

COMPANHIA EDITORA NACIONAL
EDITORA DA UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO



A BAHIA e a Carreira da Índia

JOSÉ ROBERTO
DO AMARAL LAPA

brasíliana

volume 338





*Obra publicada
com a colaboração da*

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

REITOR: Prof. Dr. Luís ANTÔNIO DA GAMA E SILVA

VICE-REITOR em exercício:

Prof. Dr. HÉLIO LOURENÇO DE OLIVEIRA

EDITORA DA UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

COMISSÃO EDITORIAL:

Presidente — Prof. Dr. Mário Guimarães Ferri
(Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras). Membros:
Prof. Dr. A. Brito da Cunha (Faculdade de Filosofia,
Ciências e Letras), Prof. Dr. Carlos da Silva Lacaz
(Faculdade de Medicina), Prof. Dr. Miguel Reale
(Faculdade de Direito), e Prof. Dr. Pêrsio de Souza
Santos (Escola Politécnica).

A BAHIA
e a
CARREIRA DA ÍNDIA

BRASILIANA

Volume 338

Direção de

AMÉRICO JACOBINA LACOMBE

JOSÉ ROBERTO DO AMARAL LAPA

*Professor de História do Brasil da Faculdade de Filosofia,
Ciências e Letras de Marília, SP*

A BAHIA
e a
CARREIRA DA ÍNDIA

COMPANHIA EDITORA NACIONAL
EDITORA DA UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
SÃO PAULO

Do autor:

Coelho Neto em Campinas, S. Paulo, 1960

Missão do Sangradouro, S. Paulo, 1963

Memória sobre a nau N. S. da Caridade, Marília, 1963

O Brasil e as drogas do Oriente, Lisboa, 1966

Primeiras notas para uma bibliografia da História de Campinas, Marília, 1966

Pequena Enciclopédia da História do Mundo (colaboração), S. Paulo, 1964

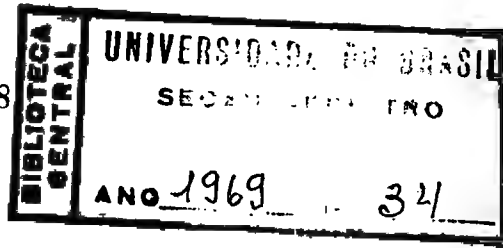
Pequeno Dicionário de Literatura Brasileira (colaboração), S. Paulo, 1967

EM PREPARO:

Textos básicos da História do Brasil

A Visitação do Tribunal do Santo Ofício ao Estado do Grão-Pará

Exemplar Nº 1998



Direitos reservados à

COMPANHIA EDITORA NACIONAL

Rua dos Gusmões, 639

SÃO PAULO 2, SP

1968

Impresso no Brasil

para minha espôsa

ÉLIDA

nossos filhos

JOSÉ FERNANDO

PAULO ROBERTO

SUMÁRIO

<i>Introdução</i>	XIII
1. O pôrto do Brasil	1
2. O aproveitamento da madeira e as feitorias reais	25
3. Estaleiro colonial	51
4. Matéria-prima	83
5. Mão-de-obra	109
6. Problemas de navegação e aportamento	139
7. Matalotagem e municionamento	165
8. Estadia e relações humanas	187
9. Fisco e contrabando	229
10. Comércio com o Oriente	253
<i>Conclusões</i>	301
APÊNDICE 1	305
APÊNDICE 2	323
<i>Movimento de alguns navios portugueses da Carreira da Índia que escalaram no pôrto da cidade do Salvador nos séculos XVI, XVII e XVIII</i>	327
<i>Quadros</i>	330
<i>Arquivos e bibliotecas onde se realizou a pesquisa</i>	345
<i>Fontes consultadas</i>	347
<i>Bibliografia</i>	349
<i>Glossário de termos técnicos referentes à linguagem náutica e manufaturas orientais</i>	363
<i>Índice de nomes de embarcações</i>	371
<i>Índice onomástico</i>	375

ABREVIATURAS

<i>AHU</i>	Arquivo Histórico Ultramarino
<i>AN Rio</i>	Arquivo Nacional do Rio de Janeiro
<i>APE Bahia</i>	Arquivo Público do Estado da Bahia
<i>BN Lisboa</i>	Biblioteca Nacional de Lisboa
<i>BN Madri</i>	Biblioteca Nacional de Madri
<i>BN Rio</i>	Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro
<i>Cód.</i>	Códice
<i>Doc. Hist.</i>	Documentos Históricos
<i>P. a. c.</i>	Papéis avulsos catalogados
<i>P. a. n. c.</i>	Papéis avulsos não-catalogados
<i>Pub. AN Rio</i>	Publicações do Arquivo Nacional do Rio de Janeiro
<i>Ref.</i>	Referência
<i>Rev. Hist.</i>	Revista de História
<i>Rev. Inst. Hist.</i> <i>Geog. Bras.</i>	Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro
<i>Rev. Port. Hist.</i> ...	Revista Portuguesa de História
<i>t.</i>	Tomo
<i>v.</i>	Vide

Introdução

Encerrada a era dos grandes descobrimentos, restava à Coroa de Portugal realizar a empresa não menos aventurosa de consolidar suas conquistas, através da segurança das rotas comerciais marítimas e da eventual colonização das terras descobertas, intento esse que perdia em interesse para a simples especulação mercantil.

É justamente esta segunda fase da expansão econômica de Portugal, no que diz respeito à participação do Brasil, em particular da Bahia, que forma o objeto do presente estudo.

Os navios lusitanos e de outras nacionalidades, que velejaram pelo mais extenso e ativo roteiro que país algum traçara até então ao longo dos oceanos, já não eram as embarcações destinadas aos descobrimentos em caliginosos mundos e ignotas latitudes. Eram, já agora, naus de comércio, navegando por mares ainda tenebrosos, mas já menos desconhecidos, desde que os mitos tinham sido reduzidos a menores proporções.

Suas rotas resultam de secular experiência na arte náutica e na ciência geográfica. Nela estão calcados os seus Regimentos, com previsão de recursos e escalas, de cautelas e oportunidades. Suas tripulações têm um olho no entrelopo e outro no fisco: não são poucas as manhas e muitas são as artimanhas, adestradas em séculos de contínua atividade.

O descobrimento ou reconhecimento do Brasil, longe das controvérsias sobre a sua casualidade ou não, foi e aqui já não podem pairar dúvidas, um episódio da Carreira da Índia. Assim começa, oficialmente, nossa existência, indissolúvelmente vinculada ao grande roteiro que, tanto pelos seus antecedentes, como pelas suas repercussões — a aventura da Índia, e portanto a sua Carreira — duraria bem mais de três séculos, dando a Portugal uma fase histórica das mais agitadas e contraditórias.

Nesse período, o Brasil permaneceu nele integrado, numa participação que mais se graduava pelos interesses político-

militares, do que pròpriamente pelas disposições legais que permitissem ou não essa participação. Esta é uma das asseverações que aqui pretendemos mostrar. Em princípio ela parecerá talvez de meridiana clareza. Não obstante, a duração, os problemas que suas implicações econômicas encerraram, os reflexos que dela recebeu nossa civilização e as reações que lhe proporcionou, enfim todo o imenso complexo de relações humanas, econômicas, sociais, culturais e religiosas que decorreram da circunstância de estar o Brasil situado ao longo da Carreira é que reclamaram nossa atenção.

Surpreendeu-nos, ao longo da pesquisa bibliográfica, a parcimônia com que os cronistas se referem ao movimento de “naus da Índia” em nossas costas. Isso é talvez explicável pela sua preocupação de exaltar antes a exuberância da terra ou os feitos da sua conquista e defesa, do que as operações de rotina, como eram as dos portos, que embora tristes muitas vèzes, e movimentadas, acabaram por tornar-se prosaicas, pela própria freqüência.

A êsse silêncio das crônicas contrapõe-se a documentação oficial ou particular, principalmente seiscentista e setecentista, provando a amplitude dessa função dos nossos portos, em especial o do Salvador, ainda que não nos permita, de maneira completa, responder a uma série de perguntas: Quantas naus realmente arribaram na Bahia? Quais os verdadeiros motivos que as levaram à ancoragem? Qual o montante de suas transações lícitas e ilícitas? Quais os contactos humanos que proporcionaram? Como se procedia ao querenar? Quais os vestígios que êsse secular intercurso deixou em nossa colonização? Como foi assinalada a nossa presença na África e no Oriente, através dessas relações? Quais as mercadorias orientais que, realmente, tiveram maior aceitação entre nós, e até que ponto marcaram a nossa cultura? Qual o montante de capitais privados da colônia que foram invertidos na Carreira da Índia? Até que ponto o Rio de Janeiro competiu com a Bahia em relação à Carreira, depois da mudança da capital?

Nossa tentativa de responder a tais questões, embora não chegasse a produzir certezas matemáticas, significou um esforço de reconstrução e interpretação do fato histórico, em termos que nos permitiram as conclusões atingidas.

A designação de Carreira da Índia, aceita para o título do trabalho, compreende o roteiro e os navios portugueses, oficiais ou particulares, que dêle se serviram no desenvolvi-

mento das relações comerciais que Portugal manteve com o Oriente durante determinado período. É, portanto, a rota marítima de Lisboa a Goa e vice-versa, através do Atlântico e do Índico.

Não é outro o significado que a designação toma no documentário da época. É possível que tenha sido consagrada depois, mas não muito depois da primeira viagem de Vasco da Gama, tendo durado até 1860, quando desapareceram as chamadas naus de viagem (*).

Embora o nome Índia apareça aqui no singular, somos levados a aceitá-lo sem maiores ponderações, dado sobretudo os limites a que sujeitamos nosso campo de estudos. Faz-se mister lembrar, contudo, que não tomamos a palavra no sentido genérico que durante algum tempo perdurou, até admitir a distinção dos qualificativos Oriental e Ocidental. Da mesma forma, não a adotamos no plural para a designação de regiões que não coincidiriam com o objetivo da pesquisa, pois se usavam também expressões como “Índias de Sua Alteza” ou “Índias de Portugal” ou ainda “Índias Ocidentais”, como era então conhecida a América Espanhola.

Remontando a Plínio e Estrabão o significado da palavra foi, portanto, vago por muito tempo, abarcando, inclusive, a África (Índia africana e Índia asiática) ou ainda Índia Maior, Índia Média (Arábia) e Índia Menor (Etiópia).

De outro lado, o risco de confusão entre a *Carreira da Índia* portuguesa e a *Carrera de Indias* espanhola diminui se considerarmos que a quase totalidade do documentário por nós compulsado foi constituído de textos portugueses.

Ao aceitar essa designação, não desconhecemos ter limitado, no espaço, de certa maneira, o nosso campo de estudos. No tempo, todavia, êsse mesmo campo se viu consideravelmente ampliado.

Aqui, o critério adotado ainda foi menos rigoroso.

Três soluções se nos apresentavam: 1) basear-se na duração do maior domínio português no Oriente; 2) na permanência do período colonial brasileiro, que com a vinda da Côrte e a abertura dos portos, entre outros motivos, sofreu consideráveis alterações políticas e econômicas, que atingiram fundamentalmente a navegação portuguesa principalmente do Atlân-

(*) Cf. Antônio Marques ESPARTEIRO, *Dicionário ilustrado de marinha, s. v.* “nau de viagem”. O nome “nau de viagem” designava as naus que se dirigiam à Índia retornando a Portugal com cargas orientais.

tico sul, ou, então, 3) no estabelecimento de uma cronologia especial para a duração da Carreira que, segundo nos parece, não iria concordar, exatamente, com os outros dois períodos.

Não demos, praticamente, interêsse particular a nenhuma delas, muito embora levássemos em consideração as três, fixando-nos para balizagem da pesquisa no período que vai da descoberta à abertura dos portos. Dêsse modo, acreditamos ter conseguido compreender em maior extensão, como objeto dêste estudo, as causas e implicações que a grande rota trouxe para a empresa ultramarina lusitana, com especial atenção para o Brasil.

Assim, também, não tratamos, dentro do dilatado período focado, desta ou daquela época que por êste ou aquêle título maior consideração pudesse merecer. Como não o fizemos, da mesma forma, em relação a eventos político-econômico-militares, que direta ou indiretamente acabaram por refletir-se na Carreira. Tal é o caso das conquistas batavas e das guerras de restauração ultramarina portuguesa no Atlântico e no Índico; do domínio dos Filipes ou das transmutações políticas e econômicas da época pombalina. Mais ou menos na mesma ordem de idéias, queremos ainda registrar a completa ausência neste estudo de um capítulo que é bem possível ser desenvolvido sobre a “presença cultural” do Oriente no Brasil. Esse atraente tema remetia-nos, entretanto, para um campo específico de pesquisas e reflexões, que não nos animamos por enquanto a enfrentar.

As relações do Brasil com a África e o Oriente estão também a reclamar um estudo mais profundo, particularmente na esfera econômica. A sua complexidade exige um desdobramento tal nos campos de reflexão que nos detivemos na modesta afloração que se praticou e no aceno das perspectivas que sentimos e apenas apontamos.

A permanente preocupação em proceder-se a uma reconstrução histórica fundamentada em documentos, levou-nos quase sempre à elaboração de uma história cujas linhas descritiva e interpretativa permanecem numa descrição que somos os primeiros a reconhecer.

Menos que uma história conjectural e iluminada, porém correndo maior risco de retificações na medida que lhe fujam as bases documentais, a nossa contribuição buscou mais o cotidiano, no esforço em arrastar para a luz da história toda uma massa anônima de indivíduos geralmente ausentes do

nosso processo histórico, e mostrar o aproveitamento, circulação e comércio de riquezas, de atividades profissionais e de natureza vária, muitas delas praticamente desconhecidas de nossa historiografia.

Em decorrência dessa preocupação, ficamos apenas em algumas considerações no tocante a temas como a evolução, no largo espaço de tempo estudado, da área que mais direta e intensamente suportou o ônus que nascia de sua condição de pôrto de escala e colônia de posição, isto é, a Bahia. Reconhecemos, não obstante, que o sincronismo entre a vida da terra e o movimento marítimo, se estabelecido da maneira desejada, contribuirá para dar ao trabalho maior dinâmica do que aquela efetivamente conseguida.

Fica-se devendo também, pelos mesmos motivos já expostos, um aprofundamento maior no estudo das causas pelas quais a construção naval não correspondeu ao que dela se esperava no Brasil diante dos recursos naturais com que se contava, ou ainda dos conflitos entre os diferentes interesses coloniais, oficiais e privados, no que diz respeito à produção, transportes, comércio, etc.

Preocupou-nos mais, dentro de um critério geral e, no caso, um tanto subjetivo, a importância do pôrto do Salvador, demonstrada no caso através da sua integração na Carreira.

Não houve de nossa parte nesse sentido o intuito de responsabilizar a Carreira da Índia de um modo exclusivista pelas diferentes situações históricas que são estudadas ao longo do trabalho. Entretanto, como nos movera o interesse por sublinhar-lhe o realce que realmente possui no contexto da história moderna geral, eventualmente o leitor poderá ficar com a impressão tão-sòmente dêsse ênfatismo.

Deve ficar claro que nosso objetivo primordial foi utilizarmos-nos da Carreira da Índia como recurso ideal para a demonstração da importância histórica do pôrto da Bahia. Efetivamente, precisamos neste estudo a parcela que coube à Carreira da Índia na valorização daquele pôrto. Essa demonstração não invalida, como é natural, nas intenções dêste trabalho, os quinhões às vêzes bem maiores com que comparecem os demais roteiros portugueses que se serviram da Bahia como sua escala ou como pôrto de início ou fim de viagem.

Consideramos a Carreira da Índia o mais complexo e duradouro roteiro marítimo da Idade Moderna. Essa importância é atestada pelo montante de capitais que atraiu e muitas

vêzes esgotou; pela quantidade de vidas humanas que conduziu e muitas vêzes aniquilou; pelo conjunto de mão-de-obra especializada que requereu; pelo valor, soma e variedade de riquezas, cuja circulação promoveu, e pelo notável intercâmbio de idéias, técnicas, usos e costumes que representou, atuando nos aspectos econômicos, políticos, sociais, industriais e religiosos, em nada menos de quatro Continentes.

Representou o desvio do maior eixo econômico marítimo de sua época, fomentando uma revolução sem precedentes na ordem ecumênica. Dilatou também a limites até então não atingidos a produção, circulação e consumo dos dois hemisférios.

Tôda a empresa de colonização ultramarina portuguesa esteve nela incluída, vivendo dela e para ela, envolvendo aspectos sociais e humanos de profundo interesse histórico. Por isso, e necessariamente, a Carreira não implica apenas uma história marítima, ainda que signifique em tôda a extensão a tentativa talassocrática portuguesa. Representa além disso a história das conexões e dos conflitos com as instituições de terra.

Seus personagens, portanto, não serão identificados apenas como aquêles "homens do mar", tão justamente celebrados pelos cronistas, mas, e também, com os homens afeiçoados ao seu chão num anônimo e silencioso trabalho.

Dentro dessa abordagem é que reclamamos a preeminência do porto do Salvador (Bahia), particularmente, mas não exclusivamente é preciso que se insista, como escala da Carreira da Índia, durante razoável parte do período colonial. Assim, as reflexões, interpretações e conclusões a que chegamos, dirigem-se em grande parte para as relações que aquêlê porto manteve com os navios que demandavam o Oriente ou vinham de torna-viagem.

Na medida da confinidade imposta pelo tema, esperamos também haver subsidiado pelo menos três metas de pesquisa, cuja amplitude naturalmente exigirá uma equipe de historiadores com vasto programa de trabalho: 1) a Bahia e o Atlântico; 2) o Brasil e a Carreira da Índia; 3) estudo dos portos portugueses do Atlântico.

*

Quando nos lançamos à empresa, que agora concluímos, conjecturávamos as suas dificuldades. O objeto dêste trabalho,

ainda, que integrado numa história regional das mais vasculhadas do país, não, merecera dos estudiosos, todavia, a atenção que lhes pudesse realçar as implicações, inclusive as implicações internacionais.

Destas, contudo, nasciam os maiores óbices que, desde logo, deparamos. Realmente, as pesquisas nos remetiam a arquivos de vários continentes, muitos de difícil acesso à nossa investigação.

Com relação à África e Ásia, o momento histórico profundamente conturbado, que vivem atualmente as áreas de nosso interesse, limitou a pesquisa aos catálogos e publicações periódicas editadas pelos arquivos mais importantes (África e Ásia portuguesa, incluindo Goa, agora pertencente à Índia), o que foi consideravelmente enriquecido com as pesquisas que realizamos nos arquivos metropolitanos portugueses, onde foi possível o exame direto dos manuscritos.

No Brasil, a nossa investigação foi realizada principalmente no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro e no Arquivo Público Estadual da Bahia.

Vê-se, portanto, pelo âmbito que a pesquisa logrou atingir, que estamos longe de ter esgotado os recursos documentais. Acreditamos que só o acesso mais demorado e direto às fontes orientais, africanas e européias nos poderia fornecer elementos que completassem o nosso estudo. Assim, não nos surpreenderemos se nós próprios ou outros melhor informados chegarem, no futuro a retificar inúmeros passos de nossa exposição.

Se, dado o grande e crescente interesse com que o Brasil se volta para a África e o Oriente, conseguirmos algum dia investigar com maiores facilidades os seus arquivos, terá chegado a ocasião de refundir não apenas este trabalho, mas passagens sem conta da história dos nossos três primeiros séculos.

Reputando ser impossível em nossos dias, com os modernos recursos e exigências científicas, prescindir-se do intercâmbio de consultas, idéias e informações, não deixamos de recorrer, ao diálogo com vários cientistas e estabelecer contacto com, instituições diversas. Assim, fizemos, aceitando o apêlo à "doutrina de fraternidade entre os historiadores", com que se encerrou a Declaração de Princípios da Comissão de História do II Colóquio de Estudos Luso-Brasileiros.

As pesquisas de que resultou êste trabalho, bem como êle próprio, só se tornaram possíveis graças a uma série de instituições e pessoas, cujo concurso agora agradecemos.

Na Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Marília, onde respondemos desde sua criação pela Cadeira de História do Brasil, foi possível contarmos com recursos e facilidades de trabalho devidos sobretudo à compreensão dos professores Michel Pedro Sawaya, Massaud Moisés, Eurípedes Simões de Paula e José Querino Ribeiro, que se sucederam em sua direção durante o tempo de elaboração dêste trabalho.

Ao historiador português Alberto Iria, Diretor do Arquivo Histórico Ultramarino, de Portugal, devemos um número incalculável de atenções com que êle e sua excelente equipe de funcionários nos cercaram durante as pesquisas que realizamos naquele arquivo, além das facilidades com que posteriormente atendeu à microfilmagem de não pequeno acervo de manuscritos por nós selecionados.

Ao prof. Luís Henrique Dias Tavares, Diretor do Arquivo Público Estadual da Bahia e às suas funcionárias da Seção de História, somos devedores pela atenção com que nos atenderam em julho de 1961, quando lá estivemos pesquisando. Ao Diretor do Arquivo Geral da Marinha, de Lisboa, comandante Antônio Marques Esparteiro, agradecemos os vários obséquios com que cercou nossas leituras.

A Fundação Calouste Gulbenkian, na pessoa de seu Presidente dr. José de Azeredo Perdigão e do seu Diretor dos Projetos Internacionais, dr. Guilherme de Ayala Monteiro, que houve por bem conceder-nos uma bolsa de estudos de dezembro de 1963 a março de 1964, para pesquisas em arquivos portugueses e espanhóis, muito agradecemos tôdas as gentilezas de que fomos alvo e que realmente nos permitiram excepcional rendimento de trabalho.

Êste estudo foi por nós apresentado em Concurso de Doutoramento celebrado a 22 de abril de 1966, na Faculdade de Filosofia de Marília perante uma Comissão Julgadora composta dos professores Sérgio Buarque de Holanda, Francisco Iglésias, José Wanderley de Araújo Pinho, Odilon Nogueira de Matos e Olga Pantaleão aos quais somos devedores pela valiosa crítica que fizeram ao trabalho e que agora procuramos atender da melhor maneira possível.

Como orientador do trabalho, o prof. Sérgio Buarque de Holanda nos ofereceu através de inúmeras entrevistas e da

leitura atenta não poucas sugestões pelo que somos muito gratos.

Aos nossos colegas da Faculdade de Filosofia de Marília Francisco Schüring Vieira, Oswaldo Elias Xidieh e Ataliba Teixeira de Castilho somos gratos pela leitura que procederam dos originais do que resultaram não poucas e valiosas sugestões, tendo o último também realizado atenta revisão do texto.

A BAHIA
e a
CARREIRA DA ÍNDIA

1

O pôrto do Brasil

“... pareceu que nosso Senhor milagrosamente quis que se achasse porque é mui conveniente e necessária à navegação da Índia” (D. MANUEL, *Carta aos reis católicos*, datada de Lisboa, em 28 de agosto de 1501).

O ciclo atlântico de navegações iniciou-se sob a hegemonia portuguesa só após longos ensaios com os quais a pequena nação ibérica se amadurou nas coisas do mar, para depois estender seus interesses sobre mais três continentes, em singular mobilidade que contrastava com o limitado contingente humano de que dispunha.

Da extensa rede de portos, que manterá em sua empresa ultramarina, distribuídos pelas costas européias, africanas, americanas e asiáticas, o do Salvador, na Bahia, terá excepcional papel. Será mesmo uma segunda capital do Atlântico português. “Pôrto do Brasil”, denominavam-no os documentos do tempo, como se não houvesse outro ancoradouro em toda a Colônia.

Nesse sentido, poder-se-ia objetar que essa designação só ocorreu depois da Carta Régia de 13 de junho de 1621 pela qual fôra criado o Estado do Maranhão, separado do Estado do Brasil para não suscitar confusões com os portos mais ao norte. Entretanto, achamo-la já consagrada em documentos anteriores a 1621.

Salvador começa a projetar-se como pôrto de escala para a Carreira da Índia a partir da segunda metade do século XVI, quando a marinha portuguesa mostrava acentuados sinais de decadência.

2 — A Bahia e a carreira da Índia

A tentativa de sustentar-se o império ultramarino no Oriente, desvanecia-se. Sua condição deficitária aumentava consideravelmente, pois os quatrocentos contos de rendimento do Estado da Índia lá mesmo se consumiam, enquanto que a recuperação do Mediterrâneo sobre o Atlântico se fazia sentir rápida e intensamente.

Os novos tempos vão ser ingratos para o Reino.

Na primeira metade do século XVII, a ruína reflete-se no número de navios que seguem em cada armada do Oriente: 3 ou 4, quando muito. Ao terminar em Portugal a era dos Filipes, a hegemonia do Índico estava perdida e o Atlântico era varejado por barcos de outras nações.

É justamente nessa fase sombria, quando as tentativas de recuperação de um extinto prestígio faleciam na confusão de interesses, que Salvador se arroga, dentro da empresa ultramarina, uma crescente preeminência nascida em parte de suas relações com a Carreira do Oriente.

É o pôrto da Bahia⁽¹⁾, uma espécie de pulmão por onde respira a colônia.

Uma série de motivos contribuiu para isto: 1) a cidade era a cabeça política e administrativa da colônia americana; 2) possuía bom ancoradouro, relativamente abrigado; 3) ficava aproximadamente no meio da extensa orla litorânea; 4) estava mais perto do Reino que os portos do Sul; 5) oferecia facilidade de contacto com as colônias da África ocidental portuguesa, estimulado pelo tráfico de escravos; 6) exportava, entre outros produtos, tabaco, açúcar, madeiras, especiarias e fibras tropicais; 7) era de fácil acesso para abastecimento e refrêscos dos navios; 8) apresentava recursos em matérias-primas, e 9) proporcionava eventuais socorros de sua praça de guerra.

Em 1796, como exportador e importador é Salvador o que ocupa o primeiro lugar entre todos os portos do Portugal ultramarino⁽²⁾.

A liderança que o Brasil ofereceu em relação às demais colônias foi inquestionável, nascendo daí o fato de, pelo menos com a África, têmos mantido, principalmente através da Bahia, mais assíduas relações do que a própria Metrópole.

(1) Aqui, como em inúmeras outras passagens dêste trabalho, aceitaremos o que foi também consagrado na documentação dos três séculos e pouco abrangidos pela pesquisa, isto é, a palavra Bahia como sinônimo do Salvador, pôrto e cidade. Assim rezavam os documentos "a cidade da Bahia, cabeça de Aquel Reyno".

(2) J. Bacellar BEBIANO, *O pôrto de Lisboa*, págs. 75-77.

Mas no tocante à Carreira da Índia nem sempre foi permitido, por el-rei, que o Brasil servisse de escala para os seus navios.

O critério usado pela autoridade metropolitana nesse sentido foi muito variável, e a sua motivação sujeita às conjunturas da empresa ultramarina, em relação às possibilidades comerciais que a colônia brasileira oferecia. Nesses termos procuramos analisar o problema da permissão ou não da escala, embora lutando com extrema carência de dados, o que absolutamente nos impediu de precisar os períodos de consentimento e interdição.

Em relação ao estanque régio a escala assume diferentes perspectivas nos diversos momentos históricos aqui considerados.

Assim, esse escalamento das embarcações da Índia em portos brasileiros, fêz-se em grande parte sob regime de interdição, isto é, transgredindo as ordens que então vigoravam. Tal situação ligada ao monopólio régio foi evidentemente um dos fatores da opressão comercial com que a Colônia lutou em caráter permanente.

Dêste modo nota-se na primeira metade do século XVI e desde o início, uma atitude aparentemente paradoxal da autoridade régia. A primeira reação de D. Manuel em face do reconhecimento das costas brasileiras foi justamente favorável à escala, admitindo mesmo a conveniência de que os navios da Carreira aqui fundeassem, em caso de necessidade, no que aliás seguia a sugestão do escrivão da feitoria de Calecute, Pêro Vaz de Caminha⁽³⁾.

Não demoram, entretanto, os esforços visando a limitar nesse particular o arbítrio dos pilotos. Nas disposições reais que encerram os textos de meados do século XVI notamos, desde logo, a preocupação de se evitar mesmo o recurso à escala, só permitido em casos de extrema e comprovada necessidade, mas foi, por exemplo, mas isto já no fim do século, o da nau *São Francisco*, capitaneada por Vasco da Fonseca, que partiu do Tejo a 10 de abril de 1596.

Muito acidentada, tendo inclusive perdido o leme, encontrou como a melhor solução tomar a derrota da Bahia "ainda que contra um expresso Regimento del-rei, porque a necessi-

(3) No Regimento de Afonso de Albuquerque, por exemplo, previa-se a ancoragem no Brasil, desde que houvesse falta de água, caso contrário devia ser evitada (cf. *Cartas de Afonso d'Albuquerque*, vol. III, pág. 186). O mesmo se deu com o Regimento de Francisco de Almeida (1505), *op. cit.*, vol. II, pág. 275.

4 — *A Bahia e a carreira da Índia*

dade não tem lei”, o que nos mostra a proibição então vigente. Na Bahia ser-lhe-ia feito outro leme⁽⁴⁾.

Afigurava-se aparentemente de bom senso que se impedissem injustificáveis dilações de navios do Oriente nas costas brasileiras, quando já as dificuldades normais, se assim pudermos escrever, da longa travessia eram suficientes para cumular os sensíveis prejuízos do erário régio, sempre na ansiosa espera de boas novas da Índia. Entretanto, a navegação não era nem podia ser normal, e as suas próprias dificuldades forçariam a interdição à escala.

Resta considerar que o melhor conhecimento dos roteiros náuticos, por parte dos pilotos da Carreira, ao longo do Atlântico sul e das costas brasileiras, teria por outro lado contribuído para afastar a possibilidade inicial de escala, que el-rei antevira diante das notícias do sucesso de Pedro Álvares Cabral⁽⁵⁾. Nem por isso deixaram os navios da Carreira de escalar no Brasil, na primeira metade do nosso primeiro século, como se demonstrará ao longo dêste trabalho. Essa será, aliás, a verdadeira situação, mesmo nas épocas em que tal escala foi expressamente proibida, que correspondem a boa parte do tempo em que durou o roteiro.

Os motivos da ancoragem serão variados, mas repetir-se-ão constantemente durante o período que estudamos. Sôbre êles tôda uma legislação será exarada, sem impedir número incalculável de infrações, que não deixam de mostrar, até certo ponto como atendendo a navios comprovadamente necessitados, na maioria das vêzes, o Brasil, e particularmente a Bahia representaram para a Carreira da Índia fatôres de indiscutível importância.

Realmente, em mais de noventa por cento dos casos em que o navio, deliberadamente ou não, escalou no Brasil, a direção tomada foi a da Bahia, principalmente depois que Salvador se tornou capital da Colônia. A mesma percentagem atingiria também o índice dos navios necessitados que para lá se dirigiram; isto é, também em mais de noventa por cento dos casos as embarcações arribadas ao Salvador estavam realmente faltas de elementos para poder prosseguir viagem.

No que diz respeito ao primeiro século, a documentação que nos ficou sôbre essas arribadas é, não só escassa, como bastante vaga, em especial para nos esclarecer a procedência de misteriosos personagens, como Diogo Álvares Correia, en-

(4) *História trágico-marítima*, vol. vi, pág. 14.

(5) A. MARCHANT, *Colonial Brazil as a Way...*

contrados no litoral brasileiro a essa época, provavelmente naufragos de naus do Oriente.

Difficil se torna um levantamento estatístico nesse sentido e mais difficil ainda é verificar o exato local da ancoragem, desde que nos interessamos, particularmente, pela Bahia como tal.

