

Os desdobramentos da apreensão de uma nau francesa pela expedição de Martim Afonso de Sousa em 1531

The breakdowns of the apprehension of a french ship by the expedition

of Martim Afonso de Sousa in 1531

Las consecuencias del secuestro de un barco francés por la expedición de Martim Afonso de Sousa en 1531

Vagner da Rosa Rigola¹

Resumo: O presente artigo analisa os primeiros acontecimentos da viagem realizada por Martim Afonso de Sousa ao continente sul-americano entre os anos de 1530 e 1533. Sabe-se que ao chegar ao litoral nordeste da colônia brasileira, essa armada apreendeu três naus francesas, sendo uma delas encaminhada a Portugal no final de fevereiro de 1531. Com o intuito de aprofundar os conhecimentos sobre a identificação, repercussão da captura e destinação do conteúdo da presa enviada à Europa, o estudo desvincula-se da expedição de Martim Afonso de Sousa e passa a acompanhar o desfecho do retorno desse navio ao velho continente. A criação de dois apêndices com base no livro da descarga do navio capturado visa à sistematização das transações de venda do pau-brasil nele contido, assim como à catalogação de despesas com descarga, acomodação, guarda e demais serviços relacionados à destinação do conteúdo de tal navio. Entende-se que a tabulação desses dados possa servir de subsídio para futuras pesquisas sobre o assunto, com potencial de análise a partir de perspectivas diversas.

Palavras-Chave: Expedição, Apreensão, Nau, Martim Afonso, Descarga.

Abstract: This article analyzes the first events of the voyage carried out by Martim Afonso de Sousa to the South American continent between 1530 and 1533. It is known that upon reaching the northeast coast of the Brazilian colony, this fleet seized three French ships, one of them sent to Portugal at the end of February 1531. In order to deepen the knowledge about the identification, repercussion of the capture and destination of the contents of the prey sent to Europe, the study detaches itself from the expedition of Martim Afonso de Sousa and passes to follow the outcome of this ship's return to the old continent. The creation of two appendices based on the unloading book of the captured vessel aims to systematize the transactions for the sale of pau-brasil contained therein, as well as the cataloging of expenses with unloading, accommodation, storage and other services related to the destination of the

¹ Capitão-Tenente da Ativa da Marinha do Brasil, possui graduação em História e Especialização em Gestão Pública e de Pessoas, Docência do Ensino Superior e Neuropsicologia, Psicologia da Comunicação e do Marketing e MBA em Administração de Agronegócios e Biotecnologia. Cursando Mestrado em História Marítima pela Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa. E-mail: vagner.rigola@gmail.com

contents of such ship. It is understood that the tabulation of these data can serve as a subsidy for future research on the subject, with the potential for analysis from different perspectives.

Keywords: Expedition, Seizure, Ship, Martim Afonso, Discharge.

Resumen: Este artículo analiza los primeros hechos del viaje realizado por Martim Afonso de Sousa al continente sudamericano entre 1530 y 1533. Se sabe que al llegar a la costa noreste de la colonia brasileña, esta flota se apoderó de tres barcos franceses, uno de ellos siendo enviados a Portugal a finales de febrero de 1531. Con el fin de profundizar en el conocimiento sobre la identificación, repercusión de la captura y destino del contenido de las presas enviadas a Europa, se separa el estudio de la expedición de Martim Afonso de Sousa y empieza a seguir el desenlace del regreso de este barco al viejo continente. La creación de dos anexos basados en el libro de desembarque de la embarcación capturada tiene como objetivo sistematizar las transacciones de venta de pau-brasil contenidas en él, así como la catalogación de los gastos con desembarque, alojamiento, almacenamiento y otros servicios relacionados con el destino de el contenido de dicho buque. Se entiende que la tabulación de estos datos puede servir como subsidio para futuras investigaciones sobre el tema, con potencial para el análisis desde diferentes perspectivas.

Palabras clave: Expedición, Confisco, Barco, Martim Afonso, descarga.

Para frente! E, mantendo-se bem em ordem, sulquem as ondas múrmuras, por que o meu propósito é o de velejar para além do crepúsculo e dos pontos em que se banham todas as estrelas ocidentais – até que eu morra.

É possível que os redemoinhos nos devorem, levando-nos para o abismo:
é possível que atinjamos as ilhas da felicidade.

Ulisses²

Sob algumas perspectivas o mundo não mudou tanto desde a antiguidade. Mesmo neste estudo, cujos acontecimentos estarão centrados na primeira metade do século XVI, está presente esse paradigma sobre o desconhecido, aliás, uma realidade muito latente no período dos descobrimentos.

O contexto que se apresenta nesta análise ocorre diante de algumas disputas entre as potências da época. Esses atritos aqui estarão consubstanciados em Portugal e França, com algumas repercussões tanto na Europa como no Novo Mundo.

É nessa conjuntura que com base nas concessões papais e no tratado de limites assinado com a Espanha, Portugal considerava a nova terra descoberta propriedade direta e exclusiva de sua Coroa. Desse modo, enquanto o rei obtinha a porcentagem dos gêneros

² *Apud* James Leslie Mitchell, *Os grandes exploradores: a sua vida e as suas realizações*, São Paulo, Edições Melhoramentos, 1963, p. 7.

levados para a Europa, os armadores interessavam-se nos lucros resultantes de seus riscos, esforços e emprego de capitais³.

Todavia, Portugal se traduzia em um pequeno reino⁴ que no reinado de D. João III não vivia um bom momento no que diz respeito às finanças⁵. Assim sendo, a presença de intrusos na colônia era prejudicial não só pela ameaça ao domínio luso, mas também por oferecer os gêneros a preços mais vantajosos⁶, além de conciliar as simpatias dos naturais, fomentando a repulsa aos portugueses⁷.

Vista a situação por outro ângulo, Francisco I, de França, insatisfeito por não ter seu país incluído na partilha do Tratado de Tordesilhas, declarava que o mundo era vasto, que o comércio era livre para todos os homens e que todos deviam tentar a sorte⁸. O rei de Portugal, por sua vez, não deixava de demonstrar seu desgosto com tal ideia:

Seria mui desalmada cousa que cuidando todo o mundo que para aquela parte não havia outra cousa senão mar ou terras que não se podiam habitar, sendo com tantos trabalhos descobertas pelos portugueses e traidas à noticia... dizerem os francezes que queriam passar adelante⁹.

Por essa altura, a guerra de corso tomara tal incremento que se calculavam em mais de trezentos os navios portugueses apresados, motivo pelo qual D. João III não atendeu às reclamações do rei da França, fato que serviu de maior alento aos corsários franceses¹⁰.

É nesse contexto que se dá a viagem de Martim Afonso de Sousa, entre 1530 e 1533, a qual encerrou o período das capitânicas de mar e iniciou a fase definitiva da colonização do Brasil, com a fundação das povoações de São Vicente e Piratininga¹¹. Conforme afirmou o

³ João Capistrano Honório de Abreu, *Capítulos de História Colonial (1500-1800)*, Brasília, Conselho Editorial do Senado Federal, 1998, p. 41.

⁴ Naquele tempo a população de Portugal era inferior a dois milhões de habitantes. Elaine Sanceau, *Capitães do Brasil*, Tradução de Antônio Álvaro Dória, Porto, Editora Livraria Civilização, 1956, p. 43.

⁵ Washington Luís Pereira de Souza, *Na Capitania de São Vicente*, Edições do Senado Federal, vol. 24, Brasília, Conselho Editorial, 2004, pp. 46 a 47.

⁶ Pois não deduziam o quinto e os levavam diretamente aos mercados consumidores.

⁷ J. C. H. de Abreu, *op. cit.*, p. 41.

⁸ E. Sanceau, *op. cit.*, p. 40.

⁹ Antônio Baião e Carlos Malheiros Dias, “A Expedição de Cristóvam Jacques”, *História da Colonização Portuguesa no Brasil*, 3º vol., Porto, Litografia Nacional, 1924, p. 79.

¹⁰ Antônio Baião, Hernani Cidade e Manuel Murias, *História da Expansão Portuguesa no Mundo*, 3º vol., Lisboa, Editorial Ática, 1940, p. 27.

¹¹ *Ibidem*, p. 27.

historiador Carlos Malheiros Dias, foi o “primeiro comboio de emigrantes que fundeou nos portos do Brasil¹²”.

Esta investigação, entretanto, somente abordará o enquadramento do assunto e as apreensões de três naus francesas no nordeste brasileiro, logo depois da chegada da armada de Martim Afonso de Sousa. Desses navios apreendidos, um foi aproveitado para a continuidade da expedição, outro foi queimado e o terceiro enviado para Portugal, sob o comando de João de Sousa, com notícias sobre os primeiros sucessos da armada.

A partir desses acontecimentos, este estudo deixará de acompanhar os fatos principais da expedição de Martim Afonso de Sousa, para então debruçar-se sobre o destino do navio capturado e enviado de volta à Europa.

Afinal, que impacto causou no velho mundo a apreensão desses navios? Qual seria o navio conduzido por João de Sousa e qual o seu proprietário? Qual o conteúdo do navio e que destino teve sua carga? A essas questões dedicar-se-á este estudo.

Em vista disso, a pesquisa inicialmente apresentará uma breve contextualização sobre os antecedentes da expedição, para em seguida abordar a sua partida até a chegada ao Brasil e a ocorrência das primeiras ações. Na sequência, tratar-se-á sobre as relações luso-francesas no contexto investigado e, por fim, a análise se direcionará para a identificação do navio capturado e de sua carga, assim como a destinação desta.

Desse modo, a pesquisa procurará entrelaçar os assuntos de modo a aprofundar os conhecimentos em um episódio específico da expedição de Martim Afonso de Sousa. Cabe ressaltar que, ao longo da investigação, sempre que possível, serão consultadas as fontes primárias.

Nessa acepção, tornar-se-á primordial a análise do diário de navegação de Pero Lopes de Souza¹³ e do livro da descarga da nau francesa apresada por Martim Afonso de Sousa na costa do Brasil em 1531¹⁴, assim como os documentos e correspondências produzidas por agentes representantes dos dois países.

¹² Carlos Malheiros Dias, “Introdução”, *História da Colonização Portuguesa no Brasil*, 3º vol., Porto, Litografia Nacional, 1924, p. 34.

¹³ Francisco Adolfo de Varnhagen, *Diário de navegação de Pero Lopes de Souza pela costa do Brasil até o Rio Uruguay (de 1530 a 1532)*, 4ª ed., Rio de Janeiro, Typographia de D. L. dos Santos, 1867.

¹⁴ Arquivo Nacional da Torre do Tombo, *Livro da descarga da nao franceza que descarregou na alfandega de Villa Nova a carga de pau brasil, e despeza e receita delle e seu regimento. Anno de 1531*, Núcleo Antigo, 762, código de referência PT/TT/CRC/H/5/762. Obra transcrita e publicada por Artur Teodoro de Matos no ano 2000. Artur Teodoro de Matos, “O livro da descarga da nau francesa apresada por Martim Afonso de Sousa na costa do Brasil em 1531”, *Mare Liberum Revista de História dos Mares*, n. 20, 2000, pp. 133 a 156.

Do mesmo modo, de grande valia serão os trabalhos de Jordão de Freitas, que por ocasião das comemorações do primeiro centenário da independência do Brasil realizou detalhado estudo sobre a expedição de Martim Afonso de Sousa, transcrevendo cartas e indicando fontes de estudo. Não menos importante serão os contributos de Francisco Adolfo de Varnhagem, tanto pela considerável abordagem do tema, quanto pela publicação da versão do diário de navegação de Pero Lopes a ser usada neste ensaio, fonte de grande valia, conforme já referido.

A esses se somam os escritos de Capistrano de Abreu, sobre o desenvolvimento da colônia brasileira no século XVI, assim como alguns subsídios da historiografia francesa, aqui representados pelas obras de Charles de La Roncière, Eugène Guénin e Paul Gaffarel.

Convém ressaltar que para o alcance dos objetivos estabelecidos aplicar-se-á como recurso metodológico a pesquisa bibliográfica, utilizando-se da leitura crítica dos assuntos discutidos pelos autores citados, além de outros de notório saber sobre a temática abordada. Assente na reflexão em torno desses escritos, espera-se contribuir, na escala possível, para a elucidação de questões ainda não reveladas ou, ainda, despertar outros investigadores para o estudo da viagem objeto desta análise. De fato, uma jornada tão importante como ainda carente de estudos aprofundados a partir de outras perspectivas, que não a mudança de paradigma no que diz respeito à colonização do Brasil.

