

1761. Jan. Febr. Mart. 55

mossor beqvåma, at alltra så vål grås, som andra växter.



Ön Ferdinando Noronho.

*Besökt år 1760, med Svenska Ost-Indiska
Compagniets Skepp, Prins FREDRIC
ADOLF,*

Beskrifven

Af

CARL GUST. EKEBERG.

Snå och ostadiga vindar började redan när vi släppte Java, göra hemresan igenom Indiska Hatvet långvarigare, än vi förmodade: och

SUMÁRIO

NAVEGAÇÃO NA BACIA DO SÃO FRANCISCO	
Almirante Rubens Vianna Neiva	3
A ILHA FERNANDO DE NORONHA NA CARTOGRAFIA	
Embaixador Joaquim de Souza Leão	29
O ALMIRANTE COCHRANE E A QUESTÃO DAS PRESAS	
Professor Brian Vale	63

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA

Diretor: Vice-Almirante LEVY ARAÚJO DE PAIVA MEIRA

Vice-Diretor: Capitão-de-Mar-e-Guerra MAX JUSTO GUEDES

DEPARTAMENTO DE PUBLICAÇÕES E DIVULGAÇÃO

Chefe: Capitão-Tenente (A-MO) JOSÉ BARBOSA DA SILVA

REDAÇÃO

1º SG (MO) ANTÔNIO EVARISTO DA PAZ SA

2º SG (EL) MOYZES MARQUES DA SILVA

2º SG (ES) JOSUÉ PEREIRA DA COSTA

3º SG (MO) IVAN CORRÊA DA GRAÇA

Funcionárias: REGINA CARDOSO DE MENEZES,

ELZA FERREIRA MAGALHÃES

VERA MARINHO

ZÉLIA DE OLIVEIRA MARQUES PINTO

Funcionário: JOÃO ANTÔNIO REZENDE

MINISTÉRIO DA MARINHA

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA

DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA MARÍTIMA

Rua D. Manoel, nº 15, Praça 15 de Novembro — Rio de Janeiro — GB



Barca mista do Rio São Francisco

NAVEGAÇÃO NA BACIA DO SÃO FRANCISCO*

RUBENS VIANNA NEIVA
Almirante

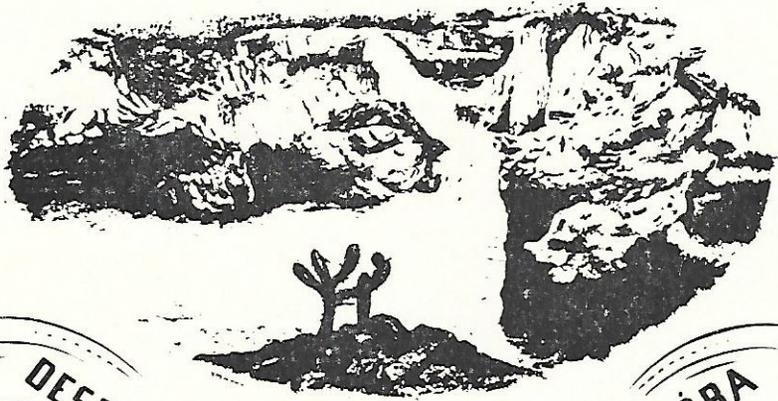
HISTÓRICO

- *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 Neuschlag

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 Bretoá”, 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 àquele 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

RÉSULTATS AU POINT DE VUE HYDROGRAPHIQUE D'UN VOYAGE EFFECTUÉ DANS LA PROVINCE DE MINAS GÉRAES

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 DE SÈVRES, PARIS

RIO DE JANEIRO
D. L. GARNIER, LIBRAIRE-ÉDITEUR
RUA DO OURO, 17

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.

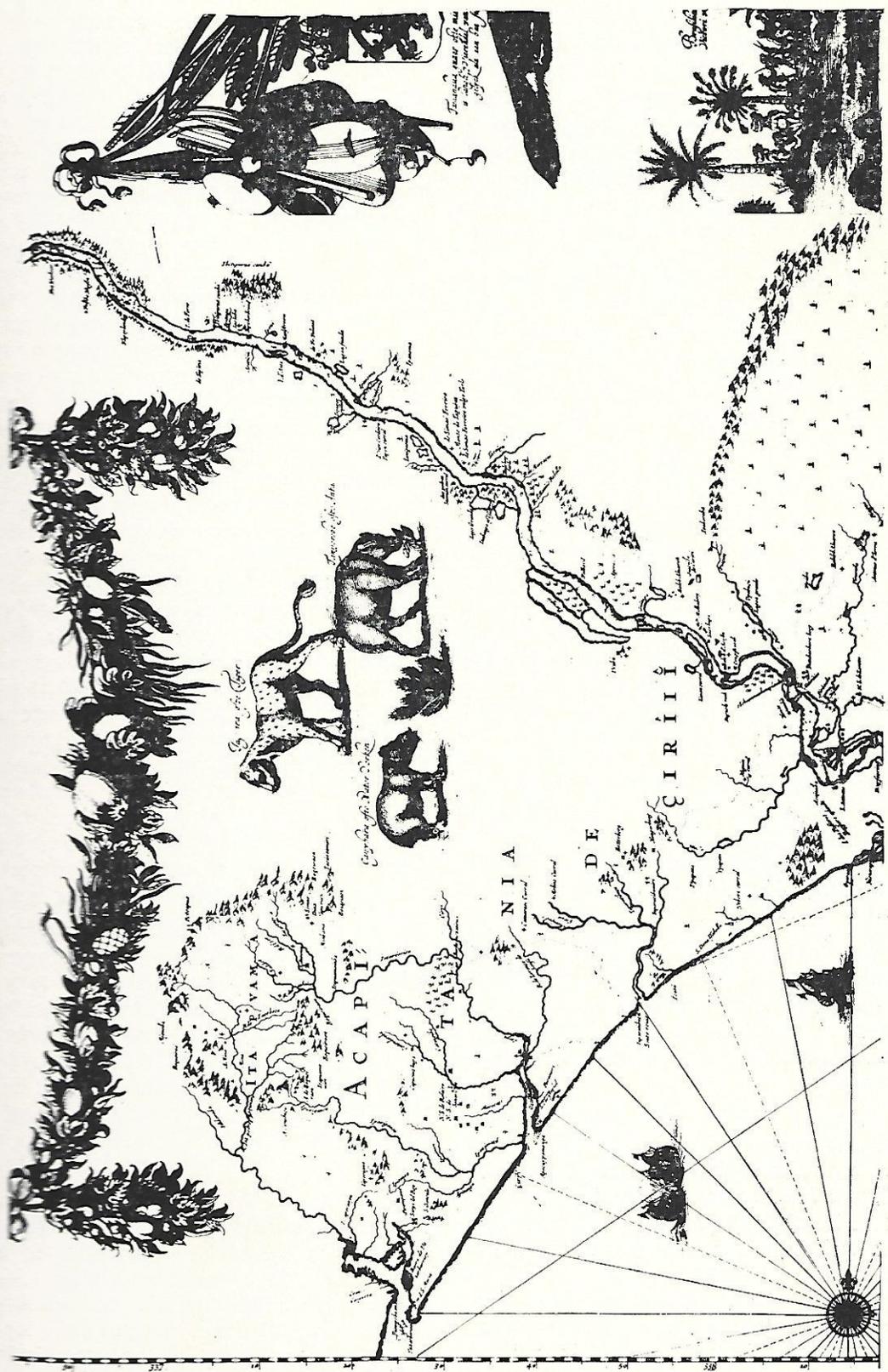
O sistema adotado por D. João III de fazer-se uso dos *paralelos* como linhas de demarcação entre as donatárias — muito prático naquela época, em que somente a *latitude* era calculada com relativa facilidade e suficiente precisão — colocou todo o Baixo São Francisco (e grande parte do Médio) sob a jurisdição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

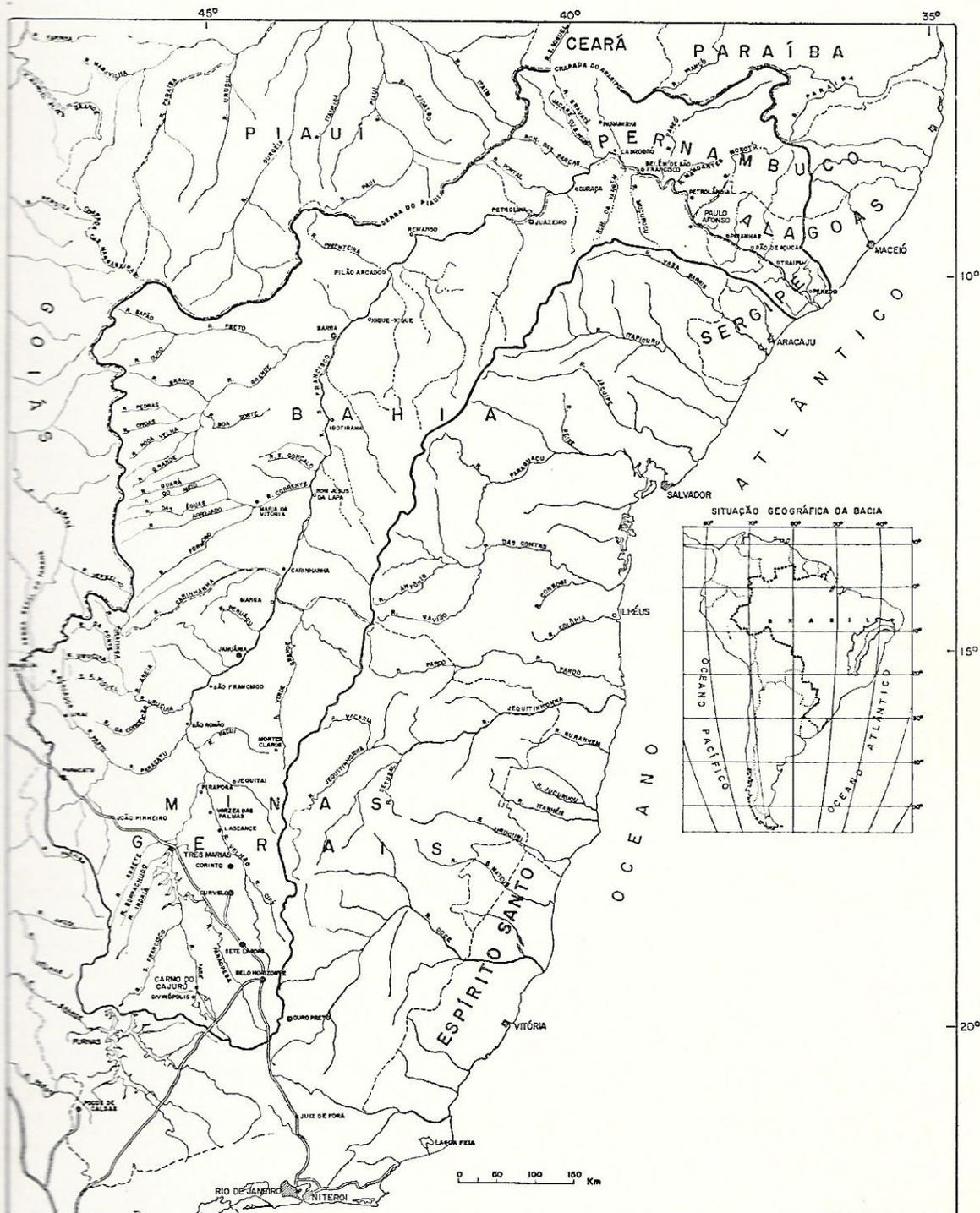
Em carta datada da Cidade de Salvador, em 18 de julho de 1551, Tomé de Souza assim escrevia ao soberano, sobre as providências tomadas para dar cumprimento àquela determinação regimental:

“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. Mande-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 madrugamos não é de amanhecer mais asinha, e com tudo isto, homem não se pode ter que não faço 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.

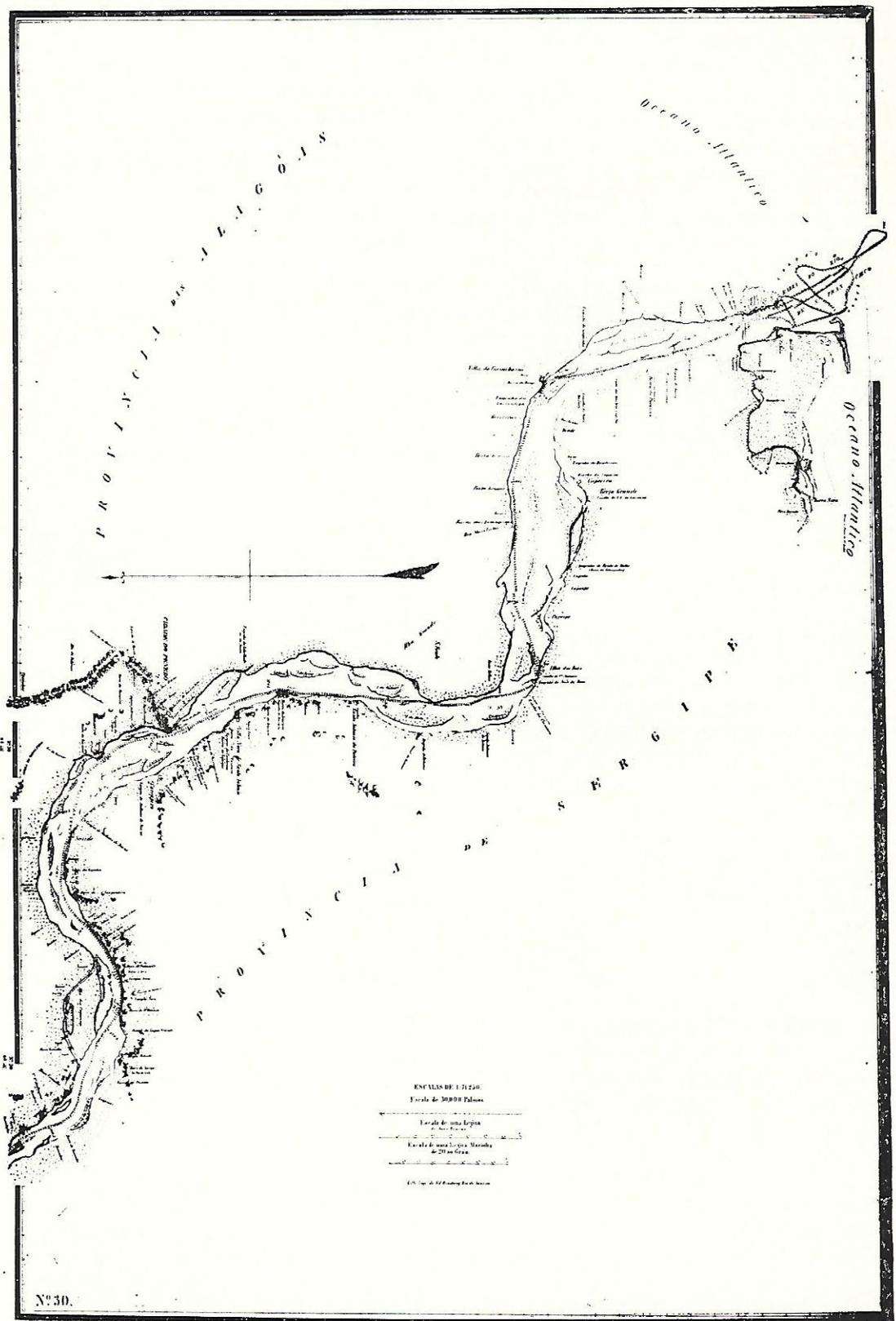
Informado Luís de Brito da presen- ça ali de perigosos remanescentes dos índios fugitivos de 1568, sob a chefia do terrível Aperipê, e receoso que a

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*.

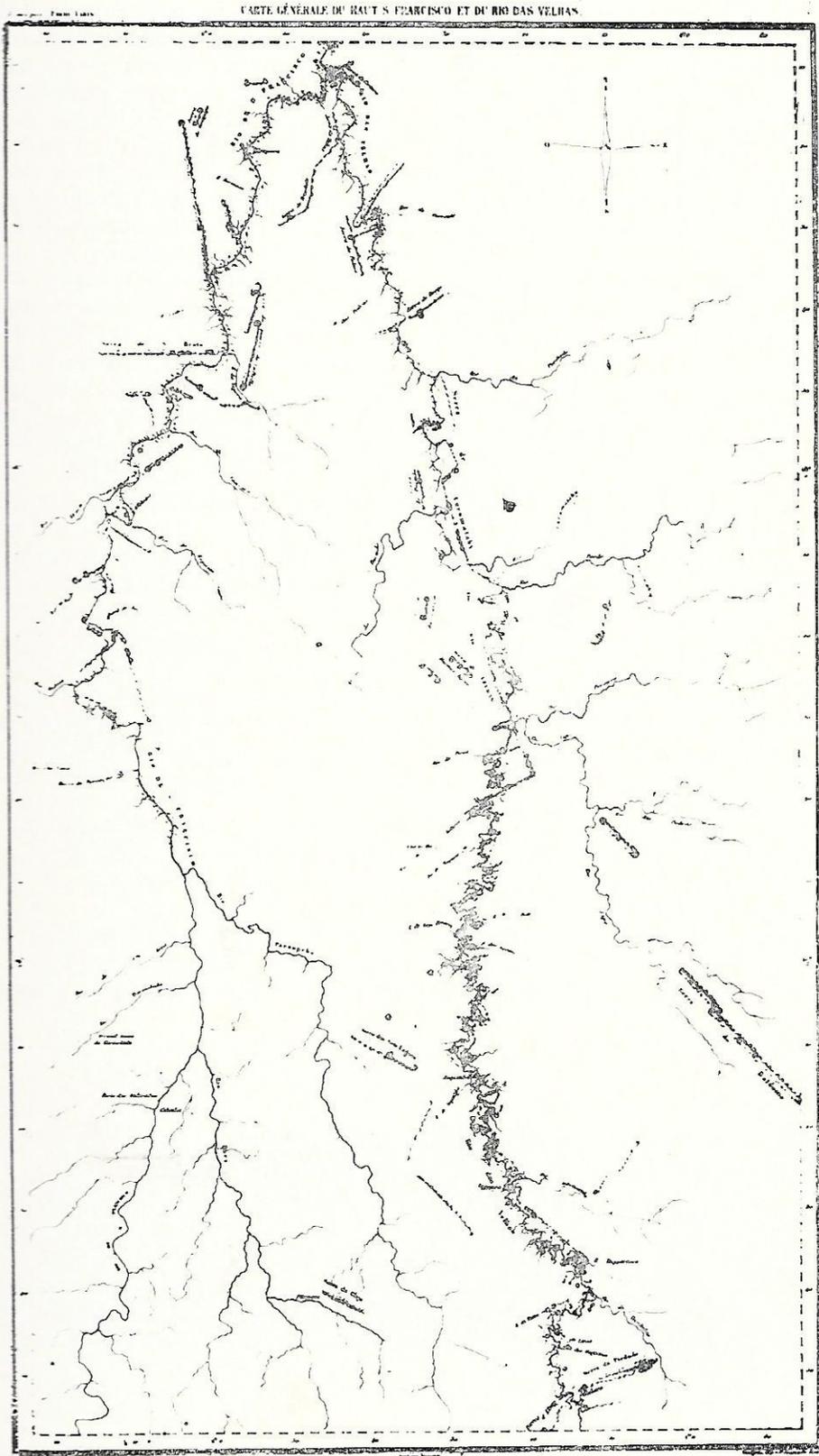
Eis o que diz Gabriel Soares:

“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

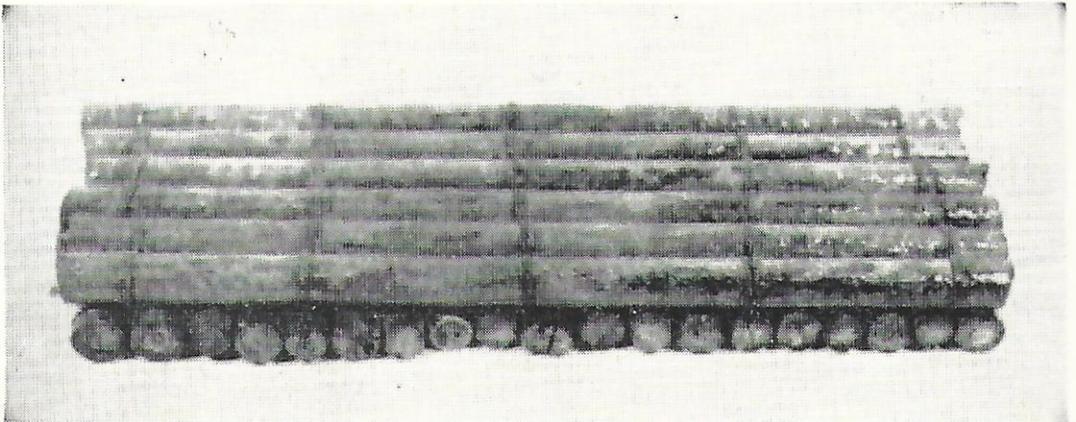
no mar ainda são retiradas doces. Os nossos, ultimamente, em anos anteriores, subiram este rio rapidamente até quase, quarenta milhas, onde era ainda bastante largo e profundo. Segundo outro testemunho dos indígenas e dos lusitanos, dizem existir cerca de cinqüenta milhas do mar e lançar-se precipitadamente 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 Espinosa. 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 Jequitaiá, atingiram aquele rio. Na altura de uma aldeia



Barcaça 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 levara”, 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*,

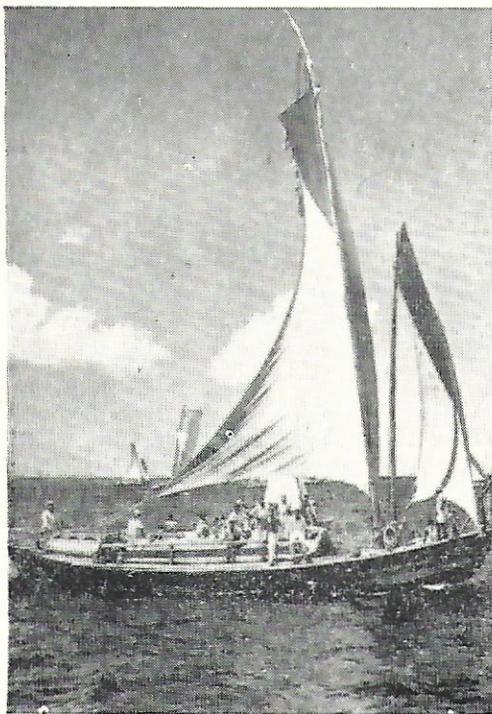
que atravessam diariamente dali para a vila da Petrolina.”³⁰

— *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 barça do Rio São Francisco.



Barça 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

província 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 Liais, 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 província.

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 província, 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 província 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 assembléa 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 assembléa 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 idéa, 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 idéa."

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.