Reportando-se a estudos procedidos por Duarte Leite, que concluíra não ter havido de 1500 a 1510 parada de frotas portuguesas do Oriente no Brasil, a não ser as de João da Nova e Tristão da Cunha (6), aponta-nos um historiador as seguintes arribadas de navios isolados, posteriores àquella data:

- 1517 nau *Piedade* (Bahia ?)
 1519 nau *São Hieronimo* (Bahia) (7)
 1519 a 1555 ... nenhuma ancoragem (8)

(6) Segundo a narrativa de João de Empoli, que foi aceita por Varnhagen, que também deu como certa a escala da esquadra do almirante Gama e de Tristão da Cunha no Brasil (cf. VARNHAGEN, *História geral do Brasil*, t. I, pág. 88), em 1503 teria ancorado em local desconhecido das costas brasileiras a esquadra que tinha como capitão-mor Afonso de Albuquerque (cf. João de EMPOLI, "Viagem às Índias Orientais", in *Coleção de notícias para a história e geografia das nações ultramarinas...*, t. II, n.º VI, pág. 220). A ancoragem de Afonso de Albuquerque e Francisco de Albuquerque, a caminho da Índia, em 1503, como também a da armada comandada por D. Francisco de Almeida que a caminho do Oriente, em 1505, teria explorado o litoral brasileiro, e ainda a de Tristão da Cunha, em 1506, são admitidas por C. Malheiro DIAS (cf. *História da colonização portuguesa no Brasil*, vol. I, págs. cxxiv, 285) sendo que Duarte Leite não aceita as ancoragens de Afonso e Francisco de Albuquerque e de Francisco de Almeida (cf. Duarte LEITE, "A exploração do litoral do Brasil na cartografia da primeira década do século XVI", in *História da colonização portuguesa no Brasil*, vol. II, pág. 402). João de BARROS registra apenas que Tristão da Cunha chegou a avistar o cabo de Santo Agostinho, conforme está na sua *Segunda década*, à pág. 7. (A propósito da viagem de João da Nova, que, em 1501, teria corrido as costas brasileiras do cabo de S. Roque até o de Santo Agostinho, bem como da viagem de Tristão da Cunha, v. Freitas RIBEIRO e Visconde de LAGOA, *Grandes viagens portuguesas de descobrimento e expansão*, II parte, pág. 231). O prof. Duarte Leite aceita como indiscutível a ancoragem de João da Nova em 1501, baseando-se na carta de 1505, que é atribuída a D. Manuel, o que aliás parece refutado hoje em dia, e que fala dessa expedição (cf. Duarte LEITE, "O mais antigo mapa do Brasil", in *História da colonização portuguesa no Brasil*, vol. II, pág. 251). A discussão sobre essas viagens tem sido abordada quase que exclusivamente em bases conjecturais dada a falta de documentos.

(7) Era "o navio mais formoso e bem armado da esquadra de Jorge de Albuquerque", tendo encontrado na Bahia madeira para o conserto do seu leme, que foi substituído por um nôvo, tarefa na qual tomaram parte os indígenas, sendo que 220 dêles ajudaram a arrastar pela praia o leme impréstavel, a fim de tirar dêle as ferragens necessárias ao nôvo que se ia fazer. Era êsse um navio castelhano de D. Luis de Gusmão. Não seguindo em conserva para a Índia, com Jorge de Albuquerque, preferiu a deserção e a pirataria.

(8) Nesse período há ainda referência de Varnhagen a duas ancoragens: da nau espanhola *São Gabriel*, comandada por D. Rodrigo de Acuña, em 1525, que se destinava às Molucas (cf. VARNHAGEN, *História geral do Brasil*, vol. I, pág. 109), e o encontro em 26 de março de 1531, por Martim Afonso de Sousa, na Bahia, de uma caravela, que se destinava a Sofala, e que êle incorpora à sua frota (cf. VARNHAGEN, *op. cit.*, vol. I, pág. 125), a qual incluímos no quadro correspondente ao século XVI.

6 — A Bahia e a carreira da Índia

1556	.....	nau <i>São Paulo</i> (Bahia) ⁽⁹⁾
1557	.....	nau <i>Santa Maria da Barca</i> (Bahia)
1560	.....	nau <i>São Paulo</i> (Bahia — é a mesma que veio em 1556)
1560 a 1566	...	teriam ancorado na Bahia dois navios de que a História não guardou os nomes
1569	.....	nau <i>Rainha</i>
1596	.....	nau <i>São Francisco</i> (Bahia)
1600	.....	nau <i>São Martinho</i> ⁽¹⁰⁾ .

Segundo êsse autor, no século XVII teriam ancorado no Brasil, pelo menos 4 navios e no século XVIII, de 1700 a 1730, outros quatro⁽¹¹⁾.

Conclui-se, portanto, que o referido escritor, provavelmente pelas limitações de sua pesquisa, realizou levantamento bastante incompleto, o que o conduziu a conclusões nem sempre aceitáveis. É bem verdade, que a carência documental, como já afirmamos, também nos impediu de fornecer informações mais precisas sobre êsses navios. Entretanto, a nossa pesquisa, estendendo-se mais, logrou apontar um número bem maior de arribadas, como pode ser verificado no quadro referente ao século XVI, que elaboramos para êste trabalho e que vai em outro local. Nesse quadro fornecemos alguns elementos informativos sobre essas ancoragens, e acreditamos que êles estão bem longe de espelhar a realidade histórica. Bastaria considerar nesse sentido que no período compreendido entre 1546 e 1558 conseguimos apontar apenas duas escalas de naus da Índia na Bahia, quando em carta datada de 8 de maio de 1558 o padre Manuel da Nóbrega afirmava que há doze anos uma nau do Oriente ancorava anualmente em Salvador⁽¹²⁾.

Parecem ser do início da segunda metade do século XVI as primeiras disposições em tórno da permissão ou não, para escalar no Brasil. Em 1560, temos notícia da acidentada viagem da nau *São Paulo* que, falta de água e tendo muitos dos seus aparelhos estragados pelo mar nas alturas da Guiné, onde as procelas a açoitaram, veio ter à Bahia a 27 de agosto. Reconhecendo Rui de Melo da Câmara, seu capitão, após conselho com “fidalgos, criados del-rei e homens do mar”, que

(9) Para Frei Vicente do Salvador essa nau teria arribado em 1555.

(10) Maiores pormenores sobre essas viagens poderão encontrar-se em crônicas como as de Fernão Lopes de Castanheda, João de Barros, Diogo de Couto, Gaspar Corrêa e em Luiz de Figueiredo FALCÃO, no seu *Livro em que se contém toda a fazenda e real patrimônio*, Lisboa, 1859.

(11) A. MARCHANT, in *Colonial Brazil as a Way...*

(12) *Cartas dos primeiros jesuítas do Brasil*, vol. II, pág. 454.

o estado de saúde da tripulação era precário e grande a necessidade de reparar-se a embarcação, resolveu arribar ao Brasil⁽¹³⁾, ponderando além do mais que mesmo dobrando o Cabo da Boa Esperança não poderiam passar à Índia naquele mesmo ano sem que invernassem em Moçambique.

Recuperar-se-iam, pois, aqui, com tempo de partir e chegar ao Oriente em janeiro de 1561. Pela relação de viagem dessa nau, deduz-se que a essa época era tolerável a escala, muito embora então se conclua que no caso teria sido dispensável a reunião do conselho que optou pela arribada.

Não demoram, entretanto, as ordens proibitivas. Uma provisão que data de 6 de março de 1565⁽¹⁴⁾ não consentirá que os navios da Carreira invernem no Brasil, na ida ou na volta. Os Regimentos dos capitães e escrivães das naus do Oriente passaram a trazer ordens como essa inscritas entre seus capítulos.

Convocando todos os “entendidos”, isto é, pilotos, mestres e homens do mar, além das autoridades administrativas, procurou el-rei ouvi-los sôbre a conveniência ou não dos navios da Índia invernarem no Brasil, chegando-se à conclusão de que o melhor seria retornarem ao Reino do que ancorarem no Brasil, pois em Portugal podiam, com pouca despesa, ser reparados e reaparelhados. Além disso seria aproveitada a munição e a viagem poderia fazer-se no ano seguinte.

Em nossas costas, pelo contrário (afirmava a mesma provisão régia), desfalcava-se a população e faziam-se enormes despesas, que nem sempre atendiam o navio no que êle necessitava, isto é, reparos no casco, velas, enxárcias, etc.

Ordenou el-rei, por êsse motivo, que “todos os Capiteas Pilotos, Mestres, mareantes e Officiais outros das ditas Naus que por nenhum caso que seja, se deixem ficar no Brasil, e se venha diretamente a esta cidade”, o que, aliás, devia ser feito sob pena de terem suspensos os soldos, além de não receberem também mantimentos e nem usufruírem das “liberdades” que a viagem lhes propiciaria⁽¹⁵⁾.

(13) *História trágico-marítima*, vol. III, pág. 57.

(14) Infelizmente não conseguimos responder a uma dúvida que resulta para essa data na diferença de um século! A Provisão foi passada em Lisboa a 6 de março de 1565, trazendo no traslado a expressão *sic!*, o que equivale reconhecer que essa data constava do original. O Registro da Provisão foi datado da Bahia a 30 de junho de 1665, tendo a Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro inserido a Provisão nos documentos do período de 1662-1664, o que fêz naturalmente guiando-se pela data do registro do documento, que não é sua data original (6/3/1565). Dessa maneira optamos pelo século XVI, respeitando assim a data originalmente posta no manuscrito.

(15) *Doc. Hist.*, vol. XXI, pág. 383.

Dessas decisões reais conclui-se ainda quão precários eram no século xvi os serviços de reparos que a Bahia, particularmente, oferecia aos navios. Essa situação via-se agravada por outros motivos já analisados ou a serem analisados em diferentes capítulos dêste estudo, mas que lembramos neste passo para ilustrar a motivação da decisão real: despesas com o sôlido e manutenção da tripulação; desfalque da guarnição pelos elementos que desertavam, resolvendo permanecer em terra, além de outros eventuais prejuízos.

Na verdade, nem aquela nem as outras provisões isentaram a Bahia de atender aos navios do Oriente, o que lhe era, diga-se de passagem, bastante oneroso.

A reiteração das ordens proibindo a escala estende-se por êsse e outros séculos, demonstrando que seu cumprimento era muito relativo, ainda que contra elas pesasse ser a escala em Moçambique e outras paragens ao longo do roteiro, a grande responsável pelo fato de chegarem desbaratadas as tripulações a Goa, naturalmente devido às doenças, o que por sua vez constituía explicação pouco convincente para as autoridades metropolitanas se inclinarem favoravelmente à ancoragem no Brasil, como se verá no correr dêste trabalho⁽¹⁶⁾.

Mas, será principalmente para o século xvii, que encontraremos fartas alusões às medidas proibitivas.

Reconhecendo que na ida para o Oriente os navios, embora afastando-se das costas africanas, deviam ir em direitura ao Cabo da Boa Esperança, as autoridades são claras em não permitir, às vêzes sob pretexto algum, que os pilotos da Carreira se dirijam para o Brasil.

Na prática, entretanto, essas proibições tinham de ser relativas, pois não se concebia que uma nau acabasse por naufragar ou que a sua tripulação perecesse simplesmente por não lhe ser permitido escalar no Brasil, vale dizer, salvar-se. Daí verificarmos as mudanças do critério régio, com tolerâncias logo em seguida a ordens proibitivas e punitivas, estas ditadas mais nos momentos em que o contrabando se intensificava.

Em 1635, o Conselho da Fazenda ouviu os mais experientes pilotos da Carreira da Índia sôbre o assunto, tendo resultado da reunião um auto do qual destacamos o seguinte despacho: "E q para não tomar porto em Angola, Santa Helena,

(16) Cód. 7.640, fl. 1, Fundo Geral, BN Lisboa.

Brazil, e Ilhas, convem trazerem as naos m.to mantim.to e m. agoa em boas vasilhas, porq por falta das dittas cousas nace tomarense os dittos Portos; quando não suçeder como algumas vezes acontese, por Cazos fortuitos, de desaparelho, ou de-sastre, q acontecesse à nao, com q não pode seguir a viagem sem conserto" (17).

Aliás, nesse mesmo documento reconheciam os membros daquele Conselho que nos casos necessários se procederia à arribada ainda que nos portos interditados.

Em 6 de novembro de 1668 é o Conselho Ultramarino que invocará a Carta Régia de 8 de janeiro de 1666, pela qual enquanto se vedava a escala no Brasil aos navios grandes, aos "pataxos com auizos" ela era permitida (18), o que também nos mostra a relatividade da interdição.

Naturalmente, para efeito dos navios da Carreira alcançarem a monção seguinte, navegando na frota que partia do Reino, uma provisão real recomendava para que êles, quando obrigados a dirigir-se às costas brasileiras, retornassem em seguida ao Reino, nunca prosseguindo viagem (19). É de julho de 1664, a arribada da nau *Nossa Senhora da Conceição*, comandada por Bernardo de Miranda Henriques, que a caminho da Índia chegou à Bahia com tal número de enfermos e mortos, que o governador, reconhecendo-lhe a impossibilidade de prosseguir viagem, resolveu com a Junta da Fazenda, e tendo em vista as provisões reais existentes sôbre o assunto, que retornasse ao Reino, incorporada à Armada do Comércio, prestes a partir, exigindo da autoridade colonial prontas providências para o aprêsto, a fim de não retardar a partida da Armada (20).

Parece que nessa altura a autoridade régia tolerava a escala, só quando necessária, a fim de preservar a segurança do navio, que retornando ao Reino, evidentemente, muito mais

(17) Frazão de VASCONCELOS, *Pilotos das navegações portuguesas dos séculos XVI e XVII*, pág. 79. (V. também ALBERTO IRIA, *Da navegação portuguesa no Indico...*, pág. 55.) Proibindo a escala no Brasil, nessa época, temos: Provisão do Conselho Ultramarino de 15 de dezembro de 1615; Provisão de 15 de dezembro de 1661 e a Carta Régia de 18 de março de 1665; cf. J. Gonçalo de SANTA RITA, "O regime comercial e jurídico: as frotas e as companhias coloniais; organização financeira e judicial no Ultramar", in *História da expansão portuguesa no mundo*, vol. III, pág. 215.

(18) ALBERTO IRIA, *Da navegação portuguesa no Indico no século XVII*, págs. 179 e segs.

(19) *Doc. Hist.*, vol. IX da série, pág. 181.

(20) *Ibidem*, vol. VII da série, pág. 168 e 170.

tempo perderia, mas podia não obstante navegar posteriormente em comboio, o que significava melhor defesa e êxito de viagem. Além do que, se partisse daqui, correria muitos riscos, não chegando à Índia a tempo de carregar as especiarias e incorporar-se à frota que alcançasse a monção de volta.

Ao longo do século xvii continuaram as ancoragens na Bahia, com as habituais espertezas das tripulações. É de uma carta do vice-rei da Índia datada de Goa, em 8 de janeiro de 1665, a alusão de que para burlar o regimento proibitório, movidos pelo interesse em colocar no Brasil mercadorias de grande aceitação, "custumão os officiaes marinheiros a fazerem hum termo, em que dizem, que o nauio está aberto, e que infalivelmente se hira a pique, e que conuem tomar qualquer porto que puderem sem embargo do regimento, para nelle o concertarem..."⁽²¹⁾. Sôbre o assunto em diferentes momentos desse século se pronunciou o Conselho Ultramarino, reportando-se sempre às resoluções régias, regimentos e ordens proibidoras da escala das naus do Oriente de torna-viagem. Nesse sentido, o guia mais seguro continuava sendo o roteiro de Vicente Rodrigues⁽²²⁾.

Vê-se portanto a tripulação conluiada, possivelmente até forjando desastres a bordo para justificar a proveitosa escala.

A intolerância régia no tocante às escalas no Brasil abrange tôda a segunda metade do século xvii, segundo se deduz particularmente de documentos dos anos de 1667, 1669 e 1691, crescendo na medida em que as autoridades coloniais comprovavam a astúcia dos capitães desses navios quando alegam motivos de fôrça maior para a sua ancoragem na Bahia, embora a proibição alcançasse tanto a ida quanto a volta na Carreira.

Quanto aos casos em que a vistoria constatava a veracidade das alegações do responsável pela embarcação, o governador, de acôrdo com o vulto dos reparos, autorizava o desembarque dos passageiros, além da mercadoria que êles conduzissem e o mais que pudesse dificultar os concertos a serem feitos, que no geral implicavam a necessidade do navio ter que "dar lados".

O expediente de deixar o navio desembaraçado, para ser atendido no arsenal devia ser comum. Prova-o esta passagem que, referindo-se à nau *Santa Teresa de Jesus* ancorada no

(21) Alberto IRIA, *op. cit.*, pág. 171.

(22) *Idem*, *Ibidem*, págs. 185-186, 188-190, 286, 288.

Salvador em agôsto de 1669, diz que ela se apresentara sem mastro e em bandolas, fazendo muita água, o que obrigava a tripulação a manter as bombas sempre à mão.

Foi então procedida à sua descarga “seguinto o estylo que houve, na descarga das mais Naus da India que a estes portos chegaram”.

Uma vez ancorados em Salvador, eram objeto os navios de severa fiscalização, exigindo-se dos próprios passageiros, sob juramento, depoimentos que esclarecessem os legítimos motivos da ancoragem.

Muitas vêzes tornou-se dispensável tal vistoria pela evidência do navio chegar a Salvador em tal estado que se incapacitava completamente de prosseguir viagem⁽²³⁾.

Não foram poucos os casos de naus da Índia que chegando à Bahia não puderam prosseguir viagem por achar-se completamente podres, desconjuntadas, inaproveitáveis enfim.

Nessas circunstâncias o recurso era proceder-se ao desmancho do navio. A disciplina que sôbre o assunto tinha lugar, nós a encontramos pela primeira vez assinalada numa Portaria do governador Afonso Furtado de Mendonça, datada de 8 de junho de 1671, onde por sua vez há referênciã a uma carta régia de 6 de março do mesmo ano, contendo ordens para que nos casos em questão, se mandasse avaliar o casco juntamente com sua ferragem. Uma vez pôsto à venda êsse material, se alcançasse ofertas interessantes vender-se-ia, remetendo o apurado para o Reino. Em caso negativo, proceder-se-ia à arrecadação da pregadura e da ferragem, que eram recolhidos aos armazéns reais. O restante do navio, dispunha essa carta régia, devia ser queimado, elaborando-se, a respeito, circunstanciado relatório a ser remetido a el-rei⁽²⁴⁾.

Por muito tempo essa ordem regulou o desmancho das naus cujo estado as tornava incapazes de prosseguir viagem. Dela se teve conhecimento em 1775, quando o problema se pôs diante da arribada da nau *Caridade*, vinda de Moçambique, e declarada pela sua mestrança incapaz de ser aproveitada através de consertos; pesquisando então a autoridade na Casa da Fazenda as ordens que tratavam de casos como aquêlê, encontrou-se a carta de 6 de março de 1671⁽²⁵⁾.

(23) Ms. 910-911, Bahia, P.a.c., AHU.

(24) Ms. 20.607, Bahia, P.a.c., AHU.

(25) Ms. 1.525-1.529, Bahia, P.a.c., AHU.

Foi necessário, como era natural, que se distribuisse a carga dessa nau *Caridade* (*Nossa Senhora da Caridade São Francisco de Paula*), entre outros navios ancorados naquele momento na Bahia, a fim de que a conduzissem ao Reino (26).

* * *

A própria autoridade chegou muitas vezes a participar da discussão em torno da conveniência da escala para os navios do Oriente.

Em carta dirigida a el-rei e firmada por D. João de Lencastre a 27 de junho de 1695, procurava o missivista mostrar a vantagem que teriam as embarcações em fazer escala na Bahia, tanto na ida, incorporando-se à frota da Bahia, quanto na volta de Goa, juntando-se à frota e seguindo de conserva para Lisboa.

Ressalta o governador que os navios dariam na Bahia oportunidade para se refrescarem os soldados e se tratarem os enfermos. Em termos otimistas acena ainda o missivista para o fato dos claros na guarnição poderem ser preenchidos com os soldados dos dois terços do presidio local.

Como os climas eram semelhantes, considerava D. João que soldados da Bahia se dariam bem na Índia. E mesmo no caso da guarnição dever formar-se no Salvador, utilizar-se-iam para tanto os ociosos e vadios que abundavam no Recôncavo e no sertão da capitania. Além do mais, lembrava que se partisse do Brasil em meados de maio, bem provida de mantimentos e água, chegaria a embarcação a Goa no fim de junho, com uma possível escala na ilha e São Lourenço (Madagáscar).

Até mesmo a possibilidade do contrabando de tabaco, podia ser evitada, e com ela o prejuízo para o estanco de Goa e a Fazenda Real, mediante original solução com que a mesma autoridade agita, a saber, que os homens de negócio da Bahia

(26) A carga perfazia um total de 1.989 volumes, compondo-se de 309 fardos de pimenta, pertencentes à rainha e 102 fardos de pimenta pertencentes ao rei. Foi distribuída entre os seguintes navios, então ancorados em Salvador, todos êles pertencentes ao comboio: *Nossa Senhora das Candeias e Santo Antônio, Nossa Senhora da Penha de França e Rainha de Nantes, Santo Antônio e Santa Quitéria, Nossa Senhora da Boa-Viagem e Santo Antônio, Nossa Senhora da Estrela e São Boaventura, Nossa Senhora da Conceição, São José e São Frutuoso*. Além desses, as naus *Nossa Senhora das Brotas e Nossa Senhora da Conceição e Santo Antônio de Pádua*, ambas da Carreira da Índia, que também iam seguir naquela frota, receberam parte da carga (cf. Ms. 1.948-1.950, Bahia, P.a.c., AHU).

dessem à Fazenda Real, cada ano, os mesmos 120 mil cruzados que o tabaco normalmente rendia, ou que se lhes fôsse concedido negócio daquele gênero.

Manter-se-ia no caso, a mesma Junta da Índia, com seus procuradores, havendo um ministro na Bahia encarregado dessa missão. O governador propunha, portanto, a extinção do rendoso estanco do tabaco mantido por el-rei⁽²⁷⁾, o que nos leva a acreditar que estavam em jôgo por trás da carta da autoridade os poderosos interêsses dos comerciantes da praça, além de atenção administrativa que o caso devia merecer.

A essa época era grande a quantidade de tabaco que a Bahia exportava para o Oriente, e com a extinção do monopólio e a possibilidade de livre embarque, mediante a concessão de escalas, o comércio intercolonial (Brasil-Goa), soffria evidentemente considerável impulso.

Especiais precauções tinham lugar no tocante à vistoria e verificação dos motivos alegados pelas autoridades de bordo, desejosas, muitas vêzes, de praticar o contrabando. Chegando um navio da Carreira ao pôrto do Salvador, ainda que as razões alegadas pelo seu capitão fôsem as da absoluta impossibilidade de prosseguir viagem, aparentando mesmo a embarcação que era procedente o motivo, o governador ordenava se formasse uma "Junta" composta dos capitães dos outros barcos ali ancorados, além de seus pilotos e demais práticos da navegação, a fim de que dessem ao provedor-mor da Fazenda Real parecer sôbre as razões apresentadas pelo capitão.

Verificar-se-ia, assim, se não se tratava de simples artifício para acobertar o contrabando, ou outro qualquer expediente excuso, como fôsse o conseguir navegar fora da frota, etc.

O século XVIII é, marcadamente, o da prevenção ao contrabando. Os resultados a que chegavam as pesquisas da mineração em diferentes áreas da Colônia americana, bem como o intenso comércio de tabaco para a África e o Oriente, foram indiretamente os maiores responsáveis por essa situação.

As reiteradas proibições de escala, que ao longo dêle se fizeram, têm sempre êsse objetivo, alternando-se, contudo, com licenças e até recomendações como esta, constante de Regimentos dados pelos governadores do Estado da Índia, em 1743, aos capitães de embarcações da Carreira, para que "... passado o Cabo da Boa Esperança hireis em direytura à B.a de todos

(27) Cód. 1.087 (K VIII ik), fls. 440-441, t. 27, Papéis vários, Casa de Cadaval.

os Santos, p.a vos prover de mantimentos, edetudo omais q. necessitares”. Entretanto, uma vez na Bahia, deveria o navio esperar pela frota, obedecendo nesse sentido o que lhe fôsse ordenado pelo vice-rei e capitão-geral do Brasil⁽²⁸⁾.

Aliás, com respeito ao mesmo assunto, é dêsse século um Regimento passado para o provedor-mor da Fazenda do Estado do Brasil, datado de Lisboa em 31 de outubro de 1752, que disciplinou a costeagem e aportamento das naus da Índia. E tão importante êle se nos afigura que o inserimos no apêndice documental que vai ao fim dêsste trabalho.

Já um ano antes, a 27 de fevereiro de 1751, el-rei tomava resolução após Consulta ao Conselho Ultramarino, de que as naus da Índia armadas em guerra que ancorassem na Bahia se sujeitariam ao mesmo tratamento das naus de viagem que recorressem àquele pôrto, no tocante à burocracia e fiscalização das repartições portuárias⁽²⁹⁾.

Nem sempre era aceito como suficiente o depoimento de capitães e pilotos que não chegava a bem esclarecer o real motivo da arribada. Por outro lado, chegavam às vêzes a surgir divergências entre as autoridades e os profissionais de bordo no tocante aos motivos alegados. Um exemplo interessante de controvérsia ocorreu com a nau *Nossa Senhora das Brotas*; ao chegar a Salvador a 13 de março de 1755, alegaram seus responsáveis que ela precisava de “alguns cabos de laborar, deriças, huã gavia ehu vellasco, hum traquete, edouz joanetes novos”, o que foi contestado pelos mestres calafates e carpinteiros do mesmo barco, que por sua vez declararam no térmo respectivo não necessitar êle dos seus serviços, e portanto de consêrto algum. Verificada a controvérsia pelas autoridades de terra, viu-se que os profissionais não tinham razão, pois a embarcação carecia mesmo de reparos⁽³⁰⁾.

Por ordem do governador, costumava-se nesses casos chamar perante essa autoridade os mestres carpinteiros e calafates, além de outros profissionais e oficiais de larga experiência, cuja perícia tornasse possível um parecer satisfatório, por escrito, e sob juramento dos Santos Evangelhos.

Entretanto, a 17 de novembro de 1761 um decreto proibia a escala, salvo nos casos de absoluta necessidade, o que

(28) Ms. 1.743, Bahia, P.a.c., AHU.

(29) Cód. 54, 3.º vol., *Livro terceiro da Casa da Índia*, fls. 25 v., Arquivo Geral da Alfândega de Lisboa.

(30) Ms. 1.565, Bahia, P.a.c., AHU.

parece não ter acontecido com a nau *Rainha dos Anjos*. Sôbre sua arribada a 20 de setembro de 1797, escrevia D. Fernando José de Portugal acêrca das diligências que promovera para saber seu motivo justo. De volta da Índia, essa nau violou a proibição das ordens reais de que os navios da Carreira, ao voltarem da Ásia, não tocassem em portos americanos.

Neste caso da nau *Rainha dos Anjos*, justificou-se seu mestre com um pequeno consêrto de que necessitava “e muito principalmente para se informar do estado atual da Europa”, tendo o governador concedido a franquia, mas providenciando a necessária vigilância para evitar o contrabando da carga⁽³¹⁾.

Vê-se, do exposto, que a disciplina legal do escalamento não logrou evitar a sua prática ao longo dos séculos. “A necessidade não tem lei” dizia um documento quinhentista, o que é certo. Essa necessidade e mais o comércio clandestino, esposando opostos interêsses, implicaram a política a que a Metrópole sujeitou a navegação ultramarina.

A vistoria dos danos sofridos pelos navios, no tocante à sua natureza ou às causas que os provocaram levava os peritos, muitas vêzes, a apurar, também, até onde iam a dedicação e competência do capitão e demais responsáveis pela embarcação, pois sua inépcia ou desídia não eram difíceis de ser apuradas em certos casos de arribada ou naufrágio.

A prática da formação das “Juntas” que verificavam a responsabilidade dos tripulantes parece ter sido sempre adotada. Seu trabalho estendia-se até aos navios estrangeiros a serviço de Portugal.

Avaliado pela Junta o montante de prejuízos, era do seu laudo que se valeriam os oficiais da Câmara do Salvador, para as providências que se fizessem necessárias.

O número de membros de que se compunham as Juntas variava. O importante era sua lisura, que os colocasse a coberto de qualquer suspeita de irregularidades, como o aceno a propinas por parte dos interessados.

Isso explica o fato da composição dessas comissões cercar-se sempre de várias formalidades civis e religiosas, tendentes a acentuar um compromisso que não permitisse a menor improbidade da parte dos seus membros.

Senão, vejamos a enumeração dessa pragmática pela própria Câmara do Salvador:

(31) Ms. 108, págs. 343 e 343 v., vol. 135 das *Cartas do govêrno*, APE Bahia.

“o iuis fernando pereira do Lago deu iuramento| dos Santos Euan-
gelhos em| hu Liuro deles En que todos pu-| zerão Suas mãos aos quais|
encarregou que debaixo do dito| iuramento aualiasen ditos na-| uios sem
amizade odio nem| dependensia algua con (fo) rme| suas consiensias” (32).

A grande cautela dos edis, como se depreende do documen-
to relaciona-se com possíveis vínculos de amizade ou inimizade
que pudessem ocorrer entre um membro da comissão e o
capitão ou piloto, o que prejudicaria, naturalmente, a impar-
cialidade do seu julgamento. Interessante é não ser também
mencionado o parentesco como causa de suspeição.

Certo é que nesses casos não seria tolerado o argumento,
freqüente aliás, de que fôra a vontade divina a responsável
pelo infortúnio, como ocorreu, por exemplo, com a nau *Santa
Maria da Barca*, que na hora da partida, em 1556, começou a
fazer água, sem que ninguém conseguisse localizar a causa,
atribuindo-se então a um castigo sobrenatural (33).

As precauções das autoridades portuárias para evitar da
parte dos navios ancorados qualquer atividade que pudesse
ser lesiva ao comércio não poupavam nem as embarcações que
conduzissen a bordo autoridade ou personalidade de destaque.

Não foi de outra maneira que, em outubro de 1667, pro-
cedeu-se com a nau *São Pedro de Alcântara*, que trazia entre
seus passageiros, o sr. Antônio de Melo e Castro, vice-rei que
vinha da Índia, e que se vira obrigada a aproar no Salvador (34).
Como essa nau não era esperada no Salvador, fêz-se um “auto”
das razões de que se socorreu o seu capitão perante as auto-
ridades para justificar a ancoragem.

Alguns anos mais tarde, em 1682, desgarrada da costa de-
vido ao mau tempo, outra nau da Índia, esta conduzindo An-
tônio Paes de Sande, governador daquele Estado, foi ter à
Bahia, sendo provável, também, que tivesse sido objeto de
inspeção da Junta.

Os casos de infundadas alegações por parte dos oficiais
são freqüentíssimos e os mais variados: falta de matalotagem,
avarias, mau tempo, doenças a bordo, necessidade de conser-
tos, aguada, não alcançar a monção, etc.

O que se segue exemplifica bem a solécia do capitão D.
Constantino de Meneses que mesmo depois de pronto para

(32) *Atas da Câmara do Salvador*, 4.º vol., pág. 12.

(33) Frei Vicente do SALVADOR, *História do Brasil*, pág. 158.

(34) *Doc. Hist.*, vol. XXIII, pág. 90.

partir ainda continuou usando de ardis para poder permanecer com o que lhe restava da tripulação, em Salvador, obrigando o governador a forçá-lo, com gente armada, a fazer vela, o que todavia não impediu o recalcitrante oficial de, uma vez chegado à barra, novamente deitar ferro, ali permanecendo a noite tôda e forçando outras providências como o acompanhamento por duas caravelas até que o dessem fora da barra.

Sôbre as atitudes dêsse capitão assim se referiu o governador:

“... me pareceo necessario auisallo como dom Constantino, pella sua arribada merecera mui bem castigado, pois sem nhuã causa o fez por que a maior que apontou foi a falta de agoa, e quando aqui chegou trasia 45 pipas de agoa debaixo do lastro e cinco de vinho e depois de chegar a este porto deixou fugir toda ou a mor parte, da gente do galeão e a que ficou se deo tão boa manha, que os mantimentos se uenderão e se não acharão mais que| os que se vem pella lembrança que mando...” (35).

