



AS ILHAS CANÁRIAS NOS REGISTROS DO BRASIL
QUINHENTISTA

ROSELI SANTAELLA STELLA

.....
*Passadas tendo já as Canárias ilhas,
Que tiveram por nome Fortunadas,
Entrámos, navegando, pelas filhas,
Do velho Hespério, Hespéridas chamadas,
Terras por onde novas maravilhas
Andaram vendo já nossas armadas.
Ali tomámos porto com bom vento,
Por tomarmos da terra mantimento.*

.....
Luiz Vaz de Camões
Os Lusíadas (Canto V, verso 8)¹

Sabendo-se do papel das Ilhas Canárias como ponto de apoio à navegação ultramarina, importa-nos inquirir o conhecimento que se tinha das mesmas no Brasil já que estavam incluídas na rota em direção a América portuguesa.

Tal interesse, não surge como mera curiosidade histórica. Pelo contrário, mostra-se elementar a estudos sobre a presença canária no Brasil, quase que desconhecida em seus vários aspectos, em especial o de carácter sócio-económico. Por outro lado, é igualmente fundamental quando se pretende estabelecer o perfil de nossos contactos incrementados no decorrer do governo dos Filipes no Brasil.

É, pois, natural que a percepção desse conhecimento envolvendo homens daqueles idos quinhentistas seja reconstituída a partir dos registos de viajantes e cronistas rumo ao Brasil, conhecidos na historiografia brasileira da centúria posterior ao Tratado de Tordesilhas. Os indícios canários aí existentes poderão lançar certa luz sobre o perí-

do e, por isso, apenas a óptica e o entender do homem vindo a estas plagas nos interessam, estivesse ele de passagem ou com intenções de radicar-se no Novo Mundo.

Não trataremos aqui do exame das obras referentes a expansão portuguesa na África e Ásia, embora a aventura exploradora nessas direções, por vezes, igualmente utilizava o Arquipélago como ponto de apoio à navegação. Quando não, muitos registros pertinentes não deixam de citar as Canárias, à semelhança que o faz Camões em sua obra máxima e Vasco da Gama no seu *Diário da Viagem*², para citar alguns exemplos. Precioso relato que deve ser mencionado é a *Crônica dos Feitos de Guiné*, escrita por Gomes Eanes de Zurara, cujas passagens interessantes ao Arquipélago foram reproduzidas por Serra y Ráfols³.

Na busca de tais registros não pretendemos demonstrar a tão conhecida aguada nas Canárias a fim de prover as naus para a longa viagem. O que se busca é indagar em que medida essas Ilhas tornaram-se conhecidas no Brasil durante o século XVI, já que no século seguinte integrariam a teia comercial destinada ao abastecimento das principais praças sul-americanas⁴.

Os dados apontados de forma cronológica, foram escritos com distintos propósitos e por autores de formação diversa. Tanto uns como outros, vislumbraram as Canárias esparsamente desde o Atlântico ou as visualizaram de forma mais objetiva. A escala que a travessia do Mar Oceano exigia, as arribadas forçadas e, por vezes, a pilhagem propiciavam reconhecer o Arquipélago.

As menções às quais nos deteremos, por pequenas que sejam são bastante valiosas, porquanto é conhecida a escassez de elementos disponíveis no Brasil para estudos sobre nossas relações, relações estas, que despontaram antes mesmo da posse oficial da porção americana efetivada por Cabral em 1500.

Cabe lembrar que Portugal ao lançar-se sobre a África avaliou a importância estratégica das Canárias, motivando a sabida pretensão pela posse do Arquipélago ou, pelo menos, a obtenção de direitos para estabelecer-se em alguma das Ilhas⁵. Da disputa entre as Coroas Ibéricas culminou o Tratado de Alcáçovas, em 1479, que, por sua vez, implicou na revisão do armistício entre os dois Reinos decorrente dos feitos de Colombo. O Tratado de Tordesilhas, firmado em 1494, foi o principal responsável pela configuração do território brasileiro, e pela garantia da posse lusa sobre essa vasta extensão continental.

A propósito dessa data, que no momento encerra 500 anos da história brasileira, é oportuno ressaltar que a colonização européia



nesta parte do continente tomaria outros rumos não tivesse as Canárias tal posição, responsável pelo interesse luso. Nesse sentido não podemos desprezar outros fatores que contribuíram ao desenvolvimento e ordem dos acontecimentos, como é o caso do poderio de ambas as Coroas capaz de fazerem-se impor sobre os demais interessados na conquista de novas terras, especialmente a americana. Não obstante, é certo concluir-se que o Brasil em suas origens, enquanto fase pós-colombiana, está intimamente relacionado às Ilhas Canárias, vista como ponto fincado entre a Europa dos intrépidos conquistadores e a América dos sonhados metais que a disputa pela posse parecia antever na alvorada das viagens ultramarinas.

Tão somente a soma desses fatores poderia mover a obra americana e seus agentes, fossem eles inimigos do Estado, simples colonos, ou servidores do Rei ou de Cristo. Defendendo preceitos humanitários ou ações predatórias, muitos deles nos legaram preciosas informações, algumas das quais nos interessam neste apanhado de registros escritos no decurso do século XVI.

A primeira delas é a conhecida «*certidão de nascimento*» do Brasil, escrita por Pero Vaz de Caminha. Diz ele que tendo a frota de Cabral partido de Belém em 9 de março de 1500, no dia 14 do mesmo mês, entre oito e nove horas, «*nos achamos amtre as Canareas mais perto de Gram Canarea; e aly amdamos todo aquele dia em calma, aa vista delas obra de tres quatro lôgoas*»⁶, de onde seguiu para Cabo Verde.

