mesmo seus limites naturais a costa entre o cabo Santo Agostinho e a Bahia e agora descia sobre o sul do Brasil. (72a) Perigava o domínio luso no Novo Mundo e dessa época temos um quadro perfeito na veemente carta de Luís de Góis, que constitui um brado de alerta e uma advertência severa a D. João III:

“E digo, mui alto e mui poderoso Senhor, que se com tempo e brevidade Vossa Alteza não socorre a estas capitâneas do Brasil, que ainda que nós percamos as vidas e fazendas, Vossa Alteza perderá a terra; e que nisto perca pouco, aventura a perder muito. Porque não está em mais de serem os Franceses que em se acabarem de perder estas Capitâneas que ficam; e de ter eles um pé no Brasil hei medo adonde quererão e podem ter o outro. Eu quisera dizê-lo antes em pessoa a Vossa Alteza que escrevê-lo, porque tão perigosa está a Costa, que não sei esta carta que fim haverá. Dous anos a esta parte, vêm sete, oito naus cada ano a Cabo Frio e Rio de Janeiro. Já não há navio que ouse parecer, porque a muitos têm cometidos e tomados. Enquanto os Franceses não passavam do Cabo de Santo Agostinho mais que até a Bahia não eram tão suspeitosos e tão perigosos; nem de se atreverem a passar os baixos e dobrar o Cabo Frio. Queira Deus não se atrevam a dobrar o Cabo da Boa Esperança” (73).

Não havia exagero ou fantasia nos receios do irmão do donatário da capitania de Paraíba do Sul. Luís de Góis conhecia a terra desde os tempos em que desembarcara ao lado de Martim Afonso de Sousa em São Vicente, onde recebera sesmarias. Nos domínios do irmão possuiu engenho de açúcar e, segundo refere o cronista Damião de Góis, foi o primeiro a levar tabaco do Brasil para Portugal. Virtuoso e muito amigo dos jesuítas, já bem entrado em anos e em estado de viuvez tomou votos na Companhia, falecendo na Índia, em 1567 (74). Era, portanto, homem bem informado sobre os problemas do país de origem e os da terra adotiva.

No início da segunda metade do século, Portugal enfrentava grave crise no Atlântico e no Índico: encerravam-se as atividades da feitoria de Antuérpia, as praças africanas de Cafim, Azamor, Alcácer-Seguer e Arzila tinham sido abandonadas, os pretos amotinavam-se em São Tomé, as receitas das alfândegas de Ormuz e de Malaca baixavam a níveis inquietantes e quase todas as capitanias brasileiras entravam em falência. “O império português, conclui Magalhães Godinho, estruturado em torno de um feixe de rotas de desmedida extensão e frágil precisamente na medida de sua imensidão oceânica, é tomado como que por uma paragem de respiração”. (75)

Na verdade, o domínio francês no Brasil acarretando séria ameaça ao caminho das Índias era o que, precisamente, mais preocupava Portugal. O momento se revestia de extrema gravidade e a advertência de Luís de Góis não terá sido a única. A colônia lusa entrava em colapso e D. João III, “para conservar e enobrecer as capitanias e povoações”, decide instalar um governo geral, sediado na Bahia (76). Um dos motivos determinantes da criação de um poder forte e centralizado vinha a ser a defesa do litoral e para o cargo de capitão-mor da costa foi escolhido Pero de Góis, o malgrado donatário de Paraíba do Sul que, apesar dos esforços cometidos, parece não ter tido maior êxito em sua nova função. Os corsários continuavam sulcando nossas águas intensamente e as viagens costeiras dos moradores tornaram-se empresas temerárias, segundo podemos depreender de uma carta de Francisco de Porto Carreiro, sucessor

de Pero de Góis, de abril de 1555. Tendo vindo com o segundo governador geral Duarte da Costa, o novo capitão-mor não alcançara em dois anos meios de enfrentar o poderio dos franceses, que assaltavam e tomavam os barcos dos moradores e, sentindo-se seguros, carregavam livremente pau-brasil, penetrando pelo interior quinze ou vinte léguas, deixando em seus navios guarnição.

Para comprovar a intensidade do tráfico francês revelava Porto Carreiro na mesma carta: “nos arrecifes de Dom Rodrigo carregarão duas naus e no porto dos franceses disse que carregarão três esto soubemos por pessoas que as virão e de dentro desta Baya lhes vay resgate... depois veyo aqui ter Vasco Fernandes Coutinho e esteve junto do arrecife de Dom Rodrigo resgatando em hum barquo e vyo entrar hua nao dentro com huma zavra por popa... e depois veyo outro barquo de Pernambuco e este tambem vyo esta propria nao e duas no porto dos Franceses” (77).

A esta altura Duarte Coelho já se finara em Lisboa e a terra, “que estava quieta e os moradores contentes”, fora convulsionada pelos indígenas. Sentindo a ausência do braço forte do grande Capitão, reiniciaram os caetés as costumeiras tropelias, e seus aliados franceses voltaram a desfrutar a mesma segurança do tempo em que D. Rodrigo de Acuña os surpreendera traficando junto aos arrecifes que lhe herdariam o nome.

### **3.9 — A morte do primeiro Bispo do Brasil**

Desse período de insegurança para os colonos, quando os índios tornam-se mais ameaçadores, é o episódio célebre do naufrágio de D Pedro Fernandes Sardinha, nos baixios de D. Rodrigo (78). Embora não haja indicação de presença francesa no triste acontecimento, foi o ódio aos portugueses, insuflado pelos destemidos contrabandistas e seus representantes em terra — os *línguas* que se mesclavam com os nativos e adotavam seus costumes —, que levou os belicosos caetés ao morticínio dos náufragos da N. S. da Ajuda, selando, assim, o próprio extermínio.

A orla litorânea onde se desenrolou a tragédia — de tradicional influência francesa — era considerada, pela hostilidade dos gentios, perigosa para os navegantes em caso de naufrágio ou arribada. Sem dúvida, os caravelões dos moradores resgatavam também na costa, correndo o risco comum a todas as aventuras: se os indígenas “ao descoberto comerciavam e mostravam amor aos portugueses, em secreto, se colhiam alguns descuidados, os matavam e comiam”, conta Fr. Vicente Salvador (79). Foi do mesmo modo *atraído* que agiram na foz do Coruripe, acolhendo amistosamente os pobres náufragos, para trucidá-los em seguida na barra do rio S. Miguel. A notícia ecoou dolorosamente na sede da colônia, e o próprio Nóbrega, que como todos os jesuítas não apreciava o bispo, lamentou: “ali acabarão clérigos e leigos, casados e solteiros, mulheres e meninos! Ainda escrevendo isto se me renova a dor que tive quando vi que não avia casa em que não ouvesse prantos de myttas viuvvas e orfãos” (80).

Duarte da Costa preparou-se para vingar a afronta, o que não efetuou pela necessidade de auxiliar a armada que viera socorrer o Rio de Janeiro, onde Villegagnon se firmara. Os índios, convencidos da importância do golpe desfechado contra os portugueses, cresceram em arrogância e tornaram-se cada vez mais temidos. (81) O litoral alagoano, ao sul de Jaraguá, permaneceu abandonado aos franceses e caetés, como evidencia a carta de um jesuíta que de Salvador se dirigia para Pernambuco.

### **3.10 — A viagem do Padre Rui Pereira**

Era o Padre Rui Pereria, português de Vila Real do Arco, bispo de Braga, um “bom humanista e pregador de grandes esperanças, que não vingaram”, pois terminou abandonando a Companhia por motivos ignorados (82). Por determinação do P. Luis da Grã, segundo Provincial do Brasil, embarcou em Salvador com mais dois companheiros, com destino a Pernambuco, a fim de atender ao apelo da piedosa viúva de Duarte Coelho, que solicitara a presença dos inacianos. A viagem foi longa e acidentada: partindo em 14 de outu-

bro de 1561, chegaram ao destino em 19 de janeiro do ano seguinte “por vir contra a monção”, gastando mais de três meses em uma viagem que, com ventos favoráveis, exigiria apenas quatro dias.

Deixando a barra da Bahia, mal ganharam mar alto foram apanhados por uma tormenta que os levou à capitania de Ilhéus, pertencente então a Lucas Giraldes, que os acolheu em seu engenho enquanto aguardavam melhor tempo para prosseguimento da viagem.

De retorno, na altura de Tatuapara, futuro feudo de Garcia d’Ávila que aí ergueria seu solar acastelado, a naveta foi bordejando até perto do rio Real, quando decidiu afastar-se da costa por se sentir próxima “da gente suspeitosa, que era do rio de S. Francisco, e na enseada do Vasa Barris, e aonde se perdeu o Bispo velho e os que em sua companhia vinham” (83). Novas dificuldades de navegação levaram-nos a retroceder a Tatuapara até que, favorecidos pelo vento sul, foram abicar no porto dos Franceses.

