



Barca mista do Rio São Francisco

NAVEGAÇÃO NA BACIA DO SÃO FRANCISCO*

RUBENS VIANNA NEIVA
Almirante

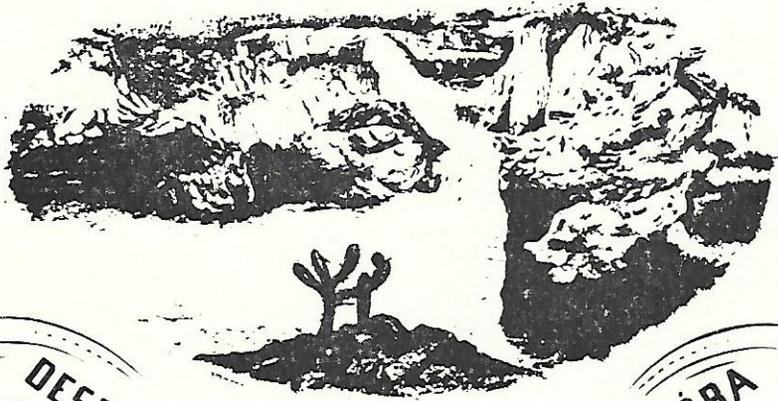
HISTÓRICO

- *Baixo São Francisco*
- *Descobrimto. Primeiras Visitas à Foz e Adjacências*

É bem possível, e mesmo razoável, que Gaspar de Lemos, capitão do na-

vio dos mantimentos da frota de Pedro Álvares Cabral, tivesse sido, em data de maio de 1500, o primeiro europeu a avistar o Rio de São Francisco. Com efeito, tendo partido de Porto Seguro, em 1º de maio de 1500, de regresso a Portugal, levando a El-Rei D. Manuel a “nova do achamento” da Terra de Ve-

ATLAS E RELATORIO
CONCERNENTE A EXPLORAÇÃO
DO
RIO DE S. FRANCISCO



DESDE A CACHOEIRA DA PIRAPORA
ATÉ AO OCEANO ATLANTICO.

LEVANTADO POR ORDEM DO GOVERNO DE S.M.I.O SENHOR

DOM PEDRO II.

pelo Engenheiro Civil

HENRIQUE GUILHERME FERNANDO IMPELD

em 1852, 1853 e 1854,

E MANDADO LITHOGRAPHAR NA LITHOGRAPHIA IMPERIAL.

Eduardo Neuschütz
RIO DE JANEIRO.

1860.

ra Cruz, aquele capitão “tinha interesse (e provavelmente recomendações de Pedro Álvares Cabral) em saber até que altura a terra se estendia para o norte; nada é tão verossímil e natural como avistá-la ele até o Cabo de São Roque, se é que não a levou sempre à vista até essa paragem”.¹

Ao contemplar a grandiosidade daquela foz que “tem na boca da barra duas léguas de largo”,² — própria, portanto, de rio caudaloso — nenhuma dúvida poderia pairar na mente daqueles navegantes portugueses que a terra recém-descoberta por Cabral era realmente um continente...

Contudo, o descobrimento oficial ou formal daquele rio — inclusive com a imposição do nome — somente teve lugar no ano seguinte (1501), a 4 de agosto (dia em que a Igreja festeja São Francisco de Assis), quando ali aportou a primeira expedição, composta de três caravelas, que D. Manuel mandou explorar o litoral brasileiro. Desta flotilha participava o florentino Américo Vespucci, autor das célebres cartas a seu ex-patrão, e amigo Lorenzo di Pier Francesco de Medici, únicos documentos em que os sucessos desta e doutra viagem ao Novo Mundo são narrados com talento.

Qual o nome do capitão-mor dessa flotilha, ou seja, do descobridor e padrinho do Rio de São Francisco?

Vespucci, testemunha presencial do acontecimento, nada esclarece a esse respeito. Mas, para Magnaghi, Caraci e outros geógrafos modernos italianos, até que se prove o contrário, deve admitir-se Vespucci como sendo o próprio comandante ou, pelo menos, o responsável pela expedição. Segundo Gaspar Correia, cronista de duvidosa validade, autor das famosas *Lendas da Índia* (cujo texto precário se acha inçado de erros flagrantes), o capitão-mor daquela expedição teria sido André Gonçalves, a quem ele erroneamente atribui o comando da nave dos mantimentos da frota de Cabral, evidentemente confundindo-o com Gonçalo Nunes, que exercia funções idênticas na frota de D. Vasco da Gama... “Varnhagen apresentou o nome do armador

D. Nuno Manuel e Cândido Mendes de Almeida o de André Gonçalves. Este, por algum tempo aceito por J. Capistrano de Abreu, como pelo Barão do Rio Branco, foi depois abandonado, à vista da exclusão de seu nome da lista dos comandantes de Cabral. Opinou o historiador português Duarte Leite que o comandante teria sido Fernão de Noronha, também armador, sendo a expedição de caráter particular, e não oficial, organizada pelo negociante florentino Bartolomeu Marchioni, estabelecido em Lisboa, afirmação esta inaceitável. Também se lembrou para o cargo Gonçalo Coelho. Por sua maior probabilidade, é mais aceita a hipótese desse comando ter competido a Gaspar de Lemos, o mesmo capitão de Cabral que levou a notícia do descobrimento.³

Seja como for, o fato é que o topônimo Rio de São Francisco, com ligeiras variantes ortográficas, passou a figurar em praticamente todas as obras cartográficas ou náuticas do século XVI em diante, a começar pelo magnífico Planisfério de Cantino (1502), passando pela “táboa das ladezas” do famoso *Esmeraldo de Situ Orbis*, de Duarte Pacheco, e inclusive no célebre Mapa-Múndi de Waldseemüller (1507) onde, pela primeira vez, aparece, justamente a seu lado, o nome *América*.

Para os nossos índios, porém, o Rio de São Francisco era simplesmente o *Pará*, isto é, o rio-mar, embora no mapa seiscentista de Barleus (Caspar van Baerle, 1647) ele figure com o nome de Parapitinga, contração de *Paraná-petinga*, isto é, o rio das águas brancas ou barrentas.

Embora não haja documentos que o comprovem, é quase certo que a foz do Rio de São Francisco e suas adjacências tivessem sido esquadrihadas pelos “brasileiros” de Fernão de Noronha e seus associados — arrendatários do primeiro *trato do pau-brasil* (1502/1505) — em busca da preciosa *ibirapitanga*, tão abundante naquela região. Aliás, o primeiro códice em que o nome daquele grande rio brasileiro aparece é o “Livro da Nau Bretoa”, que se achava, em 1511, em regime de contrato eventual para a exploração do pau-

-brasil. Lê-se ali que, após uma longa travessia de cinco semanas no Atlântico:

“Aos seis dias do mês de abril, em domingo de Lázaro, chegamos à vista do rio de São Francisco, Terra do Brasil.”

Note-se, porém, que, por determinação expressa de seu *regimento*, ninguém ali baixou a terra naquele dia. A título de mera curiosidade, observemos que seus armadores eram — além dos já mencionados Fernão de Noronha e Bartolomeu Marchioni — Francisco Martins e Benedito Morelli; seu estado-maior era assim constituído: Capitão Cristóvão Pires, Escrivão Duarte Fernandes, Mestre Fernão Vaz e Piloto João Lopes de Carvalho. Este último, depois de viver quatro anos no Brasil, fez parte da célebre expedição de Fernão de Magalhães à volta do globo.

Freqüentaram, também, a foz do Rio de São Francisco e suas adjacências, os navios dos ousados armadores normandos e bretões que, partindo de Dieppe, Honfleur, Saint Malo, Ruão e outros portos franceses, vinham contrabandear o pau-brasil ao longo do litoral brasileiro na primeira metade do século XVI. Esses sucessos culminaram com as atividades do fabuloso “Visconde de Dieppe” João Anjo, “hoje identificado como João Afonso, português de nascimento” (Hélio Vianna, *op. cit.* I, 111).

O primeiro episódio histórico, de certa dramaticidade, que teve a foz do Rio de São Francisco por palco, foi o ocorrido com a nau espanhola *São Gabriel*, comandada por D. Rodrigo de Acuña. Procedente do Estreito de Magalhães — onde a frota de Ruy Garcia Jofre de Loaysa, de que fazia parte, fora inteiramente destroçada pelos temporais — regressava à Espanha a *São Gabriel* em condições precaríssimas de navegabilidade, pois, além de fazer muita água, achava-se desfalcada de mais de quarenta tripulantes, mortos ou desertados em Santa Catarina, Rio de Janeiro e na Bahia, onde fizera carregamento (ilícito) de pau-brasil. Nas alturas da foz do Rio de São Francisco, viu-se obrigada a querenar num porto,

junto àquela foz, onde se achavam duas naus e um galeão normandos, traficando com pau-brasil. Feito um solene “gentlemen’s agreement” com os franceses, no sentido de serem amigos enquanto estivessem no porto, meteram logo os espanhóis mãos à obra, virando de querena a *São Gabriel* e dando início à calafetagem do casco, no que foram auxiliados por dois calafates franceses. Decorridos oito dias, num domingo (21 de outubro de 1526), inesperadamente, a pequena tripulação da *São Gabriel* foi atacada pelos franceses. Vendo D. Rodrigo que sua nau seria destruída e seus homens dizimados pelo fogo das bombardas, embarcou no batel e foi parlamentar com os agressores, dos quais conseguiu tréguas sob a condição de ficar ele como refém e fornecer-lhes vinho e azeite, de que careciam. Porém, nesse ínterim, sob a direção do Piloto Juan de Pilola, lograram os tripulantes da *São Gabriel* adriçá-la, fazê-la flutuar, picar-lhes as amarras e sair barra a fora, deixando para trás D. Rodrigo e o batel com os sete homens que o guarneciam. Debalde tentou D. Rodrigo dominar sua nau amotinada com brados e sinais. Procurou, então, alcançá-la perseguindo-a, a pano, com seu batel, durante todo aquele dia e parte do seguinte... Percebendo a inutilidade de seu esforço, aproou D. Rodrigo o batel para terra indo vará-lo nuns recifes situados em frente à foz do Rio Coruripe — até hoje conhecidos por *baixios de D. Rodrigo* — cerca de 24 milhas náuticas ou 45 km ao norte do porto donde partira. Inutilizado o batel, D. Rodrigo e seus homens, ao regressarem ao porto junto à foz do Rio de São Francisco, onde estavam os franceses, tiveram de percorrer aquela longa distância pela costa, a pé, curtindo fome e em constante receio de serem atacados e devorados pelos caetés. Chegados àquela porto, já tinham dele partido as duas naus e só ficara o galeão. Neste se alojaram os infelizes espanhóis por mais de trinta dias. Acabando, porém, o galeão de carregar, fez-se de vela, deixando-os abandonados num batel sem velas, água ou provisões, no qual chegaram à Ilha de Santo Aleixo após vinte dias de duras

EXPLORATIONS SCIENTIFIQUES AU BRÉSIL

HYDROGRAPHIE

HAUT SAN-FRANCISCO

RIO DAS VELHAS

RESULTATS AU POINT DE VUE HYDROGRAPHIQUE D'UN VOYAGE EFFECTUE DANS LA PROVINCE DE MINAS GERAES

EMM. LIAIS

OUVRAGE PUBLIÉ PAR ORDRE DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL DU BRÉSIL

ET ACCOMPAGNÉ DE CARTES LEVÉES PAR L'AUTEUR

EDUARDO JOSÉ DE MORAES ET LADISLAV DE SOUZA MELLO NETO

- 3 -

PARIS-
GARNIER FRÈRES, LIBRAIRES-ÉDITEURS
2, RUE DES SAINTS-PÈRES

RIO DE JANEIRO
D. L. GARNIER, LIBRAIRE-ÉDITEUR
RUE DE SÃO FRANCISCO, 12

1865

privações. De Santo Aleixo passaram à Feitoria de Pernambuco, onde foram mal recebidos pelos portugueses.

