

O BRASIL E A FRANÇA NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XVI: VIAGENS E INTERESSES

por

ANA MARIA PEREIRA FERREIRA *

Quando, em 1529, o Rei de Armas de Francisco I se deslocou a Portugal para apresentar — em nome do seu soberano — queixas sobre uma tomada feita a bretões, no litoral brasileiro, explicitava, entre outros argumentos, que «as terras do Brasil (...) sam muyto grandes, as quaes os bretões descobriram per alguús lugares e os portugueses per outros lugares (...)»¹.

O discurso, como é óbvio, entroncava em problemas complexos, entre os quais se destacam as contraditórias posições centradas sobre o «mare clausum» e o «mare liberum» esgrimidas pelas duas Coroas. Com este e piores argumentos, alguma historiografia francesa reivindicou primazias exploratórias sem sentido. Não queremos, no entanto, entrar num campo refutado por vultos como André-Charles Julien, Mauro, Chaunu ou Michel Mollat. Preferimos iniciar o tema com o que efectivamente está provado.

* Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa.

¹ A.N.T.T., C.C., I, m. 43, d. 25; cópia na B.N. Paris, *Nouv. Acq. Françaises*, n.º 9386, fls. 109 e segs.; publ. em *História da Colonização Portuguesa no Brasil*, vol. III, Porto, 1924, pp. 76-77.

1) O engano

A entrada dos gauleses em terras de Vera Cruz foi protagonizada pelo capitão de Gonneville. Este pioneiro, à falta de outros testemunhos, empreendeu e concluiu a viagem entre 1503-1505. A ironia do assunto é que estamos perante a vítima de um equívoco — o seu projecto chamava-se Índia. Ele próprio o afirma no prólogo com que inicia o relato: estando em Lisboa com outros associados de negócios, ficou maravilhado com «les belles richesses d'épiceries et autres raretés venant en cette ville (...) par les navires portugais allant aux Indes Orientales»². A ideia do lucro e, por certo, as facilidades encontradas num perímetro que desafiava o sigilo, definiram-lhe a rota da pimenta. Inquiridos os que tinham feito a viagem, escolheu e pagou a dois portugueses que de lá tinham regressado: Bastião Moura e Diogo Couto.

O resultado da viagem é bem conhecido. Perdidos na rota, arribam ao Brasil. Mas o que nos interessa na narrativa é a exemplaridade que reflecte em relação a posteriores empreendimentos: quase todos, em princípio, aspiraram ao Oriente e acabaram por se contentar com a costa brasileira ou africana e brasileira. Muitos deles, de igual modo, utilizaram os bem pagos pilotos lusitanos. Mas será que não existiu, à partida, a opção para Ocidente, dos mais modestos?

2) A opção dos pequenos

Michel Mollat, analisando as explorações marítimas dos irmãos Verrazani, considera que elas abriram o caminho para a América Portuguesa³. Pensamos que o abriram para certos extractos econo-

² Praticamente todos os livros que tratam da Expansão Francesa falam nesta personagem e no seu relato. Existem, que saibamos, três impressos desta narrativa, sendo o mais moderno e de mais fácil consulta *Campagne du navire «L'Espoir de Honfleur» 1503-1505. Relation authentique du voyage du capitaine de Gonneville ès nouvelles terres des Indes*, publicado com um estudo introdutório por M. D. Avezac, Paris, 1869, pp. 87-115.

³ «As Primeiras Relações entre a França e o Brasil dos Verrazani a Ville-gaignon», in *Revista de História*, nº 70, vol. XXXIV, 1967, pp. 343-358.

micamente importantes —atenda-se a quem patrocinava— alargando, quanto muito, para os outros casos. Na verdade, embora os indícios sejam escassos, parecem-nos suficientes para fundamentar a hipótese de que alguma pequena e média burguesia portuária tinha adquirido, já nos anos dez de quinhentos, o hábito de navegar para o Brasil e África. Na verdade, o empate de capital não era grande, a viagem, rotinado o caminho, não oferecia problemas de maior, os produtos exóticos eram bem acolhidos na alta sociedade. Francisco I sentia-se suficientemente atraído para escrever ao rei de Portugal anunciando-lhe que enviava um mensageiro procurar dois elefantes, pássaros, animais selvagens, etc., «en les payant»⁴.