Na distância de pouco mais de uma légua avistavam-se duas naus francesas e, segundo informação de índios que vieram a bordo, uma outra encontrava-se “mais dentro”. A vizinhança era demasiado incômoda e o pequeno baixel foi procurar abrigo em um arrecife situado um pouco adiante, manobra tentada em vão por ter encontrado fundo pedregoso, o que o salvou do encontro com outro corsário que se aproximava e ferrou velas no porto referido. A nau dos padres se acolheu, então, na “*Ponta de Jeragoay*”, e abrigada no porto passou o Natal. Os índios trataram-nos com amizade e vieram a bordo trazer água e frutas confiados em tais demonstrações, o jesuíta P. Gonçalo de Oliveira e mais alguns companheiros desceram em terra, regressando atemorizados logo após se aperceberem que iriam ser aprisionados ou mortos pelos falsos amigos, o que confirma o caráter aleivoso imputado aos caetés. Os viajantes, informados de que em um *rio dentro desta enseada* encontrava-se ao resgate um pequeno barco de Pernambuco, pediram ajuda e logo foram socorridos com mantimentos — peixe boi e farinha. Refeitos dos padecimentos, transferiram-se os padres para a embarcação dos pernambucanos que rumaram para o Norte por entre os arrecifes até “hum porto que chamão Camaragibe, aonde estavam muytos

Portugueses resgatando com os índios já nossos amigos”. A viagem continuou por terra, pela praia, até Porto de Pedras, com o encontro de dois barcos de Pernambuco e Itamaracá, cujos tripulantes generosamente mitigaram a penúria dos infelizes missionários.

Bem providos, atingiram uma “terra de Índios amigos, que se chama o Porto do Calvo”; reembarcando, dia e meio depois chegam afinal ao porto de Pernambuco.

A descrição da atribulada viagem do P. Rui Pereira é o mais recuado depoimento de fonte portuguesa sobre a costa alagoana, muito anterior ao “Tratado” clássico de Gabriel Soares de Sousa. Pela primeira vez deparamos referência a pontos ainda não registrados nas representações cartográficas do século — Jaraguá e Porto de Pedras. O porto dos Franceses, já referido na carta de Porto Carreiro, era o “porto velho”, correspondente ao extremo sul da restinga de Massagueira. O *São Miguel* do planisfério de Cantino e demais cartas quinzentistas, assume o nome indígena pelo qual continuará conhecido até hoje — Camaragibe; e a “terra de índios amigos que se chama o Porto do Calvo”, não se identificava com a cidade hoje assim denominada, parecendo se tratar da enseada de Barra Grande.

Os índios que dominavam a orla litorânea de Alagoas até o S. Francisco — *a gente suspeitosa* — eram os caetés, ainda não atingidos pela expedição punitiva dos filhos do primeiro donatário. “Estava muito soberbos”, como dizia o padre Nóbrega, “por terem exterminado “muita gente e muito principal” — D. Pedro Fernandes Sardinha e os que com ele naufragaram em Coruripe. Seu domínio, porém, já não se estendia por toda a costa: na altura de Camaragibe vizinhavam com outras tribos, aliadas aos portugueses, o que explica o fato de que todos os encontros com navios franceses tenham sido registrados ao sul de Jaraguá. Desse ponto em diante, continuavam os incansáveis gauleses exercitando o tráfico dos produtos da terra, como nos tempos de D. Rodrigo de Acuña.

Corria a fama, segundo conta o P. Rui Pereira, que destinavam os prisioneiros portugueses dos festins canibalescos dos índios, em troca de pau-de-tinta. Causa estranheza, assim, que uma pequena

nau de pernambucanos se achasse resgatando em um rio dentro da enseada de Jaraguá — provavelmente a barra das lagoas ou *rio das lagoas* — tão próxima ao *porto dos franceses*. De qualquer modo, aproximava-se em Alagoas o fim da influência francesa, já iniciada no sul com a rendição do Forte de Coligny a Mem de Sá. O extermínio dos caetés seria o sinal para a derrocada.

### 3.11 — O extermínio dos caetés

Na época de conquista, assinala Gabriel Soares, senhoreava o litoral nordestino uma tribo belicosa e traiçoeira, que vivia em contínuas guerras, tanto com seus vizinhos tupis do sul e do norte — tupinambás e potiguares — como com os tapuias do sertão. Eram os caetés, grandes músicos e amigos de bailar, pescadores e nadadores exímios, que se destacavam ainda pela originalidade de suas embarcações — jangadas feitas com periperi. Com barcos aparentemente tão frágeis, não se satisfaziam em hostilizar os tupinambás do rio S. Francisco, mas prolongavam o litoral para dar guerra aos índios da Bahia.

Uma linha extensa de recites acidentava a costa alagoana e tornava perigosa a navegação; dos frequentes naufrágios aproveitavam-se os caetés, matando e comendo os sobreviventes. Assim agiram com os tripulantes e passageiros da nau N. S. da Ajuda, que se perderam nos baixios de D. Rodrigo, escapando da chacina apenas dois índios de Bahia e um português. Entre os sacrificados figuravam personalidades ilustres, como Antonio Cardoso de Barres e D. Pedro Fernandes, primeiro bispo do Brasil. O crime dessa vez provocou represálias e um ato foi baixado, condenando à escravidão os perigosos comedores de carne humana.

Gabriel Soares refere que formou-se uma confederação das tribos inimigas — tupinambás, tupinaés e tapuias — que desbaratou os caetés: os que escaparam do cativeiro foram mortos, salvando-se nas os que se refugiaram na *serra do Aquetiba*. Fr. Vicente Salvador apresenta outra versão: foi a bandeira dos irmãos Duarte e Jorge de Albuquerque, iniciada em 1560 que liquidou o poder dos índios do



S. Francisco. A expedição dos filhos do primeiro do notário, porém, não conseguiu varrer da costa os belicosos caetés, segundo podemos inferir de um documento coetâneo.

Jorge de Albuquerque — é o próprio. Fr. Vicente, que quem diz — regressou ao reino em 16 de maio de 1563. Datada de doze do mesmo mês e ano, existe uma carta do jesuíta P. Leonardo do Valle que evidencia a sobrevivência da tribo na época indicada. Narra o padre que uma peste assolara os índios da Bahia, provocando mortandade indizível; pessoa vinda de Pernambuco trouxera a informação de que o mal assolava também as capitânicas nordestinas. De maneira pouco cristã, apreciava o jesuíta o triste evento: “por isto parece ser geral, e, segundo a coisa vai, não poderão escapar os que matarão o Bispo de ser tomados no meio pois juntamente a peste vai de quá e vem de Pernambuco”. (84)

O aniquilamento dos indígenas alagoanos deve ter se efetivado pouco tempo depois, quando o segundo donatário, desbaratando os índios de Serinhaém, ganhou tal fama que “o gentio da costa até o rio S. Francisco ficou tão atemorizado que se deixou aprisionar”. (84a)

É provável que tenha se verificado uma ação conjunta — a bandeira de Duarte Coelho, na qual se envolveu o misterioso *Padre do Ouro*, assinalada por Fr. Vicente, e a confederação dos índios, referida por Gabriel Soares quando descreveu o final trágico dos índios alagoanos: “assim se consumiu este gentio, do qual não há agora senão o que se lançou muito pela terra adentro, ou se misturou com os seus contrários sendo seus escravos, ou se aliaram por ordem de casamentos”. (84b)

Antes da criação das donatarias aconselhara Diogo de Gouveia a D. João III: “Quando houver (no Brasil) sete ou oito povoações, estas serão bastantes para defenderem aos da terra que não vendam o brasyl a ninguém e não o vendendo não hão de querer lá ir para vir de vasio”. Falhou a profecia do mestre de Santa Bárbara: nucleados os portugueses nas vilas quinhentistas, nem assim foi possível vedar aos indígenas o comércio com o entrelopo ousado e pertinaz. A presença do mair só cessou quando as tribos que ele envolvera num interesse comum foram dizimadas, como ocorreu em Alagoas

(84c). Da enorme população indígena que corria a costa brasileira quando Cabral aqui aportou, pouco restava no final do século. E se tempos depois, no decurso de um novo ciclo econômico, era corrente a afirmativa de que “sem negros não havia açúcar”, poder-se-ia antecipar que sem índios tornava-se impossível a prática do comércio clandestino da ibirapitanga durante o quinhentismo.

Com a extinção dos caetés e conseqüente avanço do povoamento luso, desaparece praticamente a influência francesa no litoral alagoano. O rio Paraíba do Norte tornou-se o último grande reduto dos corsários franceses no Nordeste, embora o rio Real não tivesse perdido sua importância, como revelam documentos do último quartel do século. Mesmo em Alagoas, favorecidos pelo reduzido calado de suas naus que facilmente lhes permitia romper a cercadura de recifes e procurar abrigo nas enseadas que tão profundamente conheciam, não desapareceram de imediato os entrelopos.