Os antecedentes da expedição e os irmãos Sousa

Entendidas as circunstâncias vivenciadas por portugueses e franceses no período imediatamente posterior à descoberta do novo mundo, compreendido o quanto a vastidão e a distância dificultavam o seu controle, pode-se então adentrar no tema.

Sob o ponto de vista português, apesar do maior interesse nos produtos indianos, não deixou o rei de enviar expedições para a exploração e reconhecimento do litoral, assim como as conhecidas armadas guarda-costas, com intuito de expulsar os entrelopos¹⁵. Afinal, havia esperança de que existissem riquezas não descobertas naquelas paragens¹⁶.

¹⁵ Como os portugueses designavam os navios franceses que atuavam no Brasil por aquela altura. “Navios que traficão a furto, nas terras onde há companhias exclusivas; ou nas colônias, e marcas das nações que não dão entrada franca aos estrangeiros”. Antonio de Moraes e Silva, *Diccionario da Língua portuguesa recopilado de todos impressos até o presente por Antonio de Moraes e Silva natural do Rio de Janeiro. Offerecido ao muito alto, e muito poderoso Senhor D. João VI. Rei de Portugal, Brazil e Algarve*, 3ª ed., tomo II, Typographia de M. P de Lacerda, 1823, p. 731.

¹⁶ Sobre as primeiras expedições enviadas ao Brasil no pós 1500, ver os capítulos 4 a 6 do 1º vol. da Coleção História Naval Brasileira. “As primeiras Expedições de Reconhecimento da Costa Brasileira”, de Max Justo

Em contrapartida, o rei da França voltou-se para Jean Anjo, governador de *Dieppe*, homem rico, influente e dono de navios mais ou menos piratas, emitindo-lhe cartas de marca com licenças para tomar navios de Portugal¹⁷. D. João III informado dos movimentos da França em sua colônia, já em 1530, resolveu enviar uma armada “de que fez Capitão-mor Martim Afonso de Sousa...e correndo aquellas costas, despejou todas de cossarios francezes, que hião tomando nellas muyto pé¹⁸”.

Martim Afonso de Sousa¹⁹ foi um fidalgo que crescera próximo à Corte, tendo sido um antigo pajem do então príncipe D. João de quem conquistara a confiança e amizade. Em certo momento essa afeição não parece ter sido bem vista pelo rei D. Manuel²⁰, porém, com o falecimento do monarca, galgou posições na corte do então rei D. João III. Sua escolha para capitão da citada armada ocorreu em atenção a D. António de Ataíde, outra figura de grande estima deste soberano, pertencente ao seu conselho, Vedor da Fazenda e futuro 1º Conde de Castanheira^{21,22}.

Assim sendo, após ter permanecido durante certo tempo em Castela, onde casou, Martim Afonso foi chamado novamente para próximo do já então rei D. João III.

Guedes e “Cristóvão Jacques e as Armadas Guarda-Costas” e “A Expedição de Sebastião Caboto” de Rolando A. Laguarda Trías. *História Naval Brasileira*, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação da Marinha, 1º vol., tomo I, 1975, pp. 177 a 331.

¹⁷ E. Sanceau, *op. cit.*, p. 41.

¹⁸ Fr. Luiz de Sousa, *Annaes de ElRei Dom João Terceiro*, Lisboa, Typographia da Sociedade Propagadora do Conhecimentos Úteis, 1844, p. 283.

¹⁹ Para saber mais sobre a vida e origem desse personagem histórico recomenda-se consultar o trabalho de Alexandra M. P. Pelúcia. Alexandra Maria Pinheiro Pelúcia, *Martim Afonso de Sousa e a sua Linhagem: A Elite Dirigente do Império Português nos Reinados de D. João III e D. Sebastião*, Tese de Doutorado apresentada na Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2007.

²⁰ Na sua autobiografia que fez para a rainha Catarina, esposa de D. João III, Martim Afonso de Sousa registrou: “fiquei Eu só com o príncipe, e digo só, não porque não ficassem muytos có elle, mas porque de my só se fiava, E comigo só fallava suas cousas. Neste tempo estauão alguã cousa differentes ElRey e o príncipe E por parecer a ElRey que Eu o podia inclinar contra elle (o que nunca me Deos perdoe se tal foi)”. Martim Afonso de Sousa, *Breuissima, e summaria relação Que fez de sua Vida e obras o grande Martim Affonso de Sousa senhor de Prado, e de Alcoentre, capitão donatário da Ilha de Tamaraca no Brazil, que seruiu de capitão mor do mar da Índia e depois foi Governador della, á Serenissima senora Raynha dona Catherina mulher de ElRey dom João o terceiro, estando ella no governo destes Reynos, áqual Rellaçam seachou escripta de sua própria mão E letra muyto tempo depois de Elle morto, E he tam breve para o muyto, que de sua grandeza se conta, que não faz maes; que tocar á minima parte de seus feitos heroicos, Em que se mais engrándesceo, pois so disse o thema de seu progresso, de que autores de nome, poderão (ampliando) Escrever largos E copiosos Volumes, de sua tam sabida E divulgada historia, de que na Índia E nestes Reynos ha mui claras noticias*. Biblioteca da Universidade de Coimbra, Archivo Bibliographico, Edições 1-20, Universidade de Coimbra, Imprensa da Universidade, 1877, p. 90.

²¹ Aliás, os três, o príncipe D. João, D. António de Ataíde e Martim Afonso de Sousa, tinham passado a infância juntos e formavam um trio inseparável na Corte de D. Manuel. Entretanto, havia rivalidade entre os dois jovens fidalgos, os quais disputavam o primeiro lugar na amizade e favor do herdeiro do trono. E. Sanceau, *op. cit.*, p. 49.

²² Jordão de Freitas, “A Expedição de Martim Afonso de Sousa”, *História da Colonização Portuguesa do Brasil*, Porto, Litografia Nacional, 3º vol., 1924, p. 123.

E fiquei seruindo a ssy na Corte até a Era de Vinte E nove, que por ElRey ter noua, que no Brasyll hauiam muitos franceses, me mandou laa em huma armada, onde lhe tomei quatro naos, que todas se defenderão muy Valentemente, E me ferirão muita gente, E assy nisto como no descubrimento de alguns Ryos, que me ElRey mandava descobrir, tardei perto de tres annos passando muitos trabalhos, E muytas fomes E muytas tormentas, até por derradeiro me dar huã tam grande, que se perdeo á nao em que Eu hya, E escapei em huã taboa, E mandoume ElRey Vir de laa acabo de três annos²³

A trajetória de Martim Afonso foi marcada por grandes feitos e não deixou de ser lembrada por Luís de Camões, em os Lusíadas: “no Brasil, com vencer e castigar; O pirata francês, ao mar usado. Depois, Capitão-mor do Índico mar”. Sobre ele também escreveu o Frei Gaspar da Madre de Deus, afirmando que “a espada sempre vencedora de Martim Afonso de Sousa foi um raio que nunca causou estragos onde não encontrou resistência²⁴”.

Não menos importante foi o seu irmão, Pero Lopes de Sousa²⁵, que o acompanhou na expedição, deixando registrado grande parte dos acontecimentos da jornada em seu diário de navegação. Por meio da leitura de suas anotações é possível compreender um pouco da personalidade do irmão de Martim Afonso. Seus escritos transparecem sempre a ação e a atração por ela.

O movimento é uma constante nas suas atividades “tomando a altura do sol, levando a sonda por vezes a duzentas braças, amainando velas, emendando os mastros, calafetando cascos, fazendo ajustes para suprir âncoras, rebocando bergantins, trepando na gávea para descobrir o inimigo, subindo árvores alterosas para reconhecer o campo, caçando, pescando, pelejando, pelejando²⁶”. Infelizmente viria morrer ainda jovem, no mar, em 1542, de volta da Índia, chefiando expedição²⁷.

A expedição de Martim Afonso de Sousa partiu de Lisboa com vento leste, fazendo caminho de sudoeste, no dia 3 de dezembro de 1530²⁸. A armada estava composta por duas

²³ M. A. de Sousa, *op. cit.*, p. 107.

²⁴ Frei Gaspar da Madre de Deus, *Memórias para a História da Capitania de São Vicente*, Edições do Senado Federal, Volume 129, Brasília, 2010, p. 43.

²⁵ Cerca de dez anos mais jovem que Martim Afonso, Pero Lopes usufruiu de alto conceito com D. António de Ataíde que o tinha por “mui honrado apesar da sua pouca idade”, e veio a merecer, não muito depois, um justo elogio do grande navegador D. João de Castro, ao intitulá-lo como um dos nautas mais experimentados de Portugal. Eugênio de Castro, *Diário de Navegação de Pero Lopes de Sousa, (1530-1532)*, 1º vol., Rio de Janeiro, Typographia Leuzinger, 1927, p. 6.

²⁶ João Capistrano de Abreu, *Ensaio e Estudos: crítica e história*, 2ª série, Brasília, Edições do Senado Federal, vol. 9, 2003, p. 230.

²⁷ José Honório Rodrigues, *História da História do Brasil*, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1979, p. 9.

²⁸ F. A. de Varnhagen, *op. cit.*, p. 2.

naus, um galeão e duas caravelas e levava arcabuzeiros, besteiros, mecânicos, letrados e agricultores com ferramentas e sementes. Era um misto de esquadra de guerra e de transporte, que transportava mais de quatrocentos homens²⁹. Pode-se afirmar que nela ia o embrião social do Brasil³⁰.

Tabela 1 – Armada de Martim Afonso de Sousa por ocasião da partida de Lisboa.

Tipo de navio	Nome do navio	Comandante	Tonelagem
Nau	Capitânia ³¹	Martim Afonso de Sousa	150
Nau	<i>São Miguel</i>	Heitor de Sousa	125
Galeão	<i>São Vicente</i>	Pero Lobo Pinheiro	125
Caravela	<i>Princesa</i>	Baltazar Gonçalves	-
Caravela	<i>Rosa</i>	Diogo Leite	-

Fonte: Elaboração do autor com base em Rolando A. Laguarda Trías, “A Viagem de Martim Afonso de Sousa”, *História Naval Brasileira*, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação da Marinha, 1º vol., tomo II, 1975, p. 374.

Nesse contexto, D. João III emitiu três cartas régias datadas de novembro de 1530 dando amplos poderes ao capitão-mor da expedição que iria partir no início do mês seguinte³². De acordo com as orientações do rei, a viagem tinha por missão expulsar os franceses do litoral do Brasil, descobrir terras e rios e estabelecer um ou mais núcleos de povoamento de domínio político e administrativo³³.

Ao longo do trajeto de ida, que durou de 3 de dezembro de 1530 à 31 de janeiro de 1531, não se verificam registros de encontros com inimigos, em que pese terem enfrentado dificuldades entre calmarias e tempestades³⁴.

A chegada ao Brasil e as primeiras ações

²⁹ Tanto quanto se sabe não embarcou nenhuma mulher. Evidente que as noivas seriam recrutadas entre as índias. E. Sanceau, *op. cit.*, p. 55.

³⁰ C. M. Dias, *op. cit.*, p. 34.

³¹ Nenhuma das fontes consultadas dá nome a esse navio, apenas o designando como “nau capitânia”. Tal navio viria a naufragar na costa do atual Uruguai no final de 1531. Nesse ocorrido, pereceram sete pessoas e salvaram-se os demais a nado, inclusive Martim Afonso de Sousa que sobreviveu agarrado a uma tábua. R. A. L. Trías, *op. cit.*, p. 381.

³² Ver tais cartas régias no apêndice do estudo realizado por Jordão de Freitas: J. de Freitas, *op. cit.*, pp. 159-164.

³³ *Ibidem*, p. 100.

³⁴ F. A. de Varnhagen, *op. cit.*, pp. 2 a 17.

A expedição se aproximava do continente e isso a experiência dos navegantes não deixou de perceber. Passados cinquenta e oito dias da partida de Lisboa, Pero Lopes assim registrou em seu diário de navegação: “segunda-feira 30 dias do mês de janeiro tomei o sol: e estava na altura do cabo de Santo Agostinho; e iamol-o a demandar pelo rumo d’aloeste. Este dia não correo pescado nenhum comnosco, que he signal nesta costa d’estar perto de terra; e outro nenhum nam tem senam este³⁵”.

A análise do marinheiro estava correta e no dia seguinte avistaram terra. Todavia, já ao se aproximarem, notaram a presença de um navio. Tratava-se de uma nau francesa, cuja tripulação ao avistar as velas portuguesas procurou se evadir, ficando já um navio capturado por ocasião da chegada da expedição.