Como se vê do relato acima, o capitão recorrera ao argumento mais forte para permitir a arribada no Salvador, mas êle não procedia, pois foi constatado, naturalmente pela Junta, a existência não só de água como de vinho escondidos entre o lastro. Daí proceder-se sempre a demorada vistoria nas pipas de água conservadas nos porões.

Quanto à relutância do capitão parece tratar-se de um caso excepcional, pois que ao seu barco ninguém queria voltar ou prosseguir viagem, não obstante fôsse quase certo que forçando a sua permanência conseguisse preencher os claros da tripulação.

Embora não nos seja permitido inferir razões mais minuciosas do texto no tocante à atitude da tripulação e do seu capitão, parece-nos que, se tivesse realmente havido contrabando, o normal é que se dispusessem a partir. Concluimos então que, ou essa oportunidade ainda não tinha ocorrido ou houve alguma pressão da população para que não se levantasse ferro.

Os casos continuaram: a 3 de maio de 1692 foi a nau *São Francisco de Borja* que arribou alegando falta de mantimentos, apurando a sindicância que se tinham deteriorado. Uma que-rela entre o capitão e o escrivão daria motivo a outro processo (36).

(35) Carta de D. Diogo de Meneses, datada de 8 de fevereiro de 1609, in *Anais BN Rio*, vol. 57, pág. 46.

(36) Ms. 1.648-51-ix-30 fs. 9 e 10 v., Bib. Ajuda, Portugal.

A 8 de julho de 1726, o desembargador provedor-mor recebia carta com instruções para que se aparelhasse logo uma nau da Índia, ali ancorada, mediante a colocação de uma vêrga de alto, a fim de que “o cabo da frota não queira com a sua materialidade tirar alguma consequência própria do seu gênio” (37).

O genioso cabo, a que se refere o texto, já devia ser conhecido pela sua astúcia que no caso, possivelmente, se voltaria para alegações que permitissem maiores retardamentos.

Vêzes houve em que o provedor se contentou com a informação extrajudicial de que a arribada não se dera “por omissão” dos oficiais e gente de bordo, evitando-se, assim, a devassa, como ocorreu de certa feita com a nau *Nossa Senhora dos Prazeres e Santo António* (38).

No que diz respeito à carga dos navios objeto de desmancho é que os problemas se punham às vêzes com mais gravidade. Uma provisão de 11 de março de 1711, mandava transferir essa carga para outro navio, que preferentemente devia ser de guerra, figurando no comboio da frota. Isto se praticaria, aliás, depois que se recolhesse entre os navios da frota a fazenda pertencente a el-rei. Os documentos que consultamos a respeito são um tanto confusos, recomendando que a fazenda dos particulares também pudesse ser em certos casos recolhida em navios mercantes, particularmente nos casos de falta de espaço a bordo, observando-se, entretanto, tôdas as disposições que sôbre o assunto houvesse (39).

Isto foi o que se resolveu, por exemplo, em relação à nau *São Francisco Xavier e Todo Bem*, que, vinda da Índia, sofreu vistoria que a julgou incapaz de prosseguir viagem. Diante disso o seu capitão e demais oficiais encaminharam uma petição, mostrando que não tinham outra nau em que pudessem embarcar, bem como às suas fazendas, as quais lhes tinham sido concedidas por el-rei, e para o que solicitavam então a indicação de um barco.

Ainda que tivessem obtido a referida embarcação, houve problemas no tocante aos fretes que a carga deveria pagar (*sic!*). Diante disso, o vice-rei num officio datado de 22 de agosto de 1756, esclareceu que aquêles tripulantes receberam em Lisboa, de el-rei, “os seos agazalhados, à q. chamão Liberdades”, como

(37) *Doc. Hist.*, vol. LXXIII, pág. 18.

(38) Cód. 949 (K VIII ij), fls. 442-444 v., t. 24, Papéis vários, Casa de Cadaval.

(39) Ms. 2.210-2.211, Bahia, P.a.c., AHU.

pagamento do real serviço que prestariam na viagem Lisboa-Goa-Lisboa. Tratava-se portanto, diz judiciosamente a autoridade em questão, de um contrato recíproco, pois de outra maneira os oficiais não aceitariam fazer um viagem tão prolongada e arriscada como aquela. Destarte, opinava pelo não pagamento do frete no navio mercante que se dispunha a transportá-las⁽⁴⁰⁾.

Voltemos, porém, ao problema do desmancho das naus imprestáveis. Nesse trabalho, geralmente conseguia-se aproveitar pouca madeira. Isto significava que o mais aconselhável era proceder-se mesmo à queima do navio, salvando-se tão-somente as ferragens, uma vez que o trabalho do desmancho, ao contrário da queima, implicava em gastos que não compensavam o material eventualmente aproveitável.

Em tôrno da resolução sôbre o desmancho ou queima surgiam muitas vêzes controvérsias, obrigando a autoridade a "vitorias" também nesses casos, como aconteceu com a nau *São Francisco Xavier e Todo Bem*, por nós já referida⁽⁴¹⁾.

Mais barato e, portanto, mais conveniente, a queima não impedia, é claro, que a ferragem fôsse aproveitada bem como tudo o que pudesse remover-se antes de atear fogo.

A propósito da nau da Índia *Nossa Senhora da Lampadosa*, que arribou imprestável ao pôrto do Rio de Janeiro em 1757, encontramos esclarecedor documento que, a respeito dos mastros e vêrgas, desde que ainda aproveitáveis, mencionava o meio de resguardá-los do gusano, mediante o enterramento daquelas peças na areia ou tijuco, em profundidade suficiente à sua preservação daquele verme e em local onde a maré, quando alta, chegasse a cobrir a mesma areia⁽⁴²⁾.

Nesse sentido, condenava-se acerbamente a preocupação utilitária que levava muitas vêzes ao aproveitamento de madeiras originárias de navios desmanchados, que entretanto não

(40) Ms. 2.212-2.215, Bahia, P.a.c., AHU.

(41) Ms. 3.054-3.059, Bahia, P.a.c., AHU

(42) *Gusano* é um verme que se desenvolve onde há matéria orgânica em decomposição. Contra êle os navegadores portugueses tomaram várias medidas, destacando-se a adoção de práticas holandesas e inglesas que usavam para a preservação das madeiras de construção naval *Pillo de cabra com batume* (pêlo de cabra com betume) no costado de suas embarcações, além de queimarem bem as tábuas do costado e do fôrro (cf. Alberto IRIA, *Da navegação portuguesa no Índico...*, pág. 67). Com a mesma finalidade usava-se nos estaleiros portugueses — metropolitanos e coloniais — a galagala feita de cifa e a cal que aplicadas na madeira obtinham melhores resultados que o pêlo de cabra com betume (cf. Alberto IRIA, *op. cit.*, pág. 68).

mais deveriam ser usadas⁽⁴³⁾. É o próprio texto ainda que recomenda proceder-se com as enxárcias e amarras de linho, constantes mudanças de um local para outro nos armazéns onde fôsse conservadas, a fim de evitar que o “ar” as estragasse.

Esses conselhos todos foram enviados ao Rio pela autoridade baiana mostrando a experiência que a respeito se tinha no arsenal do Salvador⁽⁴⁴⁾. Referida experiência era ditada para todos os demais estabelecimentos congêneres da Colônia, inclusive no tocante à preferência dada à queima em vez do desmancho, que se fazia oneroso pelo tempo exigido, pela mão-de-obra necessária e pela escassa utilidade do material proveniente do navio desmanchado. A propósito ainda da nau *Nossa Senhora da Lampadosa*, sabe-se que se lhe ateou fogo em 1759, no Rio, sendo que o material ainda aproveitável, principalmente a ferragem, foi remetido para o Salvador, para ser utilizado em outras embarcações que ali então estavam sendo construídas. Dada a urgência com que se necessitava desse material recuperado que incluía os ornamentos de missa, foi requisitado um barco que servia à navegação do Rio Grande, o qual conduziu tudo para a Bahia⁽⁴⁵⁾.

O fulcro da proibição da escala estava muito mais na necessidade de evitar-se o comércio proibido, do que de motivos outros, embora também estes existissem. As provisões conhecem que, não obstante os impedimentos para a escala, “as naus da Índia continuavam a tocar na Bahia e em outros portos daquele Estado”.

Tornavam-se necessárias, portanto, providências tendentes a evitar e a punir a clandestinidade, disciplinando além disso as despesas que a Fazenda Real era obrigada a fazer com os referidos navios, sempre em luta com o carecimento de recursos para a prossecução da viagem.

Só em 1752 procurar-se-ia disciplinar de maneira mais definitiva o assunto, através do importante Regimento que se deu ao provedor-mor da Fazenda, e que vai transcrito no apêndice documental deste trabalho.

Dever-se-ia, também, ordenar aos “capitães e mestres que pedissem dinheiro sobre os fretes e direitos, passando-se letras às partes, que seriam pagas no Reino pela Casa da Índia”.

(43) Simão Ferreira PAES, *As famosas armadas...*, pág. 149.

(44) Ms. 2.443-2.446, Bahia, P.a.c., AHU.

(45) Ms. 4.131-4.138, 4.305-4.308, 4.551-4.556 e 5.196-5.291, Bahia, P.a.c., AHU.

Assentar-se-ia tudo em caderno apropriado sob a responsabilidade do escrivão da Fazenda, com a assistência dos provedores e “visto” dos governadores ou capitães-mores⁽⁴⁶⁾.

O comércio das mercadorias dos navios do Oriente, fôsem elas “podres” ou “sãs”, conforme reza a documentação a respeito, chegou a ser cominado com o “anoviado”, além da perda da fazenda em favor do rei⁽⁴⁷⁾. Entretanto, é possível que a prática de venda das fazendas dos navios da Índia, para com o dinheiro pagar-se a sua despesa de recuperação, tenha vigorado no Salvador durante determinada época.

Teria sido sustada para evitar os abusos permissíveis em hipóteses tais como tirarem-se dessa venda resultados mais altos que os exigíveis pelas despesas. Não estamos mesmo longe de supor, pela solércia nos expedientes escusos então usados, que chegasse a haver maquinação entre nautas, armadores dos estaleiros e comerciantes, para se locupletarem nesses pagamentos ou transações.

Não passou despercebida a um estudioso a possibilidade de, mesmo sob proibição, terem os navios da Carreira escalado amiúde no Brasil, tanto no século xvi, quanto no xvii⁽⁴⁸⁾.

Dêsses contactos ilegais, segundo êsse autor, nasceria uma série de influências ou traços da presença oriental no Brasil, como o uso geral entre a gente de destaque de “palaquins, bangüês, chapéus-de-sol, leques da China com figuras de sêda estofada e caras de marfim, sêdas, colchas da Índia, porcelana, chá, etc.”, além de outros vestígios nos ornatos arquitetônicos e no uso de porcelanas e caixas de sândalo⁽⁴⁹⁾.

Êsse comércio ilêgal de produtos do Oriente em troca dos produtos da terra (açúcar e tabaco) teria permitido o intercurso de valôres culturais a que se refere o autor em questão. Vale dizer, entretanto, que também houve momentos de licitude para êsse comércio.

Não obstante apontarmos na segunda metade do século xvii as reiteradas interdições reais à escala no Brasil, data de 2 de março de 1672 uma Provisão que assume singular importância não só porque relaxa a proibição, como por per-

(46) Cód. 1.027 f. (K vi if), fls. 342 v.-363, Copiador, t. 8, Casa de Cadaval.

(47) BLUTEAU registra o verbo *anovear*, ou seja, pagar 9 vêzes aquilo que se conserta ou pôr um preço 9 vêzes maior a uma coisa. Portanto, no caso, é o pagamento punitivo do valor da mercadoria comerciada, multiplicado por 9.

(48) Gilberto FREYRE, *Casa-grande e senzala*, t. 1, pág. 81.

(49) *Idem, Ibidem*, pág. 81.

mitir que se praticasse o escalamento, tendo em vista que seu impedimento vinha ocasionando grande prejuízos, mortandade de gente, etc.

Reconhecia o Príncipe, ouvidos os ministros, pessoas particulares e práticas daquela navegação, além do Conselho de Estado, que as escalas quando necessárias evitariam uma série de perdas consideráveis à Fazenda Real.

No tocante particularmente à Bahia, a referida Provisão estendia a permissão no sentido de que os oficiais e gente do mar pudessem “vender as fazendas de sua liberdade” que viessem registradas. Não seria permitido tal às demais fazendas conduzidas pelo navio e as que se apanhassem sem registro seriam “tomadas por perdidas” para a Fazenda Real⁽⁵⁰⁾.

Ainda com respeito a essa Portaria, seis dias depois escrevia el-rei ao governador Afonso Furtado de Mendonça, comunicando ter resolvido “que as embarcações da Índia que partirem daquelle Estado para este Reino venham tomar a Bahia para melhor segurança de sua viagem, e terem as notícias das cousas da Europa, e o poderem seguir ao Reino como convém”⁽⁵¹⁾.

Recomendava assisti-las com o “rendimento dos donativos da Inglaterra, e paz de Holanda”. Quanto às embarcações que fôsem do Reino em demanda de Goa, referia-se a autoridade régia apenas àquelas que arribassem “por caso fortuito”, tanto na Bahia, como em Pernambuco ou Rio de Janeiro, reconhecendo embora que nesses casos nunca conviria “arribarem ao Reino pelo damno que se segue ao Estado da Índia e Corôa”⁽⁵²⁾. Como se vê uma orientação completamente diversa daquela que se adotara outrora, quando a volta do navio ao Reino é que se recomendava como menos danosa.

Sabemos outrossim que tanto no trajeto de ida como no da volta eram as dificuldades de navegação e as eventualidades surgidas a bordo que levavam os navios em desesperação a recorrer à escala no Brasil.

A Carta Régia aludida deu oportunidade a que o governador pudesse atender nos têrmos permitidos o galeão *São Pedro de Rates*, que acabara de chegar a Salvador, com muita gente morta e enférma, além de ter perdido o mastro grande.

(50) *Doc. Hist.*, vol. LXVII, pág. 140.

(51) Na Europa, a França se empenhava num conflito com a Holanda, que duraria até 1678, e cujas causas foram sobretudo económicas. Sobre a Provisão de 1672 vide também José Pinheiro da SILVA, *A capitania da Bahia...*, pág. 267.

(52) *Doc. Hist.*, vol. VIII da série, pág. 94.

Justamente essa embarcação prova a nossa assertiva com respeito aos navios que saíam de Portugal em busca de Goa, pois para lá se destinava.

A recuperação praticada em Salvador, permitia ao navio seguir para o Oriente, o que muito significava, pois sempre necessitadas de auxílios e recursos, essas embarcações não agüentavam, muitas vêzes, esperar a monção seguinte. Seria de muito melhor alvitre que a demora que o navio devia sofrer até poder incorporar-se à frota e alcançar a monção, ocorresse em Goa, onde já teria desembarcado o que levava, permitidos os reparos que restavam e recebida a carga que se lhe destinava. Ao passo que, voltando a Portugal, o faria com uma carga com destino certo, ficando inativo e acarretando uma série de anulações a providências já tomadas, quando da partida para o Oriente.

É possível mesmo que nesse momento a autoridade se sentisse livre do perigo dos piratas. Satisfazia assim a ganância comercial com considerável vantagem de tempo, mas com ine-gável risco marítimo. Aliás, êsse será o critério que presidirá sempre as permissões reais para os navios viajarem fora da frota, enquanto esta foi obrigatória.

A permissão aberta pela provisão referida revogava as punições insertas nas ordens régias anteriores, o que evidentemente deve ter provocado sensível aumento no movimento de navios da Carreira em Salvador, ainda que, pelo levantamento estatístico a que procedemos se note ter continuado, praticamente no mesmo nível observado, sobretudo a partir de 1663, a frequência de navios.

Permitindo tais escalas, el-rei não deixava de exigir contudo, como sempre o fazia, o envio de minuciosas relações de despesas feitas nos arsenais com o reparo do navio.

O importante é refletir sôbre as conseqüências do documento de março de 1672, que revogou a Provisão de 1664. Modificando radicalmente a orientação metropolitana no tocante à escala no Brasil, para os navios que ligavam Portugal ao Oriente, representará implicações significativas para a Colônia americana e para o comércio intercolonial, ainda que supostamente limitado às mercadorias que compunham as chamadas "liberdades".

2

O aproveitamento da madeira e as feitorias reais

“... grandes armadas, & com muita facilidade se fabricarem: pois tem pera ellas mais quantidade de madeira, do que há em outra algu'a parte do mundo, & todos os outros aparelhos pera iffo neceffarios em grande abundancia” (Pedro de MARIZ, *Diálogos de vária história*, 1594).

A ribeira das naus, em Salvador, limitou-se no princípio às tarefas mais simples de reparo das embarcações. Embora contasse com precárias instalações, o incipiente arsenal passou a representar, não obstante, ponderoso papel no êxito das travessias atlânticas.

No período que estudamos, impressiona-nos a frequência dos navios que velejavam em demanda da Bahia, com a finalidade de querenar.

Tendo a marinha da época na madeira sua matéria-prima essencial, não demorou para as requisições de carpintaria naval do Salvador darem margem a próspera atividade extrativa, com todo um complexo de alterativas implicações econômicas naquela nascente sociedade colonial.

Averiguada a presença de numerosas matas na capitania, com excelentes espécimes vegetais, não houve maiores problemas para o estímulo à construção de navios, visando primeiramente à guarda do litoral e à cabotagem, e já no primeiro governo-geral, ao longo curso oceânico.

De fácil acesso pela orla litorânea, ensejaram as matas brasileiras, desde os primórdios da colonização, um intenso escambar, praticado em condições primitivas, dentro e fora da

lei, num caráter predatório, em relação às reservas naturais que resultaria quase só em prejuízos para a Colônia.

Pode-se mesmo reconhecer por vários motivos, particularmente o da construção naval, como que um ciclo da madeira que atingiria secular duração.

Exportada em grande e contínua escala, a madeira do Brasil estimulou todo um sistema comercial e industrial, oficial e particular, entre o Reino e sua mais próspera Colônia. Isto, apesar dos pesados fretes e direitos que sôbre ela pesavam, ao entrar em Portugal.

Na reconstrução da capital metropolitana, castigada por terrível terremoto, na feitura dos paços da ribeira lisboeta, até mesmo numa certa revolução técnica da construção mobiliária e imobiliária, e em mil outras finalidades, figurou a madeira das matas brasileiras com grande serventia. Também para o restante do ultramar português, particularmente Angola, temos notícia da remessa de grandes quantidades de madeiras no século xvii⁽¹⁾.

Mas, são especialmente as exigências do estaleiro lisboense, além de outras fábricas navais metropolitanas, que dão motivo às partidas mais freqüentes de madeiras de lei, não obstante as dificuldades que limitam êsse comércio oficial, como sejam, entre outras, o regateio de preços e a falta de transportes⁽²⁾.

Chegaria a tal ponto a preferência dada às madeiras brasileiras, em virtude de sua quantidade e qualidade, que seriam relegados quase ao abandono os famosos pinhais de Leiria, que até então abasteciam em boa parte os estabelecimentos portugueses de construção naval⁽³⁾.

A correspondência oficial prodigaliza informações sôbre o assunto. Seria o bastante, nesse sentido, lerem-se por exemplo as cartas trocadas entre os vice-reis do Brasil, já no Rio de Janeiro, e a Côrte, durante a segunda metade do século xviii.

Diante das amostras que em diferentes momentos e em consideração a pedidos reais se remeteram para o Reino, foram desde cedo designados para o Brasil mestres de carpintaria, encarregados muitas vêzes da escolha, corte, arranjos e transporte dos paus.

(1) Ms. Bahia, P.a.n.c., Caixa 6, 1.ª série, Pasta de 11/2/1656; Ms. Rio de Janeiro, P.a.n.c., Caixa 3, 1.ª série, Pasta de 30/11/1655, e ainda Ms. Rio de Janeiro, P.a.n.c., Caixa 4, 1.ª série, Pasta de 10/7/1657, AHU.

(2) Ms., 3.209 a 3.268, Bahia, P.a.c., AHU.

(3) Sena BARCELOS, "Construções de naus em Lisboa e Goa para a Carreira da Índia no começo do século xvii", in *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, série 17, n.º 1, pág. 13.

Tempos mais tarde, êsse sistema de operar na extração da madeira cedeu lugar pelo menos em algumas áreas, como na capitania da Bahia ao de feitorias, atendendo-se, assim, com muito mais regularidade e eficiência ao mercado consumidor em expansão.

As reservas florestais do Reino, somadas ao plantio de madeiras em campos de cultura e até mesmo experimentais, estavam longe qualitativa e quantitativamente de prescindir da importação.

Assim, a teca asiática e as madeiras de lei do Brasil, muito mais estas do que aquela, foram as que realmente supriram a construção naval metropolitana, a partir do século XVI⁽⁴⁾.

Quanto ao transporte para Portugal, a autoridade lançava mão de diferentes recursos para promovê-lo. Assim, era antiga a prática de servirem de lastro dos navios, as cargas úteis, como barris de vinho e água, necessários às tripulações⁽⁵⁾, além de pedra de calcáreo, do que aliás havia grande falta na Colônia, e tijolos e telhas para a construção de fortalezas⁽⁶⁾.

A substituição dessas cargas por madeiras, dava-se quando houvesse extrema precisão delas para os trabalhos dos arsenais do Reino. Tal se deu no início da segunda metade do século XVII, quando foi ordenado que os lastros dos barcos fôssem constituídos de suficiente carga de madeira⁽⁷⁾.

Até nas épocas em que o espaço disponível nos navios era disputado por cargas bem mais lucrativas, como as de pau-brasil, açúcar e tabaco, as autoridades coloniais mandavam reservar os porões quase sempre para as madeiras destinadas aos arsenais.

Houve tempo em que o provedor da Alfândega do Salvador, por ordem real, negava-se a despachar favoravelmente os mestres interessados em tomar carga, caso não lhe mostrassem a declaração do provedor-mor da Fazenda do Estado do Brasil, de que o seu navio recebera a quantidade de madeiras que lhe tocava levar no porão⁽⁸⁾.

(4) Aliás tanto da teca asiática, quanto da *puna* foram enviadas sementes ao Brasil, em 1801 e 1802, para tentar-se aqui a sua cultura (cf. *Pub. AN Rio*, vol. III, pág. xcvi).

(5) C. R. BOXER, in *The Carreira da Índia*, pág. 37.

(6) Francisco Paulo Mendes da Luz, *O Conselho da Índia*, pág. 130. V. também AZEREDO COUTINHO, *Ensaio econômico sobre o comércio*, pág. 116.

(7) *Doc. Hist.*, vol. VII da série, pág. 83.

(8) *Ibidem*, pág. 138.

Entretanto, nem sempre ordens como essa encontravam tôda a facilidade para serem cumpridas. Em 1753, os capitães dos navios mercantes surtos no pôrto, uma vez notificados de que deveriam levar madeiras, inclusive cintas e curvas destinadas aos arsenais metropolitanos, alegaram que não o poderiam fazer, pois não possuíam resbordos nas embarcações, além de ser impossível fazer passar essas madeiras pelas escotilhas, salvo se arrombassem os costados.

O que estavam acostumados a conduzir afirmavam êles eram "couceiras e varas". Não faltou entre os seus argumentos a menção aos prejuízos que adviriam do fato de razoável espaço do navio ser ocupado pelas madeiras em vez de açúcar e tabaco⁽⁹⁾.

Dificuldades dessa ordem constituíam prolongamento dos problemas de terra, onde, por sua vez, a madeira já empilhada não lograva acomodações que a protegessem contra os riscos do mau tempo ou da umidade, por exemplo. Além disso ocorria que os prazos de entrega eram, não raro, desrespeitados e as especificações das encomendas deixavam de ser atendidas.

Competia com a exportação de madeiras para Portugal, o consumo interno da Colônia, particularmente o do estaleiro do Salvador. Para êsse fim, contava o estabelecimento com respeitável número de fornecedores espalhados pelo sertão da capitania, pois cedo se devem ter extinguido as matas reais, ainda que no século XVIII continuassem elas a ser preferidas para o arsenal da Bahia, enquanto as pertencentes a particulares iam para o Reino⁽¹⁰⁾.

O distrito de São Francisco de Paranassém, as vilas como Jaguaripe e Cairu (de onde seguia muita madeira miúda, para *curvas*, *pés-de-carneiro*, *barras do cabrestante*, *eixos e carretas*, etc.)⁽¹¹⁾, a ilha de Boipeva, o Camamu, Passé (Nossa Senhora da Encarnação de Passé), Maricoabo, Mapendi, distritos da Cachoeira, Paraguaçu, "Saubará" e outros muitos estavam entre êsses fornecedores da madeira que ia por via fluvial ou puxada por bois.

No final do século XVIII, após referir-se a várias riquezas da Vila de Nossa Senhora do Rosário de Cairu, diz um

(9) Ms. 323 a 532, Bahia, P.a.c., AHU.

(10) Ms. 523 a 532, Bahia, P.a.c., AHU.

(11) "Curvas" são as madeiras arqueadas no costado do navio. Existem de várias espécies; "pés-de-carneiro", são cada uma das colunas verticais entre vaus dos pavimentos do navio. Servem para os consolidar; "barra do cabrestante", cada um dos paus que uma vez introduzidos nas casas do chapéu do cabrestante, dão movimento manual a êste.

documento "... porém o que faz maior commercio dos habitantes he a extracção e exportação de madeiras, não só para os navios, como para os ediffcios da cidade e recôncavo e carradas para caixões de assucar..."⁽¹²⁾.

Muitas dessas pequenas localidades ligaram a expansão do seu comércio e de sua riqueza à madeira. O Camamu, doado em 1563 por Mem de Sá, ao Colégio da Bahia, foi um deles.

Ali chegaram os jesuítas a montar uma serra hidráulica para o corte da madeira, que era transportada para Salvador em três pequenos navios, pertencentes ao Colégio da Bahia⁽¹³⁾. Dessa madeira do Camamu, o sargento-mor Diogo de Campos Moreno dizia que servia a contento para "carlingas" e "garlindéus" das naus da Índia⁽¹⁴⁾.

Ilhéus foi outro grande centro fornecedor de madeira para a construção naval, tanto da Colônia, quanto do Reino. Atendia os pedidos que iam de Salvador, com a finalidade de reparar embarcações da Carreira, remetendo "chanfrões", "calcês", "papóias", "cabrestantes", etc., o que indica, claramente, a existência de uma carpintaria naval adiantada no local, que possivelmente se colocava como subsidiária do estaleiro do Salvador⁽¹⁵⁾.

A armazenagem da madeira aí cortada, enquanto aguardava o embarque era feita em "tijupares", os quais não impediam, contudo, que a ação do tempo a tornasse, muitas vezes, imprestável. Em certa ocasião para evitar que a madeira esperasse muito tempo em Ilhéus foi alvitrada a construção de embarcações que vencessem as 50 ou 60 léguas até a Bahia, para o transporte, como também foi lembrada a possibilidade de virem do Reino, charruas com a mesma finalidade.

Cuidar-se-ia apenas que navegassem em comboios, para fazer frente à pirataria. Outra solução, devida à precariedade

(12) Offício do Ouvidor da comarca de Ilhéus, datado de 20/3/1799, in *Anais BN Rio*, vol. 36, pág. 102.

(13) Serafim LEITE, *História da Companhia de Jesus no Brasil*, 5.º vol., pág. 203.

(14) *Livro que dá razão...*, pág. 156. "Carlinga" tem várias significações. No caso, talvez fosse a peça de madeira, com uma abertura quadrada fixa na sobrequilha para receber a mecha do pé do mastro. "Garlindéu" deve ser "garlindrêu", que tem vários significados, indicando entre eles a peça circular de metal que abraça o mastro na bancada ou na meia coxia, mantendo-o vertical.

(15) "Chanfro" é o recorte curvo dum madeiro ou o recorte de suas arestas. "Calcês" é a parte quadrada no mastro, entre a sua extremidade superior e a romã. "Papóias" devem ser "papoilas" peças de poleame de laborar, semelhante a moitões, alceadas de ferro e fixas a duas barras na mesa das malaguetas, a meio, e por ante-a-ré dos mastros ou junto às escoteiras, servindo de retorno aos cabos de manobra do velame. "Cabrestante" é uma máquina de eixo vertical; serve para suspender a âncora, levantar grandes pesos, etc.

dos abrigos locais, era a compra da madeira em Ilhéus ou ainda a construção dos navios ali mesmo⁽¹⁶⁾.

A remessa das madeiras de Ilhéus foi sempre feita por via marítima. Vêzes houve em que, por falta de embarcações, o provedor-mor da Fazenda do Brasil recebeu ordem de fazer com que essa madeira fôsse carregada nas fragatas de guerra e em navios particulares, contanto que sua arrumação não prejudicasse a carga que já transportavam⁽¹⁷⁾.

Em Ilhéus a extração da madeira chegou a exigir providências disciplinadoras, como ocorreria, aliás, em outros locais, à medida em que foram rareando as reservas florestais. Preocupou-se a autoridade com a conservação dessas matas, e em 19 de outubro de 1798 D. Fernando José de Portugal fazia recomendações nesse sentido para os sesmeiros, a fim de que se elaborasse um Regimento sôbre o assunto, válido também para a capitania do Espírito Santo⁽¹⁸⁾.

Houve época em que, segundo Vilhena, se chegou a proibir em Ilhéus o corte e venda da madeira, naturalmente com a finalidade de preservar-se ali a reserva natural.

Em certas povoações a extração da madeira, principalmente pelos capitais que movimentou, deu motivo a outras atividades. É o que se pode concluir da explicação até certo ponto aceitável que encontramos para a vila do Cairu: "Foi também de muita conveniência a Cairu a exportação do café, os cortes de madeira, porém derão huma summa vantagem à sua agricultura, pois que entrarão a empregar nos córtes seus escravos, a comprar bois para os arrastos, os dinheiros que entrarão de S. M. para pagamentos dos serviços dos córtes lhes facilitarão os meios de adquirir e lhes gragearão huma superioridade de agricultura, de commercio e de riquezas às outras villas, como testificação os mapas de exportação"⁽¹⁹⁾.

Entretanto, é preciso ponderar que são muito simplistas os argumentos invocados pelo autor, pois é provável que o aumento da extração de madeiras no caso para a construção naval desviasse, isto sim, mão-de-obra, condução e capital, em detrimento de certa agricultura, ainda que, por outro lado, estimulasse o mercado dos animais de tiro e a circulação da moeda.

(16) Ms., Papéis vários, t. 24 — Cód. 949 (K VIII ij), fl. 453, Casa de Cadaval.

(17) Ms., Papéis vários, t. 24 — Cód. 949 (K VIII ij), fl. 453, Casa de Cadaval.

(18) Ms., vol. 136 das *Cartas do governo*, pág. 188 a 189v., APE Bahia.

(19) Ofício do Ouvidor da comarca de Ilhéus, datado de 20/3/1799, in *Anais BN Rio*, vol. 36, pág. 102.

A realidade é que a extração da madeira foi assumindo proporções tais, no que toca principalmente à devastação das matas, que não demorou muito para colidir com outras formas de atividades econômicas, ferindo interesses que lhe eram estranhos e requerendo da autoridade uma ação interventora tendente a proteger as reservas naturais, dirimir os conflitos, racionalizar a exploração e evitar os descaminhos.

Pela Carta Régia de 13 de março de 1797 foi criado o cargo de Juiz Conservador das matas, prevendo-se ainda que, conforme as necessidades, poderia haver mais de um juiz para o referido cargo. Um desses juizes Baltasar da Silva Lisboa, de Ilhéus, tornou-se conhecido pela sua eficiente atuação no cargo, tendo chegado em 1800 a elaborar minucioso "Regimento da conservação das matas e do corte das madeiras", de cujo projeto se pode respigar várias informações sobre esse cargo e função, que exigia conhecimento da "Geometria; eda Phizica das arvores".

A 21 de março de 1800, minuciosa Carta Régia era dirigida ao capitão-general Francisco da Cunha Menezes, da capitania da Bahia, a respeito do assunto. Alto é seu interesse porque dela nos é possível respigar um número grande de referências ao aproveitamento da madeira em relação aos interesses que constituem o objeto principal do nosso estudo.

