

PRIMÓRDIOS DO COMÉRCIO DE PAU-BRASIL

Luiz Leite de Vasconcelos

*Mas cá onde mais se alarga, ali tereis
Parte também, co pau vermelho nota:
Na Santa Cruz o nome lhe poreis.*

Camões, *Lusíadas*, X, 140

Introdução

A sublime Clio não olhará, por certo, as narrativas dos cronistas de outras eras com a mesma e ilimitada simpatia do bispo de Burgos, que, ao discutir uma questão diplomática com os portugueses, na Idade Média, afirmava em douta autoridade: *prima species probandi est per cronicas*. E muito reforçada seria a desconfiança do Bispo diante dos relatos da musa incumbida de inspirar os mortais que buscam documentação sobre os primeiros anos brasileiros. As crônicas são, realmente, muito pobres nas passagens relativas ao período em que assenta o presente ensaio.

Naquele extraordinário virar do sec. XVI, tudo e todos, em Portugal, se voltavam tanto para a Índia, com o olhar fixo nos empreendimentos de alçada régia, que aos cronistas afiguravam-se feitos deslustrados os que revelassem menor empenho direto da Coroa. Ora, a exploração mercantil do pau-brasil, elemento concreto de valorização da Ilha de Vera Cruz, logo denominada de Santa Cruz por El-Rei, e da subsequente fixação dos portugueses, esteve inteiramente entregue, nessas recuadas décadas, a iniciativas de válidos da Côrte, é certo, mas que não passavam de homens do “deve & haver” pelos quais pouca consideração tiveram os cronistas oficializados. Além do mais, alguns deles eram cristãos-novos.

Só mesmo algum narrador estipendiado pela burguesia e imbuído do espírito que a esta dominava, nos poderia ter deixado, para exaltar o lucro dos Noronhas, dos Marcheoni, dos Morelli e dos Bixordas, uma descrição circunstanciada das ocorrências posteriores à chegada a Lisboa da nau alvissareira de Gaspar de Lemos, destacada por Pedro Alvares Cabral para dar a boa nova. Na ausência de tal homem, sonho frustrado do historiador, pouco material se possui com que retratar a situação de então: algumas cartas, a todos os títulos valiosas, de Amérigo Vespucci e de correspondentes italianos em Lisboa e em Sevilha, que davam conta dos negócios portugueses; as esparsas notícias contidas em mapas da época; meia dúzia de notas sobre arranjos comerciais, alguns diários de bordo e cartas de apelação. Feixe de armas, em suma, demasiado frágeis para se poder com elas rasgar incisivamente as duras trevas do esquecimento de séculos. Algo semelhante enferma a história econômica de outros países. Mas, o registro português é mais inclemente. Fatos da maior relevância ficaram perdidos num obscuro e vago labirinto, ampliado por inexatidões de contemporâneos, enquanto outros, de terceira ordem, surgem, em desnecessária compensação, rodeados de grande luxo de pormenores, porque na ocasião em que se deram eram tidos em alto conceito.

No presente caso, ao procurar dados sobre a primeira década do *Cinquecento*, como seria de esperar-se outra coisa? Se os homens viviam um deslumbramento de emoções sem rival, impelidos pela apressada marcha que, em tempo relativamente breve, trouxera as rudes elites européias de véspera ao refinamento eufórico da Renascença.

Acerca deste impacto na civilização, uma grande figura fisiocrática, o Abade Raynal, anos e anos depois, ao apreciar os dois pontos culminantes que assinalaram a herança do sec. XV, escreveria cheio de entusiasmo (1773): “Não houve, em absoluto, acontecimento mais importante para a espécie humana, em geral, e os povos da Europa em particular, do que a descoberta do Novo Mundo e do caminho para as Índias através do Cabo da Boa Esperança. Começou, então, uma revolução no comércio, no poderio das nações, nos costumes, na indústria e no governo de todos os povos”.

Esta opinião foi endossada, com maior retumbância ainda, por Adam Smith em sua celebrada obra sobre a riqueza das nações (1776). Também ele, numa altura em que o desenvolvimento da sociedade estimulava e permitia bagagem de saber para que se começasse a sistematizar o conhecimento do mundo e os sentimentos da classe capitalista em ascensão, referiu-se nos mesmos termos à reviravolta provocada pelas duas maiores descobertas, ambas devidas, de uma maneira ou outra, aos portugueses. Sem dúvida, os navegadores garantiram o triunfo da burguesia numa Europa ainda mal saída do casulo medieval. Eles desencadearam uma avalanche vertiginosa que soterraria uma sociedade e um modo de ser. Antes de D. Quixote nascer, já o mundo troçava de quem quer que não almejasse atingir terras *ubi piper et auri copia*. Houve uma debandada nos campos. Depois de 1500, raros senhores da linhagem ibérica conseguiam impor as suas prerrogativas até mesmo aos pobres campônios das terras de que eram donos.

Foi, então, na aurora de uma era revolucionária e aturdida que os portu-

gueses cingiram o Brasil à ganância universalista. A notícia do achamento da nova terra deve ter-se misturado, nas mesas da chancelaria de D. Manuel, com o rol de riquezas da verdadeira Índia, com as listas de preços, de compras e de vendas, das especiarias vindas no primeiro carregamento de Calicut desembarcado em Lisboa. Até pode ser que, para entregá-la, em meio de tão próspera informalidade, o escrívão de Gaspar de Lemos esperasse vez aos agentes da Casa da Guiné e da Mina, contadores de outras riquezas, do ouro em pó e de escravos. Provavelmente, El-Rei teria percorrido apressadamente as cartas de Caminha e dos capitães da frota cabralina, para mais se alegrar com a nova de que a demora fora curta, em Vera Cruz, e logo aos mares do Índico seguiram as naus, sem maior detença.

No pensamento dos governantes de Portugal, o hoje Brasil nascia para consolidar um Atlântico Austral coberto pelo pavilhão das quinas. Assim poderia ser defendido melhor o monopólio da Índia, à custa de tantos esforços conseguido. As magníficas praias brasileiras entrecortadas de espigões, na moldura paradisíaca das florestas, com seus singelos habitantes, que viviam da mão para a boca, pareciam à primeira vista não oferecer aos navegadores lusos bens que pudessem ser trabalhados pelos excelsos instrumentos de produção afinados no laboratório do Paço e da Ribeira das Naus: a pontaria das bombardas, o gume das espadas, a argúcia do traficante.

Mas, ir-se-ia fazer uma inquirição aprofundada do potencial de tão luxuriantes matérias? Que haveria para além das serras? Seria realmente exequível cortar a ocidente um outro rumo das Índias, dando volta a terras que se anunciavam como continuidade das Antilhas colombinas? A estas perguntas os companheiros de Vespucci responderiam, um ano após a Descoberta, que “não encontramos nada de proveito, exceto infinitas árvores de pau-brasil, de cana-fístula, das quais tira-se a mirra...” Nesta frase da famosa *Lettera a Lorenzo di Medici*, de 1502, ficou desde logo assinalado o elemento fundamental, porque concreto, da atração do europeu pelas novas terras. Atração tamanha que arredaria o nome de batismo aqui deixado juntamente com a cruz cristã da atual Baía Cabrália, impondo o crisma de Terra do Brasil — ou, de maior comodidade, o Brasil, como bem cedo começou-se a chamar-lhe.

Sempre havia, e para imediato aproveitamento, pau-brasil, a *Caesalpina echinata*, Lam., na notação dos doutos, a ibirapitanga ou orabutã, na dos indígenas tupi-guarani. A presença daquelas árvores lucrativas transformava em realidade a lendária Ilha do Brasil, que os autores dos portulanos medievais levavam de passeio pelo “Mar Tenebroso”, ora ao largo ou perto do oeste da Irlanda, ora na cercania de arquipélagos imaginados na África norocidental.

Dentre os muitos motivos que trariam os homens de tão longe, em frágeis embarcações, nenhum seria mais real, até então, nem implicaria igual constância no cometimento, que os proventos prometidos pela ibirapitanga aos golpes de machadada. O pau-brasil levou o português a estabelecer-se nos lugares onde aquela árvore revelava-se mais frequente — a estabelecer-se e a defender tais lugares — animando bem cedo a orla marítima com um tráfico regular, intenso para a época. Secundou, desta maneira, o conhecimento de

uma imensidade de terras, trinta anos mais tarde distribuídas a Donatários. Apreciando agora, no sec. XX, a sua importância, compreende-se aqueles que dizem que, se o brasão do Líbano é um cedro altaneiro e o emblema do Canadá celebra a folha do bordo, com mais razão deveria o Brasil encontrar campo em suas armarias para a ibirapitanga, por tributo à mercadoria, atualmente quase extinta, que deu nome à maior das repúblicas da América do Sul.

Enfim, neste esboço, pretende-se comentar sumariamente o conhecimento dos primeiros fatos que atestam como o pau-brasil valorizou este outro mundo, que os lusos deram ao mundo, com o realismo que sempre os caracterizou. O leitor perdoará a imprecisão e os hiatos das anotações a seguir apresentadas. É que, repita-se, os instrumentos de estudo são deficientes. Muitos documentos se perderam, ao que parece, para sempre.

De toda uma importante sequência de acontecimentos, os contemporâneos pouco contam. Algumas narrações, em certos casos apócrifas, e alguns documentos coevos a téo presente conhecidos, que se lhes apegam direta ou indiretamente, foram esmiuçadas com exaustiva atenção por conhecidos historiadores portugueses, brasileiros e estrangeiros, que dispensam menção. A bibliografia específica, entretanto, mais focalizando o pau-brasil como referência necessária às origens do nome do país ou aos primeiros contatos com navegadores franceses, reduz-se a alguns trechos de obras de conjunto e a uns poucos ensaios e comentários esparsos.