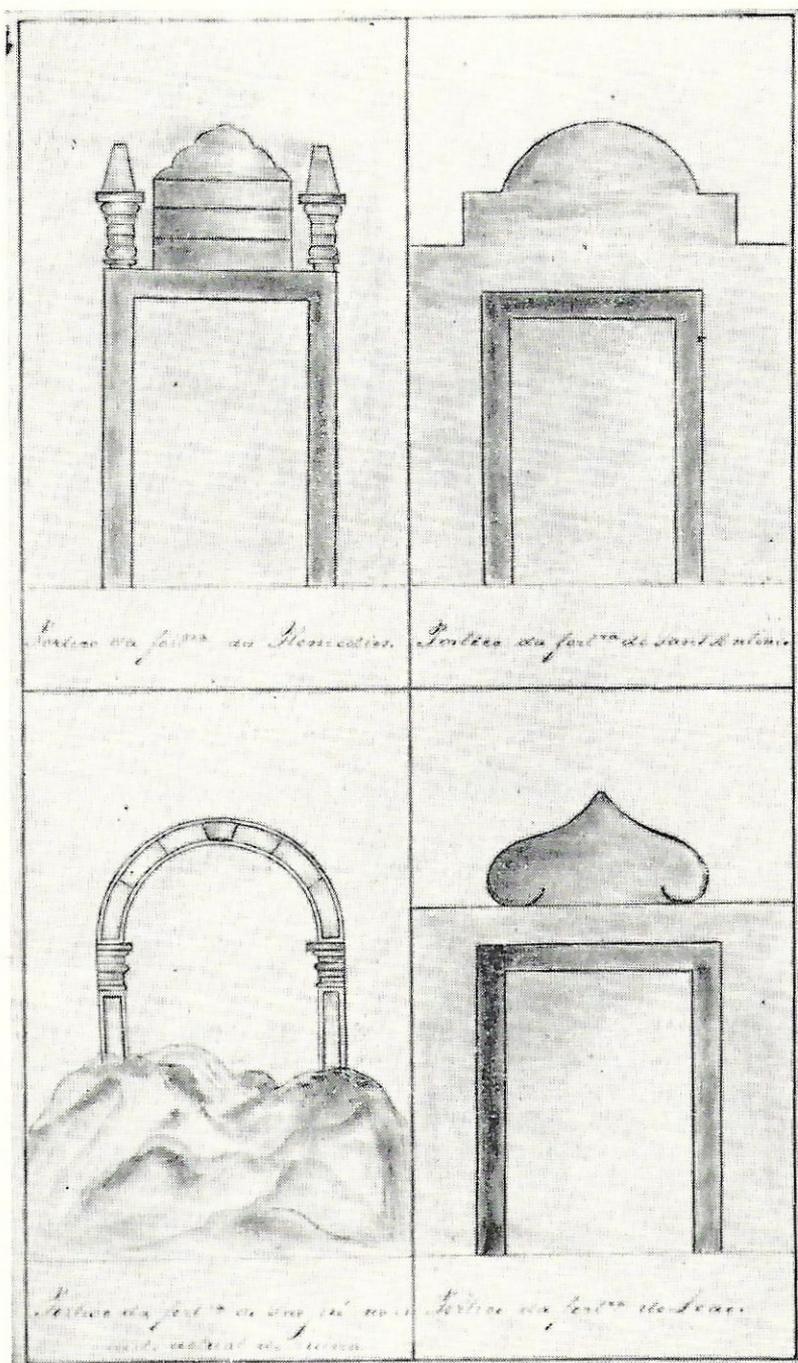
5) Fr. Vicente do Salvador, *História do Brasil*, liv. II, cap. IX, 1627.

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.





(Do Esboço das diversas fortificações do Presídio de Ferº Norº).

no seu regresso de Vera Cruz, em 1500, portador da carta de Pero Vaz de Caminha. Tendo largado a Baía Cabrália, em princípios de maio, a mando de Pedro Álvares, para informar el-Rei da terra recém-achada, bordejou a costa a prear índios e a cortar pau-brasil. Velejando apenas de dia, somente a 24 de junho avistou a ilha. Essa é hoje a versão geralmente aceita, uma vez que a ilha já era conhecida desde o mapa de 1502, mas quem primeiro a descreveria, de volta do seu *Quarto Viaggio*, foi Vespúcio, na *Lettera a Soderini*, o Gonfaloneiro de Florença, datada de Lisboa a 4 de novembro de 1504 e publicada em 1505 ou 1506: “estando já da linha equinocial para o sul bem três graus, achamos uma ilha no meio do mar, cousa de grande altura, verdadeira maravilha da natureza... provemo-nos de água e lenha. Esta ilha é desabitada, tem muitas águas doces e correntes, infinitas árvores e inúmeras aves marítimas e terrestres, tão familiares que se deixavam apanhar à mão... Não vimos outros animais senão ratos, grandes lagartos de duas caudas e algumas serpentes”.⁴

Se não foi Fernão de Loronha o descobridor, como arrendatário exclusivo do pau-brasil, nas novas terras descobertas d'além mar, justo é que seu nome ficasse ligado a uma parte do que mais tarde constituiria território brasileiro. Cavaleiro da Casa Real desde 1494, credor da Casa da Mina, como se lê de uma carta de quitação de 1498 (pela qual lhe foi concedida a cidadania de Lisboa), armou diversas naus em frotas que partiram para o Novo Mundo e o Oriente. Obrigara-se Loronha anualmente a descobrir cada vez 300 léguas de costa e a levantar uma feitoria: como tal não aconteceu, seu monopólio cessou em 1505. Contudo, confirmou-lhe D. João III, a 3 de março de 1522, a doação da ilha, concedendo-lhe o monarca brasão de armas. Ao fazê-lo fidalgo de cota d'armas, acrescentou meia “froll de lys”, em ouro, à meia-rosa vermelha do escudo que trouxera da Inglaterra, de onde era a família originária.⁵ Esta segunda doação seria ratificada ainda por D. Pedro II, em 1692, num descendente,

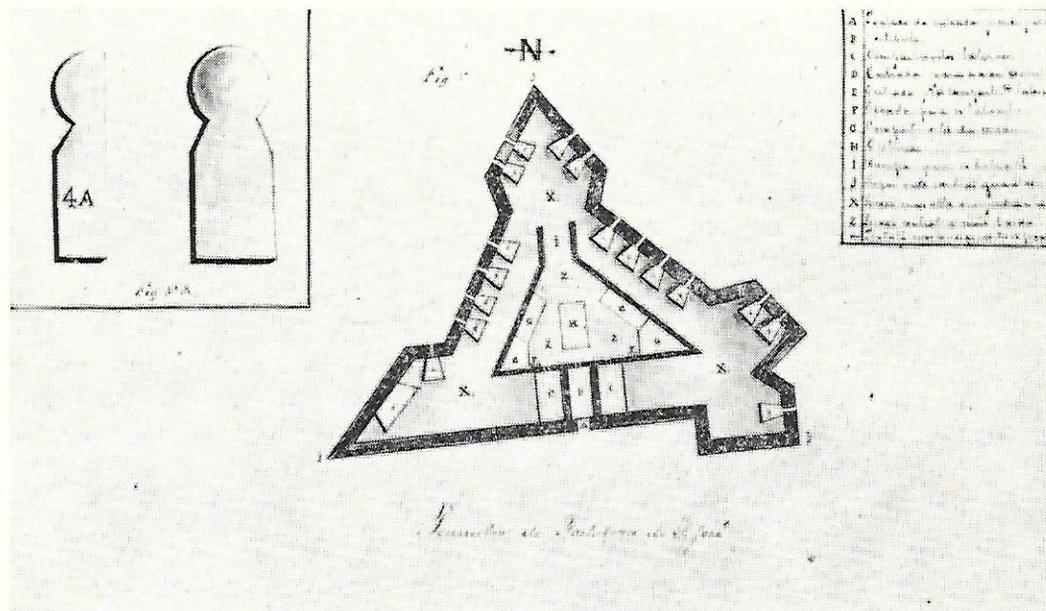
neto do último Loronha, João Pereira Pestana.⁶

Esclareceu a dúvida sobre quem fora o verdadeiro comandante da frota em que viajou Vespúcio. A. Teixeira da Mota (co-autor de *Portugalia Monumenta Cartographica*) numa erudita contribuição que trouxe ao 1º Colóquio Luso-Brasileiro de História do Brasil (1968), ao divulgar o depoimento em que dois marujos declararam no Cabo Verde que a comandava Gonçalo Coelho, pai do futuro donatário de Pernambuco.

A primeira menção da ilha na cartografia, com o nome que passou a ter de Fernão de Loronha, mudado posteriormente para Noronha (apelido mais familiar a ouvidos portugueses), aparece no fragmento da notável carta náutica do cosmógrafo Piri Réis (1513), encontrada no palácio Topkapu, o Serralho de Istambul, em 1939: “Ile de firmam delonce”. Essa carta registra pela primeira vez nomes provenientes da referida expedição exploradora de Gonçalo Coelho. Registram-no também os Reinéis no atlas de 1519 da Biblioteca de Paris como nos planisférios anônimos do mesmo palácio otomano (Pedro Reinel, 1522?) e no chamado *Salviatti*, da Biblioteca Laurenziana de Florença, (Nuno Garcia de Torreno?, 1526). Assinalam *Fernan* ou *Fernão de Loroño* Vesconti de Maiollo (1527) e Girolamo Verrazano (1528) em seus planisférios. Em três portulanos (1527/1529), Diogo Ribeiro escreve Loroña.⁷

Também Pero Lopes de Sousa, em seu *Diário da Navegação*, indica Fernão de Loronha (tanto na vinda (1531) como na volta (1532), passou ele ao largo da ilha, sem avistá-la). Adotaram ainda essa grafia Bartolomeu Velho (1561), Lázaro Luís (1563), Diogo Homem (1568) e Domingos Teixeira (1570).

Na cartografia estrangeira, Nicolas Desliens (1541), seguido por Descelliers (1550), apontam Fernando Loronha. Outros franceses: Thevet, na *Cosmographie*, e Belleforest, na *Cosmographie Universelle*, ambas de 1575, afrancesam-lhe o nome (Fernand Loronha),



Perímetro da Fortaleza de São José.

Do Esboço das diversas fortificações do Presídio de Fer^o Nor^o.

como os holandeses, a partir de uma carta de Diego Gutierrez gravada em Amsterdam (1562). Assim Mercator (1569), noutra carta avulsa, impressa, anterior à primeira edição do seu Atlas, e C. Claesz (1579) adotam respectivamente Fernand Loronho e Farnand de Loronho, tal como Ortelius (1570) e Hondius (1597), ao passo que os irmãos Jansz, de Edam (1610), em carta manuscrita, escrevem corretamente: Fernando de Loronha. Willem e Joan Blaeu, nas sucessivas edições do respectivo *Atlas Major* (1635-1662), repetem Loronho. Numa carta de c. 1650 (*Brasilia*), dedicada ao General Arciszewski, Joan gravou Noronho, a igual de Arnold Colon em seu portulano, impresso de 1649. São estes os primeiros holandeses a substituírem o L por N, pelo visto baseados na cartografia portuguesa, onde a segunda grafia (Noronha) apareceu pela primeira vez no *Atlas Anônimo* do Museu Naval de Greenwich (c. 1550-1560).⁸ Segundo sua leitura, a nomenclatura promana da expedição de Martim Afonso de Sousa (1530-1533), a qual já figura, é certo, no mapa de Gaspar Viegas, de 1534, mas que não inclui a ilha. Também Fernão Vaz Dourado assinala Fernão de Loronha, grafia adotada no *Atlas de*

Madrid, repetida no da coleção Huntington, em San Marino, que é o desaparecido da Biblioteca Real espanhola, datado de 1570 pelo douto A. Cortesão.⁹ Entretanto, Luís Teixeira, no *Roteiro da Ajuda* (c. 1586-1600) volta a Loronha, como De Bry (1592) e Plancius (1592), a igual do inglês Hakluyt em *The Principal Navigations* (1599).

Bartolomeu Lasso, contemporâneo de Luís Teixeira, adota Noronha, a partir de 1597, seguido por João Teixeira, em 1616, no *Livro que dá Rezão do Estado do Brasil*, ficando consagradas em Portugal as formas Fernão de Noronha e Fernando de Noronha, com ou sem apóstrofe. Como a ilha só foi incorporada a Pernambuco em 13 de setembro de 1700, nenhum dos atlas descritivos de *O Maritimo da/ Terra de / S. Cruz, a que vulgarmente chamam o Brasil* a inclui, pois constituía capitania à parte.

Os italianos assinalam formas estropiadas: Gastaldi (1646), Agnese (1560), Camocio (1569), Mazza .. (1584), Rossaccio (1597); ora Loroño, ora Lazono e ainda Lorena, Loronha. Coronelli (1688) num único mapa, inscreve três variantes: Fern. de Noronha, de Lorenzo e de la Rogne. Esta

última forma é a que se lê em *Histoire de la Mission du Maragnan*, de Claude d'Abbeville (1614).

Noronha é também a fórmula seguida pelos van Keulen, Johannes e Gerard — cartógrafos da West-Indische-Compagnie e outra dinastia não menos ilustre que a dos Blaeu — em seu *De Nieuwe Groote Ligtende Zee-Fakkel*, impresso em Amsterdam (1716-1753) no *Nieubrugh in de Gekroonde Lootsman*. (no *Piloto Coroado, à Ponte Nova*).

Fernão de Loronha jamais ocupou sua capitania. Não havia na ilha pau-brasil... O fato de Pero Lopes não a ter demandado, passando ao largo dela 18 léguas numa direção e 50 noutra, é mais que indicativo. E, pelo que escreveu, evidencia-se estava ele bem a par dos roteiros existentes: "Para saberdes se estais de barlavento ou de julavento (sotavento) da ilha de Fernão de Loronha: quando estais de barlavento vereis muitas aves, as mais rabifurcadas e alcatrazes brancos. E o mar é muito chão".¹⁰

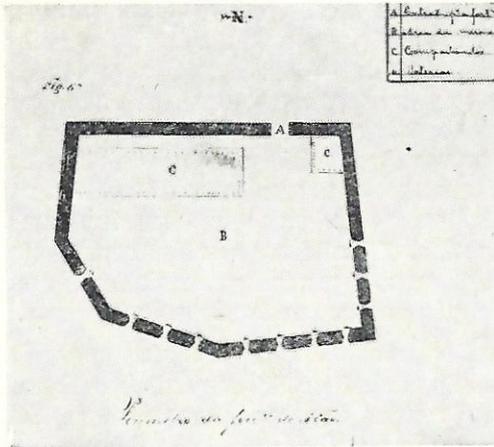
Desabitada continuava em 1558 quando à sua vista passaram Jean de Lery e seus companheiros, de volta da Guanabara, nela não se detendo apesar das dramáticas condições em que iam, o navio a fazer água, escassos os mantimentos: "isle inhabitée, rende comme une tour, laquelle peut avoir une demie lieue de circuit. Comme nous la cotoyons... je vis qu'elle était remplie d'arbres tous verdoyants... il en sortait tant d'oiseaux qui venaient se reposer sur les mats... même se laissant prendre à la main".¹¹

Pelo visto, tampouco a ocuparam os sucessores de Fernão, limitando-se a tirar confirmação da doação em cada reinado: mas houve uma tentativa de posse antes da primeira ocupação holandesa e esta de parte dos donatários de Pernambuco. Sabemo-lo por outro clássico da literatura trágico-marítima, o de Estácio do Amaral, (*Tratado das Batalhas*) que lá foi ter em 1602 no Galeão *Santiago*, cujo relato, por certo, é o primeiro por um português e bem realista: "Esta ilha é pequena, áspera e pedregosa... água salobra e ruim...

arvoredos silvestres... gado vaccum: cabras e porcos, tudo bravo: muitos pássaros marinhos e muitas rolas. Estavam treze ou quatorze escravos pretos machos e fêmeas e com eles um português por feitor". Os pássaros deixavam-se apanhar com as mãos, mas muitos tendo sido mortos, fizeram-se ariscos. Também havia caranguejos, tartarugas e grande quantidade de ratos de pés curtos, saltando *como pulgas*.

Dez anos depois, passavam por Fernando de Noronha novamente franceses numa segunda tentativa de fundarem uma *France Antartique*, desta feita no Maranhão. Embevecido, descreveu-a o já citado d'Abbeville: "très belle et gracieuse, des meilleures et plus agréable terre... forte de sa nature, extrêmement fertile... nous y trouvâmes force bons Mélons, Gyromons, Patates, pois verds, febvres & fruits excellents... quantité de Mais, & de cotton, comme aussi dos Boeufs, Chevres sauvages, Poules... et surtout une si grande multitude d'oiseaux d'espèces inconnues... bons à manger & faciles à prendre à la main...", verdadeiro *pays de cocagne* que faz pensar noutra paradisíaca descrição, a de Santa Helena, por Linschoten, em seu famoso *Itinerário* (1596), onde era também tal a abundância de caça e pesca que, a pauladas, pegavam quanta queriam. Mas, os homens que encontrou eram índios e não negros, com seu feitor português (seriam por acaso os mesmos?), "tous esclaves a exiliez dans ce lieu par ceux de Fernambourg... Ces pauvres Indiens, aussi bien que le Portugais, nous prièrent instamment de les retirer de ce lieu... Après voir demeuré quinze jours dans l'Isle de Fernand de la Rongne nous en partimes le huitième de Juillet... menans avec nous les sudits Indiens & le Portugais".¹² Deixaram-na deserta, pois, D'Abbeville, por sinal, é o quarto cronista a admirar-se da mansidão dos pássaros.

Vejamos agora de quando datam os mapas da ilha propriamente. A primazia entre os que conhecemos cabe à preciosa carta manuscrita da coleção Manuel Barata, no Instituto Histórico

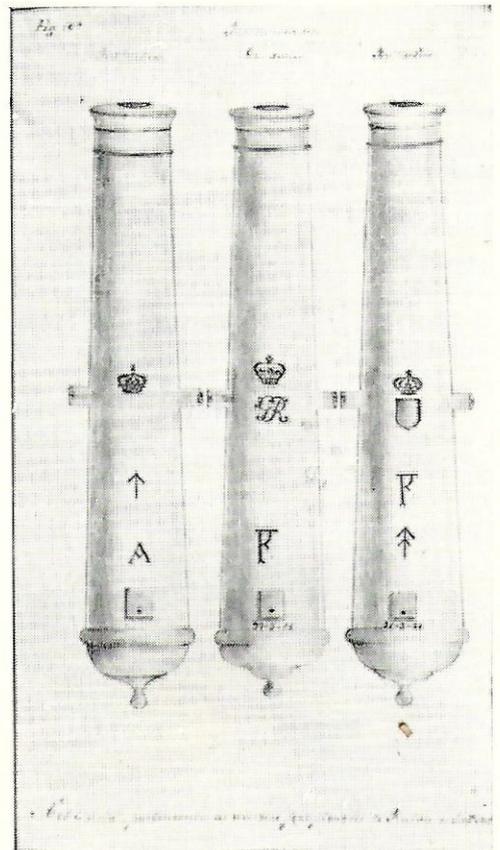


Perímetro da Fortaleza do Leão.
Esboço das diversas fortificações do Presídio
de Fer^o de Nor^o.

e Geográfico Brasileiro, inserta, com quatro outras, igualmente aquareladas e inéditas, no exemplar da versão em espanhol do atlas de Gerard van Keulen, *La Gran Antorcha de la Mar*, uma das quais leva sua assinatura e é datada de 1717.

Fernando de Noronha foi primeira e realmente ocupada pelos holandeses, em 1628, quando o Capitão Jol (o *Perna de Pau*), tendo capturado uns escravos de Angola, lá deu início a plantações, mas já antes Thomas Sickness, no *Gulden Delphyn*, da Câmara de Amsterdam da Westindisch Compagnie, havia feito escala na ilha (1626) e Piet Heyn, depois do seu segundo ataque à Bahia (1627), nela deteve-se para refrescar. Jol foi desalojado em fins de 1629, a mando de Mathias de Albuquerque — autoridade portuguesa mais próxima —, pelo Sargento-Mor Rui Calaza e seu contingente armado, que regressou (1630) com sete prisioneiros. Voltariam depois que se firmaram em Pernambuco, e novamente sob o comando de Jol, agora *Admiral*.¹³ No armazém lá erigido pela Companhia, servirá como caixeiro e superintendente de carga¹⁴ Pieter Stuyvesant, o futuro governador de Nova Amsterdam (Nova York). Seu pai, um *Dominé*, pediu à Câmara de Amsterdam, em outubro de 1635, a promoção do filho, que já estava algum tempo na ilha, sendo a

seguir transferido para o Recife e depois, como comissário, para Curaçao (1639). Isso revela que, pelo menos, tiveram os holandeses um entreposto com balcão, residências e horta (provavelmente o *Jardim Elisabeth*, que a referida carta assinala). Também fortificaram-na. Em 1649, tentaram mesmo lá produzir alimentos, quando assediados no Recife, tentativa vã, porque infestada pelos ratos.¹⁵ Refere-se Nieuhof (*Memorável Viagem...* pág. 7) a essa tentativa mas equivoca-se na data. Com a rendição de 1654, em cujos termos Fernando de Noronha foi incluída, registra-se a entrega de sete peças de ferro do reduto por eles levantado em 1646 (segundo F. A. Pereira da Costa em sua substanciosa *Notícia Histórica*),¹⁶ artilharia essa reembarcada para a Holanda nos termos daquele ato, ao ser entregue a ilha ao Coronel Francisco



Artilharia pertencente às diversas fortificações do Presídio de Fernando de Noronha.
Esboço das diversas fortificações do Presídio
de Fer^o de Nor^o.

de Figueroa, a mando do General Francisco Barreto,¹⁷ passando assim à Coroa.

Dessa ocupação, resta-nos um documento valioso: a referida carta manuscrita da ilha, de que van Keulen executou em aquarela dois exemplares,¹⁸ cujas dimensões (43 x 68 cm e 41 x 53 cm) correspondem, aproximadamente, às páginas duplas do grande atlas, mas que não chegaram a ser gravadas.

Apresenta essa carta dois perfis paralelos e superpostos, ambos tomados do ancoradouro, a noroeste da ilha: vergado em arco, o de cima, para lhe dar máxima amplitude, e rebatidos os picos e morros; bem menor e mais corretamente orientado, o de baixo, tal como a ilha é vista horizontalmente. As legendas nas duas cartelas ovais, de um e outro lado do título (*Het Eylandt Fernando de Noronho*), são em holandês e rezam, traduzidas: “*Enseada da Ilha / Ferdinando de Noronho / ou Fernando de Noronho / Situada em alto mar deante da / cidade Pharnambuco na costa do / Brasil a 3 graus 42 minutos de latitude Sul / e na longitude de 350 graus 25 minutos / em 2 perspectivas*” (a primeira), “*Em / Amsterdam / por / Gerard van Keulen / na Ponte / Nova*” (a segunda). Orientam-na três rosas-de-vento apontadas para baixo, encabeçando o subtítulo *De Baay Ferdinando de Noronho*. À esquerda, entre os dois perfis, um tronco de língua indica a escala: “*Milha alemã de 15 graus*”. À direita: “*Outra perspectiva da ilha / Ferdinando de Noronho mostra / como é vista do ancoradouro pelo capitão Grout*” (na certa algum capitão de navio, mas cujo nome não figura no arquivo da Companhia.¹⁹ Em virtude dessa autoria, é de presumir-se que seu protótipo remonte aos anos da ocupação e seja mesmo anterior a 1646, já que não indica a existência do fortim, o que lhe asseguraria prioridade de um século sobre as duas que se lhe seguem cronologicamente e constitui a mais antiga toponímia da ilha. Trata-se, na verdade, da primeira carta levantada *in situ*, com indicação das ilhas, baixios e recifes que afloram à superfície, como dos ancoradouros, sondagens e a natureza do solo submarino, tudo com

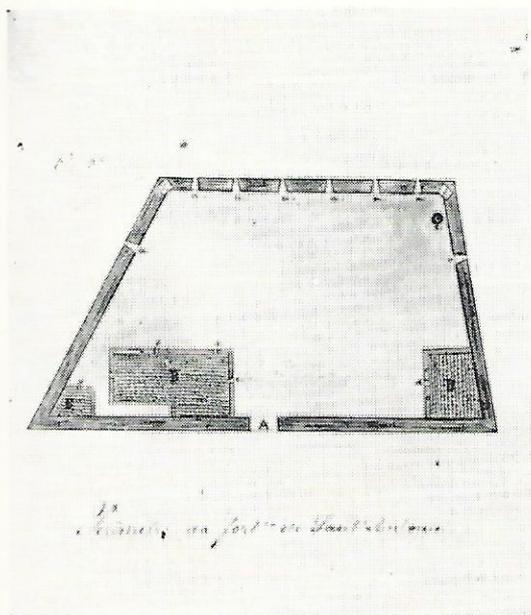
rigor cartográfico que destoa, por certo, do escarpado barroquismo com que foram delineados os contornos do Pico e demais promontórios.

Ao longo do perfil superior, da esquerda para a direita, lêem-se as seguintes legendas: “*Ilha das Cabras / Morro alto / Águas agitadas / Pico alto / Aqui há sempre água / Terras altas / Jardim Elisabeth / Duas Gai-votas / Altos e duplos penedos / Aqui só há água quando chove / Serra Alta / por trás destes recifes chegam os barcos à terra / Através deste furo vararam as ondas / Fundo desigual e pedregoso* (indicação repetida em três lugares) / *Cabras pelo morro*” (também repetida).