Nesse sentido, valia-se a autoridade régia da experiência de planos anteriores, para a preservação e aproveitamento racional das matas, evitando os pontos em que elles se haviam revelado inoperantes ou inconciliáveis com a propriedade e exploração particular.

Teve o cuidado el-rei de procurar ouvir pessoas que tinham conhecimento do assunto, propondo-se inclusive aceitar a melhor fórmula para solver uma questão que envolvia tão altos interesses.

Considerando "as madeiras e páos de construção que se exportão do Brasil hum objecto do maior interesse para a marinha real", reconhecia o texto a necessidade de um critério mais rígido na concessão de sesmarias, para assegurar-se a regularidade do corte, beneficiando a marinha real com o uso e venda das madeiras (20).

Acenava-se com uma política intervencionista, visando à conservação tanto da mata em propriedades vendidas ou dadas

(20) Carta régia em que se dirigem diversas instruções ao Capitão-general da Capitania da Bahia, in *Anais BN Rio*, vol. 36, pág. 235. V. também Ms. 20.862, Bahia, P.a.c., AHU.

em sesmarias, como à solução de antigo conflito madeireiro com os senhores de engenho, que não cessavam de tirar lenha das matas para a manutenção de sua indústria (21).

Sobre D. Fernando José de Portugal, 50.º governador da Bahia, também consta que tomou sábias providências no sentido de disciplinar o corte de madeira, com o intuito de baratear-lhe o custo. A seu tempo (1788-1801) figuravam como grandes fornecedores de madeiras para a ribeira do Salvador, Ilhéus e Alagoas, para onde se dirigiram as providências em questão (22).

Quanto às contendas com os engenhos de açúcar, algumas disposições regimentais concedidas pelo príncipe-regente D. Pedro a Afonso Furtado de Mendonça, governador e capitão-geral do Estado do Brasil, datadas de 4 de março de 1671, adiantam-nos alguma coisa sobre o assunto.

Era preciso atender a indústria açucareira e a construção naval, sendo que deploravam os senhores de engenho a situação aflitiva que atravessavam, faltos de madeiras como se achavam e prejudicados por pessoas que, não possuindo "terras de lenha", mandavam "roçar e semear nellas mantimentos", além do que havia os roçados indígenas e outras intromissões agravantes.

Vê-se, portanto, que o conflito estendia-se também para outros ensaios agrícolas, assunto este que voltaremos a abordar. Ainda no tocante ao concurso com a indústria açucareira, consultou el-rei, provavelmente, autoridades e senhores de engenho que se achavam em Portugal e conheciam de perto o problema, sendo informado de que a causa da decadência dos engenhos pela carência de lenhas e madeiras para os caixotes, residia no fato de que êles eram erguidos a muito pouca distância uns dos outros, não cuidando os proprietários do abastecimento necessário à moenda, como também não se preocupando em reflorestar as áreas atingidas pelas derrubadas (23).

Tentando resolver todos êsses problemas, o Regimento em questão enumerava uma série de providências aconselhando a autoridade colonial a tomá-las. Assim, as aldeias indígenas somente deveriam estabelecer-se a mais de uma légua dos engenhos, proibindo-se qualquer "roça de mantimentos" a menor distância.

(21) Cf. a citada Carta Régia, pág. 235.

(22) *Cartas de Vilhena*, II vol., pág. 443.

(23) Cód. 1.027 f., Copiador, t. 8 (K vi if), fl. 342 v.-363, Casa de Cadaval.

Quanto aos demais proprietários, não possuidores de cultura canaveieira, deveriam vender a lenha aos engenhos ficando os preços sob o contrôlo da Câmara e do provedor da capitania. Se preferissem dispor da propriedade, proceder-se-ia à avaliação e o senhor de engenho seria coagido a comprá-la.

A contigüidade na localização dos engenhos seria também evitada, não podendo a distância entre um e outro ser inferior a meia légua, e a prática do reflorestamento devia por sua vez ser observada⁽²⁴⁾.

Eram várias as medidas tendentes a coibir os abusos de uma situação já secular, em que os engenhos, com a indiscriminada destruição das matas, prejudicavam sensivelmente a construção naval, quando se poderia tentar uma exploração mais racional das matas, uma vez que não eram idênticas as espécies vegetais que serviam a engenhos e estaleiros.

Por outro lado, o conflito entre ambas as empresas estava condicionado aos índices de consumo da madeira em geral; aos recursos que nesse sentido, apresentavam as reservas florestais; aos preços permitidos pelas ofertas; aos problemas ligados aos transportes; à interveniência estatal para resolver as contendas, etc. Ao longo do presente estudo será abordada cada uma destas questões.

No século xvii se denunciava a indiscriminada destruição das matas, como sendo fenômeno já mais do que secular, pois em meados do de Quinhentos se teria iniciado a ação predatória sobre as florestas.

Durante êsse tempo, as autoridades procuraram em inúmeros momentos, resolver o assunto. Uma Carta Régia de 17 de novembro de 1698, proibira que se sesmassem matas da marinha. Em 13 de março de 1797, outra Carta Régia considerava "propriedade exclusiva da Real Coroa" tôdas as matas e árvores à beira do mar ou dos rios que nêle desaguassem.

Essa medida completava-se com a proibição de se concederem sesmarias nos sítios em questão⁽²⁵⁾. Passaram então as cartas de sesmaria a proibir aos beneficiários o corte dos paus reais, ficando incumbidos da vigilância sobre as infrações, os ouvidores das Comarcas e os coronéis das Milícias. Aliás, a cláusula que nas concessões de sesmaria proibia o corte de

(24) *Ibidem*. Sobre o problema do desflorestamento em relação à construção de novos engenhos, vide também: *Doc. Hist.*, vol. 66, págs. 218-219, e vol. 20, págs. 430-431.

(25) *Doc. Hist.*, vol. vi da série, pág. 376, e Ms. 20.862, Bahia, P.a.c., AHU.

paus reais vinha do tempo de Tomé de Sousa, embora sempre desrespeitada (26).

A legislação orientada para a preservação geral das matas também passou a especificar determinadas madeiras requisitadas com preferência pelos estaleiros. Podemos, dessa maneira, conhecê-las com facilidade.

O já mencionado governador D. Fernando José de Portugal ao comentar o capítulo 27 do Regimento dos governadores-gerais do Estado do Brasil, trazido em 23 de janeiro de 1677 por Roque da Costa Barreto, que disciplinava problemas relacionados com a madeira, referia-se à tapinhoã, cuja procura era grande pela sua serventia na construção naval.

Uma provisão de 3 de agosto de 1738 chegou mesmo a proibir na Bahia a exportação dessa madeira salvo para as "Fábricas das Naus de Sua Majestade". Qualquer utilização indevida de tapinhoã seria punida severamente, adotando-se para o caso, o sistema de denúncias (27).

A "sucupira" vinda do Recôncavo, era largamente exportada, servindo para "cadernais", "canas do leme", "drenas", "poleames", etc. Era ainda muito utilizada para os "pranchões" dos carretos (28).

Também na crônica da época e na farta documentação oferecida pela correspondência oficial, é possível encontrar referências às qualidades e aplicações dessas madeiras.

As couçoeras de angelim-vermelho e angelim-amarelo, jacarandá, jenipapo e potomujo, o pau-d'arco, o pinguim, etc., serviam para as mais diversas finalidades nos trabalhos dos estaleiros metropolitanos e coloniais.

Já o louro e o óleo eram preferidos para os mastros. Da pindaíba faziam-se mastros e vêrgas. O jenipapo sêco, servia a contento para "poleames", pois era bom de lavrar e nunca rachava. Também as árvores tortas tinham especial aplicação dada a conformação dos barcos, conforme se pode verificar em inúmeros documentos de requisição de madeiras.

(26) Ms. 20.862, Bahia, P.a.c., AHU.

(27) *Doc. Hist.*, vol. VI da série, pág. 376.

(28) "Cadernal", peça de poleame de laborar, semelhante ao moitão, mas de maior número de gornes. "Cana do leme", entre suas significações pode indicar pequeno pau encaixado ou emechado na cachola do leme da embarcação, para dar manualmente movimento ao leme. "Poleame" tem de várias espécies. São peças de madeira ou de ferro para passagem de cabos fixos ou de laborar. "Pranchões" são pranchas grandes, isto é, tábuas grossas largas e fortes, usadas na construção naval.

Um autor dos nossos dias enumera vários espécimes e suas respectivas finalidades. Eram madeiras encontráveis na Bahia, que os indígenas utilizavam nas suas construções navais: para "cavername", amoreira, angelim, oiticica, ingá-açu, jaqueira e sucupira; para o "tabuado", alicorana (fundos), camaçari, oiti, potumajá (altos) e vinhático; para as "cavilhas", batinga, coração-de-negro, jataí-prêto, maçarandube e pau-d'arco; para a "mastreação", beriba, pinheiro (século XVIII), conduru, inhaíba e sapucaia, além de inúmeras outras destinadas às partes e implementos das embarcações nativas⁽²⁹⁾.

A especificidade das madeiras no tocante às diferentes peças dos navios é importante, pois as que correspondem satisfatoriamente a determinado artefato naval já não serviam, muitas vezes, para outros usos num mesmo navio.

É significativo o que se dá por exemplo com o vinhático. De Lisboa vieram reclamações em 1750 contra os estaleiros baianos que usavam para o conserto das naus da Índia certa madeira amarela que se corrompia logo. Diante dessas reclamações, procurou o mestre construtor da Ribeira, naturalmente acertar com pessoas conhecedoras de árvores do sertão, a identificação da tal madeira.

Chegou-se à conclusão de que se tratava do vinhático, madeira amarela que por ter brózios no interior apodrece logo, não sendo por isso aconselhável seu emprêgo para cavernas e braços dos navios⁽³⁰⁾. Por outro lado, segundo o mesmo profissional, para tabuados, não havia madeira que superasse o vinhático amarelo, tanto nos consertos como na fabricação de navios novos.

Esclarece ainda aquêle mestre construtor, que para os mesmos tabuados, se retirava o tal brózio, contaminador da madeira, separando dêle as partes limpas e aproveitáveis⁽³¹⁾.

A respeito ainda dos conflitos que a exploração irracional ocasionava, não atingiam êles apenas a cultura canavieira, mas até as lavouras de subsistência, como a da mandioca, por exemplo, ou a do milho e legumes em geral.

(29) Antônio Alves CÂMARA, *Ensaio sobre as construções navais indígenas do Brasil*, pág. 232. Quanto à significação das palavras, temos: "Cavername" é o conjunto das balizas. "Tabuado" aqui indica o fôrro de tábuas; o revestimento. "Cavilha" é o prego grande de madeira; serve para ligar peças de construção naval. "Mastreação" é o conjunto dos mastros, mastarêus e acessórios.

(30) "Brózio" é uma doença (fitonose) própria das árvores, que reduz a pó a parte lenhosa do tronco.

(31) Ms. 523 a 532, Bahia, P.a.c., AHU.

Este era um reclamo de memorialista do final do século XVIII, com respeito à devastação que tinha lugar no termo da Vila da Cachoeira, onde os referidos lavradores “derrubão páus de extraordinária grandeza e n’elles deitam fogo para com as cinzas e resíduos dos mesmos prepararem os terrenos para as suas plantações, vindo em consequencia de similhante dezordem a destruirem e extinguirem mattas inteiras com muitas madeiras de construção em lugares os mais aptos para os seus côrtes, por estarem à beira de rio navegável de fácil transporte para as suas conduções e commercio”⁽³²⁾.

Claro que essa prática de desflorestamento em benefício de um processo aparentemente de fertilização era mais do que condenável. Tratava-se, no entanto, de culturas de subsistência, que poderiam ser feitas nas matas já aproveitadas, ou nas capoeiras, para poupar a destruição de novas matas.

O que faltava era redistribuição de áreas cultiváveis, pois não se tratava, nem se podia tratar, evidentemente, de casos de superpopulação ou de carência de terras aráveis. Plantações como as de café, cacau e canela não entravam nesse rol, pois se faziam “nos terrenos arenosos”⁽³³⁾.

Em 20 de janeiro de 1785, o ouvidor de Ilhéus dirigia uma representação à rainha, aliás, não o único documento que redigiu nesse sentido, queixando-se dos roceiros que “. . . se achão actualmente occupando as cabeceiras do rio Jequiriçá, onde desprezando os avisos, advertencias e notificações judiciais, tem reduzido a cinzas, mattas preciosas e tão antigas como o mundo e fazendo huma perda qual não há cálculo que a possa computar”. No ano anterior a mesma autoridade de Ilhéus fizera sentir a ineficácia que a multa ou coima representavam para impedir os infratores que destruíam as matas. Mais tarde (1800) a extração de “paus reais” por particulares que não tivessem autorização para tal seria punida, da 1.^a vez com o pagamento da “cadeia de 20\$000 reis”, da 2.^a vez pagaria “40\$000 reis da cadeia”, além do degrêdo para fora da comarca. Das importâncias apontadas, a metade destinar-se-ia ao denunciante e a outra a S. M. para o serviço dos Reais Cortes. Também tudo quanto o infrator estivesse empregando para obter a madeira que lhe estava interdita seria perdido para a Fazenda Real⁽³⁴⁾.

(32) Joaquim de Amorim CASTRO, “Memória sôbre as madeiras das matas da vila da Cachoeira”, in *Anais BN Rio*, vol. 34, pág. 159.

(33) Offício do Ouvidor da Comarca de Ilhéus a D. Rodrigo de Sousa Coutinho, datado de 20/3/1799, in *Anais BN Rio*, vol. 36, pág. 102.

(34) Ms. 20.862, Bahia, P.a.c., AHU.

A mata dessa área servira sempre em larga escala às requisições que iam do estaleiro do Salvador⁽³⁵⁾.

Faltou todavia nas medidas preconizadas (que pelo visto não foram poucas e ocorreram em inúmeros momentos) um plano preventivo mais exequível, para evitar o desflorestamento e atender não apenas às necessidades dos estaleiros e engenhos como também o abastecimento dos centros populacionais e estimular a lavoura. Nesse sentido chegou a ser elaborado um rol dos roceiros das matas de Jequiariçá que possuíam as melhores madeiras para a construção naval⁽³⁶⁾.

Para problemas complexos, exigiam-se soluções simples, mas que não residissem apenas na papelada administrativa.

Houve, idéias que possivelmente foram postas em prática, de utilização da madeira tanto por parte dos engenhos como dos estaleiros, pôsto que aquêles aproveitariam mais para carvão a ramaria das grandes árvores derrubadas, ficando justamente os troncos para emprêgo nas construções navais.

Mister se faz lembrar ainda, que a exploração da madeira para as finalidades de que vimos tratando não se fêz apenas na capitania da Bahia. Atingiu várias outras mais distantes, mas que deviam remeter parte de sua produção para Salvador, como nos prova uma correspondência do governador-geral ao governador João da Maia da Gama, da Paraíba, em 1715, solicitando madeira para as ribeiras da Bahia e Lisboa, a fim de que ali fôsem fabricadas “quilhas, vãos, latas, cintas, dormentes, mandris e tabuados de cortado bem compridos, como, também, taboado de tapinhoã e uti, para forros...”⁽³⁷⁾.

Esse pedido, como em geral ocorria, estendeu-se às mais capitanias. As solicitações de madeiras que o estaleiro lisboeta fêz à Bahia em 1756, foram atendidas por mestres carpinteiros das Alagoas, os únicos que entregaram a referida encomenda no pôrto do Salvador.

(35) Representação do Ouvidor da Comarca de Ilhéus, in *Anais BN Rio*, vol. 32, pág. 568. V. também *Ms.*, 13.287, Bahia, P.a.c., AHU.

(36) *Ms.* 13.289, Bahia, P.a.c., AHU.

(37) *Doc. Hist.*, vol. xi, pág. 18. A palavra *ribeira*, tão freqüentemente trazida para êste estudo, tem nêle geralmente a significação de arsenal da marinha, embora também apareça indicando a praia ou faixa costeira própria para ancoragem de barcos. Sobre a madeira de Paraíba requisitada para a construção naval é bastante elucidativa a Carta Régia de 18/7/1800 que disciplinou o assunto detalhadamente, tendo em vista principalmente o desflorestamento intenso que se praticava naquela área visando a finalidades estranhas à construção naval (cf. Carta Régia e plano sobre os cortes das madeiras de construção in *Rev. Inst. Hist. Geog. Bras.*, vol. 6, págs. 460 e segs.).

Centralizava assim a Bahia o escoamento das madeiras das áreas circunvizinhas⁽³⁸⁾. No Norte, sabemos que Amazonas, Pará e Maranhão foram regulares fornecedores de madeiras para os estaleiros da Ribeira das Naus de Lisboa, como Pernambuco no Nordeste o foi também.

A intervenção estatal no comércio da madeira, para atender às necessidades navais, não se limitou, nem o poderia, a essas providências fiscais ou meramente burocráticas. Tornou-se precisa a criação de um organismo para superintender a produção ou atuar diretamente sobre ela e sobre a circulação dessa riqueza, inclusive para evitar os freqüentes descaminhos praticados pelos próprios profissionais encarregados do corte da madeira.

Houve sempre, é bem verdade, providências de cúpula, como aquela datada de 21 de outubro de 1799, que ordenava a constituição de uma Junta para estabelecer o que fôsse necessário ao corte e preparo das madeiras, cuja falta vinha causando grande demora às construções dos navios⁽³⁹⁾.

Entretanto, a prática adquirida com o estaque da ibirapitanga já revelara o êxito dos estabelecimentos comerciais localizados junto aos locais de produção ou do embarque marítimo da mercadoria. Foi o que se procurou fazer com as madeiras destinadas aos estaleiros.

Nos estudos de História do período colonial, apenas as feitorias de pau-brasil têm merecido mais acurada atenção, muito embora, nesse sentido, tenha sido habitualmente exagerado o papel que se lhe atribui na origem dos núcleos populacionais⁽⁴⁰⁾.

Ao lado desses estabelecimentos, especificamente destinados ao escambo da ibirapitanga, existiram as chamadas feitorias reais, que embora não chegando a ter o papel político, estratégico e mesmo econômico das feitorias de pau-brasil, representaram uma instituição até hoje não estudada, ao que nos consta.

Assim, muitos autores têm incidido em generalizações inaceitáveis, desde que não consideram os diferentes tipos de feitorias, ou pelo menos, as distinções entre a feitoria de pau-brasil nos seus objetivos, localização (simples pontos de escala) e funções e as feitorias das madeiras de construção naval objeto do presente estudo.

(38) Ms. 2.150 a 2.164, Bahia, P.a.c., AHU.

(39) Ms., liv. 20, fls. 289, 1.799, AN Rio.

(40) Aroldo de AZEVEDO, *Vilas e cidades do Brasil colonial*, pág. 9.

Preliminarmente, quer parecer-nos que estas últimas foram sempre de iniciativa oficial, não chegando a ser concedidas a particulares, como aconteceu, por exemplo, com o arrendamento do pau-brasil.

A área geográfica de distribuição dessas feitorias parece ter sido maior do que a ocupada pelos estabelecimentos que escambavam o ibirapitanga. No Nordeste, por exemplo, os órgãos destinados a superintender o corte de madeiras para os estaleiros foram construídos a certa distância do litoral.

Mesmo a sua organização, já em épocas posteriores, particularmente no século XVIII, parece ter conseguido oficialmente, no sentido burocrático, uma assistência maior.

Neste cotejo cabe lembrar ainda que os estabelecimentos que cuidavam do pau de tinturaria, pelo menos durante razoável parte do tempo de sua exploração negociavam até certo ponto, tanto na base do escambo, quanto as feitorias portuguesas das costas africanas, ao passo que as feitorias de madeiras para construção naval já contavam com verbas oficiais, chegando a pagar suas compras em dinheiro, apesar da crônica penúria de moedas com que sempre lutou o crário régio.

Como dissemos, a localização das feitorias de ibirapitanga foi necessariamente no litoral. Já as de madeira de construção naval ficavam perto das matas, procurando, quase sempre, fixar-se à margem dos rios, excelentes vias para escoamento rápido do produto.

Quanto à mão-de-obra, a exploração do pau-brasil contou quase que essencialmente com o elemento indígena, enquanto que a madeira de lei para os arsenais valeu-se de preferência, ao que parece, do trabalho remunerado para os serviços de direção e os que implicavam certos conhecimentos técnicos, enquanto aos escravos Índios e africanos ficava reservado o trabalho bruto.

O serviço livre e remunerado era exercido pelos profissionais conhecedores das técnicas de marcação, corte, arrumação, transporte, etc.

A duração local dessas feitorias, parece ter sido temporária, dependendo da reserva florestal a ser explorada. Quando se esgotava a madeira, deixava de existir o estabelecimento.

Ocorria, muitas vezes, ser a reserva florestal bastante grande, suportando a assolação por muitos e muitos anos. Nomeava-se então uma autoridade superior aos funcionários que normalmente trabalhavam na feitoria. Era ao administrador

que cabia a gerência que se estenderia por tôda a região madeireira compreendida na exploração ligada à construção naval⁽⁴¹⁾.

Esses estabelecimentos implicavam uma completa organização para a extração da madeira, atuando, praticamente, em tôdas as fases que a atividade exigia.

Assim, a madeira ainda na árvore passava já a exigir a atuação dos serviços da feitoria. Era necessário marcá-la, promover o corte, provávelmente desgalhar, proceder à arrumação, transporte por diferentes meios até à feitoria, onde esperaríamos outros cuidados especiais. Estas primeiras providências deveriam ser feitas racionalmente, a fim de se evitarem derrubadas inúteis, esforços dispensáveis e morosidade nos trabalhos. No tocante ao seu corte, data de 12/9/1761 a acusação de um construtor naval espanhol de que a madeira fornecida para o estaleiro baiano era cortada muito grossa, dificultando o transporte e aumentando os fretes com o seu pêso e volume e exigindo, uma vez no estaleiro, um trabalho complementar e dispensável dos carpinteiros que eram então encarregados de reduzi-la às dimensões desejáveis. Isto, diz a exposição de motivos do mesmo construtor, encarecia muito a fabricação de navios naquele arsenal⁽⁴²⁾.

Para o trabalho junto à mata passaram a ser contratados a sôlido do govêrno profissionais que conhecessem profundamente os diferentes espécimes vegetais.

Chegados ao Brasil, êsses mestres carpinteiros vindos do Reino, dirigiam-se aos locais onde sabidamente existiam matas, a fim de procederem à competente marcação das árvores, cuja madeira tinha especiais aplicações no estaleiro do Salvador. Deviam preferir as árvores dos cimos das elevações e dos terrenos inclinados, evitando as situadas nos vales e junto a lagos, que tinham troncos menos consistentes e duravam menos devido à umidade.

O conhecimento que êsses mestres deviam ter girava em tôrno da qualidade, leveza, durabilidade, resistência e específica utilidade que a madeira podia oferecer, pois não eram poucas as reclamações vindas do Reino a propósito das que

(41) *Doc. Hist.*, vol. Liv, pág. 90. Esse *Administrador dos Cortes*, pelo menos no final do século XVIII, devia ser nomeado pelo Conselho do Almirantado que o tirava do Corpo da Marinha Real, desde que tivesse conhecimento de geometria, cálculo e construção naval, sendo que sua jurisdição e soldos seriam análogos aos dos administradores dos pinhais de Leiria (*Ms.* 20.862, Bahia, P.a.c., AHU).

(42) *Ms.* 5.401 e 5.402, Bahia, P.a.c., AHU.

para lá se remetiam e às vezes não correspondiam nas dimensões e qualidade ao solicitado⁽⁴³⁾.

Nesse sentido, é mais provável que os referidos profissionais, afeitos ao trato das madeiras do Reino, aceitassem em muitos casos a experiência indígena, baseado no secular conhecimento das melhores épocas de derrubadas, ou seja, “de abril até outubro nas quebraças das luas” tendo em vista a atenta observação dos galhos, frutos, flôres e fôlhas. A época do corte só não era respeitada nos casos de comprovada necessidade, tendo em vista que de outubro a março os navios mercantes não costumavam navegar para o Reino, dadas as condições desfavoráveis, aproveitando-se o tempo para o consêrto das embarcações⁽⁴⁴⁾. A observação de galhos, flôres e frutos objetivava o não aproveitamento de árvores cuja fôrça do tronco se dispersava por essas partes; também devia-se considerar a idade, o tempo de circulação da seiva para evitar que o corte se desse no momento de sua abundância, o que acarretaria doenças que estragariam a madeira, as fases da lua, a estação preferida para o corte, pois se praticado no inverno a madeira pela sua porosidade não teria a mesma consistência; com efeito o corte no outono, permitia a obtenção de madeiras muito mais fortes, segundo afirmavam os memorialistas do século XVIII. A época propícia ao corte, evitaria ainda a madeira verde, tão condenada pelos velhos cronistas do Reino⁽⁴⁵⁾.

Como já vimos, a primeira providência que assistia aos mestres carpinteiros (também chamados mestres-carapinas) era a marcação dos troncos. Essa marcação fazia-se a machado e consistia em cinco golpes em forma de cruz, e podia ser no inverno.

Tal recurso era comum nos países que possuíam estaleiros de construção naval. Assim, no século XVIII, a França adotava medidas que “. . . vedavão as comunidades ecclesiasticas, seculares, regulares e leigos e mesmo aos particulares proprietários o cortarem as árvores dos bosques que fôsselem marcados com o martelo da marinha”⁽⁴⁶⁾. Não sabemos apenas como eram feitas nesses casos ou que feição teriam as marcas.

(43) Freqüentemente êsses profissionais eram convocados para se dirigirem às matas, fazendo o exame necessário para ver se havia madeira desejada e suficiente, evitando assim que os demais trabalhadores lá chegassem sem encontrá-las com graves e evidentes prejuízos (Ms. 5.843, Bahia, P.a.c., AHU).

(44) Ms. 20.862, Bahia, P.a.c., AHU.

(45) Fernando de OLIVEIRA, *Livro da fâbrica das naus*, pág. 27. V. Ms. 20.442, Bahia, P.a.c., AHU.

(46) Offício do Ouvidor da Comarca de Ilhéus para D. Rodrigo de Sousa Coutinho, datado de 20/3/1799, in *Anais BN Rio*, vol. 36, pág. 102.

As árvores assinaladas não mais podiam ser abatidas, sob pena de perda para a Real Fazenda do valor dos paus cortados. Marcadas as árvores por aquêles profissionais, o trabalho seguinte muitas vêzes era feito por pessoas menos práticas e consistia em “derrubar, alinhar, e falquejar”.

Muitas vêzes, os próprios proprietários das matas eram os infratores na extração dos troncos prèviamente marcados, o que faziam no geral para atender às necessidades de abastecimento de lenha para os engenhos.

Previendo casos como êsse, isto é, que o infrator fôsse um senhor de engenho, as recomendações não poupavam, textualmente, a categoria, fôro ou posição social do transgressor⁽⁴⁷⁾.

Segundo o costume, as cominações para a desobediência dessas ordens, eram fixadas em editais.

Nesse ponto o intervencionismo estatal mostrava-se singularmente severo. Como os mestres de carpintaria tinham, com grande freqüência, de sócorrer-se das reservas florestais situadas em propriedades privadas, ocorria então como já dissemos de serem os infratores os proprietários.

No século XVIII já não deviam existir na Bahia matas aproveitáveis pertencentes ao govêrno. Assim é que num offício do provedor-mor da Fazenda, datado de 15 de abril de 1753, encontramos o seguinte trecho “... Informa o dito mestre (constructor da Ribeira das Náos) que não tem noticia de mattas próprias de S. M. e que as madeiras que veem para esta Ribeira são de mattas particulares e senhorios...”⁽⁴⁸⁾.

O corte assim praticado fazia-se mediante indenização do dono da propriedade, a “justo preço”. Entretanto, surgiam as mais acres questiúnculas a propósito dêsse “justo preço”, aconselhado ao mestre de carpintaria ou ao comprador que ia em nome de el-rei.

Alega um memorialista que os funcionários reais praticavam também tôda a sorte de abusos, humilhando os proprietários das matas, do que derivava certo desinterêsse dèstes pelas madeiras que, depois de cortadas eram relegadas, de sorte que se acabavam perdendo. O administrador do Corte das Madeiras, por exemplo, costumava recorrer a parentes dos condutores como avaliadores das madeiras trazidas para o arsenal, resultando disso evidente beneficio para os condutores que não traziam os paus próprios e exorbitavam no seu preço⁽⁴⁹⁾.

(47) *Doc. Hist.*, vol. LV, pág. 41.

(48) *Anais BN Rio*, vol. 31, pág. 45.

(49) *Ms.* 5.843, *Bahia*, P.a.c., AHU.

Entretanto, quando o proprietário trabalhava por conta própria já não mais se entregava a essa displicência, e estimulado pelos concorrentes e interessado em maiores lucros, procurava evidentemente maior e melhor produtividade. Assim, é ainda aquêle memorialista quem defende a multiplicidade dos lavradores particulares, para incremento do mercado da madeira⁽⁵⁰⁾.

Furtando-se a fornecer para a iniciativa oficial as madeiras solicitadas, os proprietários de matas pretendiam atender ao abastecimento dos seus engenhos, quando os possuíam, ou alcançar melhor preço, por meio da venda aos senhores de engenho ou aos intermediários no negócio.

O govêrno chegou em sua política intervencionista muitas vêzes, a estabelecer cotas para o fornecimento da madeira. Assim, os moradores dos distritos de Jacomerim, mata de São João, Cotejipe, Passé e Matoim, eram obrigados, sob as mais diversas penas, a fornecer quatro carradas de madeira por ano⁽⁵¹⁾.

Voltemos a considerar as feitorias, cujo aparecimento deve ter sido determinado pela complexidade que o crescimento do negócio da madeira acabou por assumir, implicando um sistema de transportes, na concorrência de mercados de consumo e na ação interventora do Estado.

Enquanto foi possível encontrar a madeira em áreas relativamente próximas ao arsenal do Salvador, a mão-de-obra indígena e africana resolveu a contento o problema de transporte, sendo, que, muitas vêzes, a feitoria ficava contígua à própria mata. Isso, evidentemente, ocorreu mais no primeiro século.

A medida porém que o intenso desflorestamento, promovido inclusive por outras atividades estranhas à construção naval, esgotou as matas da orla litorânea, obrigando os enviados pela Provedoria a internar-se em outras capitanias, como as de Pernambuco e Paraíba, por exemplo, onde se praticou intensa e extensa extração de madeira, exigiu-se que fôsse engendrado um sistema de transportes mais rápido e eficiente.

As feitorias localizavam-se então a uma distância do arsenal do Salvador, que fazia necessárias, muitas vêzes, três fases

(50) Azeredo COUTINHO, *Ensaio económico sobre o comércio...*, pág. 105 e segs.

(51) O documento que a seguir transcrevemos vertido para a linguagem atual, mostra um dos inúmeros meios através dos quais, com grande frequência, se fazia sentir a intervenção estatal no comércio da madeira, para forçar os proprietários das matas a disporem das suas madeiras para a construção naval:

de transporte: da mata para a feitoria, desta para o pôrto mais próximo e dêste para o estaleiro baiano.

As duas primeiras fases eram atendidas pelos carros de boi ou simplesmente só por êsses animais que puxavam as toras ou ainda pelas embarcações fluviais, que permitiam o mais rápido escoamento dos toros. Aliás, a Coroa chegou a ter embarcações próprias para essa finalidade. Da última fase encarregavam-se as embarcações maiores, as charruas, especialmente destinadas a êsse fim. Isso, naturalmente quando a madeira era reservada para os estaleiros da Colônia.

Por outro lado, foi também sendo rasgada uma rêde de caminhos, cuja conservação exigiu dezenas de provisões e ordens régias, estimulando a construção de pontes e passagens, para o que se recrutavam até guarnições dos fortes, a sôldo do govêrno, que se dedicassem aos trabalhos da viação colonial.