Conhecimento da Ilha de Vera Cruz: A Côte Portuguesa toma posse de um novo mundo

Três conclusões essenciais os administradores e os homens de ciência de Lisboa terão tirado da arribada de Pedro Alvares Cabral à margem de um oceano — talvez não de todo desconhecida, como se suspeita — que, do Equador para o Antártico, ficaria à inteira mercê dos portugueses. A primeira delas seria que as Antilhas continuavam, ou encadeavam-se, nas serranias que opunham barreira a viagens com esse rumo na mira das Índias. Em segundo lugar, diante do esplendor apenas entreaberto em Calicut, em 1497, a Ilha de Vera Cruz, não tendo exposto riquezas nem de longe comparáveis, assumia, do ponto de vista econômico, uma importância deveras secundária. Mas, eis a conclusão mais relevante, seria ótimo ponto de aguada e mantimento para as armadas que o regime dos ventos aconselhava a cruzar o Equador a considerável largueza da África — e agora era confortante ter terra por perto, nesse cruzamento. Ademais, capacitar-se-iam as gentes de que o território achado pertencia a um novo mundo “de aves e animais por nós ignorados e nunca vistos”, haveria de escrever, em primeira mão, Bartolomeo Marchioni, numa carta a Lorenzo di Medici, mal chegada a Lisboa a notícia da arribada, em junho de 1501.

Além da nunca demais citada relação de Pero Vaz de Caminha, escrivão a caminho da futura feitoria da Índia, pouco mais se tem para poder aquilatar o valor mercantil dos contatos iniciais. As informações por ele colhidas duran-

te os oito dias de ancoradouro são inestimáveis . Em várias passagens, sugere ter havido remessa de artefatos indígenas pelo Capitão-Mor ao Soberano, prática comum nas descobertas, graças à qual algum esclarecimento terá chegado à Côrte sobre a vida dos gentios. Contudo, nem fala a Carta de produtos de valor comercial imediato, nem tampouco de eventuais instruções, porventura confiadas a Gaspar de Lemos, para os procurar, posto que urgia fazer vela quanto antes para Calicut. De um modo geral, quem recebeu as notícias de Caminha, em 1500, ficou elucidado nos seguintes pormenores:

1. Os indígenas encontrados eram muito diferentes daqueles que se topavam nas regiões ultramarinas conhecidas. Pareciam mansos, fáceis de moldar, nenhum outro povo estaria, talvez, tão próximo da simplicidade edênica. “E pois Nosso Senhor lhes deu bons corpos e bons rostos, como a bons homens” .
2. A terra era estranha: pelos animais que possuía e os que não teria, pela flora frondosa, pelo modo de ser dos habitantes.
3. “Nela não pudemos saber que haja ouro, nem prata, nem coisa alguma de metal ou ferro; nem lho vimos”. Se bem que nos primeiros dias (a narrativa de Caminha foi escrita em dias sucessivos), o entusiasmo levasse a imaginar que os indígenas apontavam para terra como que advertindo que lá havia ouro e prata. Mas “isto tomávamos nós assim, por assim o desejarmos...”
4. As trocas havidas resultaram na aquisição de objetos (“carapuças”, tecidos) confeccionados com penas vermelhas, verdes ou amarelas; arcos de arremesso de flecha; papagaios vermelhos (araras) e verdes mais pequenos; um ramal de “continhas brancas, miúdas, que querem parecer de alvajeira”. E só.
5. O lugar era de boa aguada e bons ares; a enseada oferecia calma. Seria uma boa estação para as frotas a enviar à Índia, seguindo as magistrais instruções de rota traçadas por Vasco da Gama.

Teria sido trazido para o Reino, já em 1500, “um homem da terra”, contra determinação expressa dos capitães, reunidos por Cabral, antes de abalar de Vera Cruz e por ele sancionada? Alguns cronistas dizem que sim (Cantanhede, Damião de Gois, Jerónimo Osório, Gaspar Carreira, Magalhães Gandavo, especialmente). Todavia, nenhum deles foi mais explícito do que Caminha, afora tal ponto e exceção feita do por vezes fantasista Gaspar Correia.

Fique, porém, de lado esta questão, que em si mesma tem pequeno significado — quando muito teria permitido comparar o aspeto físico do suposto indígena com o dos “índios” das navegações espanholas. Mais importa mencionar não ser devida a Cabral a referência a um intrigante “Rio do Brasil”, que, por altura da costa abordada pelas doze naus restantes da segunda expedição à Índia, aparece inscrita no tão discutido mapa comprado em Lisboa, em 1502, por um agente do Duque de Ferrara. O planisfério, dito

de Cantino, é a primeira representação cartográfica do Brasil. Em torno das notações geográficas que nele figuram muito se tem escrito.

A primeira viagem empreendida diretamente ao Brasil, em 1501, ano e meio após a partida de Cabral de Lisboa, e que se supõe comandada pelo próprio Gaspar de Lemos, o mesmo capitão de Cabral que trouxera a notícia do descobrimento, é que iria explicar, embora haja ainda lugar para dúvidas, a origem da designação do Rio do Brasil. Nesta viagem esteve Amérigo Vespucci, ao qual se devem informações que, em linhas gerais, podem ser aceitas como fonte documental. O topônimo mercantil, no referido mapa, ao lado das denominações cristãs atribuídas à medida que a expedição descia “760 léguas” do litoral, só podia ter sido aplicado em vista do lenho de tinturaria, consagrando de vez a localização do “Brasil” dos cartógrafos medievais.

Na verdade, sendo grande a procura de materiais corantes, quando quase todos os que a Europa utilizava eram de origem vegetal, nada mais natural que, diante das impressionantes florestas desta parte do mundo, os navegadores examinassem atentamente a orla marítima, com o pensamento posto na possibilidade de nela haver muito pau-brasil. Havia dois outros fortes motivos: a presença comprovada daquela madeira nas Antilhas e o ser ponto aceito, na época, que a propriedade corante do pau-brasil resultava da ação a pino do sol equinocial. Ainda, em 1576, Gandavo transmitia essa crença, que continuaria sendo muito comum.

Já na segunda viagem de Colombo, com efeito, Pedro de Anghiera narra terem descoberto pau-brasil. Ao regressar da terceira viagem, Colombo carrega 3.000 libras na Costa de Pária. Em 1499, um dos portos de Hispaniola era conhecido como “Puerto del Brasil” — lá vão carregar Vespucci e Ojeda — prova real de um comércio em via de consagração. Gomara informa que Colombo, na segunda viagem, “trouxe aos Reis muitos grãos de ouro (...) grandes pedaços de âmbar coagulado, infinito brasil e nácar”. Outros testemunhos se sucederiam. O sempre citado Vespucci, ao chegar à Ilha dos Gigantes (Curaçau?), na sua viagem inicial, deparou com abundância de pau-brasil e escreveu, erroneamente, que os indígenas o empregavam em suas casas. Por fim, outro navegador da primeira década americana, Vicente Pinzón, o primeiro a tocar, de fato, terras hoje brasileiras, na costa do Pará, tão surpreendido ficou nas Antilhas, que, tomando o pau-brasil por sândalo vermelho, “de que havia muitas florestas”, imaginou-se, de fato, na Índia.

Ora, não dando os portugueses, em 1501, em Terra de Santa Cruz, com cidades deslumbrantes ou qualquer das riquezas habituais do comércio com a Mina (ouro, marfim, malagueta etc), e postos na presença de impressionantes arvoredos, o olhar aguçado dos capitães soube perceber logo onde havia pau de tinturaria e acácia-fístula. É de crer que, na foz do rio crismado “do Brasil” tenham achado bastantes árvores dessa espécie. Parece que fizeram abate e trouxeram amostras para o Reino, a acreditar no relato do agente italiano Lafaitada.

As conclusões a tirar do Mapa de Cantino, reproduzido quase em idênticos termos em outros mapas, até 1507 (Canério, Ruysh, Künstman II e Walde-

seemüler), não se detêm aqui. Dá para cismar aos historiadores que o rosário de topônimos diretamente tirados do calendário de festas religiosas, durante a primeira expedição, fosse tão cedo cortado por uma designação mais do que leiga — contra a qual os cronistas piedosos mais tarde se insurgiriam, — e que a mesma estivesse aplicada na vizinhança da enseada onde Cabral se deteve.

Tudo que se pode dizer, por enquanto, quiçá para sempre, se nenhum documento novo permitir esclarecimentos mais precisos, situa-se no terreno de conjecturas. Uma coisa, porém, é certa: conhecia-se perfeitamente em Portugal, desde 1502, a existência de pau-brasil em Terras de Santa Cruz. Nesse ano, como resultado claro da expedição do ano anterior, foi firmado o primeiro contrato de arrendamento do monopólio régio que pesava sobre a exploração de pau-brasil ou de qualquer outro produto das novas conquistas. O arrendatário, associado ou não a D. Nuno Manuel, irmão colaço do Rei, chamava-se Fernão de Loronha ou de Noronha, sobrenome este último que, como poucos outros de figuras históricas, ficaria para sempre gravado na geografia brasileira.

O contrato de arrendamento de Fernão de Noronha

A expedição de 1501-02 foi verdadeiramente notável de todos os pontos de vista que a queiram analisar. Era tão sólida a experiência de marear e a confiança dos marinheiros que, em menos de um ano, uma grande extensão da costa brasileira ficou conhecida. Quase todas as designações dadas pelo seu capitão-mor aos principais acidentes litorâneos ainda hoje estão em uso, cinco séculos decorridos, haja em mente a do rio São Francisco, que já figurava no antes mencionado Mapa de Cantino.

Enquanto que o reconhecimento da costa africana levava mais de um século para ser realizado, os homens que se faziam aos mares brasileiros, nos primeiros anos do sec. XVI, equipados com melhores embarcações e melhor técnica, percorrem a margem do Novo Mundo em obra de um relâmpago. A miragem do lucro, quando de Hispaniola chegavam rumores fantasistas de uma imensa riqueza oculta em terras interiores, a esperança de tocar a Índia pelo ocidente, que não esmorecia, antes reforçava-se com a hipótese de uma passagem ao sul de Santa Cruz, tornava os marinheiros mais resolutos, incentivava-os a realizar esse feito inédito na história dos descobrimentos que constitui bem uma prova do entusiasmo a todos contagiado. Algo ainda a acrescentar que carece de estudos mais aprofundados: o interesse dos atormentados cristãos-novos em poderem estabelecer-se eventualmente em terras distantes e promissoras, onde se sentiriam mais livres.