Terça-feira do dito mês no quarto d’alva vimos terra, que nos demorava a loeste: chegando-nos mais a ella houemos vista de hua nao; e demos as velas todas, e a fomos demandar: e mandou o capitam I.³⁶ dous navios na volta do norte, - na volta em que a nao ia, e outros dous na volta do sul: a nao como se viu cercada arribou a terra, e mea legua³⁷ della surgio e lançou o batel³⁸ fora. Como fomos della hum tiro de bombarda³⁹ se meteo a gente toda no batel e fugio para a terra. Mandou o capitam I. a Diogo Leite, capitam da caravela Princeza, que fosse com seu batel apoz o batel da nao: quando já chegou a terra, era já a gente metida pela terra a dentro, e o batel quebrado⁴⁰.

³⁵ *Ibidem*, p. 16.

³⁶ Em seu diário de navegação, ao referir-se à Martim Afonso, Pero Lopes geralmente usa a designação “capitam I.”, provavelmente por ser aquele o primeiro em comando, o 01, ou mesmo por corresponder à letra inicial de “irmão”, ou seja, seu capitão e irmão naquela jornada.

³⁷ Medida itinerária ou de comprimento, cujo valor diferia de nação para nação. A légua marítima portuguesa correspondia, aproximadamente, a 3,2 milhas atuais, de 1852m. A correspondência entre a légua e o grau também variou. No tempo de João de Lisboa, era de 16 e 2/3 por grau. Duarte Pacheco, indicava 18 por grau, valor este que, mais tarde, foi o adotado por Manuel Pimentel. Em fins do século XV, a correspondência usada era de 17 e 1/2 por grau. Humberto Leitão; José Vicente Lopes, *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Atual*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1963, p. 250.

³⁸ Embarcação auxiliar que levavam a bordo os navios. A maior das embarcações das naus e galeões, seu comprimento andava por 1/3 do comprimento da quilha do navio, a boca regulava por 1/3 daquele e a altura da roda de proa, por metade da boca. H. Leitão e J. V. Lopes, *op. cit.*, pp. 69 a 70.

³⁹ Nome com que eram designados, de maneira geral, umas das primeiras bocas de fogo que surgiram, as quais eram ainda de construção grosseira e de calibres e comprimentos variáveis. Algumas de carregar pela boca, outras por meio de câmaras. H. Leitão e J. V. Lopes, *op. cit.*, p. 78.

⁴⁰ F. A. de Varnhagen, *op. cit.*, p. 17.

Pero Lopes apontou em seu diário a permanência de apenas um homem⁴¹ na embarcação apreendida, assim como a existência de muita artilharia e pólvora, estando aquele navio, que fora tomado em frente ao Cabo Percaauri⁴², abarrotado de pau brasil.

Ao referir-se ao episódio, Rolando A. Laguarda Trías atribuiu o pânico que se apoderou da tripulação da nave francesa à conduta de Cristóvão Jacques com os prisioneiros na expedição anterior⁴³. O fato é que o navio fora aprisionado e ao seguir para o sul do Cabo de Santo Agostinho, a expedição haveria de tomar um segundo navio francês, também carregado de pau brasil⁴⁴.

Na noite desse mesmo dia 31 de janeiro de 1531, Martim Afonso de Souza mandou Pero Lopes seguir com duas caravelas para a Ilha de Santo Aleixo, pois haviam recebido informação de que naquele local haviam dois navios franceses⁴⁵, assim o fez Pero Lopes.

Fui toda a noite com o prumo⁴⁶ na mão, sondando por fundo de doze braças: no quarto d'alva surgimos ao mar da ilha mea légua, em fundo de doze braças d'area grossa. Quarta-feira primeiro dia de fevereiro em rompendo a alva vimos mea legua ao mar hua nao, que cos traquetes ia no bordo de norte, e como a vimos me fiz á vela no bordo de sul. A nao, como houve vista das caravelas, deu totalas velas. Neste bordo do sul fui quatro relógios⁴⁷, e virei no bordo do norte; e ao meo dia era na esteira na nao, duas léguas della: a outra caravela era hua legua de mim a ré. Como descobrimos o cabo de santo Agostinho saí o capitam I. no navio Sam Miguel com o galeam Sam Vicente, e com hua das naos, que tomara aos francezes; mas vinha tanto a julavento⁴⁸ que quase nam podiam cobrar a terra⁴⁹.

Diferente dos dois primeiros, a tomada desse navio se mostrou mais difícil e prolongada. Ao longo daquele dia tentaram aproximar-se do navio francês, o que conseguiram

⁴¹ Nenhuma fonte até então estudada permitiu saber o destino do dito marinheiro que permaneceu no navio apreendido. Teria sido ele o informante de que havia outros dois navios franceses nas proximidades da Ilha de Santo Aleixo? Afinal, quem se não ele poderia ter anunciado à expedição sobre tais navios? Por qual razão teria informado? Seriam os navios apresados de armadores concorrentes? Teria sido ameaçado ou os comunicou voluntariamente? Essas dúvidas ainda permanecem pela ausência de registros.

⁴² Em alguns documentos referido como “Cabo de Pero Cabarigo, Ponta de Pero Cavarim ou Pero Cabrim”. Ver: E. de Castro, *op. cit.*, pp. 106-107 e R. A. L. Trías, *op. cit.*, p. 376.

⁴³ *Ibidem*, p. 376.

⁴⁴ F. A. de Varnhagen, *op. cit.*, p. 17.

⁴⁵ *Ibidem*, p. 17.

⁴⁶ Instrumento com que os náuticos examinam a profundidade do mar. A. M. Silva, *op. cit.*, p. 704.

⁴⁷ Ampulheta, relógio de areia. Instrumento destinado a indicar as horas. Cada um dos espaços de meia hora dos quartos de serviço de bordo que eram indicados por uma ampulheta de meia hora. Logo, Pero Lopes está a indicar que navegou por quatro horas naquela direção. *Ibidem*, p. 349.

⁴⁸ O mesmo que gilavento e sotavento. H. Leitão e J. V. Lopes, *op. cit.*, p. 243. Sotavento: Lado oposto àquele de onde sopra o vento. ANGRA, B. *Diccionario Maritimo Brasileiro*, Organizado por uma Comissão nomeada pelo Governo Federal, sendo Ministro da Marinha o Conselheiro Affonso Celso de Assis Figueiredo, Rio de Janeiro, Typographia e Lytographia do Imperial Instituto Artístico, 1877, p. 184.

⁴⁹ F. A. de Varnhagen, *op. cit.*, p. 17 a 18.

já ao entardecer, quando então tomaram os franceses a iniciativa de combate: “primeiro que lhe tirasse, me tirou dous tiros: antes que fosse noite lhe tirei três tiros de camelo, e três vezes toda a outra artelheria: e de noite carregou tanto o vento lessueste, que nam pude jogar senam artelheria meuda; e com ella pelejamos toda a noite⁵⁰”.

Ao nascer do dia seguinte, 2 de fevereiro de 1531, Pero Lopes mandou um marinheiro ao mastro grande na tentativa de avistar o navio de Martim Afonso ou mesmo outros, “e me disse que via hua vela, que nam divisava se era latina, se redonda⁵¹”. O combate durou ainda este dia, quando, então, ao final dele, renderam-se os franceses por ter-lhes acabado a pólvora. Pero Lopes assim anotou em seu diário de navegação.

A nao me deo dentro na caravela trinta e dous tiros, quebrou-me muitos aparelhos, e rompeo-me as velas todas. Estando assi com a nao tomada chegou o capitam I. com os outros navios, logo abalroei com a nao e entrei dentro; e o capitam I. abalrou com o seu navio: e os mais dos franceses se passaram ao navio. A nao vinha carregada de brasil; trazia muita artelheria; e outra muita muniçam de guerra: por lhes faltar pólvora se deram. Na nao nam demos mais de hua borbarda, com hum pedreiro ao lume d’agua: com a artelheria meuda lhe ferimos seis homês: na caravela me nam mataram, nem feriram nenhum homem, de que dei muitas graças ao Senhor Deus⁵².

A expedição prosseguiu pelo litoral do nordeste brasileiro e manteve contato com índios, os quais vieram de terra, a nado, perguntar se queriam brasil. No dia seguinte, 4 de fevereiro, Martim Afonso mandou Heitor de Sousa, capitão da Nau *São Miguel*, que fosse à terra com o batel e mercadoria para ver se conseguia obter água, pois já havia muita necessidade⁵³. O capitão voltou sem conseguir o que queria “por lha nam querer dar a gente da terra⁵⁴”. Martim Afonso seguiu então ao Porto de Pernambuco para obter o que precisava para a armada⁵⁵.

Seguiu-se um período em que a expedição esteve apartada, voltando a se reunir no Porto de Pernambuco, em 17 de fevereiro, exceto Martim Afonso, que veio a juntar-se dois dias depois no mesmo local⁵⁶. Naquela estadia Pero Lopes soube que sete homens da Nau

⁵⁰ *Ibidem*, p. 18.

⁵¹ *Ibidem*, p. 18.

⁵² *Ibidem*, p. 18.

⁵³ *Ibidem*, p. 19.

⁵⁴ *Ibidem*, p. 19.

⁵⁵ Segundo Laguarda Trías, para essa tarefa “embarcou na Caravela *Rosa* que por seu aparelho latino, podia avançar fazendo bordadas”. R. A. L. Trías, *op. cit.*, p. 377.

⁵⁶ Com exceção da Nau *São Miguel*, de Heitor de Sousa, que desde 5 de fevereiro relatara Pero Lopes estar muito a sotavento. Por ocasião da reunião da expedição, no dia 19 de fevereiro, Pero Lopes informou à Martim Afonso

Capitania haviam se afogado na barra do arrecife, enquanto Martim Afonso mandou levar todos os doentes a uma casa de feitoria nas proximidades do Rio Pernambuco⁵⁷.

Foi também por ali que souberam que, dois meses antes, um galeão da França havia saqueado a feitoria do Rio Pernambuco e roubado todos os valores pertencentes à Portugal nela existente. De Pernambuco, também mandou Martim Afonso “duas caravelas, para que fossem descobrir o Rio do Maranhã; e mandou João de Sousa a Portugal em hua nao, que de França tomaramos; e a outra nao mandou queimar⁵⁸”.

Pelo que até aqui foi exposto, passado o primeiro mês da chegada da expedição de Martim Afonso ao litoral da colônia, já se percebe o quão ativas estavam as atividades dos franceses na região naqueles tempos. Por outro lado, os registros do diário de Pero Lopes permitem entender as vicissitudes de uma navegação tão afastada do país de origem, enfrentando privações de gêneros de primeira ordem, doenças, acidentes e já grandes mudanças na organização, tendo por referência àquela que partiu de Lisboa no início de dezembro do ano anterior.

Ainda em Pernambuco, a expedição remanescente reabasteceu-se de água e de tudo que mais precisava, para enfim partir, com vento favorável, a caminho do sul no dia 2 de março. Por aquela altura, compunha-se de três navios: a Nau Capitania, o Galeão *São Vicente* e uma das naus tomadas da França, a qual Pero Lopes nomeou como *Nossa Senhora das Candeias*⁵⁹, por ter sido tomada no dia comemorativo da dita santa⁶⁰.

Conforme foi exposto, três navios franceses já haviam sido apresados. Desses, um foi renomeado e aproveitado no prosseguimento da expedição, outro foi mandado incendiar por Martim Afonso e o terceiro foi mandado à Portugal⁶¹, sob o comando de João de Sousa, com

que o navio havia se apartado há oito dias. Depois disso, não mais haveria de juntar-se à expedição. F. A. de Varnhagen, *op. cit.*, pp. 19 a 21.

⁵⁷ *Ibidem*, pp. 20 a 21.

⁵⁸ F. A. de Varnhagen, *op. cit.*, p. 21.

⁵⁹ Nomear os navios cabos, portos e rios ainda não conhecidos com o nome do santo do dia em que pela primeira vez os avistavam ou apresavam era um costume da época. Como se sabe, os pilotos portugueses do começo do século XVI levavam nas suas viagens, além das cartas, da agulha de marear, do astrolábio e da tábua da declinação do sol ao meio-dia, o calendário que continha o nome do santo que nesse dia comemorava a igreja católica. E isso facilitava a identificação do santo a homenagear. Francisco Maria Esteves Pereira, “O Descobrimto do Rio da Prata”, *História da Colonização Portuguesa no Brasil*, 2º vol., Porto, Litografia Nacional, 1923, p. 372.

⁶⁰ F. A. de Varnhagen, *op. cit.*, p. 21.