O transporte por terra, em carros de boi, deve ter ocorrido desde os primeiros tempos de funcionamento do estaleiro do Salvador, sob o govêrno-geral.

Nas primeiras décadas do século xvii, anônimo missivista, respondendo a uma consulta del-rei, apontava duas soluções para o corte e transporte das madeiras. A semelhança do que se fazia com o pau-brasil, contratar-se-ia com particulares, proprietários de escravos de Angola ou de índios da terra a serviço dêles.

Uma alternativa era a de que os capitães-mores promovessem a distribuição de ferramentas e outros utensílios entre os índios aldeados, em troca do trabalho de corte e transporte.

“O Doutor Manoel Antônio da Cunha de Sotomaior, Fidalgo da Casa de Sua Majestade, Cavalheiro professo da Ordem de Cristo e Chanceler da Relação dêste Estado do Brasil por Sua Majestade que Deus guarde, etc.

Faço saber a tôdas as pessoas, que tiverem fábricas e matas suficientes, de se tirarem nelas madeiras de boas qualidades e grossuras, que possam servir para a construção das Fragatas de Sua Majestade e fábrica da Ribeira das Naus da Côrte, venham à presença do Ilustríssimo e Excelentíssimo Senhor Conde de Atouguia, Vice-rei do Estado, para convencionar os preços delas, juntamente comigo, ainda que as tais pessoas, que tiverem as ditas madeiras, sejam devedoras à Fazenda Real, e as que o não forem, e carcerem de algum dinheiro adiantado, se lhe farão pronto, para desta forma se embolsar com mais facilidade, e com menos detrimento aos ditos devedores, cuja diligência farão com a maior brevidade possível sem exceder o térmo de 15 dias, depois de fixado êste Edital.

Bahia, 3 de fevereiro de 1753

(a) Manoel Antônio da Cunha de Sotomaior

Está conforme, Bahia, 21 de fevereiro de 1753

(a) Antônio Pereira da Silva.”.

Fonte: Ms. 523-532, Bahia, P.a.c., AHU.

Segundo o autor da carta, esta segunda solução sairia mais barata, e lembrava mesmo que era forçoso contratá-los atendendo à inexistência naquela altura de carros de boi⁽⁵²⁾.

Esse tipo de transporte dera origem ao termo “carrada”, que significava a carga que um carro comportava, tendo também a acepção de medida, indicando a capacidade do carro para efeito de valor, etc.

Os carros de boi provocavam com as suas rodas maciças e finas e com o seu grande péso a freqüente deterioração dos caminhos, quando não se metiam em atoleiros, o que era comum na época das chuvas.

Por êsse motivo tornou-se necessário um permanente serviço de conservação dos caminhos, que deviam ser largos e batidos, para suportar aquela espécie de trânsito. Aliás, nos tempos chuvosos, a extração das madeiras para os arsenais tornava-se difícil, outro tanto ocorrendo com o seu transporte. No tocante à extração, quando chovia o dia todo, ficavam os administradores proibidos de mandar à mata os oficiais ou escravos, uma vez que o seu trabalho seria geralmente de todo prejudicado.

Atrasava-se então a confecção dos navios, com prejuízos sensíveis para o erário, como se deu, por exemplo, com a nau *Nossa Senhora da Estrêla*, em 1692⁽⁵³⁾.

Apesar dêsse inconveniente, os carros de boi representaram importante papel no transporte das madeiras para construção naval, sendo certo, que a própria Fazenda se interessasse em possuir a sua “frota” de carros, como também a criar êses animais, dadas as dificuldades que também tinha para a sua consecução. Para os animais, pelo menos, procurou-se reservar áreas de pastagem, o que nos mostra especial interesse pelo serviço de transporte⁽⁵⁴⁾.

No tocante à requisição e locação dos veículos ou serviços de transporte, uma série de disposições foram sendo expedidas.

Insuficiente o número de carros de boi, ou então entregues êles a atividades diversas mais lucrativas para os seus proprietários, era obrigada a autoridade a requisitar os seus serviços. Essa intervenção do Estado só não costumava atingir os veículos que estivessem servindo os engenhos na condução

(52) *Livro primeiro do governo do Brasil*, pág. 451.

(53) Ms. 51, ix, 30 f. 16, Bib. Ajuda.

(54) Ms. 20.861, Bahia, P.a.c., AHU.

de cana e lenha, os quais, aliás, exerciam em certas regiões um quase monopólio dos serviços de transportes. Não obstante, houve ocasiões no século XVIII, que nem mesmo os carros dos engenhos escaparam, sendo os seus senhores “obrigados a concorrer com a metade do gado e carreios que tivessem”. Cediam portanto a metade do que possuísem, o que não ocorria com os demais que eram obrigados a ceder tudo que tinham⁽⁵⁵⁾.

Procurando indenizar os proprietários por essa imposição, a Fazenda Real, como via de regra nas demais ingerências estatais, não se fazia obedecer, necessitando então cominar aqueles de quem dependia.

As instruções e cuidados que a autoridade tomava para si, estendiam-se aos “boleiros” ou “boieiros”, que eram os condutores dos carros, bem como à arrumação da madeira no carro, com a utilização de cabos, muchachos e outros aparelhos, além da força bruta. Burlando as autoridades, para conseguir duplo pagamento de jornais, isto é, pelo corte e pelo transporte da madeira os contra-mestres do negócio costumavam tirar os escravos do serviço de cortes, colocando-os como carreiros, o que mereceu severa Portaria de repreensão. Costumava-se usar também crianças como carreiros⁽⁵⁶⁾.

Dado o número insuficiente desses veículos e a absorção que os engenhos exerciam sobre eles, além do fato de que nas regiões servidas pelos rios navegáveis, o transporte era relativamente mais fácil e rápido, as embarcações concorreram nestas áreas vantajosamente com o carro de boi. Não obstante, no século XVIII, a madeira comerciável não ficava a menos de quatro léguas dos rios navegáveis, o que nos leva a acreditar no sistema misto de transportes: carros de boi e embarcações.

O problema da conservação das estradas deve ter aguçado o engenho do cidadão Pantaleão de Fontes que, em 24 de janeiro de 1680, apresentou à Câmara do Salvador um invento seu que permitia, com grande facilidade, carrear açúcar e madeiras, em tempos chuvosos, quando os caminhos para o sertão se tornavam intransitáveis devido ao lamaçal.

Infelizmente, através da Ata da Câmara não nos é possível fazer idéia do invento do Pantaleão, que aliás foi responsável pela criação de novos métodos de fabrico e melhoria de diversos setores da produção⁽⁵⁷⁾.

(55) *Doc. Hist.*, vol. XLII, pág. 287.

(56) *Ms.* 5.845, Bahia, P.a.c., AHU.

(57) *Atas da Câmara do Salvador*, vol. v, pág. 280.

Sabemos, por sua vez, da utilização de zorras, que Azeredo Coutinho descrevia como pequenas máquinas muito simples, compostas de duas peças confeccionadas principalmente de sucupira. Essa espécie de carro, segundo o autor, deslizava com facilidade nas terras alagadiças, justamente onde os carros e carretões não conseguiam trafegar⁽⁵⁸⁾.

Como se vê, o transporte da madeira demandou sempre providências e preocupações. Sua entrega à iniciativa particular encontrou defensores que argumentavam com a improdutividade que resultava quando o Estado chamava a si essa atividade. É que os seus trabalhadores procuravam demorar e dificultar o transporte para vencer mais jornais. Assim, a madeira chegava muito mais cara às feiras ou à ribeira das naus.

Levadas às feitorias, as cargas de madeira continuavam a ser objeto de minuciosos cuidados, visando a sua preservação, principalmente contra as intempéries e a corrupção.

O feitor ou um preposto, desde que as feitorias possuíam seu quadro de funcionários, devia encarregar-se da contagem, conferição e arrumação para o período de armazenagem, que não deveria ser longo, dadas as freqüentes exigências da ribeira do Salvador.

A arrumação da madeira era feita em rumas, com calços de tal maneira dispostas que conservassem intervalos e frestas destinados à circulação do ar. Pretendia-se, assim, evitar a umidade, ação dos insetos, etc.

Tão importante quanto a renovação do ar, era o evitar que a madeira ficasse ao relento. Não devia ser empilhada úmida devido ao perigo de empenar e estragar-se em rachaduras⁽⁵⁹⁾. No final do século XVIII sabe-se que essas madeiras eram marcadas com a letra R encimada pela coroa real e por outra letra indicando o local onde fôra feito o corte, a fim de que se evitasse o seu descaminho⁽⁶⁰⁾.

(58) AZEREDO COUTINHO, *Ensaio económico sobre o comércio...*, pág. 108. Indicações mais recentes descrevem a "zorra" como um carro muito baixo, de quatro rodas, que às vezes trafega sobre trilhos, destinados ao transporte de grandes pesos (cf. ANTÔNIO JOAQUIM DE MACEDO SOARES, *Dicionário brasileiro da língua portuguesa*, s. v., "zorra"; DOMÍNGOS VIEIRA, *Grande dicionário português*, s. v., "zorra"; CALDAS AULETE, *Dicionário contemporâneo da língua portuguesa*, s. v., "zorra"; CÂNDIDO FIGUEIREDO, *Nôvo dicionário da língua portuguesa*, s. v., "zorra").

(59) É interessante nesse sentido a observação feita pelo bispo Azeredo Coutinho de que as nossas madeiras, para serem bem conservadas, deviam uma vez cortadas serem postas debaixo de água corrente ou em grandes tanques com água salgada, processos êsses que as livrariam da corrupção (cf. AZEREDO COUTINHO, *Ensaio económico sobre o comércio...*, pág. 101).

(60) Ms. 20.862, Bahia, P.a.c., AHU.

As feitorias, também chamadas “fábricas de madeiras” não deviam constar de um edifício apenas. Nas beiras dos rios, um grupo de rudes abrigos, servia de armazém. Para os portos de seu embarque encontramos com frequência a recomendação para construção de “tercenas” ou “barracas” e “cubertas”⁽⁶¹⁾.

Servindo tanto ao consumo interno da madeira, pelo estaleiro da Bahia, como também à sua exportação, essas feitorias reais promoviam intensa circulação de funcionários e papéis, visando contornar as dificuldades que se lhes antolhavam não permitindo uma total eficiência dos seus serviços à ribeira das naus.

Não ficaram isentos êsses estabelecimentos de abusos e infrações às ordens régias. Nesse sentido, a “Feitoria dos cortes de madeiras do Taporoha, Pequiha, Maracoaba e Una” constitui o mais expressivo exemplo que encontramos, tendo as práticas desonestas dos seus responsáveis, a partir do administrador e funcionários resultado em rigorosa devassa e na elaboração de um Regimento pelo provedor-mor da Fazenda, datado de 27 de Janeiro de 1762, especialmente para ela destinado. Êsse documento minucioso nos seus capítulos oferece interessantes informações sôbre o funcionamento da referida feitoria⁽⁶²⁾.

Com o correr do tempo as funções das feitorias foram-se tornando mais complexas, exigindo número maior de funcionários e possivelmente até de dependências.

Passaram, então, êsses estabelecimentos oficiais a ter uma organização especial. A autoridade que os dirigia era o feitor, cujas funções eram múltiplas, atingindo o serviço de transporte da madeira que devia obrigá-lo a constante locomoção. Era também de sua responsabilidade o contrato do pessoal e muitas vêzes o seu sustento.

Nos primórdios da adoção do sistema de feitorias para exploração da madeira de construções navais, o feitor devia acumular vários cargos e funções. Não demorou, porém, conforme verificamos principalmente em documentos setecentistas, que êle dividisse com outros essas responsabilidades.

Passou a ser seu auxiliar imediato o escrivão, a quem competia a redação e contabilidade de tôda a papelagem de entrada, saída, movimentação dos toros e transações de que

(61) *Doc. Hist.*, vol. XL, pág. 59.

(62) *Ms.* 5.845-5.849, Bahia, P.a.c., AHU.

eram objeto. Essa documentação que devia, uma vez pronta, ser remetida à Provedoria-mor da Fazenda, dizia respeito também aos funcionários e autoridades.

Depois do escrivão, vinha o tesoureiro, para atender a não pequenas despesas da feitoria. A guarda do numerário, o pagamento dos soldos e das despesas com transportes, abertura e conservação de caminhos, indenização dos proprietários e tudo quanto onerasse a extração da madeira, ficavam-lhe afetas.

Devido ao número crescente de feitorias que serviam às necessidades do estaleiro do Salvador, criou-se para elas uma superintendência localizada na própria capital. Dali passaram a emanar a documentação oficial sobre o negócio da madeira, os livros de escrituração contábil, as instruções que tanto podiam ser locais como proceder do Reino, repousadas principalmente nas Ordens Régias, o livro-ponto destinado ao pessoal da feitoria, etc. (63).

A superintendência, que possuía também razoável número de funcionários, procedia à remessa do numerário, do qual era encarregado um “fiel”, funcionário que era o guarda e portador desse dinheiro, desde a superintendência até a tesouraria da feitoria. Ali devia desempenhar as funções de ajudante do tesoureiro.

Quando as encomendas recebidas pelas feitorias eram numerosas e urgentes, costumava o feitor diligenciar para que fôsem requisitados soldados que serviam nas guarnições dos morros, para prestarem serviço no estabelecimento.

Quanto à nomeação de funcionários para as feitorias, não sabemos se era prática geral que as Câmaras locais o fizessem, como procedeu por exemplo a Câmara da Vila do Cairu.

Confirmando nossa impressão de que nas feitorias era feito o primeiro benefício das madeiras, encontramos referências à presença de mestres de carpintaria, no quadro das feitorias, os quais eram muitas vezes apontados como relapsos e culpados de atos de “incivilidade” para com Sua Majestade.

Na feitoria do Cairu, famosa pelas suas couçoeriras, das quais seguiam grandes partidas para a ribeira das naus de Lisboa, foi possível encontrar um documento datado de 1716,

(63) O “livro ponto” tornava-se necessário para contróle mais rígido dos horários de trabalho, pois chegou a haver acusações a profissionais do corte da madeira que prolongavam seu *week-end*, não trabalhando aos sábados à tarde e às segundas-feiras pela manhã (Ms. 5.845, Bahia, P.a.c., AHU).

no qual há a seguinte consignação de salários para os seus funcionários:

Administrador	200\$000 réis por ano
Escrivão	108\$000 réis por ano
Tesoureiro	120\$000 réis por ano (64).

O cargo de administrador, no caso, equivaleria, possivelmente, ao de feitor. Torna-se desnecessário justificar o maior salário atribuído ao tesoureiro, se compararmos as suas responsabilidades com as do escrivão. A subordinação das feitorias reais à metrópole devia estar afeta aos vedores reais, que deviam superintendê-las.

É evidente que as reflexões que aí ficam sôbre as feitorias reais de madeiras, cujas despesas anuais vêm sempre consignadas nos “mapas” compilados por José Antônio Caldas em sua obra sôbre a Bahia, estão longe de esgotar o assunto até hoje não estudado a contento.

Como organização oficial, pelas suas funções que visavam à próspera empresa de construção naval, como pela política intervencionista que exerciam, êsses estabelecimentos merecem a atenção dos estudiosos, a fim de que se lhes destaque inclusive uma possível influência geográfica e social.

(64) *Doc. Hist.*, vol. LIV, pág. 166. “Couçoeiras” são madeiras grossas para serem desdobradas ou aparelhadas.

3

Estaleiro colonial

Por ordem de Tomé de Sousa e em cumprimento ao que disciplinava o seu Regimento, instala-se em Salvador, oficialmente, à volta de 1550, a empresa de conserto e fabricação de embarcações.

Em inúmeros momentos anteriores, entretanto, praticou-se na mesma Bahia a assistência aos navios em trânsito, quando necessitados de reparos.

Acreditamos pois, na existência em épocas mais antigas de um serviço, ainda que precário e desordenado, não só de restauração dos navios da Carreira, como de construção de embarcações de menor porte, onde, naturalmente, devia entrar a contribuição indígena.

Aliás, não era unicamente na Bahia, que tal se praticava. Em outros pontos do litoral, onde havia incipientes núcleos de população, improvisados estaleiros atendiam as escalas de embarcações portuguesas, como ocorria, por exemplo em Pernambuco, Rio e São Vicente.

Também, quanto à construção naval propriamente dita, precedentes houve com tolerância e até estímulo da autoridade régia. Aos particulares que aqui construíssem naus de 130 tonéis para cima seria facultada uma série de liberdades. Na primeira metade do século XVI foi sobretudo para as pequenas embarcações que se voltou a atenção da autoridade. O desenvolvimento da navegação de cabotagem e guarda-costas levou el-rei a recomendar a construção de "navios" de remos, concedendo privilégios àqueles que os fizessem "de quinze bancos, ou dali para cima, e que tenham de banco a banco três palmos de goa" (1).

(1) Cód. 1 — 19, 7, 2, BN Rio.

Esboçava-se assim, sob estímulo oficial, uma manufatura rudimentar, das primeiras que a Colônia possuiu, a qual, praticamente sem solução de continuidade, estendeu-se em franco desenvolvimento pelos séculos seguintes, perdendo em primazia talvez, apenas para a extração do pau-brasil, coexistindo com a indústria do açúcar e com outras várias atividades econômicas.

Estabelecido em 1549, o governo-geral, um ano depois, em 1550, já foram lançados ao mar a caravela *Rainha* e o bergantim *S. Tomé* (2).

Mas, muito embora se tenha conhecimento da intensa atividade que, desde logo, o estaleiro baiano passou a desenvolver, atendendo em ritmo crescente, e sempre com curtos prazos de acabamento, tanto as naus da Carreira da Índia, como as frotas de outras "Carreiras", as armadas guarda-costas, as embarcações de cabotagem e as próprias naus estrangeiras, quando arribavam em casos de comprovada necessidade, sabe-se que no tocante à construção naval em estaleiros brasileiros houve extensa e intensa polêmica, que acabou envolvendo o assunto com interesses de outras colônias ultramarinas e com relação à concorrência metropolitana.

Assim, não foi ponto pacífico a idéia de fundação dessa empresa no Brasil, não só pela sua relevância, que envolvia considerável despesa para a real Fazenda, como, também, pela perspectiva de afetar a produção dos estaleiros do Reino e das colônias do Oriente, que se achavam então em pleno funcionamento. Foi levando em conta problemas como o da matéria-prima, mão-de-obra, instalações e gastos, que se discutiu a conveniência ou não da construção naval no Brasil, em coito com o que se praticava tanto no Reino quanto no ultramar português.

Argumentavam a favor e contra o incremento dos estaleiros brasileiros, particularmente o da Bahia, os cronistas, memorialistas e "entendidos".

No início pesou na decisão real um certo ceticismo no êxito da operação feita no Brasil, como foi ela retardada, além disso, pela declarada pressão dos senhores de engenho, ciosos de suas reservas florestais.

Como em outros setores da atividade colonial (legislação das sesmarias, lavoura de subsistência, viação e transportes, etc.), a classe latifundiária deve ter pressionado os prestigiosos

(2) F. Borges de BARROS, *A margem da história da Bahia*, pág. 161.

órgãos da política administrativa, que eram as Câmaras Municipais, a darem o seu voto contrário ao estabelecimento que então se pretendia desenvolver. Pelo menos é o que se decreta de uma das Cartas do Senado da Câmara do Salvador, datada de 2 de julho de 1685. Nela alegavam os seus membros que, em resposta à Carta Régia na qual eram consultados sobre a possibilidade de fabricar-se galeões naquela capitania, tinham a dizer que possuindo a capitania mais de 2.000 “lavradores de cana e lenha”, mais de 100 engenhos à beira-mar, contando com frotas de 2.000 carros e 300 embarcações, necessitava que êses veículos essenciais ao transporte da cana, fôsem anualmente (*sic!*) refeitos ou novamente fabricados com madeira chamada “sicupira”. Ora, tal situação, segundo os edis, não permitia que as reservas florestais fôsem ainda mais devastadas pelos estaleiros. Assim, “como a Conservação da fabrica dos Engenhos,] e Lavoura se deve antepor] atoda aoutra Conveniência] emenos importancia aobem] comum e serviço deVossa Magestade” convinha que se fabricassem os galeões pretendidos em capitánias vizinhas, como Ilhéus e Pôrto Seguro, onde não havia engenhos⁽³⁾.

Essa representação demoveu el-rei dos seus propósitos, provocando permissão apenas para fabrico de embarcações menores⁽⁴⁾.

Entretanto, a situação não deve ter durado muito, mesmo porque as remessas de madeiras, destinadas ao Arsenal de Lisboa, continuavam a ser feitas. Aliás, a carta dos oficiais da Câmara baiana serve para mostrar que as embarcações de grande porte eram habitualmente feitas no estaleiro do Salvador, onde, estava sendo construído um galeão naquele momento⁽⁵⁾.

Mais uma vez, a influência dos senhores de engenho, em prejuízo do estaleiro não deixou de fazer-se sentir, inclusive, junto a órgãos administrativos metropolitanos.

Datam aparentemente do século xvii as previsões orçamentárias atendendo a pedidos das autoridades, para construção de galeões e naus no Brasil. Em 1609, o governador D. Diogo de Meseses solicitava a um ex-mestre-carpinteiro da ribeira lisbonense, que lhe apresentasse orçamento para uma nau de quatrocentas toneladas, a ser construída na Bahia⁽⁶⁾.

(3) *Cartas do Senado*, vol. III, págs. 4-5

(4) Thales AZEVEDO, *Povoamento da cidade do Salvador*, pág. 456.

(5) *Cartas do Senado*, vol. III, págs. 4-5.

(6) *Livro que dá razão do Estado do Brasil*, págs. 156 e segs.

Tratava-se, como se vê pelo porte, de embarcação para travessia oceânica. O custo a que se chegou com o galeão *Espírito Santo*, anteriormente consertado na mesma Bahia, serviu de base para o cálculo, que compreendeu serviços como a “aposturagem” e confecção de tôdas as partes do navio, além do fornecimento do material mais diverso: peças, partes integrantes e suplementares como “carlingas”, “garlindéus”, “cadastes”, “balizas”, “cintas”, “latas”, “pés-de-carneiro”, “curvas”, “entremechas”, “beque”, “trincanizes”, “gurupés”, “traquete”, “mezenas”, “mastaréus”, “vérgas”, “leme”, “gáves”, “batéis”, “bombas”, “cabestante”, “abita”, “serviolas”, “pregadura”, “botocaduras”, “âncoras”, “cabres”, “amarras”, “poleame”, “enxárcias”, etc. (7).

Importou tudo em 4:443\$000 réis. Aliás, nesse total estava inserta a remuneração de 10 oficiais por oito meses de trabalho, à razão de 400 réis por dia (8).

Vê-se, portanto, que a construção a êsse tempo devia levar normalmente oito meses ou mais, o que nos permite avaliar a atividade que se seguiu à ordenação de 1651, na qual el-rei mandou que se fabricasse cada ano um galeão no pôrto mais conveniente do Estado do Brasil, o que deveria occupar permanentemente o estaleiro do Salvador, como o “pôrto mais conveniente”, muito embora acreditemos que tal ordem não

(7) *Ibidem*, págs. 156 e segs. As palavras de que ainda não demos a significação em notas anteriores, são: “Aposturagem” deve ser apostar, pregar “aposturas” (parte superior das balizas); “carlinga”, tem vários significados. É a peça de madeira, com uma abertura quadrada fixa na sobrequilha para receber a mecha do pé do mastro; “garlindéu” deve ser “garlindrêu”, peça circular de metal que abraça o mastro na bancada ou na meia coxia, mantendo-o vertical. Tem também outros significados; “cadaste”, entre suas várias significações, indica a peça colocada no alto, quase vertical, na extremidade de ré da quilha; fechando a ossada na sua parte posterior, é a rabada do navio; “baliza” tem inúmeros significados, entre êles o de indicar a peça curva de madeira, de dois ramos simétricos e iguais, disposta transversalmente à mediania, da quilha à borda; “cinta” é a tira de metal aplicada sobre uma junta de duas peças metálicas coladas a tôpo e cravada para cada uma delas com uma, duas ou três ordens de rebites; “latas” são vigas, entre os vaus, para servir de apoio aos pavimentos; “entremecha” ou “entremicha” é o vão entre o canto alto do dormente e o baixo do “trincaniz”; “beque” é a parte saliente da roda de proa, destinado à segurança do gurupés; “trincaniz” é a peça de madeira que preenche o ângulo que faz o convés com a amurada; “traquete” é o mastro real arvorado e afastado da roda de proa. É menor que o mastro grande. Tem outros significados; “mezena” tem várias significações, entre elas a de indicar a carangueja que trabalha no mastro da mezena; “abita”, cada um dos pares de colunas de ferro ou madeira, aos dois bordos, no castelo, usados para receber as voltas de capelo do fiador da amarra; “botocaduras” devem ser “abatocaduras” ou “abotocaduras”, conjunto de fuzis, batoques e contrabatoques que seguram a mesa das enxárcias reais para o costado do navio; “cabre” ou “calabre” é a amarra de cabos.

(8) *Livro que dá razão do Estado do Brasil*, pág. 157.

tivesse sido, por motivos fácilmente compreensíveis, cumprida em tôda a sua extensão.

Na mesma fonte que nos dá essa informação lê-se que em lugar de estôpa empregar-se-ia a embira para calafetação, o que ficaria mais em conta. O breu e o alcatrão seriam importados, o que parece indicar ainda não serem conhecidos nessa altura vários sucedâneos brasileiros para a matéria-prima estrangeira.

Sabemos que na Índia, em 1614, se podia construir uma nau, completamente aparelhada, por 15 mil cruzados, ao passo que em Portugal importaria em 50 mil cruzados⁽⁹⁾.

No Oriente, destacava-se o arsenal de Goa, onde serviam mestres italianos, e que construiu famosos navios para as travessias oceânicas, sempre sob o estímulo da Coroa, principalmente sob os governos dos vice-reis Pedro da Silva e D. Filipe Mascarenhas. Esse estabelecimento asiático, ao contrário do estaleiro baiano, não fôra criado pelos portugueses, mas tomado aos mouros. Assim, concentrou-se em Goa bom número de profissionais portugueses atraindo, também, como era natural, os seus familiares para o Oriente⁽¹⁰⁾.

Entretanto, a essa altura, não se extinguiu a discussão sôbre a conveniência ou não da fabricação naval no Brasil. Entre as opiniões desfavoráveis, está a exarada pelo pe. Fernão Cardim, em 1618, quando afirma que seria melhor construir galeões "ou no Pôrto ou em Biscaia ou na Alemanha. O galeão que lá custa, *v. g.* vinte mil cruzados custará cá (no Brasil) sôbre quarenta mil e dá vantagem"⁽¹¹⁾.

Cumprê ressaltar que, como o assunto era da órbita governamental, e a estrutura econômico-social do Brasil não oferecia oportunidade a que problemas como êsse tivessem receptividade ampla, a polêmica ficou como sempre mais circunscrita a uma cúpula administrativo-social sem a força de opinião que poderia nascer, caso fôsse possível, de uma reivindicação popular e nativista.

A polêmica ainda continuaria durante êsse período de domínio da Casa d'Austria que não permaneceu indiferente ao problema, como se pode verificar através de um documento anônimo, em espanhol, que parece ter sido redigido entre 1607

(9) Francisco Mendes da Luz, *O Conselho da Índia*, pág. 572.

(10) Alberto IRIA, *Da navegação portuguesa...*, págs. 49-50, 69-70.

(11) Apud Serafim LEITE, *História da Companhia de Jesus no Brasil*, vol. 4.º, pág. 168.

e 1633, datas da balizagem dos demais documentos em que se insere⁽¹²⁾.

Trata-se de informações prestadas por missivista, possivelmente o governador-geral do Estado do Brasil, atendendo a uma solicitação de el-rei dirigida à Junta do Padre Confessor. Coincide essa consulta com o surto de construções navais portuguesas da primeira metade do século xvii (1620-1630), década na qual se construíam navios numa extensa rede de arsenais, como os de Viana, Vila do Conde e Azurara, Pôrto, Aveiro, Peniche, Lisboa, Setúbal, Lins e Algarve, além dos estaleiros do império ultramarino: Terceira, Santiago, São Tomé, Pernambuco, Rio, Bahia, Luanda, Goa, Cochim, Damão Moçambique, Ormuz e Malaca, sendo que êstes quatro últimos serviam mais para a construção de navios ligeiros.

A resposta, esclarece-nos o missivista, era dada tendo em vista a possibilidade de fabricação, no Brasil, de "Nauios para las Armadas j navegasion de la Jndia", indicação que parece referir-se ao Oriente. Mas ainda que se tratasse das Índias Ocidentais, o porte das embarcações de cuja fabricação então se cogitava permitia a navegação oceânica, que é o que nos interessa a esta altura.

No tocante à Carreira da Índia, pròpriamente dita, sabemos que especificamente para ela, o estaleiro do Salvador construiu várias embarcações, de que se darão notícias mais pormenorizadas em outro local dêste estudo⁽¹³⁾.

(12) Papel que remetio a La Junta del padre Confesor sobre la fabrica de los nauios del brasil, in *Liuro primeiro do govêrno do Brasil*, pág. 44 e segs.

(13) Exemplo típico é o da nau *Nossa Senhora da Caridade*, São Francisco de Paula e Santo António, cuja construção na Bahia demorou de 1755 a 1757. Graças à farta documentação que recentemente foi encontrada sobre esse navio da Carreira da Índia, tornou-se possível conhecer sua história (cf. José Roberto do Amaral LAPA, "Memória sobre a nau Nossa Senhora da Caridade", in revista *Estudos Históricas*, n.º 2 (julho-dezembro, 1963). Outro não deve ter sido o caso da nau *Nossa Senhora do Monte do Carmo*, cuja construção ali mesmo foi iniciada em 1758, em seguida ao lançamento ao mar da nau *Caridade*, a fim de que se aproveitasse o material que sobrou desta. Lançada ao mar em 2 de fevereiro de 1760, a nau *Monte do Carmo* exigiu para sua construção a despesa total de 91:049\$875 réis, enquanto os gastos com o pessoal (jornais) ascenderam a 21:364\$670 réis (sobre a nau *N. S. do Monte do Carmo*: Ms. 3.734 a 3.737; 3.844 a 3.846; 4.005 a 4.007; 4.104 a 4.111; 4.551 a 4.556; 4.726 a 4.727 e 4.921 a 4.924, 4.982 a 4.984, Bahia, P.a.c., AHU). Dos 30 navios para travessia oceânica que arrolamos construídos nos estaleiros baianos, no período compreendido entre 1666 a 1823, pelo menos de quatorze dêles tivemos prova documental de que serviram no roteiro do Oriente. Quanto aos demais ainda que não tivessem navegado para a Índia, com toda a certeza serviram à Carreira, quer recebendo em transferência, cargas das naus da Índia, quer comboiando naus do Oriente, quer prestando em diferentes oportunidades colaboração àqueles navios. Outra embarcação, cuja história até certo ponto foi possível reconstituir é o galeão *Nossa Senhora do Pópulo*, conforme Luis Monteiro da COSTA, *Construções navais da Bahia no século XVII*, Centro de Estudos Bahianos, Publicação 17, Salvador, Bahia, 15/12/1952.

Voltemos, porém, ao texto espanhol. Após referir-se à existência da madeira para todo gênero de embarcações e em tôdas as capitánias, alude à possibilidade de aproveitamento do ferro, da embira para enxárcia, calafetação, etc., se bem que, para esta última finalidade aconselhe também entremeterem-se enxárcias de cânhamo, e outros materiais, concludo pela falta apenas de breu e tecido para as velas. Por sua vez, era de boa lembrança que se levasse cânhamo da Espanha, para ser semeado nas capitánias, principalmente na de São Paulo, onde se plantava e colhia quantidade de trigo e cevada. Não se esquece ainda, o missivista, do breu, alvitrando a possibilidade de trazê-lo das Canárias, onde podia ser obtido tão barato, quanto na Espanha.