Quando D. João III resolveu dividir o Brasil em Capitânicas Hereditárias, a foz do Rio de São Francisco serviu de demarcação entre a Capitania de Francisco Pereira Coutinho (Bahia) e a de Duarte Coelho (Pernambuco), passando a linha divisória (paralelo) ao sul da margem direita, de modo a fazer parte da Capitania de Duarte Coelho “*todo o rio de São Francisco.*”⁴

Primeiras Tentativas de Entradas. Duarte Coelho. Paulo Afonso. Miguel Henriques.

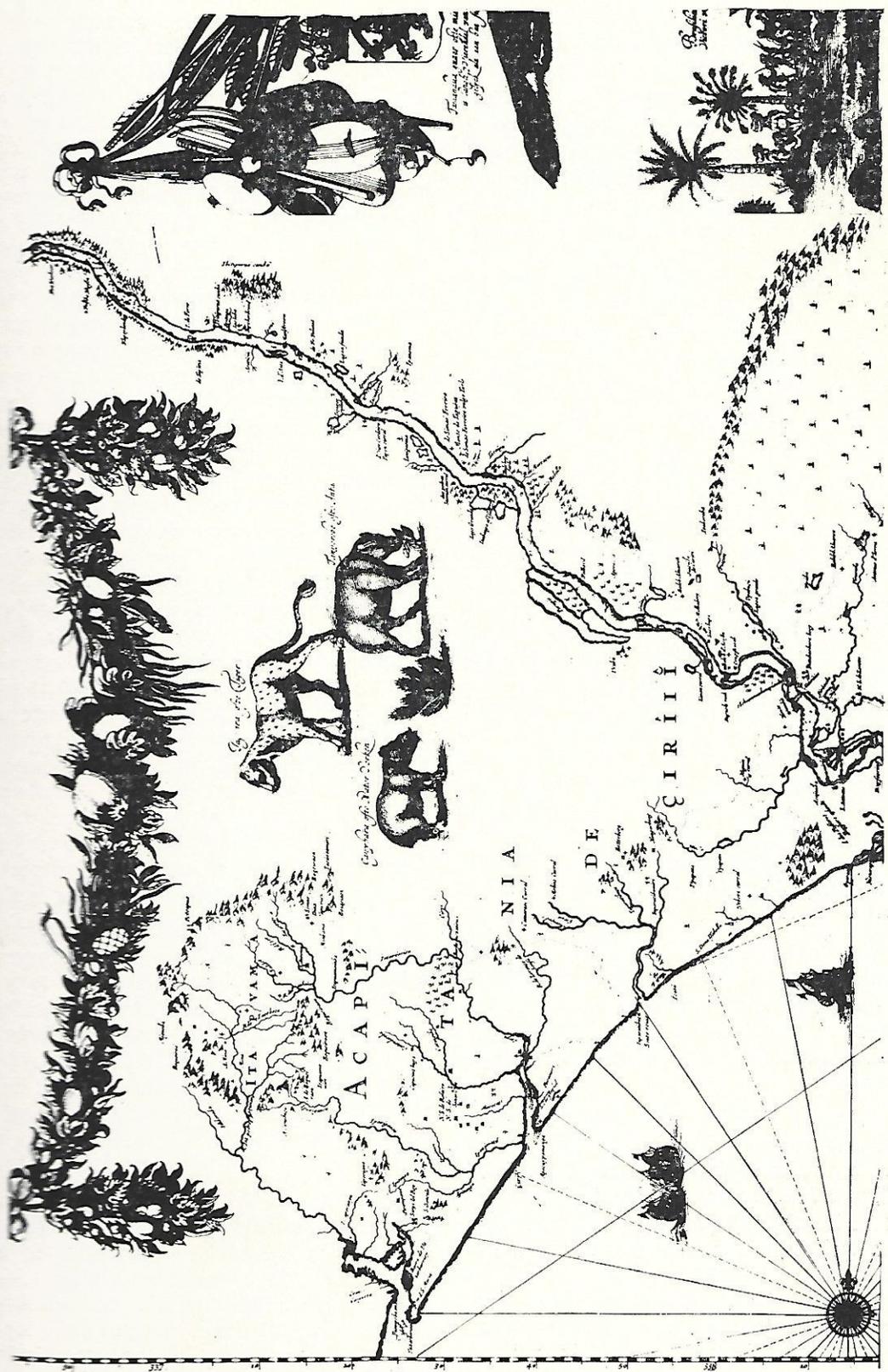
O sistema adotado por D. João III de fazer-se uso dos *paralelos* como linhas de demarcação entre as donatárias — muito prático naquela época, em que somente a *latitude* era calculada com relativa facilidade e suficiente precisão — colocou todo o Baixo São Francisco (e grande parte do Médio) sob a jurisdição da Capitania de Pernambuco, também chamada de *Nova Lusitânia*.

A Duarte Coelho, seu primeiro donatário, “depois de ir-se em suas embarcações pela costa abaixo até o Rio de São Francisco,”⁵ ocorreu de utilizar capitais do reino — muito provavelmente de cristãos novos, que eram os banqueiros da época — para a exploração daquela importantíssima artéria fluvial, caminho natural de penetração continental, em escala maior do que permitiam seus meios e seu crédito. Para tal fim, foi ele duas vezes ao reino: em 1540 ou 1541, e em 1553. É lícito conjecturar-se que os “caravelões e lanchas com que fossem resgatar os gentios da costa” — a que se refere Frei Vicente⁶ tivessem sido construídos com os recursos metropolitanos conseguidos na primeira viagem.

Atingida, no extremo sul, a foz do Rio de São Francisco, seria perfeitamente natural e humano que os capitães de tais embarcações, sob a ação favorável dos alísios, tentassem entrar rio acima tanto quanto lhes permitissem os obstáculos naturais de navegação.

Antes, porém, que isso pudesse ser feito, sérios problemas estratégicos e logísticos teriam de ser resolvidos. Por exemplo: o tipo de embarcações mais adequadas àquela difícil navegação fluvial teria de ser cuidadosamente escolhido; outrossim, para garantir o reabastecimento de víveres ao longo do rio e evitar as certeiras flechadas — de retaliação impossível — desferidas dos barrancos, impunha-se a pacificação ou extermínio prévio, *por terra*, dos perigosos índios beradeiros, já que as complexas e arriscadíssimas operações de desembarque, para esse fim, seriam de resultados altamente problemáticos.

Ora, tudo isso requeria bastante tempo e dinheiro e só se justificaria se os resultados fossem de expectativa compensadora. Por esse motivo, contrariamente à opinião de Varnhagen — que acreditava ter sido no tempo de Duarte Coelho “que Paulo Afonso chegou nesse rio à cachoeira, rival de Niagara, que ainda leva o seu nome, e que foi talvez também no seu tempo que um Sebastião Álvares a devassou, ficando por lá, sem que dele, nem dos que o acompanhavam houvesse mais notícia”⁷ — preferimos concordar com J. Capistrano de Abreu que, em nota 34 à citada obra, nesse passo declara: “Tanto Gabriel Soares como Vicente de Salvador colocam a entrada de Sebastião Álvares no governo de Luís de Brito de Almeida, quando já desde muito não existia Duarte Coelho. Também parece duvidoso se Paulo Afonso é contemporâneo do primeiro donatário. Provavelmente foi muito posterior, e não fez simples entrada, porém, estabeleceu-se próximo do grande salto, como se pode concluir da expressão *tapera de Paulo Afonso*, que se vê na *Revista do Instituto Histórico*, 20, 147. É possível que fosse parente dos descobridores do Piauí, Domingos Afonso e Julião Afonso. Há notícias de um capitão, Paulo Afonso de Monte, que, em 1704, descobriu a Serra dos Cocos no Ceará.” Milita, ainda, a favor dessa opinião, a significativa circunstância de 33 anos após a morte de Duarte Coelho, Gabriel Soares, tão provecto, minucioso e diligente na designação dos to-



O Baixo São Francisco na carta de Marcgrave, editada por Barleus.

pônimos, fazer freqüentes referências à “cachoeira” do Rio de São Francisco sem jamais atribuir-lhe um nome.⁸

Muito mais inverossímil, porém, é a *tradição* a que vagamente se refere o historiógrafo do famoso Santuário do Bom Jesus da Lapa, segundo a qual “o primeiro europeu que avistou o *Morro* (ou seja, a Lapa) foi Duarte Coelho, primeiro donatário da Capitania de Pernambuco, um dos mais ilustres capitães da conquista do Brasil, na sua *viagem de exploração pelo Rio São Francisco*, entre os anos de 1543 e 1550.”⁹

Em 17 de dezembro de 1548, data do *Regimento* dado a Tomé de Souza, primeiro Governador do Brasil — oito anos, portanto, depois da primeira viagem de Duarte Coelho ao reino — o esteiro do Rio de São Francisco continuava inexplorado, tanto que naquele documento D. João III recomendava ao Governador do Brasil mandasse construir alguns “bergantins toldados” para “bem providos do necessário”, com *línguas* da terra e pessoas de confiança, irem pelos Rios de Paraguaçu e de São Francisco acima à parte do oeste... mostrando, assim, desconhecer que este último rio era, para embarcações, uma “porta falsa do sertão”, dada a presença da intransponível Cachoeira de Paulo Afonso, 22 léguas acima da foz.