Em 1578, na *entrada* de Francisco Barbosa da Silva ao sertão, setenta homens comandados por Diogo de Castro dirigiram-se por terra de Pernambuco até o rio S. Francisco, onde iriam se reunir ao comandante da expedição, que partira por mar. Após alguns dias de marcha chegaram à Lagoa e avistaram uma nau francesa, fundeada três léguas ao sul do rio de S. Miguel. Dez tripulantes achavam-se em uma tranqueira, contratando com os gentios, e foram atacados e mortos pelos homens de Diogo de Castro. Os nativos que com eles traficavam tiveram a vida poupada; já não eram decerto caetés, mas qualquer outra tribo da região sanfranciscana.

Escasseavam os índios em toda faixa a litorânea de Bahia a Pernambuco, e o caminho por terra, outrora tão impiedoso, via iniciado o seu desbravamento. Na *residência* que Antão de Mesquita tirou de D. Luís de Sousa, este se defendeu da acusação de não ter povoado o caminho entre os dois importantes centros com aldeias indígenas, alegando que não o fizera por “aver grande falta delles e sem embargo disto elle governador deixou o caminho aberto... e nunca nenhû de seus antecessores pode efetuar”. (85)

No início do século XVII ainda se registram episódios de con-

trabando de pau-brasil, não mais praticado por franceses com a colaboração dos indígenas. Naus inglesas surgem na costa, em S. Miguel, e moradores importantes envolvem-se em um caso ruidoso, que exigiu providências de Diogo Botelho.

Como outros produtos tintoriais utilizados na tecelagem — o índigo e a cochonila do México —, o pau-brasil não desempenhou papel de primeira grandeza no quadro da economia europeia do século XVI. Artigo comercial medíocre, ainda assim constituiu o primeiro ciclo econômico da terra descoberta por Cabral e não apenas deu-lhe o nome de batismo, mas tornou-a centro de lutas travadas entre duas grandes potências marítimas da época por interesses mercantis. (86)

Palco destacado da “pequena guerra do pau-brasil”, Alagoas despertou para a história contemplando a presença inicial dos franceses que, por dilatado período, dominaram o escambo com o indígena. Embora não tenham deixado aqui memória de fortaleza ou feitoria, como em Pernambuco, ainda continuam lembrados na toponímia pelo *porto do Francês* que até hoje conserva seu nome de origem. Além do surgidouro quinhentista, onde as naus dos armadores da Bretanha e da Normandia vinham se acolher, pouco ou nada restou da aventura francesa em Alagoas: mestiços oriundos da permanência dos intérpretes mairs entre as *cunhãs*, logo dissolvidos na massa de indígenas e possivelmente extintos pela morte ou cativo a que foram condenados os caetés pela chacina do primeiro bispo do Brasil e de seus companheiros de naufrágio.

- (01) — **História da Colonização Portuguesa no Brasil**. Porto, Litografia Nacional, 1923, Vol. II, p. 165.
- (02) — As especiarias representavam para a economia mercantilista dos séculos XV e XVI produtos tão importantes como o petróleo e o aço para o mundo moderno. “Durante anos os povos civilizados gastaram boa parte de seu esforço exterior em procurar especiarias. Fica-se estupefato ao ver-se que tal foi o objeto supremo de navegação tão perigosa na época, de ver que milhares de homens arriscaram a vida por tal fim; que o valor, a energia e o espírito de aventura, do qual surgiu por acidente o descobrimento da América, empregaram-se especialmente na busca do gengibre e do cravo, da pimenta e da canela”. Bergson, Henri. **As duas fontes do mal e da religião**. apud Guernier, Eugéne. **Jacques Cartier y el Pensamento Colonizador**. Buenos Ayres, 1948.
- (03) — Cortesão, Jaime. Colonização do Brasil. In: Damião Peres. **História de Portugal**, v. IV e também: Relações entre a Geografia e a História do Brasil. In: Damião Peres, Hernani Cidade e Manoel Múrias. **História da Expansão Portuguesa no Mundo**. v. III, Lisboa, 1940.
- (3a) — “Os nomes lusitanos Vera-Cruz, Santa Cruz, não seriam mudados pela piedade portuguesa: foram os piratas franceses, desde antes de 1504, (quando vieram, no dizer de Anchieta, pela primeira vez) que designaram a terra pela riqueza conhecida, “terre du brésil”, depois daí “Le Brésil”, como ainda hoje”. Nós tivemos, pela divulgação e aceitação do nome, de traduzi-lo “Brasil”. (Peixoto, Afrânio. **História do Brasil**. São Paulo, 1944, p. 52). A nova designação, segundo parece, é registrada inicialmente em documentos portugueses no **Livro da nau Bretoa que vai para a terra do Brasil**, de 1511. Em 1572, esclarece Afranio Peixoto, o nome “Brasil” surge no planisfério de Jerónimo Marini, acrescentando: “o documento escrito em que primeiro aparece “Brasil” só, como no mapa de Marini, é a carta de D. Rodrigo de Acuña, de 15 de junho de 1527. (op. cit. p. 54). Mas, no já citado “Livro da nau Bretoa”, vem: “Em sábado XXII de Fevereiro de 1511 partiu a nao Bretoa de diante de Santa Caterina pa ho brasil”. E mais: pelo alvará de 5 de julho de 1526, D. João III determinava a Cristovão Jacques, enviado por “governador às partes do Brasil”, que na primeira caravela ou navio que das ditas partes viesse ao reino, deixasse

regressar Pero Capico “capitão de uma das capitanias do dito Brasil”.

De qualquer modo, “Brasil” ou “Terra do Brasil”, o nome trazido pelos mercadores franceses e portugueses prontamente substituiu o primitivo, até mesmo em documentos oficiais.

- (04) — “Porque os Tupinambás se aliaram constantemente aos franceses e os portugueses tiveram a seu favor os tupiniquins, não consta da história, mas é fato incontestável e foi importante: durante anos ficou indeciso se o Brasil ficaria pertencendo aos peró (portugueses) ou aos “Mair (franceses)”. Abreu, J. Capistrano de. **Capítulos de História Colonial**. Rio, 1976, p. 31.
- (4a) — “Colombo ia atrás do ouro salomônico, Vasco da Gama atrás do comércio do Oriente, e o infante D. Henrique na empresa de Ceuta, prólogo de nossa epopeia marítima, esperava encontrar a chave dos reinos dourados do Preste João das Índias. Tudo isso é assim; mas a cobiça não era o motivo exclusivo, nem o dominante. Dilatar uma fé ardentemente sentida, conquistar o mundo para o Deus verdadeiro, satisfazer finalmente os instintos naturalistas e acalmar a curiosidade provocada pelo enigma absorvente de um mar desenrolado diante da vista e que à imaginação parecia como tesouro encantado, eis o que no fundo, bem no fundo, arrastava os portugueses para a navegação”. Oliveira Martins. **Portugal nos mares**. Lisboa 1954, p. 5 e6.
- (05) — Cervo, Amado Luiz. **Contato entre Civilizações**. São Paulo, 1975, p. 16 e segs.
- (5a) — Nem todos os autores admitem ter havido verdadeiro espírito de Cruzada nos descobridores: “**A propagação da Igreja de Cristo e a Conversão dos Infiéis** erigiu-se em divisa e vaniloquo durante toda a época dos descobrimentos e conquista de novas partes do mundo; constituiu, por dois séculos, o esteio que raramente faltava aos documentos coloniais-políticos dos povos europeus, ansiosos por deitar as mãos sôfregas em terras de além-mar e em seus habitantes... Por toda parte, as **Santas Cruzadas e Catequização dos Gentios** serviram de disfarce, de manto para encobrir toda a espécie de crimes.” Friederici, Georg. **Caráter da Descoberta e Conquista da América pelos Europeus**. Rio, 1967, p. 18.
- (06) — As bulas de Calixto III (Intercetera, de 13 de março de 1456) e Xisto IV (Aeterni Regis, de 21 de junho de 1481) acham-se transcritas na obra de Soares, José Carlos. **Fronteiras do Brasil no Regime Colonial**, Rio, 1938, p. 40-43 e 44-56, respectivamente.
- (07) — Leon, Antonio Ybot y. **La Iglesia y los Eclesiasticos Espanoles en la Empresa de las Indias**. Barcelona, 1954, p. 128 e segs.
- (08) — Soares, José Carlos de Macedo. Op. cit., p. 22 e 23.