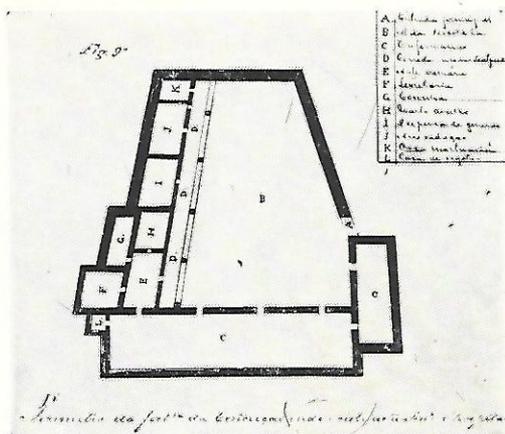
Outro vestígio da época batava, esta, porém, no domínio do folclore, é a lenda (recolhida por Pereira da Costa e ainda ouvida em 1916, por Mário Melo, de um presidiário) da Alamoia: gênio mau da ilha que surgia de uma labareda, nas noites de sexta-feira, fendendo-se a pedra do Pico — nua e loura figura — a seduzir os afoitos, que nunca mais reapareciam.²⁰

Somente em 1694, quarenta anos após Taborda, aventou o Capitão-General Caetano de Mello a idéia de fortificá-la contra entrelopos e baleeiros que faziam da ilha ponto de refresco, em suas idas ao sul. Uma carta régia de 1696 dispunha que houvesse em Fernando de Noronha uma guarnição, mas o governador de Pernambuco deixou de cumpri-la, mesmo porque não estava a ilha formalmente submetida à sua jurisdição. Por fim, a 24 de setembro de 1700, uma carta régia veio regular essa situação, atribuindo sua jurisdição administrativa à Capitania de Pernambuco. Mas, deserta continuaria, tanto que a *Compagnie des Indes*, reorganizada em 1719, resolveu apoderar-se de Fernando de Noronha, na ocasião em que andavam virtualmente rotas as relações diplomáticas entre Portugal e Espanha (com o desacato sofrido pelo embaixador em Madrid) e que forças de Buenos Aires sitiavam Colônia do Sacramento. Teve-se conhecimento, no Rio, do fato. Um emissário do Vice-Rei, Conde das Galveas, foi ver o que se

passava e encontrou a ilha efetivamente ocupada (1736) por um destacamento francês, que havia acampado e dado início a plantações. O governador de Pernambuco recém-nomeado, recebeu ordens de Lisboa (1737) para desalojá-los, recomendando-se-lhe, porém, por cautela, que o fizesse de *motu proprio* (assim o atesta Varnhagen), ordem à qual Henrique Freire não tardou em dar cumprimento. Em outubro do mesmo ano, seguiam do Recife duas fragatas com uma expedição vinda de Lisboa, comandada pelo Tenente-General Lobo de Lacerda, que não encontrou resistência. Foi então que se reconstruiu o fortim holandês²¹ e se deu início aos fortes de Santo Antônio e da Conceição, ao Norte da ilha, concluídos em oito meses e artilhados com vinte e oito peças. Lacerda voltaria à ilha em 1740, quando decidiu completar a defesa pelo Sul, com mais dois baluartes: um na porta dos Dois Irmãos e outro na do Sueste, com seis e quatro peças. A partir dessa data, começaram os destacamentos regulares de Fernando (segundo Fernandes Gama), sendo quicá lícito situar nessa altura a utilização da ilha como sítio de degredo, já que, por decreto de 26 de agosto de 1755, (1765 conforme Vas-



Perimetro da Fortaleza de Santo Antônio.
Esboço das diversas fortificações do Presídio de Fer.^o de Nor.^o



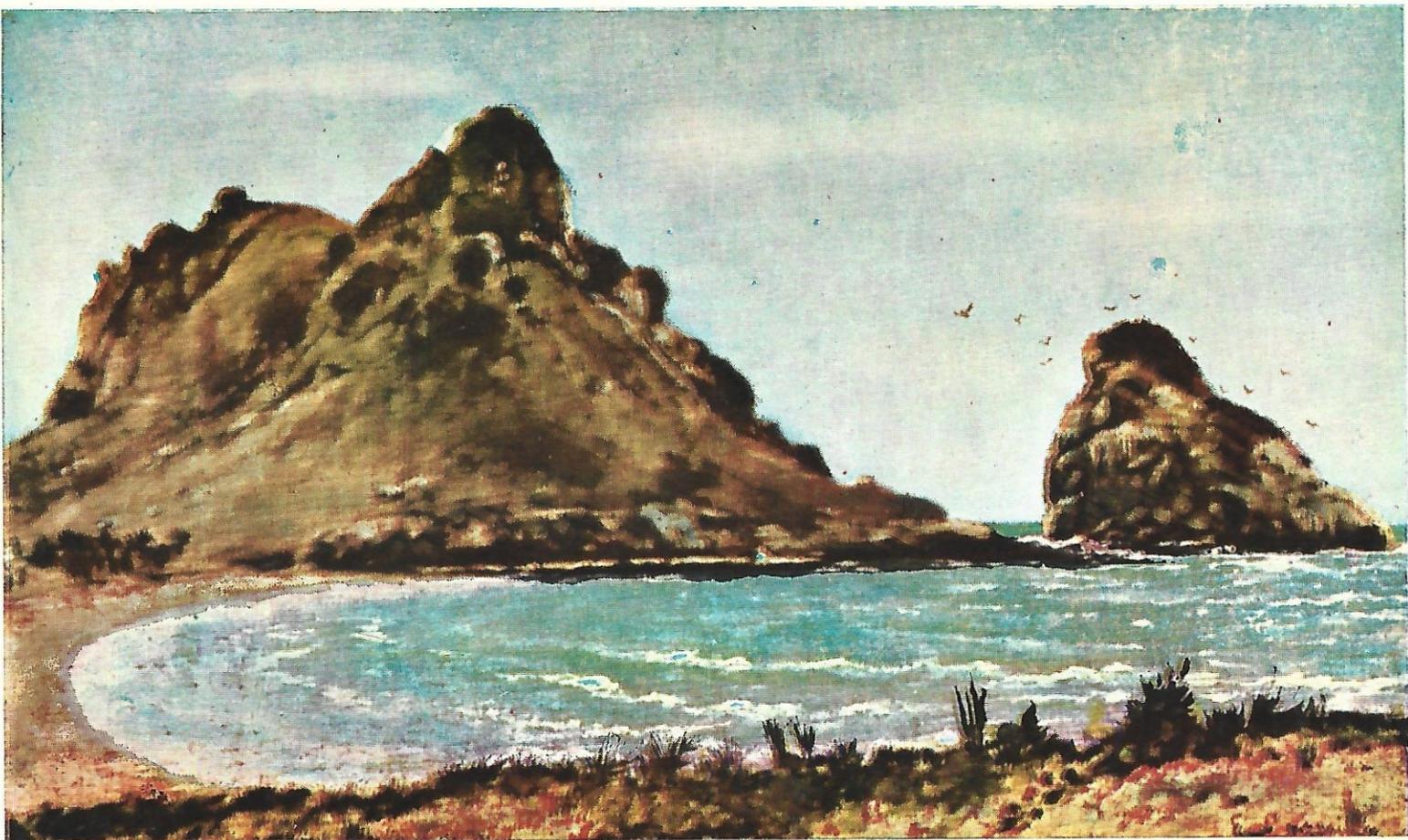
Perimetro da Fortaleza da Conceição, onde existe atualmente o hospital.
Esboço das diversas fortificações do Presídio de Fer.^o de Nor.^o

concellos Galvão, possível equívoco tipográfico numa ou noutra fonte), seria obrigado o cofre de Angola a dar 4.000\$ por ano para as despesas do presídio, situação que durará até a Independência,²² o que só tem explicação, servindo este para tal fim àquele Reino, já que, do ponto de vista militar, não havia interesse. Repetindo-se o episódio de um século antes, dessa curta ocupação francesa, resultaria o segundo mapa da ilha, soberba peça e ambiciosa no seu objetivo, que é também o primeiro impresso:

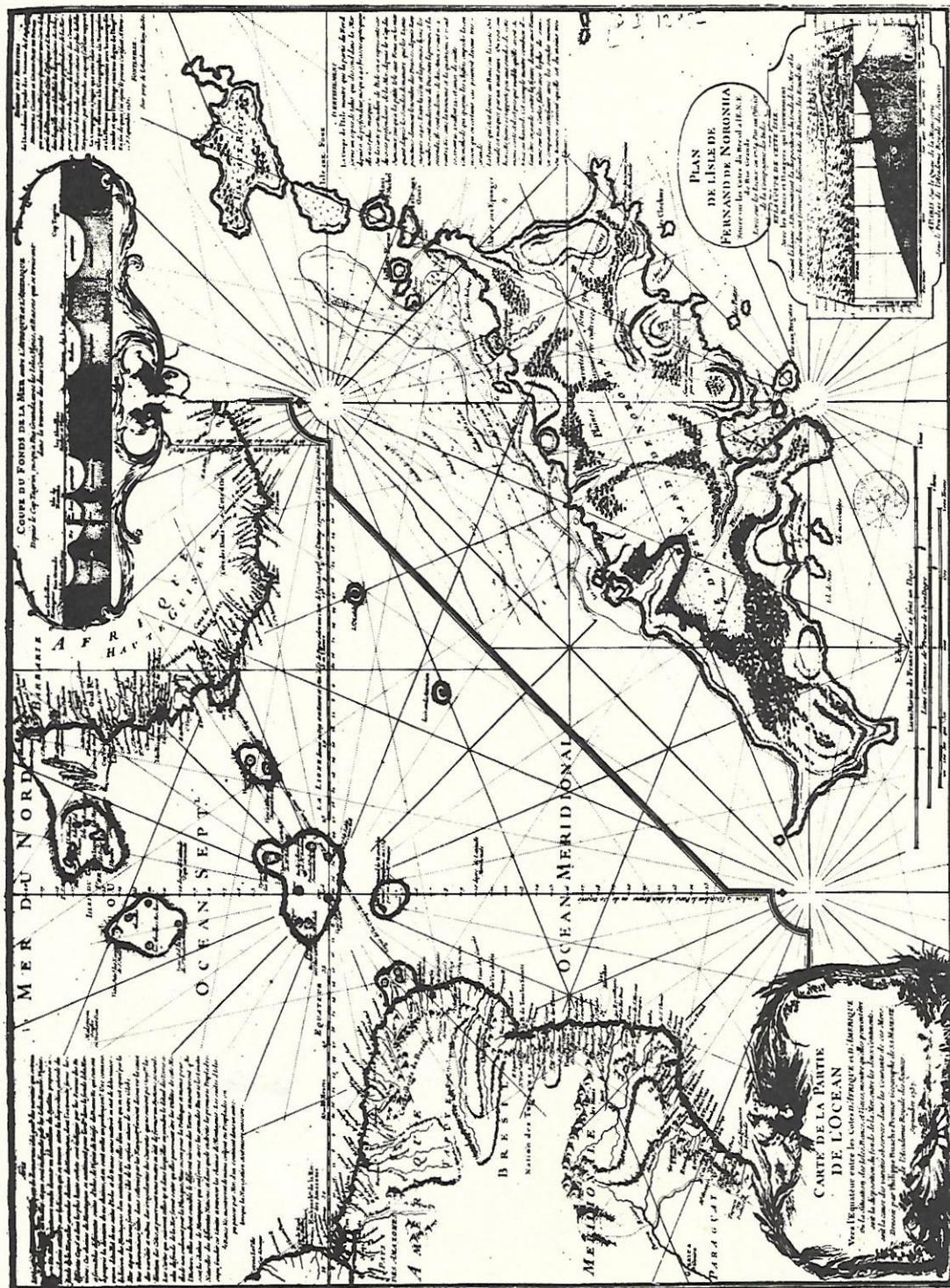
“Plan / de L’Isle de Fernand de Noronha / située sur les côtes du Brésil à l’E-NE / do Rio Grande / Levée sur les lieux en 1734 par un officier / de la Compagnie des Indes, et la Coupe de cette Isle / avec les Bancs et dangers qui l’entourent.”

Philippe Buache, “Premier Géographe de Sa Majesté”, prolífico cartógrafo (1700-1773), publicou-o em 1737 sob os expressos auspícios da Academie Royale des Sciences (à Paris, sur le Quai de la Mousserie); belíssima carta gravada, medindo 46 x 65 cm e diagonalmente dividida em duas secções.²³ A da direita intitulada:

“Carte de la Partie de l’Océan / vers l’Equateur entre les Côtes d’Afrique et l’Amérique / où la Situation des



Vista do Arquipélago de Fernando de Noronha. Óleo de E. Lassailly.
Coleção de Renato de Magalhães Gouvea.



Iles, Banes et Vigies montre qu'elles peuvent être soit la disposition du fonds de la Mer entre les deux Continents, soit la cause des variétés observées dans le Courant de ces Mers."

Neste preâmbulo, adverte Buache que seu principal objetivo é assinalar as ilhas e recifes que encontram entre a África e a América, isto é, do Cabo Tagrin ao Rio Grande, as quais aparecem em *Coupe du Fonds de la Mer* numa vinheta ao alto, caprichosamente emoldurada, debruçando-se da borda inferior desnudo menino que suspende uma sonda. Igualmente, a cartela do canto inferior, à direita do mapa em estilo *rocaille*, está envolta por molhes de canas²⁴ que nascem de uma base conchífera, horizontalmente continuada pelo perfil da ilha, para juntar-se, em cima, a cabeças infantis que sopram em quatro direções (os ventos).

Desenhou Buache na primeira secção os mapas do Brasil (de Caiena ao Guairá) e da África (do Cabo Branco à Costa do Ouro), sombreados os contornos dos arquipélagos e rochedos que afloram o oceano ao norte e ao sul da linha equatorial, mapas esses que primam pela correção topográfica e pela riqueza toponímica. Procura o cartógrafo demonstrar a tese, pela qual se tornará conhecido, de que existe uma íntima conexão entre as bacias hidrográficas e as cadeias de montanhas, a qual explica a seu ver as migrações históricas, tanto em terra como no mar, não esquecendo as implicações físicas e políticas que, de tal localização, podem decorrer.²⁵ Eis o que diz, em resumo, no texto ao alto e à esquerda, sob o título *Avis*. Nela aparece "*l'Isle Fernando de Noronha nommée I. Dauphine em 1734 par un navigateur français*" e não *Delphine*, como escreveu Varnhagen (repetido por outros), confirmando-se dest'arte que o propósito da Companhia não era no Atlântico, diferente do que a levou no Pacífico a ocupar a Ilha Maurícia, rebatizada *Isle de France*, exótico e sentimental cenário de *Paul et Virginie*. Assim se explica o acabamento caprichoso, a impor-

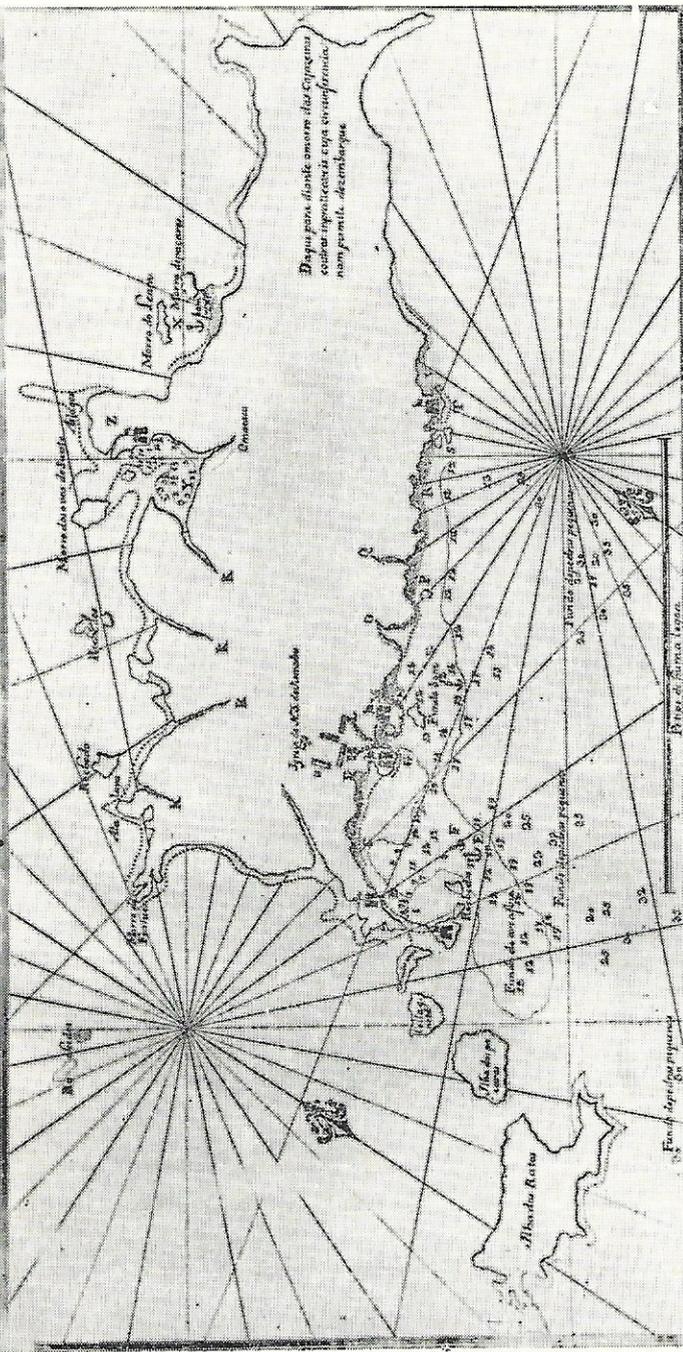
tância do mapa com o patrocínio da Academia Royale.

Na secção inferior e à direita, um *Avertissement* explica o sentido das cinco linhas pontilhadas e quase paralelas, ao longo do litoral Norte da ilha, que correspondem a cotas de profundidade e vão da *Isle aux Foux* (atual do Meio) às *Jumeaux* (atual Dois Irmãos), baixando de 0 a 40 braças, sondagens essas (acrescenta Buache), conquanto cuidadosas, nem por isso de todo fidedignas. Quais cotas de altitude, aparecem as montanhas sombreadas e do mesmo modo demarcados os pastos e matas. Os nomes são em parte tradução de topônimos portugueses, em parte novos. Ao contrário da holandesa, a nova nomenclatura sobreviverá na cartografia estrangeira como veremos quando nos ocuparmos do mapa anglo-italiano de 1837 e da carta do Almirantado Britânico, datada de 1811 e atualizada em 1852 e 1871, cuja base é um *sketch* de oficial francês, de 1760, o mesmo de que se serviu Buache.²⁶

Por ter sido Fernando de Noronha incluída no roteiro dos navios da companhia francesa, à ilha foi arribar em 1745 uma frota de Saint Malo, procedente de Callao de Lima, comandada por um oficial, que na ilha já havia servido, e na qual viajaram os oficiais espanhóis Juan e Ulloa. Em *Notícias Secretas de América*, deixaram-nos os ilustres itinerantes cabal e circunstanciado relato dessa escala. Surpreendeu-lhes a abundância de carne e frutas com que foi socorrida a faminta e sequeiosa tripulação: deixaram-nos constância da boa acolhida, conquanto vigiada, como era, aliás, de se esperar: louvaram a espaçosa solidez dos sete fortes e fortins que lhes pareceram bem artilhados, a piscosidade das águas, a variedade das espécies aladas. Só a tradução londrina de 1809 (*The Brazil Pilot*), segundo um manuscrito inédito da referida obra de Juan e Ulloa, traz o mapa de Fernando de Noronha (20 x 22 cm), apresentado à *Exposição de História do Brasil* de 1881 (n. 19.431).

A segunda referência portuguesa a Fernando de Noronha é a do cosmógrafo-mor do Reino, Luís Serrão Pi-

Mapa da Ilha de Fernando de Noronha situada em 3 graus 5 minutos de latitude do Sul e 57 de longitude do Sul, dental demonstrada com todos os portos de sua circunferencia e depois com assua prespectiva.



- A Oito anilhas na ilha em S. Antonio
- B Porto que os mares sobre a ilha com amarelo
- C Porto que pode ser a ilha de azeite
- D O porto da barra de azeite
- E O porto da barra em azeite de azeite de 17
- F O porto da barra em azeite de azeite de 17
- G O porto da barra em azeite de azeite de 17
- H O porto da barra em azeite de azeite de 17
- I O porto da barra em azeite de azeite de 17
- J O porto da barra em azeite de azeite de 17
- K O porto da barra em azeite de azeite de 17
- L O porto da barra em azeite de azeite de 17
- M O porto da barra em azeite de azeite de 17
- N O porto da barra em azeite de azeite de 17
- O O porto da barra em azeite de azeite de 17
- P O porto da barra em azeite de azeite de 17
- Q O porto da barra em azeite de azeite de 17
- R O porto da barra em azeite de azeite de 17
- S O porto da barra em azeite de azeite de 17
- T O porto da barra em azeite de azeite de 17
- U O porto da barra em azeite de azeite de 17
- V O porto da barra em azeite de azeite de 17
- X O porto da barra em azeite de azeite de 17
- Y O porto da barra em azeite de azeite de 17
- Z O porto da barra em azeite de azeite de 17

- Prespectiva vista de parte do Sudeste nas distancias
- A Ilha de azeite
 - B Ilha de azeite
 - C Ilha de azeite
 - D Ilha de azeite
 - E Ilha de azeite
 - F Ilha de azeite
 - G Ilha de azeite
 - H Ilha de azeite
 - I Ilha de azeite
 - J Ilha de azeite
 - K Ilha de azeite
 - L Ilha de azeite
 - M Ilha de azeite
 - N Ilha de azeite
 - O Ilha de azeite
 - P Ilha de azeite
 - Q Ilha de azeite
 - R Ilha de azeite
 - S Ilha de azeite
 - T Ilha de azeite
 - U Ilha de azeite
 - V Ilha de azeite
 - X Ilha de azeite
 - Z Ilha de azeite

- L Paul da casimba de azeite
- M Fortaleza de Conceição
- N Porto de azeite de azeite
- O Porto de azeite de azeite
- P Porto de azeite de azeite
- Q Porto de azeite de azeite
- R Porto de azeite de azeite
- S Porto de azeite de azeite
- T Porto de azeite de azeite
- U Porto de azeite de azeite
- X Porto de azeite de azeite
- Y Porto de azeite de azeite
- Z Porto de azeite de azeite

mentel (1613-1678), de meados do século XVII. Publicou-a o filho em 1681 (*Arte Prática de Navegar*), p. 144 da edição de Lisboa de 1940. Nela se confirma que “esta ilha já foi povoada pelos portugueses, hoje deserta”.

E a primeira carta portuguesa da Ilha teria sido a remetida para Lisboa em 1749 com a *Informação Geral da Capitania de Pernambuco*, sendo governador Luís José Correa de Sá, a qual dá uma sumária descrição do arquipélago, sua posição e coordenadas geográficas, acompanhada de uma planta geral e doutras relativas às cinco baterias.²⁷ Não foram estas reproduzidas nos *Anais da Biblioteca Nacional* (Vol. XXIII), que publicou aquela, mas encontram-se no Arquivo Ultramarino. Da planta geral, aqui incluída, existe uma cópia na Biblioteca Nacional, exposta em 1881 (n. 2304), aquarela esta datada na Bahia de 1757. Divide-se a mesma em duas secções, a superior assinalando “todos os portos de sua circunferência e depois a sua perspectiva/ae”, e a inferior é intitulada *Perspectivas vistas da parte do Sudceste* e de distâncias que vão de 1 a 10 léguas.

A primeira secção, além da planta da ilha corretamente delineada, indica os fundos entre Dois Irmãos e os Rochedos, como os fortes assinalados por torres ameaçadas (em número de seis, por certo), apresentando Fernando de Noronha num perfil igualmente arqueado, como na costa holandesa. Se a nomenclatura é mais abundante que a do mapa francês, nela não aparecem os acidentes orográficos, sendo do ponto de vista cartográfico um retrocesso. Apenas, no povoado, foram delineados vários quartéis, o posto de comando e a Capela de Nossa Senhora dos Remédios.