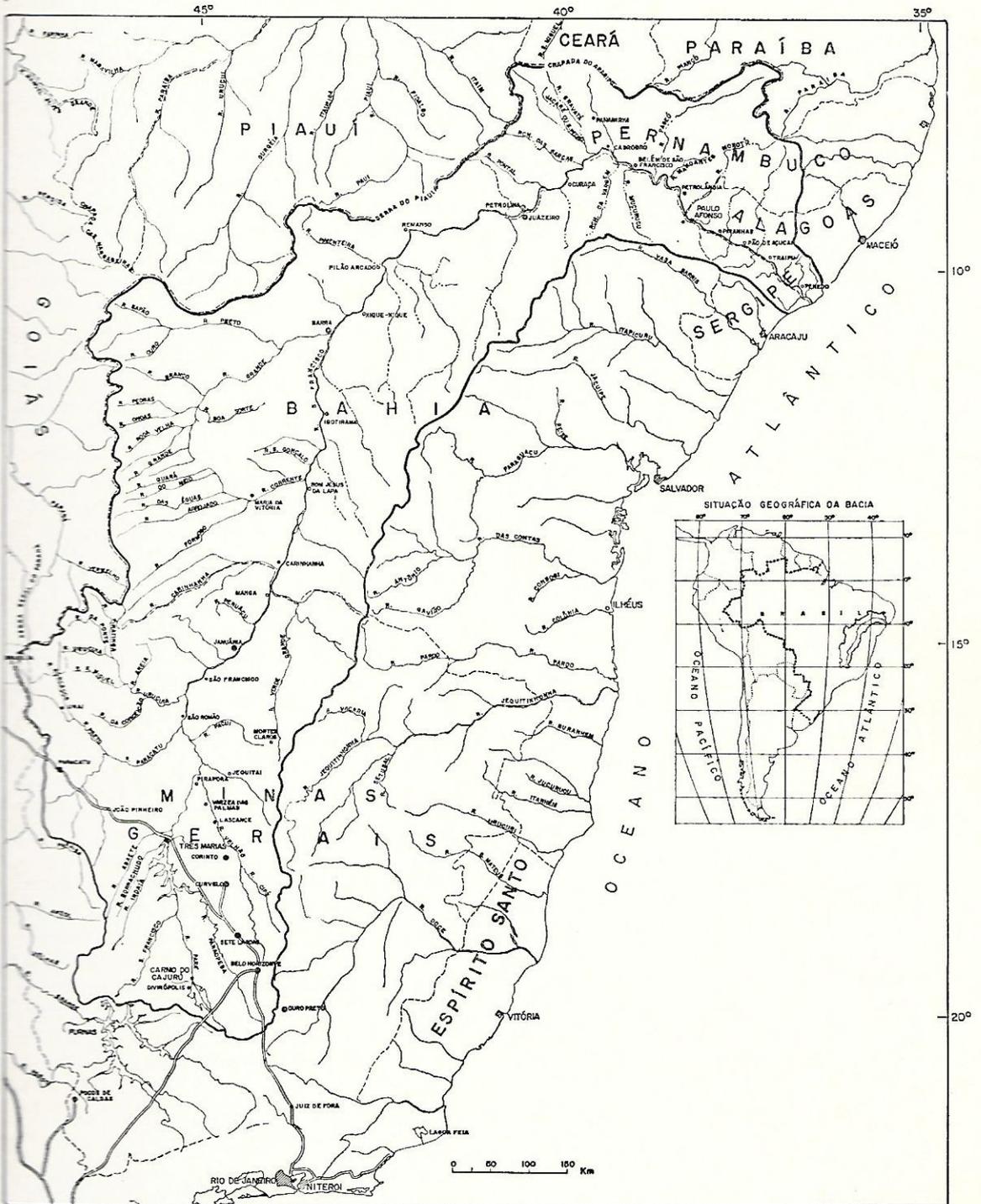
Em carta datada da Cidade de Salvador, em 18 de julho de 1551, Tomé de Souza assim escrevia ao soberano, sobre as providências tomadas para dar cumprimento àquela determinação regimental:

“Item. Eu tinha começado uma galé quando escrevi a V.A. este ano passado, e depois acabei e fiz capitão dela a Miguel Henriques, *criado* de V.A., homem honrado e para todo o cargo que lhe quiseram dar; e por comitre a Pedro Rebelo, patrão da ribeira desta cidade e homem que há dez anos que sabe esta costa e serve nela de piloto; e com a mais gente necessária à navegação. Mandei-lhe que fosse daqui a Pernambuco e que, em qualquer rio que

mais jeitoso achasse, carregasse de mantimentos e entrasse pelos rios a dentro até onde mais não pudesse, que desejo eu muito de saber o que vai por essa terra a dentro para ver se posso descobrir alguma boaventura para V.A., pois, esta terra e o Peru é todo um. A galé partiu a 5 de novembro do ano passado (1550) e, até à feitura desta, não tenho notícia dela. Presumo — pelas grandes tormentas que cá foram muito desacostumadas, que este ano passado nunca o tal vê — que é perdida e que a comeu o mar, porque, se desse em terra, na costa ou em algum rio, tivera nova dela pelos índios. Prazerá a Deus que não será perdida e, se o for, que os levará todos ao Paraíso, pois iam ao serviço de Deus e de V.A. E o que daqui recolho que quando a Nosso Senhor aprouver de dar outro Peru a V.A. aqui a ordenará quanto (*sic*) e como quiser; e nós por muito que madruguem não é de amanhecer mais asinha, e com tudo isto, homem não se pode ter que não faça alguma diligência; e eu algumas farei, mas hão de ser com muito tento e pouca perda de gente e fazenda, tirando as que me V.A. mandar, que estas farei como parecer bem a V.A. Antônio Cardoso escreve a V.A. acerca das amostras do metal que mandou de Pernambuco, que se perderam no Recife d’Arzila. E eu não hei de falar mais em ouro senão se o mandar a V.A.”¹⁰

O mau presságio de Tomé de Souza foi confirmado: decorridos dois anos, sem notícias da galé, sua tripulação foi dada por perdida, conforme se deduz da Carta Régia de 13 de fevereiro de 1553, que confirma a nomeação de Estêvão Lopes da Grã no cargo de Capitão-Mor da Ribeira, em substituição a Pedro Rebelo, considerado falecido.

Note-se que ao “bergantim toldado”, sugerido pelo Regimento, Tomé de Souza preferiu a “galé” — embarcação a remos e a vela, parcialmente aberta — por considerá-la mais adequada à navegação fluvial, como atestam suas toscas descendentes, as *barcas*, que ainda hoje, em grande número, navegam o São Francisco.



A Bacia do São Francisco

— *Pacificação dos Índios da Margem Alagoana. Os Irmãos Duarte e Jorge de Albuquerque Coelho.*

Chamado à corte de Lisboa por El-Rei D. João III — pode presumir-se que, por causa de conflitos de jurisdição entre vassalo e suserano sobre a exploração do São Francisco — o velho donatário Duarte Coelho “quando lhe foi beijar a mão (el-rei) lhe remocou e o recebeu com tão pouca graça que, indo-se para casa, enfermou de nojo, e morreu daí a poucos dias.”¹¹

Na ausência de Duarte Coelho e durante a menoridade de seus filhos Duarte e Jorge de Albuquerque Coelho (1554/60) — que se achavam em Portugal completando sua educação — assumiu o governo da *Nova Lusitânia* D. Brites de Albuquerque, sua esposa, auxiliada pelo irmão desta, o famoso Patriarca do Nordeste, Jerônimo de Albuquerque, cognominado o *Torto* ou o *Adão Pernambucano*, por ter tido trinta e dois filhos (inclusive os duvidosos) das filhas dos principais tuxauas da terra.

Sentindo os índios fraquejar o mando nas mãos da “capitã e governadora” D. Brites, sublevaram-se e passaram a depredar os engenhos e a atacar os colonos e seus escravos, matando-os e comendo-os. Reagiu violentamente Jerônimo de Albuquerque vencendo alguns homicidas dos brancos, amarrando-os em bocas de bombardas e disparando-as à vista dos mais. A outros entregou a seus inimigos “que os mataram em terreiro e os comeram em confirmação de sua amizade” aos portugueses. . . Mas as tribos inimigas que se haviam refugiado na zona do Cabo de S. Agostinho, infligiram uma séria derrota, nos outeiros dos Guararapes, a Jerônimo de Albuquerque que, perdendo olho em combate, fora obrigado a retirar-se. Ficaram os silvícolas, com essa vitória, “tão soberbos e atrevidos que não cessavam de dar assaltos em os escravos que os portugueses tinham em suas roças e fazendas, e principalmente em outros gentios da mata do Brasil, nossos confederados, que eles tinham por mortais inimigos”.

“É o mesmo faziam os do Rio de São Francisco em os barcos que iam ao resgate que, se ao descoberto comerciavam e mostravam amor aos portugueses, em secreto, se colhiam alguns descuidados, os matavam e comiam.”¹²

Para pacificar os índios, determinou a Rainha Regente de Portugal, D. Catarina de Áustria, que o herdeiro da Capitania, já de maior idade, Duarte Coelho de Albuquerque, regressasse com seu irmão Jorge ao Brasil. Em 1560, ambos já se achavam em Olinda. O novo donatário chamou a conselho os homens principais do governo, e se assentou entre todos que se elegeisse por general da guerra Jorge de Albuquerque, apesar de contar apenas 20 anos de idade. Este, aceitando o cargo, “começou logo a fazer a guerra assim aos inimigos do cabo de Santo Agostinho, saindo-lhes muitas vezes ao encontro aos seus assaltos, matando e ferindo a muitos, com que já deixavam alargar-se os brancos e viver em suas granjas, como aos do rio de São Francisco, aonde foi em companhia de seu irmão, e neste militar exercício se ocupou cinco anos, sofrendo muitas fomes e sedes e não sem derramar em sangue de muitas frechadas que os inimigos lhe deram.”¹³

Em busca das margens do São Francisco, o General Jorge de Albuquerque Coelho, acompanhado do donatário Duarte, seu irmão, seguiu nessas guerras a secular trilha interior dos índios, traçada pelos vaus dos rios menores, a qual, com pouca oscilação, é uma reta que partindo de Olinda passa pelas atuais Cidades de Madalena, Porto Calvo e termina em Penedo. Acreditam alguns historiadores que a fundação da Vila de Penedo data dessa época; outros recuam-na para 1557, 1535 e até mesmo 1522, época em que o primeiro donatário Duarte Coelho teria entrado pelo Rio São Francisco, com seus caravelões, a resgatar os índios.¹⁴

— *Conquista da Margem Sergipana. Luís de Brito de Almeida e Cristóvão de Barros.*

Na margem direita do São Francisco, no atual território sergipano, o domí-

nio definitivo dos colonos e seus aliados sobre os índios inimigos só foi conseguido cerca de vinte e cinco anos mais tarde que na margem esquerda.

As guerras de conquista do Sergipe tiveram origem na Semana Santa do ano de 1568, quando índios semiconvertidos, ilicitamente escravizados pelos portugueses de Japacé, Paranami- rim e outras fazendas da Bahia, se amotinaram e, depois de matar alguns portugueses e de pôr fogo a algumas fazendas, roubando o que podiam, refugiaram-se nas várzeas dos Rios Vaza- -Barris e Real, onde ficaram sob a proteção dos tuxauas Surubi, Tipiã, Aperipê e Sirigipe (*Ferrão-de-Siri*). Decorridos oito anos, nos últimos tempos de Mem de Sá, desejosos uns de prosseguir, e outros de iniciar sua instrução religiosa, enviaram mensageiros ao colégio dos jesuítas, na capital, pedindo que fossem até lá levar-lhes a boa nova.