Antes disso, porém, as instruções de Vasco da Gama para a viagem de Pedro Álvares Cabral, no ítem que trata de orientações para os navios não se perderem dos demais, em nota lateral direita, consta a seguinte observação: «*se os nauyos partindo desta cidade antes da trauassarem aas canaryas os tomar tenpo com que ajam de tornar faram todo o posyuel por todos tornar a esta cidade*»⁷.

O comandante da esquadra ainda foi orientado a velejar diretamente para a Ilha de Santiago, tocando nela caso não tivesse água suficiente para quatro meses.

Face ao texto de Vasco da Gama, vê-se que a esquadra de Cabral não aportou em nenhuma das Ilhas do Arquipélago espanhol por ter seguido instruções do comandante, tanto que os navios deveriam retornar a outra cidade caso houvesse mau tempo. O motivo de tal orientação deve ter sido a experiência sofrida em 1497, durante sua aventura em busca das Índias. Nessa ocasião, nas proximidades das Canárias, passando a sotavento de Lanzarote, onde ao amanhecer fizeram pescaria por duas horas, perdeu-se à noite «*paullo de gama*



de toda a frota por huum cabo e pello outr_ o capitam moor e depois que amanheceo nom ouvemos vista dele nen dos outr_ navios e nos fazemos o caminho das ilhas de cabo verde como tinhamos ordenado quem se perdesse que seguise esta rota»⁸.

Depois de Cabral, seguiram ao Brasil algumas expedições enviadas por D. Manuel I e por seu sucessor D. João III, com o intuito de promover a posse da terra, ora explorando a costa, ora defendendo-a dos candidatos ao patrimônio deixado por Adão, como bem argumentava Francisco I para justificar suas pretensões ao Novo Mundo.

Dada a má situação econômica de Portugal, entre outros fatores, decorrente da crise comercial com as Índias, o Rei buscou na colonização uma forma de resolver os problemas do erário régio e da Colônia, até então pouco produtiva.

Martim Afonso de Sousa, em 1530, foi incumbido da missão de iniciar esse processo e firmar o domínio luso em terra americana, com sua expedição um tanto povoadora como guarda-costa. O *Diário de Navegação* escrito por Pero Lopes de Sousa, comandante da nau capitânia e irmão de Martim Afonso, detalha os acontecimentos que envolveram a viagem ao Brasil⁹. Seguindo o trajeto de antecessores, igualmente não aportou nas Canárias fazendo escala em Cabo Verde, onde por ordem régia receberia mantimentos e dinheiro necessários para a viagem¹⁰.

O trágico incidente vivido por Vasco da Gama, com a perda de um de seus homens e embarcação, parece ter influenciado, por algum tempo, navegantes portugueses a não se acercarem das Canárias antes da travessia do Atlântico, embora a frota de Cabral tivesse perdido a nau de Vasco de Ataíde mais adiante, na altura de Cabo Verde.

Chegando ao Brasil em janeiro de 1531, após percorrer o litoral nordestino, Martim Afonso tentou explorar o estuário do Prata. Na altura do cabo de Santa Maria a expedição foi atingida por forte temporal, fazendo com que desistisse pessoalmente da empresa. Entretanto, Pero Lopes foi enviado para demarcar o litoral platense, após o que ambos seguiram para São Vicente em princípio do ano seguinte dando início à colonização do Brasil. Dois anos depois, Pedro de Mendoza lançaria os alicerces de Buenos Aires.

Enquanto Martim Afonso encontrava-se na Colônia, em 1534, D. João III decidiu implantar o sistema de capitanias, cuja principal vantagem consistia em não onerar a Coroa com a empresa colonizadora. Entretanto, tal sistema não surtira na América os mesmos efeitos que nas Ilhas atlânticas portuguesas, dada a desigualdade entre a realidade americana e a insular em seus múltiplos aspectos. Por outro



lado, a descentralização administrativa e a distância da Metrópole não permitiam o pronto auxílio aos habitantes quando em situações de perigo e emergência. Esse respaldo era indispensável à manutenção dos capitães donatários no Brasil e de suas respectivas capitânias.

Tal situação que levava à bancarrota os projetos do Rei, foi remediada com a instituição do Governo geral em 1549. Com essa medida, o ir e vir do Brasil ‘a Europa ganhou novo impulso tornando-se mais constante.

Nesse interim, ou seja, em 1540, a Coroa espanhola mostrando-se atenta à região do Prata incumbiu Alvar Núñez Cabeza de Vaca de prosseguir os descobrimentos de Pedro de Mendonza e socorrer os sobreviventes de sua expedição. Um dos grandes resultados dessa aventura, é a crônica de Pedro Fernandez¹¹, redigida por ordem do seu principal protagonista. Por estar envolta em acontecimentos diretamente relacionados ao Brasil, integra o rol dos primeiros documentos da história brasileira.

Estando em Sevilha a fim de aprestar a frota e adquirir o necessário para o socorro a ser enviado ao Prata, Cabeza de Vaca comprou dois navios e uma caravela. Outra embarcação da mesma espécie ainda o esperava nas Canárias. Partindo de Cádiz em 2 de novembro, «em 9 dias a expedição xegou á ilha de Palma; toda a gente desembarcou, e por 25 dias esperou vento para continuar a viagem, e só então partimos para Cabo Verde»¹².