Outro documento expressivo da mesma época é a “Memoria de como se pueden fabricar en el Brasil 68 galleones de mil toneladas cada uno”, datada de Madri, em 15 de abril de 1630 (14).

Como o título anterior a que aludimos, êsse também mostra o interêsse que o Brasil despertou no tempo dos Filipes no tocante à possibilidade de fabricação naval. E isto, justamente num momento em que a Espanha lutava com a falta de boas madeiras para a construção naval (15).

O memorialista em questão afirmava que se podiam fabricar nos portos brasileiros 68 galeões de 1.000 toneladas cada um, ficando êles à razão de 400 reais por tonelada, sem contar artilharia, pólvora e apetrechos. Fazendo o cálculo do escudo a 10 reais, dá o total de 2.720.000 escudos pelas 68.000 toneladas, a 400 reais cada. As moedas e valôres citados são os da época (1630). No caso, o autor deve estar-se referindo a moedas espanholas: escudo e real.

O êxito da emprêsa, a seu ver, seria assegurado pela excelência das madeiras brasileiras e pela matéria-prima que aqui podia ser obtida, o que levaria o estaleiro a depender apenas, em matéria de importação, de ferro, alcatrão e anilhos, que podiam vir da Espanha, e em particular de Biscaia, onde, ainda, a pessoa que se encarregasse da construção naval deveria, pessoalmente, comprar pregos, âncoras, breu e alcatrão. Na Inglaterra e Flandres, completar-se-ia o material ainda necessário (16).

(14) Ms. 51-v-28, fs. 154-155 v., Bib. Ajuda.

(15) Duarte Gomes Solís, *Armadas da Carreira da Índia de 1560 a 1590*, pág. 3. O interêsse filipino também se dirigiu para o estaleiro de Goa, conforme se pode verificar em Alberto IRIA, *Da navegação portuguesa...*, pág. 61.

(16) Ms. 51-v-28, fls. 154-155 v., Bib. Ajuda.

Providenciar-se-ia então, o envio ao Brasil de profissionais destinados a ensinar os moradores a tecer e confeccionar enxárcias, lonas, etc., visto que o linho e o cânhamo davam muito bem aqui.

Quanto à pessoa a ser encarregada de tão importante incumbência, isto é, da compra de material na Europa e direção do estaleiro no Brasil, às expensas da real Fazenda, reconhece o memorialista que ela deveria ser “confidente, zelosa e rica em experiência”, para que mediante honras e mercês aceitasse a empresa⁽¹⁷⁾.

Permitir-se-ia, também, a ela a escala na Ilha da Madeira para compra de vinho.

Como em 1629, muitos criminosos portugueses haviam feito uma súplica a el-rei pedindo “perdão geral”, por esse motivo o autor do documento em aprêço, lembrava que os gastos com a construção naval no Brasil podiam ser atendidos, pelo menos em parte, através de contribuição pecuniária dos criminosos que desejassem, dessa maneira, obter o perdão dos seus crimes, observando-se, no caso, a natureza do delito cometido. Esse pagamento seria arrecadado em Portugal. Além disso, recorrer-se-ia a outras formas de arrecadação: como, por exemplo, aquelas que condicionavam a concessão de graças, mercês de fidalguias, hábitos e ordens militares⁽¹⁸⁾.

Tais concessões podiam ser estendidas, também, aos moradores do Brasil. Aliás, dada a urgência que se requeria para a instalação dessa empresa, dever-se-ia lançar mão dos recursos que estivessem mais a propósito.

Destaca ainda várias outras vantagens resultantes dessa fábrica de navios no Brasil. Em outro texto castelhano, também anônimo, datado de Madri, em 30 de setembro de 1629, afirmava o autor, ao descrever a Bahia, que sem prejuízo dos engenhos podia-se fabricar ali anualmente “una nao de la Índia, o quatro galeones de 800 toneladas cada uno”, o que mais nos convence do conhecimento que tinham as autoridades castelhanas das possibilidades que nesse sentido oferecia o estaleiro baiano.⁽¹⁹⁾

Os cronistas do período colonial também não deixam de reconhecer as perspectivas que o Brasil apresentava à construção naval. Frei Vicente do Salvador afirma que, graças às

(17) Ms. 51-v-28, fls. 154-155 v., Bib. Ajuda.

(18) Ms. 51-v-28, fls. 154-155 v., Bib. Ajuda.

(19) Cód. 3.015, BN Madri.

árvores agrestes da terra se podiam construir fortíssimos galeões, além do aproveitamento das cascas de algumas destinadas à calafetagem e confecção de cordas para enxárcias e amarras.

Vê-se que, embora substituindo o trabalho de reparos, êste indispensável e indiscutível, o de construção dos navios também foi objeto de imediato aceiteamento.

Se teve lugar essa porfia no tocante ao desenvolvimento entre nós da construção naval não se deu o mesmo, ou pelo menos a argumentação contrária foi menos intensa, ao optar-se pela Bahia nesse sentido.

S. Vicente, convidada a atender à ordem régia de 1651 para a construção anual de um galeão, embora tivesse precário serviço de consérto de naus e contasse também com boas madeiras e oficiais habilitados, não chegou em momento algum a competir com Salvador. O arsenal vicentino, para o qual o conde de Castelmelhor acenara com a possibilidade de auxílio em numerário por parte da capitania do Rio, não logrou interessar vivamente seus moradores na empresa.

Com relação ao estaleiro do Rio, houve acalorada polémica a propósito da construção de naus na Ilha Grande por fazer-se alusão às vantagens maiores que Salvador ofereceria a respeito⁽²⁰⁾.

Essa, entretanto, não era a opinião do anônimo autor do *Breve manifesto...* redigido no século xvii, que defendia a fabricação de navios no Rio, por considerar que ali se ofereciam melhores perspectivas àquela altura⁽²¹⁾.

Sobre as maiores possibilidades que a Bahia apresentava para essa empresa, em relação aos demais portos destaca-se entre os inúmeros depoimentos o do governador Antônio Luís Gonçalves da Câmara Coutinho, prestado em 10 de julho de 1692⁽²²⁾.

Não era apenas em virtude dos recursos locais que o estaleiro baiano progrediu, principalmente depois das disposições regimentais trazidas por Tomé de Sousa. O fato de ser Salvador capital da Colônia, a importância de defesa e conservação do domínio americano ultramarino, sua situação de

(20) Cód. 976 (K viii ir), fl. 101-101 v.; *Papéis vários*, t. 34, Casa de Cadaval. A polémica a que aludimos está contida nos seguintes manuscritos do mesmo Arquivo: *Papéis vários*, t. 34, Cód. 976 (K viii lr), fl. 100; cód. 976 (K viii lr), fl. 99-99 v.; cód. 976 (K viii br.), fl. 101-101 v., cód. 976 (K viii ir.), fls. 102-103.

(21) A. de Magalhães Basto, "Alguns documentos de interesse para a história do Brasil", in *Brasília*, vol. vii, pág. 184.

(22) Ms. 51-ix-30, f. 17 v., Bib. Ajuda.

entreposto comercial e a antevisão de tornar-se praça de guerra, destinada a importante papel na defesa do ultramar africano e asiático, contribuíram para reforçar a argumentação e tirar a hesitação da autoridade régia nessa escolha, concorrendo para que merecesse, também, o estímulo oficial.

Como já vimos, a mando de Tomé de Sousa é que se construiu a ribeira das naus na capital baiana. Sua localização parece ter sido perto da escola de marinheiros e do mercado municipal, onde até o fim do século XIX havia o Arsenal da Marinha.

Devia ser já no século XVI um complexo de edifícios, ocupando largo espaço da ribeira, e comportando fundições, carpintaria, armazéns, casa de velas, oficinas de pintores, alfaiates, etc. Assemelhar-se-ia a uma colmeia, pois o critério da administração era o de manter todos os profissionais que lhe estavam afetos trabalhando dentro das diferentes seções do seu recinto, para evitar roubos de material e permitir a contínua vigilância do superintendente dos serviços. A injusta demissão de Manuel Dias Maciel, mestre poleeiro do Arsenal da Bahia, que em consequência foi desalojado das acomodações que ocupava numa das terças do Arsenal juntamente com seus oficiais, deu margem pelos recursos e argumentos que o fato acarretou a que recolhêssemos diversas informações sobre as instalações e o trabalho no estaleiro oficial. Esse mestre trabalhava com toda uma equipe, na qual se incluíam oficiais, 16 escravos, além de aprendizes que ele próprio formou no correr dos 8 anos em que esteve servindo na ribeira. Graças aos serviços que essa oficina do poleeiro prestava ao arsenal, o seu desalojamento foi mal recebido. Para servir na ribeira, o mestre poleeiro recebia apenas o que fôsse ajustado pelos serviços que prestava. Sua oficina era própria, mas o arsenal tinha grande interesse em ali mantê-la, dada a carência que havia na cidade de profissionais de sua especialidade. Com essa concessão de usar o recinto do arsenal, gozava aquêle profissional de todos os privilégios dos seus confrades de profissão, inclusive a tabuleta de armas⁽²³⁾.

Beneficiava-se, ainda, o arsenal baiano, com outros estabelecimentos subsidiários de reparos e mesmo construção naval, como Ilhéus e Matoim⁽²⁴⁾, de onde vinham implementos, havendo, também, intercâmbio de mão-de-obra e matéria-pri-

(23) Ms. 11.300-11.301, Bahia, P.a.c., AHU.

(24) Sobre Matoim V. Wanderlei PINHO, *História de um engenho do recôncavo*.

ma. Localidades como Boipeba, Cairu, Camamu e outras, onde se sabe que pelo menos desde o século xvii se fabricavam embarcações, acrescentavam-se também como complementares ao estaleiro da capital⁽²⁵⁾. No século xviii os estaleiros da Preguiça e da Ribeira de Itapajipe construíram não poucas embarcações, muito embora fôsem preteridos em favor do estaleiro da ribeira das naus, uma vez que o estabelecimento da Preguiça tinha falta de fundo e o de Itapajipe ficava distante uma légua, encarecendo o custo da administração das obras devido às despesas com a locomoção dos profissionais que não residissem naquele local, apesar do que era tido como excelente⁽²⁶⁾. A estes últimos, eram principalmente os particulares que recorriam para a construção dos seus barcos. Entretanto em 1776 requereram permissão — os comerciantes da Bahia — para construírem um estaleiro de pedra, para maior eficiência das construções navais que pretendiam incrementar então. Esse requerimento foi inteligentemente fundamentado, inclusive lembrando-se o exêmplo de Cromwell, que em 1651 determinou que só pudesse o comércio da Inglaterra com suas colônias ser feito por navios fabricados na Inglaterra, logrando com isso extraordinário progresso para a marinha britânica. Mostraram mais os requerentes as vantagens que viriam para a agricultura e o comércio, caso el-rei amparrasse a pretensão deles, homens de negócio. Nesse sentido comprometeram-se a observar uma série de condições como: 1) delimitação da área onde devia ser feita a construção do estaleiro por um ou mais engenheiros; 2) colocação da obra, pela Mesa da Inspeção, em Praça, para ser rematada pelo pedreiro que se compromettesse fazê-la mais segura e barata; 3) dar-se-iam apenas ao mestre do estaleiro, durante sua vida, certos privilégios como a isenção de aluguel, desde que êle não impedisse que qualquer outro mestre também pudesse ali fabricar embarcações. Para pagamento do pedreiro que fizesse a obra haveria “contribuição voluntária” dos comerciantes, seguindo uma tabela que sugerem no mesmo texto e que previa taxas variadas para mercadorias que passassem pela alfândega, destinadas àquele fim específico: construção do arsenal⁽²⁷⁾. Êste seria localizado desde a “cortina do Forte da Ribeira até as pedras que estavam da parte da Barra”.

(25) A. de Magalhães Basto, “Alguns documentos de interesse para a história do Brasil”, in *Brasil*, vol. vii, págs. 183 e segs.

(26) Ms. 8.951, Bahia, P.a.c., AHU.

(27) Ms. 9.122-9.124, Bahia, P.a.c., AHU

Emprêsa complexa e de grande amplitude, exigindo instalações numerosas e recursos de diferente ordem, não deve ter o estaleiro demorado em estimular outras manifestações manufatureiras ancilares, domésticas até, distribuídas na própria cidade do Salvador, em seus arredores e em aldeias indígenas.

Talvez só existissem em função dos estaleiros, como queria um missivista ao afirmar a 18 de outubro de 1781: "Não há aqui manufatura alguma a não se querer contar como tal a construção de 3 e 4 navios, que regularmente todos os anos aqui fazem..." (28).

É a partir da segunda metade do século xvii e durante o século xviii que teremos notícias mais confirmadoras da importância da fabricação que ali se estabeleceu por interesse da administração. Esse interesse esteve longe de limitar-se à ordem régia de 1651, na qual el-rei mandou que se fabricasse cada ano um galeão de 800 toneladas no pôrto mais conveniente do Estado do Brasil.

Seguiram-se posteriormente outras ordens metropolitanas, como a carta de 1774 dirigida pelo marquês de Pombal ao governador, principalmente com a finalidade de disciplinar a construção de navios da parte dos particulares, ordenando fazerem-se no estaleiro baiano navios de alto bordo, somente sob o risco do mestre Torcato José Clavim que era construtor do Arsenal Real (29).

Escrevendo no final do século xviii, afirma Vilhena que o arsenal existente na Bahia era o "mais regular que a América Portuguesa conserva para ocorrer às precisões da Marinha não só Real, como Mercantil, tanto Nacional, como estrangeira, que neste Pôrto entra necessitada de socorro" (30).

Nesse século foi relativamente grande o número de navios ali construídos. Até outubro de 1775, haviam sido lançados ao mar nesse ano, 3 navios, achando-se ainda sobre os picadeiros, nada menos de 6 quilhas além de outras tantas ideadas, sendo de se ressaltar que boa parte dessas construções era de iniciativa dos comerciantes da cidade da Bahia, a cujos recursos ficou el-rei devendo grande estímulo à sua marinha mercante (31). Preocuparam-se mesmo as autoridades em evitar

(28) Carta de José da Silva Lisboa ao Diretor do Real Jardim Botânico de Lisboa, in *Anais BN Rio*, vol. 32, pág. 494.

(29) Ms. 9.031, Bahia, P.a.c., AHU.

(30) *Cartas de Vilhena*, vol. II, pág. 499.

(31) Ms. 8.951-8.953, Bahia, P.a.c., AHU.

soluções de continuidade na fabricação das embarcações, pois estas traziam prejuízos consideráveis, pela dispersão da mão-de-obra disponível, deterioração de materiais e implementos, etc. Dessa maneira, lançado ao mar um navio, procurava-se iniciar imediatamente a construção de outro ⁽³²⁾.

Assim os depoimentos não se referem apenas à eficiência dos serviços de reparos pois as naus fabricadas na Bahia, chegavam a causar admiração na Europa e na Ásia segundo Rocha Pita ⁽³³⁾. Além do que, resta lembrar a exportação para o Reino, pelo estaleiro do Salvador, de peças como "talhões", "curvas", "cavernas", "enchimentos", "braços", "aposturas", "pés-de-carneiros", "capelo de roda", "cadastes", etc. ⁽³⁴⁾, que nos mostram um outro tipo de atividade daquele estabelecimento colonial, ou seja o beneficiamento inicial da madeira e a confecção de peças para os navios, com a finalidade de exportação. Assim, não se praticava apenas o simples envio da madeira para o Reino, como se subsidiava sua construção naval através do aparelhamento dessa mesma madeira ⁽³⁵⁾.

Por sua vez, a autoridade governamental procurava desenvolver as instalações do arsenal baiano tanto no tocante aos serviços de reparos, quanto à construção naval própria-mente dita.

Durante o governo de D. Pedro Antônio de Noronha, marquês de Angeja (1714 a 1718) foram construídos 3 galões na Bahia os maiores ali fabricados até então ⁽³⁶⁾.

Chegaria a tal ponto a atenção das autoridades pelo incremento das construções navais, que a 3 de novembro de 1757 foi passado um alvará mandando dar preferência para os carregamentos das frotas aos navios construídos no Brasil.

Por um alvará de 3 de março de 1770, a rainha houve por bem dar a direção do arsenal a um oficial do Real Corpo da Marinha, com o título de intendente, pautando a sua organização administrativa pela do Arsenal Real de Lisboa.

(32) Ms. 2:567, Bahia, P.a.c., AHU.

(33) Sebastião da Rocha PITA, *História da América Portuguesa*, pág. 98.

(34) "Talhões" devem ser tábuas; "caverna" é cada uma das peças que assentam sobre a quilha formando o arcabouço do navio; "braço" são os cabos fixados nas pontas das vergas. Também significam as madeiras sobre as quais assenta o cavername do navio; "aposturas" ou "posturas" são as peças das balizas e madeiramento que forma o costado do navio acima da cinta; "capelo" tem vários significados. Entretanto, nada encontramos nos dicionários para "capelo de roda".

(35) Ms. 523 a 532, Bahia, P.a.c., AHU.

(36) *Cartas de Vilhena*, vol. II, pág. 420.

Na gestão de D. Francisco de Sousa foram lançados os alicerces do arsenal da Marinha e do novo estaleiro. Enquanto se promoviam novas construções de embarcações, atendiam-se também os “infinitos comboios”, provenientes da costa meridional do Brasil e da Índia Oriental, como ficou registrado em abono do governo de D. Fernando José de Portugal, iniciado em 1788⁽³⁷⁾.

O empenho da autoridade, no século XVIII, pela construção naval na Bahia, que estamos agora apontando, nascia em parte das possibilidades comerciais que a Carreira da Índia oferecia, principalmente através da colocação do tabaco baiano em mercados africanos e asiáticos. A produção de tabaco vai ocupar em boa parte do século XVIII o segundo lugar em nossa balança de exportação perdendo apenas para o açúcar. Completando esse interesse estava a necessidade de policiamento do litoral, de estímulo ao tráfico africano, e de outras promoções estreita e diretamente dependentes da marinha, que tinha Salvador como escala obrigatória nos seus roteiros.

Registramos estes casos de diligência da autoridade pela construção naval, para mostrar que fatores supervenientes contribuíram para que, não obstante esses estímulos, sob pressões, de diferente ordem, a empresa não progredisse a contento no Brasil-Colônia.

Nos diferentes momentos em que a autoridade, voltando sua atenção para essa empresa chegou a tomar providências a seu respeito, achamos em contrapartida, implicando a quebra do seu desenvolvimento, a crônica penúria do erário régio e a má organização administrativa que, com sua falta de previsão, não conseguia impedir, inclusive, seu abandono por parte dos melhores profissionais atraídos por mais altos salários e possibilidades maiores junto aos engenhos de açúcar, bem como ainda o encarecimento da sua matéria-prima essencial, a madeira, pelo contínuo desflorestamento.

Perdia-se, assim, excelente oportunidade de desenvolver-se um estabelecimento que oferecia excepcionais condições para progredir, carreando resultados compensadores para Portugal, cujo poderio residia no mar.

Subsistiria, entretanto, o estaleiro baiano, precedido das modestas oficinas do tempo de Caramuru, graças ao intenso tráfico interno e externo, ao sistema intervencionista oficial

(37) *Ibidem*, pág. 441.

de exploração das madeiras qualificadas, à concentração relativa da mão-de-obra especializada, recrutada no Reino ou formada no Brasil, à movimentação de recursos oficiais e particulares, à colaboração indígena, no tocante à matéria-prima, etc.

Vemos, assim, que, quando reclamamos um alcance maior para a construção naval na Colônia, queremos nos referir a um parque industrial que pudesse prescindir da dependência estrangeira, assistindo Portugal na sua larga empresa ultramarina e trazendo ao Brasil resultados promissores e até revolucionários para a sua comprometida economia do período colonial. Não estamos, portanto, invalidando o esforço que foi feito nesse sentido, pois chegamos a acreditar que o estaleiro baiano se tornou o mais importante arsenal ultramarino, afetando, com toda a certeza os demais estaleiros, pela concorrência nas requisições de materiais e de pessoal, graças, até certo ponto, à atenção que o governo lhe destinou por imposição de suas necessidades marítimas. Mesmo porque o próprio Conselho Ultramarino aceitaria em 1714, a construção naval no Brasil, como mais conveniente do que a promovida nos próprios estaleiros do Reino⁽³⁸⁾.

Não houve, assim, um total descaso da autoridade pelo problema, como quer um historiador dos nossos dias⁽³⁹⁾. Antes, como vimos, ela se mostrou continuamente interessada em uma boa solução, não conseguindo os resultados almejados pelos memorialistas e demais entusiastas da construção naval, por dificuldades da própria estrutura político-econômica do estatuto administrativo colonial.

Quanto à prioridade do estaleiro baiano, merece também ser ressaltada.

Antes do governo-geral, como dissemos, já havia em diferentes pontos da costa a possibilidade de serviços muito rudimentares de reparos dos navios da Carreira, bem como de reparos e até construção de embarcações para a navegação costeira e interna. Dêles se têm notícias, pelo menos na Bahia, na Guanabara e São Vicente.

Entretanto, como estaleiro propriamente dito, tanto no que diz respeito às tarefas de reparos e construção de navios, inclusive a travessia oceânica, particularmente o serviço da

(38) *Doc. Hist.*, vol. xcviII, pág. 218.

(39) J. F. de Almeida PRADO, *Pernambuco e as capitanias do Norte do Brasil*, vol. iv, pág. 177.

Carreira da Índia, reclamamos para Salvador, a merecida primazia. O Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro é bem posterior ao estaleiro baiano. Sua primeira construção de navio de alto-bordo data de 1764. É aliás, a primeira e única ali ocorrida no período colonial, segundo nos revela um seu estudioso, ao passo que na Bahia construções dêsse porte faziam-se já em épocas bastante anteriores, como se pode verificar ao longo dêsse trabalho⁽⁴⁰⁾.

Dirigiu, inicialmente, êsse estaleiro, o carpinteiro Francisco Nicolas, coadjuvado por outros profissionais. As instalações primitivas que datam com suas maiores benfeitorias, do tempo de Tomé de Sousa, não permaneceram as mesmas. Sofreram, no correr dos anos, várias reformas (séculos XVI, XVII e XVIII), de que nos ficaram notícias vagas, geralmente em tórno das providências tomadas pela autoridade-mor da Colônia. Assim, sabemos que, no govêrno de D. Fernando José de Portugal (1788-1801), por exemplo, foi reformado o Arsenal da Marinha, de conformidade com o de Lisboa. Aliás, cumpre lembrar que, pelo alvará de 12 de agôsto de 1797, a rainha D. Maria I dava ao arsenal do Rio de Janeiro e aos das demais capitâneas a mesma regulamentação do arsenal da Bahia, reorganizado êste segundo um alvará de 3 de março de 1770 e a Carta Régia de 11 de março de 1770, que deram sua direção a um oficial do Real Corpo da Marinha, com as funções de Intendente. Voltando, porém, aos obstáculos que se opunham ao desenvolvimento satisfatório da construção naval no Brasil, ainda que se reconheça ter sido na época, uma das que deveriam merecer maior aprêço do govêrno, restaria considerar o principal, isto é, a carência de recursos com que podia contar a Fazenda colonial.

Fazia-se sentir essa carência tanto no tocante à reparação das embarcações da Carreira, quanto na construção de novos navios.

O serviço de reparos devia ter caráter permanente e era do mais alto interêsse. Já vimos os prejuízos que sua demora acarretava, pôsto que eram inadiáveis. Os recursos de que necessitava, diziam respeito tanto ao material empregado quanto à numerosa mão-de-obra indispensável ao querrenar, devido ao pêso do casco.

Os documentos que mais de perto nos dão idéia do complexo de tarefas exigidas nos reparos, bem como do volume

(40) JUVENAL GREENHALGH, *O arsenal de marinha do Rio de Janeiro na história*, pág. 27.

e da variedade de implementos necessários à mesma finalidade são as “Relações” ou “Atestações” dêsses concertos. Êsses documentos eram fornecidos pelo mestre carpinteiro e pelo mestre calafate, sob juramento dos Santos Evangelhos, uma vez terminados os reparos. Uma dessas “Atestações”, datada de 30 de setembro de 1751, esclarece-nos que o serviço de reparos realizados na nau *Nossa Senhora das Necessidades* implicou, entre outras coisas, a querena do navio que estava a fazer água. Em seguida, foram desferradas a proa e a pôpa, bem como tôdas as “cintas do grosso”. No costado foram colocadas tábuas novas. Estôpa e pregaduras novas foram também colocadas em todos os lugares que necessitavam delas. Das cintas do grosso para cima foram calafetados os altos com estôpa nova⁽⁴¹⁾. As cobertas e amuradas foram calafetadas por dentro e por fora. Fizeram-se duas bombas novas.

Os agasalhados e paióis foram refeitos, pois essa nau que viera da Índia como navio mercante, estava agora na Bahia sendo “armada em guerra”, e aquelas dependências precisavam ficar nos lugares onde habitualmente as traziam as naus de guerra, para poder funcionar a artilharia das cobertas. Refizeram-se também as carretas de tôda a artilharia da coberta de baixo, assim como o paiol da pólvora a ré e junto ao dos mantimentos e despensas, além dos reparos do depósito destinado ao pano e sobressalentes do mestre na nau. Fabricou-se nôvo leme, pois o velho estava comido pelo guzano. Tudo quanto carecia de consêrto e tudo o que precisava ser refeito foi executado conforme declaração dos mestres referidos, que esclarecem ainda ter sido pintada a nau, não só por estarem as tintas antigas desbotadas, como também para conservar a madeira. Sempre de acôrdo com o que se costumava fazer para as naus de guerra⁽⁴²⁾.

Essa enumeração e a que se segue, servem entre outras para dar uma média do volume de serviços, material e mão-de-obra especializada ou não, de que necessitavam as naus ali arribadas.

A nau *Nossa Senhora da Caridade e São Francisco de Paula* é o outro exemplo que trazemos aqui. Vinha da Índia, tendo chegado a Salvador a fazer água em 27 de junho de 1751. Conforme “Relação”, ou “Attestação” dada pelo carpinteiro e pelo calafate que a serviram em completa reforma,

(41) “Cinta do grosso”, é o “cintado grosso”, isto é, umas três carreiras de tábuas de bastante espessura junto da flutuação à altura da primeira coberta.

(42) Ms. 3, Bahia, P.a.c., AHU.

foram inúmeros os reparos que sofreu, dos quais passamos a dar ligeira notícia, que permitirá completar a idéia de complexidade dos trabalhos do arsenal baiano com as arribadas das naus da Índia.

Virada de crena, com tôda a brevidade, foi refeito todo o pampeiro da proa com tabuados, pois os que tinha estavam podres⁽⁴³⁾. Também as amuradas do castelo reconstruídas novamente, tendo sido postos nelas alcatrazes novos, verdugos em tôda a borda de uma banda e outra até os portalós⁽⁴⁴⁾.

Pela banda de fora, a borda levou a maior parte de tabuados novos até a pôpa. A coberta do convés sofreu os mesmos consertos, além de vãos novos de curvas como claves, tamborete do mastro novamente fabricados, etc.⁽⁴⁵⁾.

Foi ainda a nau tôda calafetada com estôpa nova, e repregada com pregadura também nova, além de dezenas de outros consertos, como novas fêmeas do leme, endireitamento do cadaste, reforma das ferragens, forrando-se de nôvo ainda tôda a nau⁽⁴⁶⁾.

O embono foi todo pregado com pregaduras novas⁽⁴⁷⁾, enquanto era botado de crena o contracadaste nôvo⁽⁴⁸⁾.

Averiguou-se que o leme velho estava completamente destruído pelo terrível gusano, verme temido pela ação que desenvolvia contra a madeira das embarcações. Foi ainda feito um nôvo mastaréu de gávea, pois o da nau estava quebrado⁽⁴⁹⁾. Recebeu a embarcação quatro novas bombas, tôdas chapeadas de ferro, além de um número bastante grande de pequenos consertos constantes da "Atestação" já referida⁽⁵⁰⁾.

(43) "Crena" é variante de "querena", que é a parte do navio que fica mergulhada na água. "Querenar" é virar de "querena" (o navio) para limpeza ou conserto. Não encontramos significado de "pampeiro".

(44) "Castelo" é a parte mais elevada do convés do navio, enquanto que a palavra "amurada" indica o prolongamento do costado do navio acima do pavimento superior. Não encontramos "alcatraz" nos dicionários especializados; "verdugo" é o friso ou cinta saliente, ao longo da borda do navio; "portaló" é o lugar por onde se entra em um navio ou mesmo por onde se recebe ou se tira a sua carga.

(45) "Coberta" é o pavimento do navio; "tamborete" é a peça de madeira que serve para reforçar as "enoras", que são aberturas por onde os mastros dos barcos vão assentar na carlinga.

(46) "Fêmea" é o círculo em que se engatam os machos de segurar o leme; "cadaste" é a rabada de um navio ou a peça da pôpa em que assentam as dobradiças do leme.

(47) "Embono" é o ato de embonar, que consiste em reforçar exteriormente o casco do navio. Também "embonada".

(48) "Contracadaste" é a peça que cobre o cadaste do navio.

(49) "Mastaréu" é um pequeno mastro suplementar; "gávea" é uma espécie de tabuleiro ou plataforma, a certa altura de um mastro, sendo atravessada por êle.

(50) Ms. 2, Bahia, P.a.c., AHU.

Quando a urgência do conserto requeria, tanto pelo estado do navio, quanto pelo tempo exigido para sua estadia, chegava-se a requisitar o pessoal da frota, cujos navios se viam obrigados a fornecer uma pessoa cada navio médio e duas cada embarcação considerada grande, para trabalharem nos reparos da nau assistida pelo estaleiro. Escolhiam-se no caso os que fossem práticos naqueles serviços, como se deu com a nau *Nossa Senhora da Piedade*, que em setembro de 1725, se valeu do arsenal baiano para os seus consertos⁽⁵¹⁾.

No tocante às despesas, o ideal para a Coroa era que as Fazendas dos seus diversos Estados ultramarinos possuíssem suficiente numerário para atender aos gastos necessários. Não obstante, essa auto-suficiência econômica praticamente nunca chegou a existir na Bahia e, com tôda a certeza, no resto da Colônia.

Não percia de todo o estaleiro, devido aos inumeráveis recursos de que se valia a autoridade para direta e imediatamente atendê-los, onerando os colonos com contribuições até mesmo antecipadas.

Nesse sentido, a documentação que nos ficou consiste em interminável petição ao real erário.

Como é fácil avaliar, a intervenção até mesmo violenta da autoridade na economia privada, para atender a serviços de interesse público, fazia-se sentir, com maior frequência, nas ocasiões das arribadas das naus da Índia, quando invariavelmente se exigiam grandes sacrifícios da população de terra.

Os expedientes utilizados pelas autoridades chegavam a tal ponto, na sua aflição, e este é o termo, de bem atender as necessidades dos navios da Carreira, que as instruções conhecidas são numerosas e variadas⁽⁵²⁾.

Nem sempre o seu critério era escrupuloso, pois até mesmo obriga a autoridade metropolitana a coibir abusos que se praticavam em nome das naus da Índia.

A crônica pobreza do erário vinha de um complexo de causas: a falta de moeda, o decréscimo das colheitas, perturbadas pela estiagem prolongada, ou pelos aguaceiros a "intransitar" os caminhos, as pestes e a funesta ação dos atravessadores.

(51) Ms. Bahia, P.a.n.c., 1.^a série, Caixa 31, pasta de 28/2/1725, AHU.

(52) A rapidez com que se devia atender o conserto foi disciplinada em vários documentos, inclusive o tempo que podiam ainda permanecer no porto uma vez consertados, que pela Ordem Régia de 16 de fevereiro de 1719 foi fixado em 24 horas.

Desviavam-se comumente para os arsenais verbas cuja especificação era tradicional ou mesmo prevista em disposições legais.