Para esse fim, partiram, em fevereiro de 1575, o Padre Gaspar Lourenço e o Irmão João Saloni. Acompanhava-os um troço de vinte soldados, chefiados pelo opulento Garcia d'Ávila, que tinha fazenda e muitos currais dali a 12 ou 13 léguas, na Enseada de Tatuapara. Além de servir-lhes de escolta, levava Garcia d'Ávila instruções "mui afin- cadas" de Luís de Brito (de Almeida), que neste tempo governava o Norte do Estado do Brasil, para assentar uma povoação onde lhe parecesse melhor, no Rio Real, a fim de dar início ao povoamento e fortificação daquele rio e, assim, proteger a costa contra o gentio e desencorajar os franceses de vi- rem resgatar com ele entre a Bahia e Pernambuco. Chegados à foz do Rio Real, a 28 daquele mês, os jesuítas pe- netraram no sertão e, sob a proteção dos tuxauas prestigiosos, como Surubi e Tipiã, fundaram as aldeias de *São To- mé*, *Santo Inácio* e *São Paulo*, as primeiras em território sergipano, enquan- to que Garcia d'Ávila assentava as ba- ses da povoação três léguas rio acima.

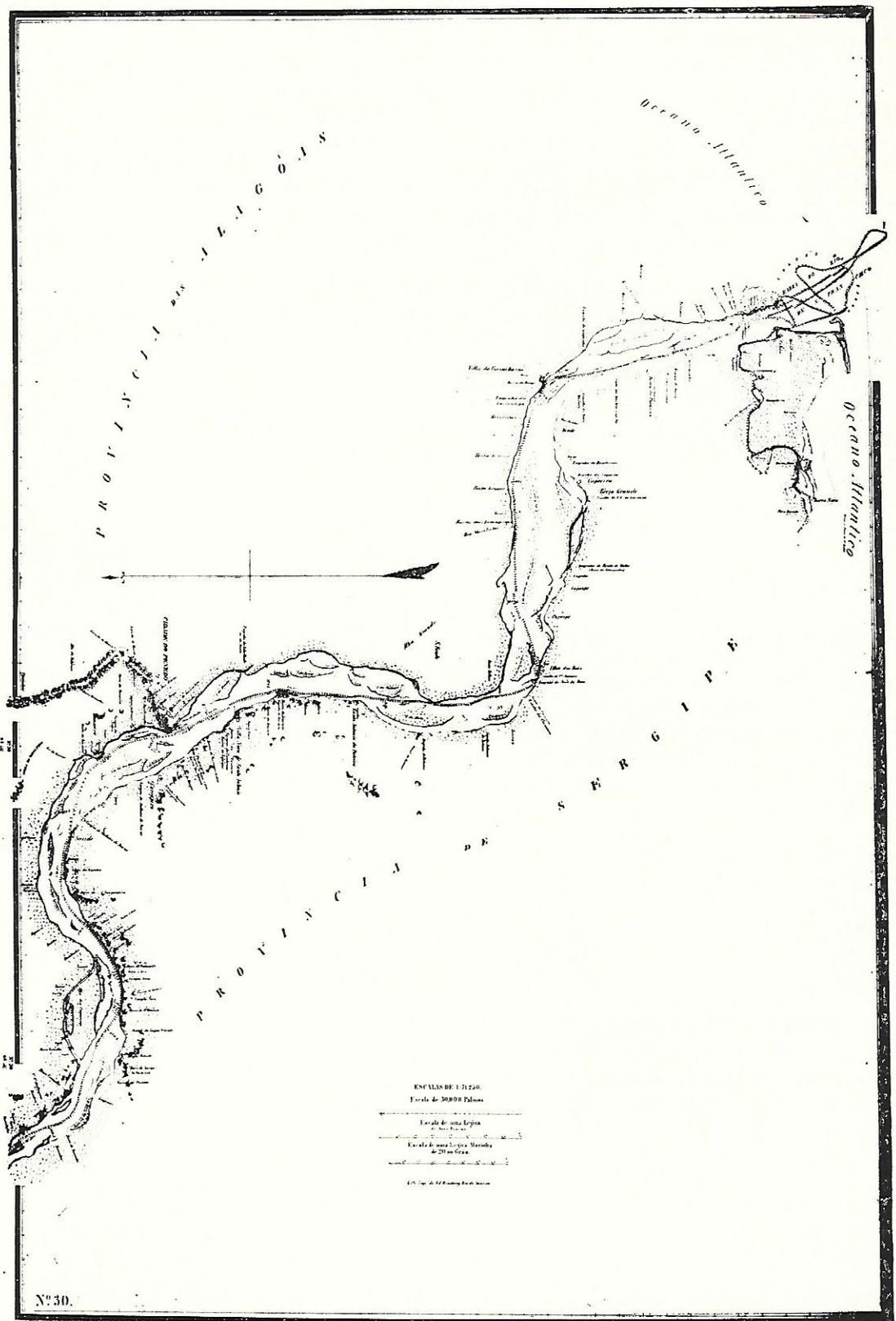
Informado Luís de Brito da presen- ça ali de perigosos remanescentes dos índios fugitivos de 1568, sob a chefia do terrível Aperipê, e receoso que a

pequena força de Garcia d'Ávila fosse insuficiente para enfrentá-los, resolveu ele mesmo chefiar uma forte expedição para *fazer despejar* a terra do gentio inimigo e conquistá-la definitivamente, assegurando, assim, a comunicação ter- restre entre a Bahia e Pernambuco. Em- bora os padres lhe garantissem que os índios estavam quietos e se aparelha- vam para serem cristãos, partiu ele com grande aparato bélico, em 25 de no- vembro de 1575, à frente de muitos moradores (inclusive o ilustre enciclo- pedista Gabriel Soares de Souza) e ín- dios auxiliares, seguindo uns por terra e outros por mar, ficando em seu lu- gar, respondendo pelo governo, seu filho João de Brito de Almeida. A guer- ra foi fulminante, implacável e cruel, não somente contra as tribos contrá- rias, mas também contra as infensas aos portugueses. Morreu Surubi em combate, mas Aperipê conseguiu esca- par para o sertão. As três aldeias dos jesuítas foram desbaratadas, sendo, po- rém, os catecúmenos — em número de 1200 — levados para Salvador, pelos dois jesuítas fundadores, auxiliados pe- lo Padre João Pereira e Irmão Pero Leitão, enviados pelo provincial Padre Luís da Grã para ajudar a obra daque- les missionários.

O local escolhido por Garcia d'Ávi- la, para a povoação, não foi aprovado por Luís de Brito, tendo tido lugar nessa ocasião "o estabelecimento nessas ter- ras da primeira vila, com a invocação de *Santa Luzia*, com o que deixou pre- venida a formação da capitania, depois chamada de Sergipe".¹⁵

O resultado dessa guerra injusta foi negativo. Onze anos mais tarde, no tempo do Governador Manuel Teles Barreto (1586), o território sergipano achava-se dominado pelos cruéis Cae- tés, sob a chefia do famoso Baepeba (talvez *Mboipeba*, a "Cobra Chata").

Mandaram esses selvagens mensagei- ros ao governador asseverando que desejavam abraçar o cristianismo e se reunirem ordeiramente em aldeias sob a direção dos jesuítas. "Se os padres tivessem de bem com o governador, seria excelente o ensejo para a coloni- zação daqueles sítios. Mas Manuel Te-



les romperá com eles. Eram recíprocas as queixas. Os moradores, cobiçosos de escravos índios, valeram-se da crise para promover uma expedição a Sergipe, surpreendendo os caboclos quando saíssem para procurar os jesuítas. Até aí considerados inimigos, podiam ser cativados e vendidos...¹⁶

A entrada para esse fim organizada, constante de cento e cinquenta brancos e mamelucos, além de trezentos índios das aldeias e doutrinas dos padres, seguia pela costa rumo ao Rio Real com o apoio logístico de Garcia d'Ávila. Recebidos ali com todas as demonstrações de júbilo pelos caetés, atravessaram o rio em suas curiosas jangadas de junco *piperis* e seguiram despreocupados até o Rio Sergipe, acantonando em suas malocas, onde as índias se lhes entregavam sem restrições.

Estas, porém, "lhes entupiram os arcabuzes de pedra e betume, e tomando-lhes a pólvora dos francos, lhos encheram de pó de carvão."¹⁷ Feito isto, deram-lhes os bárbaros, juntamente com os franceses de uma nau que carregava pau-brasil no estuário do rio, um assalto no morrinho em que se achavam fortificados. Restringidos os nossos ao uso de armas brancas, os assaltantes "por concerto, lhes fizeram entregassem os trezentos e mais índios que levavam, para que, cevados neles o gentio, pudessem escapar; aceitaram-no, que foi grandíssima cegueira, além de cruel maldade. Ao sair os portugueses do forte, lhes iam os franceses tomando as armas. Entrou o gentio, e, mortos os índios, saindo com furiosa vitória, deram nos portugueses e não deixaram quase nenhum."¹⁸ Não podendo valer-se das armas "ali foram todos mortos como ovelhas ou cordeiros, sem ficarem vivos mais que alguns índios dos padres, que trouxeram a nova" ao governador. Este quis reagir imediatamente em pessoa, no que foi impedido pela velhice e pelas doenças, do que veio a falecer no ano seguinte.

Morto Manuel Teles Barreto, as vias de sucessão atribuíram o governo interino ao triunvirato constituído pelo Bispo D. Antônio Barreiros, o Provedor-Mor da Fazenda Cristóvão de Bar-

ros e o Ouvidor-Mor Martim Leitão. Este, ausente na Paraíba, não chegou a participar da junta.

Para a conquista definitiva e consequente pacificação dos índios da margem sergipana do São Francisco, mais que razões propriamente de Estado, motivaram sentimentos recalçados de desforra contra os caetés, que então dominavam aquele território. Desforra dos moradores da Bahia pelo humilhante revés infligido à Entrada de 1586 por Baepeba e seus aliados franceses; desforra do Bispo D. Antônio Barreiros e de Cristóvão de Barros pelo martírio sofrido por D. Pedro Fernandes Sardinha e Antônio Cardoso de Barros, antecessor do primeiro e pai do segundo, que foram mortos e devorados pelos caetés, na foz do Coruripe, por ocasião do naufrágio da *Nau Nossa Senhora da Ajuda*, em 16 de junho de 1556, nos baixios de D. Rodrigo.

Aprovada a conquista e considerada justa a guerra pela corte, apresentaram-se voluntariamente a Cristóvão de Barros senhores de engenho, sertanistas e aventureiros ávidos de escravaria ou de sesmarias. Citam-se entre outros, os irmãos Adorno, de Cachoeira, e Belchior Dias Moreira, netos do Caramuru; Sebastião de Faria, Diogo Lopes Ulhoa, Antônio Fernandes, Bernardo Maciel de Andrade, o Alcaide-Mor Duarte Moniz etc.

Pela primeira vez, vê-se uso de cavalarianos e da artilharia contra os índios. Dividida em duas colunas, uma (a principal) tomou o caminho do litoral e outra seguiu a trilha do sertão. Ao todo, eram mais de cinco mil homens.