Por intermédio de Vespucci, a expedição de 1501 viria a universalizar o conhecimento do continente mais tarde dito americano (*et pour cause*) pelo mundo civilizado. Divulgou costumes dos aborígenes e a sua antropofagia que não parece ter impedido a idêia de os escravizar. Digno de registro foi, também, a circunstância da expedição ter assegurado o regresso a Portugal de

um (ou dois) dos degredados (ou marinheiros fugidos), que da armada de Cabral haviam ficado em Porto Seguro, como se depreende de um ato notarial de Valentim Fernandes (maio 1503), tabelião de mercadores alemães em Lisboa, no qual se refere a chegada desse ou desses personagens. Dizia o tabelião que, desta forma, pudera obter informações que ele transcrevera num livro, cujo paradeiro se desconhece até hoje. Sem a menor dúvida, o relato desse ou desses homens teria sido de inestimável valor.

No documento em questão consta que os homens (dois, segundo Fernandes; apenas um, na carta de 1505, de D. Manuel aos Reis Católicos) haviam permanecido vinte meses na Ilha de Santa Cruz, ou seja, de Maio de 1500 a Dezembro de 1501. Há uma concordância de datas que reforça essa afirmação. A frota da primeira expedição chegou a Lisboa em Julho de 1502 (Vespucci fala de Setembro) e em fins de Dezembro deveria ter estado por altura de Porto Seguro. Pena é que Valentim Fernandes não mencione o nome do capitão diante de quem leu, na presença de El-Rei, o referido ato notarial, redigido por incumbência de um abastado comerciante de Bruges, que quis doar à Capela do Sangue de Cristo, dessa cidade, uma imagem de manufatura brasileira e a pele de um jacaré, recém-vindas na viagem em apreço.

As nave de 1501/1502 certificaram-se de que, segundo ainda Valentim Fernandes, "a terra é cheia de bosques espessos, de rios muito grandes e dela nos trouxeram os paus de canela e outros que pareciam paus de canela, bem como papagaios de diferentes espécies". O detalhe em que está patente terem os navegadores explorado até 53° S parece confirmar a discutida guinada a leste de Vespucci, contada em sua *Lettera a Soderini* de 1504, que muitos historiadores procuraram rebater (Vespucci refere-se a 52° S). Com efeito, no ato notarial, até o século passado perdido entre os papéis da família Peuttinger, afirma-se que "tendo a armada seguido o litoral daquela terra por quase 760 léguas, encontrou nos povos uma só língua, batizou a muitos e, avançando para o sul, chegou até à altura do polo antártico, a 53 graus, e tendo encontrado grandes frios no mar, voltou à pátria".

Fernão de Noronha tomou o arrendamento, certo de que havia incontável pau-brasil, cuja procura pela tecelagem européia, então em franca expansão, aumentava de ano para ano. E havia-o a seis meses apenas de viagem de Lisboa (ida e volta), muito mais barato que o da Índia, quando, aliás, todo o espaço disponível das naus do Oriente era pequeno para meter carga de maior valor e menor peso, como as especiarias. De acordo com uma *Narrativa de piloto anónimo*, que até nós chegou, o quintal antigo de 60 kg de pau-brasil saía por cerca de 2 cruzados em Calicut, em 1501, sem contar o frete, com incontestável tendência a elevar-se.

Ora, na Terra de Santa Cruz, podia o pau-brasil ser obtido mais proveitosamente em troca de bugigangas, pelas quais o indígena haveria de fornecer a força de trabalho indispensável para abater as árvores, torá-las e embarcá-las. O preço de custo, em Lisboa, todos os gastos incluídos, não passava de 1/2 ducado, ou cruzado, o quintal, em 1506 ou 1507, já em plena comercialização, portanto, conforme testemunho do veneziano Leonardo Cá Messer. Não

somente resultava muito mais barato que na Índia, mas oferecia ainda a vantagem de não se exigir numerário para pagamento das compras, ao contrário do que ocorria no insaciável mercado indiano. Mesmo que o incentivo de um dia achar metais preciosos não se fizesse sentir, a excelente perspectiva de lucros que se depreende do confronto de preços com o pau-brasil asiático deve ter decidido Fernão de Noronha e quem com ele estivesse associado, a solicitar do Rei o arrendamento do monopólio de exploração das novas terras. Pela parte que lhe tocava, D. Manuel seguiu na pegada de seus antecessores, confiando à iniciativa de particulares o cuidado de tomar conta dos territórios recém-descobertos, mediante uma comissão ou tributo fixo ao erário régio.

Do contrato de Fernão de Noronha dá notícia uma carta do agente veneziano Pietro Rondinelli, datada de Sevilha, aos 3 de Outubro de 1502, em que se participa que “o Rei de Portugal arrendou a terra que ele descobriu a certos cristãos-novos, que são obrigados a mandar todos os anos seis naves, a descobrir todos os anos 300 léguas adiante e a fazer uma fortaleza no território descoberto mantendo-a nos ditos três anos; e no primeiro ano nada pagam, no segundo 1/6, no terceiro 1/4; eles fazem conta de trazer pau-brasil e escravos e talvez achem outra coisa de proveito”.

Dois documentos dos anos seguintes certificam que o arrendatário outro não é senão Fernão de Noronha. O primeiro, confirmando os termos de Rondinelli, é um diploma régio de concessão de privilégios aos mercadores alemães que vinham a Lisboa, no qual D. Manuel menciona compras feitas “nos navios do trato de Fernão de Loronha, durante o tempo do seu contrato que se acabará em 1505”. O documento data de 6 de Outubro de 1503. O segundo é a carta de doação por El-Rei, em Janeiro de 1504, a favor de Noronha, cavaleiro de sua Casa Real, “de nossa ilha de São João, que ora novamente achou e descobriu, cinquenta léguas ao largo da nossa Terra de Santa Cruz, que lhe temos arrendada”.

Parece certo, em consequência, ter havido um arrendamento inicial de pelo menos três anos (1502-1505). A explorar-se 300 léguas de costa por ano ficaria coberta, num triênio, a extensão permitida pelo Tratado de Tordesilhas, nos mapas coevos. Este Fernão de Noronha, cuja biografia Duarte Leite, Varnhagen e Antonio Baião aprofundaram, era um opulento armador de Lisboa, com direitos de cidadania e fidalguia assegurados pelo Rei, impondo-se à sua condição de cristão-novo. Que ele desenvolvia intensa atividade comercial marítima provam-no as naus que, em diversas ocasiões, seguiram em seu nome para portos distantes, ou com o seu nome associado a outros ricos comerciantes, entre os quais Marchioni.

Ao observar que, na longa série de diplomas de privilégios concedidos, em anos sucessivos, a mercadores estrangeiros, nenhum mais menciona, como no caso citado de 1503, nem o nome do arrematante, nem sequer algum produto específico de Santa Cruz ou do Brasil (quando esta designação entrou em uso), conclui Antonio Baião pela não revalidação do contrato, além de 1505. Contra a opinião dele argumenta-se que o fato dos diplomas de privilégios

serem omissos resulta fraco ponto de apoio, tanto mais que a *Relação* de Cá Messer, escrita em 1506 ou no ano seguinte, é explícita ao frisar que o monopólio do Brasil estava em mãos de “Fernando Dalla Rogna”, na altura em que a relação foi escrita. Demais, refere-se à existência de um contrato de dez anos, obedecendo, porém, a termos algo diferentes dos que constam na carta de Rondinelli. Os *Diálogos da Grandeza do Brasil*, obra do começo do séc. XVII, deixam antever que “durante um tempo antes do monopólio ficar em exclusivo com a fazenda real foi lícito a todos negociarem livremente”. No entanto, nada autoriza a supor que a liberação vigorasse a partir de 1505. Em compensação, o fato de saber-se que a nau “Bretoa” aqui veio, a frete de Noronha, em 1511, possivelmente numa ligação regular com a Terra do Brasil, leva a considerar verosímil que o rico armador fosse ainda concessionário naquela data. Em 1513, segundo se depreende de uma passagem de João de Barros, adiante comentada, persistiria o regime de arrendamento com outro personagem: João Bixorda (cristão-novo, também?).

O texto da *Relação* de Cá Messer afirma: “...o qual brasil foi concedido a Fernando Della Rogna, cristão-novo, durante dez anos, por este Sereníssimo Rei, por 4.000 cruzados ao ano; o qual Fernando Della Rogna manda todos os anos à dita Terra Nova os seus navios e homens, a expensas suas, na condição de que este Sereníssimo Rei proíba que daqui em diante se extraia [pau-brasil] da Índia...”

Como se vê, os termos diferem bastante do enunciado anterior. Não há referência, aqui, à construção ou à manutenção de uma fortaleza, que constitui faceta das mais curiosas do Contrato, o primeiro a especificar uma construção desse tipo a cargo de particulares. Via de regra, mesmo depois de 1502, ao Rei coube o encargo das instalações militares, salvo quando a sua autoridade era transmitida a um donatário, mas nem por isso, em tal caso, com absoluta obrigatoriedade.

Primeira fortaleza — primeira feitoria

Era conhecida a terra. Sabia-se o que nela havia para lucro imediato. Existia um contrato pelo qual estavam ordenados os futuros empreendimentos comerciais, que um abastado comerciante e cavaleiro da Casa Real, cristão-novo, propunha-se a levar avante.

Em Maio de 1503, partia de Lisboa uma frota de seis unidades, que a comando de Gonçalo Coelho, com Vespucci por um dos capitães, ao que ele próprio conta, ia estabelecer uma ligação regular com a Terra de Santa Cruz. Ainda hoje há quem discuta qual teria sido a meta precisa desta navegação. Afora referências esparsas de cronistas e bem poucos foram (Damião de Gois e Jerónimo Osório, que quase copia o primeiro), é ainda Vespucci a fonte principal, malgrado suas muitas imprecisões, que levam alguns historiadores a tê-lo por contraditório personagem, mentindo amiúde para se engrandecer.

Gois escreveu, da armada, que as seis naus teriam partido em 10 de Junho, das quais, “por ainda terem pouca notícia da terra, perdeu quatro, e as outras duas trouxe ao Reino, com mercadorias da terra que então não eram outras

que pau vermelho, a que chamam brasil, bugios e papagaios". Neste pormenor, Gois faz exceção dos cronistas quinhentistas por assim transmitir a notícia de uma viagem que poderia ter sido puramente comercial. No texto deste cronista, em que a viagem é relatada com se a fizessem por determinação régia, são poucos os elementos de elucidação. Mas nela se apóia a confirmação da *Lettera* de Vespucci.