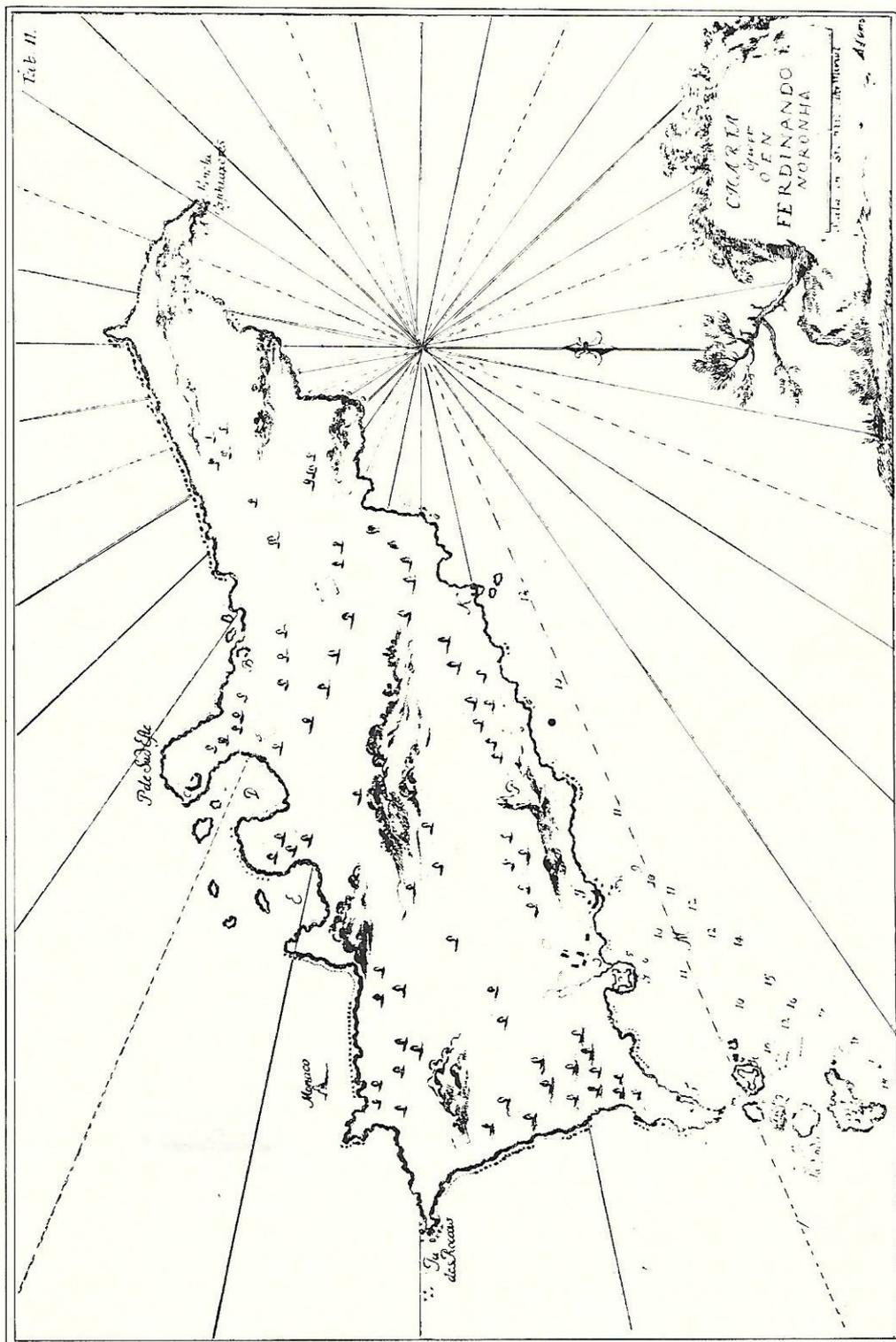
Segundo a dita *Informação*, constituíam o presidio quarenta e dois oficiais, médicos, sargentos, trezentos soldados e contava a artilharia quarenta e cinco peças de ferro. Não se fala ainda em degredados e trinta índios. O porto, da banda de oeste, admitia oito a dez navios surtos em 6 a 7 braças de fundo limpo e areia branca.

Ainda a propósito de franceses, regista essa fonte a já aludida arribada

de 1745: “três naus carregadas de ouro, prata, cacau e couros”, que receberam “boa acolhida” (págs. 330 e 331), arribada, como veremos, quase de rotina também para os veleiros da Companhia (sueca) das Índias, outrossim para os baleeiros e isso durante todo o século dezoito. Com efeito, o navio *Gustav Adolf*, ao regressar de Java, não pudera refrescar-se no Cabo da Boa Esperança, devido às tormentas, e tampouco em Santa Helena, por estar a Suécia em guerra com a Inglaterra; detém-se em Fernando de Noronha. Seu contramestre, Carl Gustav Ekeberg,²⁸ alude no livro de bordo a outras passagens, quais a do *Fredric Rex*, o primeiro navio de sua Companhia, em 1731, a do *Stockholm* em 1739 e, ainda cita outro navio.

Efetivamente, podiam os navios, ao deixar Cabo Verde, escolher duas rotas: uma, mais longa, aproveitando os alísios até a costa do Brasil, que evitava a zona de maiores calmarias; a outra, direta ao da Boa Esperança. Esta era a preferida no retorno. A primeira foi sobretudo praticada nos séculos dezesseis e dezessete e ainda na segunda metade do dezoito, pelos grandes veleiros. Havia o perigo de se aproximarem demais e serem desviados para o litoral Norte. Daí, servirem-se de Fernando de Noronha como ponto de referência. Dobrado o Cabo de São Roque, desciam pela costa com as correntes que vêm do norte. Na vizinhança do Capricórnio, desviavam-se para leste. Outros baixavam até a altura do Rio da Prata, onde encontravam a Corrente Polar e ventos dominantes na direção oeste-leste.

De Ekeberg é a carta que se segue pela ordem cronológica. Não menos corretamente levantada, assemelha-se a de Buache nos contornos do arquipélago, mas os nomes que registra, portugueses, são poucos e estropiados. Sua pormenorizada descrição da ilha saiu publicada em 1761, acompanhada do dito mapa, no *Boletim da Kung Vetenskap Akademien*.²⁹ Começa por fazer conjecturas sobre o respectivo passado, que os moradores desconheciam. Descreve o estado das fortificações, apreciando-lhes a posição estratégica,



mas acha-as insuficientemente artilhadas. Já eram sete, cuja situação assinala com letras: todas muradas de pedra e dotadas de alojamentos, cisternas etc. Como a principal, em ponto alto, não cobria a praia, fora necessário levantar, *vis-à-vis*, o Forte da Conceição. O de Santo Antônio flanqueia a passagem dos navios que vêm do nordeste e ficava junto ao novo arsenal. Na Ilha dos Ovos (atual Rasa), estava o de São José, com seus três baluartes, o mais bem situado. Dois fortins: São Joaquim (aliás Sueste) e Bom Jesus (aliás Leão) no litoral Sul, e outro, São João, (aliás Dois Irmãos), em ponto alto, ao centro-oeste, barravam o acesso por estas bandas. Estima o autor a população em seiscentas almas (quatrocentas da guarnição e o restante escravos e presidiários). Não havia embarcações, só jangadas eram permitidas, para que os presos não tentassem a fuga. Mulheres não tinham licença para acompanhar os maridos. Multiplicavam-se as cabras, vacas e bezerros pastavam às centenas, não faltando galinhas e pombos. Frutas em profusão, peixes saborosos, muitas tartarugas na Ilha dos Ratos. O arvoredor era baixo, nodoso e copado. O mata-pasto alastrava-se pelas encostas. Coqueiros estavam sendo plantados e a portulaca ganhava foros de cidadania. Francisco da Silva Soares era o quinto comandante que se sucedia na ilha.

Sete anos depois (1775), passava por Fernando de Noronha James Cook, voltando de sua segunda viagem.³⁰ Limitou-se o famoso viajante a transcrever trechos do relato de Juan e Ulloa (da edição inglesa de 1772) e a fazer observações magnéticas.

O último mapa colonial é o de José Fernandes Portugal, datado de 1798 (*Plano da Ilha de Fernão de Noronha*, nº 2306 da *Exposição* de 1881), que é autor também do *Discurso s. o estado actual da Ilha... e parecer a respeito do seu melhoramento* (n. 461 do referido Catálogo). Apresenta as plantas de seis fortes e uma perspectiva do arquipélago. Trata-se de um ex-piloto com larga folha de serviços, como militar, à Capitania de Pernambuco (ativo entre os anos de 1777 e 1809). Em agosto

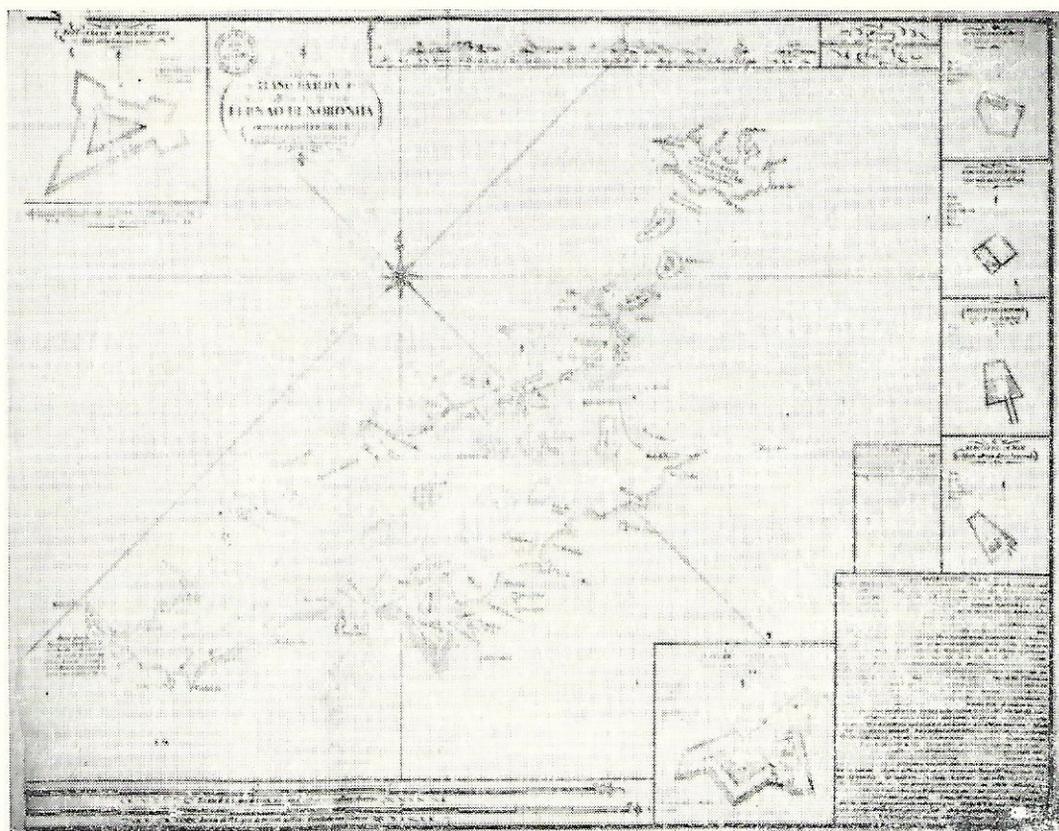
daquele ano (1798), teve lugar uma revolta da guarnição, motivada pela falta de pagamento, a qual foi sufocada pelo Alferes José de Barros Falcão de Lacerda, que, agindo com energia, fez prender os cabeças.³¹

À vista de Fernando de Noronha passa, em princípio de março de 1816, o veleiro americano *Calphe*, trazendo a missão artística francesa. Debret desenhou o escarpado Pico, uma das aquarelas inéditas da Fundação Castro Maya.

Em 1817, desembarcava na ilha o mesmo Falcão de Lacerda (que entretimentos comandara o presídio em . . . 1811/12), a fim de lá proclamar a Revolução Pernambucana, recrutar homens válidos e trazer para o continente a munição que pudesse. Depois de cravar a artilharia que não pôde transportar, regressou ao Recife com trezentos homens entre soldados e sentenciados, dando cabo ao presídio, a respeito do qual corriam no Recife rumores de atrocidades, de que fez eco o *exato* Koster.³² Absolutos eram os poderes do comandante. Um navio lá ia ter duas vezes por ano. Não havia capelão que nela quisesse servir. Careciam de tudo.³³ De 1817 data a revogação da medida que proibia a presença de mulheres. Em agosto chega uma expedição capitaneada por A. J. Ferreira (informa Guilherme Auler em *Os Fortes de Fernando de Noronha*, Recife, 1947) que encontra tudo desmantelado, canhões enterrados ou cravados. No relatório ao Capitão-General Luís do Rego, só restavam vinte e cinco peças em condições, informou o capitão que pedia a remessa de noventa e oito de diversos calibres. Seu substituto, o Coronel Pimentel, preocupa-se com o reaparelhamento bélico, pois constava-lhe a partida de Buenos Aires de corsários beligerantes. Houve uma recuperação parcial.

Criou-se um núcleo colonial, em 1819, para onde seriam conduzidos índios aldeados de Cimbres e Escada, mas que ficou no papel.

Em 1821, verifica-se seca cruel, não ficando uma folha verde. Levaram em procissão uma imagem de São José à



Capela dos Remédios e logo choveu torrencialmente.

Quando da Confederação do Equador, o Presidente Pais de Andrade designou comandante a L. de Moura Accioly, logo afastado após o fracasso do movimento separatista. Em novembro de 1825, chega o Eng^o Bloem e restabelece o governo central.

Em 1830, escala na ilha o navio inglês *Chanticleer* (Capitão H. Foster, cujo capelão, W. Webster, em sua *Narrative of a Voyage to the Southern Atlantic* — Londres, 1834), é mais um a gabar as belezas naturais, a vegetação densa dos morros, as praias arenosas, que domina altaneiro o Pico. Dos fortes escreveria: “all of which seemed to have every advantage that nature can give them... so disposed as wholly to command all the anchorage and landing places”. Foster elabora belo mapa que também parece copiado de Buache, a julgar pela nomenclatura traduzida do francês para o italiano, por vir à luz

numa obra publicada em Nápoles (1854).

Dois anos depois será Darwin quem passa por Fernando de Noronha, na memorável viagem do *Beagle*. A edição ilustrada do seu *Journal* (1890) mostra na página de rosto uma vinheta com o Pico inclinado, um gigante de “melted rock into yielding strata”. Observou o naturalista com mais objetividade, “The whole island is covered with wood, but from the dryness of the climate there is no appearance of luxuriance”. O Capitão Fitz Roy deixou-nos uma estatística: duzentos soldados sob o comando de um major, oitocentos moradores, trinta mulheres e umas poucas crianças.

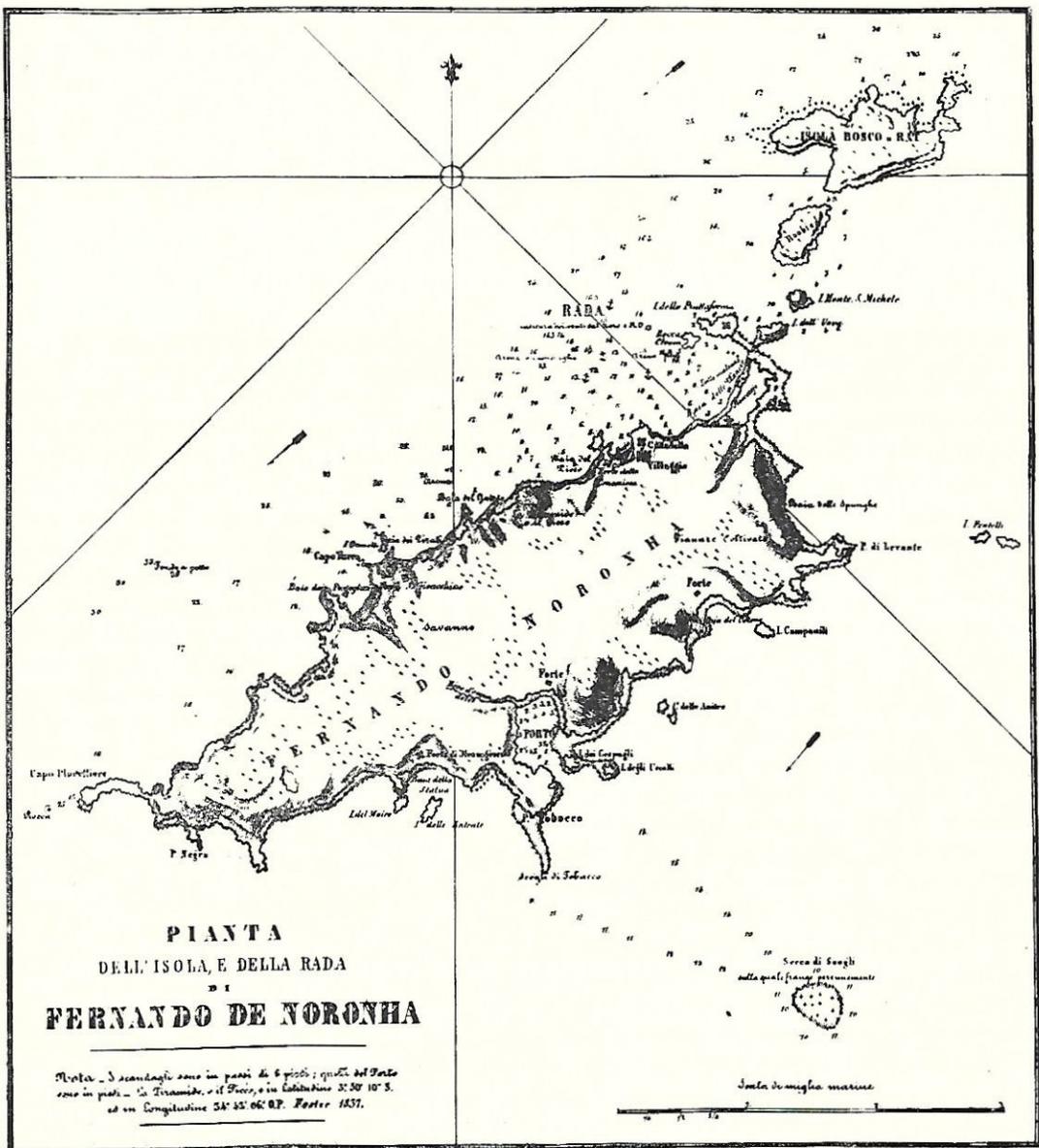
Lisonjeiro é o relato do oficial napolitano da Fragata *Amália*, que escoltou D. Teresa Cristina ao Rio, em 1843. De volta à Europa, o Tenente Eugênio Rodríguez, reunindo o material hidrográfico existente, publica sua monumental *Guida Generale delle Navigazione... de l'America del Sud* (Nápoles, 1854),

ilustrou-a com inúmeras vinhetas panorâmicas e mapas, um dos quais, de *Fernando de Noronha*, aparece como da autoria de um Foster (evidentemente o capitão do *Chanticler*) e datado de 1837.³⁴

Como seus predecessores, registra Rodriguez a fertilidade do solo, a abundância de frutas e legumes, a beleza das flores. Comandava a guarnição, ainda de duzentos homens, um coronel; havia cirurgião e capelão, mas poucas mulheres. A marinha mantinha na ilha bem provido depósito do necessário à

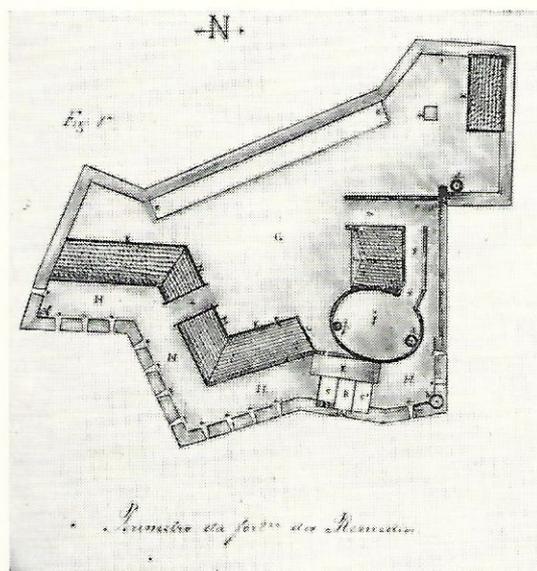
navegação a vela, que lhe mereceu os mais rasgados elogios (não fosse a obra dedicada ao rei, irmão da nossa segunda imperatriz): “Il governo brasiliano con iscopo veramente filantropico e que onora l'incivilimento maritimo di quella nazione, vi tiene un magazzino di cordami, stoppe, chiodi, rame, catrame ed altri oggetti di servizio ai bastimenti di necessitá... a prezzi iguali a quelli d'Europa” (pág. 560).

Segue-se cronologicamente circunstanciado relatório, proveniente do ar-

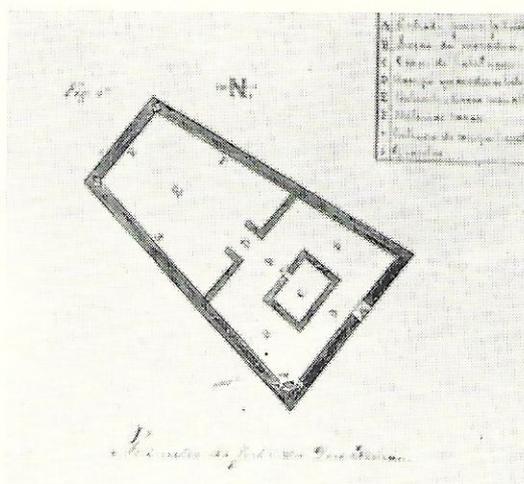


quivo do Visconde de Uruguai, sobre o estado de conservação e o armamento de nove fortes, intitulado *Esboço das diversas fortificações do Presídio de Fern^o de Nor^a*. Sem data nem assinatura, é um trabalho de engenheiro militar que o instruiu com plantas, quadro demonstrativo das respectivas altitudes e da artilharia encontrada, da qual desenha umas poucas peças com suas marcas.³⁵ Ao tentar um levantamento histórico das mesmas, descobriu o autor algumas datas (1715, 1773 e 1776) pintadas à tinta e carvão que não oferecem, portanto, *caráter de autenticidade*, salvo a lápide insculpida na portada do de São José, a qual indica as datas de 1758 e 1761, para sua fundação e conclusão. Efetivamente, a primeira (1715) é tardia demais para ligá-la às instruções de 1694/1696 e temporã para as obras iniciadas por Lobo de Lacerda.

Entretanto, confrontando-se os mapas aqui citados, é possível acompanhar a progressiva aparição das fortificações e subsequente desaparecimento. Assim, o de Buache (1734/37) assinala um *ancien fort*, precisamente no lugar do dos Remédios, o primitivo holandês. Embora discorde de tal antigüidade, o autor do *Esboço* alude à tradição que o ligava à época holandesa,



Perímetro da Fortaleza dos Remédios.
Esboço das diversas fortificações do Presídio de Fern^o de Nor^a.

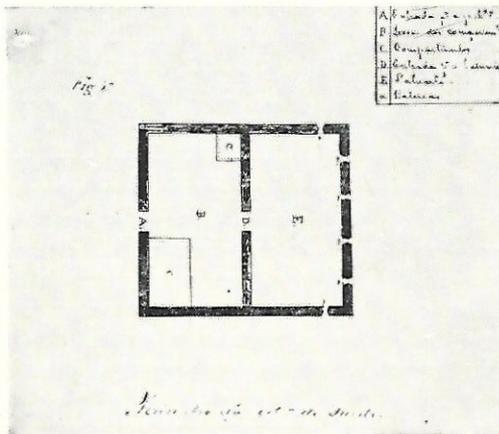


Perímetro da Fortaleza dos Dois Irmãos.
Esboço das diversas fortificações do Presídio de Fern^o de Nor^a.

mas — estava certo — o forte que viu foi o reconstruído. Desconhecendo o mapa francês, não tinha conhecimento de ruínas do forte anterior.