⁶¹ É muito provável que esse navio francês despachado para Portugal tenha partido de Pernambuco entre os dias 24 a 28 de fevereiro, pelo que se deduz da carta escrita por Manuel de Alpoim, escrivão da armada de Martim Afonso de Sousa, para Diogo Vaz, fidalgo da casa de el-rei e almoxarife dos armazéns da Guiné e Índia em Lisboa. Nesse documento, datado de 24 de fevereiro, Alpoim descreve a carga, aparelhos e armamentos do navio francês apreendido e que seguia para a Europa. Arquivo Nacional da Torre do Tombo, *Auto que mandou fazer*

informações ao rei D. João III sobre o andamento das atividades, conforme registrou Ignacio da Costa Quintella.

Expedia Martim Afonso de Sousa para Portugal o navio Francês, que aprezára, com todos os prisioneiros, escrevendo a El Rei o que lhe havia sucedido ; e sahio com a Esquadra a reconhecer a Costa do Sul, segundo lhe ordenavão as suas Instrucções, em cuja derrota descobria todas as Ilhas, Cabos, e Bahias, pondo Padrões onde melhor-lhe pareceo, como signal da posse que tomava daquelles Paizes para a Coroa de Portugal⁶².

Seguindo o propósito estabelecido para este trabalho, a partir deste ponto, o estudo deixará de acompanhar os acontecimentos que envolveram o grosso da expedição que seguiu pelo litoral brasileiro até o Rio da Prata, para, então, acompanhar os desdobramentos da viagem do navio francês apreendido no nordeste brasileiro, o qual retornou à Europa sob o comando de João de Sousa⁶³.

As negociações luso-francesas no contexto da expedição

A notícia da tomada dos três navios franceses chegou a Portugal ao longo do mês de maio de 1531⁶⁴. Esse fato causou preocupação ao rei, pois em 27 de abril, D. António de Ataíde havia partido, para a França, como embaixador, com a finalidade de tratar com Francisco I a respeito da carta de marca passada à Jean Ango em 27 de julho do ano anterior⁶⁵.

Ao comunicar-se por carta com o seu embaixador, D. João III escreveu em 17 de maio de 1531 o seguinte.

Diogo de Oliveira feitor dalfandegua da nao do Brasill que lhe foi entregue por mandado do senhor veedor da fazenda e do allmazem e cousas della, Corpo Chronologico, P. II, M. 169, D. 132, código de referência PT/TT/CC/2/169/132.

⁶² Ignacio da Costa Quintella, *Annaes da Marinha Portugueza*, 1º vol., Lisboa, Typografia da Mesma Academia, 1839, pp. 400 a 401.

⁶³ Para saber mais sobre os fatos que se sucederam na expedição de Martim Afonso de Sousa recomenda-se a leitura do 3º capítulo do volume 3 da obra *História da Colonização Portuguesa do Brasil*. J. De Freitas, *op. cit.*, pp. 97 a 164.

⁶⁴ De acordo com o teor de uma carta de D. João III à D. António de Ataíde, datada de 17 de maio de 1531, verifica-se que tal notícia teria chegado, inicialmente, por outra fonte, “via nenhuma certa nem autentica”. A notícia oficial, trazida por João de Sousa, que partira de Pernambuco, haveria de chegar depois dessa data, o que é possível assegurar pelo fato de o rei, na mesma carta, deixar claro que ainda não recebeu informações do próprio Martim Afonso “e porem por que ysto martim affonso mo nam escreve nem diso sey mais que dizer se nam o tenho por certo”. Teria essa primeira informação chegado por Heitor de Sousa, o comandante da nau *São Miguel* que se apartara da expedição e não foi mais vista desde meados de fevereiro? Até então, não se pode assegurar, mas se trata de uma possibilidade bastante factível.

⁶⁵ J. de Freitas, *op. cit.*, p. 137.

Dom António amigo. Eu elRei vos emvio muito saudar. Aquy se diz e nam porem por via nenhuma certa nem autentica que martim affonso de sousa topou com algumas naos francezas carregadas de brasill que as tomou, e porem por que ysto martim affonso mo nam escreve nem diso sey mais que dizerse nam o tenho por certo, e todavia me pareceo necesario porque la pode yr teer a mesma nova, darvos aviso diso, pera que se vos niso apontar alguém e laa se diser ysto mesmo, que vos digaees que ho nam credes, por que se asy fose eu volo escreveria que eu nam vos tenho mandado tal nova, e como pessoa que totalmente avees esta por falsa responderees a quem vos niso falar sem vyr a outra rezam emquanto la na materia se nam falar se nam como yncerta⁶⁶.

Além de comunicar ao seu Vedor da Fazenda, sobre a informação que recebera e os procedimentos a adotar, o rei não deixou dúvidas de como ele deveria agir caso houvesse insistência ou se a informação já tivesse chegado aos franceses, deixando nítido o seu posicionamento em relação à presença francesa na colônia e a confiança no trabalho das próprias armadas.

De qualquer sorte, fica evidente o receio de que o caso pudesse atrapalhar o andamento das negociações com os franceses, cuja finalidade era o controle do curso efetuado por aqueles na colônia portuguesa.

E porem se apertarem mais comvosco e a nova for la per outra via e a teeuerem por certa e diso festerem caso vos todavia direis que ho nam creedes nem vos parece que sendo asy eu podera leixar de o saber e de vollo escrever, e também que vos nam credes que franceses fosem aquelas partes, e porem se alguma cousa foy que poderya muy bem ser que os franceses fariam o que nam deuyam em algumas de minhas feitorias que eu laa tenho muytas ou também elles seriam os acometedores, como se acontece, e que por certo tendes que martym affonso nem meus capitães nam aviam de fazer nenhuma cousa, se nam com muyta rezam e de que posam dar boa conta a todo o tempo e lugar, e que vos sabees muy bem quam apertadas leuam as commissões todas minhas armadas e capitães que pelo mundo navegam pêra nunca poderem errar guardando o que lhe por mym he mandado⁶⁷.

Inegavelmente a atuação de D. António de Ataíde sob a orientação do rei, por meio de suas correspondências, tornaram a presença do estadista em França muito frutífera. À sua atuação atribuem-se “não só as capitulações celebradas com Ango⁶⁸, mas também as boas disposições da parte do Almirante de França e outros, para os acordos depois tomados⁶⁹”.

⁶⁶ Fernando Palha, *A Carta de Marca de João Ango*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1882, pp. 56 a 57.

⁶⁷ F. Palha, *op. cit.*, p. 56

⁶⁸ As primeiras negociações que levaram ao acordo entre Francisco I e D. João III foram assinadas em Fontainebleau a 4 de agosto de 1531. Arquivo Nacional da Torre do Tombo, *Carta de Francisco I Rei de França para os conselheiros parlamentários sentenciarem breve e sumariamente as causas da tomadia feitas entre seus vassallos e os de Portugal na forma das Capitulações de Paz feitas entre os mesmos senhores*, Corpo Chronologico, P. 1, M. 47, D. 17, código de referência PT-TT-CC-1-47-17.

⁶⁹ Francisco Adolfo de Varnhagen e João Capistrano Honório de Abreu, *História Geral do Brazil*, 3ª ed., Rio de Janeiro, Laemmert & C. Editores, 1907, pp. 171-172.

Apesar dessas negociações, a represália francesa disfarçada de corso não adia a sua vigorosa ação, seja no “triângulo marítimo no Atlântico⁷⁰”, seja nas costas do Brasil para onde partira de Marselha, em dezembro de 1531, por ordem do almirante Barão de Saint Blancard, a nau *La Pèllérine*⁷¹. Ao ser apresado esse navio, em Málaga, quando já retornava de viagem, em agosto de 1532, as negociações haveriam de ser dificultadas uma vez mais.

No que tange a esses ajustes dos dois países, o historiador francês Paul Gaffarel afirmou que, enquanto essas operações assemelhadas singularmente a atos de guerra aconteciam no Novo Mundo, na Europa as conversas nunca haviam sido interrompidas entre as cortes de Lisboa e Paris. Embora seus súditos se tratassem como inimigos⁷², os soberanos dos dois países continuavam a acreditar em uma solução pacífica para a questão brasileira⁷³. Evidente que uma solução que atendesse aos próprios interesses, tal qual se infere de suas correspondências.

No que diz respeito à França, o estudo de Eugênio de Castro é mais enfático. O autor assinalou que aquele país com o pretexto de defender a liberdade dos mares “intensificava a ação de seu corso em pleno oceano ou em mares ribeirinhos às duas nações, e com sutileza e felonía aparava os golpes da diplomacia ibérica, para desferir os seus, nem sempre com o mesmo alcance e felicidade⁷⁴”.

Um esforço para a identificação de um dos navios apresados

A busca por informações a respeito do navio francês apresado e enviado à Portugal por João de Sousa direciona o estudo, uma vez mais, para a figura do armador de *Dieppe* Jean Ango⁷⁵. Aliás, a consecução dos objetivos de Portugal por meio das negociações de D. Antônio de Ataíde tem como centro a anulação da carta de marca desse personagem, o que foi

⁷⁰ Espaço marítimo que tinha por vértices Portugal, Açores e Canárias. Por ali passariam como boas presas as naus da Mina, as das Índias e as da América. Assim procedia a França, como arauto da liberdade dos mares e aproveitando-se das veladas desinteligências diplomáticas entre os dois países, povoava o Atlântico de velozes navios corsários. E. de Castro, *op. cit.*, 1º vol., p. 20.

⁷¹ Fr. L. de Sousa, *op. cit.*, pp. 433 a 434.

⁷² O Brasil foi em grande medida o cenário disso. Os marinheiros das duas nações já não estavam mais satisfeitos em saquear um ao outro. Eles adotaram entre si os métodos ferozes dos nativos com quem estavam em contato, inclusive os associando a sua vingança. São inúmeros os relatos de mortes horrendas. Paul Gaffarel, *Histoire du Brésil Français au Seizième Siècle*, Paris, Maisonneuve et Compagnie Libraires-Éditeurs, 1878, pp. 88 a 89, tradução nossa.

⁷³ *Ibidem*, p. 97.

⁷⁴ E. de Castro, *op. cit.*, p. 432.

⁷⁵ Esse armador, “por volta de 1530, sabendo que os portugueses tinham tomado um dos seus melhores navios e, depois de ter massacrado a tripulação, o trouxe triunfalmente para Lisboa, jurou vingança aos portugueses”. P. Gaffarel, *op. cit.*, p. 103, tradução nossa.

conseguido mediante o pagamento de uma expressiva quantia em dinheiro que beneficiou tanto o próprio armador, quanto o Conde de Charny. Sobre esses fatos referiram-se Varnhagen e Capistrano de Abreu em “História Geral do Brazil”.

João Ango⁷⁶ obteve duas cartas de marca. Uma, de 27 do Julho de 1530, autorizava-o a apresiar bens de suhditos portuguezes no valor de duzentos e cincoenta mil ducados. D. Antonio de Athayde, conde da Castanheira, conseguiu rehavel-a, pagando a Philippe de Chabot, conde de Charny, a quantia de 10.000 francos, e a João Ango, nos prazos que se lixassem, a quantia de cincoenta mil. Em documento passado em Rouen a 20 de Fevereiro de 1531 João Ango reconhece juntamente com os consocios ter recebido do conde de Castanheira e Gaspar Vaz a quantia convencionada⁷⁷.

É na documentação referente à segunda carta de marca de Jean Ango, concedida em 3 de fevereiro de 1543⁷⁸, que se verifica alusão a um navio tomado no início da quarta década do século XVI, o qual se constata estar ligado à expedição de Martim Afonso de Sousa, conforme será exposto a seguir.

Por outro lado, o historiador francês Eugène Guénin, em seu livro *Ango et ses Pilotes*, declara que o armador de Dieppe apresentou reclamações na Conferência de *Bayonne*, acerca da captura de três de seus navios: *La Michelle*, *La Musette* e *L'Allouette*⁷⁹.

Sobre os dois últimos, constata-se por meio dos escritos de Charles La Roncière, em *Histoire de la Marine Française*, que foram atacados no Golfo da Guiné no final de outubro de 1532. A *L'Alouette*, um navio de trezentas toneladas, conseguiu se livrar, indo para Cabo Verde e depois para o Brasil. Naquele local foi novamente atacado por navios portugueses, porém conseguiu retirar-se com algumas perdas. Por seu turno, o galeão de setenta toneladas *La Musette* foi aprisionado, ainda na Guiné, pelos portugueses⁸⁰.

Já quanto ao primeiro, *La Michelle*, uma nau de cento e vinte toneladas, escreveu Varnhagem, após consulta ao texto da segunda carta de marca do armador francês.