A coluna do sertão, sob o comando dos irmãos Adorno (Álvaro Rodrigues e Rodrigo Martins) escapou de ser destruída pelos índios do tuxaua Baepeba numa batalha que se feriu na várzea do Itaporanga ou Vaza-Barris, no dia 23 de dezembro de 1589. Salvou-a a coluna de Cristóvão de Barros que, chamada em seu socorro chegou a tempo de infligir-lhes séria derrota em que foram mortos seiscentos índios inimigos ao preço de apenas seis dos nossos. Dali, ambas as colunas passaram a assediar o reduto de Baepeba, onde

haveria vinte mil combatentes. Após um sítio de alguns dias, finalmente, foi dado a assalto final no dia 1º de janeiro de 1590, tendo a nossa cavalaria (sessenta montarias) desbaratado completamente o inimigo, causando-lhe mil e seiscentos mortos e quatro mil prisioneiros.

“Alcançada a vitória e curados os feridos, armou Cristóvão de Barros alguns cavaleiros, como fazer em África, por provisões de el-rei que para isso tinha, e fez repartição dos cativos e das terras, ficando-lhe de uma coisa e outra muito boa porção, com que fez ali uma grande fazenda de currais de gado, e outros a seu exemplo fizeram o mesmo, com que veio a crescer tanto pela bondade dos pastos que dali se provêm de bois os engenhos da Bahia e Pernambuco e os açougues de carne.”¹⁹

Da “fortaleza e cidade de São Cristóvão do rio de Sergipe”, fundada por Cristóvão de Barros naquela ocasião, datou ele várias sesmarias, começando pela, antes doação, que, em 9 de abril de 1590 fez a seu filho Antônio Cardoso de Barros (para não dizer a si próprio) “de todas as terras desde o mesmo rio até o de São Francisco”.

- *Alto e Médio São Francisco.*
- *O Lendário São Francisco dos Séculos XVI e XVII. A Cachoeira. O Sumidouro. A Alagoa Grande.*

O conhecimento que, pelas informações dos índios, se tinha do Alto e Médio São Francisco, nos fins do século XVI e por quase todo o século XVII, acha-se consignado no Cap. XX da *Notícia do Brasil*, de Gabriel Soares de Sousa, escrita em 1587, e representado graficamente na carta desdobrável, atribuída a Luís Teixeira (c. 1574), que acompanha o códice 51-IV-38 da Biblioteca da Ajuda de Lisboa e que foi publicada extra-texto às págs. 256/257 do III vol. da *História da Colonização Portuguesa do Brasil*.

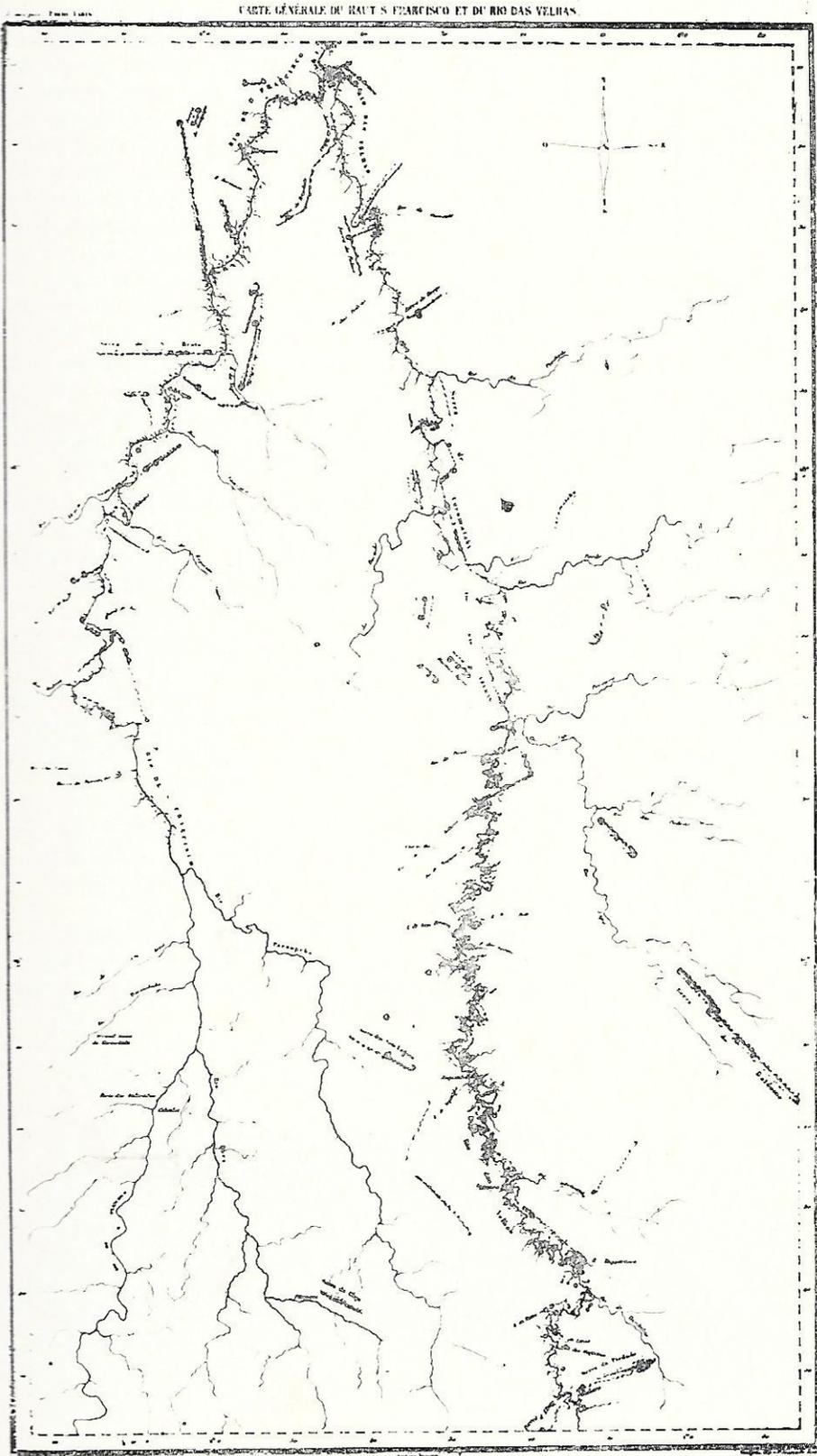
Eis o que diz Gabriel Soares:

“Ao longo deste rio vivem agora alguns Caetés, de uma banda, e da outra vivem os Tupinambás; mais acima vi-

vem os Tapuias de diferentes castas: Tupinaês, Amoipiras, Ubirajaras e Amazonas; e além deles vive outro gentio (não tratando dos que comunicam com os portugueses), que se atavia com jóias de ouro, de que há certas informações. Este gentio se afirma viver à vista da *Alagôa Grande*, tão afamada e desejada de descobrir, da qual este rio nasce. E é tão requestado este rio de todo o gentio, por ser muito farto de pescado e caça, e por a terra dele ser muito fértil como já fica dito; onde se dão muito bem toda a sorte de mantimentos da terra.

Quem navega por esta costa conhece este rio quatro e cinco léguas ao mar por as aguagens que dele saem furiosas e barrentas. Navega-se este rio com caravelões até à *Cachoeira*, que estará da barra vinte léguas, pouco mais ou menos, até onde tem muitas ilhas que o fazem espriar muito mais que na barra, por onde entram navios de cinquenta tonéis pelo canal de sudoeste que é mais fundo que o de nordeste. Da barra deste rio até a primeira cachoeira há mais de 300 ilhas; no inverno não traz este rio água do monte, como os outros, nem corre muito; e no verão cresce de dez até quinze palmos. E começa a vir esta água do monte, de outubro por diante até janeiro, que é força do verão nesta partes; e neste tempo se alagam a mor parte destas ilhas, pelo que não criam nenhum arvoredo nem mais que canas bravas de que se fazem flechas.

Por cima desta Cachoeira, que é de pedra viva, também se pode navegar este rio em barcos, se se lá fizerem, até o *Sumidouro* que pode estar da Cachoeira oitenta ou noventa léguas, por onde também tem muitas ilhas. Este Sumidouro se entende no lugar onde o rio sai de debaixo da terra por, onde vem escondido dez ou doze léguas, no cabo das quais arrebeta até onde se pode navegar, e faz seu caminho até o mar. Por cima deste Sumidouro está a terra cheia de mato, sem se sentir que vai o rio por baixo, e deste Sumidouro para cima se pode também navegar em barcos, se os fizerem lá; os índios se servem por ele em canoas, que para isso fazem.



Está capaz este rio para se perto da barra dele fazer uma povoação, valente de uma banda e da outra, para segurança dos navios da costa, e dos que o tempo ali faz chegar, onde se perdem muitas vezes; e podem os moradores que nele vivem fazer grandes fazendas e engenhos até à Cachoeira, em derredor da qual há muito pau-brasil, que com pouco trabalho se pode carregar”.

Outra fonte de informação é a *História Naturalis Brasiliae*, do holandês Jorge Marcgrave (1648). Diz ele (I, VIII, c. II, p. 263):

“O Rio São Francisco, agora fechando o limite entre a Capitania de Pernambuco e a Bahia de Todos os Santos, é particularmente célebre; acredita-se, porém, originar-se da parte íntima deste Continente, e com efeito naquele lago celebrado pelos discursos de muitos, que recebe todos os rios e correntes das altíssimas montanhas do Peru, lançados em direção do oriente, e deságua por meio de rios enormes no oceano, em primeiro lugar o Rio de la Plata, sobre o qual já não se duvida; agora de nosso Marahaon (*sic*). Pois embora a nascente ou origem desse rio ainda não tenha sido examinada por ninguém, contudo uma razão evidente parece claramente demonstrar isto, pois que pelo contrário os outros rios que nesta extremidade do Brasil desembocam no oceano nos meses estivais, nos quais aqui as chuvas muito raras e escassas tanta abundância de ondas apresentam, que suas águas algumas milhas

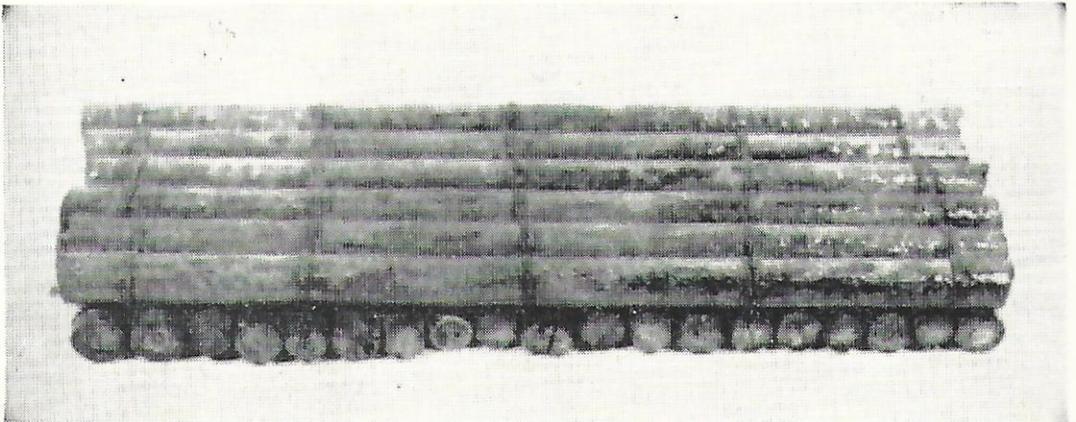
no mar ainda são retiradas doces. Os nossos, ultimamente, em anos anteriores, subiram este rio rapidamente até quase, quarenta milhas, onde era ainda bastante largo e profundo. Segundo outro testemunho dos indígenas e dos lusitanos, dizem existir cerca de cinqüenta milhas do mar e lançar-se precipitadamente e mesmo de altíssimos penhascos ou cataratas, cacoeras (*sic*) chamam, e desta maneira os que vêm do mar não podem subir até eles na parte mais elevada. Acima das cataratas o leito do rio se dirige ao Vento Noroeste, algumas milhas, depois segue um grande lago, no qual estão esparsas muitas ilhas, ameníssimas, que são habitadas pelos bárbaros, assim como as margens de todo o lago.”²⁰

Conclui-se dessa leitura que os holandeses jamais viram a Cachoeira de Paulo Afonso, dela só tendo conhecimento através de informações indígenas ou portuguesas.