Durante o percurso a nau capitânia apresentou avaria em decorrência de um grande rombo por onde a água penetrava, perdendo-se quinhentos quintais de biscoito e muito azeite. Na sequência o cronista comenta, sem aclarar a Ilha à qual se refere, que: «O porto é péssimo, porque a ancoragem faz-se em fundo de pedras, que cortam os cabos, e quando se quer levantar ancoras, ficam estas prezas no fundo. Dahi vem dizerem os marinheiros, que aqui existe grande quantidade de ratos, que roem os cabos: a ancoragem é por conseguinte perigozíssima para quem abriga-se n’este porto, quando o máo tempo a isto obriga. A ilha é tão insalubre, sobretudo na primavera, que a maior parte dos que ahi desembarcam morrem em pouco tempo. Entretanto o exercito ahi esteve por 25 dias, durante os quaes não perdemos um só omem.» Pedro Fernandez afirma que esse fato chegou a causar admiração aos naturais, que até acreditaram ser milagre tamanha felicidade. Comenta ainda que os habitantes os acolheram de forma excelente¹³.

Ainda que o relator de Cabeza de Vaca tenha omitido a referência nominal à Ilha da qual ocupa-se, não resta dúvida que descrevia



alguma das integrantes do Arquipélago espanhol. Tanto que afirma ter permanecido em determinado ponto por vinte e cinco dias, tempo igual ao citado referindo-se inicialmente a Palma, onde esperou por vento favorável para prosseguir viagem. Também a informação sobre as asperezas encontradas no porto, reforça a hipótese de que certas Ilhas do Arquipélago eram evitadas durante os primórdios da navegação direcionada ao Brasil, por desconhecimento dos bons ancoradouros existentes. Até a avaria da nau manifestada durante o trajeto a Cabo Verde, pode ter sido proveniente da ancoragem em Palma. Entretanto, o fato do autor mencionar a insalubridade da água pode comprometer o seu conhecimento sobre a referida Ilha, tida como «*tierra de mucho pan e azúcar e aguas dulces*», segundo Andrés Bernáldez citado por Morales Padrón ao analisar as descrições do Arquipélago baseada nos cronistas das Índias¹⁴.

Chegando ao Brasil, Cabeza de Vaca atingiu o porto de Cananéia situado na capitania de São Vicente, tomando «*posse d'ele em nome de Sua Magestade*». Depois disso dirigiu-se mais ao sul, chegando na Ilha de Santa Catarina em março de 1541¹⁵.

Por esses idos, as fronteiras nessa extremidade do meridiano de Tordesilhas não eram bem conhecidas. Para alguns portugueses o domínio luso cessava na região platina, como acreditava Martim Afonso, e para outros espanhóis os limites com as terras de Castela tinham início nas proximidades de Cananéia. Citando autores espanhóis, Teodoro Sampaio afirma que segundo o conhecimento da época, a costa do Brasil começava no norte da Ponta dos Humos, aos 2° de latitude norte, terminando em Cananéia, aos 25° austrais¹⁶. As imprecisas cartas geográficas ainda não apontavam claramente que esses limites terminavam em Laguna, no atual Estado de Santa Catarina.

Cabeza de Vaca aí permaneceu até mandar os navios para Buenos Aires, e seguir por caminho terrestre em socorro dos espanhóis residentes em Assunção. Durante sua presença nessa parte do Brasil, encontrou dois frades franciscanos então instados à 14 léguas de distância da paragem brasileira. Um deles, era o frei Afonso Lebron, oriundo de Gran Canaria¹⁷.

Sobre este personagem o autor tece vários comentários, importando-nos aqui sua origem. Na ausência de outros elementos que indiquem o contrário, parece ter sido ele o primeiro canário a andar pelas plagas do país, ainda que desconhecesse estar em possessão lusa. Este aspecto difere sua presença com a de Anchieta, porquanto o Apóstolo do Brasil bem identificava os campos em que pisava, sabendo





do que o propósito de sua vida girava em torno de Deus e dos «brasis».

Com o retorno de Cabeza de Vaca à Corte espanhola e sua prisão, em 1549 Diego de Sanabria herdou do pai a tarefa de governar o Rio da Prata. João de Salazar, nomeado tesoureiro dessas províncias, acompanharia o Governador que, por encontrar-se ainda ocupado com os preparativos da expedição, adiantou a partida de Salazar, tendo João Sanches como piloto-mor da armada. Este último, que seguira em 1540 o desafortunado comandante espanhol na malograda missão no Atlântico Sul, na sua crônica da viagem aponta as Canárias como ponto de parada da expedição saída em 10 de abril de 1550¹⁸.

Hans Staden integrava tal jornada. Nos seus apontamentos sobre o Brasil, no capítulo contendo explicações de como se viajava de Portugal ao Rio de Janeiro, afirma: «vai-se primeiro às ilhas Canárias. Pertencem ao rei da Espanha, e seis delas devem ser aqui mencionadas: Grã-Canária, Lanzarote, Fuerteventura, Ferro, Palma, e Tenerife»¹⁹.

Cabe lembrar que embora o arcabuzeiro demonstrasse conhecer a referida rota, em 1547, na sua primeira viagem ao Brasil atingiu a Ilha da Madeira, precisamente o porto de Funchal, para abastecer-se de víveres²⁰.

Já na segunda viagem acompanhando o piloto João Sanches, que o resgatou dos contrários após naufragar no Brasil, endossa as palavras do piloto e relata: «partimos de São Lucar. Como porém o vento fosse contrário, velejamos para Lisboa e de lá, somente, com bom vento, para as Canárias. Em frente à ilha de Palma ancoramos e fizemos provisão de algum vinho para a viagem.....De Palma seguimos para Cabo Verde, que está situado na terra dos negros. Lá, por um trís, íamos naufragando. Tomamos então nossa rota para o Novo Mundo»²¹.