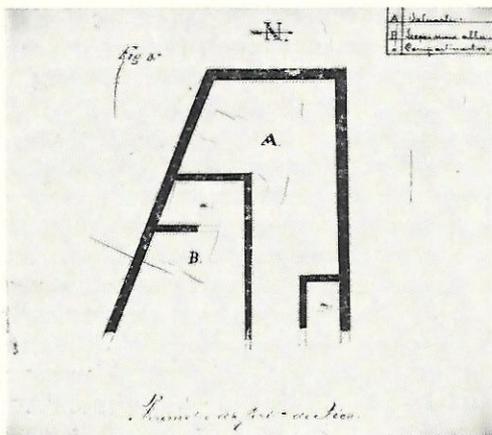
O mapa que acompanhou a *Informação* (1749) localiza os Fortes São José, Santo Antônio, Remédios, Conceição, Dois Irmãos e Sueste mediante simbólicas portas ameadas. No suco de 1760 surgem dois mais: Boldró, junto ao riacho do mesmo nome, e Leão, em frente à ilha do mesmo nome. Tal número subirá a nove com o do Pico, o qual ficava a duzentos metros do penhasco, quase totalmente destruído, segundo a tradição, por pedras roladas do alto. Pela forma trapezoidal que apresentam, todos de alvenaria, parecem contemporâneos os mais recentes: Leão, Boldró, Dois Irmãos, Sueste e Pico, um deles concluído em 1778. O mesmo militar, no seu relatório, informa só estarem em condições Remédios e Santo Antônio (artilhados o primeiro com dezoito peças e o segundo com quatro, conquanto fossem em número de vinte e quatro, e oito as respectivas baterias. Conceição servia de hospital e o *Parque de Santana*, também dantes fortificado, fora reduzido a quartel. São José, que ainda montava onze peças, tinha-as corroidas e seus ouvidos cravados por *pregos perfeitamente batidos* (Falcão havia bem cumprido o seu mandato). Os demais esta-

vam desartilhados e em tal ruína que “repará-los... importaria uma reedificação total” (palavras do relatório). Não é, pois, de surpreender que, em 1830, Foster/Rodríguez acusem apenas sete (Citadela ou Remédios, Santo Antônio, São José, San Joacchino (aliás São João) ou Dois Irmãos, Mezzogiorno ou Leão, e Sueste).



Perímetro da Fortaleza do Sueste.
Esboço das diversas fortificações do Presídio de Fer^o de Nor^o.

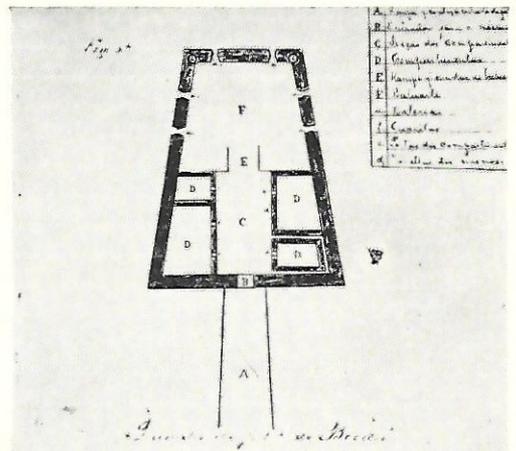
Em meados do século, estiveram presos em Fernando de Noronha os principais chefes da Revolução Praieira: Jerônimo Vilela, Lopes Netto, Borges da Fonseca, Pais Barreto, Abreu e Lima; muitos gaúchos de Piratinin, revoltosos paraenses e baianos. Comandantes que se sucederam no presídio



Perímetro da Fortaleza do Pico.
Esboço das diversas fortificações do Presídio de Fer^o de Nor^o.

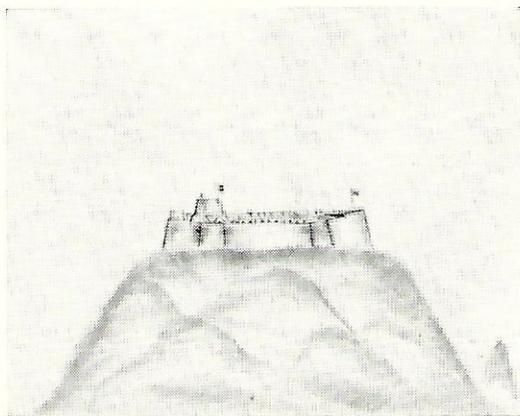
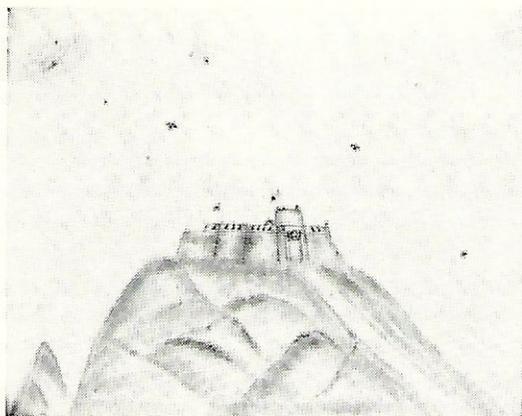
publicaram notícias, como o Coronel Gomes Leal em 1857. De passagem, em 1863, Beaurepaire Rohan escreveu excelente trabalho: *A Ilha de Fernando de Noronha*, publicada em 1942 (*Arquivos*). O professor de Indiana, J. C. Branner deixou três estudos sobre sua geologia e a fauna, divulgando-os na *Revista do Instituto Arqueológico*. Também nela publicou Pereira da Costa seu já referido estudo de cento e vinte páginas, após ter passado na ilha o mês de abril de 1887, outro testemunho sobre o estado das fortificações. Salvo a dos Remédios e Dois Irmãos, que ainda tinham suas muralhas, o resto, segundo ele, se encontrava em *adeantado estado de ruínas*.

Com a proclamação da República, novamente passou a jurisdição de Fernando de Noronha, inclusive do presídio, ao Estado de Pernambuco. Em maio de 1916, esteve no arquipélago o Governador



Perímetro da Fortaleza do Boldró.
Esboço das diversas fortificações do Presídio de Fer^o de Nor^o.

dor Manuel Borba. Continuava em condições Remédios; os demais fortes não passavam de escombros, os canhões espalhados pelo chão, a ponto de propor-se Guilherme Auler, secretário do Território Federal, criado por decreto-lei a 9 de fevereiro de 1942, balizar com marcos os fortes que teve dificuldade em localizar, sugerindo a restauração de alguns pelo então Serviço do Patrimônio (SPHAN). Desde agosto de 1938, havia sido o presídio transfor-



Fortaleza dos Remédios, pelo lado da barra e do mar.
Esboço das diversas fortificações do Presídio de Fer^o de Nor^o.

mado em colônia agrícola destinada à “concentração e trabalho de indivíduos perigosos à ordem pública ou suspeitos de atividades extremistas, colônia essa transferida para a Ilha Grande na data da criação do referido Território.” Novamente figuras da política e das letras lá estiveram confinadas durante o Estado Novo.

Dada sua posição estratégica, a 345 quilômetros do Cabo de São Roque, e seus nove quilômetros de extensão por três de largura, foi o Arquipélago de Fernando de Noronha, na Segunda Guerra, o ponto mais avançado da defesa nacional, como depois, no início da era espacial, desempenharia importante papel, durante dez anos (até 1969), ao serviço dos norte-americanos, como estação de rastreamento para satélites terrestres. Foi essa uma terceira presença estrangeira na ilha, mas de cooperação científica e amistosa.

Tanto em 1760, segundo Ekeberg, quanto em 1830, como observou Webster, diversos córregos ainda davam água de beber, parecendo que não se conhecia até a segunda data os problemas atuais de abastecimento, reduzido a duas nascentes, sendo salobre a água que jorra dos poços artesianos, o que obriga a captar a das chuvas mediante a construção de açudes. Nos primeiros séculos, não há alusão por parte dos viajantes às longas estiagens, à

vegetação rarefeita (muito pelo contrário) ou ao solo pedregoso que agora observaram membros do séquito presidencial, quando da visita, em novembro de 1971, do General E. Garrastazu Médici, o primeiro Chefe de Estado a pôr os pés em Fernando de Noronha. Impressionou-lhes a proliferação de ratos, sapos e lagartixas. Explicação dada: a ausência de gatos. Divulgaram-se nessa ocasião os últimos dados sobre a população: 1239 habitantes, sendo 800 civis e o restante militares e seus dependentes. Há, hoje, um centro hospitalar, com dez leitos, dotado de gabinete cirúrgico, laboratório e enfermaria. Funcionam escolas primárias. Seu governador atual sonha com fazer da Ilha um ponto turístico de atração internacional.³⁶

Fez em 1972 exatamente meio século que escalava em Fernando de Noronha o hidroavião *Lusitânia*, tripulado pelo Almirante Gago Coutinho e pelo Comandante Sacadura Cabral, numa das etapas históricas da primeira travessia aérea do Atlântico Sul, façanha repetida em 1927 pelo paulista João de Barros, no monomotor *Jaú*. Também em 1972, finalmente, no quadro das comemorações do sesquicentenário da Independência do Brasil, foi incluída no roteiro nacional do primeiro Imperador antes de serem seus ossos sepultados definitivamente na cripta do Monumento ao Ipiranga.

NOTAS

1) Vide "O mapa mais antigo do Brasil" em *História da Colonização portuguesa no Brasil*, II, págs. 275 a 279, estampa à pág. 260. Porto, 1921.

2) Explica-se, segundo Duarte Leite, como sendo de São João, o Ermitão, (27 de março) o dia em que a frota teria zarpado da ilha (II, pág. 279). Entretanto é como S. *joanne baptista* que ela aparece no *mapa-múndi* de c. 1580, do Museu Britânico (Egerton 2803), como na carta do Atlântico Sul desse mesmo Atlas.

3) Fernão de Loronha obrigara-se a mandar todos os anos homens e navios a terra. "É pouco provável que aqui jamais viesse", anotou Capistrano à *História de Varnhagen* (I, pág. 118).

4) C. Malheiros Dias: "A expedição de 1503", obra citada, II, págs. 288 a 291, Porto, 1923.

5) "escudo partido em palla a primeira parte de prata vermelha na cabeça hũa mea froll de lys de ouro pegada com meia rosa vermelha e a outra parte de verde com a mesma froll de lys douro e mea rosa vermelha ao pee e na cabeça hũa pomba de prata voando, elmo de prata sarado paquife de prata e verde por tymbrea a mesma ponta..." apud Antônio Baião: "O comércio do pau-brasil," obra citada, II, estampa à pág. 327. Porto, 1923.

6) Autor e obra citados, II, págs. 340 a 343. Desse documento se deduz que, em 1547, já havia entregue Fernão de Loronha sua alma ao criador. Teria nascido entre 1470 e 1475.

7) Em estudo sobre *O Planisfério Castiglióni*, Armando Cortesão, autoridade máxima na matéria, leu na estampa 37 que o ilustra (*Portugalia Monumenta Cartographica*, I, pág. 95, nota nº 4), Fernan de la Rona, topônimo, por sinal, quase ilegível. Na que se lhe segue (38), de 1527, aparece *Fernã de L. ...a e*, na de 1529 (39), *Fernã de Loroña* ou *Loroño*, variantes que talvez não o sejam, já que os três *mapa-múndi* de Ribeiro são virtualmente idênticos.

8) *Portugalia Monumenta Cartographica*, II, estampa 195 E, Lisboa 1960.

9) Obra e volume citados, estampas 242 a 258, e 259 a 277, Lisboa 1960.

10) Eugênio de Castro, *Diário da Navegação...*, I, págs. 103 a 379, Rio de Janeiro, 1927.

11) *Voyage... du Brésil*, pág. 388, La Rochelle, 1578.

12) *Histoire de la Mission... du Maragon*, Paris, 1614, págs. 53 e seguintes.

13) Título temporário que às vezes davam aos comandantes de flotilhas os holandeses.

14) G. A. Cox: "A primeira carta impressa de Curaçau", no *Anuário* de 1659 do Ned Historische Scheepvaart Museu, pág. 59 (títulos traduzidos do holandês).

15) C. R. Boxer: *The Dutch in Brazil*, London, 1960, pág. 221.

16) "A Ilha de Fernando Noronha" *Revista do Instituto Arqueológico*, 1887.

17) *Inventário das armas e petrechos bélicos que os holandeses deixaram em Pernambuco... até 1654*, Recife, 1940, pág. 69.

18) Existe um segundo exemplar, idêntico, na Biblioteca Universitária de Leiden (Fr. Müller, cat., Amsterdam, 1891, nº 2434).

19) Informação do Prof. J. A. Gonçalves de Mello, que nele fez repetidas pesquisas em profundidade.

20) Apud L. da Câmara Cascudo (*Geografia do Brasil Holandês*, Rio de Janeiro, 1956, págs. 68 e 70).

21) Uma carta francesa levantada nessa data assinala a existência de um *ancien fort* no local em que está o dos Remédios.

22) *Memórias Históricas...* Tomo IV (1848), págs. 347 e seguintes.

23) Posteriormente, foi esse mapa incluído, com alterações mínimas, em *Cartes et Tables de la Géographie Physique ou Naturelle* (15 Mai., 1757), Paris chez Dezanche, Successeur des Srs. de L'Isle et Buache, "premiers géographes du Roi", sendo Fernando de Noronha o único em formato grande, de desdobrar, entre os vinte numerados que o Atlas contém (um da França, outro de Paris e nove tábuas de texto).

24) Talvez tábuas, motivo ornamental sugerido pelos jones da ilha assim intitulada, que fica à entrada do Port (Ponta de Sueste).

25) Essa tese sobre as *Chaines de Montagnes, qui traversent les Terres et les Mers, et qui sont comme la Charpente du Globe Terraquée*. Lida por Buache a 15 de novembro de 1752 na academia, como se lê na Pl. 1, do Atlas a que se refere a nota nº 23, prancha essa encabeçada por uma vinheta, finamente gravada com as armas reais e flanqueada por dois alegóricos medalhões. A vinheta mostra uma calota do globo, com-

preendendo a América Meridional, o Oceano Atlântico e a África, os dois hemisférios ligados por uma cadeia marítima que vai do Cabo Santo Agostinho, ao longo de Fernando de Noronha, e uma linha de rochedos e vigias, ao Cabo Tagrin, a qual liga o nosso Planalto Central e os Andes à Serra Leoa.

A Nova Holanda ou o Continente Austral ainda não estava totalmente delimitado e a Cordilheira Andina passava por ser a mais alta das então conhecidas.

Nessa segunda tiragem do mapa, a data *septembre 1737* desaparece da cartela inferior esquerda mas não do privilégio da Academia Royale, no canto superior direito, onde figura a numeração da prancha (XVIII), privilégio essa datado de 8 de setembro, 1737.

²⁶⁾ Apresentou o Arquivo Militar à *Exposição de História do Brasil de 1881* (n. 2308) um "Plan & View of the Island Fernando Noronha taken on board the Colchester Man of War, 1760.

The Plan from a French ms. by Mr. Deslequellens 1733, with some explanation from Buache's Plan of the Island. Hydrographical Office, 1811". Eis a primeira edição do mapa do Almirantado Britânico reproduzido no vol. II da *História da Colonização Portuguesa no Brasil*.

²⁷⁾ São elas os fortes dos Remédios, onde eram guardadas as munições do presídio, da Conceição, em frente, de Santo Antônio, situado numa ilha, de São João Batista e o reduto de São Joaquim de Sueste. Como este número é menor do que o contado antes pelos oficiais espanhóis, a conclusão a tirar é que ditas plantas antecedem a data da *Informação* como ainda a de 1745.

²⁸⁾ Carl Ekeberg é autor de duas importantes obras sobre a Ásia, passando por excelente desenhista. Fez nove viagens à China. Amigo do célebre Lineu, levou ao Oriente os botânicos A. Spaermann (1765) e J. Wallenberg (1771), a seu pedido.

²⁹⁾ Vol. XXII, pág. 55 a 69. Traduziu-o o então Secretário da Legação do Brasil, S. da Ponte Nogueira, que teve a gentileza de fornecer-me cópias de ambos os documentos. Começada essa tradução a partir da página nº 59 da publicação, foi recentemente completada quanto às primeiras por gentileza do Consulado Geral da Suécia no Rio.

O curioso é que Ekeberg cita a Pierre d'Avity (*Description generale de l'Amerique*, Paris, 1643) e desconhece o relato anterior de d'Abbeville que se refere à mesma passagem pela ilha em 1612, lá encontrando um

feitor português e certo número de índios destrerrados de Pernambuco, entre machos e fêmeas: treze a quatorze, segundo o capuchinho, dezoito de acordo com d'Avity.

³⁰⁾ *A Voyage to the South Pole*, v. V., London, 1777.

³¹⁾ *Exposição dos serviços prestados pelo coronel J. de B. Falcão de Lacerda... desde 1798 até 1848*, (Pernambuco, 1849).

³²⁾ Assim o qualificou R. Burton em seu *Highlands of Brazil*.

³³⁾ *Apud* L. da Câmara Cascudo: *Viagens ao Nordeste*, C.E. IV, 1942, págs. 71 e 72.

³⁴⁾ Como Foster faleceu afogado no final da viagem, a data real deve ser 1830.

³⁵⁾ Como explicar-se que tal documento da alçada pernambucana fosse parar às mãos de Paulino Soares de Sousa? Quando ele foi ministro, em 1842/43, o presídio ainda não havia passado à Pasta da Justiça (o que só se verifica em 1877). Consultada, porém, a *Vida do Visconde...* pelo seu bisneto, que generosamente me facultou o exame e a reprodução das estampas, lê-se às páginas 198 e 199 que "sua atividade como Ministro dos Estrangeiros de 49 a 53 é prodigiosa. Em tudo ele mexe, para tudo ele olha..." É Paulino quem toma a defesa do Senado dos atos de Honório como presidente de Pernambuco (1849-53). Nessa coincidência, não estará o elo da cadeia? Pela ortografia e apagado da tinta, o relatório não parece posterior e já vimos porque não podia ser muito anterior (já que em 1817 só foram encontrados vinte e cinco canhões quando ele enumera cinquenta e cinco ao todo). Neste caso, o relatório poderia ser o enviado a 13 de agosto de 1849 pelo Brigadeiro Sérgio de Oliveira que procedeu a um inventário a pedido do mesmo presidente (publicado por Auler no seu citado trabalho, págs. 46 e 47, juntamente com outros que vão de 1817 a 1857). Esse inventário, no número de peças, corresponde ao do *Esboço*, tratando-se então de uma variante ilustrada e mais elaborada.

Por outro lado, como Conselheiro de Estado receberia Uruguai originais e cópias de documentos que não tinham que ver com sua pasta. A ilha, aliás, como fronteira avançada em pleno mar, possível escala para o tráfico negro, de certo modo ficava afeta ao Ministério dos Estrangeiros. Podia ser, pois, que este como outros que enriquecem seu arquivo, nele se encontrasse graças ao prestígio de que gozava o estadista.

³⁶⁾ *Jornal do Brasil*, Caderno VI, .. 22/6/1972.

ANEXO I *

Visitada no ano de 1760 pelo navio
da Cia. Sueca das Índias Orientais,
Príncipe Frederico Adolfo.

Descrita por Carl Gust. Ekeberg

Pequenos e incertos ventos começaram, logo que deixamos Java, a fazer mais lenta do que supúnhamos a viagem de volta pelo mar das Índias, e violentas tempestades vindas do ocidente atrapalhavam nosso curso, quando a ponta Sul da África devia ser contornada até o começo do mês de maio, fazendo com que a Baía de Tafel no *Caput Bonae Spei*, que era o nosso porto previsto para provisões, não pudesse ser procurada com segurança, visto que tempestades vindas do nordeste, que costumam rasar nesta época do ano, tinham já iniciado sua fúria, fazendo pouco convidativa a chegada àquele lugar, tão importante para nós. Assim sendo, ficou resolvido continuarmos a viagem para Fayal, uma das Ilhas dos Açores e, navegando ao longo da *Ilha Ferdinando Noronho*, ali fazer nossas provisões de água e outras necessidades. Em vão permanecemos ainda mais alguns dias, na esperança de melhor tempo e chegarmos ao nosso primeiro destino. Foi no dia 4 de maio que deixamos de ver essas praias entre a pequena Ilha de Daffen e a Baía de Sal-

danha, que havíamos seguido durante dezoito dias, quando encontramos uma esquadra de cinco navios holandeses que voltavam de diferentes lugares na Índia, e que acabavam de deixar o *Capo Bon Spei*. Logo em breve, deixamos tanto a costa de Monomotapa como a nossa companhia holandesa, com um bom vento norte por detrás, que pouco depois virou novamente para o nordeste, com tempestades até 11 de maio, quando aos 30 gr. e 51 min. de latitude, 5 gr. ao oeste do Cabo, um vento mais brando e mais auxiliar nos recebeu. O curso foi retificado para a Ilha de Sta. Helena, para garantia da navegação. O tempo não permitiu que fizéssemos um caminho mais curto, assim como procurássemos colocá-la ao longo do paralelo ou arriscássemos chegar perto de mais da ilha e sermos vistos, por motivo de inquietação de guerra, assim que, como desejávamos, chegamos ao longo dela à meia-noite do dia 24 de maio, com a vantagem de que a perdemos de vista novamente pouco antes do amanhecer.

* Traduzido até a página 55 por gentileza do Ministro Carl-Johan Groth, Cônsul Geral da Suécia. O restante, conforme a nota 29, foi traduzido pelo antigo Secretário da Legação do Brasil na Suécia, Ministro S. da Ponte Nogueira.

Para superar as incertezas encontradas nos mapas, sobre a *Ilha Ferdinando*, assim como a insuficiência de dados fornecidos pelos que a haviam visitado, era necessário um cálculo mais certo a fim de nem fazer o caminho maior nem deixarmos a ilha atrás, pois se escolhêssemos um curso quando estávamos a 120 minutos ou milhas marítimas no lado oeste, levando em consideração os enganos do compasso, isto nos deveria levar a sua latitude.

Tínhamos aqui um pouco de ajuda, com um diário feito em 1739, a bordo do navio *Fredric*, nessas águas. A agulha magnética, que naquele tempo, nas proximidades de Sta. Helena, acusava um engano de 8 graus ao noroeste, tinha agora aumentado para 11 graus e essas mesmas diferenças continuaram durante o resto do caminho. Nem as observações feitas pelo primeiro oficial do mesmo navio, George Baron, durante a sua primeira viagem no ano 1737, podiam ser confiadas. A primeira a encontrou a 24 gr., 5 min., a oeste de Helena e 3 gr., 45 min., latitude sul; a última na longitude 25 gr., 18 min., e latitude 3 gr., 55 min. A diferença dava margem para desconfiar das duas. As diferenças de sul ocorriam também no diário do *Fredric*, o que deu motivo para acreditar-se que alguma corrente, então como agora, era o motivo. Nosso interesse pela ilha não permitia que modificássemos os cálculos com base em incertezas, e depois de, no dia 5 de junho, termos alcançado a latitude de 3 gr., e 45 min., e 21 gr., 41 min., ao oeste do meridiano de Sta. Helena, no dia 7, pela manhã, encontramos a ilha, e na tarde do mesmo dia ancoramos na baía normalmente chamada Remédios.

A *Ilha Ferdinando Noronha* está situada ao nordeste da costa brasileira, a 300 milhas marítimas ON de *Cap Roccas*, e 340 NO de Pernambuco, estando sob a jurisdição daquele governo. As observações que fizemos foram de seu lado Noroeste. Um sol da tarde sem nuvens, um horizonte limpo, e pela pequena diferença entre as observações, depois de calculada a declinação do sol pela última tabela de sol, ficamos

certos da latitude da ilha, durante três dias, por meio de seis oitantes refletores, a 3 gr. 47 min. ou 3 gr. 47 min. 30 seg.

Nosso cálculo no mar deu-nos sem correção 25 gr. 36 min. longitude oeste de Helena, fazendo, segundo a observação de Doct. Halleys, com que a posição da Helena fique a 6 gr. 30 min. a leste de Londres e coloca *Ferdinando* a 31 gr. 6 min. a oeste de Londres ou 16 gr. 20 min. a oeste de *Teneriffa*. Esta diferença de longitude dada pela diferença de sul, faz, após cuidadoso exame, somente 0 gr. 24 min. Assim sendo, pelos nossos cálculos fica *Ferdinando* 26 gr. a oeste de Sant. Helena, ou 16 gr. 53 min. a oeste de *Teneriffa*, o que diferencia somente 0 gr. 10 min. do Mapa de Variações, que nesse setor, isto é, entre Helena e *Ferdinando* considero o mais correto.