Em 1703, Nicolas Fer, Geógrafo de Monsenhor o Delfim de França, ainda punha todos os grandes rios, São Francisco, Real, Amazonas e o convencional Prata, surgindo de uma mesma lagoa, o *Lac Xarayes*...

— *Primeiras Entradas. Francisco Bruza de Espiñoza. Sebastião Álvares. João Coelho de Souza.*

Diz Gabriel Soares (*id., ibid.*): “Depois que este Estado se descobriu, por ordem dos reis passados, se trabalhou



Balsa usada antigamente no Rio S. Francisco e comum a todos os Estados do Brasil. — Modelo do Museu Naval.

muito por se acabar de descobrir este rio, por todo o gentio, que nele viveu e por ele andou, afirmar que pelo seu sertão havia serras de ouro e prata; à conta da qual informação se fizeram muitas entradas de todas as capitânicas, sem poder ninguém chegar ao cabo. Com este desengano e sobre esta pretensão, veio Duarte Coelho a Portugal de sua capitania de Pernambuco a primeira vez; e da segunda também teve desenho, mas desconcertou-se com S.A. pelo não fartar das honras que pedia”.

Pelas informações de que dispunham os primitivos colonos, o Rio de São Francisco era um caminho falso para atingir a tão cobiçada *Alagoa Grande* (também denominada *Lago de Pirapitinga*, isto é, do peixe branco, *Lago Eupana* ou *Lago dos Xarayes*). Com efeito, ter-se-ia, a princípio, de seguir rio acima em caravelões cerca de 20 léguas até atingir a *Cachoeira*. Com ajuda de índios amigos (para o transporte da bagagem) poder-se-ia galgá-la a pé, com algum sacrifício. No alto da *Cachoeira* construir-se-ia um ou mais barcos para prosseguir viagem por mais 80 ou 90 léguas, rio acima, até alcançar o *Sumidouro*. Com auxílio de um guia, depois de percorrer a pé 10 ou 12 léguas, pelo mato, carregando a bagagem às costas, seria talvez, possível encontrar-se novamente o curso montante do rio. Nesse local construir-se-ia novos barcos para, então, continuar a viagem rio acima até chegar-se ao destino almejado...

Muito mais prático seria — e este foi o alvitre adotado pelos exploradores F. B. Espiñoza e J. B. de Souza — procurar alcançar-se as cabeceiras do rio diretamente pelo sertão.

A primeira entrada que devassou os sertões sanfranciscanos e que teve a primazia de sulcar as águas do grande rio em seu curso médio foi a que partiu de Porto Seguro, em março de 1554, sob a chefia de Francisco Bruzza de Espiñosa, tendo como clérigo o notável língua jesuíta Pe. João Aspilcueta de Navarro e composta de doze homens. Eis como aquele jesuíta descreve, em carta de 24 de junho de 1555, algumas

das principais ocorrências da memorável incursão:

“Passa de ano e meio que, por mandado de nosso Padre Manuel da Nóbrega, ando em companhia de doze homens cristãos que por mandado do Capitão entraram pela terra a dentro a descobrir se havia alguma nação de mais qualidade...

... entramos pela terra dentro 350 léguas, sempre por caminhos pouco descobertos... Mais de três meses fomos por serras mui úmidas e frias...

Vendo-nos, pois, neste aperto pareceu a todos que ordenássemos barcos em que fôssemos pelo rio; e assim começou cada um a fazer o que entendia, porque não tínhamos carpinteiros... Em uma aldeia destas achei uma coisa como pez que cai de umas árvores que estão no campo, e estilando assim pela árvore como pelas folhas faz uma parte dura na terra; levei uma porção para os barcos e quando cheguei achei dois quase acabados; e os companheiros enviaram por mais pez para calafetar esses dois barcos que estavam quase feitos...

... pelo que nos embarcamos com muito cuidado, e fomos pelo rio abaixo; mas não pudemos continuar a navegação e assim foi necessário tomar conselho de novo acerca de nosso caminho por ser toda a terra povoada em derredor de diversíssimas gerações de índios mui bárbaros e cruéis.”²¹

O roteiro dessa expedição foi estudado por J. Capistrano de Abreu, Orville Derby, Leite Pereira e J. Pandiá Calógeras. Os resultados a que este último chegou são os seguintes: acompanhando o Jequitinhonha, chegaram à Serra do Espinhaço, na zona dos quartzitos brancos de Diamantina e do Serro; dos arredores de Diamantina transpuseram a divisora do Vale do São Francisco e, seguindo um dos afluentes da margem direita do São Francisco, porventura o Jequitai, atingiram aquele rio. Na altura de uma aldeia



Barça do Rio São Francisco.

situada no Rio Mangaí, fizeram canoas e desceram algumas léguas pelo dito grande rio com intenção de por ele regressar à Bahia. Desistiram, porém, dessa idéia, atravessando por terra desde o São Francisco ao Rio Verde, até passar para a Bacia do Rio Pardo, por onde desceram até o mar.²²

A expedição fora confiada por Tomé de Souza ao castelhano Espiñoza “por ser grande língua e homem de bem e de verdade e de bons espíritos”; mas a entrada para o sertão só teve lugar durante o governo de D. Duarte da Costa, que manteve as diretivas de seu antecessor a esse respeito. Pelos mesmos motivos, e também por sua peculiar habilidade de lidar com os índios, foi indicado o biscainho Pe. Navarro para servir de capelão da entrada. Infelizmente, o Pe. Navarro ficou tão enfraquecido com os trabalhos e canseiras dessa expedição que veio a falecer pouco tempo depois (30 de abril de 1557).

Embora, quanto aos objetivos que tinha em mira, a entrada de Espiñoza fracassasse completamente (seu único resultado prático foi a descida de grande número de índios), entretanto, sob o ponto de vista da navegação do São Francisco, ela é de suma importância, pois assinala a primeira viagem histórica realizada por europeus naquele majestoso rio em embarcações por eles

próprios construídas com os recursos locais.

A primeira navegação rio acima do São Francisco, de que se tem notícia, foi a realizada por Sebastião Álvares, de Porto Seguro, por ordem do Governador Luís de Brito de Almeida, cerca de 1575, a ver se descobria alguma mina de metais ou pedras preciosas.

Para conseguir esse *desideratum*, era imprescindível construir-se uma ou mais embarcações em algum lugar convenientemente situado acima da Cachoeira. “Para isso escreveu a um grande principal do sertão chamado Porquinho que o ajudasse com gente e tudo o mais que pudesse, e lhe mandou um vestido de escarlata e uma vara de meirinho para trazer na mão. Levou este recado um Diogo de Castro que já havia estado em sua casa e sabia bem falar-lhe a língua, e outro grande língua, que havia sido irmão da Companhia, chamado Jorge Velho. Estimou muito o Porquinho ver o caso que dele fazia o governador e nunca jamais faltou em quanto os brancos o ocuparam.”²³

Conseguido o apoio de Porquinho, tratou Sebastião Álvaro, com sua ajuda, de levar para uma paragem situada em boa altura (onde o rio era todo navegável) a mão-de-obra qualificada e tudo o mais necessário para ali construir as embarcações que transportassem a expedição até o Sumidouro. Fabricadas, com êxito, as embarcações, trabalhou Sebastião Álvares “por descobrir quanto pode, no que gastou quatro anos e um grande pedaço da Fazenda d’el-Rei, sem poder chegar ao Sumidouro.”²⁴

Chamado à Bahia pelo Governador Lourenço da Veiga (que sucedeu a Luís de Brito), para “dar conta da Fazenda de El-Rei que levava”, obedeceu e, “posto que depois tornou, não achou já os seus, que se haviam metido com outros de Pernambuco a descer gentio, como ele também fez e todos lá acabaram.”²⁵

Sobre a expedição de João Coelho de Souza, sabe-se apenas que “chegou acima do Sumidouro mais de cem lé-

guas, como se verá do roteiro que se fez da sua jornada.”²⁶

Sabemos, também que, por estes tempos, um irmão do mesmo Gabriel Soares de Souza, muito provavelmente João Coelho de Souza, explorava durante uns três anos o Rio São Francisco, chegando perto de 200 léguas acima da Cachoeira de Paulo Afonso, e voltava já à Bahia, com mostras de minas e pedras preciosas, quando faleceu nas distâncias de umas 100 léguas da Bahia, legando-a ao irmão as ditas amostras e outros informes.²⁷

— *A Navegação no Médio São Francisco nos Séculos XVII e XVIII. As Primeiras Barcas.*

“À medida que progredia a conquista da região do litoral pelo homem branco, as tribos indígenas que ali viviam iam se internando nos sertões e uma boa parte delas deixou-se permanecer às margens do São Francisco.

Esses indígenas, afeitos à vida à beira-mar, e muitos dos quais tinham estado em longo contato com o europeu, traziam conhecimentos sobre a arte de navegar muito mais desenvolvidos, de modo que imprimiram à navegação do Médio São Francisco um grande impulso. O rio representava para eles o mar que haviam perdido e a vida ribeirinha, com a pesca abundante e as facilidades de transporte fluvial, era a que mais se adaptava ao seu feitio.

Por outro lado, o branco e o mestiço aos poucos iam se instalando nos sertões, abrindo aí os seus currais e as suas pequenas lavouras. Para estes também o grande rio proporcionava as perspectivas de um farto abastecimento de peixe e uma via de transporte menos trabalhosa e arriscada do que os ínvios caminhos terrestres. Assim, não demoraram os colonizadores em compartilhar do tráfego fluvial com o elemento indígena.

E, se à influência das tribos procedentes da região litorânea se deveu o aumento considerável do número de canoas que sulcavam o rio, assim como o progressivo melhoramento na construção das mesmas, foi sem dúvida

com o elemento civilizado que surgiram as embarcações de maior capacidade, destinadas ao transporte de cargas, de que quase não se importavam os indígenas.

Surgiram assim os *ajcujos*, formados pela junção de duas ou mais canoas, suportando um estrado de madeira, sobre o qual se arrumavam as mercadorias. Apareceram as *balsas* e as próprias canoas melhoraram sensivelmente na sua confecção, oferecendo maior segurança, melhor aproveitamento da capacidade e mais conforto.