⁷⁶ No auge das disputas entre Portugal e França no Brasil, os confiantes homens de Ango viam a política de Francisco I como demasiadamente branda e permeada por interesses diversos. “Se o rei quisesse entregar o controle aos mercadores franceses, escreveu um piloto de Ango, em menos de quatro ou cinco anos estes lhe teriam conquistado a amizade e lhe assegurado a obediência dos nativos brasileiros, sem outras armas além da persuasão e dos bons procedimentos”. Charles de La Roncière, *Histoire de la Marine Française*, 3º vol., Paris, Librairie Plon, 1906, pp. 285 a 286, tradução nossa. Todavia, como se sabe, também para esse caso a história não pôde deixar de evidenciar a efetividade da diplomacia portuguesa.

⁷⁷ F. A. de Varnhagen e J. C. H. de Abreu, *op. cit.*, pp. 171-172.

⁷⁸ Carta essa publicada pelo historiador francês Eugène Guénin. Eugène Guénin, *Ango et ses Pilotes*, Paris, Imprimerie Nationale, 1901, pp. 149 a 150.

⁷⁹ E. Guénin, *op. cit.*, p. 42.

⁸⁰ C. de La Roncière, *op. cit.*, 286.

Ango alega que seu navio *La Michelle*, tendo de carregar na costa do Brasil em certa abra chamada ASTER... capitães e subditos portugueses tomaram-no, e levaram-no a Portugal, onde ficou a serviço do dito rei. Da gente do *La Michelle*, parte refugiou-se entre os Índios, parte foi levada para o reino, e lá conservada presa⁸¹.

A análise dos resultados da Conferência de *Bayonne* permite concluir que as reivindicações de Ango não tiveram nenhum resultado, uma vez que uma carta de represália tinha sido emitida por Francisco I para permitir que o armador pudesse recuperar à força, dos portugueses, o montante de suas perdas, não fazendo sentido sua solicitação por meio da referida conferência⁸².

Quanto à tentativa de associação do navio *La Michelle* com as naus apreendidas por Martim Afonso de Sousa, há de se atentar para o que escreveu La Roncière: “*La Michele*, depois de ter embarcado pimenta, almíscar, dentes de elefante e alguns animais na Guiné, veio ao Brasil, no porto de “Áster”, para completar sua carga, quando foi cercada por uma esquadra portuguesa e capturada após uma luta renhida⁸³”.

Naturalmente, isso permite conjecturar um pouco mais, já que o próprio Ango na sua reclamação em *Bayonne* atesta que o nome da nau aprendida e enviada à Portugal, em 1531, era *La Michelle*⁸⁴. Ademais, La Roncière confirma que esse mesmo navio de Ango foi completar a carga no Brasil, quando então foi capturado⁸⁵.

Além disso, consta na identificação de alguns gêneros já embarcados no navio *La Michelle*, antes de partir para o Brasil para completar a carga, a existência de dentes de elefante⁸⁶. Do mesmo modo, consta no livro de descarga da nau francesa em Villa Nova do Portimão, no Algarve, a informação de que Ricardo Belo “mandou dar a Damasio Johanes

⁸¹ F. A. de Varnhagen e J. C. H. de Abreu, *op. cit.*, pp. 171-172.

⁸² E. Guénin, *op. cit.*, p. 42.

⁸³ C. de La Roncière, *op. cit.*, 286, tradução nossa.

⁸⁴ E. Guénin, *op. cit.*, p. 150.

⁸⁵ “Capturado após uma luta renhida”. O que leva, pelas circunstâncias, a pensar que esse seria o terceiro navio a ser apresado por Martim Afonso de Sousa quando da chegada ao Brasil, pois aquela nau sustentara uma luta por dois dias. Entretanto, esse mesmo navio foi apresado no dia 2 de fevereiro, o que o fez ser nomeado *Nossa Senhora das Candeias*, justamente a nau que ficou sob o comando de Pero Lopes e seguiu com a expedição de Martim Afonso. Portanto, não pode ser este o navio conduzido por João de Sousa. Como se sabe que no primeiro apresamento não houve “luta renhida”, já que o navio fora abandonado pelos franceses, deduz-se que dos três navios apresados nos primeiros dias da chegada, o de João de Sousa só pode ter sido o segundo. Sobre este navio pouco relata Pero Lopes em seu diário, cita somente que “da banda do sul do cabo de Santo Agostinho achamos outra nao de França, que tomamos carregada de brasil”. F. A. de Varnhagen, *op. cit.*, p. 17. Apesar disso, diante das fontes consultadas até então, não se pode garantir que essa seja a nau *La Michelle* de Ango, pois a viagem de regresso de Pero Lopes de Sousa levando duas naus francesas impede que se realize tal afirmação.

⁸⁶ *Ibidem*, p. 149.

com muitos dentes d alifante que já foram para Lixboa⁸⁷”. Trata-se de mais um indício, embora não se possa confirmar que seriam os mesmos dentes de elefante.

Há, ainda, duas considerações sob o ponto de vista cronológico que não podem ser ignoradas. A primeira se refere ao fato de que a primeira carta de marca emitida para Jean Ango é datada de 27 de julho de 1530 e não possui informação, justificativa ou fato que a relacione ao Brasil⁸⁸. Nesse caso, é presumível que a tomada de seu navio *La Michelle* ocorreu após essa data, pois caso contrário teria sido citada naquela carta, como foi na segunda, recebida em 1543.

Ocorre que no relatório que precede a segunda carta de marca de Jean Ango, a de 1543, essa justificativa para a emissão da carta é apresentada e fundamentada na tomada de seus três navios. Embora não esteja claramente definida a data de apreensão de *La Michelle*, após a descrição desse fato verifica-se a expressão “e ainda depois⁸⁹”, ou seja, depois da apreensão de *La Michelle*, ocorreu a perseguição dos outros navios, *L’Allouette e La Musette*, e essa é perfeitamente datada: “na vigília da festa de São Simão e São Judas, 28 de outubro do ano de 1532⁹⁰”.

Por consequência, baseado nesse raciocínio, a apreensão do navio *La Michelle* de Ango só pode ter acontecido no período decorrido entre 27 de julho de 1530 e 28 de outubro de 1532. É justamente nesse ínterim que se sabe estar em atuação a armada de Martim Afonso de Sousa (e nenhuma outra conhecida) efetuando as já citadas apreensões no litoral do Brasil.

Desse modo, considerando a reclamação do proprietário da nau, com a notória citação do nome do navio e uma relação espaço-temporal condizente, aliada ao cruzamento de fontes diversificadas, é possível sustentar que o navio *La Michelle* de Ango tenha sido apresado pelos membros da expedição de Martim Afonso de Sousa.

Entretanto, embora haja bons indicativos de que tal navio seja o mesmo conduzido por João de Sousa, diante das fontes consultadas até então, não é possível descartar a possibilidade de que também esse navio possa ter sido uma das outras presas conduzidas por Pero Lopes de Sousa por ocasião de seu regresso à Europa no final de 1532⁹¹.

⁸⁷ A. T. de Matos, *op. cit.*, p. 155.

⁸⁸ F. A. de Varnhagen e J. C. H. de Abreu, *op. cit.*, pp. 171-172.

⁸⁹ E. Guénin, *op. cit.*, p. 150, tradução nossa.

⁹⁰ *Ibidem*, p. 150, tradução nossa.

⁹¹ Sobre o leilão realizado para a venda das duas naus trazidas por Pero Lopes de Sousa quando do seu retorno à Europa (muito provavelmente a *Nossa Senhora das Candeias* e uma nau apreendida no litoral nordestino antes da partida) ver: Arquivo Nacional da Torre do Tombo, *Auto de pregões e arrematação das duas naus francesas que*

Portanto, confirma-se a nomenclatura do navio e sua apreensão pela expedição de Martim Afonso de Sousa, permanecendo, porém, a dúvida quanto à específica identificação desse navio dentre as presas realizadas por sua expedição.

No que diz respeito à Jean Ango, verdade seja dita, a sorte não mais o acompanhou⁹². Com a morte de seu protetor real, Francisco I, em 1547, e em meio a uma série de ações judiciais decorrente de sua atividade, “trancou-se no Castelo de Dieppe. Devorado pela dor e abandonado por seus velhos amigos, morreu lá em 1551⁹³”.

O destino da presa e de seu conteúdo

Sabe-se que o navio enviado por Martim Afonso sob o comando de João de Sousa partiu do Brasil nos últimos dias de fevereiro de 1531. Essa constatação se dá com base em uma carta escrita, ainda em Pernambuco, por Manuel de Alpoim, escrivão da expedição, para Diogo Vaz, fidalgo da casa do rei e almoxarife dos armazéns da Guiné e Índia em Lisboa. Nessa correspondência, datada de 24 de fevereiro de 1531, Alpoim relaciona equipamentos, aparelhos, armamentos e outros objetos para que sejam arrecadados em Portugal.

Senhor-La vai esse navio Francês que ho capitam moor tomou nesta costa do Brasill e vai carregado de brasill com as ditas cousas. o dito navio aparelhado com toda sua enxarcia e asy velas. s. hum papafiguo novo e hum traquete novo e huã vella da gavea nova e outro papa figuo velho e outro traquete de huã vella da gávea velha e huã mesena velha e tres anquoras grandes com tres quabres hum novo e outro já husado, e hum meio qualabrete e asy hum fogareo do batell e dez polez dos aparelhos do dito navio, tres bombardas roqueiras e dois berços todos de ferro com vinte e duas camaras e duas chaves, he 147 pelouros grandes e pequenos de chumbo e de ferro dos ditos tiros e hum barril cheio de pollvora he homze bombas de fogo, e mais duas caldeiras de cobre huã de cozer breu e outra de cozer pescado e hum caldeirão de ferro de cozinha, e vinte e duas pipas huã. s. onze cheas de vinho de cidra arquadas com quatro arco de ferro em cada pipa e as outras dagoa e sam arcadas, com arquas de ferro somente as onze e asy senhor mais quatro alabardas e tres piques e todas estas cousas vam entregues ao mestre do dito navio e á nome Lourenço Fernandez e asy leva mais hum pé de cabra dos ditos tiros, mande vosa merçee arrecadar estas cousas. Beijo as mãos ha Vossa Merçe Deste Pernambuco donde nos partimos pera a Bahia de Todollos Santos a vinte e quatro de fevereiro de MDXXXI⁹⁴.

vieram do Brasil e que estão no porto da cidade de Lisboa, Corpo Chronologico, P. 1, M. 51, D. 56, código de referência PT/TT/CC/1/51/56.

⁹² Segundo anotou Varnhagem, Morel, um dos sócios de Ango, promoveu contra o grande armador uma ação judicial, que, iniciada em 1548 só terminou em 1604, condenando os herdeiros de Ango a pagarem aos de Morel a quantia de 30.000 ducados, com o juro de 14% a partir de 1531. *Ibidem*, p. 172.

⁹³ P. Gaffarel, *op. cit.*, pp. 110 a 111.

⁹⁴ ANTT, *Auto que mandou fazer Diogo de Oliveira...*

Consta, no entanto, que esse navio não havia chegado ao destino até meados de maio, razão pela qual, como foi possível notar, o rei ainda não obtivera informação proveniente do próprio Martim Afonso sobre o andamento da expedição.

Jordão de Freitas deixou registro de que a embarcação teve de fazer paradas em ilhas e outras partes e que teria aportado no Algarve (Lagos ou Tavira). Desse modo, a viagem de retorno tornou-se mais demorada. O fato é que a nau encontrava-se em Portugal no final de junho, e fora para a Vila Nova de Portimão descarregar o pau brasil tomado aos franceses e que constituía a sua carga⁹⁵.

Para a descarga foi emitido alvará e regimento contendo rigorosos procedimentos não só do ato da descarga, mas também para a acomodação e segurança do material. Para o controle das atividades, o vedor interino da fazenda do Algarve, Antonio de Campos, encarregou Diogo de Oliveira, feitor da alfândega da Vila Nova do Portimão⁹⁶.