Nas ocasiões de maior precisão, que eram as mais assíduas, poupava a autoridade apenas o dinheiro destinado ao pagamento religioso e secular, como aquêlle que tocava à conservação da infantaria e da praça do Salvador. No mais, quase nada era respeitado, nem mesmo as tenças das viúvas pobres e dos entevados que viviam da caridade do Estado, pois essas verbas destinadas às “obras pias”, tanto do Reino quanto da Colônia, eram canalizadas, também, para socorrer os navios em reparo no pôrto. Tal proceder mereceu a reprovação real quando consultado o monarca a respeito, em 1657, pelo conde de Atouguia⁽⁵³⁾. É que no caso pretendia obrar o governador, seguindo os precedentes conhecidos. Aliás, o reproche real continuou a ser desrespeitado, pois no consêrto da nau *Nossa Senhora da Guia e São João Batista*, arribada em 1667, foram aplicadas 600.000 réis consignados na fôlha da “obra pia”, destinada ao Reino, além do que também, se lançou mão dos fretes dos negros trazidos de Angola por aquela nau⁽⁵⁴⁾.

O caso da nau *N. S. da Guia e S. João Batista* é expressivo por mostrar-nos parte do montante do dispêndio que exigiu, como também os recursos de que se viu a autoridade obrigada a lançar mão para atendê-lo. Assim é que foram ainda requisitados 1.000 cruzados resultantes da cunhagem da moeda, em Salvador, além do dinheiro “a risco” sôbre os fretes do açúcar. Tais recursos usados pela autoridade, baseada, também em precedentes, motivaram-se no fato de que não havia “nenhuma fazenda Real desta praça com que se possa cabar de aviar a dita Nau”⁽⁵⁵⁾.

Multiplicavam-se as ancoragens, forçadas ou não, das embarcações da Carreira no pôrto do Salvador, enquanto os recursos para atender ao seu consêrto se tornavam cada vez mais minguados.

Passou-se então uma Portaria ao provedor-mor da Fazenda a 14 de março de 1669, na qual se mandava que se fizesse com urgência relação pormenorizada de tôdas as consignações que a Fazenda Real possuía na Praça da Bahia, bem como sua aplicação, para que, no caso de se verificarem sobras, as

(53) *Doc. Hist.*, vol. XIX da série, pág. 145.

(54) *Ibidem*, vol. VII da série, pág. 303.

(55) *Ibidem*, pág. 324.

convertessem em “feitos”, para atender às vultosas despesas com os navios da Carreira⁽⁵⁶⁾.

A execução dos contratadores em atraso com a Fazenda Real foi, também, providência que se tomou, para atender as despesas dos estaleiros no tocante ao reparo dos navios do Oriente.

Também o chamado “dinheiro da imposição”, impôsto especial que devia recair sôbre cargas de determinadas frotas, chegou a ser desviado para a mesma finalidade⁽⁵⁷⁾.

O rendimento de certas atividades econômicas da Colônia, como a exploração da pesca da baleia, em diferentes momentos, foi destinado ao pagamento dos serviços prestados pelo arsenal do Salvador, para as naus da Índia. Aliás, no que se refere à pesca da baleia, quando esta não alcançava os índices esperados, prejudicava o consêrto dos navios, devido à carência de pipas de azeite de peixe, necessário à querena⁽⁵⁸⁾.

A urgência com que comumente deviam ser feitos os consertos, pelos motivos já expostos, contribuía para que os expedientes da autoridade fôsem os mais variados, de acôrdo com as circunstâncias e possibilidades, obrigando el-rei a enérgicas providências para reprimir os abusos, principalmente em detrimento da população e do real erário.

O ideal era que as próprias naus da Índia atendessem às despesas com o seu consêrto. Mas como nem sempre elas conduziam dinheiro suficiente ou tinham essa possibilidade, costumava-se, atendendo a um Regimento real datado de 1654, permitir que fôsse tomado a risco sôbre os fretes o recurso necessário ao apresto⁽⁵⁹⁾.

No tocante às fazendas que conduziam os navios da Carreira, sabe-se que por volta de 1665, os Regimentos passaram a proibir que se valessem delas, quer estivessem “sãs ou corruptas”, para efeito de atenção às despesas com o arsenal⁽⁶⁰⁾. Essas ordens proibitivas foram reiteradas pelo menos em 1669, e provavelmente outras vêzes⁽⁶¹⁾.

O dinheiro resultante de cunhagem de moeda, também era comumente usado. Com o galeão *Nossa Senhora do Pópulo* e a naveta *Nossa Senhora de Nazaré*, arribadas na Bahia em julho de 1665, o governador viu-se obrigado a permitir

(56) *Ibidem*, pág. 397.

(57) Carta de D. Diogo de Meneses, in *Anais BN Rio*, vol. 57, pág. 46.

(58) *Doc. Hist.*, vol. VI da série, pág. 62.

(59) *Ibidem*, vol. XXII, pág. 194.

(60) *Ibidem*, vol. VII, pág. 223.

(61) *Ibidem*, vol. VII, pág. 397.

que o provedor-mor da Fazenda lançasse mão do dinheiro do cunho que fôra da capitania de São Vicente (3.000 cruzados), para atender às despesas do consêrto.

Achava-se a Fazenda totalmente impossibilitada de atender àquele gasto.

O dinheiro oriundo de São Vicente deveria ser tomado como empréstimo, passando-se dêle os recibos competentes, a fim de que os officiaes da Casa da Índia prestassem contas aos Ministros do Tribunal que fôsse o recebedor do dinheiro resultante do cunho do Estado do Brasil⁽⁶²⁾.

Alvorçava-se a autoridade em atender os navios pois a marujada ali acomodada e a descarga de fazendas destinadas à Capitania da Junta não estavam a permitir delongas e por outro lado, as embarcações estavam impossibilitadas de seguir viagem para o Reino ao menos naquela monção.

Tais providências foram tomadas sòmente depois da minuciosa vistoria das naus, sendo que à *Nossa Senhora do Pópulo*, foi também permitida a descarga de todo o fato e fazendas, naturalmente para facilitar o reparo⁽⁶³⁾.

Parece aliás que o dinheiro da capitania de São Vicente não serviu de solução, ou pelo menos não foi suficiente, pois o governador confessou ter-se “conformado” com a proposta dos ministros da Mesa da Fazenda para que se alvitrasse a obediência ao disposto em um regimento que servira em casos semelhantes ocorridos em 1654, naquele pôrto, e cujo texto infelizmente desconhecemos. Sabemos apenas que todo o assentamento com o consêrto da nau, como o tempo gasto, trabalhos feitos, quantidade de dinheiro tomado e gasto, foi feito em dois livros, um dos quais seguiu no galeão e o outro ficou na Casa dos Contos, de acôrdo com tôdas as formalidades⁽⁶⁴⁾.

Diga-se de passagem que essa nau *Nossa Senhora do Pópulo* foi objeto de não poucos contratempos. Seu sota-pilôto João Domingues fôra à capitania de Pôrto Seguro com 350\$000 réis e lá desaparecera, deixando desesperado o fiador que era o mestre da mesma nau Manuel da Silva⁽⁶⁵⁾.

Antes da partida de tão acidentada nau foi necessário dar-lhe um cirurgião e um pilôto, pôsto que o seu, em véspera de embarque, seguira para a capitania de Pernambuco. Também foi preciso fornecer-lhe 8 quintais de pólvora dos armazéns

(62) *Ibidem*, vol. VII, pág. 223.

(63) *Ibidem*, vol. VII, pág. 226.

(64) *Ibidem*, vol. VII, pág. 233.

(65) *Ibidem*, vol. VII, pág. 245.

da cidade, para a infantaria do galeão (100 soldados), pois a que trouxera estava imprestável.

Vê-se que a permanência desses navios onerou bastante Salvador. Com tantas, tão variadas e avultadas despesas foi necessário fazer um caderno para anotações de tudo, inclusive da praça dos soldados que voluntariamente quiseram servir em sua companhia.

A carência de recursos das naus do Oriente não afeta apenas a necessidade de se atenderem às despesas do estaleiro, pois como é óbvio, enquanto o navio estivesse em reparos, a marinhagem também precisava ser sustentada, e nesse particular procedia a Fazenda conforme o estilo, pagando meio tostão por dia a cada marinheiro.

Somando-se os gastos feitos durante a estadia de uma nau com o sustento da tripulação, a paga da mão-de-obra local, a internação dos enfermos, a vigilância dos guardas para evitar o comércio clandestino, a locação de barcos para colaborar nos trabalhos da estiva, as férias da tripulação e o fornecimento de uma série enorme de miudezas não só para os trabalhos que então se processavam a bordo, como para a normalização necessária à vida interna do navio, que lhe permitisse o prosseguimento da viagem, resultarão quantias bem altas.

Num ofício datado de 12 de agosto de 1757, assinado pelo vice-rei, encontramos uma relação expressiva de despesas feitas com os reparos e "costeamentos" das naus da Índia, atendidas pela Provedoria-mor do Estado do Brasil:

1. nau <i>Nossa Senhora do Monte Alegre</i> (1753)	105\$680 réis
2. nau <i>Nossa Senhora das Brotas</i> (julho de 1755)	221\$560 réis
3. nau <i>Nossa Senhora da Caridade e São Francisco de Paula</i> (queimada na Bahia em 1756)	19\$200 réis
4. nau <i>Nossa Senhora da Conceição</i> (1755)	204\$120 réis
5. nau <i>São Francisco Xavier e Todo o Bem</i> (queimada na Bahia em 1757)	624\$334 réis
6. nau <i>Santo Antônio e Justiça</i> (setembro de 1757) ...	14:486\$364 réis
TOTAL (66)	21:171\$258 réis

*

(66) Não conseguimos apurar o motivo da grande diferença entre os preços de ambas as queimas. As datas entre parênteses são das partidas dos navios para o Reino, com exceção daqueles que foram queimados por imprestáveis (cf. *Mf.* 2.504 e 2.508, Bahia, P.a.c., AHU).

Com a nau *Nossa Senhora das Necessidades*, que chegou a Salvador em 23 de abril de 1754, precisando de provisões e reparos, foram gastos 14:541\$448 réis, conforme relação de despesas que compreendem a maior parte das requisições que anteriormente apontamos⁽⁶⁷⁾. Em setembro de 1759, conforme a *letra* que sempre se passava a respeito, a provedoria-mor do Estado gastaria a importância de 10:777\$352 réis com o apresto da nau *São José*⁽⁶⁸⁾.

Em matéria de desvio de verbas, um dos expedientes mais comuns e que nos parece ter correspondido pelo menos em parte e durante algum tempo à permanente falta de recursos para se atenderem aos gastos dos navios da Carreira no estaleiro baiano, foi o de lançar mão das contribuições destinadas ao Donativo da Inglaterra e Paz de Holanda.

Como se sabe, Portugal, visando a reforçar seu sistema de defesa, aproximou-se da Inglaterra, através do discutido tratado de 23 de junho de 1661, mediante o casamento da infanta D. Catarina, filha da rainha-regente D. Luísa, com Carlos II, rei da Inglaterra, Escócia e Irlanda.

Não obstante a oposição de Castela, o consórcio foi celebrado. Portugal assumiu outrossim, o compromisso de ressarcir a Cia. Ocidental de Holanda das despesas com a guerra no Brasil, no total de 5 milhões de cruzados, pagáveis em 16 anos (1661), além do dote da rainha da Grã-Bretanha correspondente a 2 milhões de cruzados, pagáveis em dois anos.

Para tão grandes despesas era mister concorrerem não só o Reino, como também as conquistas. Assim, a 4 de fevereiro de 1662, recebia o governador-geral a comunicação de que ao

(67) A relação de despesas com a nau *Nossa Senhora das Necessidades*, vertida para linguagem atual, foi a seguinte:

Importaram os mantimentos, dietas, curativos dos doentes que se curaram no hospital, reforma da botica, sal para a salmoura da carne, lenhas e outras miudezas em um conto seiscentos mil e seiscentos e setenta réis — 1:600\$670.

Importou ou se dispendeu com os práticos, guardas, expediente do recebimento do *oues* (?), barcos para o desembarque e embarque da infantaria, mantimentos, conserto das vasilhas da aguada, fogões, palhas, pindobas, estôpas para o calafete; fêria dos oficiais de calafate, carpinteiro, tanoeiro, ferreiro, funileiro, caldeireiro, vidraceiro, polieiro e outras miudezas mais, em um conto, quatrocentos e sessenta e quatro mil, setecentos e sessenta réis — 1:464\$760.

Importaram os pagamentos de socorro e soldos de tôda a guarnição da dita fragata, como melhor constará dos livros da Ementa, em onze contos, quatrocentos e setenta e seis mil e dezoito réis — 11:476\$018.

Soma todo o custeamento quatorze contos, quinhentos e quarenta e um mil, quatrocentos e quarenta e oito réis — 14:541\$448.

Fonte: Ms. 1.326 e 1.327, Bahia, P.a.c., AHU.

(68) Ms. 4.764 e 4.765, Bahia, P.a.c., AHU.

Brasil couberam 120.000 cruzados cada ano do prazo estipulado de 16 anos, para o donativo de Paz com a Holanda. Em outra carta da mesma data, vinha nôvo comunicado de que, faltando ainda a importância de 600.000 cruzados para o pagamento do dote, deveria o Brasil, também contribuir para saldá-lo⁽⁶⁹⁾.

Em meio a controvérsias e aceitações, foi ajustada a contribuição que cada capitania deveria dar. Não encontramos, entretanto, em nossas pesquisas, nada que nos pudesse comprovar terem sido realmente efetuados êsses pagamentos ao soberano inglês, embora tivessem sido recolhidas as contribuições dos súditos de Portugal, residentes no Brasil, sob protestações e delongas.

Não se haviam passado 10 anos depois de assumidos êsses compromissos sem que saibamos direito se as arrecadações e pagamentos estivessem sendo feitos pontualmente aqui na Colônia, e vinham ordens de Portugal, em carta datada de 8 de março de 1671, permitindo que a autoridade colonial, bem como os seus sucessores, passassem a lançar mão dêsse dinheiro para atender às despesas com as naus da Índia, que escalassem em Salvador, tanto na ida, quanto na volta, abatendo os totais gastos do que fôsse enviado a Lisboa para o Conselho Ultramarino.

Aliás, parece não ter sido apenas com essa finalidade que se lançou mão da verba do donativo, pois chegou êle a sofrer um recolhimento antecipado de 15.000 cruzados anuais, destinados ao financiamento de um grande estaleiro naval, para construção de navios encarregados de policiar as costas brasileiras. Tal empreendimento não teria ido avante, por falta de mão-de-obra⁽⁷⁰⁾.

Como o donativo vinha sendo feito *in natura*, entrando como paga principalmente o açúcar, era necessário reduzi-lo a dinheiro para atender aos gastos no estaleiro.

Houve por bem, então, o governador Afonso Furtado de Castro do Rio de Mendonça baixar uma Portaria datada de 23 de julho de 1672, ordenando a repartição das caixas de açúcar correspondentes ao donativo entre os homens de negócio e lojistas da praça.

Caberia pequeno número de caixas a cada um, para não lhes pesar, ficando o seu pagamento dividido em quatro pres-

(69) Sebastião da Rocha PITA, *História da América portuguesa*, págs. 222-223.

(70) F. MAURO, *Le Portugal...*, pág. 44.

tações: a primeira no ato da entrega da mercadoria e as três restantes ao fim de cada um dos meses seguintes, na base de 10 tostões o açúcar branco e 6 o mascavado (71).

Era, como se vê, um curioso processo de conversão da mercadoria em moeda, forçando o comércio a adquirir o açúcar.

Comprovando que o pagamento do donativo pelos colonos vinha sendo sonegado, foi preciso cobrá-lo, nessa ocasião, executivamente, sobretudo aos moradores remissos.

A cobrança executiva foi feita por soldados e fintadores “em dinheiro de contado”, e em falta em penhores de ouro, prata, e escravos; visto não haverem pago em “assucares” . . . (72).

Forçava-se, assim, os colonos, ao recolhimento das contribuições atrasadas. Como se vê boa parte da soma tinha originalmente outra finalidade.

Não deixava de ser, também, uma fórmula de obter-se a compreensão ou pelo menos menor relutância dos colonos em atender a compromissos que muito indireta e remotamente lhes diziam respeito, pois agora sabia-se que parte do dinheiro tinha uma finalidade imediata, com aplicação inclusive aqui na Colônia, e com inegáveis reflexos no seu comércio.

As vezes a autoridade colonial transferia ao próprio navio necessitado a mercadoria obtida a título de donativo, como, por exemplo, caixas de açúcar ou pau-brasil, para transformá-la em dinheiro destinado ao atendimento das despesas de reparos.

Passaram a expedir-se, sempre que um navio da Carreira estivesse sendo reparado no estaleiro, ordens urgentes para os oficiais das vilas do interior, a fim de que promovessem a cobrança executiva dos donativos, enviando-os ao Salvador. Com as Câmaras de Cairu e Boipeba deu-se essa reclamação não poucas vezes.

Mas os problemas de numerário não se referiam apenas às despesas contraídas pelas naus da Índia no seu consêrto. Maiores do que estas, eram as destinadas à fabricação de embarcações no mesmo estaleiro do Salvador.

Já se viu como, por ordem régia, aquêle arsenal, ao menos desde o século XVII, tinha por dever a fabricação de galeões, inclusive para a travessia oceânica, pois para a navegação de cabotagem, sua produção regular data de bem antes.

(71) *Doc. Hist.*, vol. VIII, pág. 99.

(72) *Ibidem*, pág. 114.

Como é fácil inferir, a construção de um navio era empresa de bem maior monta do que as tarefas de reparo, também onerosas, aliás.

Demorando, geralmente, muito tempo, implicando numerosa mão-de-obra em intensa utilização de matéria-prima e implementos tanto coloniais quanto importados, a construção devia oferecer não poucos problemas atinentes aos recursos para atendê-la, já que a autoridade régia não lograva controlar o equilíbrio financeiro da Colônia, assistindo-a na crônica penúria.

Como a matéria era de alto interesse governamental, a ela se dando preferência sobre outras atividades, viu-se o governo obrigado a lançar mão constantemente de recursos estranhos, para não demorar a fábrica dos navios.

Vestia-se em geral um santo, desvestindo outro, pois quase sempre os expedientes utilizados, como acontecia em relação aos consertos dos navios da Carreira, atingiam outros setores públicos, ligados até ao abastecimento e assistência à população.

Assim, o variado critério da autoridade colonial no desvio de verbas não diferiu do que se applicava nos gastos com consertos de navios. Apenas os problemas da construção assumiam às vêzes aspectos de interesse mais particular.

É verdade que nem sempre se chegou a bom termo nessas construções. Os motivos eram quase sempre os mesmos, e as funestas conseqüências para a Coroa podem facilmente estimar-se.

Por volta de 1656 temos notícia de que poderoso galeão se construía no estaleiro baiano, com capacidade para "levar no porão mil e quinhentas caixas" e que segundo "os Officiaes da Ribeira, e outras pessoas intelligentes" não encontrava outro igual nas armadas reais.

As despesas já iam além do previsto e faltava ainda enxárcia real para o mastro grande. Pediu, então, o governador, não só a enxárcia necessária, como também mil moios de sal e cento e cinquenta pipas de vinho, completando o restante da despesa da sua construção, com o frete que se calculava obter da primeira viagem do navio.

Argumentava nesse sentido o governador contra a paralisação da obra, pois esta traria como conseqüência despedirem-se os officiaes, que difficilmente seriam reencontrados, por se

dispersarem. Apodreceriam, também, as madeiras cortadas correndo ainda o risco do fogo os “tujupares” levantados para abrigá-las.

Providenciou o governador uma redução no número de oficiais que serviam a embarcação, naturalmente como medida de economia, e o fornecimento às obras do referido galeão de 300\$000 réis, por mês, a título de empréstimo.

Não poderia fazer mais a Fazenda Real, pois os dízimos daquele ano ainda não haviam sido lançados, prevendo-se baixa na arrecadação, devido à produção do açúcar, então em declínio, como à incerteza sobre a vinda da armada.

Com o empréstimo evitava-se, outrossim, sobrecarregar a população de outra finta para atender a essa despesa do estaleiro. A argumentação da autoridade ganha maior ênfase nessa ocasião ao saber-se que a maioria dos seus conselheiros votara pela interrupção da obra.

O exemplo que invocamos, da construção desse galeão, mostra as dificuldades que a empresa encerrava. Devia ser sempre assim. São a propósito do mesmo caso, as seguintes afirmações do conde de Atouguia: “se se largasse mão desta obra é certo que teria o fim que experimentaram tôdas as da Ribeira a que se deu princípio por conta de Vossa Majestade neste Estado”.

Vê-se que as obras iniciadas no estaleiro nem sempre chegavam ao seu final, sendo, provavelmente, abandonadas, com o que se perdiam preciosos cabedais.

Vejam os porém outro caso que ilustra as nossas considerações sobre os problemas que o Erário sempre enfrentava para atender às requisições navais.

Uma ordem de Sua Majestade, datada de 10 de setembro de 1755, mandara que se fizesse nos estaleiros baianos uma nau semelhante à *Caridade*, pertencente à Carreira da Índia, e que ali fôra queimada por imprestável. Entretanto, a autoridade real não chegou a dar esclarecimentos sobre os recursos necessários para a referida construção.

Dessa maneira, viu-se o provedor-mor da Fazenda obrigado a recorrer aos arquivos locais, tendo encontrado uma Portaria do vice-rei, de 7 de fevereiro de 1738, onde se esclarecia que àquela época também fôra mandado fabricar “hua Nau nova nesta Ribeira de Sessenta pessas para a Carreira da Índia”, a qual tivera sua despesa atendida graças ao produto dos quintos

das minas daquela capitania e ao Donativo Real, pois as rendas do Estado se achavam muito diminutas.

Nesta nova oportunidade (1755), em que se apresentava um caso semelhante, ponderava a autoridade que a Bahia já estava profundamente onerada pelo Donativo destinado, desta feita, aos “efeitos do Terremoto”, solicitando então instruções para saber como procederia para atender aos gastos, não só com a construção daquela nau, mas também com reparos das numerosas embarcações da Carreira que ali aportavam⁽⁷³⁾.

Reportou-se também a uma resolução real, datada de 20 de fevereiro de 1734, na qual el-rei suspendia a cobrança do Donativo dos seus “Reays Desponzorios”, o qual justamente vinha sendo destinado a atender às despesas com as naus da Índia. Em vista disso, e em face dos casos que continuavam apresentando-se, ouviu el-rei o Conselho Ultramarino, resolvendo em 19 de fevereiro de 1755, determinar que as referidas despesas passassem a ser feitas pelos rendimentos alfandegários, provindos das fazendas da Índia⁽⁷⁴⁾.

Vê-se, portanto, que sempre variou muito a procedência das verbas concedidas aos estaleiros. Pôsto o problema, recorria a autoridade régia a expedientes transitórios, quando não tentava uma previsão que logo se tornava inexequível pelas conjunturas econômicas que apresentava o ultramar português. Diante dessa situação, o recurso que se tornou mais usual foi o de valer-se a autoridade das verbas resultantes dos “donativos voluntários”, com que periodicamente a Coroa brindava seus colonos.

Foi preciso também considerar-se a ordem real de 1671 que determinava a venda do casco com sua ferragem ou então a sua queima, aproveitando-se, neste caso, a ferragem, quando as naus da Índia arribadas em Salvador fôsem julgadas imprestáveis.

No tocante às fazendas que concluzissem, cumprir-se-iam as ordens régias de 1709 e 1711, nas quais se recomendava o seu embarque nos navios disponíveis, desde que oferecessem segurança e respondessem pela sua entrega. Quanto às “liberdades” dos oficiais, deviam êles requerê-las quando chegassem ao Reino, pois lá havia mais prática e conhecimento do assunto⁽⁷⁵⁾.

(73) *Ibidem*, vol. iv da série, pág. 295. Este é um dos inúmeros barcos construídos na Bahia, sobre o qual não encontramos documentação que nos permitisse acrescer a relação que elaboramos nesse sentido.

(74) Ms. 2.169 a 2.172, Bahia, P.a.c., AHU.

(75) *Ibidem*.

Da embarcação julgada incapaz aproveitar-se-ia ainda a enxárcia, mastreação, velame e artilharia, material êsse que se destinava à nova nau, cuja construção fôra ali ordenada.

Não descurou a autoridade real de recomendar ainda que não fôsse esquecido o resbordo a ser feito na nova nau, a fim de que uma vez pronta pudesse seguir cheia de madeira para o Reino. Também a escolha das madeiras relativamente ao seu pêso e qualidade não admitiria quaisquer descuidos prejudiciais à obra a ser iniciada (76).

Os recursos, indistintamente, tinham de dirigir-se tanto ao material quanto ao pessoal recrutado para o trabalho. O falecimento de algum funcionário ou o seu afastamento por qualquer motivo não podia envolver solução de continuidade no trabalho. A mão-de-obra qualificada, como vimos em outro capítulo, não era de fácil recrutamento. Diferentes motivos concorriam, portanto, para desfalcar o arsenal causando sérios prejuízos.

Faz-se mister destacar ainda o fato de que as despesas com a construção de embarcações eram sempre extraordinárias, isto é, não previstas no orçamento da capitania.

Quando muito houve algumas tentativas de criação de taxas especiais para se atender a essa finalidade, bem como à dos reparos em embarcações necessitadas. Entretanto, não chegaram a representar grande ajuda, pelo menos não serviram para atender às avultadas despesas que se faziam com umas e com outros.

Com tantos entraves, o estaleiro do Salvador não podia mesmo desenvolver-se a contento. Obrigado a colocar em serviço embarcações superadas e mal construídas, Portugal poderia ter estimulado a construção naval no Brasil, que podia atender às suas maiores necessidades.

Embora isso não tenha acontecido, nossa contribuição, nesse sentido, não foi desprezível, permitindo mesmo que o Reino diminuísse a sua dependência com relação aos armadores particulares que, desde o século xv e começos do xvi, se associavam à Coroa, mediante a venda ou construção de embarcações para serviço da Carreira.

Não foi por falta de advertências, principalmente da parte dos memorialistas, que sempre argumentavam com o esplen-

(76) Offício de José Venâncio de Seixas para D. Rodrigo de Sousa Coutinho, datado de 21/1/1797, in *Anais BN Rio*, vol. 34, pág. 465.

dor náutico do passado, que Portugal deixou de incrementar a construção naval no Brasil, segundo as suas necessidades. Vimos os motivos pelos quais não o fez. E eles não nos convencem. As perspectivas que se abriam para essa indústria de base parecem amplas.

Não havia problema de mercado, pois a marinha portuguesa seria a única, mas grande cliente. Implicações de natureza econômica e política, de profunda significação para a Metrópole e para as suas colônias, completavam essas probabilidades, pois o domínio do mar era vital para manter o Império.

Os mesmos vícios que minaram tanto a iniciativa oficial, quanto a particular, em matéria de empresas industriais, foram causa dessa frustração.

Prejudicaram-na, por sua vez, certos interesses particulares, representados pelos latifundiários do açúcar que se amparavam no intervencionismo estatal de sentido protecionista, muitas vezes em detrimento dos estaleiros.

Como faltavam à metrópole os recursos necessários, pelo menos a partir de meados do século XVI, para investimentos na construção naval, restava então atrair o concurso particular, que no caso do Brasil se dirigia para a disponibilidade dos capitais agrícolas. Faltou entretanto uma política racional e estimuladora que permitisse à iniciativa particular um mínimo de interesse que lograsse desviá-la para uma reinversão, cuja possibilidade de lucro a longo prazo não se comparava à aplicação em setores como o tráfico de escravos africanos, por exemplo.

O interesse metropolitano estava na possibilidade de formar uma poderosa marinha mercante, que eventualmente poderia transformar-se em marinha de guerra, com que se asseguraria as rotas comerciais e o domínio de mercados que se colocavam cada vez mais sob a mira da competição das grandes potências navais. Entre estas perspectivas e o risco de promover o desenvolvimento colonial despertando-o para sua emancipação, preferiu Portugal, na maioria das vezes, uma orientação controladora e desestimulante que se limitou a explorar a Colônia, acabando também por não conseguir impedir a Metrópole de passar a ser uma nação de secundária importância marítima, justamente no dilatado momento aqui estudado, em que no mar se fizeram grandes nações, como desappareceram aquelas que não souberam ser grandes.

4

Matéria-prima

“Muitas produções de um país, como o ferro, o linho-cânhamo, e todo o gênero próprio para cordas e amarras, a madeira, o alcatrão, o breu, etc., entram na fábrica de um navio o que tudo aumenta o consumo geral de um modo muito vantajoso para o Estado...”
(Azeredo COUTINHO, *Ensaio econômico...*)(*).

A empresa de construção e reparos de navios que, no século XVI, se instalou na Bahia, deu azo a singular aceitação, por parte dos adventícios, de primitivas técnicas e conhecimentos indígenas, cuja projeção externa alcançou limites e repercussões tanto ou mais significativos quanto a influência exercida pelos naturais em outros casos de acomodação no litoral ou no planalto.

A inegável participação da cunhã no complexo familiar, as práticas venatórias, o aproveitamento dos recursos da fauna e da flora na farmacopéia do sertão e na dieta alimentar, a coivara e toda a série de estímulos que oferece a cultura indígena nos mais diversos aspectos da formação nacional, tiveram um plano de aplicação que de certa maneira foi superado na medida em que se limitou às nossas fronteiras. Isto não se deu com o conhecimento indígena utilizado direta ou indiretamente nos estaleiros coloniais que acompanhou a grande empresa marítima, cruzando o Atlântico e o Índico.

Ocorreu justamente num largo momento histórico em que o povoador do litoral realizava um ensaio, no qual muito repontava do que aprendeu nas andanças ultramarinas.

(*) Ver in *Obras econômicas*, de J. J. da Cunha de Azeredo COUTINHO, prefaciado por Sérgio Buarque de HOLANDA, coleção “Roteiro do Brasil”, vol. 1, Companhia Editora Nacional, São Paulo, § v, pág. 82 (nota da Editora).

As influências orientais que aqui se despejavam em todo um variado número de empregos, encontrávamos, assim timidamente embora, uma recíproca bem nativa nas aplicações tendentes a tornar viável justamente êsse intercâmbio.

Eis o momento em que a crônica ufana que marca a literatura colonial encontra real motivação na prodigalidade da natureza tropical: sucedâneos tão eficientes ou mais quanto a matéria-prima estrangeira, encarecida pelas distâncias e pela falta de durabilidade quando submetida aos elementos de latitudes ainda praticamente desconhecidas.

Deve êsse curioso ponto de contacto nas relações de trabalho e no comércio entre os dois elementos em conflito ter dado margem a uma série de formas de comportamento, sugeridas quase sempre pela peculiar imprevidência e imediatismo do colonizador, em que pêssem, todavia, os bem intencionados e muitas vêzes atilados conselhos de memorialistas que sempre estavam a remeter a el-rei os resultados de suas pesquisas e indagações em têrmos de soluções infalíveis para tôda tormentosa conjuntura econômica do Reino. O que ressalta é a falta de uma política protecionista inteligente em relação à circulação e exportação da matéria-prima utilizável na construção naval, salvo as iniciativas de algumas autoridades que marcaram seu govêrno pelo estímulo à exploração dêsses recursos.

Dada a circunstância de, nessa época, a construção naval fundamentar-se, em boa parte, na utilização de matérias-primas, houve oportunidade para que a terra lhe fôsse útil. Ressaltou-se ainda o fato de que muitos dos recursos oferecidos tinham sempre logrado aplicação entre os índios, embora em menores proporções e em finalidades apenas análogas, quando não até diversas, mas que não ofereceram dificuldade em transplantar-se para uma atividade mais evoluída e exigente.

Assim, as técnicas indígenas de várias confecções, artesanatos e aproveitamento de matérias-primas aceitas pelo colonizador na lavoura, na construção das casas, na escolha e preparo de comestíveis e em outros inúmeros setores da vida social, estenderam-se também à construção naval.

É óbvio que, entre as embarcações de longo curso e as pirogas indígenas havia intransponível distância. Entretanto, a secular experiência e os conhecimentos da flora e da fauna permitiam que se adotassem processos de extração e aplicação das matérias-primas a finalidades quase sempre semelhantes às dos nativos.