Aqui tenho oportunidade de mencionar o engano dos mapas holandeses nesta parte do mundo. A longitude entre *Cap. Bon Spei* e Helena, e entre Helena e *Ferdinando* não difere entre os mapas e entre as distâncias reais. Mas ainda há erros maiores sobre a real localização da Ilha Helena, que colocaram a mais de 14 gr. de *Teneriffa*, quando realmente está a 9 gr. 7 min. O engano teve sua origem, sem dúvida, no erro de longitude, no qual resolveram marcar *Cap. Bonae Spei*, e baseados somente na distância percorrida pelos navios, que em geral fazem de *Teneriffa* a este *Cap.* 38 a 39 gr. Pieter Goos começou seus mapas com esta longitude para o Cabo, a qual foi depois seguida pelos outros. Kolb confirmou a mesma para 37 gr. 55 min. embora Fontenay, Tachard e Le Comte, por meio de seus cálculos de astronomia, encontraram a somente 36 graus.

Observações posteriores a diminuem ainda mais, e o Abade De La Caille ultimamente comprovou 34 gr. 14 min. que os últimos mapas de variações aprovaram, e que se diferencia das holandesas em 5 a 6 graus. Este engano já se alargou pela Helena, Ascención, *Ferdinando* e outros lugares nessas águas.

Não podíamos com a mesma certeza, como a da latitude, marcar o desvio da agulha magnética nesta ilha, em relação às diferentes circunstâncias

entre os nossos compassos Azimuth, mas uma observação no ano de 1754 feita pelo falecido diretor Ekström, com agulha artificial deu:

Noite de atracar	0° 40 — N a E
Duas vezes na baía	0 45 — N a E e
Um dia após a partida	0 40 — N a E

o qual, considerando-se suas decisões, parece ser seguro.

O Mapa de Variação de 1744 dá à ilha, falsamente, um meridiano 1 gr. 30 min. N a E e do Baron ano 1733, 2 gr. 00 min. N a E.

Durante as horas do dia que a água, enquanto estávamos lá, aqui corria, as luas cheia e nova deveriam fazer maré alta de K 5-1/4. É desconhecida a época em que a ilha foi descoberta e isso pouco preocupa seus habitantes. Sem dúvida, foi a mesma descoberta na primeira navegação do litoral brasileiro e seu descobridor é algum *Ferdinand Noronho* ou *Fernand Larono*, de quem não há informações, e que lhe deu o nome. Chamam-na os franceses *Ferdinand de la Rogne*. Parece, também, que não foi ela povoada desde logo, pois, os portugueses, empenhados em ocupar regiões mais importantes, disso estavam impedidos.

Fredric Rex, primeiro navio da Companhia Sueca das Índias Orientais, achou a ilha deserta, não encontrando quaisquer sinais ou restos de habitantes, apesar de P. d'Avity dizer em sua *Description Generale de Amerique*, descrição essa muito curta e imperfeita, publicada em Paris, no ano de 1643, que *Rasilles* e *Ravardier* encontraram aqui, em 1612, um português e dezoito índios, com mulheres e crianças, desterrados de Pernambuco.

Pouco depois da partida do navio *Fredric*, a Companhia Francesa das Índias Orientais ocupou a ilha com algumas famílias, que foram expulsas em 1737 pelos portugueses, os quais acabavam de instalar-se quando da escala do *Stockholm* e do *Fredric*, em 1739. Devido às incursões estrangeiras contra o comércio do Brasil, o rei de Portugal considerou importante sua defesa.

Para tal fim, tem sido fortificada, desde então, nos lugares mais convenientes, com diversas obras de defesa.

A principal, uma fortaleza de quatro bastiões, chamada *Neustra Signiora de Remédios* (v. mapa, tab. II, let. G) está situada em uma colina sobre a enseada. Sua altura impede a defesa de tropas na praia e, por este motivo, construiu-se ao lado uma *redoute*. Neste local, edificou-se a igreja, casa do comandante, quartéis, corpo da guarda e o próprio posto de comando. A uma distância de 300 braças, do lado direito, e a uns 30 ou 40 passos da praia, na entrada da baía encontra-se uma bateria (v. let. I) chamada *Fortaleza de Conceição*. Na parte NE ergue-se uma construção semelhante, a *Fortaleza St. Anthoine*, que flanqueia, de um lado a passagem dos navios e de outro, parte da enseada. Neste local, junto à praia, foi construído um grande arsenal. Na Ilha *Morro des Ovos* (v. let. H), que está mais próxima à enseada, edificava-se a *Fortaleza de St. Joseph*, de três bastiões, e que de todas as fortificações era a melhor situada. A profundidade das águas não chega a impedir que para ali se transportem, em carros, os materiais de construção. Havia, igualmente, no centro da ilha, orientada para N. O. (v. let. K), uma trincheira em uma elevação chamada *St. Juan*, além de outras duas semelhantes, destinadas a impedir desembarques pelo S. E. Uma delas (v. let. B) denomina-se *St. Joachim* e *St. Anna* a outra (v. let. C), todas com muros de pedra, dotadas dos alojamentos necessários, mas ainda insuficientemente artilhadas. As demais edificações da ilha consistiam em algumas cabanas e casebres para os que cuidam do gado.

Cerca de quatrocentos soldados compunham a parte principal da população

da ilha, sob a administração de Don Francisco de Silva Soares (sic), capitão de infantaria, com seus oficiais, dois sacerdotes, um médico, um secretário e um escrivão. A outra parte da população era constituída de malfeitores, condenados no Brasil a penas mais ou menos longas. Havia, ainda, alguns negros, escravos de oficiais e soldados, num total de seiscentas almas. Na maior parte eram brasileiros, substituídos, dois ou cada três anos, por outros vindos de Pernambuco. Assim, já era esta a quinta permanência do governador na ilha.

Não tinham as mulheres permissão para acompanhar os moradores até aqui. Nem mesmo o governador e seus oficiais podiam trazer seus parentes. Como não seria aqui eficiente uma guarnição de frades que, não tendo a consciência preocupada com objetos provocantes, poderiam, em sua inocência, ser de alguma utilidade para o povo.

Estende-se a ilha de NE. E até SO e O. com um litoral de 10 a 11 milhas marítimas. Sua forma é quase triangular e tem altitude média. Encontram-se áreas planas e de solo rico e fértil, entre as elevações, todas cobertas de árvores grandes e pequenas e diversas espécies de plantas, por nós desconhecidas, que permaneciam em uma primavera contínua, graças à uniformidade do calor solar. Na parte NO da ilha, ergue-se de uma colina arborizada um penedo cinzento, liso, inclinado, de formato curioso e que à distância tem a aparência de uma grossa torre de igreja cortada ao meio. A parte SO, irregular e mais acidentada do que o lado oriental, curva-se em um pequeno promontório na direção NO. As ondas, constantemente agitadas por ventos de leste, encontram aqui maior resistência e terminaram por abrir através das rochas (v. let. A) uma passagem em forma de arco. Consistem as praias deste lado de pequenas enseadas arenosas, separadas uma das outras por promontórios frágiosos, bem como por rochedo de altura variável e pedras submersas. Na direção NNO, cinco ilhas cercadas de ilhotas formam, desde o promontório

nordeste, uma proteção para a enseada ou baía (v. let. M) contra os ventos de quadrante leste. Na ilha mais interior (v. let. H), denominada *Morro de Ovos*, achava-se construída a *Fortaleza Joseph*. Outra, mais elevada, (v. let. Q), situada mais ao largo, tinha recebido, devido ao seu aspecto, o nome de *Sella Genetta*. A mais setentrional (v. let. S), que também é a mais extensa e acidentada, chama-se *Ilha des Rattes*. Tivemos permissão para retirar madeira das pequenas capoeiras que a adornam. Nos lugares mais planos, havia lançado suas raízes uma quantidade de pepinos e *portulacae*. As demais ilhotas, de um lado e doutro da ilha principal, estão entregues a gai-votas de toda a espécie. Os canais entre as ilhotas apenas davam passagem a embarcações pequenas. A praia vai deste promontório, consagrado a *St. Anthoine*, em direção sul, na largura da ilha, até a *Puncta des Roccas*, a uma milha da qual existe um recife perigoso. Em seguida, o litoral formava, a sudeste, duas enseadas fechadas por ilhotas, que serviam de ancoradouro a pequenas embarcações. Chama-se uma delas *Praya Francisco* (v. let. E) e a outra *Praya de Sud-Este* (v. let. D), terminando, deste lado, entre penhascos rochosos e abruptos, no estreito promontório ocidental.

Poderia parecer, à vista de sua proximidade da linha equinocial, que o calor fosse insuportável, mas os constantes ventos frescos do leste, que sopram do quadrante SE ou NE, conforme o Sol esteja ou não no Hemisfério Norte, trazem à ilha um ar límpido e refrescante. Duas vezes por ano, a passagem do Sol, nos equinócios, traz fortes aguaceiros. Por outro lado, quase nunca está o céu encoberto por nuvens paradas ou por nevoeiros, que podem provocar enfermidades pela sufocação e ar insalubre. Os únicos óbitos verificados em um ano e meio foram de dois indivíduos que, descuidadamente, adormeceram ao ar livre e contraíram forte resfriado e disenteria.

Anteriormente, já disse que a ilha produzia grande quantidade de árvores que para nós eram desconhecidas. Nenhuma delas parece servir para ma-

deira, pois eram nodosas, de tronco baixo e copado. Ao mesmo tempo, por serem firmes e cheias de galhos podem ser úteis para outras finalidades. Umhas havia que se assemelhavam à cerejeiras, outras parecidas com nossa avelã, tanto no porte como na folhagem. O outono, que já havia começado, bem como nossa curta estada aqui, eram obstáculos a que melhor se estudassem essas árvores. Não se deve deixar de mencionar outra espécie de árvore, mais baixa, que, pelo tronco e pela folhagem, lembra o bordo, crescendo por toda a parte e produzindo um fruto o qual, quando maduro, é do tamanho de uma noz e cuja casca peluda encerra três caroços oleaginosos, de cor marrom. Tinham esses frutos tal força que provocavam em quem os comia violentos vômitos e diarréia. Encontravam-se aqui, igualmente, muitas plantas que desconhecíamos, em sua maior parte agora despojadas de sua beleza. O capim *Matapasta*, que, a bem dizer, sufoca e desterra todas as outras leguminosas, tinha-se espalhado pelas encostas e terrenos planos, de tal modo que formava pequenas elevações e tinha-se de abrir caminho através delas com toda decisão. Em sua parte superior apresentavam belas flores amarelas e tinham numerosas bainhas verdes e alongadas. O capim dominava livremente, pois os moradores da ilha, que poderiam fertilizar os jardins com suas cinzas e aproveitar os capinzais para culturas ou pastagem, em vista de sua curta permanência deixavam esse esforço para seus sucessores. Também o gado não tocava o capim, como se ele fosse de mau paladar.

A *Portulaca*, que em Ascensão, Helena e muitas ilhas nestas paragens serviu para curar o escorbuto de muitos marinheiros, adquiriu, também, em Fernando de Noronha, foros de cidadania. Entretanto, agora, por falta de chuva, não aparece na abundância costumeira. Há uma espécie de pepino que cresce bravio em uma das ilhas e cujo gosto não é de todo mau, somente se distinguindo dos nossos por uma ponta estreita. Suas sementes são mais duras e redondas.

Nas hortas havia uma quantidade de bananeiras ou *plátanos*, bem como uma espécie menor de limões, chamada *lemonkes* e laranjas doces. Viam-se árvores que, ao mesmo tempo, brotavam, floresciaam e ostentavam frutos verdes e maduros. Do outro lado da ilha, havia-se iniciado, em pequena escala, o plantio de cocos. Os únicos temperos de cozinha eram representados por alguns pés de mostarda e a couve de folha grossa. Encontravam-se também, abóboras, melancias de forma alongada e o milho.

Como na Ilha de Ascensão, as cabras, soltas aqui por algum marinheiro de bom coração, multiplicaram-se de maneira inacreditável, tanto assim que, ao passar por aqui o navio *Fredric*, pela primeira vez, foram pegadas sessenta e três cabras em uma hora. Entretanto, quando a ilha passou a ser visitada com maior freqüência, ao mesmo tempo que aumentava sua população, tiveram as cabras de sofrer grandes reverses e agora pastam em pequenos grupos, buscando os bosques apertados entre as montanhas para não serem molestadas. Às vezes, em caso de necessidade, transporta-se até gado do Brasil para o sustento da guarnição. Esse gado dá-se bem e prospera tanto quanto as cabras, independentemente, da forragem. Encontram-se nesta ilha setecentos bois e vacas, além de bezeros médios, de tamanho normal e bem gordos. Como disse, no Brasil esse gado é de uma espécie selvagem, motivo pelo qual os rebanhos são acompanhados por cães e guardados pelos escravos. À noite, encerram-se as reses em um cercado denominado *Kraal* (sic) e de manhã, após a ordenha, solta-se, novamente, o gado no pasto. Tanto o material para a construção das fortalezas como as demais cargas são transportadas em carros de bois. Os cinqüenta ou sessenta cavalos existentes estão a serviço da guarnição para deslocar-se, rapidamente, de um lado para o outro da ilha ao avistar-se um navio suspeito.

Ovelhas, também de raça brasileira, existiam em tal quantidade, que não se conhecia o número exato de cabeças.

Eram pequenas e magras. Sua lã áspera e curta mais parecia pêlo de cabra e não era impossível tomá-las por um desses animais, com os quais pastavam juntas. Em uma palavra, eram os piores exemplares dessa espécie que eu jamais vi.

A guarnição dispunha, principalmente fornecidos por conta da coroa, para seu uso e sustento, de galinhas, alguns perus e de uma quantidade de pombos. Todos os membros da guarnição dispunham dessas aves, igualmente, sem qualquer privilégio para os mais graduados. Entretanto, a fim de prover às necessidades essenciais dos navios que aqui aportam, permitia-se à guarnição fornecer-lhes, contra pagamento, aquilo de que precisassem, de acordo com preços estabelecidos no Brasil e que eram: para um boi, em nossa moeda de tempos normais, 140 *daler*; para uma ovelha, 15 *daler* e para uma galinha 7 1/2 *daler*. Todos esses preços em moeda de cobre.

As rolas tinham, geralmente, seus ninhos em cada árvore e voavam em grandes quantidades, pois nunca eram perseguidas por aves de rapina, sendo raramente molestadas por caçadores. Outros pássaros menores como andorinhas e a *Fringilla coelebs* constituíam com as rolas todos os pássaros de terra que vimos. Quanto às aves marinhas, vimos apenas gaivotas e grande variedade de *sea-swallows*.

Os peixes, variados e saborosos, que podem ser pescados na oportunidade e na quantidade desejadas, não figuram entre as menores vantagens da ilha. Alguns peixes eram de espécies que já conhecíamos, entretanto, a maioria ainda não tínhamos visto e poderiam ocupar, por muitos dias, um estudioso desse aspecto da natureza.

A fim de evitar fugas desta ilha, não é permitido possuir barcos. Por esse motivo, utilizavam-se na pesca balsas de cinco ou seis troncos reunidos, que, além do material de pesca podem levar dois homens, deslocando-se de uma área de pesca para outra com a ajuda de um par de remos. O principal meio de pesca era com anzol e linha. Somen-

te as sardinhas eram apanhadas com rede, próximo à praia.

Já havia passado a época de postura das tartarugas e por isso não pegamos nenhuma. Entretanto, muitas mostraram-se à beira-mar na Ilha *des Rattes*; raramente alguém as molestava.

Não se encontram cobras, escorpiões ou outros animais peçonhentos. Pequenas lagartixas cinza-escuras corriam entre as pedras ou pelas paredes das casas. Como em outras regiões quentes, havia aqui formigas, moscas e mosquitos em abundância.

Encontravam-se ratos, como em Helena e Ascensão, embora em menor quantidade, talvez, em parte, por terem sido exterminados pelos gatos que, para tal fim, aqui foram soltos e que agora correm pela ilha como em estado selvagem.

A religião, a maneira de ser e o modo de vida dos habitantes é mais relaxada do que seria necessário descrever. Como se disse antes, a ilha pertence ao rei de Portugal e é habitada por portugueses e brasileiros. Os últimos receberam seu sangue dos primeiros e de nenhuma maneira deles se distinguem.

Muitas famílias operosas poderiam tornar esta bela ilha mais útil para si e para o povo em geral. A terra não se mostra relutante em retribuir os labores dos que a cultivam. Não é muito seca e os veios dão água aparecem nas colinas e nos vales, correndo em pequenos regatos até o mar, que levam uma água boa e fresca para o uso dos moradores e viajantes. Tampouco é a terra muito úmida, pois todo o excesso de umidade não tem obstáculos a sua circulação, sendo o restante removido pelos fortes ventos. Também não é árida a terra pois, desde muito tempo, várias camadas de capim, folhas e ervas foram formando espesso humus. Finalmente, a ilha não é pedregosa e acidentada, uma vez que as rochas se encontram somente na orla marítima, servindo em certos trechos como uma defesa contra as ondas. Em uma palavra, *Ferdinando Noronho* (sic) deveria estar em mãos estáveis e trabalhadoras,

que pudessem melhorá-la em seu próprio interesse e no de seus parentes. Porém, enquanto estiver entregue aos cuidados de habitantes instáveis, removíveis periodicamente, cuja honra está

mais na espada do que no arado, e que têm mais por ofício construir fortalezas e defendê-las do que dedicar-se à agricultura, a ilha permanecerá tal como é atualmente.

ANEXO II

Relato inédito de uma escala por Fernando de Noronha, a bordo do Brigue-de-Guerra Spey, inglês, em 1837 pelo comerciante estabelecido no Rio de Janeiro, Edward W. Fry:

22 de fevereiro. "Ancoramos ontem a 1 hora numa pitoresca enseada a leste da ilha em frente ao forte que estava desguarnecido. A oeste via-se outro forte com uma cidadela, arvorando o pavilhão brasileiro. Logo que ancorados, saudamos terra, mas, para nossa surpresa, não houve resposta. Baixou-se uma baleeira e o contra-mestre, Mr. Hill, desceu com dois passageiros para cumprimentar o Governador e pedir-lhe licença para comprar água e mantimentos. Um oficial recebeu-os no ancoradouro, reconhecível pela presença de jangadas e balsas junto à praia. Dirigiram-se todos para a casa do Governador. Voltando à praia, embarcaram novamente e acompanhados de dois habitantes numa jangada seguiram para a ilha em que ficava o primeiro forte a leste do surgidouro. Ao voltarem, soubemos que haviam sido civilmente recebidos pelo Governador que nos prometeu todas as facilidades para nosso aprovisionamento, escusando-se por escrito porque não fora respondida nossa salva, isso porque toda a artilharia havia sido cravada. O oficial comunicou-nos haver suficiente água na ilha, mas que tinha que ser transportada do forte em que é coletada em profunda cisterna e que a arrebentação a atravessar era forte, assim como na praia que havia inundado d'água a baleeira. O mestre, Mr. Barret, foi imediatamente despachado com todos os barris e baldes disponíveis para a ilha e voltou antes de escurecer trazendo-os cheios. Mr. Dunlop, um dos passageiros que acompanhou o grupo, reportou ter visto uma quantidade de ratos e de pombos. De manhã cedo uma balsa nos trouxe um suprimento de leite como presente do Governador e depois foi ter a uma ilha para buscar ovos de anua, ave marinha, que dizem ser muito bons. Pela madrugada o Mestre foi de novo com um grupo buscar mais água com uma mangueira que, passando sobre a colina, alcançava os barris, economizando tempo. Fez duas viagens antes do almoço. Mr. Ker não se sentindo bem, o comandante pediu-me que descesse a terra com seu comissário a fim de comprar provisões e levando como presente moedas para o Governador e uma resposta à sua mensagem. A ressaca não era tão forte hoje e eu saltei sem me molhar, mas meu companheiro e o cirurgião, Mr. Height, não tiveram tanta sorte. Encontramos cavalos que o Governador pôs à nossa disposição e fomos logo cumprimentá-lo. Chamava-se Coronel Alcino José de Oliveira e apresenta um bom espécime de corpulência brasileira. Depois de entregar nossas mensagens, incluindo um convite para jantar a bordo (que foi declinado em obediência a ordens superiores para não deixar a ilha em circunstância alguma). Convidados invés para jantar com ele, prosseguimos na nossa missão de aprovisionar-nos, que fomos buscar às ca-

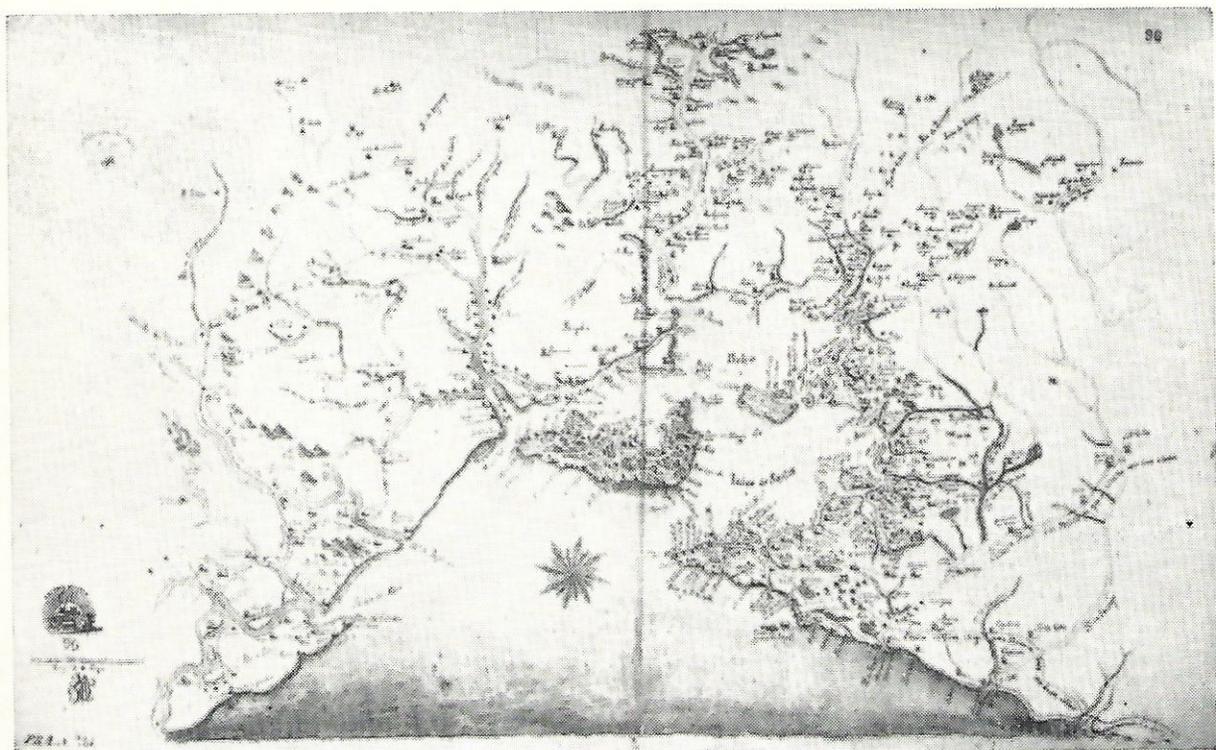
sas dos moradores, uns vendendo um porco, outros uma dúzia de galinhas, etc., etc. Compramos umas 50 galinhas de 280 a 640 réis cada, conforme o tamanho, dois patos selvagens por 1/2 dólar, 5 porcos de 2 1/2 a 5 1/2 dólares, calculados a 1º 280 réis. Entrei com um dos oficiais na cidadela, onde vimos 9 canhões montados em carretas, provavelmente de 48 libras. Indagando da razão porque haviam sido cravados, fui informado de que durante a guerra das Panelas na província de Pernambuco, muitos prisioneiros foram enviados à ilha, tantos, na verdade, que superaram a guarnição que receando ser dominada, tomou a precaução de inutilizar os canhões, sendo necessário esperar os instrumentos adequados para reabri-los. Às duas horas havíamos terminado nossa tarefa e fomos jantar com o Governador que nos recebeu da maneira mais polida e hospitaleira; antes de sentar-nos à maneira, passaram uma bacia e toalha para lavarmos as mãos; o jantar consistiu em sopa, viteda, galinha e omelete, todos os pratos bem temperados, um bom vinho branco. A família do Governador não apareceu, mas seus três filhos não puderam reprimir sua curiosidade a ponto de fazerem várias irrupções na sala. Em resposta às minhas perguntas fiquei, sabendo que havia uns 80 presidiários, a maior parte no interior, cuidando da horta e das plantações de mandioca; a guarnição é composta de 60 homens, que são substituídos anualmente, mas no presente já se encontrava na ilha há 14 meses e estavam sem comunicação com o continente havia nove meses, e conseqüentemente, muito necessitados de algumas coisas, especialmente chá e açúcar. Gado têm na ilha — foi-nos oferecido um novilho, — também têm ovelhas que não vendem, pois querem aumentar o rebanho; frutas como a laranja, melões, melancias, cocos, abacaxis e bananas existem em abundância nas respectivas estações, mas no momento só havia cocos e bananas que nos foram supridos pelo Governador: algum aipim e abóboras foram também presenteados ao comandante por um dos oficiais que em troca pediu um pouco de açúcar e chá para sua família. Abundam pombos e ratos: os primeiros por vezes agregam-se em tal número que obscurecem o céu; os segundos são tão destruidores que na época em que o milho amadurece e o feijão, as plantações são todas cercadas por ratoeiras e gente é empregada para pegar os ratos e rearmá-las. Também há muitos gatos vadios mas que vivem em bons termos com os ratos, ambos caçando os pombos. Há abundância de mandioca nas plantações, de modo que só nas longas estiagens há perigo de fome, como de pescado. Faz um ano, receando uma insuficiência de farinha de mandioca, o Governador despachou dois soldados e quatro presos numa grande jangada à terra firme que alcançaram em três dias. Só o corporal apresentou-se ao Presidente de Pernambuco com seus ofícios, os demais cuidando de si logo que chegaram, o que é um fato corrente, a ponto de ser esse o método do Governador para comutar as sentenças daqueles que se conduzem bem e tornaram-se particularmente úteis: por exemplo, entre os presidiários havia um alemão condenado a 16 anos por ter falsificado notas e 8 mais, invés da multa de que é acrescida à sentença; este homem sendo um bom mecânico havia conseguido montar uma tecelagem de algodão, semelhante às que existem em Minas, com que supria saias e calças, a única roupa exigida neste clima, suprindo os fusos e os teares que nos foram exibidos trabalhando. Havia construído igualmente um moinho para o milho, bem funcional, de modo que o Governador nos disse ter a intenção de libertá-lo antes do tempo. Os presos recebem para sua subsistência uma ração de mandioca e 40 réis em cobre por dia. Como vestimenta usam os sacos de algodão que trazem de Pernambuco a farinha de mandioca, mas agora que uma manufatura de tecidos pôde ser montada na ilha,