Dentre as recomendações estavam as de que recebesse todo o pau-brasil por peso e alugasse uma casa próximo ao local onde estava a madeira para lá acondicioná-la, como também:

despregar e habrir as escotilhas diante deles e dos ditos esprivãis e vereis se esta chea e habarotada do dito brasyl debaixo da coberta da maneira que digo, veram com muito cuidado quantos paos se lançam nas barquas...espreve los ham de cienquenta em cienquenta... estara hum omem fyel e outro ou hos mais que foram neçecayros estaram no caminho dahy ate a quassa honde se ha de meter de maneira que des que ho brasyl da nao ate que se meta onde ha de estar sempre va e a olho e vysta de quada huma das ditas pessoas...fechar se ha a porta da dita cassa com duas fechaduras de que vos tereys huma chave e ho esprivam d allfandegua houtra...tomareis gente em habastança e começareis por ha menã cedo pera mais largamente se poder fazer em sendo casso que hem hum dia nam se poder acabar de descarregar dormireis vos na dita nao a noute com os ditos esprivais e guardas e pregar se ham muito bem as escotilhas donde ho brasyl estiver...ho que asy vos mando a todos que façais e cumprais sob pena de cinquenta cruzados e de privança de vossos ofyçios; e esto se trelladara de verbo a verbo no livro de vossa receita⁹⁷.

A documentação aponta que Diogo Oliveira foi diligente com as observações que recebeu, o que se nota sobretudo pelas suas anotações⁹⁸. No que diz respeito à carga do navio, de acordo com Varnhagen e Capistrano de Abreu, foram levadas em torno de setenta toneladas de pau-brasil, além de aproximadamente trinta prisioneiros. Em fins de Julho de

⁹⁵ J. De Freitas, *op. cit.*, p. 138.

⁹⁶ *Ibidem*, pp. 138 a 139.

⁹⁷ A. T. de Matos, *op. cit.*, pp. 140 a 142.

⁹⁸ J. de Freitas, *op. cit.*, pp. 138 a 140.

1531, o navio ainda estava fundeado em Vila Nova de Portimão, no Algarve, onde se procedeu à venda da sua carga de brasil, à razão de 800 a 900 réis o quintal⁹⁹.

Mais detalhista em relação ao teor da carga do navio, Jordão de Freitas anotou que a descarga do pau brasil iniciara em 10 de julho de 1531 e que se acharam 2.768¹⁰⁰ exemplares entre grandes e médios. Essa carga teria sido acondicionada na alfândega por ser casa grande, portanto espaçosa. O peso da carga era de 927 quintais¹⁰¹ e arroba¹⁰² e meia¹⁰³, tendo o feitor da alfândega de Villa Nova recebido e vendido em diversas porções a diferentes pessoas¹⁰⁴¹⁰⁵.

Convém salientar que, para esta parte do estudo, foi relevante o acesso ao já citado livro de descarga da nau francesa¹⁰⁶, disponível no Arquivo Nacional da Torre do Tombo, mas que também fora transcrito e publicado por Artur Teodoro de Matos, no ano 2000¹⁰⁷. Esse documento, em conjunto com outras fontes, permite que se estabeleçam inúmeras considerações a respeito não só da carga, mas também do contexto em que se dá a pesquisa em curso.

Contudo, Matos alertou para o fato de que os registros do livro trazem apenas cerca da metade da madeira descarregada, “455 quintais, repartidos por 1393 paus¹⁰⁸”. Supôs o autor que nem todos os registros tenham sido efetuados no mesmo local, já que o livro apresenta fólhos em branco, os quais são identificados na transcrição¹⁰⁹. Tal ausência de informação, todavia, não deixa de caracterizar o livro como valiosíssimo fundamento de pesquisa.

É a partir dos registros existentes no livro de descarga que se identificam as pessoas que chegaram na nau apreendida. Foram eles: João de Sousa (capitão) e dois criados seus,

⁹⁹ F. A. de Varnhagen e J. C. H. de Abreu, *op. cit.*, pp. 179-177.

¹⁰⁰ Consta, porém, na folha nº 7 do livro de descarga da nau um ajuste referente ao total da carga após ter sido concluída a contagem e pesagem. Nesse ajuste mantém-se o peso total de 927 quintais e arroba e meia, mas altera-se o quantitativo do madeirame de 2.768 para 2.780 entre “grandes he pequenos he outros mais pequeninos”. Tratavam-se de “pedaços pequenos do dicto brasil que estavam metidos por uns bates he cavernas da dicta nao”, encontrados e contabilizados pelo feitor, os tabeliães e o escrivão ao inspecionar a nau após o fim da descarga. A. T. de Matos, *op. cit.*, pp. 143 a 144.

¹⁰¹ Antiga medida de peso que correspondia a 60kg. H. Leitão e J. V. Lopes, *op. cit.*, p. 340.

¹⁰² Medida correspondente à 15kg ou a ¼ de um quintal. Amphilóquio Reis, *Dicionário Técnico de Marinha*, Rio de Janeiro, 1947, p. 219.

¹⁰³ Peso correspondente à 55.642,5 kg, com base nos dados de conversão de medidas apresentados.

¹⁰⁴ J. de Freitas, *op. cit.*, p. 140.

¹⁰⁵ Mais tarde, por ocasião do encerramento das contas de Diogo Oliveira junto ao Reino, em Évora, aos 31 dias do mês de julho de 1536, verificou-se que dos 927 quintais de pau brasil, que ele recebera, ficara devendo 17 quintais, que declarou serem de quebra, “por ao tempo do recebimento dele ser verde e molhado”. J. de Freitas, *op. cit.*, p. 140.

¹⁰⁶ P. L. de Sousa, *op. cit.*

¹⁰⁷ A. T. de Matos, *op. cit.*.

¹⁰⁸ *Ibidem*, p. 136.

¹⁰⁹ *Ibidem*, p. 136.

Lourenço Fernandez (mestre), Rodrigo Eanes e Afonso Vaz (marinheiros), Luís e Hambroseo (grumetes) e Aleixo Pinto (bombardeiro)¹¹⁰.

É bom lembrar que essas são as pessoas que vieram até o local da descarga, o que não exclui a possibilidade de antes desse momento ter ocorrido o desembarque de membros da tripulação, o que parece muito provável diante do diminuto número de pessoas descritas na relação.

E quanto aos prisioneiros referidos por Varnhagen, Capistrano de Abreu e Ignacio Quintella? Algumas fontes apontam para o fato de que essa questão também causou certo desconforto com a França. De fato, não consta na documentação referente à descarga referência qualquer a prisioneiros enviados no navio. Tampouco Pero Lopes informa sobre o assunto em seu diário de navegação.

Todavia, no livro de descarga faz-se menção à existência de escravos quando se diz que “em poder de Vicente de Boulle que hora serve de almoxarife de Lagos ficaram depositados tres espravos do brasyl¹¹¹”. Fato esse que corrobora com a ideia de que realmente ocorreram desembarques prévios à chegada ao local onde ocorreu a descarga. Tal pode ter ocorrido com relação aos prisioneiros sem que se efetivasse o registro, pelo menos nos mesmos documentos consultados.

Não há dúvida, porém, de que foram trazidos prisioneiros. Uma prova disso se encontra em uma carta do Dr. Diogo Gouveia, enviada de Ruão para D. João III, datada de 17 e 18 de novembro de 1531. Nessa correspondência, Gouveia relata que o Almirante da França recebera solicitação de parentes desses presos para que intercedesse no sentido de mandá-los soltar.

Elle me mādou mostrar huã carta que no mesmo ponto da sua chegada viera de lixboa desses franceses que la fora presos no brasil per Martim Affonso de Sousa. E depois de elle aqui ser chegado as molheres e parentes e parentas se foram lançar diante delle a lhe pedir justiça e principalmente a molher do piloto ou mestre que chamavam Pero Serpa. Elle me disse que me rogava que visse este negocio esprevesse a Vossa Alteza que os mādasse soltar. Eu nõ sei o porque elles sam presos porem sei que deste negocio ne há de aver muito proveito se nã é como na carta diz, que o capitão moor mandou enforcar este Pero Serpa, e que catou todo o navio pera ver se achava alguma cousa afora bresil, e dizem que non achou nada, eu por o que

¹¹⁰ *Ibidem*, p. 142.

¹¹¹ *Ibidem*, p. 141.

devo a deus e a V. A. e ao proveito desse Reino queria ver todas estas cousas postas em outro rumo e que se levassem por outra manha¹¹².

Sobre esse assunto, o Dr. Diogo de Gouveia ainda enviaria uma segunda carta em fevereiro de 1532. Suas palavras reforçavam a ideia da primeira correspondência de que a manutenção dos presos não poderia se traduzir em uma boa resolução. Dessas cartas, além da percepção de que tais presos encontravam-se em Lisboa¹¹³, também se identifica uma sensibilização por parte do remetente, que talvez ao vivenciar a situação *in loco* possa ter notado potencial de aquele caso atrapalhar as relações entre os dois reinos, justamente em um momento em que se tentava resolver as questões relacionadas às colônias.

Senhor – Eu sprevi a V. A. acerca desses franceses que forõ presos no bresil em ho veram passado como estando eu aqui per todos los santos o almirante me mandara chamar que era vimdo antes que el Rei aqui viesse stranhãdo muito este negocio e muito mais a morte de hum Pero Serpa grande piloto e mestre da nao destes presos dizendo-me que sprevesse a V. A. e a dom Amtonio... Eu já por muitas vezes lhe sprevi o que ne parecia deste negocio... asi que tornando ao ponto da prisam eu nom conheço nem sey os meritos da causa porem se por outra cousa nom sam presos que por irem la resgatar pareceme que V. A. os deve logo de mandar soltar isto *sub correptione melioris judicii* porque me parece que histo he mais seu serviço, e proveito de seus vasalos¹¹⁴.

A partir dessa correspondência, evidencia-se que os prisioneiros franceses ainda permaneciam em Lisboa, pelo menos até fevereiro de 1532. Além do retardo já inerente às comunicações da época, sobrepunham-se agora fatos que aumentariam a desconfiança entre os reinos. Embora o resultado das negociações de Antônio Ataíde fossem vantajosos¹¹⁵ para

¹¹² Arquivo Nacional da Torre do Tombo, *Carta do Doutor Gouveia dando parte ao rei que o Almirante de França lhe pedia que escrevesse a Sua Alteza sobre a soltura de franceses presos no Brasil*, Corpo Chronologico, P. 1, M. 47, D. 106, código de referência PT-TT-CC-1-47-106.

¹¹³ Como não se fez alusão à prisioneiros por ocasião da descarga do navio em Vila Nova do Portimão e as cartas do Dr. Diogo de Gouveia apontam para o fato de que estariam em Lisboa, é possível inferir que esses prisioneiros desembarcaram em algum momento antes da descarga, talvez em uma das paradas anteriores que o navio fez, de onde teriam sido encaminhados à Lisboa. Porém, não se encontrou documentação que pudesse comprovar essa hipótese.

¹¹⁴ Arquivo Nacional da Torre do Tombo, *Carta do Dr. Gouveia dando parte ao rei da prisão feita no Brasil a uns franceses e um frade que iam povoar a terra*, Corpo Chronologico, P. 1, M. 46, Doc. 64, código de referência PT-TT-CC-1-46-64.

¹¹⁵ Como consequência da atividade diplomática, em meados de 1531, ocorreu um acordo realizado em Fontainebleau, tendo como vogais e conselheiros D. Antônio de Ataíde e Gaspar Vaz (por parte de Portugal) e o cardeal Sans, o Senhor de Montmorency e o almirante Chabot de Brion (representando a França). Como resultado desse acordo eram anuladas todas as cartas de marca e de represália até então concedidas. Do mesmo modo, aceitava-se, entre outros compromissos, o de no caso de queixas e requerimentos de novas cartas, que se nomeassem juízes representantes de cada país. Persistindo a necessidade de recurso um terceiro juiz deveria ser nomeado pelo Papa. Em 3 de agosto desse mesmo ano, com base em tal acordo, Francisco I mandava que por provisão real se lançasse pregão pelos portos de mar “que nenhum vassallo seu vá contratar a terras da conquista delRey de Portugal, sô pena de confiscação de bens e pessoas”. Fr. L. de Sousa, *op. cit.*, p. 374.

Portugal, naquele momento, a questão com a França em relação à colônia brasileira estava longe de ser resolvida. A expedição de Martim Afonso apimentou-a consideravelmente.

Ao voltar à atenção para o conteúdo da carga da nau e sua destinação, percebe-se que a venda do pau-brasil ocorreu no período compreendido entre 26 de julho de 1531 e 26 de junho de 1535¹¹⁶.

Ademais, em que pese não estarem escrituradas todas as profissões dos compradores e tamanhos dos exemplares vendidos, com base nas informações existentes é possível verificar que os interessados foram principalmente mercadores¹¹⁷ e tintureiros, tendo estes adquirido menores quantidades de madeira do que àqueles (ver Apêndice A). Tais compradores eram originários de diversas localidades do Algarve e do Alentejo, mas também verifica-se a compra por alguns castelhanos (ver Apêndice A).