- (09) — Id., *ibid.*, p. 69.
- (10) — Id., *ibid.*, p. 88 e segs.
- (10a) — “A fixação do meridiano de Tordesilhas era sobremodo difícil, visto discordarem os cosmógrafos do tempo em todos os pontos: discordavam no tocante às dimensões da terra, no tocante ao número de léguas que contém um grau (pois não podendo-se fazer a marcação por léguas, reduziam-se naturalmente as léguas a graus de latitude) na extensão da própria légua marítima e até da légua comum, a qual variava de Portugal para a Espanha”. Lima, M. Oliveira. O Descobrimento do Brasil. In: **O Livro do Centenário**. Rio de Janeiro, 1900, p.
- (11) — Vasconcelos, Padre Simão de. **Crônica da Companhia de Jesus do Estado do Brasil**, 2a. ed., Rio, 1864, p. 13.
- (12) — Reinhard, Marcel, **Histoire de France**. Paris, 1954, v. I. p. 323 e segs.
- (13) — Julien, Ch. A. **Les Voyages de Découverte et les Premiers Etablissements**. Paris, 1948, p. 62 e segs.
- (14) — Ybot y Leon Op. cit. p. 143. Clóvis Bevilaqua resumiu a tese de Vitória: “**Papa non et dominus civilis aut temporalis totius orbis loquendo proprie... dominio et potestate civili**, afirmava o grande dominicano. **Et quo dixis Petro pasce oves meas, satis ostendit esse potestatem in spiritualibus et non in temporabilibus**. Como seu poder é puramente espiritual, como chefe da cristandade nenhuma autoridade tinha sobre os índios e outros infiéis (in Barbaros indos neque in **alios infideles**), a célebre bula não deve ser entendida como uma partilha do mundo entre os espanhóis e portugueses mas, simplesmente, como a determinação das partes da terra onde uns e outros deviam propagar o cristianismo”. Bevilaqua, Clóvis. As capitânicas hereditárias perante o ratado de Tordesilhas. In: **Revista do Inst. Hist. e Geográfico Brasileiro**. Tomo Especial consagrado ao Primeiro Congresso de História Nacional, parte 11. Rio de Janeiro, 1915.
- (15) — A frase de Francisco I é ordinariamente apresentada na forma direta e interrogativa, **como acima se lê, mas o texto exato da carta**, conforme esclarece Julien, Charles. Op. cit., p. 145 e 146, é indireto e afirmativo: “il répondit que les papes ont une juridiction spirituelle mais qu’il ne le leur appartient pas distribuer les terres entre les rois, et que les rois de France, et autres chrétiens, ne furent pas appelés quand le partage eut lieu. Il dit qu’il n’a pas envoyé des navires pour faire la guerre nie contrevenir à la paix et à l’amitié qui le lient à Votre Majesté mais que le soleil luit pour lui comme pour les autres et qu’il desirait fort voir le testament d’Adam pour savoir comment il a partagé le monde et d’autres choses de même nature”.
- (16) — Denis, Ferdinand. **Uma Festa Brasileira**, Rio, 1944, p. 78.

- (17) - Souza, Fr. Luis de. **Anais de D. João III**. Lisboa, 1951, v. I, p. 56 e 57.
- (18) — Porto Seguro, Visconde de. **História do Brasil**, 3a. ed., S. Paulo, v. I, p. 126
- (19) — “No meio destas contenddas caseiras, foi el-rei avisado de França que andava naquela costa um João Varezano, de nação florentina, requerendo navios e companhias para um novo descobrimento que se oferecia fazer nas partes da Índia. Juntou-se saber que nos portos da Normandia se aprestavam armadas com voz pública de quererem passar às terras novas do Brasil e fundar povoações”, Souza, Fr. Laufs de. Op cit., p. 55.
- (20) — **História da Colonização Portuguesa no Brasil**, cit, v. 3, p. 74 e 75.
- (21) — “Aqueles ladrões que foram aos meus portos descobertos por el-rei meu senhor e padre e por nós tratados e comerciados tomaram uma caravela minha... e depois de matarem muitos homens dela e os roubarem toda, se acertaram com os outros navios da conserva da dita caravela e entre eles houve peleja de que os meus receberam muita perda e mortes de homens e aos seus se não fizeram as cruizas que se queixam que lhes fizeram; e ainda que eles não tivessem roubado esta caravela minha da maneira sobredita, pela mesma obra de irem aos meus portos d’aquela costa carregar por força do meu brasil, onde de justiça nem de razão não podem ir, os meus, com justo título o deviam defender e fazer contra eles sobre isso tudo o que lhes fossem possível”. **Carta de D. João III a João da Silveira, datada de Lisboa, 16 de fevereiro de 1530**. In: **Carvalho, M. E. Gomes de. D. João III e os Franceses, Lisboa, 1909, p. 182**.
- (22) — Diogo de Gouveia nasceu em Beja, cerca de 1471, e com pouco mais de 20 anos partiu para Paris onde estudou na Sorbonne e no Colégio de Montaigu.
- (23) — “E tudo se encerra em vós, Senhor, trabalhando com modos honestos, de fazer que esta gente nem ouvesse de entrar nem possuir cousa de vossas navegações, por o grandioso damno que d’ahi se podia seguir: ha uma por elles serem poderosos sobre o mar, ha outra por a gente ser em grandissimo numero e nem ter por onde se estender; ha outra por V. A. ter muitas cousas, nam se podia guardar, ate non serem fortalezas feitas nos lugares onde elles podia ir a resgatar; a outra que para elles offenderem V. Alteza no mar El-Rei não poem um soo real, e V. Alteza ha mester, para defender, tirar tudo de sua bolsa”. **Carta de Diogo de Gouveia a D. João III**. Porto Seguro, Visconde de. **História do Brasil**, 3a. ed. V. I, S. Paulo, p. 143.
- (24) — Quoique les Portugais soient le peuple le plus petit de Monde, le monde ne leur semble pas assez grand pour satisfaire leus cupidité. Il faut qu’ils alent bu de la poussière du coeur du rol Alexandre pour montrer une ambition si demesurée. Ils croient tenir dans une seule main ce qu’ils ne

- pourraient embrasser avec toutes les deux. Il semble que Dieu ne fit que pour eux les mers et la terre, et que les autres nations ne sont pas dignes de naviguer. Ramusio, G. B. *Delle Navigazioni et Viaggi*, apud Roncière, **Charles de la. Jacques Cartier et la découverte de la Nouvelle France**, Paris, p. 3
- (25) — Abreu, Capistrano de. **Caminhos Antigos e Povoamento do Brasil**. Rio, 1975, p. 12.
- (26) — Gaffarel, Paul. **Histoire du Brésil Français au Seizième Siècle**. Paris, 1878, p. 24.
- (27) — Lancelot Voisin de la Popellinière — autor da obra “Les Trois Mondes”, citada por Gaffarel como bom calvinista detestava os ibéricos e, em outro trabalho publicado pouco depois (*L’Amiral de France*, Paris, 1584), acusava os de indevidamente usufruírem honras e proveitos dos descobrimentos das Índias Ocidentais, para onde teriam sido conduzidos pelo florentino Vespucio e o genovês Colombo “comme enfants qui n’avaient l’esprit de les croire, non plus que le coeur pour entreprendre”.
- (28) — “Voyage du Capitaine Paulmier de Gonneville au Brésil”. In: **Les Français en Amérique pendant la Première Moitié du XVI Siècle**. Paris, 1946, p. 23-49
- (28-a) — A cruz trazia de um lado o nome do Papa, do Rei, do Almirante de França, do Capitão e dos tripulantes. Do outro lado figurava uma inscrição latina, cuja tradução se segue: “Aqui Binot de Gonneville erigiu este monumento sagrado, associando intimamente os nativos aos normandos”. *Op. cit.*, p. 38.
- (29) — Depois do Capricórnio, constataram que se encontravam próximos “du pays des Indes occidentales ou d’empuis asucunnes années en ça les Normands et Bretons vont querir du bois à teindre en rouge, cotons, guenous et perroquets et autres denrées”. *Id., ib.*, p. 40.
- (30) — *Id., ib.*, p. 44.
- (31) — Anchieta, José de. **Informação do Brasil e de suas Capitánias (1584)**. São Paulo, 1964, p. 23.
- (32) — “Mas, a partir de certo momento, o escambo prendeu o indígena a uma teia mais ampla e invisível de interesses, compelindo-os a compartilhar das rivalidades e dos conflitos que agitavam as nações europeias, por causa da posse das terras brasileiras e de suas riquezas. Os indígenas não compreendiam naturalmente, os aspectos abstratos desses compromissos. Todavia, agiam no plano prático de acordo com eles. Especialmente depois que a presença portuguesa configurou-se como uma ameaça, o escambo passou a representar um meio para obter alianças que pareciam decisivas.



Em suma, o apoio dos invasores europeus logo adquiriu, para os indígenas, significado equiparável ao que as alianças com os indígenas possuíam para os brancos”. Fernandes, Florestan. Antecedentes Indígenas. In: **História Geral da Civilização Brasileira**. S. Paulo, 1960, v. I, p. 81.