Aquele ano de 1503 foi de uma atividade extraordinária. Calculou Malheiro Dias que mais de 60 grandes embarcações saíram de Lisboa para os altos mares. Prenunciando as trágicas consequências da empresa indiana, 1503 foi, também, um ano de fome. Começara o abandono dos campos e da lavoura, em extensas áreas do país. A inclemência dos elementos fustigou pomares e trigais, completando o quadro. El-Rei não teve outro recurso senão mandar naves ao Canal e ao Mar do Norte, a mercar trigo, e teve de desistir da guerra que planejava contra o mouro de Marrocos, na qual esperava conquistar mil glórias pessoais.

Pois nesse ano depara-se com viagem de seis naus a Santa Cruz — outras tantas partiriam para a Índia (em 1502, Vasco da Gama e o irmão, Estevão, haviam levado vinte naus e caravelas que ainda estavam pelo Oriente). Ora, seis naves é o número indicado por Rondinelli e em relação ao contrato de arrendamento, como os que obrigatoriamente deviam seguir, todos os anos, ao trato de brasil e de escravos. Aqui está a primeira coincidência com os termos da *Lettera*. Na narrativa de Vespucci acumulam-se outras coincidências, se bem que o florentino não tivesse uma palavra acerca do contrato comercial.

As cartas de Vespucci são documentos curiosos. Sempre na primeira pessoa, tudo gira em volta deste homem — comerciante, piloto, capitão, cosmógrafo? — nos escritos da sua lavra, cuja repercussão foi tamanha na Europa, a ponto de ser América a designação dada ao Novo Mundo. No entanto, não se conhecem os originais das suas quatro cartas que, em edições sucessivas, foram vindo a prelo, e em várias línguas. É possível que ele não fosse o ignorante, embora certamente fosse o vaidoso, que dele pretenderam fazer alguns historiadores, sobretudo portugueses. São por demais notórios os exemplos de "infidelidade" dos editores quinhentistas. Pode ser que, no caso de Vespucci, tenham deformado por vezes o sentido das informações. Mas, algumas notícias julgadas inverossímeis, como seja a da exploração até 52° S, na primeira viagem com portugueses, em 1501-1502, puderam ser confirmadas, graças ao ato notarial de Valentim Fernandes.

A narra tiva epistolar da segunda viagem de Vespucci com os portugueses, a quarta que fazia ao Novo Mundo, é o único documento esclarecedor sobre a expedição de 1503. Isto, a aceitar-se que a frota de Gonçalo Coelho e a de Vespucci fossem uma e a mesma. Há concordância no número de naves, discordância na finalidade da viagem. — às Molucas, diz o florentino — e na data da partida: 10 de Maio, segundo Vespucci; 10 de Junho, segundo Gois.

No respeitante às peripécias dessa viagem não há, por enquanto, salvo conjeturas, meio de aferi-las. São de secundário valor, aliás, em face das outras informações que vão comprovar Rondinelli, sem que, repita-se, Vespucci pareça ciente sequer da existência do Contrato, ou dê a entender, ao menos,

quem fretava a frota: se o Rei, se particulares. Os objetivos comerciais são patentes, todavia, no texto da *Lettera*. De proveitoso pode-se concluir da sua leitura, com quase certeza, que se tratava, realmente, da primeira expedição dos arrendatários. A afirmação de Rondinelli parece confirmada a cada passo: após a chegada à Bahia de Todos os Santos, as navas (na opinião de Vespucci) percorrem 260 léguas da costa, para ao cabo construir uma fortaleza, onde deixaram 24 homens armados e equipados para seis meses. Aí carregam pau-brasil, possivelmente escravos, também, a exemplo da expedição anterior, que teria trazido dez escravos, na palavra de Vespucci. A fortaleza ficou sendo, ao mesmo tempo, uma feitoria, que até a chegada da próxima frota armazenaria, prontos para embarque, os toros já aparados por portugueses e índios.

Querem alguns autores, passando de larga menção às 260 léguas de percurso para o sul, localizar em Cabo Frio o primeiro estabelecimento militar e comercial dos portugueses no Novo Mundo. Esta opinião vem desde Humboldt. Mas, pelas coordenadas referidas na *Lettera* (18° S e 37° W de Lisboa), só podia ter ficado no atual lugar de Caravelas. Entretanto, não concorda essa posição com 260 léguas além da Bahia, visto Caravelas situar-se apenas a uma centena de léguas.

É admissível que a fortaleza fosse erguida em Cabo Frio, onde mais tarde ancoraria a nau "Bretoa", se a expedição verificasse boa densidade de ibirapitangas, como de fato está provado ter sido aquela região rica de pau-brasil; ou talvez da viagem anterior tivesse ficado decidido firmar ali a soberania portuguesa, tratando-se de uma saliência natural dolitoral, e assim limitar-se-ia a "costa de pau-brasil", na sua baliza meridional: o Cabo de Santa Maria, no Mapa de Cantino.

Mais de um ponto da *Lettera* deixa imaginar que a expedição de Gonçalo Coelho tivesse sido planejada em função do conhecimento obtido em 1501-1502. Daí, o encontro das naus, marcado de antemão na Bahia, na hipótese de se tresmalharem. Também é de crer que o local da fortaleza estivesse mais ou menos previsto. Para além de Cabo Frio, com a impressionante Serra do Mar, mudava completamente a paisagem. Durante muito tempo (e em dias de hoje), o Brasil litoral dividiu-se pela charneira do histórico Cabo.

Se assim ocorreu, haveria neste ponto mais um elemento a realçar a importância da primeira expedição. Que ela foi notável e de modo a definir o futuro imediato da região, prova-o ainda a passagem de uma carta do feitor Giovanni Da Empoli, "criado" de Marchioni, que seguiu com Afonso de Albuquerque, em 1502, na qual ecoa interesse no pau-brasil e na cássia-fístula, antes que fossem conhecidos os resultados da frota de Gonçalo Coelho. Diz Da Empoli que, na viagem de ida (em Abril saíram de Portugal), "nos achamos muito engolfados na altura da Terra de Vera Cruz ou Brasil, descoberta alguns anos antes por Amérigo Vespucci (sic), da qual se tira grande quantidade de cana-fístula e de pau-brasil, e não achamos mais nada de valor". Começava a ser comum, observe-se, a abordagem no Brasil das armadas em demanda da Índia. Como a citação provém da *Colectanea* reunida por Ramúsio, publicada, pela primeira vez em 1508, Duarte Leite desconfia da deturpação consciente de Ramúsio, sobretudo na expressão "ou Brasil", porquanto no exemplar da

carta arquivada na Biblioteca Marciana, de Veneza, lê-se apenas “Vera Crocie”. Era impossível que, em 1502, Da Empoli já se tivesse referido ao Brasil como tal. A menção à descoberta por Vespucci deve prender-se às viagens anteriores a 1501, com os espanhóis.

Retomando o fio da meada: em 1503, estava erguida, então, a primeira fortaleza-feitoria no litoral brasileiro. Infelizmente, não se sabe ao certo o que aconteceu na viagem empreendida naquele ano, nem como ou quantos barcos, realmente, regressaram. O florentino assevera ter chegado a Lisboa, carregado de pau-brasil, com duas naus. Por sua vez, a julgar por Gabriel Soares, Gonçalo Coelho ter-se-ia detido vários meses na costa e feito paragem demorada na Guanabara. Gois escreve, secamente, que houve quatro naus perdidas, deixando apenas subentendido que o capitão-mor viesse numa das duas restantes.

As dúvidas acerca do regresso da expedição vem juntar-se o desconhecimento do que aconteceu ao fortim. Se porventura é o mesmo constatado pela nau “Bretoa”, nenhuma notícia poupou os arquivos históricos relativa aos oito anos de 1503 a 1511. Pode-se supor o fortim construído toscamente com materiais nativos: choupanas de pau a pique, protegidas por uma cerca de pranchas de madeira pontudas. As bombardas, nos seus berços, dominariam os cantos, instaladas um pouco acima do plano de base. Seria esse o ponto de partida de uma futura cidade, idêntico ao de tantas outras, como ocorreu em anos posteriores, ao ser explorada a riqueza florestal de Pernambuco e Paraíba. Foram deixados 24 homens na orla atlântica oriental, para guarnecer o fortim. Não haveria necessidade de tantos. Mas, no dizer de Vespucci, o naufrágio da capitânia sobrecarregava a tripulação das duas naus que com ele navegavam.

Feitorias simples, deste tipo, seriam durante muitos anos os únicos sinais reconhecidos da soberania portuguesa, por amigos e inimigos. Noutros lugares da costa do pau-brasil, na Bahia, principalmente, alguns dos primeiros naufragos assentariam arraial, passando a conviver intimamente com os indígenas e auxiliando as operações mercantis. Pouco depois, para além de Cabo Frio, igualmente se estabeleceriam pequenos grupos de naufragos, um dos quais — ainda agora em dúvida se seria de naufragos ou deportados — tornou-se célebre, em Cananea, com o seu misterioso “bacharel”, que lá teria ido parar desde 1502 ou 1503.

Aparecimento dos franceses na costa brasileira

A França entrou o século XVI numa luta renhida com os Habsburgos, pela consolidação do seu poderio continental e a posse da Itália. Essa luta iria recrudescer com a eleição de Carlos I de Espanha, como Carlos V, ao trono imperial germânico. Prosperavam, entretanto, as cidades e as indústrias europeias. O fim do século anterior, marcado pela ascensão das comunas urbanas e a vitória do poder real centralizado, assistiu ao desenvolvimento da alta banca e das manufaturas em geral, com destaque para os têxteis. A descoberta do Novo Mundo, arremessando pela Europa adentro, a partir da Península

Ibérica, a primeira prata em quantidade, depois de séculos de grande penúria, despertou a atenção dos armadores da Normandia e da Bretanha. O aumento do poder de compra da Espanha incitou mercadores de todos os outros cantos da Europa a venderem seus produtos nos Reinos Católicos, a despeito da guerra, e originária, com o correr do tempo, uma forte emigração de comerciantes, soldados, aventureiros e artesãos para aquele país e logo depois para Portugal, onde, aliás, de há muito havia estreitas relações comerciais com o estrangeiro, principalmente com ingleses, flandrinos, italianos, alemães do Reno.