Conforme fora previsto, registrou-se também no livro as despesas com a descarga, o transporte, a acomodação, a guarda e os demais serviços referentes à nau apreendida. Para esse fim foi enviado a Diogo de Oliveira, em 2 de agosto de 1531, a quantia de doze mil réis “pera pagar hos gardas da nao do brasil he despesas da descarga dela he pera todas has mais despesas que correrem se fazer a dicta nao¹¹⁸”.

De modo a facilitar a consulta, as despesas registradas foram incluídas no Apêndice B deste estudo. Vale ressaltar que a soma de tais despesas montam a dezessete mil seiscentos e noventa réis¹¹⁹, valor que ultrapassou o crédito recebido para custeá-las. Não há informação sobre novos créditos para despesas no livro, muito embora os registros denotem que o pagamento dos prestadores de serviço tenha sido efetuado.

Por fim, na documentação existente no Corpo Chronologico do Arquivo Nacional da Torre do Tombo, em Lisboa, encontra-se um Alvará Régio datado de 8 de janeiro de 1540, o qual solicita que se leve em conta a Diogo de Oliveira 11\$490 réis, referente à nau que Martim Afonso tomou aos franceses¹²⁰. Notoriamente, um acerto de contas a sinalizar o fim daquela jornada com a nau e sua carga.

¹¹⁶ Cristóvão Marquez ao fechar o livro em 11 de julho de 1536 deixou escrito que ele possuía vinte e seis folhas escritas, entre as quais quatro em branco. “E o mais d'elle todo esta lympo”. A. T. de Matos, *op. cit.*, p. 156.

¹¹⁷ Seriam os mercadores revendedores do material enquanto os tintureiros eram pequenos empresários da produção de tinturaria?

¹¹⁸ *Ibidem*, pp. 147 a 148.

¹¹⁹ Não incluindo o soldo de um marinheiro pelo tempo que serviu na nau, o qual o vedor da fazenda mandou pagar, mas que não se registrou o valor correspondente no livro.

¹²⁰ Arquivo Nacional da Torre do Tombo, *Alvará de D. João III para se levar em conta a Diogo de Oliveira 11\$490 réis que ficou devendo da conta da nau que se tomou aos franceses de que lhe fez mercê*, Corpo Chronologico, P. 1, M. 69, D. 7, código de referência PT-TT-CC-1-69-7.

Após a viagem para Portugal com a conseqüente descarga, realizada em três dias¹²¹, a nau francesa passou por um rápido processo de deterioração. É o que há de se notar a partir do trecho a seguir.

A 6 de julho de 1532, a nau foi posta “em sequo e em monte” desenxarciada¹²² e tirada a gávea, por se achar com o fundo coberto de busano¹²³ e pôdre, conforme as declarações prestadas por marinheiros, homens do mar e calafates que a vistoriaram. Havia já 3 ou 4 meses que ela não podia suster-se e metia muita água, receiando que o fundo se abrisse. No dia 27 foi de todo desaparelhada, tirando-se de dentro uma porção de pipas e aduelas que lá se encontravam ainda. A 2 de setembro seguinte fêz-se nova vistoria, verificando-se que a nau estava “toda comesta e gastada”. Quanto ao batel (esquife), que era de quatro remos, a 20 de fevereiro de 1533 viu-se que estava alagado, quebrado e despedaçado no esteiro, por ser já podre¹²⁴.

Dessa forma, evidencia-se que cerca de um ano depois de descarregado, o navio se encontrava no mesmo local. Tudo indica que não mais tenha mais navegado, já que o feitor Diogo de Oliveira enviou uma carta à Francisco Alvarez Portugal “pera o fazer saber como ha nao estava em monte he perdida¹²⁵”.

Considerações finais

Tendo como pano de fundo a expedição de Martim Afonso de Sousa, realizada entre 1530 e 1533, este trabalho de investigação intentou relatar os acontecimentos ligados à apreensão de uma nau francesa por aquela Armada e os seus respectivos desdobramentos na Europa. Vale lembrar que, embora se tenha alcançado algumas considerações relevantes sobre o objeto de estudo, não caracterizou intuito desta análise o esgotamento do tema em tela.

Não obstante, foi possível expor significativas questões sobre o contexto estudado, o que permitiu vislumbrar uma parcela dos acontecimentos que permeavam a relação entre Portugal e França em meados do século XVI. Do mesmo modo, sem perder de vista essa conjuntura, foi possível associar e identificar pormenores relativos à acomodação e à destinação do pau-brasil proveniente da colônia, desde a sua apreensão até a sua venda, revelando, dentre outras considerações, preços, quantidades e compradores.

¹²¹ Vide pagamentos dos serviços descritos no Apêndice B.

¹²² Já sem o conjunto de ovéns, isto é, dos cabos que seguram os mastros e os mastaréis para um e outro bordo. A enxárcia também é o nome genérico de todos os cabos empregados a bordo, incluindo os que serviam de amarra. H. Leitão e J. V. Lopes, *op. cit.*, p. 182.

¹²³ Designação geral dos vermes que se criam nas madeiras em contato com a água e as furam. *Ibidem*, pp. 88 a 89.

¹²⁴ J. de Freitas, *op. cit.*, p. 140 a 141.

¹²⁵ A. T. de Matos, *op. cit.*, p. 151.

Para tanto, como forma de contextualização, inicialmente apresentou-se os antecedentes e os preparativos da expedição de Martim Afonso de Sousa até a sua partida. Na sequência, efetuou-se o acompanhamento da armada até a chegada ao Brasil, assim como as suas primeiras ações no litoral nordeste da colônia.

Entendido o processo que deu origem à apreensão do navio francês enviado à Europa sob o comando de João de Sousa, procurou-se, então, apresentar algumas repercussões das negociações diplomáticas que ocorriam entre Portugal e França, inserindo, nesse contexto, as implicações da notícia da apreensão do referido navio.

Em seguida, com base no cruzamento de informações de fontes oriundas da historiografia francesa, portuguesa e brasileira, o foco do estudo recaiu na tentativa de identificação do navio apresado. Por fim, tratou-se de averiguar os acontecimentos relativos à carga, à descarga e à destinação do conteúdo da presa.

Nesse contexto, o acesso ao livro de descarga do navio permitiu a produção de dois apêndices em formato de tabela. Tais complementos abrangeram todas as transações descritas no mencionado livro. Conquanto aquela fonte não tenha compreendido a totalidade da carga do navio, a tabulação das informações permitirá que se vislumbre novas possibilidades de investigação, já que ficaram expressos e organizados, sempre que possível, dados como data de venda, nome, morada e profissão dos compradores, assim como quantidades, valores e tamanhos dos exemplares de pau-brasil adquiridos.

Da mesma forma, ficaram organizadas as despesas com descarga, acomodação, guarda e demais serviços associados à destinação do conteúdo da nau apreendida. Nesse segundo apêndice, ficaram também incluídas as motivações das despesas, a identificação dos executores dos serviços e os valores correspondentes.

Assim sendo, a pesquisa buscou inter-relacionar os fatos de uma importante expedição marítima do século XVI com os liames político-diplomáticos dos reinos envolvidos. Ademais, o enfoque do estudo em um acontecimento particular possibilitou aprofundar a análise e exteriorizar, desde alguns trâmites burocráticos, até as preocupações de funcionários do reino em decorrência das responsabilidades impostas pelo acondicionamento da carga apreendida.

Encerra-se aqui esse sucinto estudo sobre a apreensão de uma nau francesa, no Brasil, pela expedição de Martim Afonso de Sousa e seus desdobramentos na Europa. Espera-se que ele possa contribuir, de alguma forma, para o melhor conhecimento das atividades de seu contexto.

Destarte, recomenda-se a continuidade da pesquisa, não só a partir da utilização dos dados aqui evidenciados, mas também por meio da análise dos casos dos outros navios apreendidos pela expedição. Tais trabalhos adicionais permitirão ampliar a compreensão sobre os assuntos marítimos do século XVI, período que engloba temas de grande relevância e que muito tem ainda a contribuir para o estudo histórico.

Bibliografia

ABREU, João Capistrano Honório de. *Caminhos Antigos e o Povoamento do Brasil*. Rio de Janeiro: Sociedade Capistrano de Abreu, 1930.

ABREU, João Capistrano Honório de. *Capítulos de História Colonial (1500-1800)*. Brasília: Conselho Editorial do Senado Federal, 1998.

ABREU, João Capistrano Honório de. *Ensaio e Estudos: crítica e história*. 2ª série. Brasília: Edições do Senado Federal, vol. 9, 2003.

ANGRA, Barão de. *Diccionario Maritimo Brasileiro*. Rio de Janeiro: Typographia e Lytographia do Imperial Instituto Artístico, 1877.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO (ANTT). *Alvará de D. João III para se levar em conta a Diogo de Oliveira 11\$490 réis que ficou devendo da conta da nau que se tomou aos franceses de que lhe fez mercê*. Corpo Chronologico, P. 1, M. 69, D. 7, código de referência PT-TT-CC-1-69-7. Disponível em: <https://digitarq.arquivos.pt/viewer?id=3776230>. Acesso em: 03 abr. 2022.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO (ANTT). *Auto de pregões e arrematação das duas naus francesas que vieram do Brasil e que estão no porto da cidade de Lisboa*. Corpo Chronologico, P. 1, M. 51, D. 56, código de referência PT/TT/CC/1/51/56. Disponível em: <https://digitarq.arquivos.pt/details?id=3773781>. Acesso em: 02 mai. 2022.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO (ANTT). *Auto que mandou fazer Diogo de Oliveira feitor dalfandegua da nao do Brasill que lhe foi entregue por mandado do senhor veedor da fazenda e do allmazem e cousas della*. Corpo Chronologico, P. 2, M. 169, D. 132, código de referência PT/TT/CC/2/169/132. Disponível em: <https://digitarq.arquivos.pt/details?id=3813094>. Acesso em: 16 abr. 2022.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO (ANTT). *Carta de Francisco I Rei de França para os conselheiros parlamentários sentenciarem breve e sumariamente as causas da tomadia feitas entre seus vassallos e os de Portugal na forma das Capitulações de Paz feitas entre os mesmos senhores*. Corpo Chronologico, P. 1, M. 47, D. 17, código de referência PT-TT-CC-1-47-17. Disponível em: <https://digitarq.arquivos.pt/viewer?id=3773279>. Acesso em: 03 abr. 2022.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO (ANTT). *Carta do Dr. Gouveia dando parte ao rei da prisão feita no Brasil a uns franceses e um frade que iam povoar a terra*. Corpo Chronologico, P. 1, M. 46, D. 64, código de referência PT-TT-CC-1-46-64. Disponível em: <https://digitarq.arquivos.pt/viewer?id=3773197>. Acesso em: 03 abr. 2022.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO (ANTT). *Carta do Dr. Gouveia dando parte ao rei que o Almirante de França lhe pedia que escrevesse a Sua Alteza sobre a soltura de franceses presos no Brasil*. Corpo Chronologico, P. 1, M. 47, D. 106, código de referência PT-TT-CC-1-47-106. Disponível em: <https://digitarq.arquivos.pt/viewer?id=3773368>. Acesso em: 03 abr. 2022.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO (ANTT). *Livro da descarga da nao franceza que descarregou na alfandega de Villa Nova a carga de pau brasil, e despeza e receita delle e seu regimento. Anno de 1531*. Núcleo Antigo, 762, código de referência PT/TT/CRC/H/5/762. Disponível em: <https://digitarq.arquivos.pt/details?id=4625527>. Acesso em: 17 abr. 2022.

BAIÃO, António; DIAS, Carlos Malheiros. “A Expedição de Cristóvam Jacques”, *História da Colonização Portuguesa no Brasil*. 3º vol. Porto: Litografia Nacional, 1924, pp. 59-91.

BAIÃO, António; CIDADE, Hernani; MURIAS, Manuel. *História da Expansão Portuguesa no Mundo*. 3º vol. Lisboa: Editorial Ática, 1940.

BRASIL. *Decreto nº 6.583, de 29 de setembro de 2008*. Promulga o Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa, assinado em Lisboa, em 16 de dezembro de 1990. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/decreto/d6583.htm. Acesso em: 23 mar. 2022.

CASTRO, Eugênio de. *Diário de Navegação de Pero Lopes de Sousa, (1530-1532)*. 1º vol. Rio de Janeiro: Typographia Leuzinger, 1927.

DEUS, Frei Gaspar da Madre de. *Memórias para a História da Capitania de São Vicente*. Edições do Senado Federal. Vol. 129, Brasília: 2010.