Se a ancoragem nas Canárias era evitada por alguns navegantes lusos talvez impressionados com os apuros de Vasco da Gama, entre outros, percebe-se que o sucesso de várias viagens em direção à América do Sul indicou o contrário, como também Cabo Verde não se mostrou tão segura como se poderia supor.

Nesse sentido, é oportuno lembrar que o conhecimento náutico difundido de maneira oral, tinha repercussão maior que qualquer tratado impresso dessa natureza. Sabendo-se que hoje a formação até dos mais graduados navegantes lusos é questionada e que, além do preço elevado, as primeiras obras impressas eram raras, é natural que as informações orais eram fundamentais aos homens do mar daquele



tempo. Nesse aspecto, o dito popular pode explicar distorções da realidade e exageros que cercaram alguns episódios: «*Quem conta um conto aumenta um ponto.*»

Assim, em parte, justifica-se a não ancoragem nas Canárias de algumas das primeiras embarcações lusas a cruzarem o Atlântico. Soma-se a isso, o fato das Ilhas portuguesas ensejarem as aguadas por estarem sob o mesmo cetro que seus navegantes, observação válida para o período anterior ao domínio espanhol em Portugal. Cabe destacar ainda que o comércio ilícito local fazia com que a estada no Arquipélago espanhol, bem como certas particularidades da permanência, não fossem comentadas em documento sujeito a ser conhecido por oficiais lusos.

Quanto ao Apóstolo do Brasil anteriormente mencionado, ao que parece, nem mesmo acercou-se de sua terra natal quando dirigiu-se à «Índia Brasília», como bem chamava sua Pátria americana. Embarcando em Lisboa em 8 de maio de 1553, na frota de Duarte da Costa, segundo governador geral da Colônia lusa, chegou à Bahia a 13 de julho do mesmo ano. Em suas cartas, nas quais cita episódios e tece algumas comparações que ultrapassam os limites brasileiros, não encontramos qualquer menção ao Arquipélago espanhol²². No entanto, a presença canária é detectada em sua obra evangélica semeada nas plagas do Novo Mundo, conforme pudemos observar em outro estudo²³.

Seguindo os passos dos nossos primeiros cronistas, as observações de Jean de Léry quanto ao Arquipélago mostram-se sugestivas²⁴. Estudioso de teologia e sapateiro de profissão, partiu finalmente de Caulx em 20 de novembro de 1556. Acompanhando artesões que pretendiam colaborar com Nicolau Durand Villegaignon para o estabelecimento da França Antártica no local do futuro Rio de Janeiro, Léry anotou sua experiência a fim de entregar ao mestre Calvino.

Dentre as detalhadas informações consta que, a 12 de dezembro, «*aproximamo-nos de três ilhas chamadas pelos pilotos normandos de Graciosa, Lanceloti e Forte Aventura e pertencentes ao grupo de ilhas Afortunadas. São sete ao todo, creio eu, e todas habitadas por espanhóis...Át pusemos barcos ao mar e vinte soldados e marinheiros neles se meteram armados com falconetes e mosquetes a fim de ir prear nessas ilhas: quando, porém, já se achavam embarcados, os espanhóis que os haviam pressentido os rechassaram de modo que em vez de saltar em terra se atiraram para o mar*»²⁵. Não desistindo do intento de desembarque voltaram com seus barcos deparando com uma caravela de pescadores, os quais fugiram abandonando todos os pertenc-



ces. Os soldados além de se apossarem de tudo o que havia, como vingança à ofensiva local, puseram a fundo uma barca e um batel encontrados nas proximidades.

O assédio por parte dos franceses a essas Ilhas com o intuito de apresamento mostrava-se freqüente durante o trajeto à América. Tanto que os marujos de Villegaignon as assaltaram em 1555, quando dirigiram-se ao Brasil²⁶.

Enquanto pernameceram por três dias nas proximidades das «*Afortunadas*», estando o mar muito calmo, conta Léry que pescaram grande quantidade de peixe. Após fartarem-se, jogaram ao mar metade do pescado por não terem água bastante para beber. Depois disso, enfrentaram forte tempestade e, finalmente, no dia 18 de dezembro estiveram bem próximos de Gran Canária. Nessa ocasião pensaram em renovar a provisão de água, porém os ventos contrários impediram o desembarque. Mesmo sem pôr o pé em terra, Léry demonstra conhecer certos aspectos da Ilha: «*Essa formosa ilha, atualmente habitada por espanhóis, é rica de cana-de-açúcar e vinhedos, e tão alta que a pudemos ver de uma distância de 25 a 30 léguas. Chamam-na de Pico de Tenerife e supõem tratar-se do antigo monte Atlas de que deriva o nome de mar Atlântico. Outros afirmam entretanto que se trata de ilhas diversas*»²⁷.

Por referir-se ao Monte Atlas e usar apenas a denominação «*Afortunadas*» quando cita o Arquipélago, vê-se que a descrição de Léry, ainda nesse século, estava impregnada de conceitos clássicos, perpetuando a idéia de Paraíso. Por isso também explica-se a atração de navegantes franceses por suas Ilhas, diferindo nesse aspecto, senão dos conhecimentos, da concepção de certos navegantes lusos.