- (33) — O Capitão-mor (Cabral) mandara a André Gonçalves que fosse correndo a costa sempre que pudesse e trabalhasse para lhe ver o cabo, o que elle assim fez, e descobriu muito della que tinha muitos bons portos e rios, escrevendo tudo, e as sondas e signaes, com que tornou a el-rei, e houve muito prazer. Gaspar Correia. Lendas das Índias, apud Dias, Carlos Malheiros. A Semana de Vera Cruz. **História da Colonização Portuguesa no Brasil**, cit. v. II, p. 148 e 149.
- (34) — A primeira expedição, de comando duvidoso, escalou em mais de um ponto do litoral alagoano. Segundo Varnhagen, a “esquadilha seguiu para o sul; e o seu chefe, com o calendário na mão, foi sucessivamente batizando as diferentes paragens da costa, designando à posteridade o dia em que a elas aportava, do modo seguinte: a 28 de Agosto no Cabo de S. Agostinho, a 29 de Setembro, no rio de São Miguel, a 30 do dito no rio de São Jerônimo, a 4 de Outubro no rio de São Francisco”. Porto Seguro, Visconde de. Op. cit., v. I, p. 93.
- (35) — O planisfério de Cantino está sendo objeto de um estudo profundo de Moacir Soares Pereira, que acaba de divulgar parte de suas acuradas pesquisas em ensaio revelador de alto espírito crítico, onde novas proposições são apresentadas para identificação da ilha registrada com o nome de “Quaresma” no mapa estense. — Pereira, Moacir Soares. — “A Ilha Brasileira do Planisfério da Casa D’Este”. In: Revista do **Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Rio, 1975, p. 5-175.
- (38) — O rio de São Miguel das primitivas cartas e roteiros quinhentistas não é o que hoje assim denominamos. O comandante Eugênio de Castro, nas notas críticas ao “Diário de Navegação de Pero Lopes de Souza”, procurou esclarecer o assunto: “Continuando a navegação para o Sul, Martim Afonso veio na polícia da costa do pau-brasil. E como tal mandava, uma vez montado o cabo de S. Agostinho, o galeão S. Vicente, por mais artilhado que as naus, corresse com a costa a ver se no arrecife de S. Miguel havia embarcações inimigas (francesas)... A carta dos Reinell dando-nos o rio de S. Miguel aos 9º 50 sul, e a de Viegas aos 10º, assinalavam-no aonde é o litoral semeado de arrecifes, o que levaria Pero Lopes a citar por essas paragens o arrecife de S. Miguel nas proximidades do rio de S. Miguel desse tempo, provavelmente o atual Camaragibe. O portulano de Caneiro (1502) dava esta região ou o rio, como S. Michel, e os portulanos de Maggiolo, também; o de 1519, S. Miché, e o de 1527 — terra de San Mi-

chele. Em 1505, o Esmeraldo aí assinalava a aguada de sam miguel, o que demonstrava ser um local procurado pelos primeiros navios exploradores da costa brasileira pelo abastecimento de água doce”. Castro, Eugênio de. **Diário da Navegação de Pero Lopes de Sousa (1530-1532)**. Rio, 1940, v. I, p. 140 e 141.

(37) — No mapa do Atlas de 1516, atribuído aos Reinell e reproduzido no volume segundo da História da Colonização Portuguesa no Brasil, vêm escalonados depois dos rios primeiro, segundo e terceiro: rio de sam myguel; S. de santo antonyo; rio alagado; rio de s. francisco. A serra de Santo Antônio já fora registrada anteriormente, em 1515, no mapa de Vesconte de Maiollo. O rio alagado é repetido, entre outros, nos mapas de Diogo Ribeiro (1525), Pierre Descelliers (1550), Jacoppo Gastaldi (1554). Lázaro Luís (1563), Fernão Vaz Dourado (1568), Cornelius de Jode (1593).

(38) — Segundo Gaspar Correia (Lendas da Índia), André Gonçalves, que de Porto Seguro retornara com a nova do descobrimento, descarregou em Lisboa pau-brasil de fina cor vermelha. Vespuccio, que veio na primeira expedição exploradora, revela na “Mundus Novus”: “encontramos infinito brasil e muito fácil de carregar quantos navios navegam no mar”. O melhor era, comprovadamente, o do nordeste e no século XVII Simão de Vasconcelos assim se pronunciava: “É abundante de paus preciosos, especialmente do que chamam Brasil; vêem-se matas inteiras desde este rio (S. Francisco) até o rio Paraíba; e é o mais fino de todo o Estado” (P. Simão de Vasconcelos, **Crônica da Companhia de Jesus**, cit., p. 25).

Apesar da exploração devastadora a que foram submetidas as matas alagoanas, ainda era possível, no século XVIII, descobrir novas reservas, como se pode ver na carta do Marquês de Fronteira ao Provedor da Fazenda Real de Pernambuco, de 7 de agosto de 1728, sobre o pau-brasil, que o contratador Manoel Ferreira da Costa cortara em “huas novas matas que descobrio na capitania (sic) de São Miguel das Alagoas” (Brasília, v. III, p. 764). Sobre o pau-brasil, consultar as excelentes monografias de Bernadino José de Sousa (O pau brasil na história nacional) e Sampaio Ferraz (Terra de Ibirapitanga).

(39) — “No mesmo (ano) despachou el-rei a primeira armada que foi em seu tempo ao Brasil: capitão-mor Cristóvão Jacques. Foi correr aquela costa e limpá-la de corsários, que com teima a continuavam pelo proveito que tinham do pau-brasil. E eram os mais dos portos da França do mar Oceano”. Sousa, Fr. Luis de. Op. cit., v. I, p. 267.

(40) — Sobre os tormentos infringidos por Cristóvão Jacques aos corsários, temos informações no protesto apresentado por Francisco I a D. João III, Cf. **História da Colonização Portuguesa no Brasil** cit, Vol. III, p. 75.

- (41) — Gravier, Jean. — **Jean Ango** — Visconde de Dieppe Rouen, 1903, p. 15.
- (42) — A descrição de Parmentier encontra-se em italiano na obra de Ramusio, Giovanbattista. — Terzo volume, delle navigationi et viaggi nel quale si contengono le Navigationi al Mundo Nuovo. Venetia, 1556, p. 423 e 425. É o “Discurso d’um gran capitano del mare Francese del luoco di Dieppa sopra le navigationi fatte alla terra nuova dell’Indie occidentalis chamada la Nuova Francia da gradi 40 fino 97, sopra la terra del Brasil, Guinea, Isola di San Lorenzo, & quella di Sumatra fino alle quali hanno navigato le caravelle & navi Francese”. O trecho a que nos referimos acima tem sido traduzido e citado parcialmente por diversos autores.
- (42a) — São de extrema raridade as referências de autores franceses do século XVI ao nordeste brasileiro. Além do Discurso de Parmentier, conhece-se apenas a “História de Duas Viagens”, de André Thevet, inserida no segundo volume da série “Les Français en Amérique pendant la deuxième moitié du siècle XVI.” Trata-se de um manuscrito que, segundo o parecer da erudita anotadora da obra, Suzanne Lussagnet, data de 1585 e refere-se à viagem de 1555 — 1556, completada com elementos fornecidos por marinheiros, pilotos e intérpretes normandos. Apesar da toponímia por vezes fantástica ou confusa, registrando ao lado de denominações indígenas palavras de origem portuguesa, a descrição da costa feita pelo franciscano francês traz informes valiosos como, por exemplo, a grande densidade de população selvagem existente na região no período anterior ao desbarato dos caetés. Damos a seguir o trecho que descreve a costa entre o Cabo de Santo Agostinho e o Rio de S. Francisco. “Après qu’ avés doublé tant de rivieres, et promontoires vous comencés à entrer bien avant aux terres de Caraïbes, et courés jusques à la pointe des pierres, puis à la riviere premiere, riviere seconde, riviere tierce. Entre lesquelles rivieres et la montagne de **St. Antoine**, coule une riviere que vient de la montagne dite **Maubigues**. Incontinent qu’en avés perdu la veüe, vous vous apercevés d’une autre riviere, nommé la petite **Pernamery**, puis vous rencontrés la riviere de St. Michel, et une autre nommé **Maubeton**, et la roche percée; et puis vous entrés bien en avant dans les terres des **Tabajarres**, où vous trouvés de gros villages, et rouseaux d’arbres, et d’herbes, en quoi le pais abonde. C’est en cet endroit où se peuvent amasser en temps de guerre de dix à douze mil sauvages tous archers, quand il est question d’aller contre les Margajas, leurs enemis”. (op. cit. p. 248) Os rios primeiro, segundo, terceiro, S. Miguel e as serra de Santo Antonio frequentemente figuram nos mapas da primeira metade do século XVI. A montanha **Maubigues** e os rios **Pernamery** e **Maubeton** são de difícil identificação. A rocha furada (roche percée) talvez designe um dos portos da costa alagoana que os portugueses denominavam “do francês”.