A partir de 1497, já se vêem piratas franceses investir contra navios espanhóis no regresso do Novo Mundo. A costa setentrional da Espanha torna-se perigosa, devido aos ataques de bretões e normandos. Embora sem serem oficialmente reconhecidos, estes corsários valiam-se do estado de guerra entre Francisco I e os Reis Católicos para levarem a cabo os assaltos. Alguns navios portugueses são, também, atacados nesses anos, o que suscita imediato protesto do rei de Portugal, como era de esperar.

Pretendem alguns autores franceses que, dos portos do norte e do oeste da França, já teria havido antes tentativas para desbravar o Atlântico a Ocidente, no auge da lenda da Ilha do Brasil e das Sete Cidades, influenciados ainda pela percepção da esfericidade da terra. Quase nada se sabe de positivo a este respeito. No entanto, após a segunda viagem de Colombo, os franceses aventuram-se às Antilhas. Teriam partido no rasto do Gama para a Índia, se dispusessem de melhores navios e melhores pilotos e se possuíssem conhecimento claros sobre a rota, ou algum rico armador quisesse arriscar capitais em tal empresa. As embarcações francesas eram de pequeno porte. O velame não podia rivalizar com o dos portugueses, o mesmo se dando quanto à artilharia embarcada. Desconheciam a rota devido à política de segredo de Lisboa que, se não pôde ser perfeitamente eficaz, só as repúblicas italianas conseguiram romper, passando por sua vez a guardar com zelo os informes obtidos. Por fim, impõe-se reconhecer que as viagens de longo curso exigiam vultosos capitais. Os banqueiros alemães e italianos tinham Lisboa à mão, não se incomodando com financiamentos a terceiros, cujo crédito era inseguro. E não havia uma potência financeira, em França, disposta a arcar com as responsabilidades de semelhantes aventuras. Nem particular, nem oficial: o rei, a braços com dívidas cada vez maiores, estava tolhido pelas lutas continentais.

Mas, da iniciativa tímida, a princípio, de alguns particulares com tradição de pirataria, de certo modo tolerada, senão mesmo secundada pelo monarca francês, originar-se-ia a fortuna subsequente de poderosos armadores de Honfleur, Dieppe, Saint-Malo, que mais tarde muito dificultariam o comércio de portugueses e espanhóis, chegando durante certo tempo a tentarem fincar pé nas Américas, na terceira década do sec. XVI.

A viagem para o Novo Mundo não era difícil, principalmente se se conseguisse aliciar pilotos lusos. Comparada à rota completa das Índias exigia um quinto dos esforços e menor proporção ainda dos gastos. Sobre essas vantagens outras acresciam. Chegados às paragens equinociais, os piratas normandos estariam em posição de explorar, ao mesmo tempo, as riquezas de

Santa Cruz e ameaçar diretamente a navegação das Índias, na ida e na volta, quando se postassem ao largo da Serra Leoa. Por um tempo, os seus canhões e velas não ousavam enfrentar o poderio naval português. Pouco faltava, porém, para isso.

É numa dessas viagens de tateamento, diga-se assim, que, em 1503 ou 1504, vem dar à costa brasileira o normando Binot Palmier de la Goneville, com a sua nau "Espoir de Honfleur". Chega e reconhece a costa, já inteirado do valor mercantil que tinham aquelas florestas sem fim. Deixou esse capitão uma descrição algo fantasiosa da viagem sob o título de *Relation authentique*. Em 1505, depondo perante o almirantado da Normandia, comunicou às autoridades a visita que fizera à Terra do Brasil. Do depoimento consta que outros armadores haviam enviado navas com a mesma rota. Nas próprias palavras do normando, ele diz ter estado "numa região em que desde algum tempo costumam resgatar embarcações de Dieppe e Saint-Malo".

Compreende-se melhor o interesse dos franceses, considerando que em nenhum outro ponto das conquistas portuguesas e castelhanas se ofereciam mercadorias por tão baixo custo e em lugares mal providos de defesa. Sem esquecer, é claro, as vantagens adicionais acima aludidas: pequeno investimento, rota relativamente fácil e rasto das naus da Índia, esperança sempre aberta de uma pilhagem rendosa.

Por sua vez, devido à expansão da manufatura têxtil francesa, cujo abastecimento de corantes era dificultado pelo estado de guerra do país, logo se criou um bom mercado para o pau-brasil, como acontecera na Itália. O corante saíria, posto em porto normando, a menos de um ducado por quintal antigo. O lucro dos aventureiros que o tentavam deve ter sido enorme. Sequer pagavam imposto ao rei ou necessitavam de manter uma feitoria, clandestinos como eram e habilidosos no trato com o índio, como se revelariam.

Franceses e portugueses lutariam, pois, pelo domínio das fontes mais baratas do precioso lenho de tinturaria. O fato terá imensa importância e repercutirá na atitude com os indígenas e na política que os lusos ensaiavam nesta parte do mundo. "A guerra do pau-brasil tornou-se, em última análise, a primeira campanha pela integridade nacional", diria, muito acertadamente, Pandiá Calógeras.

Era uma guerra, a princípio entre particulares, uma guerra surda, mas prontamente o governo português, movido pelo seu reideiro ou reideiros do Brasil, leva-a ao terreno oficial, com protesto atrás de protesto à Côrte de Valois. Francisco I mostrar-se-ia cauteloso. Convinha-lhe não hostilizar os portugueses. Mas convinha-lhe, também, não se indispor com os armadores normandos. A sua atitude seria sempre oscilante e os seus sucessores no trono a decidiriam a favor dos nacionais, a ponto de Henrique II apoiar a expedição que, no meio do século, o Cavaleiro de Villegaignon tentaria concretizar numa França Antártica a ser criada na Guanabara.

A linha comercial do pau-brasil

Um longo silêncio de oito anos pesa sobre o comércio do pau-brasil, desde a primeira frota que viajou para Santa Cruz com propósitos mercantís. De fato, somente com referência a 1511 se pode consultar de novo um documento palpável relativo ao comércio do Brasil. Desse ano ficou para a posteridade, perfeitamente conservado, o precioso regimento de bordo de uma nau fretada por Noronha e outros (mais uma vez Marchioni, Morelli, Martins), que esteve em Cabo Frio, carregando pau-brasil, escravos e raridades da terra. Era a nau “Bretoa”. Sobre esta viagem, os historiadores se debruçaram num afã compreensível, pelos muito esclarecimentos que dela derivaram.

A falha cronológica torna impossível precisar as ocorrências que presidiram à criação da linha regular mercante para o Brasil, a qual, conjuntamente com a da Índia, mas nem de longe assumindo importância comparável a esta, e com as da Guiné, São Tomé e outras ilhas oceânicas, seria um dos principais ramos do vasto sistema comercial português. Existem notícias ralas e alguns indícios que permitem afirmar a regularidade dessa linha. Assim:

1. Com relação a 1504, Anchieta, numa *Annua* muito posterior, informa constatar-lhe que, nesse ano, dera-se um combate na foz do Paraguaçu, entre portugueses e franceses. É provável que haja engano na data, porque Anchieta escreveu cinquenta anos depois da ocorrência. Contudo, basta a indicação para alertar que cedo começaram os choques armados entre gente dos dois exploradores europeus. As naus avistavam-se com relativa facilidade, por navegarem na bordura da costa, e ainda porque os indígenas dariam ciência das chegadas e partidas permitindo localizar os intrusos.
2. Iterações feitas à última hora no Mapa de Canério (1506?) sugerem a presença de portugueses antes de expirar o primeiro ou definitivo contrato de Noronha. E Duarte Leite, seguindo Varnhagen, concluiu que o próprio Gonçalo Coelho, o homem de 1503, teria voltado várias vezes ao Brasil.
3. Vespucci, na última *Lettera*, dá a informação de que chegara a Lisboa, vindo do Brasil, em 1504.
4. Da *Relação* de Cá Messer outra conclusão não se infere: escrita em 1506, diz que Noronha “manda em viagem todos os anos à dita Terra Nova os seus navios e os seus homens...” Esses barcos trariam nada menos de 20.000 quintais de pau-brasil, por ano, quantidade que parece exagerada, pois exigiria que dez naus fossem anualmente carregadas.
5. No *Esmeraldo de Situ Orbis* (1505), Duarte Pacheco escreve: “é achado nesta terra [Santa Cruz] muito e fino brasil, com outras muitas coisas de que os navios deste Reino vêm grandemente carregados”.
6. Numa carta do feitor português em Antuérpia, ao Rei D. Manuel, há menção da venda de uma partida de pau-brasil, em 1509. Devia ser de Santa Cruz, não da Índia, e chegado, talvez, ano e meio a dois anos antes, no máximo. De resto, o pau-brasil só seria vendido fora de Lisboa

se houvesse excedente por rematar naquela capital, pois os mercadores estrangeiros o comprariam de preferência mal desembarcado na Ribeira das Naus. Eis aí um elemento para sustentar a hipótese de um tráfico volumoso, levando a concordar com o excelente Cá Messer, embora atenuando-lhe os algarismos...

7. Desde que se erguera uma fortaleza-feitora, por muito que outras não fossem criadas, posteriormente, em pontos diferentes da costa, subentende-se que os 24 companheiros de Vespucci teriam sido substituídos, o que requeria, por sua vez, um vai-e-vem de naus.
8. Poderá deduzir-se de notícias em torno de Diogo Alvares, que uma nave ou várias, estiveram na Bahia, em 1509, sendo o Caramurú naufrago de uma dessas embarcações ou abandonado em terra como degredado.
9. O atrás mencionado diploma de privilégios dos mercadores alemães (de 1505) especifica "os navios de trato de Fernão de Loronha..."
10. No regimento da nau "Bretoa" é patente que as viagens ao Brasil faziam-se com frequência. Um exemplo o atesta: o capitão devia impedir a fuga de tripulantes para a terra firme "como algumas vezes já fizeram, que é coisa mui danosa ao trato do dito senhor..."

Enfim, isto sem contar que se transformava em hábito normal a aguada das naus para a Índia, e sabe-se que todos os anos elas partiam numerosas. Se não carregavam brasil, serviam pelo menos para aprofundar o conhecimento da região, o que facilitava grandemente as operações comerciais, além de familiarizar os aborígenes, cada vez mais, para o bem e o mal, com o europeu.