O movimento do tráfego fluvial progredia à medida que o povoamento dos sertões sanfranciscanos pelo homem civilizado avançava, acompanhando o grande rio na direção inversa do seu curso, durante os primeiros tempos e, mais tarde, recebendo também contingentes oriundos do Sul.

Nos fins do século XVII, segundo assevera Capistrano de Abreu, “nas ribeiras do rio das Velhas e do São Francisco havia mais de cem famílias paulistas, entregues à criação do gado”.

E para toda essa população civilizada, estabelecida às margens do grande rio, a via fluvial do São Francisco constituía grande parte do trajeto que as punha em contato com o centro comercial da Bahia, de onde procediam principalmente os produtos manufaturados”.²⁸

As embarcações de maior porte, conhecidas no Rio São Francisco pela denominação de *barcas*, somente surgiram ali em fins do século XVIII, não se sabendo ao certo em que ano.

“A primeira barca que houve no rio São Francisco foi a chamada *Santa Maria I*, pertencente a João Maurício da Costa e a seu irmão José de Mattos, de Santa-Sé; depois houve outra de nome *Claro Dia*, no fim do século passado.”²⁹

“O seu deslocamento é em média de 15 toneladas métricas. Não usam absolutamente velas. Apenas no Juazeiro utilizam-se delas (velas) em umas embarcações denominadas *paquetes*,

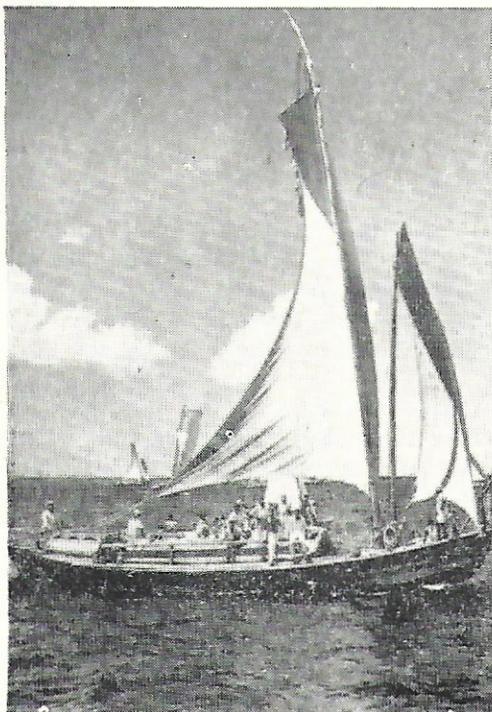
que atravessam diariamente dali para a vila da Petrolina.”³⁰

— *A Navegação a Vapor. O Conselheiro Saldanha Marinho. O Presidente Souza Dantas.*

Os dados que se seguem foram tirados da excelente monografia de Ivan Magalhães Pinto, op. cit. pág. 95 e 115.

“Ao conselheiro Joaquim Saldanha Marinho, deve o Rio São Francisco a iniciativa da construção do primeiro navio a vapor que sulcou as águas do seu curso médio, na mais esplêndida demonstração prática das grandes possibilidades oferecidas por aquela artéria fluvial.

Assumindo a presidência de Minas a 18 de dezembro de 1865, prontamente se apercebeu o grande estadista brasileiro de que o problema principal que se apresentava à administração provincial era o dos meios de transporte, ao qual dedicou a melhor atenção do seu idealismo eminentemente prático e realizador. Como demonstração disso, bas-



Outro tipo de barçaça do Rio São Francisco.



Barçaça do Médio São Francisco, com fig. de proa.

ta assinalar que ao seu governo se deve a criação da Diretoria Geral das Obras Públicas de Província, cujo regulamento assinou a 17 de fevereiro de 1866.

A importância do aproveitamento dos rios navegáveis para a organização do sistema geral de transportes da Província não lhe passará também despercebida.

O estabelecimento da navegação a vapor no São Francisco, especialmente, afigurava-se-lhe uma realização do mais dilatado alcance, mas, com o seu senso prático, percebia tratar-se de um empreendimento superior aos recursos provinciais, limitando-se por isso a acompanhar com interesse as iniciativas que vinham sendo tomadas pelo governo geral.

Ao ter conhecimento da realização do Engenheiro Henrique Dumont, que, já havia dois anos, desde 1864, vinha fazendo trafegar no Rio das Velhas a sua grande barca de ferro, justamente no trecho mais difícil, que se estendia da fazenda da Jaguará até acima da Cidade de Sabará, o Presidente Saldanha Marinho viu logo as possibilidades que o sucesso daquela experiência permitia entrever.

A navegação do Rio São Francisco, que Halfeld afirmara praticável desde logo numa extensão de 247 léguas, entre Juazeiro e Pirapora, somente poderia tomar o seu máximo incremento quando a estrada de ferro atingisse as margens do grande rio, pondo-o em comunicação direta com as capitais da

provincia e do País. Daí as conseqüências decisivas se fosse possível levar-se desde logo aquela navegação pelo Rio das Velhas acima até a Cidade de Sabará, situada a uma distância relativamente pequena da capital mineira.

Tamanha relevância emprestava Saldanha Marinho à questão, que ele próprio se dirigiu a Sabará, fazendo na barca do Engenheiro Dumont uma viagem de experiência nas oito primeiras léguas do Rio das Velhas que, segundo os estudos de Liaís, eram as que mais obstáculos ofereciam.

De regresso à capital, mandou coligir todos os estudos feitos e informações existentes nos arquivos, a fim de fazer um juízo perfeito do assunto, chegando a conclusão de que o aproveitamento do Rio das Velhas era um empreendimento a ser realizado desde logo pela provincia.

Para esse fim, obteve da assembléa legislativa a votação do dispositivo constante do art. 14, da lei 1.375, de 14 de novembro de 1866, orçamentária, pelo qual ficou o governo autorizado a conferir o prêmio de 50 contos de réis ao primeiro empresário que estabelecesse regularmente a navegação a vapor do Rio das Velhas, desde Sabará até sua barra no São Francisco, e que a mantivesse por espaço de três anos pelo menos, só tendo lugar a entrega do prêmio no fim do prazo estipulado.

Até meados do ano seguinte, entretanto, a perspectiva daquele prêmio não lograra provocar a execução da empresa, e o Presidente Saldanha Marinho se via na iminência de ligar o governo da provincia, deixando a questão na mesma situação em que a encontrara.

Foi então que o grande brasileiro se abalançou a iniciativa que havia de assinalar de modo tão brilhante a sua rápida passagem pela administração mineira, ligando indissolivelmente o seu nome à história do Rio São Francisco.

E, dando forma concreta a sua decisão, assinou com o Engenheiro Henrique Dumont o contrato de 26 de junho de 1867, pelo qual este último se obrigava a mandar construir uma embarca-

ção a vapor, transportá-la para o Rio das Velhas, na Cidade de Sabará, armá-la e fazê-la navegar, mediante o pagamento da quantia de 75,500 contos, bem como a executar o aperfeiçoamento da desobstrução do rio, entre Sabará e Jaguará, de acordo com o orçamento mandado fazer pelo governo provincial.

Dois dias depois da assinatura desse contrato, o Dr. Joaquim Saldanha Marinho transferia o governo da provincia ao vice-presidente, não mais voltando a assumir o cargo.

Mas a iniciativa estava lançada e iria frutificar.

Seus sucessores imediatos na administração de Minas mostraram-se pouco entusiasmados por ela, mas viram-se na contingência de respeitar o contrato perfeito e acabado.

O vapor *Saldanha Marinho* foi adquirido e montado em Sabará, realizando a 8 de março de 1869, nas águas do Rio das Velhas, a sua viagem experimental. E a 3 de fevereiro de 1871 ele entrava, como pioneiro, em pleno São Francisco, cujo curso percorreu vitoriosamente desde a barra do Rio das Velhas até a Vila de Boa Vista, situada abaixo de Juazeiro.

Era de se esperar que o empreendimento, iniciado com tanto êxito, tivesse rápido progresso.

Mas, a ausência do espírito de continuidade, que sempre caracterizou a atuação da administração pública do País, não o iria consentir. Muitos anos teriam de transcorrer, antes de se conseguir o estabelecimento efetivo da navegação no São Francisco, a qual ainda hoje está à espera do auxílio e dos recursos necessários para entrar em perfeito funcionamento.

E foi assim que a história da navegação a vapor do grande rio, que podia ser curta e simples, se tornou demasiado extensa e cheia de alternativas e contrastes, transcorrendo por entre alentadoras esperanças e dolorosas desilusões, numa seqüência de iniciativas esplêndidas e lamentáveis fracassos.

Alguns outros vultos, talhados à feição de Saldanha Marinho, iriam surgir

na vida do grande rio nacional, como um Josefino Vieira Machado, um Mata Machado, um Otávio Barbosa Carneiro ou um Raul Soares, animados todos do mesmo idealismo realizador, sem que conseguisse, nenhum deles, a realização integral dos seus projetos.

Dessa *via crucis* da navegação san-franciscana tem sido testemunha constante o pequeno barco a vapor mandado adquirir por Saldanha Marinho. Ainda hoje ele continua sulcando as águas do rio, ostentando o nome do grande estadista brasileiro.

Muito recentemente alguém disse tê-lo visto em tráfego, parando a cada momento, como um símbolo da navegação do São Francisco.

A precedência da iniciativa da aquisição de um vapor destinado a sulcar as águas do médio São Francisco, coube à Província da Bahia, mas obstáculos diversos retardaram o lançamento do barco adquirido.

Foi em 1865 que o Dr. Manoel Pinto de Souza Dantas, então na presidência da Bahia, compreendendo o alcance que teria para as regiões ribeirinhas do médio São Francisco, o estabelecimento da navegação a vapor, entendeu conveniente tomar a iniciativa de tão importante melhoramento, conseguindo que sua idéia fosse sancionada pela assembléia legislativa.

Assim, devidamente autorizado, encarregou ao Cel. Justino Nunes de Sento Sé, de encomendar no Rio de Janeiro um vapor de ferro, medindo 90 pés ingleses (27,432 m) de comprimento, calando 2 pés e 3 polegadas, (0,686 m) e com as comodidades indispensáveis para aquela navegação.

Em 19 de janeiro de 1866, partia o Cel. Sento Sé para o Rio, em desempenho da comissão, sendo a compra ajustada pelo preço de 25 contos de réis.

No correr do ano de 1867, a máquina e demais peças do barco já se encontravam em Alagoinha, ponto terminal da linha férrea da Província da Bahia, mas o transporte daí em diante tornava-se sobremodo difícil, devendo ser feito em carretas, por caminhos

não apropriados, sendo grande a distância a vencer para atingir o Rio São Francisco, em Juazeiro.

Depois de estudados por um engenheiro da província os meios de efetuar a condução do barco com rapidez e segurança, foi o serviço posto em concorrência pública, vindo a contratá-lo o Ten-Cel. Joaquim Carneiro de Campos que, em princípios de 1868, o iniciou, na primeira das quatro seções em que, para facilidade, fora dividido o espaço a percorrer.