estão em melhores condições. Os fortes foram construídos pelos holandeses quando ocuparam esta parte do país.¹ Os passageiros e oficiais nossos que visitaram o que fica na ilhota ao oriente do ancoradouro encontraram os canhões perfurados como colméia de abelhas e as poucas carretas subsistentes estavam apodrecidas e imprestáveis, mas na cidadela eu contei uns nove canhões em bom estado assim como as carretas. Pareceram-me ser de 48 libras. Os moradores, sem contar os presos e os soldados, contavam uns cem, incluindo numerosas mulheres e crianças. Até 1820 as mulheres não podiam viver na ilha, mas modificou-se então o regime com grande benefício para o lugar. De calcáreo há abundância, pelo que construções estão sendo levantadas, uma capela para os presos — a primitiva estando arruinada — como nova residência para o Governador. A igreja apresentava-se bem cuidada, como retocadas e caiadas as casas melhores. Poucos navios tocam na ilha, salvo para aprovisionarem-se de água e alimentos. Nos últimos nove meses apenas um baleeiro americano e um navio inglês, além do *Spey*. Alguns soldados estão agora presos por terem conspirado a deposição do Governador, entre os quais o farmacêutico, que enquanto falávamos com este, foi trazido para preparar alguns remédios e depois reconduzido à prisão, mas os presidiários que encontramos aparentemente não sofriam restrições e estavam empregados em serviços diversos; os que nos trouxeram o leite pela manhã verificamos que eram presidiários. Uns poucos jornais do Rio, deixados por Ker foram bem recebidos e, como era de supor, muitas perguntas foram feitas sobre as mudanças no governo. Deixei-lhes também alguns jornais ingleses supondo que se interessassem por notícias de Portugal e Espanha, mas ninguém entendia inglês na ilha.

Para transportar as nossas compras até o embarcadouro, distante uma milha da povoação ou vila, forneceram-nos cavalos. Assim, despedimo-nos muito satisfeitos com a hospitalidade e as atenções recebidas. Pela tarde repetiram-se as chuvaradas e a baleeira, superlotada, começou a fazer água, ficando inundada pelas ondas ao largarmos, e as galinhas correram o perigo de se afogarem e só não foram porque nos sentamos no chão, colocando-as sobre os bancos. Uma dúzia assim mesmo afogou-se.

O suprimento de água havia sido completado durante nossa ausência sob a ativa superintendência do mestre e logo que suspendemos as baleeiras, carregadas de mantimentos, estávamos prontos e largamos pouco depois das 6 horas, içadas as velas, amplamente rizados os panos superiores (o que se fazia pela primeira vez desde que saímos). Ao deixarmos a ilha o tempo melhorou e a noite ficou bonita.

¹ Aqui repete Fry o engano freqüente que se faz em Pernambuco de tudo o que é obra antiga atribuir-se aos holandeses. A verdade é que as cinco baterias que havia na ilha foram levantadas em meados do século XVIII.



Planta Hidrográfica da Baía de Todos os Santos — 1823.

O ALMIRANTE COCHRANE E A QUESTÃO DAS PRESAS

BRIAN VALE
Professor

A CONTROVÉRSIA SOBRE AS PRESAS: FASE I

Ao celebrar o Natal de 1823, Thomas Lorde Cochrane tinha boas razões para sentir-se satisfeito com os esforços que fizera em prol da Independência Brasileira. Como Primeiro-Almirante da Marinha Imperial, em brilhante campanha que durou apenas seis meses, teve êxito em bloquear a área-chave estratégica da Bahia e dali expulsar um exército português e uma esquadra naval muito mais forte. Perseguiu-os além das águas brasileiras e através do Atlântico; e, de sua própria iniciativa, usando astúcia tipicamente audaciosa, assegurou a evacuação das guarnições portuguesas do Pará e Maranhão, dei-

xando as províncias do Norte livres, para declarar sua lealdade ao Império Brasileiro. Como resultado de seus esforços, foi quebrado o impasse militar que tinha ameaçado frustrar a luta do Brasil por sua liberdade, e a Nação estava quase completamente livre das tropas inimigas. Apenas uma pequena guarnição era ainda mantida em Montevideú, mas aquela também tinha começado a pedir paz, agora que tinha desaparecido a esperança de reforço e de auxílio. As notícias dos triunfos de Cochrane tinham sido arrebatadamente recebidas no Rio de Janeiro, e quando seu capitânia retornou, em 9 de novembro, ele recebeu todas as honras que uma nação agradecida podia conferir: foi elevado à nobreza brasileira

como Marquês de Maranhão; tornou-se Cavaleiro da Grã-Cruz do Cruzeiro do Sul; recebeu um voto de agradecimento da Assembléia Constituinte e foi nomeado Conselheiro do Estado. Os oficiais do esquadrão, dos quais cerca de um terço eram britânicos, dividiram também as honras e glórias, e receberam condecorações e promoções por sua participação na vitória.

As façanhas de Cochrane e seu indubitável gênio militar estabeleceram-no como líder incontestável da incipiente Marinha Brasileira. Como Primeiro-Almirante e Comandante-em-Chefe, sua opinião era procurada e acatada em todos os assuntos marítimos, desde os amplos problemas de defesa nacional¹ ou desenvolvimento naval² até assuntos menores, tais como o uso de navios a vapor ou os melhores tipos de âncoras e amarras disponíveis. Como era costume, todas as ordens e comunicações entre o Ministério da Marinha e os navios e pessoal da esquadra eram feitas através do Primeiro-Almirante, e tal procedimento foi cuidadosamente seguido durante seu período de comando. Os assuntos que afetavam a pequena esquadra estacionada ao largo de Montevideu eram, por motivos de rapidez e conveniência administrativa, enviados diretamente pelo Ministério, mas, para todos os outros navios e unidades destacadas, as comunicações eram feitas por meio do Primeiro-Almirante. Este sistema falhou apenas uma vez, quando, em 19 de dezembro de 1823, o Ministro da Marinha ordenou que o Brigue-Escuna *Atlanta* seguisse para o Sul a fim de reforçar a esquadra do Rio da Prata. Cochrane protestou imediatamente, dizendo não ter sido previamente consultado e constituir a ordem infração a sua autoridade como Comandante-em-Chefe. Uma semana mais tarde, recebeu um pedido de desculpas e explicações do Ministro³, e a regra foi seguida escrupulosamente daí em diante.

Cochrane apreciou as honras que lhe tinham sido conferidas em reconhecimento de seu trabalho pelo Brasil, mas, em seu notório modo brusco e franco, tinha interesse maior nos prê-

mios mais substanciais que acreditava seriam logo seus, na forma de dinheiro das presas. Também sob este prisma a campanha fora brilhantemente bem sucedida — ele tinha bloqueado um porto e capturado outros dois, e havia perseguido por centenas de milhas um comboio vulnerável e grandemente carregado. Ao todo, capturara a esquadra cerca de setenta e oito navios mercantes e transportes (dos quais dezesseis tinham sido liberados ou destruídos), três navios de guerra, incluindo uma fragata nova, oito canhoneiras, grandes quantidades de mercadorias e considerável quantidade de propriedades públicas e privadas. Estimativas da época colocavam como valor de tudo isto a soma de 1.275.000 mil réis (£255.000 ao câmbio da época).⁴ De acordo com a interpretação de Cochrane, tudo isto pertencia por direito aos captores: Os navios tomados em alto-mar, de acordo com as leis normais de presa; as propriedades públicas capturadas no Maranhão, de acordo com a lei internacional; e as propriedades privadas, que tinham sido capturadas nos dois portos, de acordo com o Decreto Imperial de 11 de dezembro de 1822, que confiscava as propriedades do inimigo. Em janeiro de 1824, vinte e oito navios de carga, avaliados em 6.000.000 mil réis (£ 120.000), estavam já no Rio,⁵ e Cochrane estava esperando pela sua rápida condenação pelos tribunais do Almirantado e pela distribuição dos *proceeds* entre os captores, de acordo com a lei, que, como ele bem sabia, dava ao Comandante-em-Chefe um oitavo do valor de todas as presas legítimas.

Os primeiros navios capturados durante o bloqueio da Bahia, feito por Cochrane, chegaram ao Rio em junho de 1823 e, por volta de 10 de agosto, as presas estavam sob guarda no arsenal, aguardando julgamento: A medida que os casos começaram a ser ouvidos, um ou dois navios foram liberados com bases técnicas, mas a natureza do conflito com Portugal e a falta de leis brasileiras de presa logo produziram complicações legais e demoras, e meses decorreram antes que o Conselho Militar Supremo, que formava a

Corte Superior de Presas, fosse capaz de clarear a situação e estabelecer exatamente qual a legislação aplicável. Em resumo, as dificuldades eram duas: Primeiro, era de fato uma guerra, no sentido aceito internacionalmente, o conflito entre dois reinos iguais, sob a coroa portuguesa? E segundo, se as duas nações estavam verdadeiramente em guerra, quais as leis aplicáveis às presas capturadas por navios da Marinha Brasileira, se a única legislação imperial sobre o assunto era um decreto de 30 de dezembro de 1822 autorizando e regulando as atividades dos corsários? Em 18 de setembro de 1823, o Conselho Militar Supremo pediu orientação oficial para estes pontos e em 5 de dezembro recebeu uma resolução imperial dando os esclarecimentos pedidos: Brasil e Portugal estavam na verdade em guerra; o decreto de 30 de dezembro, que constituía a declaração, estava ainda em vigor, mesmo que não tivessem sido formadas comissões de pirataria; mas os termos eram somente aplicáveis a corsários, e navios de guerra deveriam ser tratados de acordo com a legislação portuguesa tradicional.

As leis de presa de Portugal, que deviam formar a base das regras brasileiras sobre o assunto, estavam incorporadas em dois Alvarás de 7 de dezembro de 1796 e 9 de maio de 1797. Como em outros países, estes decretos expunham, com detalhes, as formalidades e a conduta a serem observadas ao se tomar as presas em tempos de guerra, e estabeleciam os procedimentos a serem seguidos para assegurar sua adjudicação nas cortes. Seu princípio básico era que as presas legítimas capturadas por navios de guerra deviam ser propriedade dos captores, com exceção das provisões militares, caso em que receberiam os captores apenas um quinto do seu valor. Em sua maioria, essas regras eram muito semelhantes às leis de presas da Inglaterra, particularmente nas regras baixadas para distribuição do dinheiro das presas entre os oficiais e praças envolvidos na captura. Como demonstram os números abaixo, a distribuição mostra uma forte semelhança com a prática do Almirantado Britânico, antes que a revisão de 1808 reduzisse a um doze avos a fração pagável aos oficiais-generais e aumentasse as frações devidas aos grupos e) e f):

	Britânicos (antes de 1808)	Brasileiros (1824)
a. Comandante(s)	dois oitavos	dois oitavos
b. Comandante-em-Chefe	um oitavo	um oitavo
c. Oficiais Comissionados	um oitavo	dois oitavos
d. Oficiais não Comissionados	um oitavo	
e. Sargentos	um oitavo	um oitavo
f. Outros	dois oitavos	dois oitavos

Era notória, mesmo no princípio, a preocupação de Cochrane com a recompensa pecuniária, e a demora em esclarecer as leis de presas claramente mostrava poder ocasionar dificuldades para tal. Como precaução, Francisco Vilela Barbosa, que na época era Ministro da Marinha há apenas cinco dias, foi a bordo do capitânia, em 24 de novembro, para oferecer seus respeitos pessoais e para assegurar ao Cochrane impaciente que o problema das presas

logo seria resolvido. Três semanas mais tarde, em 5 de dezembro, ele apressou-se a mandar a resolução imperial para os juizes do Almirantado, com instruções para completar o exame das presas com a maior rapidez possível, de modo que pudessem ser mandados ao Conselho Militar Supremo e a julgamento final.⁶

Os amplos avanços militares que tiveram lugar no Brasil durante 1823 foram iguados por progressos políticos

igualmente dramáticos. A insurreição brasileira fora inspirada inicialmente por simples desejo de resistir às tentativas do governo de Lisboa de fazer retornar a Nação a um *status* colonial, uma vez que o rei havia voltado do seu temporário exílio no Rio de Janeiro, ao qual fora obrigado durante as guerras napoleônicas. A princípio, estavam os brasileiros apenas interessados em manter as vantagens obtidas durante este período e a preservar o *status* conferido a sua pátria em 1815, quando o Brasil se tornara um reino separado, igual a Portugal, sob o domínio de Bragança; mas, como a disputa tinha degenerado em guerra aberta, as posições enrijeceram-se inevitavelmente até que os brasileiros começaram a almejar a nada menos que completa independência. Quando isto se tornou uma realidade, seguindo-se ao estabelecimento do Império e à expulsão das tropas portuguesas do solo brasileiro, a opinião pública começou a se polarizar quanto à forma de governo e a suas relações com a velha metrópole, e quando a Assembléia Constituinte se reuniu pela primeira vez no Rio, em maio de 1823, os delegados se encontraram divididos em dois grupos hostis. Ambos os partidos apoiavam a independência mas um, composto de brasileiros natos, que formavam a aristocracia rural e a massa das classes mais baixas, favorecia uma linha extrema antiportuguesa e uma ordem *democrática* de coisas para contrabalançar a influência dos portugueses mercadores e funcionários que dominavam o serviço público civil; o outro, composto de portugueses que aderiram à causa imperial, e de brasileiros ricos, que tinham receio de governo popular, apoiava uma política de conciliação nacional, um sistema absoluto de governo e a restauração de relações amigáveis com Portugal. A princípio, o governo de José Bonifácio, que tinha guiado os destinos do Brasil através dos anos tormentosos que levaram à Independência, manteve um rumo forte e inflexível entre os dois grupos, ostensivamente ignorando a ambos, mas em julho de 1823 os dois partidos combinaram forçar sua resignação. Fora da

função, José Bonifácio e seus irmãos se aliaram com a facção *patriota* e devotaram seu considerável talento a aguçar o ataque até que tanto a imprensa quanto a Assembléia estavam abertamente proclamando sentimentos que não eram somente antiportugueses, mas também antimonárquicos. Em novembro, aconteceu o inevitável: O Imperador, apoiado pelo Exército, dissolveu a Assembléia, prendeu e exilou José Bonifácio e outros líderes do partido *patriota*, tomou as rédeas do governo e designou uma nova administração, chefiada por José Severiano Maciel da Costa como Ministro do Império, Luís de Carvalho e Melo como Ministro das Relações Exteriores e um especial favorito do Imperador — Francisco Vilela Barbosa — como Ministro da Marinha.

Os Ministros e Conselheiros de Estado que formavam o novo governo eram todos brasileiros natos mas, politicamente, apoiavam o partido *moderado* e sua política. Agora que a guerra estava terminada e a independência, uma realidade; era baseada na conciliação entre portugueses e brasileiros e na restauração de relações amigáveis com Portugal. Contudo, a tarefa de governar o Brasil neste período turbulento não era fácil: As características autocráticas do caráter do Imperador e sua predileção pelo assessoramento dos favoritos do Palácio estavam se tornando evidentes, e ao tentar implementar sua política, o governo se encontrou andando em uma corda bamba entre uma bateria de pressões conflitantes. Internamente, o partido *patriota* permanecia uma força poderosa em todo o País, a despeito da dissolução da Assembléia, e seus partidários viam com crescente hostilidade as atividades de uma administração tida como pró-Portugal e capaz de trair os interesses brasileiros. Externamente, poderes estrangeiros, como Grã-Bretanha e Áustria, que desejavam ver uma acomodação entre Brasil e Portugal, estavam começando a exercer pressão em favor da paz.⁷ De um lado, o governo fazia face a pedidos de demissão dos portugueses funcionários, continuação de guerra, e a condenação das presas e

dos bens inimigos;⁸ por outro lado, estava sob pressão para suspender as hostilidades, restaurar a propriedade capturada e mesmo demitir os oficiais navais britânicos.⁹ Não podia haver transigência quanto à posição brasileira de que não haveria cessação das hostilidades antes do reconhecimento da independência mas, no que dizia respeito as suas outras políticas, o governo era forçado a andar tão cautelosamente que dava impressão geral de fraqueza e de mudanças e encorajava, mais do que removía, as suspeitas.

Para Cochrane e os homens da Esquadra, a quantidade de mercadorias inimigas e o grande número de presas flutuando nos seus ancoradouros na Bahia, eram evidência concreta dos triunfos que tinham obtido e das recompensas que se deveriam seguir. Mas, para o governo, a magnitude da vitória da Marinha era agora um embaraço. A restauração de propriedades portuguesas capturadas era tábua rasa de qualquer política de conciliação interna ou de paz externa e, como resultado, a administração parecia ter decidido assegurar a liberação de tantas presas quanto fosse possível por meios legais. Quando o Conselho Militar Supremo começou a examinar os casos que lhes eram apresentados, cada brecha e sutileza na lei foram utilizadas para liberar as capturas da esquadra. Uma decisão de que nenhum vaso capturado no porto ou dentro de duas léguas da costa era presa, dentro da lei, assegurou a liberação da maioria dos mercantes. As reivindicações da esquadra para navios de guerra capturados foram desaprovadas com base em que eles eram *direitos* da coroa; e as pretensões de Cochrane, de entrar na posse de todas as propriedades capturadas no Maranhão, foram dissolvidas por um entendimento de que a província nunca tinha sido território inimigo, fora sempre parte do império brasileiro, embora sob temporária ocupação portuguesa. Dentro de dois meses, a Corte Superior de Presas dissolveu a reivindicação da esquadra em cerca de metade das propriedades que eles tinham capturado e reivindicações por danos já

estavam sendo despachadas pelos proprietários.

Lorde Cochrane já estava ficando impaciente com as demoras nos procedimentos da Corte de Presas, e a descoberta de que alguns dos navios estavam sendo saqueados provocou uma cólera que nem a prisão e punição dos responsáveis,¹⁰ nem a transferência das mercadorias para a alfândega, para maior segurança, pôde acalmar.¹¹ Agora ele observava as ações da Corte de Presas com crescente fúria. A liberação de navios provocou enfáticos protestos escritos e, em 2 de fevereiro de 1824, incapaz de se conter por mais tempo, Cochrane iniciou forte ataque contra a Corte, em carta para o Ministro da Marinha. Salientou que nove dentre treze membros eram portugueses de nascimento; acusou-os de perverter a justiça em favor dos seus compatriotas e de serem abertamente contra os interesses da Marinha e do País; e pediu a intervenção do governo e a demissão dos membros. Uma semana mais tarde, continuou o seu ataque com longa carta ao Imperador, relacionando os seus serviços à causa brasileira, protestando pelo seu tratamento e oferecendo sua resignação.

A decisão da Corte de Presas, as demoras nos procedimentos de julgamento, em particular as reclamações abertamente expressas do Comandante-em-Chefe causaram inevitavelmente uma queda no moral da Marinha. Depois de somente dois meses no porto, Cochrane estava publicamente criticando o Governo e o Ministério da Marinha, acusando-os de quebra de fé e denunciando a administração naval brasileira como a pior que ele tinha conhecido.¹² As amargas reclamações do Primeiro-Almirante naturalmente se espalharam entre os oficiais e praças sob seu comando, que já estavam ressentidos pelo tratamento de alguns deles na questão de pagamento. Não havia uma queixa real sobre a rapidez ou a regularidade com a qual as guarnições eram pagas (embora Cochrane manejasse para criar a impressão de que o dinheiro estava aparecendo somente, como resultado de seus esforços pessoais e não como

resultado de um processo administrativo regular)¹³ mas havia protestos acerca das quantias que eram oferecidas. Os pagamentos mensais da Marinha Imperial, em 1824, eram 10 mil réis (£2) para 1º marinheiros e 8 mil réis (£1.80) para os 2º marinheiros. A maioria dos marinheiros recrutados, tanto na Inglaterra como no Brasil, tinha sido alistada por estas quantias, mas cento e cinquenta dos quatrocentos e cinquenta marinheiros britânicos haviam sido engajados em Liverpool, onde o Vice-Cônsul Antônio Meireles Sobrinho, irresponsável e desonestamente, prometera £5.50 (27 mil réis)! Muito naturalmente, quando da chegada ao Rio, o Governo Brasileiro recusara de plano pagar tal quantia inflacionada e, a despeito dos protestos de Cochrane em benefício deles, tinha declarado que os homens recrutados em Liverpool deviam aceitar pagamento normal ou ir embora.¹⁴ Como resultado, muitos deles fizeram justamente isto, e em março cerca de cem deixaram o serviço.¹⁵

O óbvio e crescente descontentamento na Marinha, e a crescente insatisfação de Lorde Cochrane eram assuntos de grande interesse para o Governo, pois, embora os Ministros estivessem dedicados a uma política de conciliação nacional, estavam igualmente cientes da necessidade de uma força naval eficaz e leal. A importância da contribuição dos navios de Cochrane à libertação do Brasil era evidente, e agora informações de preparativos, para uma reconquista militar portuguesa¹⁶ e de crescente sentimento republicano e separatista, no Norte, tornavam igualmente evidente que no futuro a Marinha poderia ser imprescindível para a defesa e integridade do Império. Encontrou-se assim o Governo num dilema: Sua política de conciliação nacional tornava vital a restituição das propriedades inimigas capturadas; no entanto o ato de restaurar as presas aos seus proprietários estava minando a eficiência da Marinha. Havia também o problema de Lorde Cochrane. Era notório seu interesse pelos ganhos financeiros, e o Governo estava não somente relutante em perder seus incomparáveis talentos milita-

res, mas também receoso de que ele pudesse oferecê-los a um inimigo real ou em potencial.¹⁷

Este problema global foi discutido em um Conselho de Estado, em 12 de fevereiro de 1824, e depois de extensa discussão foi decidido que a única resposta jazia em um típico acordo brasileiro: A política de restituir a propriedade portuguesa deveria continuar mas, para satisfazer à Marinha, o Tesouro Nacional pagaria a Cochrane e a seus homens o valor de todas as presas julgadas ilegais e liberadas. Foi decidido que eram viáveis três métodos de pagamento — ou a esquadra receberia dois terços do valor, enquanto o Tesouro reteria o resto para atender a reclamações por danos ou seria pago o valor total e Cochrane aceitaria obrigação por todas as reclamações; ou ainda, se Cochrane não aceitasse os métodos anteriores, receberia o valor total, enquanto o Tesouro aceitaria obrigação de atender a todos os pedidos de danos. Além disso, foi proposto que o valor das presas em questão deveria ser fixado por arbítrio; que o acordo somente se aplicaria às presas capturadas antes de 12 de fevereiro de 1824; e que, como gesto especial de gratidão e boa fé, à Esquadra seriam dados 40.000 mil réis (£8.000) por conta da Fragata *Imperatriz*, capturada no Pará. Armado com estas concessões, o Imperador encontrou-se com Cochrane naquela mesma tarde, e com pouca dificuldade chegaram a um acordo. Os termos finais eram claros e concisos, e foram transcritos por Pedro, em sua própria escrita, para benefício do Primeiro-Almirante: à esquadra seria pago o valor de todas as presas tomadas antes de 12 de fevereiro de 1824, as quantias seriam acordadas por arbítrio, mais 40.000 mil réis pela *Imperatriz*, enquanto o Tesouro assumiria a responsabilidade por todas as queixas por dano.