Nesse sentido, cabe destacar que o temor do mar fazia com que mesmo os mais experientes tentassem evitar situações de perigo, temor este tão bem materializado no verso do próprio Léry:

*Apesar do mar por suas ondas barulhentas
fazer arrepiar de medo quem freqüenta
o homem não obstante confia na madeira
que de espessura tem apenas quatro ou cinco dedos
de que é feito o navio que o leva
não percebendo que vive de tal modo
que tem a morte a quatro dedos dele.
Louco portanto pode muito bem ser reputado aquele
que vai no mar sem em Deus confiar
pois só Deus é quem pode salvar-lhe a vida*²⁸.

Também referindo-se ao Criador, André Thevet justifica a facilidade com que ocorreu a navegação de Havre de Graça até as Canárias, por ocasião de sua ida ao Brasil em 1555, acompanhando Ville-gaignon²⁹. Precursor de Léry, é deste célebre topógrafo o mais minucioso comentário sobre as Canárias conhecido no Brasil. Todavia, é indiscutível a facilidade do autor para fantasiar assuntos que pouco conhecia, a exemplo de suas descrições pertinentes a temas brasileiros, sabendo-se que por curto tempo permaneceu na Colônia da qual partiu em 1556. Mesmo assim, vale comentar suas observações sobre o Arquipélago, pois corretas ou não, buscamos saber como o mesmo era conhecido pelos aventureiros que se dirigiam ao Brasil.

Assim como Léry, o conhecimento de Thevet está cercado de conceitos da antigüidade clássica sobre a fertilidade da terra e qualidade do clima. Inclusive o autor cita Plínio ao comentar a denominação das Ilhas e a origem de certos nomes, como o da Canária. Nesse particular discorda do historiador pois, segundo ele, tal designação deve ter sido proveniente da abundância de bambus e canas selvagens encontradas à beira-mar. Diz ainda que, sem qualquer distinção, todas as Ilhas no seu tempo eram designadas como «As Canárias»³⁰.

Referindo-se aos guanches, comenta a idolatria à lua e ao sol, dos quais pensavam receber benefícios. Nota, porém, que poucos nativos ainda eram encontrados devido à subjugação imposta pelos espanhóis há cerca de cinquenta anos antes, reduzindo-os ao cativo e à escravidão. Sobre a população do Arquipélago nota Thevet que *«esta terra é refúgio de todos os degredados da Espanha, os quais como punição, são enviados para aí em exílio. E como há um incontável número de escravos, eles o empregam para trabalhar a terra e em todos os outros serviços pesados...os escravos são duramente tratados pelos espanhóis, e mais ainda pelos portugueses, levando uma vida pior do que se estivessem entre turcos ou árabes»*³¹.

A análise antropológica do seu relato, é um aspecto a ser ressaltado entre os cronistas aqui focalizados, porquanto demonstra outra faceta do geógrafo que também era: *«Não posso deixar de ficar profundamente intrigado com o fato de serem tão diferentes entre si os habitantes destas ilhas e os do continente africano —conquanto vizinhos tão próximos— no que se refere à língua, à cor, à religião e aos costumes. Há que considerar, entretanto, que os romanos, no tempo do Império, conquistaram e subjugaram a maior parte da África, sem contudo tocarem nestas ilhas(ao contrário do modo como agiram no Mediterrâneo)»*³².



Thevet ainda tece considerações a respeito das várias espécies de produtos encontrados no Arquipélago, destacando o açúcar, cujo comércio era mais expressivo no Egito; o trigo; vinho; laranjas; romãs; limões; mel; cabras; aves; peixes; orcela e breu. Dessa árvore eram cortados bastões longos servindo de velas aos pobres que vivem nas montanhas, de que igualmente se valem alguns espanhóis³³. Ao que se percebe, André Thevet estava mais familiarizado às Canárias do que seu conterrâneo, havendo de comum entre eles o fato de conhecerem o saber da antigüidade clássica e ressaltarem as qualidades do Arquipélago.

Enquanto esses cronistas já registravam suas experiências rumo ao Brasil, Mem de Sá partiu do Tejo, em abril de 1557, indo às Ilhas de Cabo Verde, do Príncipe e São Tomé. Nesta última, quase todos os integrantes da expedição adoeceram, tendo falecido 42 das 336 pessoas que acompanhavam o terceiro Governador geral ao Brasil. Oito meses passaram-se até a chegada à Bahia, dada a inclemência do tempo e do mar³⁴.

Quando desastres não ocorriam por força do oceano, as naus e seus tripulantes estavam sujeitos ao fanatismo de homens movidos por princípios políticos, religiosos ou econômicos. Muitas vezes esses ideais exarcebavam-se sob a forma de atos bárbaros.

Tal experiência sofreu a expedição de Luís Fernandes de Vasconcelos que substituiria Mem de Sá no governo do Brasil. Partindo de Lisboa em 2 de junho de 1570, chegou na Ilha da Madeira no dia 12 do mesmo mês. Tendo o Governador que se deter nesse Arquipélago por algum tempo, a nau Santiago deslocou-se às Canárias para descarregar e carregar mercadorias. Dos fatos aí ocorridos nos dão conta o Padre Serafim Leite, baseando-se em informação de autor coevo³⁵.

Apesar da relutância de Luís Fernandes, a embarcação partiu da Madeira em 30 de junho, com o Padre Inácio de Azevedo, mais 39 jesuítas e outros 14 ou 15 homens. Chegando às Canárias a calmaria os deteve afastados da terra por pouca distância, entre «*Têrça-Côrte e Las Palmas*», quando surgiu uma frota de piratas franceses comandados por Jacques Sória³⁶. Pretendendo tomar a nau, o comandante francês ordenou que todos fossem mortos, sendo que Inácio de Azevedo foi o primeiro religioso a receber o golpe fatal de uma lança que o atingiu na cabeça. Depois dele, seguiram-se os seus companheiros. Ao saber de tal fatalidade ainda na Madeira, a expedição foi preparada para seguir viagem³⁷.