- (43) — Jaques Cartier, o intrépido capitão de Saint-Malo celebrado por suas viagens de descoberta do Canadá, casou com Catherine des Cranches, que em 1528 figurava como madrinha no ato de batismo de “Catherine du Brésil” realizado na cidade bretã. Tratava-se, provavelmente, da índia Paraguaçu que, segundo os velhos cronistas, fora levada em companhia de seu marido Diego Álvares — o Caramuru — por um navio francês.

Giovanni da Verrazano, originário de Florença, realizou em 1524 uma viagem na caravela “Dauphine”, quando descobriu grande parte da costa norte da América, que ele denominou “Francesa” em homenagem a Francisco I. De regresso, tentou interessar o Rei em nova viagem, mas o desastre de Pavia frustrou suas esperanças. Providencialmente, Jean Ango veio em seu socorro e associado ao ávido almirante Chabot, financiou uma frota de três navios, que somente em 1528 partiu da França. Essa foi a expedição que tanto receios causou aos portugueses. Parece que Verrazano tencionava descobrir uma passagem mais ao sul das terras percorridas anteriormente ou mesmo atingir o Brasil. Seu desaparecimento, como aliás grande parte de sua existência, não ficou esclarecido, sabendo-se apenas que não retornou da viagem. Admite-se que tenha encontrado seu fim nas Antilhas, capturado e devorado com alguns companheiros pelos selvagens de uma ilha perto de Guadeloupe. (Cf. Julien, Charles. Op. cit., p. 86, 87, 88 e 89).

- (44) — Cortesão, Jaime. **O Império Português no Oriente**. Lisboa, Portugal, Editora, p. 32.
- (45) — Pelo Tratado de Saragoça, de 22 de abril de 1529, a Espanha desistiu das Molucas por 350.000 cruzados.
- (46) — O comando e a tonelagem das naus que constituíam a frota, estavam distribuídos do seguinte modo:

**Santa Maria de La Vitoria** — 300 tonéis — Com. Fr. Garcia Jofre de Loaysa.

**Santi Spiritus** — 200 tonéis — Com. Juan Sebastian de Elcano.

**Anunciada** — 170 tonéis — Com. Pedro de Vera.

**S. Gabriel** — 130 tonéis — Com. D. Rodrigo de Acuña.

**Santa Maria del Parral** — 80 tonéis — Com. D. Jorge Manrique de Najera.

**S. Lesmes** — 80 tonéis — Com. Francisco de Hoces.

Patacho ou galeão **Santiago** — 50 tonéis — Com. Santiago de Guevara.

O tonel estava para a tonelada na razão de 10 para 12. Cf. Navarrete, Don Martin Fernandez de. Coleccion de los Viages y Descubrimientos que hicieron por mar los Espanoles, Buenos Ayres, Tomo V, p. 9.

- (47) — Embora Varnhagen afirme que a frota quase tome se desbaratou no estreito de Magalhães (História do Brasil, cit, vol. I, p. 129), a verdade é que apenas a **Santi Spiritus** naufragou antes da travessia. A S. Gabriel retornou à Espanha e a Anunciada tentou a viagem pelo Cabo da Boa Esperança e dela não se teve mais notícia. As quatro naus restantes atravessaram o Estreito e penetraram no Pacífico em 26 de maio de 1526, mas somente a **Santa Maria de la Vitoria** e seu destino. O **patacho** foi arribar no golfo de Tehualtepec; a **San Lesmes** e **Santa Maria del Parral** perderam-se no Pacífico.
- (48) — “Título de Capitan de la armada de Loaysa a D. Rodrigo de Acuña”. In: Navarrete, Don Martin Fernandez de. Op. cit., Vol. V, p 193 e 194.
- (49) — Id. Ibid., p. 155.
- (50) — “Salió se luego lanao de alli; halló á boca de la bahia un cristiano que decia que habia quince anos que se habia perdido alli con una nao”. Relacion de Francisco D’Ávila, in **Navarrete**, op. cit., p. 211.
- (51) — Nas declarações prestadas em 2 de novembro de 1528 pelos marinheiros da S. Gabriel que acompanharam D. Rodrigo a Pernambuco, vem: “E asi salimos de la bahia a 15 de agosto, e com nordeste estuvimos mucho tempo a la mar, sin poder mas abanzar de sesenta leguas, e a nuestra nao no la podiamos tener sobre el agua, toda comida de broma; é asi nos fué fuerza arribar a un puerto que está entre unos arrecifes en la tierra del brasil” (Navarrete, op. cit., p. 291). Varnhagen, ao relatar a dramática perseguição feita por d. Rodrigo a seu próprio navio que o abandonara, diz que ele e seus companheiros “exaustos de força emproaram por terra e iam varar a costa a umas dez léguas para o Norte do porto donde haviam partido; naturalmente na paragem que se ficou até hoje chamando os **Baixios de D. Rodrigo**, quase defronte do rio Coruripe”; (Varnhagen, op. cit., p. 181). O equívoco do grande historiador é evidente: os arrecifes se situavam precisamente no porto onde D. Rodrigo encontrou as naus francesas e viu-se abandonado por seus companheiros: “y así arribamos à tierra del Brasil en 10 grado, de entre unos arrecifes que facen puerto”, escreveu o mal-aventurado comandante a Cristobal de Haro, o poderoso armador que estava associado ao empreendimento de Loaysa. O porto a que ele se refere é o de Batel, que é assim descrito por Moreira e Silva: “Batel, em frente ao Coruripe, numa enseada reentrante e guarnecida por diversas lages isoladas”. Gabriel Soares, ao descrever a costa, salienta: “em a qual (enseada) bem chegados à terra estão os arrecifes de D. Rodrigo, onde também se acha o Porto dos Franceses”. “Os baixios de D. Rodrigo”, precisa Ivan Fernandes Lima, “são recifes de arenito afastados do litoral, submersos numa média de 2 a 3 metros abaixo do nível do mar”. Com o

decorrer dos tempos, o nome do porto transferiu-se para esses recifes, que nada têm a ver com a aventura do capitão espanhol.

- (52) — A primeira das quatro guerras travadas entre Francisco I e Carlos V, decorreu de 1521 a 1526, quando foi firmado o Tratado de Madrid, pelo qual o rei de França recobrou a liberdade perdida na batalha de Pavia.
- (53) — Os sete companheiros de infortúnio de D. Rodrigo firmaram na feitoria de Pernambuco, em 2 de novembro de 1528, uma declaração sobre os sucessos da S. Gabriel: Jorge de Catan, Machin Vizcaino, Bartolomeu Vizcaino, Jeronimo Genovês, Afonso de Nápoles, Pascual de Negro e Esteban Gomez. (Navarrete, Op. cit., p. 293).
- (54) — Sobre a feitoria francesa de Santo Aleixo consultar — Pereira, Moacir Soares. **A Ilha Brasileira do Planisfério da Casa D'Este**. In: **Revista de Instituto Histórico Brasileiro**, vol. 308, p. 5-156, 1975.
- (55) — Carta de D. Rodrigo de Acuña a D. João III, de 30 de abril de 1528. **História da Colonização Portuguesa no Brasil**, vol. 1, p. 88.
- (56) — Apesar de não se conhecer a data da partida da armada de Cristóvão Jacques presumia Rodolfo Garcia que ela tivesse chegado no Brasil em dezembro de 1526 e não em abril do mesmo ano, como se poderia concluir de uma carta de Diogo Leite, capitão de uma das caravelas da referida armada. A suposição de Rodolfo Garcia é confirmada pelo fato de sabermos que D. Rodrigo, tendo chegado ao porto de Pernambuco no fim de novembro ou princípio de dezembro, encontrou no comando da feitoria portuguesa Pero Capico, que logo depois seria substituído por Cristóvão Jacques.
- (57) — Um antigo costume permitia a arribada em portos estrangeiros em caso de força maior — tempo adverso, avaria nas naus, falta de viveres —, excetuando-se, porém, as zonas de navegação proibida ou os períodos de guerra. A indignação de D. Rodrigo em ver-se retido por tanto tempo era natural, pois reinava a paz entre Portugal e Espanha.
- (58) — Carta de D. Rodrigo de Acuña a D. João III, cit.
- (59) — Carta de Estêvão Frois a D. Manuel, in: H. C. P. no Brasil
- (60) — Petição dirigida a Antonio Ribeiro, capitão-mor da armada do Brasil, por D. Rodrigo de Acuña, em 2 de novembro de 1528. Navarrete, op. cit., p. 286.
- (61) — Sobre o caráter e comportamento de D. Rodrigo, cf. “Relacion escrita y presentada al Emperador por Andres de Urbaneta de los sucesos de la mada del Comendador Loaisa” e “Relacion de Francisco Davila, sobresaliente de la nao S. Gabriel”. In: Navarrete, Martin Fernandez, op. cit., p. 403 e 206-13, respectivamente.
- (62) — Gaffarel, Paul, Op. cit., p. 94 e 95.