Havia razões de sobra para a frequência das viagens comerciais. Antes de mais nada, refira-se novamente o forte incentivo do baixíssimo custo do pau-brasil. Num documento que se supõe de 1505 ou 1506, guardado no Códice Peuttinger, lê-se textualmente que "desta terra de Santa Cruz traz-se muito brasil. Que não custa nada a não ser o corte e a tentativa de poder achar-se outras coisas mais". Não exigia numerário, recorde-se, nem produtos de alta manufatura. Depois, o ou os contratantes do arrendamento teriam interesse em dilatar o horizonte conhecido do Novo Mundo, mantendo viva, provavelmente, a esperança de virem a achar ouro e prata, recompensa do mais árduo dos sacrifícios. E não lhes faltavam capitais, tampouco a possibilidade de fretar naus, que as havia, então, ainda disponíveis, antes de se acentuar a loucura da Índia.

Cresce a importância econômica das Américas

Até 1512/1513, os espanhóis apoderam-se do México, da América Central e do Caribe, parte das atuais Colômbia e Venezuela, abrindo os olhos para o imenso Oceano Pacífico, que Balboa vislumbrou pela primeira vez. Aproximavam-se do lendário Peru e do Eldorado, de cidades em ouro maciço, reinos de prata e pedras preciosas! O saque desapidado que levavam a efeito no

México desviava para a Europa grosso caudal de riquezas. Em Portugal, comerciava-se a ferro e fogo pimenta e especiarias; na Espanha, malbaratava-se a prata fácil arrancada pelos Conquistadores.

Ambas as potências ibéricas vão procurar fazer valer no proveito de cada uma delas as imprecisas cláusulas de Tordesilhas. Além do que tocava à América era importante agora, com o conhecimento do Pacífico e abordagem dos lusos aos arquipélagos de Sunda, demarcar convenientemente as linhas do extraordinário Tratado de divisão do mundo. Daí origina-se um conflito diplomático que irá ativar-se depois da expedição de Fernão de Magalhães (1519) e da conquista do Peru e do Mar da Prata. Até o sec. XIX, não obstante os tratados de Madrid e Santo Ildefonso, celebrados no século anterior, persistiram os conflitos entre portugueses e espanhóis na Questão do Prata...

A rivalidade existente no começo do sec. XVI pode ser avaliada através de um documento relativo à prisão de marinheiros portugueses, pelos espanhóis de Porto Rico, aonde os desventurados haviam arribado, por se ter desgarrado a sua caravela numa viagem cheia de peripécias. Os espanhóis mostram-se tão zelosos de suas possessões que só soltam aqueles homens em 1517, mediante troca com o governo português de compatriotas seus igualmente apesados (no Golfo da Guiné, ao que se julga).

A situação agravava-se para os portugueses com as incursões dos normandos na costa do pau-brasil. Há indícios de que D. Manuel começou, desde cedo, a pensar seriamente na necessidade de estabelecer núcleos de defesa e povoamento para dominar a ameaça francesa. Em 1516, deu ordem à Casa da Índia para facilitar utensílios e crédito a um cidadão que se propunha tentar a cultura da cana açucareira, no Brasil.

Dos arrendatários do pau-brasil haveria uma ou mais feitorias em atividade: no Cabo Frio, com toda a certeza, em Pernambuco, também, ainda que talvez esta fosse mantida por El-Rei, para "olhar bem pelas coisas da terra", como escrevia o pobre Estevão Froes, aferrolhado em Porto Rico, ao adiantar tal sugestão. Para proteger melhor as feitorias, resolveu D. Manuel enviar regularmente ao Brasil, em missão de guarda-costas, pequenas frotas que aqui se demoravam dois anos. A primeira parece ter sido comandada por Cristóvão Jacques, em 1516. Os ataques dos franceses à navegação de e para o Brasil recrudesciam e não só nestes mares. Em 1530, calculava-se em mais de 300 as embarcações portuguesas apesadas, entrando no cálculo, bem entendido naves do comércio com o norte da Europa, a África, a Índia e o Brasil.

De 1511 a 1516, a receita média da Casa da Índia acusou sensível baixa: contra a média anual de 93,8 milhões de reais, em 1507/1509, e de 74,5 milhões, em 1509/1511, a daquele quinquênio não excedeu 43,6 milhões de reais. É certo que recuperou vigor em 1517/1519, com a arrecadação recorde de 312,8 milhões de reais e, em 1519/1521, com 233,0 milhões, para o que podem ter contribuído as melhores medidas de defesa postas em prática.

Apesar desses resultados, ou talvez devido a esses resultados, crescia vertiginosamente a dívida do monarca português na Alemanha e em Bruges.

A dependência de suprimentos de cobre, indispensáveis nas transações com os indianos, facilitava aos grandes banqueiros de Augsburg, sobretudo a Fugger e Hochstetter, imporem nas condições que bem entendiam aos feitores de D. Manuel.

Em Portugal, começava-se a importar os artigos mais mezinhos da Europa central e setentrional. Guicciardini deixou uma lista do que vinha das Flandres, da Inglaterra e da Alemanha, espantando-se de que “até queijo e manteiga” os portugueses comprassem fora. Uma viva descrição da crise de abastecimento que se desenrolava, tanto em Portugal como na Espanha, oferece-se na resposta de Damião de Gois a Munster, que atacava os “hispanos”, pondo muitas das chagas destes a nu na Europa culta de então.

Gois confirmava que era um fato importar Portugal grande parte dos cereais para o seu pão (acusação de Munster que daí concluía a pobreza dos hispanos e o seu mau aproveitamento das riquezas). E acrescentava que “não é causa disso a ruindade natural da terra, senão, como se diz, a constelação dos astros, a qual desde 1516 até nossos dias (1541) afligiu de modo hostil o país, com doenças, mortandades e outras calamidades. E logo que o rigor dos astros seja aplacado, os gauleses nos virão pedir cereais, como dantes costumavam fazer”. Respondendo em seguida à alegação de Munster de que faltavam braços na Hispania para a agricultura e as minas, outrora florescentes, Gois lamentava que “as descobertas e as guerras ocupam mais a nossa gente que os trabalhos do arado”.

Dentre os fatores desfavoráveis que se podem apontar nessa época destaca-se, sem sombra de dúvida, a expulsão dos judeus iniciada no último quartel do sec. XV, que D. Manuel tentou atenuar recorrendo a subterfúgios. Com os judeus há tantos séculos radicados no país, bem antes da formação da monarquia, perdiam-se homens de ciência e de negócios, artesãos valiosos, contatos privilegiados com outras nações, grande somas de capitais.

Esta perspectiva de dificuldades era ainda agravada por epidemias, que se sucediam, algumas delas da maior gravidade. Nos anos de 1505/1507 houve uma peste terrível (entretanto, chegam da Índia, só em 1505, catorze naus carregadas de especiarias). A peste voltou em 1510, 1514 e 1518. Um sismo violento abalou Lisboa em 1512. De 1503 a 1507, a fome fez-se sentir a uma população desvairada pelas Descobertas.

Por sua vez, a reação dos turcos e dos potentados hindus ao domínio português exigia despesas crescentes de enorme vulto, em meios militares terrestres e embarcados. Estava atrás disso, a mão de Veneza, cujo intercâmbio levantino chegara a um ponto morto. Em 1502, as galés enviadas a Beirute tornaram com nada mais que quatro fardos de especiarias; de cinco outras mandadas a Alexandria somente uma voltou carregada; em 1504, não conseguiram nenhuma carga de retorno. Neste mesmo ano, Fugger, Welser e Hochstetter coligam-se em desfavor de Veneza, o que assesta profundo golpe na orgulhosa e até aí bem sucedida república. Em 1512, as exportações da Sereníssima para o delta do Nilo haviam caído de 300.000 para 140.000 ducados. O Sultão Ghawri, ao negociar um novo acordo, dizia aos venezianos: “Dantes vinham cinco grandes galeras a Alexandria, sem contar as que iam

para a costa da Berbéria (...) hoje entram só três galeras". Responde o embaixador de Veneza: "A moeda corrente tornou-se mui rara na Itália, porque mandou-se grande quantidade dela para Portugal, a troco de pimenta". É a insinuação a um inimigo!

Foi de curta duração o lucro extraordinário das especiarias. Em 1522, depois de muito regatear, já as dívidas eram tantas e a pressão dos argentários tamanha, que se assistiu ao curioso espetáculo de Portugal decidir-se a assinar um acordo com Veneza para a venda de todas as especiarias. As duas vítimas da concorrência que entre si faziam procuravam, deste modo, remendar as respectivas finanças, numa época em que as cidades flamengas haviam levantado cabeça e a Liga Suábia (Augsburgo, Nurembergue e Ulme) deixara o "fondaco" de Veneza, para se instalar em Lisboa, dominando a praça. O acordo de 1522 foi ineficaz e não tardou a tornar-se letra morta.

Lisboa, atraindo gente do resto do país e muitos estrangeiros, era como que uma grande cabeça deformada no reino minguado dos últimos Aviz. Por volta de 1520, contaria mais de 200.000 almas. Só se lhe podia comparar, em grandeza e luxo, Antuérpia. Os habitantes mal se davam razão, todavia, do descalabro avizinhanhante. Pois, se o quintal de cravo, que custava 40 centavos de cruzado nas Molucas, ou 2,80 cruzados em Malaca, vendia-se em Bruges a 115 cruzados (ou ducados) e em Londres a 336! O véu negro deste quadro, que teimava em querer mostrar-se risonho, enquanto as taxas de seguro subiam celeremente de 6 para 8 e 15% e mais, eram os gastos faustosos da Côrte, o gigantesco investimento no Oriente, em naus, fortalezas e soldados, a dependência de manufaturas e alimentos importados. E não se esqueça o contrato do cobre...

Aos poucos firmava-se a idéia de que era ainda dos produtos da lavoura, como o açúcar da Madeira e de São Tomé, que lucro compensador podiam a realza e os particulares esperar. A tentação da Ásia e do Extremo Oriente, mesmo a do pau-brasil, continuavam grandes, mas começava-se a descreer do saque das "conquistas", que corrompia a alma dos "homens bons". De resto, o monopólio real estava cada vez mais cerrado, com violenta perseguição aos especuladores e ao contrabando, que enchiam as naus ao ponto de prejudicar-lhes a navegação. Camões denunciaria veementemente esse estado de coisas.