A 11 de abril de 1869, no relatório apresentado à assembléia legislativa, informava o Presidente da Bahia que a despesa até então feita com o vapor, pela província, já atingia a 91,732 contos e que, depois de pagas as prestações restantes do contrato de transporte, as mesmas talvez viessem a exceder a 150 contos.

Dizia ainda, o chefe do governo baiano, acreditar que, se fossem vencidas as dificuldades e o vapor *Dantas* chegasse ao seu destino, a província teria de fazer outro avultado sacrifício para reparar os estragos do tempo e da condução, suprir as peças perdidas e pôr o barco em estado de ser lançado à água: trabalhos esses tanto mais custosos e difíceis, quanto teriam de realizar em uma vila do interior, despida de todos os recursos e a tão longínqua distância, tendo de receber de fora todo o material e também o pessoal. Essa nova despesa, avaliava-a em cerca de 20 contos.

O então Presidente da Bahia, Barão de São Lourenço, não era muito otimista em relação ao empreendimento e, do seu relatório, transcrevemos um pequeno trecho, pelo qual se constata o constrangimento e desagrado com que as novas administrações se dispunham a secundar as iniciativas de suas predecessoras:

“Este sacrifício seria compensado certamente pelas vantagens da navegação a vapor do Rio São Francisco se este *desideratum* se obtivesse; porém o pequeno vapor *Dantas*, de insuficiente força para vencer a grande correnteza do rio, construído de ferro e sem

outros auxiliares, sulcando as águas do São Francisco, o que é duvidoso, não passará de um objeto de exposição.

Longe de ser contrário a tão útil navegação, permiti, senhores, que reproduza nesta ocasião o que disse à Assembléia Provincial na minha primeira administração, quando então pensava especialmente de restabelecer a tranquillidade no interior desta Província:

Se nas águas deste majestoso rio o governo conseguisse colocar um vapor guarnecido com alguma tropa, como é bem possível, a população de suas férteis ribas, descansada à sombra da ação rápida das autoridades, se entregaria ao trabalho e tomaria grande incremento, que em breve dispensaria as despesas daquele hoje quase indispensável auxílio.

A construção do barco seria muito fácil, e também fácil a aquisição do combustível, restando vencer-se a dificuldade da condução de algumas das principais e mais pesadas peças de maquinismos, em alguns pontos onde não podem transitar carros; sou, porém, informado da possibilidade de serem fundidas tais peças na localidade.

Esta empresa mudaria imediatamente a sorte de muitas de nossas vilas e povoações, e serviria de estímulo a empresas particulares. Eu ruminarei a idéia, insistindo neste pensamento e procurarei adquirir a glória de sua realização.

Posteriormente, obtive informações dos Estados Unidos da América do Norte sobre os meios de construção dos designados vapores nas margens do mencionado rio, aproveitando as excelentes madeiras de algum dos seus confluente, e ali estabelecendo uma oficina que se prestasse a construções também particulares.

As barcas de ferro serão por muito tempo ali inconvenientes, senão impossíveis; salvo um vapor de ostentação, que deverá ser de pouca duração ou de reparos custosíssimos pelo transporte do ferro.

Os sacrifícios, portanto, feitos com aquisição, condução e prontificação deste vapor, considero perdidos.

Tenho respeitado o contrato de condução, para que se reconheça não proceder de mim o malogro da idéia.”

Quanto à situação do transporte das peças do vapor, informava o mesmo relatório que a condução da segunda seção, de Serrinha a Queimadas, começada em 15 de maio de 1868, ainda não se concluíra. Nesta última povoação apenas haviam chegado, com muita dificuldade, três carros, pois os outros haviam descarregado em Sta. Luzia, a 10 léguas além da Serrinha e a 7 aquém de Queimadas, em virtude da seca. Em Sta. Luzia construíra o arrematante um barracão para guardar as peças, que para ali foram conduzidas em quarenta e dois carros, enquanto o tempo o permitiu, de modo que quando o transporte se tornara impossível, por falta d'água e de pastagens, restavam poucas peças em Serrinha.

Apesar, porém, de todas essas dificuldades e demoras, as máquinas e peças do barco venceram afinal a distância de Alagoinha a Juazeiro, sendo armado nesta última vila, sob a direção do 1º Tenente da Armada Emílio Augusto de Melo e Alvim, conforme contrato de 1º de março de 1871, firmado com o governo baiano.

E, em data de 2 de julho de 1872, era lançado n'água o vapor *Presidente Dantas*, junto às barrancas de Juazeiro, onde ficou aguardando a cheia do rio para a realização de sua viagem inaugural.

— *Contratos Mineiro e Baiano Para a Navegação do São Francisco*

Prossegue Ivan Pinto, op. cit. pág. 122:

“De posse dos dois pequenos vapores, o *Saldanha Marinho* e o *Presidente Dantas*, as Províncias de Minas e da Bahia mostravam-se desejosas de vê-los em tráfego no Rio São Francisco, mas nenhuma a tomar diretamente a seu cargo a execução do serviço.

Em Minas continuava a haver o mesmo interesse de sempre pelos transportes fluviais e eram decretadas leis,

como a 1.762, de 4 de abril de 1871, que no seu art. 10 autorizava o governo a promover a navegação dos Rios Grande, Sapucaí, Verde, Paracatu e Prado, na parte em que fosse ela praticável, contratando-a com qualquer companhia ou associação que se propusesse a realizá-la, podendo garantir-lhe os juros até 7% e o privilégio de trinta anos.

Mas, quanto ao aproveitamento direto, pela Província, do *Saldanha Marinho*, não se cogitava, e, na falta de particulares que se animassem ao estabelecimento da navegação nos Rios das Velhas e São Francisco, era incluído na lei orçamentária 1.811, de 10 de outubro de 1871, o dispositivo do art. 10, autorizando a venda daquele barco, com todos os seus acessórios e pertencas, ao governo geral ou a quem melhores condições oferecesse, empregando-se o produto na desobstrução do Rio das Velhas.

Finalmente, apareceu quem se dispusesse a tentar a empresa e, a 27 de dezembro de 1872, o governo mineiro assinou um termo de contrato com Manuel Pereira de Melo Viana, para a navegação dos Rios das Velhas e São Francisco, nos termos da autorização da Lei 1.741, de 8 de outubro de 1870, art. 8º, § 1º, mediante a garantia de juros de 4% sobre o capital máximo de 2.600 contos, durante o prazo de quarenta anos, sendo o vapor *Saldanha*

Marinho transferido à empresa mediante ajuste sobre seu valor.

O concessionário, entretanto, não conseguiu organizar a empresa que deveria dar execução ao contrato, vindo este a caducar.

Na Bahia observava-se, em relação ao vapor *Presidente Dantas*, uma política semelhante.

Depois da viagem experimental realizada por aquele barco, o governo provincial pusera em concorrência pública o serviço de navegação do Rio São Francisco e seus afluentes.

Das propostas recebidas, foi aceita a do Tenente Domingos José de Azevedo Júnior, o qual, obrigado a transferir-se para o Rio, desistiu da preferência.

Foi então assinado com a Cia de Navegação do Rio Jequitinhonha o contrato de 13 de outubro de 1873, o qual, entretanto, por não ter tido execução, veio a ser declarado rescindido a 13 de novembro de 1875.

Mas, mesmo sem servir ao tráfego fluvial, o *Presidente Dantas* prestou no Rio São Francisco relevante contribuição, tendo sido utilizado em 1879 pela *Comissão Milnor Roberts*, na exploração do verso médio do rio e, de 1883 em diante, pela *Comissão Peixoto Amaranante*, nos trabalhos de desobstrução das cachoeiras.

* O presente artigo, de autoria do saudoso Engenheiro Naval Almirante Rubens Vianna Neiva, foi originalmente escrito para integrar estudo realizado pela CONSULTEC — Sociedade Civil de Planejamento e Consultas Técnicas Ltda., do Rio de Janeiro, a qual concedeu autorização para sua impressão pelo Serviço de Documentação Geral da Marinha, como contribuição para divulgação cultural.

NOTAS

1) Pe. Aires do Casal, *Corografia Brasileira*, I, 36-1817.

2) Gabriel Soares de Souza, *Notícia do Brasil*, I, cap. XX, 1587.

3) Hélio Viana, *História do Brasil*, I, 50-1961.

Nota da Redação: A tese, hoje, de maior aceitação, é ter sido Gonçalo Coelho o comandante da expedição.

4) Carta de doação da Capitania de Pernambuco a Duarte Coelho, 5 de setembro de 1534.

5) Fr. Vicente do Salvador, *História do Brasil*, liv. II, cap. IX, 1627.

6) Op. cit., ibid.

7) Francisco Adolfo de Varnhagen, *História Geral do Brasil*, I, 175/176.

- 8) Op. cit., *ibid.*
- 9) Pe. Monsenhor Turíbio Vilanova Segura, *Bom Jesus da Lapa*, resenha histórica, pág. 28, 1955.
- 10) Apud *História da Colonização Portuguesa do Brasil*, III, pág. 361, 1924.
- 11) (7 de agosto de 1953) Frei Vicente, op. cit., livro II, cap. IX.
- 12) Frei Vicente, op. cit., livro III, cap. XI.
- 13) Frei Vicente, *id.*, *ibid.*
- 14) Vide Luís da Câmara Cascudo, *Geografia do Brasil Holandês*, pág. 135, Livraria José Olympio Editora, Rio de Janeiro, 1956.
- 15) Varnhagen, op. cit., cap. I, pág. 360.
- 16) Pedro Calmon, *História do Brasil*, II, pág. 399, Livraria José Olympio Editora, Rio de Janeiro, 1959.
- 17) Frei Vicente, op. cit., IV, cap. XVII.
- 18) Apud Pe. Serafim Leite, S. J., *História da Companhia de Jesus*, II, pág. 166.
- 19) Frei Vicente, op. cit., IV, cap. XX.
- 20) Trad. de Mons. José Procópio Magalhães, São Paulo, 1942.
- 21) Vide *Revista do Arquivo Público Mineiro*, 6, 1159, Belo Horizonte, 1902.
- 22) Cf. J. Pandiá Calógeras: *As Minas do Brasil e sua Legislação*, 1, 372/377, Rio de Janeiro, 1904.
- 23) Frei Vicente, op. cit., livro III, cap. XX.
- 24) Gabriel Soares, *id. ibid.*
- 25) Frei Vicente, *id. ibid.*
- 26) Gabriel Soares, *id. ibid.*
- 27) Vide *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, tomo XXI, pág. 457.
- 28) Ivon Magalhães Pinto, *O Rio São Francisco e a sua Navegação*, inédito.
- 29) Thomás Garcez Paranhos Montenegro, *A Província e a Navegação do Rio São Francisco*, pág. 134, Imprensa Econômica, Bahia, 1875.
- 30) Almirante Antônio Alves Câmara, *Ensaio Sobre as Construções Navais Indígenas do Brasil*, pág. 171, Série 5ª Brasileira, vol. 52, Ed. da Cia. Editora Nacional, São Paulo, 1937.