- (63) — Depoimento de Fr. Guilherme Lamel, carmelita do convento de Saint-Paul de Leon, prestado em Pernambuco em 2 de novembro de 1528. Navarrete, op. cit., p. 294.
- (64) — Roncière, Charles de la. **Jacques Cartier et la découverte de la Nouvelle France**. Paris, 1931, p. 30.
- (65) — Sousa, Gabriel Soares de. **Tratado Descritivo do Brasil em 1581**. S. Puilt, 1971, p. 61.
- (66) — Ternaux — Compans, Henri. **Notice Historique sur la Guyane Française**. Pariz. 1843, p. 7.
- (67) — Knivet, Anthony. **Vária Fortuna e Estranhos Fados de Anthony Knivet**. S. Paulo, 1947, p. 114.
- (68) — Sousa, Pero Lopes de. **Diário de Navegação de Pero Lopes de Sousa**, 2ª Ed., Rio, 1940, p. 141.
- (68a) — Documento anônimo citado por Pedro de Azevedo in: **Os primeiros donatários. História da Colonização Portuguesa no Brasil**, cit. v. III, p. 197.
- (69) — Porto Seguro, Visconde de, Op. cit., vol. 1, p. 141.
- (70) — Salvador, Fr. Vicente de. Op. cit. (S. Paulo, s/ data), p. 113.
- (71) — **Carta de Afonso Gonçalves**. In: **História da Colonização Portuguesa no Brasil**, vol. III, p. 317.
- (72) — **Cartas de Duarte Coelho a El Rei**. Recife, 1967, p. 31
- (72a) — Em 14 de julho de 1536, representantes da França e Portugal assinavam um tratado em Lyons determinando a abertura de seus portos aos súditos das duas coroas. Após o período de 1540 — 1544, quando não se registram iniciativas francesas no Brasil, segue-se nova crise, que determina a concessão da segunda carta de marca de Jean Ango (3-2-1544). Em 1547 — 1548 a frequência de navios corsários em Cabo Frio cresce de modo alarmante. Antes mesmo de receber a carta de Luis de Góis, D. João III envia Brás de Alvide (13-3-1548) à corte francesa com a finalidade de obter de Henrique I “a paz e a concórdia entre os vassalos dos dois reinos”. Juntamente com a missão oficial, o embaixador deveria remeter informes secretos sobre os navios que dos portos da França demandavam os territórios do ultramar português. (Cf. Serrão, Joaquim Veríssimo. **A embaixada em França de Brás de Alvide 1548-1554**. Paris, 1969, p. 18, 19, 20 e 21).
- (73) — Carta de Luís de Góis a D. João III, datada da Vila de Santos em 21 de maio de 1548. In: Leite, Serafim. **Novas Páginas de História do Brasil**. Lisboa, 1963, p. 289-291.
- (74) — Cf. Leite, Serafim. Op. cit., p. 275 e segs.

- (75) — Godinho, Vitorino Magalhães Ensaio II. Lisboa, 1968, p. 189.
- (76) — Regimento de Tomé de Sousa (17 de dezembro de 1548). In: **História da Colonização Portuguesa no Brasil**, vol. III, p. 345.
- (77) — Carta de Francisco Porto Carreiro a El Rei. In: **História da Colonização Portuguesa no Brasil**, vol. III, p. 377.
- (78) — O 1º Bispo do Brasil, segundo as pesquisas de Serafim Leite, chamava-se Pedro (ou Pero como ele assinava) Fernandes. Era filho de Diogo Fernandes, nasceu em 1495, aproximadamente, estudou em Paris e foi capelão e pregador de D. João III. Em 1545 seguiu para a Índia como Vigário Geral da diocese de Goa. “Nem a cronologia nem o sobrenome conciliam com facilidade a identificação com “Pero Sardinha”, simples capelão, que a 10 de dezembro de 1531 assina em Lisboa um recibo de missas que celebrou na Sé da mesma cidade”. Cf. Leite, Serafim. **Monumenta Brasiliae**, vol. I, p. 46-53
- (79) — Salvador, Fr. Vicente de. Op. cit., p. 184.
- (80) — A divergência entre os jesuítas e o bispo decorria do fim a que se propunham as partes rivais: o bispo vinha apascentar o rebanho católico, não curava de reduzir os infiéis à fé e não se considerava pastor dos selvícolas; os inacianos, dentro do espírito que presidira à formação da milícia do Grande Rei, procuravam exercitar nas terras virgens da América sua vocação missionária, que era a missão primordial da ordem e razão de sua existência. Ao Paulo III, Inácio de Loiola, ao requerer aprovação do Instituto, pede que mande seus filhos “ya a los turcos, ya a las partes que ihaman Indias, a los países de herajes”, para o bem das almas e propagação do catolicismo.
- (81) — “Agora está esta cidade sem bispo bem triste e desconsolada porque ainda depois de tantas misérias lhes sobreveo esta, que elles sentem muito pelo contentamento e alegria que os Indios tomão por terem morto ao Bispo”. Carta do Ir. Antonio Blazquez ao P. Inácio de Loiola. In: Leite, Serafim, op. cit., vol. II, p. 577-597.
- (82) — Sobre o Padre Rui Pereira, Cf. Leite, Serafim, op. cit., p. 92 e 93.
- (83) — ... fim. **Monumenta Brasiliae**, vol. III, p. 5, 523 e 536.
- (84) — Carta do P. Leonardo do Vale de 12 de maio de 1563 aos Irmãos de S. Roque de Lisboa. **Monumenta Brasiliae**, vol. IV, p. 14.
- (84a) — Salvador, Fr. Vicente do. Op. cit. p. 198.
- (84b) — Soares, Gabriel, Op. cit. Tudo indica que os caetés que lograram escapar ao ódio dos vingadores, retiraram-se para o norte do país. Claude d’Abbeville (História da missão dos padres capuchinhos na Ilha do Maranhão)



relata que os tupinambás se diziam originários de uma região do Trópico de Capricórnio chamada **Cayté**, de onde se retiraram por temor aos portugueses. Baseado na narrativa do missionário francês, A. Métraux (*Migrations historiques des Tupi-Guarani*. Paris, 1927, p. 7, 8, 9) admite que os índios maranhenses provinham dos Caetés.

- (84c) — A responsabilidade da quase total destruição do elemento indígena americano é atribuída pela moderna historiografia mais à disseminação de novas moléstias do que à ação dos europeus. Pierre Chaunu responsabiliza a “agressão microbiana” pelo decréscimo da população ameríndia que, aliás, atingira no final do século XV e princípios do século XVI seu ponto máximo de expansão. A conquista teria apenas apressado um declínio inevitável. (Cf. Chaunu, Pierre. **A América e as Américas**. Lisboa, 1960, p. 103 e 104). Na carta ao P. Leonardo do Vale, já referida, o jesuíta pinta em cores dramáticas a devastação causada pela varíola entre os índios da costa.
- (85) — **Livro Primeiro do Governo do Brasil**, Rio; 1938, p. 408-462.
- (86) — Chaunu, Pierre. **A América e as Américas**. Lisboa, 1969, pg. 108.

## BIBLIOGRAFIA

- ABREU J. Capistrano de. **Capítulos de história colonial.** (1500 1800). na, ed., ed., Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1976.
- **O Descobrimento do Brasil.** Rio de Janeiro, ed. da Sociedade Capistrano de Abreu, 1929.
- ALTAVILA, Jaime de. **História da Civilização das Alagoas.** 4º ed. rev. e atual. Anotada por Moacir Medeiros de Sant'Ana. Maceió, Departamento Estadual de Cultura, 1962.
- ANCHIETA, José de. **Informação do Brasil e de suas capitanias.** Introdução de Leonardo Arroyo. São Paulo, Obelisco, 1964.
- AVELAR, Hélio de Alcântara de & Taunay, Alfredo d'Escragnole. **História Administrativa do Brasil.** v. I, Rio de Janeiro, DASP, 1965.
- AZEVEDO, J. Lucio de. **Épocas de Portugal Econômico.** 2a. ed. Lisboa, Liv. Clássica Editora, 1947.
- BAKER, J. N. L. **Histoire des découvertes géographiques et des explorations.** Paris, Payot, 1949.
- BARBOSA, Mario de Lima. **Les français dans l'histoire du Brésil.** Paris, F. Briquet, 1923.
- BEVILAQUA, Clóvis. As capitanias hereditárias perante o Tratado de Tordesilhas. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro.** Tomo especial consagrado ao Primeiro Congresso de História Nacional. Parte II, Rio de Janeiro, 1915.
- BRANDÃO, Alfredo. **Crônicas Alagoanas.** Maceió, Ramalho, 1938.
- CALMON, Pedro. **História da Fundação da Bahia.** Salvador, Museu do Estado da Bahia, 1949.
- **História do Brasil.** v. I. Rio de Janeiro, J. Olympio, 1959.
- CARVALHO, M. E. Gomes de. **D. João III e os franceses.** Lisboa, Clássica Editora,

1909.