Porém, e durante uma década, a expedição de Gonville permanece isolada. Falta de interesse? Talvez apenas tempos difíceis para o reinado de Luís XII, anos que devem ter feito abortar algumas iniciativas privadas, como o testemunha uma ordem do Parlamento de Rouen, a 21 de Julho de 1514, requisitando, por mandado régio, todos os navios armados para uma viagem de longo curso⁵. Talvez, também, a penumbra que, no início, uniformiza a gesta do homem comum. O pioneiro, como dissemos, sonhou acima das suas possibilidades. Mas, o seu exemplo, sendo paradigmático para muitos outros empreendimentos, encerra, e é aqui que queremos chegar, o perigo de nos fazer ver todas as viagens brasileiras como o sucedâneo fatal da inaptidão de ir mais além. Não foi assim.

Com efeito, o perímetro marítimo francês não apresentava, na época de quinhentos, as mesmas possibilidades e motivações. A Normandia, após um período de marasmo, empreendera a recuperação económica que a colocava como um dos vértices do triângulo económico-financeiro da Gália. Os normandos surgiram, deste modo, como os empreendedores mais vistosos —Oriente e Ocidente incluídos— comprovando a síntese feliz de Mollat de que «on ne prêt qu'aux riches»⁶.

⁴ Arch. Nat. Paris, série U 561 (Inv. des Lettres du Parl.), t. II, fl. 295.

⁵ Cf. Michel Mollat, *Le Commerce Maritime Normand à la fin du Moyen Age*, Paris, 1952, p. 251 e Gomes de Carvalho, *D. João III e os Franceses*, Lisboa, 1909, pp. 20-31.

⁶ *Ob. cit.*, p. 425.

Quanto à Bretanha, é na passagem para o século XVI, uma região onde «o peso dos humildes, marinheiros ou mercadores tem grande relevo nas estatísticas»⁷, associando, no quotidiano, comércio, corso, pesca e agricultura.

Para vários destes marinheiros, patrões e mestres de navios de pequena e média tonelagem, os caminhos que levavam ao continente americano não representavam obstáculos inultrapassáveis. A Terra nova, o elo mais próximo, pode ter sido o início de diferentes aventuras. Encontramos, assim, a frota bretã, logo nos primórdios da centúria, confrontando-se, inclusive, em 1509, com pescadores portugueses⁸. Há, na verdade, que contar com a dinâmica das pescas, apontada por Quinn, que, se é extemporânea para dar a bretões e normandos um conhecimento do Brasil pré-cabralino, permitiu a algumas populações costeiras da França, Inglaterra e Irlanda, uma sólida experiência no Atlântico noroeste⁹. Mas, reportando-nos apenas ao que deixou testemunhos, vemos os bretrões demandarem Vera Cruz, sem auxílios externos, num período que se não é precoce —os anos vinte— testemunha talvez e só, o momento em que a Coroa portuguesa, focalizada nos esforços normandos, lança o olhar para outras regiões. O facto explicaria, em parte, a tese apresentada em Lisboa, em 1529, de que parte da costa brasileira teria sido descoberta por Portugal e outra pela Bretanha¹⁰. Três anos antes, surge-nos em carta de João da Silveira a primeira notícia: armavam-se, no ducado, dez navios para o Brasil¹¹. Em 1527, Cristóvão Jacques apresa três embarcações com a mesma proveniência¹². A partir desta data as informações acumulam-se¹³, embora com uma variante —as

⁷ H. Touchard, *Le commerce maritime Breton à la fin du Moyen Age*, Paris, 1967, p. 345.

⁸ A.N.T.T., C.C., I, m. 13, d. 28.

⁹ Cf. David S. Quinn, «Etat présent des études sur la redécouverte de l'Amérique au XV^e siècle», in *Journal de la Société des Américanistes*, t. LV, n^o 2, Paris, 1960, pp. 343-348. Não concordamos, contudo, com as conclusões propostas pelo autor.

¹⁰ Cf. nota 1.

¹¹ A.N.T.T., *Fragmentos. Cartas para El-rei*, m. I, d. 52 (11 de Fevereiro de 1526).

¹² Este apresamento dará origem às queixas de Francisco I em 1529. Veja-se, ainda sobre o assunto, Luís R. Guerreiro, «La prise des trois navires Bretons sur les Côtes du Brésil en 1527», in *Bretagne, le Portugal et le Brésil*, Paris, 1973, pp. 103-111.

¹³ Veja-se, por exemplo, A.N.T.T., C.C., I, m. 60, d. 145 e m. 68, d. 14.

costas de África¹⁴ — e as iniciativas, partiam de núcleos importantes, caso da La Rochelle, sustentadas por uma elite que ultrapassa os limites regionais¹⁵.