Aos pensar-se em lavouras, revelava-se com maior projeção a grande potencialidade das terras brasileiras. Iria ter início uma colonização de fato. Em 1516, teria a Coroa recebido os primeiros pedidos de doação de glebas. Esperavam os seus autores desenvolver plantações e viverem desafogados, sem restrições, longe da metrópole. Para os cristãos-novos, que logo se interessaram pelas doações, a transplantação podia permitir-lhes, ao que supunham, conforme Dines aponta em obra recente, escapar das garras da Inquisição. É evidente a necessidade, por parte da Coroa, em contrapartida, de defender o Brasil contra a ameaça à rota das Índias, povoando-o, guarnecendo-o de homens válidos.

Notícias do tráfico do Brasil posterior à “Bretoa”

Como antes dito, não se conhece, até hoje, em que ficou o arrendamento do pau-brasil. Nem se pode sequer garantir que a viagem da “Bretoa” estivesse incluída nas obrigações de um ou vários arrematantes reunidos. A resposta afirmativa tem, contudo, maior número de adeptos. Sente-se a falta da ajuda documental que à História deram os agentes italianos na sua valiosa correspondência. Buscar nos cronistas informações sobre atividades de particulares é tarefa quase vã — quando algo registram a esse respeito, a notícia é imprecisa.

Para conjecturar acerca dos acontecimentos posteriores à carta de Cá Messer há duas fontes: uma passagem da *Crônica de D. Manuel* e os *Diálogos da grandeza do Brasil*, já citada esta última fonte, de autor desconhecido (1612). Por estas fontes, tudo o que pode-se depreender é que o tráfico nas mãos de arrendatários ou de armadores autônomos assumia aspeto regular.

A passagem na *Crônica* é aquela em que Damião de Gois diz que “no ano de 1513, estando el-rei D. Manuel em Santos-o-Velho, Jorge Lopes Bixorda, que naquele tempo tinha o trato de pau-brasil, que trazem desta Terra de Santa Cruz, veio falar a El-Rei e com ele três homens desta província (...) que então vieram em uma nau que lá chegara”.

Nota Jaime Cortezão que a referência a “naquele tempo” só pode ser interpretada como prova de que continuava a prática de se alugar o monopólio, pois Gois era demasiado preciso nas suas expressões. Acrescente-se que, por falar em “trato do pau-brasil” e não em exploração das terras do Brasil, aí estará outro sinal de prática comercial, aliás concorde com os termos da *Relação* de Cá Messer. Deste Bixorda, também, pouco se sabe. Parece ter andado pela Índia, saindo gravemente ferido de um combate, mas em data posterior.

Se o contrato de Noronha fosse de dez anos, com início em 1502, terminaria em 1512, sendo válido, então, que outro particular o tomasse, talvez por três anos, de 1513 a 1516, o que pode-se sugerir, em vista das palavras de Gois e do significado desta última data.

Com respeito aos *Diálogos*, o personagem Brandônio, defensor da grande província ultramarina, diz ao seu interlocutor que houve, no começo, um contrato, o qual cedeu lugar durante certo tempo à exploração individual lícita, com o pagamento de um cruzado à Coroa, por quintal de pau-brasil desembarcado, mas o Rei teria voltado depois ao processo de arrendamento. Pode ser, que o autor quisesse situar esse regresso à forma primitiva nos fins do século XVI, período em que depara-se com arrendatários do pau-brasil de nomes conhecidos.

As dúvidas que subsistem não são esclarecidas por outro qualquer documento. Apenas em carta do donatário de Pernambuco, Diogo Coelho, constam protestos contra incômodos vizinhos e contra franceses que arrancavam madeira para tinturaria, fazendo concorrência aos colonos na procura de mão-de-obra indígena, além de debastarem impiedosamente as florestas e dar valhaoito a indivíduos da pior condição. Seriam homens do donatário vizinho do Rio Grande do Norte? Seriam simples particulares? Seriam aventureiros sem ordem nem lei?

Antes disso, um interessante memorial, que se supõe datar de 1514 e é conhecido pela designação de *Nova Gazeta das Terras do Brasil*, escrito por um alemão residente da Ilha da Madeira, conta que, nesse ano, estivera lá uma nau portuguesa carregada de brasil e escravos, fretada por Cristovão de Haro, abastado mercador castelhano associado ao irmão colação do Rei, D. Nuno Manuel. E cabe perguntar ainda se esta descrição é prova de iniciativas individuais nas expedições ao Brasil, já naquela data reconhecidas. Muitos o aceitam assim. Varnhagen não emitiu opinião por ter confundido datas, atribuindo o memorial a 1503.

Da parte de navegadores estrangeiros consta, ao certo, um carregamento de pau-brasil, feito por João de Solís, a serviço dos espanhóis, em 1515, em torno do qual e paralelamente ao negócio do Rio da Prata, travar-se-ia querela diplomática entre as cortes de Portugal e Espanha.

Franceses, sabe-se que vieram ao Brasil com muitas frequência. A tal ponto interessavam-se pela tráfico e tais lucros este lhes dera já, que não só começavam a fazer concorrência nas Flandres ao produto trazido pelos portugueses, mas também decidiram planejar o envio de uma armada em regra, por volta de 1520. Desde então, até 1530, as suas arremetidas chegam ao auge. Em 1526, Cristovão Jacques, com os seus guarda-costas, na segunda missão que cumpriu no Brasil, apresa três naus da Bretanha, contra o que iria protestar, em linguagem forte, Francisco I. Os portugueses detinham presos mais de uma centena de franceses e teriam, inclusive, enforcado alguns deles. A data marca a abertura oficial de disputas diplomáticas que se arrastariam sem êxito até 1580.

Conclusão: consequências do tráfico inicial

Nunca será demais salientar a que ponto repercutiram na Terra de Santa Cruz os interesses mercantis dos Tempos Modernos. Senhores de uma imensa região povoada de tribos primitivas, que mal começavam a esboçar um rudimentar sistema de trocas, e se isolavam umas das outras em feroz rivalidade, na auto-suficiência de economias coletoras, os portugueses transpuseram de imediato idéias novas, criando a partir de zero um regime de exploração econômica bem entrado do espírito do século.

Não quer dizer que a exploração do Brasil, como a das Américas em geral, tenha sido feita sem o mínimo aproveitamento dos valores e das civilizações indígenas. Mas, sim, que na América sul-oriental e meridional, o europeu criou algo inteiramente novo num meio bárbaro, selvagem, aos seus olhos, seguindo caminho assemelhado ao da colonização romana. Na Ásia, ao encontro de civilizações bastante adiantadas e de uma rede florescente de relações econômicas, o papel dos portugueses quase que se limitou a substituir ou subjugar a suserania de poderes já constituídos, passando a seu proveito a exploração de produtos mercantis. O indiano, antes de vender a pimenta aos portugueses, vendia-a ou cedia-a à força a diferentes potentados indígenas ou ao árabe. O mesmo ocorria na Costa da Guiné e da Mina. Apenas na América

do Sul e em ilhas do Indo-Pacífico seria tudo diferente. A nova estrutura foi imediatamente imposta do exterior e de cima para baixo.

Portugal possuía já, porém, a experiência do povoamento da Madeira e dos Açores, talvez mais difícil por serem ilhas desertas. Mas, foram povoadas com relativa rapidez e receberam um sistema econômico a partir, ainda com mais forte razão, de zero. O nome da Madeira, ilha originalmente coberta de árvores de corte, atesta, antes do Brasil, como os interesses econômicos sobrepujavam, por vezes, na toponímia, os nomes atribuídos de começo com intuítos de outra natureza, em geral invocando a proteção divina. É claro que descoberta a “pobre” Ilha de Vera Cruz, em plena euforia do contato marítimo com a Índia, não era de esperar-se grande atenção de uma Côrte e de um Reinebriados pelo cheiro das especiarias, suprema riqueza que lhes chegava a um custo enganadoramente baixo.

Todavia, assente a base de um acordo inicial para explorar o novo território ou unicamente as suas florestas e, triste verdade, a tomada de escravos, aos poucos foi ganhando forma o destino inevitável que o homem seiscentista teria de lhe dar, uma vez abrandada a febre da Ásia. No Brasil, ele criaria com o que era só seu; na Ásia, aproveitaria e sem escrúpulos apoderar-se-ia do que outrem havia criado antes dele desembarcar com bombardas e arcabuzes. Hoje, nas Américas, está vivíssima a sua descendência, evidentemente remodelada pelos anos de vivência independente; na Ásia, os povos subjugados, durante cinco séculos, repeliram os corpos estranhos que se introduziram no seu meio — não sem que, como não podia deixar de ser, tivessem-se beneficiado do extenso contato com o progresso institucional e tecnológico, que o intruso interesseiro lhes trouxe à porta.

As características diferentes da ocupação da América portuguesa são de fundamental importância e vinculam-se a todo o instante na compreensão geral. Desatentos à nova tendência dos tempos e subestimando o que ocorrera com a Ilha da Madeira, os cronistas da época, ao indisporem-se contra a sobreposição do nome Brasil ao de Santa Cruz, manifestaram surpresa de como se dera aquela “mudança inspirada pelo demônio, pois a vil madeira que tinge o pano de vermelho não vale o sangue vertido para a nossa salvação”. No seu protesto, João de Barros, Gandavo, Frei Vicente de Salvador, Frei Jaboatão e outros reconheciam, de modo implícito, sem o conseguirem interpretar, a força do mercantilismo. Mais próximo de nós, um autor da estatura de Antonio Baião mostrava a mesma incompreensão das dimensões do acontecimento, quando insistia no espanto de ver “a nomenclatura mística e religiosa, ligada ao símbolo cristão, ceder definitivamente diante do símbolo mercantil”, não lhe ocorrendo que começou-se a “fazer América” antes mesmo de haver América...

D. Manuel, Senhor da navegação, comércio e conquista da Etiópia, Arábia, Pérsia e Índia”, desdenhou o tráfico burguês de Santa Cruz. Não viu de que enobrecer-se, nem D. João III, tampouco, com um título que metesse pau-brasil à ilharga. Possuía fazendas de cana na Madeira e, de igual modo, ignorava a Ilha que, não obstante, lhe dava mercadoria rendosa, pois até feitor seu enviava a Flandres, ainda como Duque de Beja, para a vender.