- CERVO, Amaro Luís. **Contato entre Civilizações**. (A Conquista da América como serviço de Deus e de Sua Majestade). São Paulo, Editora Mac-graw-Hill do Brasil, 1975.
- CORTESÃO, Jaime. Relações entre a geografia e a história do Brasil. In: Baião, Antonio et ali (org.) **História da Expansão Portuguesa no Mundo**. V. III Lisboa, Editorial Ática, 1940.
- **Colonização do Brasil**. In: Peres, Damião (org.) **História de Portugal**. v. IV. Barcelos, Portucalense Ed., 1932.
- COSTA, Craveiro. **História das Alagoas**. (Resumo didático). São Paulo, Melhoramentos (1929).
- COSTA, F. A. Pereira da. **Anais pernambucanos**. v. I. Recife, Arquivo Público Estadual, 1951.
- DENIS, Ferdinando. Uma festa brasileira. Rio de Janeiro, Epasa, 1944.
- DIAS, Carlos Malheiros. (org.) **História da colonização portuguesa no Brasil**. Porto — Lisboa. Litografia Nacional, 1923, 3 v.
- DIÉGUES JUNIOR, Manuel. **Ocupação humana e definição territorial do Brasil**. Rio de Janeiro, Conselho Federal de Cultura, 1971.
- DUARTE, Abelardo. **Os primórdios do povoamento alagoano**. R. Inst. Hist. Alagoas. Maceió, v. 25, 1949.
- FARRERE, Claude. **Histoire de la Marine française**. Paris, Flammarion, 1956.
- FERRAZ, A. L. Pereira. **Terra da Ibirapitanga**. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1939.
- FRIEDERICI, Georg. **Caráter da descoberta e conquista da América pelos Europeus**. Rio de Janeiro, I. N. L., 1967.
- GAFFAREL, Paul. **Histoire du Brésil Français, au Seizième Siècle**. Paris, Maissonneuve, 1878.
- GAVRIER, Gabriel, **Jean Ango Viconte de Dieppe**. Rouen, Lestringant, 1903.
- GODECHOT, Jacques, **Histoire de l'Atlantique**. Paris, 1947.
- GODINHO, Vitorino Magalhães. **Ensaios II**. Sobre História de Portugal. Lisboa, Sá da Costa, 1968.
- GUERNIER, Eugene. **Jacques Cartier y el pensamiento colonizador**. Buenos Ayres, Argos, 1948

- HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Visão do Paraíso**. Os motivos edênicos no descobrimento e colonização do Brasil. Rio de Janeiro, J. Olympio, 1959. (org.)
- **História geral da civilização brasileira**. Tomo I. A Época Colonial. São Paulo, DIFEL, 1960.
- HERRERA, Antonio de. **História general de los hechos de los castellanos en las Indias y tierra firme del Mar Oceano**. Decada Segunda. Madrid, 1720.
- JORGE, A. G. de Araújo. **O Brasil e a França no século XVI**. R. Inst. Hist. Geog. Brasileiro, Tomo LXVII, Parte I, Rio de Janeiro, 1906.
- JULIEN, Ch. A. — **Les voyages de découvert et les premiers établissements**. (XVe—XVIe . siècles). Paris, Presses Universitaires de France, 1948.
- (org.) **Les français en Amérique pendant la première moitié du XV siècle**. (Voyages de Gonneville, Verrazano, J. Cartier et Roberval). Paris, 1946.
- (org.) **Les français en Amérique pendant la deuxième moitié du XVI siècle**. (Le Brésil et les brésiliens par André Thevet). Paris, Presses Universitaires de France, 1953.
- LEITE, Serafim. **História da Companhia de Jesus no Brasil**. Tomo I. Lisboa Rio de Janeiro, Livraria Portugália e Civilização Brasileiro, 1938.
- **Novas páginas de história ao Brasil**. Lisboa, Academia Portuguesa de História, 1952.
- **Monumenta Brasiliae**. Roma, Monumenta História Societatis Jesu, 1956 1958, 5 v.
- LEON. Antonio Ybot y. **La Iglesia y los eclesiásticos españoles en la Empresa de las Indias**. Barcelona, Salvat, 1954.
- LIMA, M. de Oliveira. O descobrimento do Brasil. Suas primeiras expedições e negociações diplomáticas a que deu origem. In: **Livro do Centenário**. (1500-1590) v. I. Rio de Janeiro. Imprensa Nacional, 1900.
- **Formação histórica da nacionalidade brasileira**. Rio de Janeiro, Leitura, 1944.
- MAURO, Frederic. **Le XVI siècle européen**. Paris, Presses Universitaires de France, 1970.
- MARCHANT, Alexander. **Do escambo à escravidão. As relações econômicas de portugueses e índios na colonização do Brasil**. São Paulo, Nacional.

- MELLO, José Antonio Gonçalves de, e ALBUQUERQUE, Cleonir Xavier de. **Cartas de Duarte Coelho a El Rei**. Recife, Imp. Universitária, 1967.
- METRAUX, Alfred. **Les migrations historiques des Tupi-guarani**. Paris, Maisso-neuve Frères, 1927.
- MOLINARI, Diego Luís. **El nacimiento del Nuevo Mundo 1497-1534, Historia y cartografia**. Buenos Ayres, Editorial Kapelusz, 1945.
- NAVARRETE, Don Martin Fernandez. **Coleccion de los descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV**. Buenos Ayres Editorial Guaranía, 1945, 5 v.
- PEIXOTO, Afranio. **História do Brasil**. São Paulo, Nacional, 1946.
- PRADO, J. F. de Almeida. **Primeiros povoadores do Brasil**. São Paulo, Nacional, 1935.
- **Pernambuco e as capitanias do norte do Brasil 1530 — 1630**. São Paulo, Nacional, 1939, 4 v.
  - **São Vicente e as capitanias do sul do Brasil**. As origens (1501-1531). São Paulo, Nacional, 1961.
- RAMUSIO, Giovanni Battista. **Terzo volume, delle navigattioni et viaggi nel quale se contegono le navigattioni al Mundo Nuovo (...)** Veneza, 1556
- REINHARD, Marcel. **Histoire de France** Paris, Larousse, 1954.
- SALVADOR, Frei Vicente do. **História do Brasil**. São Paulo, Melhoramentos, 1965.
- SERRÃO, Joaquim Veríssimo. **A embaixada em França de Braz de Alvide (1548—1554)**. Paris, Fundação Calouste Gulbenkian, 1969.
- SIMONSEN, Roberto C. **História econômica do Brasil**, São Paulo, Nacional, 1977.
- SOARES, José Carlos de. **Fronteiras do Brasil no regime colonial**. Rio, J. Olympio, 1939.
- SOUSA, Gabriel Soares de. **Notícia do Brasil**. São Paulo. Edgard Cerqueira Falcão — MEC, 1974.
- SOUSA, Fr. Luis de. **Anais de D. João III**, Lisboa, Liv. Sá da Costa, 1951, 2v.
- SOUSA, Pero Lopes de. **Diário da navegação de Pero Lopes de Sousa, 1530 — 1532**. Estudo crítico pelo comandante Eugenio de Castro, 2a ed. Rio de Janeiro. Ed. da Comissão Brasileira dos Centenários Portugueses, 1940, 2 v.
- STADEN, Hans. **Duas viagens ao Brasil**. São Paulo. Publicação da Societiate Fians Staden, 1942.

TERNAUX — COMPANS, Henri. **Notice historique sur la Guyane française**. Paris, Firmin Didot, 1843.

VARNHAGEN, Francisco Adolfo de. (Visconde de Porto Seguro). **História Geral do Brasil**. 3a, ed. integral. São Paulo, Melhoramentos (s. d.)

— **As primeiras negociações e o Tratado de Tordesilhas**. Rev. Inst. Geogr. Brasileiro. Rio, Tomo 65.

VASCONCELOS, José de. **Datas célebres e fatos notáveis da história do Brasil**. Recife, ip. a vapor Miranda, 1890.

VIANNA, Hélio. **História do Brasil**. S. Paulo, Melhoramentos, 1972.



MACEIÓ - ALAGOAS

Abril 2024