Quanto à próspera Normandia, para além de tentar voos mais longínquos, também aparece nesta opção. Alargando o âmbito do assunto para o Atlântico transversal, isto é, África-Brasil, são muito possivelmente normandos os franceses que, em 1510, procuraram estabelecer uma feitoria no cabo Gué¹⁶. Mais problemáticas, duvidosas mesmo, as viagens atribuídas a Jean Denis de Honfleur e a Jean Parmentier no primeiro quartel do século¹⁷. Mas não é hipotética a lista de despesas efectuadas, em 1518, para preparar um navio de Rouen com destino ao Brasil¹⁸, nem aquele que em 1521, o anónimo Hugues Aurrogier armou com o mesmo objectivo¹⁹. Será pouco, ainda que tomando em consideração que o primeiro protesto oficial português data de 1516²⁰. O conjunto representa, no entanto, a parcela normanda que, à partida, sonhou o horizonte mais acessível. Também Jean Terrien, no ano em que os Verrazani se preparam para atingir o Cataio voltava de Vera Cruz «charge de grands bien»²¹. Em 1525, uma pequena embarcação do Havre, aparelha para a viagem²². A partir de então, sem complexos, a rota será assumida por um amplo leque de personagens.

¹⁴ Por informação de 9 de Setembro de 1531, sabemos que partiu de La Rochelle um navio para a Malagueta (*Ibidem*, I, m. 47, d. 46; Cópia na B.N. de Paris, *Nouv. Acq. Fr.*, n.º 9386, fls. 177-179). Veja-se, também A.N.T.T., C.C., II, m. 224, d. 10 (Maio de 1538).

¹⁵ Ver carta de Gaspar Palha a D. João III de 1 de Maio de 1531 (*Ibidem*, I, m. 46, d. 84).

¹⁶ A 5 de Novembro de 1510, Inácio Martins informava o rei de que fora avisado que no cabo Gué estavam duas feitorias, uma de franceses e outra de castelhanos «muyto cheas de mercadoryas» (*Ibidem*, I, m. 9, d. 96).

¹⁷ Cf. Michel Mollat, «As Primeiras Relações...», p. 345.

¹⁸ Arch. Dep. Seine-Maritime, *Table de Marbre*, 204, B.P. 1.

¹⁹ A.N.T.T., C.C., I, m. 48, d. 69.

²⁰ Cf. Varnhagen, *História Geral do Brasil antes da sua Separação e Independência de Portugal*, t. I, p. 124.

²¹ Arch. Dep. Seine-Maritime, *E, Tabellionage*, 18 de Janeiro de 1524.

²² Arch. Com. Havre, *E.E.*; publ. por Charles Bérard, in *Mélanges de la Société Hist. Normandie*, 6.ª série, Rouen, 1906, p. 280.

3) A rota assumida

A segunda expedição dos Verrazani introduz-nos na época das certezas, na viragem que os leva ao pau brasil²³. Unem-se, de vez, os principais centros marítimos de França, para quem o Brasil e também a África se tornaram um substituto eficaz dos esforços para se chegar ao Oriente. Escreveu Mollat que nos portos normandos não existia desemprego²⁴. É o que se sente em Portugal, que assiste à multiplicação das partidas. Novamente, os florentinos voltam com cinco naus, nos finais de 1527²⁵. A morte de Giovanne não impede que Girolamo parta, em 1529, do Havre²⁶. Quase simultaneamente, chegava da Guiné a Rouen, um galeão carregado de malagueta²⁷.

Fazendo o balanço, o embaixador espanhol acreditado em Lisboa, escrevia à imperatriz: «segun lo que todos dizem, sy el Rey no toma otro termino con los franceses como le an hecho perder el Brasil y agora comiençan por la Malagueta, yran tras la especiaria y tras la Myna»²⁸.

Lope Hurtado — a personagem em questão — resumia, na altura, o que se tornava rotina. E o problema residia, exactamente, nesse quadro. A Normandia e a Bretanha haviam-se habituado ao Brasil, investiam e iriam investir em África.

O decénio que se abre representa a homologação do que passara a ser quotidiano. Quase todas as cartas que, de França, são enviadas para o rei ou seus validos, contêm o relato de uma partida ou de uma chegada²⁹. Inicia-se, então, o que era comum nas rotas europeias:

²³ As informações acerca desta viagem chegaram a Portugal pelas mais diversas vias. Veja-se por exemplo, A.N.T.T., C.C., I, m. 37, d. 95; *ibidem*, m. 38, ds. 52 e 57.