Chegando às costas do Brasil, na altura do Cabo de Santo Agos-



tinho, os ventos contrários arrastaram as embarcações até as Antilhas. Daí retornaram aos Açores, de onde uma só largou novamente à Colônia lusa. Desta feita, seus ocupantes foram também atacados por corsários ingleses e franceses, sob o comando de Capville, tendo falecido todos os integrantes da malograda jornada, dentre os quais aquele que seria o novo Governador geral do Brasil³⁸.

Na travessia do Atlântico rumo à Colônia, agora sob o domínio de Filipe II, teve maior felicidade o governador geral Manuel Teles Barreto. Partindo de Lisboa em 5 de março de 1583, chegou à Bahia em 9 de maio do mesmo ano. Compunha sua comitiva o jesuíta português Fernão Cardim, autor da *«Informação da Missão do P. Christovão Gouvêa às Partes do Brasil-Anno de 83»*³⁹. É dele a notícia quanto a arribada na Ilha da Madeira, de onde o Governador seguiu direto ao Brasil sem que houvesse parada em Cabo Verde devido às calmarias e, por vezes, às fortes chuvas e ventos⁴⁰. Nesse caso, nosso cronista não comenta o desejo da expedição de aportar nas Canárias.

Desta década, é digno ressaltar ainda os comentários de Gabriel Soares de Sousa. Morador na Bahia, este colono português escreveu o *«Tratado Descritivo do Brasil em 1587»*⁴¹, enquanto estava aguardando em Madri despacho referente às suas solicitações para buscar as tão sonhadas riquezas minerais.

Discorrendo sobre a qualidade da terra e seus frutos, ao tratar dos mamíferos, aves, insetos, frutos, legumes e verduras, compara as várias espécies encontradas no Brasil com as existentes na Espanha⁴². Por referir-se de maneira genérica aos similares espanhóis, sem discriminar a localidade à qual se refere, é de chamar a atenção o fato de mencionar as Canárias no capítulo *«Em que se declara as árvores da Espanha que se dão na Bahia, e como se criam nela»*. Aqui o autor comenta que os canaviais do Arquipélago e de outras regiões precisam ser aguados, enquanto que no Brasil tal tarefa era dispensada⁴³. Por esse detalhe, Gabriel Soares demonstra conhecer melhor o Arquipélago do que qualquer região ou cidade da própria Espanha, tanto que reporta-se aos seus frutos sem precisar ao menos qualquer localidade peninsular onde eram produzidos. Em outra passagem, o autor também ressalta a qualidade do vinho das Canárias vendido na Bahia, comparando-o ao mesmo produto proveniente da Ilha da Madeira⁴⁴.

No encaixe de dados pertinentes ao Arquipélago canário encontrados nos registros de valor para a história brasileira do primeiro século da conquista, nos resta comentar aquele legado por Anthony Knivet, inspirado em suas peregrinações no Brasil a partir de 1592. Acompanhando Thomaz Cavendish na investida predatória contra os



mares do Novo Mundo, o marujo inglês, em meio à minuciosa narrativa sobre o interior brasileiro, sabidamente não isenta de erros, tece pequenos comentários sobre sua viagem marítima. Tendo início em agosto de 1591, quando o narrador partiu de Plymouth, a esquadilha inglesa dirigiu-se às Ilhas Canárias⁴⁵.

Atravessando o Atlântico avistou o Brasil na altura de Cabo Frio, rumando a São Vicente onde a vila foi tomada de surpresa. Ao final de dois meses de pilhagem e devastação, Cavendish acabou partindo, voltando no ano seguinte. Nessa ocasião não obteve o mesmo sucesso, inclusive morreu no mar. Knivet, feito prisioneiro em Santos, foi tomado para servir Martim de Sá, filho de Salvador Correia, governador do Rio de Janeiro. Em companhia de seu amo atravessou os sertões de São Vicente à Paraíba, até que em agosto de 1601, ao retornar à Europa com Salvador Correia, foi vítima de naufrágio que o deteve no Brasil por mais algum tempo⁴⁶.

Um balanço dos registros dos nossos principais viajantes e cronistas indica que as denominações das Ilhas do Arquipélago não eram bem conhecidas dos estrangeiros, porquanto, salvo algumas exceções, eram chamadas de Canárias indistintamente. Por isso, entende-se que, mesmo finda a centúria quinhentista, as referências documentais feitas, entre outros, por portugueses rumo ao Brasil são igualmente vagas e deixam de especificar a Ilha à qual se referem.

Por outro lado, constata-se que no limiar do século XVI não era tão freqüente a aportagem de naus portuguesas no Arquipélago com destino ao Brasil. Na medida em que os espanhóis passaram a tocá-las, e estrangeiros a assediá-las recordando os seus clássicos encantos, o mito da insegurança marítima que porventura as cercavam desde os tempos de Vasco da Gama foi superado. Até então, os meses do ano propícios para a travessia do Atlântico não eram bem sabidos, e principalmente a experiência própria e a de demais navegantes depurava os conhecimentos, até que as correntes marítimas e outros fenômenos físicos foram esclarecidos.