Parecia que a crise estava terminada e o problema resolvido. Em 14 de fevereiro, o Imperador informou ao Conselho o sucesso de suas negociações e em 23 de fevereiro foi publicado um Decreto Imperial dando força oficial aos termos do acordo. Em 3 de

março, o moral e a confiança tinham sido suficientemente restaurados para que uma esquadra, compreendendo as Fragatas *Niterói* (CMG João Taylor) e *Piranga* (CMG James Norton), o Brigue *Bahia* (CT Bartolomeu Haiden) e o Transporte *Gentil Americana* (1º Tenente James Watson), viajasse para Pernambuco, onde tendências rebeldes tinham começado a se manifestar; e em 15 de março, foram dadas ordens para iniciar-se o processo de arbítrio do valor das presas.

A CONTROVÉRSIA DAS PRESAS: FASE II

Parecia à primeira vista ser altamente satisfatório o acordo que o governo tinha concluído com Cochrane, mas nem os termos oferecidos, nem o modo pelo qual eles parecem ter sido negociados, fizeram qualquer coisa para modificar a obsessiva desconfiança de Cochrane sobre a honestidade e boa fé da administração. Agora a mente suspeitosa e impaciente de Cochrane estava convencida de que os ministros eram partidários de Portugal, que estavam deliberadamente tentando minar e diminuir sua autoridade, livrar-se dos oficiais britânicos e destruir a Marinha, a fim de enfraquecer o novo Império Brasileiro no interesse dos portugueses. A simplista visão de vida do Primeiro-Almirante impedia-lhe apreciar a delicadeza da posição do governo ou a natureza complexa de seus problemas, e ele era incapaz de aceitar o acordo sobre o dinheiro de presas, dentro do espírito em que foi oferecido. O que fora um compromisso, estimulado parcialmente pela necessidade, e parcialmente por um verdadeiro desejo de reconciliação, era visto como uma concessão relutante, somente arrancada de uma administração hostil, como resultado do apelo de Cochrane para a intervenção pessoal do Imperador. Um certo número de pontos em disputa ajustara-se, porém a profunda desconfiança na mente de Cochrane, que era a causa real do choque, se removera.

No seu modo simplista, Cochrane atribuíra todas as suas queixas sobre a Corte de Presas à obstrução delibe-

rada dos portugueses, não somente as decisões desfavoráveis, mas também as demoras que haviam sido fonte de tanta ira. Esperava Cochrane que o acordo de 12 de fevereiro fosse seguido por uma imediata aceleração das decisões da Corte de Presas e pelo pagamento do dinheiro das presas, e quando nada disso aconteceu ele imediatamente chegou à conclusão de que o governo o tinha enganado. Para um homem do temperamento do Primeiro-Almirante, somente provas concretas, na forma do mais rápido julgamento das presas e a respectiva indenização poderiam superar essas suspeitas, e nas circunstâncias nada disso era possível, primeiro por causa da natureza dos processos legais envolvidos e, segundo, das dificuldades financeiras do governo.

A lei inglesa de presas, como Cochrane tinha vividamente demonstrado em Malta, era corrupta e freqüentemente levava a disputas legais desagradáveis entre os oficiais superiores envolvidos; mas, em casos simples, que se relacionassem com a condenação de navios inimigos, a lei era geralmente rápida. Por outro lado, a aplicação das leis de presa portuguesa e brasileira, embora pudesse ser menos corrupta, era consideravelmente mais demorada e mais confusa, e a posição no Rio, em 1824, tornara-se ainda mais complicada, devido aos métodos pelos quais muitas das presas tinham sido capturadas. Os Alvarás de 1796 e 1797 determinavam especificamente que as cargas de presa deviam ser deixadas intocadas e que todos os papéis e pelo menos dois oficiais de cada navio capturado deveriam ser mantidos no navio, para fins de evidência. Foram tais as circunstâncias da caça ao comboio português e a captura de São Luís e Pará, que estas e outras regras muitas vezes não tinham sido observadas; alguns navios chegaram a portos brasileiros sem oficiais, alguns sem guarnições de presa e alguns carregados com mercadoria que não pertencia a eles, e tendo Cochrane falta de guarnições de presa no Maranhão, tomou a medida, altamente irregular e sem precedentes, de pedir em dinheiro o valor das mercadorias e dos navios que não pudera

mandar para o Rio. Como resultado, um processo legal já naturalmente demorado foi tornado ainda mais prolongado e complexo por motivo de infrações técnicas. Cochrane não compreendia nenhuma dessas dificuldades: para a sua mente suspeitosa, toda essa demora era parte de uma intriga portuguesa, na qual Vilela Barbosa estava intimamente implicado. Ele não sabia que o Ministro estava de fato fazendo pressão nas Cortes de Presa para produzir julgamentos mais rápidos,¹⁸ nem que o número de sessões semanais fora aumentado para apressar o procedimento.¹⁹ Na verdade, em 13 de novembro de 1824, o Conselho Militar Supremo protestou diretamente ao Imperador, dizendo que a pressa imposta às Cortes de Presa resultara em várias decisões erradas de justiça.

Mas, mesmo a despeito das demoras, parece que Cochrane poderia ainda ter sido convencido pelo pronto pagamento de um adiantamento do dinheiro de prêmio,²⁰ mas isso também era quase impossível. Em sua breve história, o Império Brasileiro estivera em um estado de perpétua crise financeira e, até 1824, tinha sido privado das rendas de quase metade da Nação. Em 1821, a renda do governo fora somente 2/3 da despesa, e desde aquele tempo a dívida nacional havia aumentado firmemente, de 9,8 milhões de mil réis para 11 milhões (£ 2.200.000).²¹ Em 1824, a situação melhorara apenas ligeiramente e o Governo estava esperando salvar a situação com a ajuda de um empréstimo de 3 milhões de libras que estava sendo negociado por seu agente em Londres, Felisberto Brant Pontes, com garantia das taxas alfandegárias do Rio, Bahia, Pernambuco e Maranhão. E com a ameaça de reconquista, com os rumores de rebelião no Norte, e com o pagamento de débitos de salários sendo a primeira condição para a evacuação das tropas portuguesas em Montevideú, o Governo Brasileiro não tinha dinheiro para despender com gestos que se destinavam a acalmar o Primeiro-Almirante cheio de suspeitas.

O Ministério, por outro lado, não entendia inteiramente a razão da aparente

obsessão de Cochrane com o dinheiro das presas. Nas Marinhas Portuguesa e Brasileira, as presas eram uma consideração de menor importância: o serviço comissionado era realmente uma *carreira*, com promoção aos postos superiores, e um emprego quase contínuo era mais regra que exceção. Na Marinha Britânica, onde a promoção dependia de influência, e onde uma super-expansão na guerra levava invariavelmente a violentos cortes e a um maior desemprego de oficiais em tempo de paz, a possibilidade de ganhar dinheiro de presas era um incentivo maior e um fator importante em compensar as desvantagens do serviço. Porém, da mesma forma que falhavam os brasileiros em entender o ponto de vista britânico, também Cochrane não conhecia os problemas financeiros do governo: para ele era inexplicável o não pagamento de um adiantamento do dinheiro das presas, exceto se se pensasse em jogo duplo. E para Cochrane, acostumado com os anos de ricas presas das guerras napoleônicas, a soma em questão — 600.000 mil réis (£120.000) para os navios e mercadorias no porto e talvez outros 400.000 mil réis .. (£80.000) para presas fora do Rio —, parecia relativamente pequena. Sabia-se que o posto britânico de Comandante-em-Chefe nas Índias Ocidentais rendera £100.000 durante a guerra (Lord Keith tinha feito £46.000 em apenas dois anos de Mediterrâneo e o Almirante Collingwood ficou muito desapontado de ter ganho somente £28.000 em quatro anos) e foi dito que a Fragata HMS *Pallas* ganhou dinheiro de presas, totalizando £200.000, enquanto esteve sob o comando de Cochrane, em 1805!

Para os brasileiros, contudo, era muito grande a quantia de dinheiro envolvida. A despesa naval do Império, em 1823, fora cerca de 1.100.000 mil réis (£220.000)²² e estava sendo aproximadamente 100.000 mil réis por mês, durante 1824.²³ Nesses termos, estava Cochrane pedindo um dinheiro de presas igual a todo o custeio da Marinha Brasileira por quase um ano! Não dispunha o Governo de tais somas e as suspeitas de Cochrane permaneciam. Passado um mês do acordo de 12 de

fevereiro, estava ele bombardeando o Governo com queixas, como se não existisse o acordo. Em 20 de março, apresentou mais uma vez a sua resignação. Em 30 de março, repetiu suas queixas em uma longa carta ao ministro, cuja resposta fez aparecer um ainda mais gigantesco catálogo de queixas, em 3 de maio. Um memorando em defesa do Brasil forneceu outra oportunidade no início de maio; e suas recomendações para o desenvolvimento da Marinha, apresentadas em 21 de junho, seguidas por outro memorando, em 3 de julho, forneceram duas outras oportunidades. O Governo, pelo menos no papel, tratou pacientemente das suas reclamações, protestou sua boa fé e reafirmou as promessas que fizera em fevereiro sobre o dinheiro de presas; mas Cochrane não pôde ser acalmado.

A atmosfera no Rio foi tornada ainda pior pelos pronunciamentos da Corte de Presas, que parecia estar agindo com tanto legalismo no trato de ninharias que chegava a beirar o ridículo. Infrações dos procedimentos baixados para captura de presas eram julgadas com completo desrespeito pelas circunstâncias. O artigo 18 do Alvará de 1796, por exemplo, estatua que os culpados de mexer em cargas de presa seriam multados em quatro vezes o valor da presa e estariam sujeitos à punição corporal. Lord Cochrane tinha claramente transgredido este regulamento no Maranhão, mas era indesculpável a Corte de Presas dirigir sua atenção para as penalidades em que ele havia incorrido, sem olhar para as circunstâncias ou para os inestimáveis serviços que prestara à causa brasileira, e isto provocou uma compreensível explosão de raiva. O Comandante Taylor, da *Niterói*, foi sentenciado a uma multa de quatro vezes o valor das mercadorias em questão, por ter reabastecido os paióis da fragata com a carga da *Prazeres* e *Alegria*, num momento em que seu navio estava no mar há três meses, e em águas portuguesas, a 4.000 milhas de um porto amigo!

E assim, a despeito do acordo de 12 de fevereiro, continuavam a deteriorar-se as relações entre o Governo Brasileiro e seu Primeiro-Almirante. Nos

meados de 1824, Cochrane e o Ministro da Marinha não mais se falavam e trocavam uma correspondência ácida e anônima pelos jornais. Tornara-se quase impossível pacificar o Primeiro-Almirante — respondendo a reclamações sobre seus termos de serviço, o tratamento dado aos oficiais britânicos, a liberação de presas, e sua posição depois da guerra; ele protestou contra alegadas tentativas de minar sua autoridade, quando o Ministério não se comunicou com a Esquadra através de sua agência, mas, quando isso foi feito, ele reclamou estar sendo inundado com ordens sobre coisas sem importância.²⁴ O caso Grenfell foi típico exemplo da situação em que estavam as relações e das táticas de obstrução que estava empregando Cochrane. O Capitão-Tenente John Pascoe Grenfell chegou ao Rio, com a *Imperatriz*, em 23 de maio de 1824, vindo do Pará. Em sua ausência foram retirados da fragata, pelas autoridades, documentos e dinheiro de presas e foram dadas ordens para que ele se apresentasse ao Ministério, a fim de que pudessem ser examinadas as queixas contra sua conduta, feitas pelo governo da província.²⁵ Grenfell, alarmado por essa ocorrência e pela atmosfera de antagonismo no Rio, ocultou-se por dois meses, enquanto Cochrane dizia ao Ministério que ele tinha procurado refúgio em um navio britânico (informação que não era verdadeira e que causou uma correspondência tensa e desnecessária entre as autoridades brasileiras e britânicas), e protestava contra as ordens para prender Grenfell, dizendo que era Comandante-em-Chefe e não um policial, embora inúmeras ordens semelhantes tivessem passado por suas mãos; depois, finalmente, distribuiu as ordens necessárias, mas nunca as pôs em vigor. Eventualmente, no fim de julho, Grenfell entregou-se, e mais tarde foi julgado e absolvido das acusações.

Junho de 1824 testemunhou também o caso Bompland, quando Cochrane foi avisado pela esposa de um naturalista francês residente, de que as autoridades pretendiam usar a desculpa de uma revista naval na manhã seguinte para detê-lo, enquanto capturavam

quantias de dinheiro que Cochrane se recusara, ilegalmente, a devolver à Corte de Presas, para adjudicação. O Primeiro-Almirante seguiu na calada da noite para o Palácio de São Cristóvão, encontrou-se com o Imperador em camisa de dormir, e assegurou o abandono do plano.

Mas, sob esses acontecimentos cômicos, estavam se tornando sérios os problemas com que se defrontava o Império Brasileiro nos meados de 1824. As informações da Europa davam ainda detalhes de preparativos militares portugueses e o Rio e as cidades da costa estavam reforçando suas defesas e levantando tropas.²⁶ As notícias das províncias do Norte eram também alarmantes e, a despeito do bloqueio de Pernambuco, feito por Taylor, o contágio da revolta estava se espalhando para as áreas adjacentes. Dadas as circunstâncias, fez o Governo Brasileiro um último esforço para satisfazer Lord Cochrane. Em 4 de junho, foi prometido, como um gesto especial de apreço, pagar o aluguel de sua casa, e no mesmo dia o Ministro da Marinha escreveu para assegurar ao Primeiro-Almirante a determinação do governo em honrar o acordo de presas de 12 de fevereiro, a aceitação da responsabilidade de ajustar todas as queixas por dano, e a sua boa vontade em pagar à Esquadra o valor de todas as presas liberadas. Para facilitar o problema de pessoal, foi decretado, em 12 de junho, que todos os marinheiros estrangeiros receberiam salários 50% acima das tabelas normais e, em 19 de junho, escreveu o governo mais uma vez a Cochrane, confirmando o acordo de presas e informando de sua decisão de colocar disponíveis 200.000 mil réis (£40.000), como um adiantamento do dinheiro das presas e como um gesto de boa fé. Finalmente, em 27 de julho, Vilela Barbosa terminou com uma queixa que vinha perturbando Cochrane, desde que uma ordem, de 27 de fevereiro, deixara implicado que seu período de serviço (e completo pagamento) terminaria no final da presente guerra. Em um decreto oficial, assinado pelo Imperador, foi confirmado que Cochrane permaneceria Comandante-em-Chefe da Marinha Bra-

sileira, com pagamento integral, pelo tempo que desejasse, e que, se ele decidisse resignar, receberia meio pagamento pelo resto de sua vida, gozando também sua esposa do mesmo privilégio enquanto ela vivesse.

Na nova atmosfera criada por essas concessões e pela oportuna condenação de um certo número de presas,²⁷ o bloqueio de Pernambuco foi renovado em 6 de julho de 1824, e seis dias mais tarde uma esquadra avançada, consistindo da Fragata *Paraguaçu* (ex-*Real Carolina* — CF Matheus Welch), a nova Corveta *Maceió* (CF Antônio José de Carvalho), o Brigue-Escuna *Pará* (Primeiro-Tenente Guilherme Eyre) e a Escuna *Leopoldina* (Primeiro-Tenente Rodrigo Theodoro de Freitas) foi despachada para reforçá-la. No mesmo dia, Cochrane recebeu do Tesouro os 200.000 mil réis, e uma semana mais tarde — a despeito de ordens oficiais de não ser feito o pagamento até estar a Esquadra no mar — ele começou a distribuir o dinheiro entre a guarnição do capitânia. Em 26 de julho, chegaram notícias ao Rio dizendo que as províncias do Norte estavam em revolta, chamando-se elas próprias a *Confederação do Equador*, e em 2 de agosto a *Pedro I* (CMG Thomas Sackville Crosbie) arvorando o pavilhão de Cochrane, a Corveta *Carioca* (CF Antônio Joaquim de Couto), o Brigue *Maranhão* (CT Jorge Manson) e dois transportes suspenderam para acabar com a insurreição, levando 1.800 homens sob o comando do General Francisco de Lima e Silva e — para uma guerra em que palavras poderiam ser tão letais quanto balas — um prelo e um impressor. Outros reforços deixaram o Rio, em 21 de agosto, com as Fragatas *Piranga* (Chefe de Divisão David Jewett) e *Niterói* (CMG James Norton), que tinham recentemente regressado do Norte, e o Brigue *Cacique* (CT Francisco Bibiano de Castro).

É irônico notar que no mesmo dia em que Cochrane partia para Pernambuco, o HMS *Sparrowhawk* entrou no Rio, vindo da Inglaterra, em viagem de quarenta e oito dias, trazendo £ 300.000 em moeda e barras de ouro como primeira parcela do empréstimo brasilei-

ro.²⁸ As dificuldades financeiras do Governo pareciam ter enfim terminado. É interessante imaginar o que poderia ter acontecido se o *Sparrowhawk* tivesse chegado quatro meses mais cedo com sua carga de ouro. Teria pago o Governo a Cochrane o bastante para satisfazer seus pedidos e remover suas

suspeitas? É provável que a necessidade poderia tê-lo compelido a agir assim, caso em que a história de Cochrane no Brasil teria sido muito diferente. Mas tal especulação é inútil: o *Sparrowhawk* chegou em 2 de agosto, no mesmo dia em que Cochrane deixou o Rio de Janeiro, para não mais regressar.

NOTAS BIBLIOGRÁFICAS

[P.R.O. — Public Record Office, London
A.N. — Arquivo Nacional, Rio

Narrative — *Narrativa de Serviços no Libertar-se o Brasil da Dominação Portuguesa, Admiral Lord Cochrane*, London, Ridgway, 1859 (em Portuguese)].

1) 3 de maio de 1824

2) 21 de junho de 1824 — Ver CMG Max Justo Guedes, "Cochrane e a Construção Naval no Brasil", *Navigator*, N° 3, junho 1971.

3) Vilela Barbosa — Cochrane, 5 de janeiro de 1824, Arquivo Nacional (A.N.) Rio XM 1232.

Narrativa de Serviços... de Cochrane, escrita 35 anos mais tarde para justificar suas reivindicações contra o Governo Brasileiro, cita o incidente do *Atlanta* como típico das tentativas feitas continuamente para minar sua autoridade. Os registros brasileiros não apóiam esta queixa, indicam apenas que o caso foi claramente a exceção que comprova a regra.

4) Na época em que Cochrane escreveu sua *Narrativa* (1857), esses números tinham subido ridicularmente para cento e vinte navios, valendo 2 milhões de mil réis (Vol. II p. 105). As reais reivindicações apresentadas por Cochrane em 1824 eram a grosso modo as que se seguem:

Propriedade pública no Maranhão e Pará	300.000 mil réis
Propriedade privada no Maranhão e Pará	320.000 " "
Valor de navios de guerra	140.000 " "
Navios e cargas	514.200 " "
Ref. A.N., Rio XM 254, XM 1257	
	1.274.200 " "

5) Cochrane — Vilela Barbosa, 31 de janeiro 1824 — A.N. Rio, XM 254.

6) Vilela Barbosa — Auditoria da Marinha, 17 de dezembro 1823, A.N. Rio XM 678.

7) Canning — Chamberlain, No. 17, 8 de dezembro de 1823. P.R.O., F.O. 62/257.

8) Chamberlain — Canning, No. 5, 8 janeiro 1824. P.R.O., F.O. 63/276.

9) Canning — Chamberlain No. 4, 8 março 1824 P.R.O., F.O. 63/275.

10) Decreto de 29 dezembro 1823, *Diário do Governo*, 2 janeiro 1824.

11) Vilela Barbosa — Alfândega, 7 janeiro 1824. A.N. XM 678.

12) Chamberlain — Canning, No. 5, 8 janeiro 1824. P.R.O., F.O. 63/276. Um exame de documentos nos Arquivos Brasileiros não apóia esta acusação — ao contrário, embora o arsenal pareça ter perdido muito de seu vigor, a administração naval do Brasil daquela época parece ter sido bem eficiente.

13) Chamberlain — Canning, No. 18, 10 fevereiro de 1824, P.R.O., F.O. 63/276. Foram dadas ordens para pagar os oficiais da *Pedro I*, para dar aos homens três meses de pagamento em 19 de novembro, e para todos os marinheiros no porto serem pagos até o fim do ano, em 3 de janeiro de 1824. (A.N. Rio XM 678 as datas citadas). Parece não haver substância na acusação feita por Cochrane 35 amargos anos mais tarde, de que havia queixas quanto a frequência de pagamento e de que os homens recusaram-se a aceitar seus três meses adiantados! Isto é típico de muitos assuntos menores que mudaram em confrontações cuidadosas na época em que a *Narrativa* foi escrita.

14) Cochrane — Vilela Barbosa, 31 dezembro 1823, e suas respostas datadas de 3 e 12 de janeiro 1824. A.N. Rio, XM 1232.

15) Chamberlain — Canning, No. 18, 10 fevereiro 1824, *ibid.* Admiral Sir George Eyre-Crocker, 17 fevereiro 1824, P.R.O. Adm. 1/29.

16) Chamberlain — Canning No. 6, 8 janeiro 1824, P.R.O., F.O. 63/276.

¹⁷⁾ Minutas do Conselho de Estado, 12 fevereiro 1824, publicadas em *Documentos da Independência*, Biblioteca Nacional, Rio, 1923 p. 457.

¹⁸⁾ Vilela Barbosa — Auditor da Marinha, 17 dezembro 1823. Vilela Barbosa — Conselho Supremo Militar, 3 janeiro 1824, A.N. Rio, XM 678.

¹⁹⁾ Vilela Barbosa — C.S.M., 30 janeiro 1824, *ibid.*

²⁰⁾ Deve ser enfatizado que Cochrane estava pedindo um pagamento *adiantado*, e não, como sua narrativa diz, meramente distribuição de dinheiro já concedido e disponível.

²¹⁾ *Exposição do Estado da Fazenda Pública*, setembro 1823, A.N. Rio.

²²⁾ Intendência — Cunha Moreira, 22 julho 1823, A.N. Rio XM 101.

²³⁾ Vilela Barbosa — Intendência, 12 dezembro 1823, A.N. Rio XM 678.

²⁴⁾ *Narrativa*, Vol. II p. 141 — Uma vez mais é difícil decidir exatamente se esta é uma queixa real de 1824 ou aparecida somente 35 anos mais tarde.

²⁵⁾ Vilela Barbosa — Cochrane, 24 e 25 maio 1824, A.N. Rio XM 1232.

²⁶⁾ Chamberlain — Canning 15 maio, 18 junho, 17 julho 1824, P.R.O., F.O. 63/277-278.

²⁷⁾ A *Leal Portuguesa* (que se tornou mais tarde a *Carioca*) e a *Prontidão* foram condenadas em maio, a *Pará* e a *Maranhão* em junho, e a *Harmonia*, *Caridade* e *Carvalho IV* (que se tornou o *Brigue Pirajá*) em julho. O governo comprou seis destes por um total de 50.000 mil réis (£10.000).

²⁸⁾ Chamberlain — Canning, No. 83, 7 agosto 1824, P.R.O., F.O. 63/278.