FREITAS, Jordão de. “A Expedição de Martim Afonso de Sousa”. *História da Colonização Portuguesa do Brasil*. Porto: Litografia Nacional. 3º vol. 1924, pp. 97 a 164.

GAFFAREL, Paul. *Histoire du Brésil Français au Seizième Siècle*. Paris: Maisonneuve et Companie Libraires-Éditeurs, 1878.

GUEDES, Max Justo. “As primeiras Expedições de Reconhecimento da Costa Brasileira”, *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1º vol. Tomo I, 1975, pp. 177 a 246.

GUÉNIN, Eugène. *Ango et ses Pilotes*. Paris: Imprimerie Nationale, 1901.

LA RONCIÈRE, Charles de. *Histoire de la Marine Française*. 3º vol. Paris: Librairie Plon, 1906.

LEITÃO, Humberto; LOPES, José. V. *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Atual*. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1963.

MATOS, Artur Teodoro de. “O livro da descarga da nau francesa apresada por Martim Afonso de Sousa na costa do Brasil em 1531”. *Mare Liberum Revista de História dos Mares*. n. 20, 2000, pp. 133-156.

MITCHELL, James Leslie. *Os grandes exploradores: a sua vida e as suas realizações*. São Paulo: Edições Melhoramentos, 1963.

PALHA, Fernando. *A Carta de Marca de João Ango*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1882.

PELÚCIA, Alexandra Maria Pinheiro. *Martim Afonso de Sousa e a sua Linhagem: A Elite Dirigente do Império Português nos Reinados de D. João III e D. Sebastião*. Tese de Doutoramento apresentada na Universidade Nova de Lisboa. Lisboa: 2007.

PEREIRA, Francisco Maria Esteves. “O Descobrimento do Rio da Prata”, *História da Colonização Portuguesa no Brasil*. 2º vol. Porto: Litografia Nacional, 1924, pp. 351-390.

QUINTELLA, Ignacio da Costa. *Annaes da Marinha Portuguesa*. Tomo I, Lisboa: Typografia da Mesma Academia, 1839.

REIS, Amphilóquio. *Dicionário Técnico de Marinha*. Rio de Janeiro: 1947.

RODRIGUES, José Honório. *História da História do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional/MEC, 1979.

SANCEAU, Elaine. *Capitães do Brasil*. Tradução de António Álvaro Dória. Porto: Editora Livraria Civilização, 1956.

SILVA, Antonio de Moraes e. *Diccionario da Língua portuguesa recopilado de todos impressos até o presente por Antonio de Moraes e Silva natural do Rio de Janeiro, Offerecido ao muito alto, e muito poderoso Senhor D. João VI. Rei de Portugal, Brazil e Algarve*. 3ª Ed. Tomo II. Lisboa: Typographia de M. P de Lacerda, 1823.

SOUSA, Fr. Luiz de. *Annaes de ElRei Dom João Terceiro*. Lisboa: Typographia da Sociedade Propagadora do Conhecimentos Úteis, 1844.

SOUSA, Martim Afonso de. *Breuissima, e summaria relação Que fez de sua Vida e obras o grande Martim Affonso de Sousa senhor de Prado, e de Alcoentre, capitão donatário da Ilha de Tamaraca no Brazil, que seruiu de capitão mor do mar da Índia e depois foi Governador della, á Serenissima senora Raynha dona Catherina mulher de ElRey dom João o terceiro, estando ella no governo destes Reynos, áqual Rellação seachou escripta de sua própria mão E letra muyto tempo depois de Elle morto, E he tam breve para o muyto, que de sua grandeza se conta, que não faz maes; que tocar á minima parte de seus feitos heroicos, Em que se mais engrándesceo, pois so disse o thema de seu progresso, de que autores de nome, poderáo (ampliando) Escrever largos E copiosos Volumes, de sua tam sabida E divulgada historia, de*

que na Índia E nestes Reynos ha mui claras noticias. Biblioteca da Universidade de Coimbra. Archivo Bibliographico, Edições 1-20, Imprensa da Universidade, 1877. Disponível em: <https://books.google.pt/books?id=RIU-AAAAIAAJ>. Acesso 28 mar. 2022.

SOUSA, Washington Luís P. de. *Na Capitania de São Vicente*. Brasília: Edições do Senado Federal, vol. 24, 2004.

TRÍAS, Rolando A. Laguarda. “A Expedição de Sebastião Caboto”. *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1º vol. Tomo I, 1975, pp. 301 a 338.

TRÍAS, Rolando A. Laguarda. “A Viagem de Martim Afonso de Sousa”. *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1º vol. Tomo II, 1975, pp. 349 a 399.

TRÍAS, Rolando A. Laguarda. “Cristóvão Jacques e as Armadas Guarda-Costas”. *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1º vol. Tomo I, 1975, pp. 247 a 300.

VARNHAGEN, Francisco Adolfo de. *Diário de Navegação de Pero Lopes de Souza pela Costa do Brazil até o Rio Uruguay (de 1530 a 1532)*. 4ª ed. Rio de Janeiro: Typographia de D. L. dos Santos, 1867.

VARNHAGEN, Francisco Adolfo de; ABREU, João Capistrano Honório de. *História Geral do Brazil*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Laemmert & C. Editores, 1907.

APÊNDICE A - Receita por venda da carga de pau-brasil da nau apreendida dos franceses, no litoral do Brasil, em fevereiro de 1531.

Data da venda	Comprador	Morada do comprador	Quantidade (em quintais/ arrobas)	Valor/ quintal (em réis)	Total (em réis)	Nº de exemplares
26/07/153 1	Cristovão Vaasquez	Lagos	100 quintais	800	80.000	208
27/07/153 1	Jorge Tamanho	Évora	13 quintais	900	11.700	35
14/07/153 1	Anrique Lopez	Villa Nova	10 quintais	900	9.000	20
12/12/153 1	Vicente Fernandez	Azemor	100 quintais	800	80.000	361
27/12/153 1	Joam Françes	Odemira	1 arroba	900	225	4
10/01/153 2	Jordam Vaasquez	Villa Nova	1 arroba	900	225	4
10/02/153 2	Martym Alonso	Tavira	60 quintais	800	48.000	180
03/05/153 2	Pedro Françes	Odemira	1 arroba	800	225	9
25/05/153 2	Fernão Martins	Évora	10 quintais	800	8.000	45
26/06/153 2	Jordam Vaasquez	Lagos	1 arroba	800	225	-
23/07/153 2	Joam Duarte	Ayamonte	19 quintais	800	40.200	68
04/10/153 2	Jordam Vaasquez	Lagos	1 quintal	800	800	7
03/12/153 2	Joam Françes	Villa Viçosa	1 quintal	800	800	5
09/12/153 2	Mestre Lopo	Villa Nova	1 arroba	800	200	3
02/07/153 3	Pero Afonso	Évora	4 quintais	800	3.200	6
23/07/153 3	Joam Françes	Lagos	1 quintal	800	800	16
30/08/153 3	Francisco Nunez	Villa Nova	20 quintais	800	16.000	83
22/10/153 3	Joam Françes	Lagos	1 quintal	800	800	17
05/02/153 4	Pedro Eanes	Ilha...	1 quintal	800	800	5

Data da venda	Comprador	Morada do comprador	Quantidade (em quintais/ arrobas)	Valor/ quintal (em réis)	Total (em réis)	Nº de exemplares
15/03/1534	Jorge Fernandez	Villa Nova	19 quintais	800	15.200	45
30/04/1534	Afonso Qymtana	Faram	17 quintais	800	13.600	38
18/08/1534	Afonso Qymtana	Faram	10 quintais	800	8000	23
19/11/1534	Afonso Mateus	Faram	10 quintais	800	8000	86
12/01/1535	Francisco Nunez	Villa Nova	7 quintais	800	5.600	27
26/02/1535	Francisco da Gama	Villa Nova	1 quintal	800	800	3
01/03/1535	Gonçalo Preto	Villa Nova	½ quintal	800	400	2
13/04/1535	Manuel Tamanho	Sylves	2 quintais	800	1600	5
17/04/1535	Jeronymo Castelhana	Aqacaval (Castela)	7 quintais	800	5.600	20
16/06/1535	Joam Sanchez	Sancho Perez (Castela)	3 quintais	800	2.400	8
26/06/1535	Francisco Coronho	Faram	10 quintais	800	8.000	36
22/09/1535	Manuel Tamanho	Sylves	2 quintais	800	1.600	3
27/09/1535	Pero Vaasquez	Sevilha (Castela)	3 quintais e 3 arrobas	800	3.000	11
05/11/1535	Joam Sanchez	Sancho Perez (Castela)	3 quintais e ½ arroba	800	2.500	10

Fonte: Elaborado pelo autor com base na transcrição do original realizada por A. T. de Matos, *op. cit.*

APÊNDICE B - Despesas com a descarga, acomodação do material, guarda e demais serviços referentes à nau apreendida dos franceses, no litoral do Brasil, em fevereiro de 1531.

Motivo da despesa	Prestador do serviço	Valor (réis)
Transporte da nau da foz de Ferragudo até a Vila Nova do Portimão	Cinco ou seis homens	200
Descarga da nau (dois batéis durante dois dias)	Quatro homens	800
Transporte do pau-brasil da nau aos dois batéis e pagto. dos ajudantes	J. Diaz e S. Rodriguez	120
Descarga da nau referente ao segundo dia	Joham Diaz e mais dois	140
Transporte do pau-brasil dos batéis à Alfândega no primeiro dia	Cinco negros	320

Motivo da despesa	Prestador do serviço	Valor (réis)
Transporte do pau-brasil dos batéis à Alfândega no segundo dia	Oito negros	360 ¹²⁶ ₆
Carga de dois batéis com pedra para o lastro da nau	F. Luis e J. Martinz e dois negros	340
Descarga da nau referente ao terceiro dia	F. Luis e Joham Martinz	150
Transporte do pau-brasil da nau até a barca em parte do terceiro dia	J. Diaz, mestre e guardas	40
Transporte do pau-brasil no terceiro dia	Cinco negros	150
Serviço de guarda da nau	Vicente Fernandez	3.000
Serviço de guarda da nau	Pero Fernandez	2.500
Retirada das velas, bombardas e outros materiais da nau	L. Coudo e dois negros	100
Pesagem e alocação do pau-brasil durante três dias	Doze negros	1.440
Transporte do cabre da nau da ribeira até a alfândega	Três negros	10
Serviços de criação e escrituração do livro de descarga da nau	Escr. J. Fernandez	100
Porte de uma carta do Vedor da Fazenda	Um homem	20
Soldo de um marinheiro pelo tempo em que serviu na nau (pagamento por mandado do Vedor da Fazenda)	Rodrigo Annes	-
Serviço de guarda da nau por dois meses (até 22/09/1531)	Gonçalo Afonso	1.200
Transporte das velas e demais materiais da alfândega para avaliação	Três negros	20
Serviço de tabelião para a avaliação da nau e inventário	Luis Figueira	200
Serviço de guarda da nau por um mês (até 22/10/1531)	Gonçalo Afonso	600
Serviço de tabelião realizado em conjunto com Luis Figueira	Gaspar Luis	400
Serviço de guarda da nau por um mês (até 22/11/1531)	Gonçalo Afonso	600
Aluguel de imóvel para velas, bombardas, cábreas e artilharia	Fernando Tinoço	200
Serviço de guarda da nau por um mês (até 22/12/1531)	Gonçalo Afonso	600
Serviço de guarda da nau por dois meses (até 22/02/1532)	Gonçalo Afonso	1.200
Transporte da artilharia para Lançarote de Freitas em 1º/05/1532	Uns escravos	50
Serviço de guarda da nau por um mês (até 22/03/1532)	Gonçalo Afonso	600
Serviço de guarda da nau por dois meses (até 22/05/1532)	Gonçalo Afonso	1.200
Desamarração e colocação da nau em seco, em 06/07/1532	Alguns marinheiros	320
Serviço de retirada de duas âncoras do fundo do rio	-	100
Retirada de enxárcia e gávea da nau e transporte para a alfândega	-	210
Serviço de caminheiro para levar cartas sobre o estado da nau à Francisco Alvarez Portugal e ao contador-mor	Joham Rodriguez	400

Fonte: Elaborado pelo autor com base na transcrição do original realizada por A. T. de Matos, *op. cit.*

¹²⁶ Diferentemente do primeiro dia em que se pagou 40 réis para cada um dos homens que efetuaram o referido transporte de pau-brasil, no segundo dia pagou-se 45 réis pelo mesmo trabalho. Isso se deu por não terem aceitado o valor anterior, “por ser grande trabalho”.

Data de submissão: 14/08/2022

Data de aprovação: 11/11/2022