Poucos anos depois, a rota Atlântica em direção da América do Sul bem como o Arquipélago canário seriam marcados pelo desbravar das terras americanas, e o movimento entre o Brasil e a Europa tornou-se mais intenso no século seguinte. Incrementada a ocupação do Brasil após o domínio espanhol, agilizado o tráfico canário lícito e ilícito com as possessões situadas no Atlântico Sul, especialmente com o Brasil, e dado o freqüente assédio de inimigos políticos e hereges à então Colônia espanhola, intensificou-se a escala nas Canárias. Tais circunstâncias tornavam mais correntes os registros sobre o



Arquipélago no século XVII que, no entanto, não serão aqui tratados por pertencerem a outra etapa de nossos contactos, agora movidos por interesses que estropeiam os limites dos registos quinhentistas.



FONTES IMPRESSAS

- ANCHIETA, José (1988): «Informações, Fragmentos Históricos e Sermões». São Paulo. Itatiaia/EDUSP.
- *Borrão Original da Primeira Folha de Instruções de Vasco da Gama para a Viagem de Pedro Álvares Cabral*. In: GLEZER, Raquel (1966): «O Descobrimento do Brasil Através dos Textos». *Revista de História*. V. XXXIII, N. 68, Ano XVII. São Paulo, pp. 481-488.
- CÂMOES, Luiz Vaz de (s/d): «Os Lusíadas». Tradução e Notas de Hernâni Cidade. São Paulo. Círculo do Livro.
- *Carta de Pero Vaz de Caminha*. In: CASAL, Aires do (1976): «Corografia Brasileira». São Paulo. Itatiaia/EdUSP.
- CARDIM, Fernão (1980): «Tratado da Terra e Gente do Brasil». São Paulo. Itatiaia/EDUSP.
- *Diário da Viagem de Vasco da Gama*. In: VALENTE, José Augusto Vaz (1983): «Álbum de Paleografia Portuguesa-Documentos Brasileiros». ECA/ Universidade de São Paulo.
- FERNÁNDEZ, Pedro: «Comentários de Alvaro Nunes Cabeça de Vaca, Adelantado e Governador do Rio da Prata» (Tradução de Tristão de Alencar Araripe) (1893): *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. T. LVI, Parte I. Rio de Janeiro, pp. 193-344.
- LÉRY, Jean de (1980): «Viagem à Terra do Brasil» (Tradução e Notas de Sérgio Milliet). São Paulo. Itatiaia/EDUSP.
- PEREIRA, João (1906): «Instrumentos do Serviço de Mem de Sá». *Anais da Biblioteca Nacional*. V. 27. Rio de Janeiro, pp. 129-218.
- SALVADOR, Frei Vicente do (1982): «História do Brasil: 1500-1627». São Paulo. Itatiaia/EDUSP.
- SANCHES, João. *Crônica*. Apud. Francisco de Assis Carvalho Franco. In: STADEN, Hns (1974): «Duas Viagens ao Brasil» (Tradução de Guiomar de Carvalho Franco). São Paulo, Itatiaia/EDUSP. Introdução, pp. 11-14.

- SOUSA, Gabriel soares de (1971): «Tratado Descritivo do Brasil em 1587». São Paulo. Nacional/EDUSP.
- SOUSA, Pero Lopes de: *Diário da Navegação*. In: BANDECCHI, Brasil (1964): «Cadernos de História». 6. São Paulo. Obelisco.
- STANDEN, Hans (1974): «Duas Viagens Ao Brasil (Tradução de Guiomar de Carvalho Franco)». São Paulo. Itatiaia/EDUSP.
- THEVET, André (1978): «Singularidades da França Antártica» (Tradução de Eugênio Amado). São Paulo. Itatiaia/EDUSP.

LIVROS E PERIÓDICOS

- FLEIUSS, Max (1932): «Conferência em Comemoração ao IV Centenário da Fundação de São Vicente». Boletim do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Rio de Janeiro.
- LEITE, Serafim, S. J. (1938): «História da Companhia de Jesus no Brasil». Lisboa, Portugal. T. II.
- MORALES PADRÓN, Francisco (1991): «Canarias en los Cronistas de Indias». Las Palmas. Cabildo Insular de Gran Canaria.
- SAMPAIO, Teodoro (1914): «Peregrinação de Antonio Knit no Brasil no Século XVI». Rio de Janeiro. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Tomo Especial, pp. 345-390.
- SANTAELLA STELLA, Roseli (1990): «Anchieta: A Contribuição Canária na Colonização Paulista». IX Coloquio de Historia Canario-Americana. T. I, pp. 683-704.
- e P. DE ALMEIDA WRIGHT, A. Fernanda (1994): «As Canárias e o Brasil na Rota Atlântica Durante a União Peninsular». Cabildo Insular de Gran Canaria (Trabalho Inédito).
- SERRA Y RÁFOLS, Elias (1941): «Los Portugueses en Canarias». Universidad de La Laguna.