A designação mercantil conquistou terreno com impressionante rapidez. Sabe-se que o nome “brasil”, há muito tempo era “um nome à procura de terra”, na expressão feliz de Capistrano de Abreu. Da lendária “O’Brasil”, dos irlandeses, ou da Ilha do Brasil dos mapas ingênuos do sec. XIV, ei-lo dominando um país-continente, decorrido pouco mais de um quinquênio após a Descoberta.

Atrás se disse que surge, pela primeira vez, designando um rio no Mapa de Cantino (1502). No ano seguinte, em discutidas passagens epistolares, Da Empoli e Crético parece que o associavam já à região recém-achada. Popularizou-se a designação de Terra do Brasil, como se lhe refere o *Esmeraldo*, em 1505. O regimento da nau “Bretoa” não dá outro nome. Em 1512, o Mapa de Marini coloca toda a América do Sul sob a legenda “Brasil”. O de Waldseemüller, de 1516, a chamada Carta Marina, consagra, chãmente, a região portuguesa do Novo Mundo como *Brasilia sive Terra Papagalli*. E neste andar, não fora a ibirapitanga custar quase nada, talvez hoje se dissesse que o Rio de Janeiro era capital da Papagália, ou coisa parecida, pois o duelo toponímico — oh, força dos tempos! — foi travado de rijo entre a madeira e as coloridas aves, não entre a madeira e a lendária Cruz.

A Chancelaria Real começou a empregar o termo Brasil em 1513, numa carta de D. Manuel ao Rei Fernando: “nosa teerra do Brasyl”. Os alvarás de 1516 à Casa da Índia, para fornecer ferramentas a quem fosse povoar o Brasil, são outra prova. Assim, igualmente, em 1526, um alvará acerca de um tal Pedro Capico, que Cristovão Jacques poderia trazer de volta ao Reino. E, em 1530, o regimento de Martim Afonso de Sousa garante que El-Rei o enviava à “Terra do Brasil”. São raros os exemplos de países com nome de mercadoria. Na América do Sul, a Argentina; na África, Costa do Marfim e Camarões.

Em suma, os principais efeitos do comércio do pau-brasil foram o reconhecimento rápido da dispersão dessa árvore ao longo da costa marítima e a fixação de um novo elementos demográfico e cultural, com mestiçagem, nesta parte da América. Houve uma imediata utilização do braço indígena, que ficou equipado, do dia para noite, de modernas ferramentas de corte e foi inserido, como agregado ou como escravo, num sistema de produção, que lhe era totalmente estranho, para mercados internacionais. Contudo, a subjugação dos indígenas não ofereceu as facilidades que os portugueses esperavam. Foram relativamente poucos os que se dispuseram a conviver com os seus dominadores, e mais as mulheres que os homens. Muitas tribos fugiram do litoral, mantendo-se arredias. Outras, simplesmente, hostilizaram quanto puderam as primeiras tentativas de colonização.

Neste período, a convivência com o indígena dá a este uma certa noção do valor de sua força de trabalho. O índio despendia, até aí, um esforço coletivo socialmente útil, que era indispensável para que a tribo sobrevivesse. Ele ignorava toda e qualquer forma de remuneração individual específica. Em contacto com o europeu — inicialmente o português, depois, também, o francês — foi tentado a alugar o braço, em troca de objetos produzidos por uma tecnologia superior, de maneio mais rendoso que o dos seus rudimentares

utensílios. O europeu empurrava-lhe produtos da civilização manufatureira, de longe muito melhores que os da sua indústria lítica.

Será, portanto, através do escambo de objetos de corte, baratos, cobiçados pelo índio, que o europeu obteve mais facilmente a preciosa madeira. Peças de vestuário e bugigangas de vária espécie suplementavam as relações econômicas e sociais com os índios que, além de participarem ativamente da exploração das matas, devem ter ensinado os europeus a servir-se dos alimentos estranhos, para estes, que se ofereciam naquelas terras. É de crer que os índios abatessem as árvores, preparassem os troncos e os carregassem a bordo, lado-a-lado com os portugueses. Na falta inicial de animais de carga, está bem de ver, ademais, como era indispensável o esforço redobrado desse trato. Para os franceses, então, os “papagaios amarelos (louros)”, como lhes chamavam os índios, privados da possibilidade de estabelecer feitorias e forçados a acelerar os carregamentos, sempre com receio de que os descobrisse alguma nave portuguesa, teria sido impossível, sem a cooperação do índio, conseguir algo de estável.

Chega-se, assim, ao último tópico desta desprezível digressão histórica, lançada ao correr da pena, que já terá, talvez, cansado o leitor. Ao encerrá-la, salienta-se a influência do escambo na distribuição dos grupos autóctones, quando se começou a formular uma incipiente política indígena.

Nolivro de bordo da nau “Bretoa” evidenciam-se as linhas mestras dessa política, cujo primado residia em manter uma “boa vizinhança, condição sem a qual não se pode assegurar o tráfico”. Os agentes do armador capitalista (feitores, escrivãos de feitoria, tripulantes das naus, soldados) recebiam instruções severas nesse sentido. O índio fazia-se respeitar.

Ora, é de presumir que entre os indígenas se atijassem as lutas em torno das feitorias. Um conjunto importante de tribos, de origem guarani, acabara de expulsar do litoral os povos mais atrasados de origem gê, quando os portugueses se instalaram no Brasil. Dos gês restariam ainda, por longos anos, os temíveis guaicanás e aimorés, que Gabriel Soares descreve na região do atual Espírito Santo e sul da Bahia, responsáveis em larga escala pelo fracasso das Capitanias de Pero Tourinho e Vasco Coutinho.

A procura de instrumentos de corte europeus terá sido determinante para que os lugares onde o português formava os primeiros centros de embarque fossem mais disputados. Ao Rio Grande do Norte, a Pernambuco, à Bahia e a Cabo Frio seriam provavelmente os indígenas mais evoluídos ou mais aguerridos, que afluíam, impedindo outras tribos de se aproximarem das fontes de machados, facas e tesouras. Esses indígenas acomodaram-se, no começo, com os europeus, principiando o cruzamento de raças. Os portugueses recorriam ao trabalho do índio, pagando-o com mercadorias. Tudo indica que, desde logo, fossem utilizados, também, escravos. Mas, seguindo a experiência que tinham da África, os portugueses contentaram-se com os escravos que lhes eram fornecidos por tribos amigas na base de rivais aprisionados. Os grandes atritos começariam mais tarde, quando os novos colonos, colonizadores, já ligados à produção de açúcar, abandonaram o regime de escambo e

procuraram reter os indígenas como trabalhadores ordinários, o que acabou levando ao aprisionamento direto de índios, amigos e inimigos, e terá provocado a migração de tribos, que começavam a acostumar-se à presença dos alienígenas, causando perturbações ao interesse colonizador. O aporte de escravos africanos foi de imediato intensificado. Uma nova etnia se difundiria pelas terras brasileiras.

No período coberto por estas notas, como índios e portugueses ainda viviam em fase mansa, os conflitos eram de pequena monta. Podia dizer-se que havia um ambiente de entendimento com as tribos aldeadas perto das feitorias, a estas servindo, talvez, de anteparo e defesa. Isto explicaria, posteriormente, o maior sucesso de alguns donatários, em determinados pontos da costa litorânea.

De qualquer dos modos, a distribuição dos vários grupos indígenas sempre foi muito instável. Os índios aperceberam-se de que estavam entre lusos e franceses, que se degladiavam, entre dois fornecedores de equipamentos semelhantes, o que exacerbou a rivalidade das tribos, determinando uma constante flutuação de e para o litoral. Mas o problema só se faria sentir com agudeza anos mais tarde, de que foram testemunhas relatantes Hans Staden, Jean de Lery e Anthony Knivet, para citar três dos mais interessantes e dramáticos depoimentos, que até nós chegaram, todos eles de estrangeiros, vale realçar, sobre o convívio com os índios na movimentada história do Século I brasileiro. De muitas outras testemunhas não reza a memória, por terem sofrido e muitas delas morrido, sem legar palavra escrita à posteridade.

Bibliografia sumária

- ABREU, J. C. (1929) — *O descobrimento do Brasil*. Rio de Janeiro: Sociedade Capistrano de Abreu
- AZEVEDO, J. Lúcio (1947) — *Épocas de Portugal econômico*. Lisboa: Liv. Clássica Editora
- BAIÃO, Antonio (1921) — "O comércio do pau-brasil". em *Hist. Col. Port. do Brasil*. Porto: Lit. Nacional
- CALÓGERAS, J. Pandiá (1930) — *Formação histórica do Brasil*. Rio de Janeiro: Cia Edit. Nacional
- DIAS, Carlos M. (ed) (1921) — *História da colonização portuguesa do Brasil*. Porto: Litografia Nacional
- FERRAZ, A. P. (1939) — *Terra da ibirupitanga*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional
- FREIRE, Anselmo B. (1920) — *Notícias da Feitoria de Flândres*. Lisboa: Arquivo Histórico Nacional
- JORGE, A. Araújo (1916) — "O Brasil e a França no sec. XVI" em *Rev. Inst. Histórico Geográfico*. Rio de Janeiro
- PERES, Damião (ed) (1932) — *História de Portugal*. Barcelos: Edit. Portucalense
- PRADO, J. Almeida (1937) — *Primeiros povoadores do Brasil 1500/1530*. São Paulo: Cia. Edit. Nacional
- SIMONSEN, Roberto (1937) — *História econômica do Brasil 1500/1820*. São Paulo: Cia. Edit. Nacional
- SOUZA, Bernardino J. (1939) — *O pau-brasil na história nacional*. São Paulo: Cia. Edit. Nacional
- SOUSA, Tomás M. (1949) — *Américo Vespúcio e suas viagens*. São Paulo: Fac. Filosofia e Letras / USP
- SOUSA, Tomás M. (1946) — *O descobrimento do Brasil*. São Paulo: Cia. Editora Nacional
- VARNHAGEN, F.A. (1926) — *História geral do Brasil*. Rio de Janeiro: Cia. Melhoramentos
- VIANA, Hélio (1951) — *História administrativa e econômica do Brasil*. São Paulo: Cursos Técnicos