²⁴ *Le Commerce Maritime Normand...*, p. 255.

²⁵ Veja-se a carta de João da Silveira de 14 de Dezembro de 1527, publicada in *História da Colonização Portuguesa no Brasil*, vol. II, p. 383. A data está errada nesta obra — 28 de Dezembro. O documento original encontra-se em A.N.T.T., C.C., I, m. 38, d. 57.

²⁶ Cf. Michel Mollat, «As Primeiras Relações...», p. 349.

²⁷ A.N.T.T., C.C., I, m. 45, d. 17; cópia na B.N. de Paris, *Nouv. Acq. Fr.*, nº 9386, fls. 136-137v.

²⁸ A.G. Simancas, *Estado*, leg. 369, fl. 28.

²⁹ Veja-se A.N.T.T., C.C., I, m. 46, d. 84 e *ibidem*, *Colecção S. Lourenço*, vol. I, fls. 367-368.

tocar vários portos, aproveitar uma só viagem para complementar a carga. Os primeiros testemunhos datam de 1531, quando Francisco I anuncia o embargo dos tratos guineenses e brasileiros³⁰. Os mercadores de Rouen protestam, alegando os gastos já efectuados para irem «en la Guinee et voyage du Brezil»³¹. Protestam, também, os de Honfleur, prestes a enviarem quatro naus a ambas as costas³².

Complicando o panorama, a geografia dos interessados atinge o Sul da França e Marselha, por intermédio de Saint Blancard, envia, em fins de 1530, dois navios ao Brasil³³. Não se tratando, ainda, de uma progressão que envolva todo o litoral francês, alarga o movimento que ao abarcar, cada vez mais, as altas personalidades, aumentava as pressões na corte Valois³⁴.

4) Do tráfico à ocupação do espaço

A maneira de encarar a costa brasileira começa, por outro lado, a modificar-se. Até então, o modelo seguido lembrava o português: estabeleciam-se pontos de contacto, trocavam-se produtos. Era, em suma, o modelo adaptado a uma iniciativa com intuítos estritamente comerciais. Mas, em paralelo, surge uma outra óptica devida, por certo, ao peso que começa a representar a aristocracia nos circuitos ultramarinos. E, em traços largos, a visão do guerreiro. Destrói-se, portanto, a feitoria de Pernambuco como se esta fosse um castelo e, repare-se, que os autores pertenciam à embarcação enviada por Saint Blancard³⁵. Aparece, ainda, o projecto de ocupação do espaço

³⁰ Concludente é a informação de João Vaz Rebelo (19 de Julho de 1532): no Brasil juntaram-se dois navios normandos e partiram para a Malagueta onde tomaram a nau «Piedade» (A.N.T.T., C.C., I, m. 49, d. 50). Os factos reportam-se, no entanto, a 1531, dado que a nau foi apresada em Maio desse ano (*Ibidem*, II, m. 149, d. 5).

³¹ Arch. Mun. Rouen, A, 13, fl. 153v (26 de Agosto de 1531).

³² A.N.T.T., C.C., I, m. 49, d. 33.

³³ *Ibidem*, II, m. 172, d. 73.

³⁴ A descrição feita pelo bispo D. Martinho é neste aspecto, elucidativa. Veja-se a carta para o Conde de Castanheira de 19 de Agosto de 1532, publ. por E. Sanceau, *Colecção S. Lourenço*, I, Lisboa, 1973, pp. 268-270.

³⁵ O relato está publicado por E. de Castro, *Diário de Navegação de Pero Lopes de Sousa, 1530-1532*, vol. II, Lisboa, 1940, pp. 31-49.

descrito, em Janeiro de 1532, por Diogo de Gouveia: uma quantos «galantes» queriam ir povoar o Brasil e um era mesmo de sangue real —o que aumentava o perigo— no seu domínio, se pretendesse três mil homens ofereciam-se trinta mil ³⁶.

Este aspecto da questão, não eliminando as viagens com intuitos mais limitados, intensificou as acções repressivas da Coroa portuguesa, obrigada, igualmente, a povoar uma área que, nessa altura, não era prioritária. É que, em simultâneo, a França dos políticos fazia inserir o direito de propriedade na efectiva ocupação do espaço ³⁷.

³⁶ A.N.T.T., C.C., I, m. 48, d. 40.

³⁷ Cf. Ana Maria Pereira Ferreira, «Mare Clausum, Mare Liberum», Dimensão Doutrinal de um Foco de Tensões Políticas», in *Revista Cultura — História e Filosofia*, Lisboa, 1984, pp. 26-37.