NOTAS

1. VAZ DE CAMÕES, Luiz: «Os Lusíadas» (Prefácio e Notas de Hernâni Cidade), círculo do Livro, São Paulo, S/d., p. 187.
2. *Diário da Viagem de Vasco da Gama*, Apud José Augusto Vaz Valente, «Álbum de Paleografia Portuguesa-Documentos Brasileiros», ECA/Universidade de São Paulo, 1983, p. 33.
3. SERRA Y RÁFOLS, Elias: «Los Portugueses en Canarias», Universidad de La Laguna, La Laguna, 1941, Apéndice I, pp. 57-71.
4. Cf. SANTAELLA STELLA, Roseli, e P. DE ALMEIDA WRIGHT, A. Fernanda: «As Canárias e o Brasil na Rota Atlântica Durante a União Peninsular», Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, 1994 (Trabalho Inédito).
5. Sobre a questão deteve-se com felicidade Elias Serra y Ráfols, *Ibidem*.
6. AIRES DO CASAL: «Corografia Brasílica», Itatiaia/EDUSP, São Paulo, 1976, nota 11, p. 21. Tantas vezes foi reproduzida a carta de Caminha, porém, utilizamos a cópia publicada pela primeira vez em 1817, no Rio de Janeiro, no obra supra citada.
7. *Borrão Original da Primeira folha de Instruções de Vasco da Gama para a Viagem de Pedr Álvares Cabral*, Apud Raquel Glezer, «O Descobrimento do Brasil Através dos Textos», Revista de História, Universidade de São Paulo, v. XXXIII, n. 68, Ano XVII, 1966, p. 484.
8. Cf. *Diário da Viagem de Vasco da Gama*, *Ibidem*.
9. Vide LOPES DE SOUSA, Pero: *Diário de Navegação*. In: Brasil Bandecchi (org.), «Cadernos de História», 6, Obelisco, São Paulo, 1964.
10. Cf. FLEIUSS, Max: «Conferência em Comemoração ao IV Centenário da Fundação de São Vicente», Boletim do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Rio de Janeiro, 1932, p. 24.
11. *Comentários de Álvaro Nunes Cabeça de Vaca, Adelantado e Governador do Rio da Prata*. Redigidos por Pedro Fernandez, Notário e Secretário da Província (Tradução de Tristão de Alencar Araripe), Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, T. LVI, Parte I, 1893, pp. 193-344.
12. Cf. *op. cit.*, pp. 200-201.

13. Cf. *op. cit.*, p. 201.
14. MORALES PADRÓN, Francisco: «Canarias en los cronistas de Indias», Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, 1991, p. 20.
15. Cf. FERNÁNDEZ, Pedro, *op. cit.*, p. 202.
16. Cf. SAMPAIO, Teodoro: «Peregrinações de Antonio Knivet no Brasil no Século XVI», Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Rio de Janeiro, Tomo especial, 1914, p. 362, nota 1.
17. Cf. *op. cit.*, p. 203.
18. SÁNCHEZ, João: *Crônica*. Apud. Francisco de Assis Carvalho Franco. In: STADEN, Hans: «Duas Viagens ao Brasil» (Tradução de Guiomar de Carvalho Franco), Itatiaia/EDUSP, São Paulo, 1974, Introdução, pp. 11-14.
19. STADEN, Hans, cf. *op. cit.*, p. 151.
20. Cf. *op. cit.*, pp. 41-42.
21. Cf. *op. cit.*, p. 53.
22. Vide ANCHIETA, José de: «Informações, Fragmentos Históricos e Sermões», Itatiaia/EDUSP, São Paulo, 1988.
23. SANTAELLA STELLA, Roseli: «Anchieta: A Contribuição Canária na Colonização Paulista», IX Coloquio de Historia Canario-Americana (1990), T. I, pp. 683-704.
24. LÉRY, Jean de: «Viagem à Terra do Brasil» (Tradução e notas de Sérgio Milliet), Itatiaia/EDUSP, São Paulo, 1980.
25. Cf. *op. cit.*, pp. 62-63.
26. Informação contida na carta de Nicolau Barré, oficial integrante da expedição de Villegaignon, segundo comentário de Sérgio Milliet, cf. *op. cit.*, nota 92, p. 63.
27. Cf. *op. cit.*, pp. 63-64.
28. Cf. *op. cit.*, p. 62, nota 90.
29. THEVET, André: «Singularidades da França Antártica» (Tradução de Eugênio Amado), Itatiaia/EDUSP, São Paulo, 1978, pp. 18-79.
30. Cf. *Op. cit.*, pp. 27-28.
31. Cf. *op. cit.*, pp. 28-29.
32. *Ibidem*.
33. Cf. *op. cit.*, p. 29.
34. Segundo João Pereira, escrivão designado pelo Governador geral para redigir o «Instrumento dos Serviços de Mem de Sá», Anais da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro, v. 27, 1906, p. 131.
35. Cf. LEITE, Serafim: «Historia da Companhia de Jesus no Brasil», Portugalia, Lisboa, 1938, T. II.
36. Cf. *op. cit.*, T. II, Livro II, Capítulo V, § 4, p. 253.
37. Cf. *op. cit.*, p. 254.
38. Dos acontecimientos que cercaram o infortúnio de Luís. Fernandes de Vasconcelos, ocupou-se o também cronista Frei SALVADOR, Vicente do: «História do Brasil: 1500-1627», Itatiaia/EDUSP, São Paulo, 1982, pp. 174-175.
39. CARDIM, Fernão, In: «Tratados da Terra e Gente do Brasil», Itatiaia/EDUSP, São Paulo, 1980.
40. Cf. *op. cit.*, pp. 141-142.
41. SOARES DE SOUSA, Gabriel: «Tratado Descritivo do Brasil em 1587», Nacional/EDUSP, São Paulo, 1971.
42. Cf. *op. cit.*, pp. 114, 147, 163, 164, 169, 170, 179, 183, 191, 201, 208, 220, 229, 241, 243, 254, 282 e 286.
43. Cf. *op. cit.*, p. 165.



44. Cf. *op. cit.*, p. 139.
45. Vide SAMPAIO, Teodoro: «Peregrinações de Antonio Knivet...», p. 352.
46. Vide tradução do holandês por DUARTE PEREIRA, Hygino: «Narração da Viagem que, nos Anos de 1591 e Seguintes, fez Antonio Knivet, da Inglaterra ao Mar do Sul, em Companhia de Thomas cavendish», Pinheiro, Rio de Janeiro, 1879.