Os indígenas que tinham então considerável influência na fabricação das embarcações intermediárias empregadas nos rios do Recôncavo para abastecer, municiar e atender direta ou indiretamente aos navios da Carreira da Índia no pôrto do Salvador, passaram a servir nesse outro amplo campo de aplicação de seu rico cabedal.

Sabendo distinguir bem as diferentes qualidades de madeiras, sua maior ou menor resistência aos elementos, sua utilidade para êste ou aquêle fim, os processos de extração e aproveitamento das embiras, os meios de tirar cascas e entrecascas, os índios transmitiam êsse conhecimento aos profissionais e “entendidos” portugueses.

Para uma das marinhas que pelo menos em boa parte dos séculos XVI e XVII foi das mais adiantadas do mundo, cuja técnica de construção naval e arte náuticas foram apuradas ao longo dos séculos, de um legado de judeus e genoveses, holandeses e ingleses, a modesta cota indígena assume alta significação, não se limitando ao simples expediente dos remendos ou à utilização da força bruta.

O emprêgo desses recursos, em escala cada vez maior não deve ter sido feito de um momento para outro, mas com o vagar dos anos.

Iniciados os trabalhos da ribeira, é bem provável que já se fizessem sentir. Representam poderoso estímulo aos ensaios que se multiplicavam e que, como manufaturas ancilares à construção naval, ocorrem como razoáveis formas de economia interna, o que muito significava para uma colônia, onde o latifúndio, a escravidão, a estagnação urbana, o monopólio e a falta de exploração se conjugavam no promover o estio-lamento da formação, distribuição e circulação de capitais internos.

Nunca aquêles arsenais puderam ser auto-suficientes no tocante à matéria-prima consumida. Em que se pese todo o otimismo de cronistas como Gabriel Soares, que apontavam os nossos recursos como sendo iguais ou superiores aos do Reino, não podemos encarecer em demasia a sua eficácia e aplicabilidade ao ponto de excluir a sujeição ao produto estrangeiro, mesmo porque muitas vêzes os preços pedidos por certos produtos, principalmente os já manufaturados aqui na Colônia, eram exorbitantes, compensando mais importá-los do Reino.

Não logramos muito saber acêrca do material importado. Temos notícia de que, em 1689, mandava-se buscar na Ho-

landa e em Biscaia material diverso e massames, destinados à ribeira do Salvador ⁽¹⁾.

Ainda no século xvii não foi pequeno o número de navios holandeses que traziam para Lisboa enxárcia e mastros, sendo provável também sua colocação na Bahia.

Do Reino, costumava vir muito breu e alcatrão, geralmente destinados às capas dos mastros; cavilha de castanheiros e pregos caibrais de ferro, consumidos em grande quantidade no estaleiro baiano.

Numa relação, datada de Lisboa, em 2 de janeiro de 1713, enumerando materiais especificamente destinados a atender aos estaleiros baianos no tocante às “naus da Índia” que lá escalassem, figuravam breu, alcatrão, sebo, pregos, lona, archotes de cêra, além de vários tipos de enxárcia ⁽²⁾.

Não obstante essas importações, o emprêgo da matéria-prima brasileira se foi intensificando proporcionalmente às requisições cada vez maiores dos estaleiros e da obtenção da parte do indígena do seu conhecimento da natureza e das experiências que passaram a ser feitas, alargando o campo de aplicação e as possibilidades.

Tais contactos foram promovidos pelos mestres profissionais junto aos índios. E, assim, a importação deve ter sido diretamente afetada pelos sucedâneos.

Sem contar as madeiras que atendiam à totalidade dos reparos e construções, um número bem variado de peças foi sendo utilizado em escala crescente.

Construídas as naus de madeira, por mais avançadas que fôsem as técnicas de justaposição do sôlho, das partes laterais que faziam o costado, do cavername e da quilha, além de outras inúmeras fases e peças da construção, o problema da calafetagem era dos que maiores atenções exigia.

A vedação dessas juntas representava o que a solda autógena e outras formas de soldadura logram em nossos dias, mediante a fusão dos metais com a utilização do maçarico e diferentes aparelhos.

Nas longas travessias marítimas, com a ação continuada e violenta dos elementos (a água e o ar) ⁽³⁾, a corromper as

(1) “Massame” é o conjunto de cabos fixos e de laborar usados no aparelho do navio.

(2) Cód. 949 (K viii ij), t. 24, fls. 472-472 v., *Papéis vdrrios*, Casa de Cadaval; José Pinheiro da SILVA, *A capitania da Bahia*, pág. 268.

(3) É tal a ação do ar nesse sentido, que há um vento leste que sopra nas costas do Rio de Janeiro, que recebeu o nome de “calafate” pelos danos que causa ao calafêto das embarcações.

madeiras e o material de calafetagem, exigia-se assistência continuada mediante a permanente inspeção dessas juntas, o que explica a indefectível presença de mestres calafates a bordo.

A vedação com estôpa untada de alcatrão era de antigo uso na marinha ainda que apresentasse inconvenientes que, em inúmeros casos, chegaram a ser responsáveis por naufrágios.

Eis que se comprova a existência de fibras liberianas encontráveis em grande número de árvores brasileiras, que, convenientemente tratadas, ofereciam excelente matéria-prima para confecção de cordas e estôpa, servindo ainda para guitas e outras destinações, práticamente em estado natural.

A utilização dêsses floemas pelos índios, inclusive em finalidades que não divergiam muito daquelas que se tinham em mira nos arsenais, deve ter sido responsável pelas experiências que foram feitas a respeito da sua resistência, durabilidade e exigências de trato.

O fato é que sua aceitação deve ter-se dado logo entre os armadores e demais responsáveis pela construção naval na Bahia e em outros locais.

Era grande a variedade de árvores que forneciam embira e no geral sua madeira era imprestável por ser mole. Destinava-se então ao fogo, onde seria possível, dadas suas propriedades combustíveis aproveitá-las como tochas, que por seu lado, faziam as vêzes de candeeiros.

Entre os espécimes que na época eram fornecedores de floemas, destacamos o “embirucu”, o “embiriti” e a “goiambira”, que tinham talhe e tamanho diversos. Essas árvores deveriam estar relativamente ao alcance do consumo dos arsenais. A colheita de suas embiras talvez fôsse feita mesmo pelos indígenas que, dando-lhes ou não o trato inicial, as trariam ao estaleiro mediante compensações.

No caso da embira ser entregue em estado natural, provável é que sua transformação fôsse então feita pelos funcionários da ribeira.

Acreditamos entretanto que a influência indígena não se limitou à identificação ou localização das árvores de liber sedoso, uma vez observada pelos adventícios seu uso em finalidades que no artesanato dos locais eram análogas àquelas que pretendiam experimentar na florescente atividade dos estaleiros. Mas essa influência foi mais longe, através do rudimentar preparo da embira para calafetagem ou tecedura e nas múltiplas utilidades da cordoaria.

É fácil concluir por essa colaboração, diante de certa habilidade têxtil de algumas tribos, que ela poderia servir nesses quefazeres, tanto dentro quanto fora dos arsenais da ribeira das naus. Convimos, entretanto, que nem sempre é possível apontar essa completa aceitação das tradicionais técnicas do artesanato indígena.

Até mesmo no particular da cordoaria, como em outros vários, é crível que, diante das naturais deficiências em face de mais complexas requisições, a colaboração nativa fôsse antes orientada ou dirigida, limitando-se sua influência ao conhecimento da matéria-prima e ao empirismo de sua utilização, que serviam como indicadores preciosos aos mestres da fabricação náutica.

Em Tinharé, ilha localizada perto do Salvador, conseguia-se a embira em troca de cunhas, pentes, tesouras e anzóis, segundo os mesmos expedientes que, em outros locais, asseguravam a obtenção de madeiras para rodelas, tirantes, forros, tabuados, etc. (4).

Essa embira era “vendida” em quintais, o que nos confirma a impressão já aludida de que os índios as preparavam em suas aldeias, segundo primitivos processos que atendiam ao interesse dos compradores.

O trato das fibras liberianas para finalidade de calafetamento era simples. Uma vez retiradas, o que muitas vêzes se dava também com as cascas das árvores, eram sujeitas à maceração, o que lhes dava à semelhança da estôpa a facilidade de poderem ser comprimidas nos desvãos, frinchas e demais junções das tábuas dos navios.

Segundo parecer de vários cronistas a serventia dêsses grossos filamentos, muito brandos depois de macerados, era superior à da própria estôpa que para essa finalidade fôra tida outrora como insubstituível, ainda que se apontasse como seu sucedâneo o algodão tratado com breu (5).

Esse linho grosseiro submetido a longa submersão no mar, acabava por apodrecer, o que não acontecia com a embira. O desgaste desta fibra era muito menor e mais lento quando sujeita à ação da água do mar. Tinha ainda a vantagem de dilatar-se, intumescendo com o que melhor se obstruía a passagem da água.

(4) J. F. de Almeida PRADO, *A Bahia e as capitânicas do centro do Brasil*, 1 tomo, pág. 132.

(5) Cód. 3.702, Fernando de OLIVEIRA, *Livro da fábrica das naus*, fl. 39, Fundo Geral BN Lisboa

É provável que também chegassem a fabrico mais evoluído com a utilização do sedeiro. O êxito da embira como sucedâneo da estôpa tornava-se maior na medida das dificuldades em conseguir-se esta última na Bahia, nas quantidades exigíveis pelos estaleiros.

Estimulavam ainda sua aplicação (o que aliás também ocorria com outros sucedâneos) as dificuldades de importação, os preços altos, a limitação do tempo dos consertos e a resistência do material.

O emprêgo da estôpa de embiras deve ter começado cedo. A própria autoridade régia chegou a interessar-se no assunto. Em 26 de novembro de 1625, el-rei escrevia preocupado em saber se havia no Brasil quantidade suficiente de embiras próprias para “fazer amarras Ecalafetar todo ogenero de embarcação”, a fim de que se pudesse remeter carregamentos para o Reino. Na mesma missiva recomendava ainda a real autoridade que, em caso de resposta afirmativa, se providenciasse para que “os navios q’ uierem dobrasil tragão amayor cantidade deuinira q’puder ser” (6).

Em 1693 repetiam-se pedidos de amostras, para a competente divulgação de seu uso em estaleiros da Metrôpole (7).

No ano de 1788, nos quadros de exportações do Brasil para o Reino, figuravam 160 arrôbas de “estôpa da terra”, o que nos prova a sua exportação em razoável escala (8). A crônica histórica do período colonial está repleta de referências à sua utilização.

Brandônio em uma das respostas às inteligentes indagações formuladas por Alviano, refere-se à casca da “zabucai” (*sic!*), que certamente é a sapucaia, da qual se fazia “maravilhosa estôpa para calafetar navios melhor e de mais dura que a de que se usa” (9).

Já Vilhena menciona uma árvore, cuja fruta chamava “castanha do Maranhão” que era encontrável no Pará. Tinha na sua entrecasca ótima estôpa para calafetação (10). O mesmo se dava com a árvore chamada “castanha-de-macaco”.

Simão de Vasconcelos fala nas cascas da “capucaya” para essas finalidades (11). Enfim, as referências inúmeras à varie-

(6) Ms., Bahia, 1.ª série, P.a.n.c., caixa 1, pasta de 26/11/1625, AHU.

(7) Ms. 1.673-51-ix — 30, fl., 27, Bib. Ajuda.

(8) Ms. 2.035-51-iv — 11, fs. 10, 106, Bib. Ajuda.

(9) *Diálogos das grandezas do Brasil*, pág. 232.

(10) *Cartas de Vilhena*, vol. II, pág. 750.

(11) Simão de VASCONCELOS, *Crônica da Companhia de Jesus do Estado do Brasil*, pág. 105.

dade dessas árvores comprovam plenamente o seu emprêgo, mesmo quando êste não vem explicitamente aludido no texto.

Mas será ainda a embira (e aqui, como em outros tantos momentos, aceitamos a designação *embira* para as *fibras* de grande variedade de vegetais) que, consoante aludimos, apresentará outras aplicações, inclusive nas teceduras. Haverá mesmo concorrência entre diversas espécies de fibras têxteis, que vão sendo conhecidas com superior vantagem sôbre as que até então eram empregadas.

As embiras que mais se assemelhavam ao cânhamo, e que ocorriam, geralmente, nas árvores de madeira mole, serviam para rudimentar fiação, em particular para o fabrico de amarras e cordame, cuja durabilidade, entretanto, parece ter sido discutível na medida em que o emprêgo de material inadequado e confecção defeituosa contribuíram para a sua fragilidade.

Cordas comuns, usadas em diferentes misteres no interior das embarcações da Carreira, inclusive para amarrar as caixas que compunham a carga também eram feitas dessas fibras genericamente conhecidas como embiras.

Determinadas fibras serviam para a confecção de enxárcias. Os cabos eram feitos a mão, obtendo-se fios com a mesma facilidade com que se obtém o linho e, muitas vêzes, capazes de maior duração e rigidez do que o esparto, gramínea conhecida pela sua utilização na fabricação de cordas, cestas e esteiras, e com qualidades que a aproximavam do fio do cairo⁽¹²⁾.

É ainda nos dialogadores Alviano e Brandônio que encontramos outra confirmação do emprêgo da embira para cordas. Isto se dá quando êste último responde: “mas, para cordalha de navios se aproveitam da casca de uma árvore chamada *envira*, da qual se fazem excelentes cordas, rijas e de muita dura”⁽¹³⁾.

Entretanto as considerações do arguto Brandônio não ficam aí. Procura satisfazer a curiosidade de Alviano que, por trás da sua aparente falta de conhecimento das grandezas do Brasil, revela, não obstante, mal velada informação sôbre a construção naval que aqui já se praticava. Esta não devia estar aproveitando plenamente os admiráveis recursos da nossa natureza, que nos poderiam tornar independentes da importação

(12) Gabriel SOARES, *Noticias do Brasil*, pág. 313.

(13) *Diálogos das grandezas do Brasil*, pág. 232.

de vários artigos, atendendo, por outro lado, ao progresso da terra e dando ocupação aos colonos, além de permitir considerável economia de tempo e dinheiro.

Interessante observar que Brandônio dá o nome de “en-
vira” à própria árvore que dá a fibra, quando embira era o nome genérico das fibras de diversos vegetais.

Um anônimo e inteligente enumerador dos recursos da natureza brasileira, que parece ter sido o engenhoso prelado D. José Joaquim da Cunha de Azeredo Coutinho, escrevia nos fins do século XVIII, que as embiras do “Imbe” e do “Taecum”, já empregadas pelos índios na confecção das cordas dos seus arcos, bem como as do “Crata” e da “Guaxima”, serviam, com eficiência, para as “Cordonias”, dando cabos resistentes e duráveis (14).

Fibras de diversas agaves se prestavam à mesma finalidade, além de serem aproveitadas para adriças, calafetos e escotas (15).

Falando da possibilidade de se fazerem cordas de cairo semelhantes às da Índia, preconiza Brandônio o plantio de coqueiros para essa finalidade. E é o mesmo interlocutor que se refere em sua arenga a um coqueiro paraibano, cujo fruto em lugar da polpa comestível contém apenas filamentos (16).

Deixando de lado os exageros freqüentes dos cronistas e também as inegáveis e comprovadas qualidades das fibras brasileiras, é possível encontrarem-se exemplos de má qualidade ou má fabricação de cordas. Assim, no caso da nau *São Paulo*, arribada à Bahia em 1560, o autor da relação de sua viagem queixa-se de que “a cordoalha que no Brasil fizemos”, tinha sido “miúda, e mui fraca” (17).

Convenhamos, entretanto, que no século XVI essa manufatura devia estar ainda incipiente. Quem escreveu o texto acima dá a entender que os próprios tripulantes teriam confeccionado os cabos, o que é improvável, pois que ou no arsenal ou na cidade já existiriam a esse tempo, manifestações artesanais e manufactureiras de cordoaria. E se a própria equipagem disso se encarregara, será possível explicar a fragilidade

(14) “Epítome das vantagens que Portugal pode tirar das suas colônias do Brasil pela liberdade do comércio do sal n'aquelle continente”, *apud* Myriam ELLIS. Um documento anônimo dos fins do século XVIII sobre as relações comerciais entre o Brasil e Portugal, in *Rev. Hist.*, n.º 38, pág. 415.

(15) “Adriças” são os cabos que servem para içar as velas e bandeiras, enquanto que “escota” é o cabo que governa as velas.

(16) *Didlogos das grandezas do Brasil*, pág. 232.

(17) *História trágico-marítima*, vol. III, pág. 82.

dos cabos pela falta de habilidade e experiência dos tripulantes na escolha e preparo da matéria-prima empregada nas cordas.

A complexa cordoalha dos navios da Carreira, a manufatura de cabos que se estabeleceu na Bahia colonial procurou atender em quantidade e qualidade. Os ensaios feitos para o aproveitamento da matéria-prima representada pelas plantas têxteis foram sérios e atingiram razoável índice de produção.

Mas voltando a essas manifestações de cordoaria nacional, as palmáceas baianas foram especialmente visadas por serem dotadas de fibras resistentes, como as das piaçabas, cujos filamentos eram destinados à fabricação de amarras e cordas variadas, de bom emprêgo para guindar pesados fardos e em outras tarefas da estiva.

Essas palmeiras meãs, ainda hoje aproveitadas pelos vasourceiros, tinham a *mão* cheia de piaças, localizada junto aos côcos.

A piaçaba-da-baía ou simplesmente piaçaba, como é conhecida, é hoje em dia uma das melhores fibras vegetais que se conhecem para a fabricação de cordames e cabos de larga utilização nos navios e na estiva. É exportada pelo Brasil em larga escala.

Os piaçabais baianos sofreram inusitada procura, principalmente a partir do século XVIII, quando cresceram os pedidos de amarras por parte dos arsenais do Reino.

A exportação de matéria-prima ou do produto já manufaturado nos estaleiros baianos e conservado em seus armazéns, para atender às requisições da ribeira das naus de Lisboa, foi intensa e continuada. Respigamos alguns exemplos, para mostrar a variedade do que seguia daqui, sem contar os grandes carregamentos de madeiras para lá remetidos com a mesma finalidade já estudados em capítulo anterior.

Em 5 de julho de 1755, foi enviado da Bahia entre outras coisas, o seguinte: 248 quintais e 8 libras de enxárcia de Holanda; 2 amarras; 2 “calabrotes”; 30 peças de cabos rolados; 1 quintal de enxárcia; 40 peças de lona; 451 varas e meia de brim da primeira sorte; 41 quintais e 3 arrôbas de breu, acondicionado em 8 barricas; 1 quintal, 1 arrôba e 4 libras de fio de vela e 20 barris de alcatrão estanque, ferrados com 4 arcos de ferro cada um (18).

(18) Ms. 1.801-1.802, Bahia, P.a.c., AHU. “Calabrote” é o calibre (corda grossa) de pouca grossura, isto é, menos grosso que o comum.

No quadro de exportações da Bahia para Portugal, em 1798, estava inserto o seguinte: cordas de piaçaba, estôpa da terra, madeiras diversas e tabuados⁽¹⁹⁾.

Faz-se mister considerar que nem todo material enviado com freqüência para os estaleiros metropolitanos devia ser originário ou fabricado no Brasil, pois a Coroa talvez fôsse obrigada em determinadas circunstâncias a lançar mão das reservas conservadas nos depósitos navais baianos, por inexistência do material requerido nos armazéns do Reino, ou sua carência em mercados dos quais a autoridade régia se podia valer. É ainda possível admitir que, em determinados momentos, os depósitos da Bahia fôsem mais acessíveis, dada a acumulação do material transformado ou não no Brasil, ou por outro lado, diante do risco de perecimento de certos objetos.

Essa situação era compensada, de certa maneira, pelo fato do arsenal baiano importar com relativa freqüência materiais conservados em depósito nos estaleiros metropolitanos, como era o caso de amarras e enxárcias de procedência holandesa que através de Lisboa chegavam à Bahia a preços relativamente altos em relação aos sucedâneos da terra. Não obstante, pelas informações documentais conclui-se que o inverso era mais comum, isto é, os materiais para construção naval fabricados na Bahia tinham preço mais alto que o importado, obrigando as autoridades a se valerem do produto estrangeiro armazenado em Lisboa⁽²⁰⁾.

Este intercâmbio de matérias-primas e implementos no que diz respeito às primeiras tinha como consequência as freqüentes consultas sôbre sua aplicação, diante da qual as autoridades emitiam pareceres estribados na palavra dos técnicos e “entendidos”, como no caso desta informação prestada em 12 de outubro de 1751, pelo vice-rei, conde de Atouguia: “Quanto às cordas, também das palmeiras bravas, que dão o coquilho, se tira a casca, que se desfaz em fios, a que chamão piassaba, a qual se torce e della se fabricão todas as amarras e cabos de toda a maior grossura, de que se servem embarcações ainda de maior grandeza. Ha mais outras cascas de arvores, a que chamão imbira que se torcem e servem para o mesmo uso”⁽²¹⁾.

Para as amarras alude ainda Gabriel Soares à utilização das “barbas” das palmeiras bravas, muito difíceis de apodrecer⁽²²⁾.

(19) *Cartas de Vilhena*, vol. 1, pág. 53.

(20) Ms. 5.342, Bahia, P.a.c., AHU.

(21) *Anais BN Rio*, vol. 31, pág. 12.

(22) Gabriel SOARES, *Noticias do Brasil*, pág. 313.

Com a estivação continuada e intensa, mais os desgastes que a longa travessia acarretava, inclusive por ser usada como propulsão a força do vento, era natural que sobretudo nos navios da Carreira da Índia o cordame fôsse periodicamente substituído, exigindo nesse caso um estoque a bordo, além da invariável provisão de cabos, quando escalavam na Bahia.

Adriças que se rompiam, escotas podres pela ação da água e do deslocamento de ar, rêdes e escadas de cordas a sustentar os grandes mastros e a permitir o acesso às vêrgas e gáveas, onde se recolhiam os melhores atiradores de bordo, compunham o conjunto substituível.

Todo êsse intrincado sistema de cabos que se vergava ao pêso dos nautas e de suas armas, era ainda responsável pela segurança, equilíbrio e rapidez do barco.

Essa situação dos navios da Carreira em relação ao pôrto do Salvador confirma-se nas alusões comuníssimas que se encontram sôbre os motivos das arribadas. Embora servisse a todo o intenso tráfico Portugal-Africa-Brasil, a cordoaria baiana deve ter tido na Carreira da Índia, a sua grande cliente.

Representava, portanto, uma manufatura ancilar da construção naval. Seu estímulo pertenceu tanto à iniciativa oficial, quanto à particular, sendo que na Bahia se tornava difícil apurar até onde esta se fêz valer em relação àquela.

Nesse sentido é expressiva, não obstante, a petição feita pelo Patrão-mor da Ribeira das Naus da Bahia, capitão Tomás de Sousa, em 1759, que muito nos esclarece e deverá por êsse e outros motivos, ser analisada em diferentes partes dêste trabalho.

É especificamente para a cordoaria, no entanto, que vamos encontrar razoável variedade de matérias-primas fornecidas não só pelas palmáceas, mas por outros gêneros vegetais.

Nas últimas décadas do século XVIII há notícias do aproveitamento da "guaxuma", também conhecida com o nome de "guaxima" ou ainda "guanxiuma", "guaxiúma", "guanxuma", etc.

Trata-se de uma malvácea cujas fibras têxteis já tinham secular utilização, entre os índios e escravos, para confecção de cordas, aliás de largo uso também entre os colonos, servindo para amarrar a alimária e encordar fardos. Além dessas finalidades mais práticas, outras havia ainda para êsse vegetal, como a de servir de combustível e queimar formigueiros, por exemplo.

Como cultura de utilidade manufatureira parece ter tido início no Rio, graças à clarividência do marquês de Lavradio, que lhe reconhecera a importância na confecção de cordas e tecidos grosseiros, aproveitáveis na sacaria, roupa e até meias.

O certo é que a 2 de agosto de 1782 era dirigida ao vice-rei, no Rio, uma requisição de amostras dos cabos que ali já estavam sendo fabricados com o "linho guaúxima". Solicitavam-se na mesma correspondência informações sobre os processos de fabrico e qualidade do produto⁽²³⁾. Esse pedido foi atendido pela correspondência de 14 de setembro de 1783⁽²⁴⁾.

No início, as tentativas de aproveitamento de guaxima tiveram relativo êxito. Tendo conseguido interessar o holandês João Hopman para orientar a confecção dos cabos que foram feitos por marinheiros, o Vice-rei não logrou, entretanto, que as amostras de "guaúxima" enviadas à Cordoaria Real fôsem aprovadas nos testes a que se submeteram. Antes, os peritos da fábrica de cordas chegaram à conclusão de que a planta não servia para tal fim, pois estava longe de possuir as qualidades dos linhos-cânhamo e de Riga, sendo inferior também ao cânhamo produzido em Santa Catarina⁽²⁵⁾.

Não descoroçoaram os interessados, acreditando mais que fôsse uma questão de aperfeiçoamento nos processos de fabricação. A defesa do aproveitamento do produto era feita com os argumentos de que a cordoalha feita das duas fibras era menos pesada e mais resistente do que a do próprio cânhamo⁽²⁶⁾, igualando-se à do linho de Riga.

Estava-se pois diante de opiniões diametralmente opostas.

Um memorialista que discorreu sobre a planta, enumerou as espécies: branca e vermelha. Os cabos feitos com a vermelha, quando não alcatroados, tinham a vantagem de ser mais fortes do que os de cânhamo. Para reforçar os argumentos de sua memória colhe depoimentos de oficiais marinheiros, já conhecedores da referida fibra⁽²⁷⁾.

Sobre sua manufatura ficamos entretanto sem notícias por-menorizadas. O mesmo memorialista aqui lembrado preconizava também a utilização da guaxima na confecção de lonas, brins, etc.

(23) Ms., livro 7, fl. 80 (1782), AN Rio.

(24) Cf. *Pub. AN Rio*, vol. II, págs. 120, 141-142.

(25) *Ibidem*, vol. III, pág. 58.

(26) Manuel Nunes DIAS, "Notícias da cultura industrial...", in *Rev. Hist.* (24), págs. 419-423. V. também *Pub. AN Rio*, vol. II, págs. 120, 141-142.

(27) José Henrique FERREIRA, "Memória sobre a guaxima", in *Memórias econômicas da Academia Real das Ciências de Lisboa*, tomo I, pág. 1.

Na cordoaria sua aplicação atingia apreciável escala. Na própria Holanda, país exportador de cordames, de que Portugal era consumidor, consta ter havido experiências com o aproveitamento da guaxima, pois foram enviadas amostras da fibra aqui no Brasil⁽²⁸⁾.

Pesquisas mais acuradas poderão revelar a escala de sua aplicação, crescendo, assim, a lista de sucedâneos brasileiros às matérias-primas estrangeiras importadas ou beneficiadas e industrializadas no exterior, para servir à construção naval portuguesa. Com respeito ao aproveitamento nesse sentido, a mencionada guaxima aparece em não poucos documentos da época⁽²⁹⁾.

Para a cordoaria, destinar-se-iam também outras espécies vegetais. O caroá, por exemplo, foi provavelmente usado em épocas anteriores ao próprio conhecimento da guaxima. Esse novo gênero de linho, bromeliácea que conta com inúmeras espécies, tinha suas fibras como substitutas do próprio linho, da juta e do cânhamo.

A sua nomenclatura é variada, "caroatá", "craquatá", "gravatá", "carauá", "coroá", "crauá", etc., que segundo os dicionaristas, são alterações de "caraguatá", cujas espécies vêm descritas em Jorge Marcgrave⁽³⁰⁾.

Seu aproveitamento provocou desusado interesse na Côrte, dando em consequência o imediato envio de correspondência indagadora sobre a possibilidade do seu beneficiamento, para servir, principalmente à confecção de enxárcias e velas.

Quer parecer-nos que somente muito mais tarde, sob o governo de D. Rodrigo José de Menezes e Castro, conde de Cavaleiros (1784 e 1788), seria incrementada a extração do "caruá", que naturalmente deve ser a mesma erva, para pro-

(28) *Idem, Ibidem*, pág. 1.

(29) "Epítome das vantagens que Portugal...", *apud* Myriam ELLIS. Um documento anônimo..., in *Rev. Hist.*, n.º 38, pág. 385.

(30) Sabemos que no Prata também cuidaram os espanhóis do plantio do "caraguatá" e do "guembé", pois a 6 de outubro de 1800, o vice-rei de Buenos Aires tinha notícias da parte do Governador Intendente do Paraguai sobre os excelentes resultados que se vinha obtendo no Paraguai com a fabricação de amarras, enxárcias e cabos das fibras daquelas plantas. Concede o vice-rei que se devia estimular aquêl fabrico em tôda a nação dada a carência de amarras de cânhamo que vinham sofrendo. Entretanto, pondera que apesar dêle e de seus antecessores já virem olhando com muito interesse para o assunto, os cabos e "calabrotes" de "guembé" só deveriam servir para o pôrto de Montevideú, onde os processos de amarrar os navios, mais o fundo "fangoso" (arenoso), a falta de "roze" (contactos) que pudessem destruir as cordas permitiam a utilização de cabos daquela erva (*Ms.* 200. Seccion Quinta, Audiencia de Buenos Aires, legajo 126. Archivo General de Indias, Sevilla).

veitação nas manufaturas ligadas à construção naval. Data daí a exportação de boas partidas desse produto para Lisboa. As informações do referido governador, diziam a respeito que havia em abundância diferentes qualidades de “caruá” naqueles sertões⁽³¹⁾. Em maio de 1786, para experiência, já eram enviadas as primeiras amostras para o Reino. Durante todo o governo de D. Rodrigo continuaram a ser enviadas numerosas partidas de caruá para Portugal.

A 8 de outubro de 1785 a Côrte endereçava um pedido de 5 ou 6 toneladas da planta “cravá”, que dava no Maranhão⁽³²⁾. Não seria o caroá? Com toda a certeza, dadas as várias corrutelas da palavra, muitas das quais registramos. Essa requisição, aliás, mostra bem a aceitação do linho em questão. Parece ter sido atendida só a 21 de setembro de 1786⁽³³⁾.

Vilhena falaria do caroá, cujos filamentos bastante rijos seriam semelhantes aos do linho. Menciona, também, o ananás, cujas fibras eram próprias para cordas.

Uma dessas espécies, idênticas ao caroá, o gravatá mereceria juntamente com o tecum (fibra rija e têxtil da palmeira tucum) o trato manufatureiro por iniciativa particular.

Após longas observações e experimentações dessas ervas, facilmente encontráveis no sertão da Bahia, houve um dos Patrões-mores da ribeira das naus do Salvador que se interessou pela sua exploração. Afirmava que êle e outros “entendidos” as tinham examinado reconhecendo que suas fibras ofereciam qualidades superiores às que vinham do Norte.

Depõe também o conde dos Arcos em favor dos mesmos vegetais, afirmando que as amarras feitas com suas fibras eram superiores às importadas que apodreciam mais rapidamente. O fato estava em que os cabos feitos com fibras de gravatá, se conservavam verdes mais tempo, quando molhados ou submersos. Não precisavam assim ser alcatroados, complementação indispensável aos cabos feitos com fios de linho importado.

Acrescia ainda a vantagem, segundo o mesmo depoimento, de que os cabos confeccionados com essas fibras pesavam muito menos (cêrca de 30 %) do que os tecidos de fibras que se costumava usar no Nordeste da Colônia⁽³⁴⁾. Essa superioridade beneficiava os compradores e os próprios marinheiros que lidavam com os cabos.

(31) Ms. 12.058, 12.133 e 12.148, Bahia, P.a.c., AHU.

(32) Ms., liv. 10, fl. 102 (1785), AN Rio.

(33) Cf. *Pub. AN Rio*, vol. II, pág. 142.

(34) Ms. 4.662 e 4.664, Bahia, P.a.c., AHU.

Antevendo as possibilidades comerciais dessa manufatura, pelo grande mercado consumidor que a empresa marítima portuguesa representava, como também pela perspectiva, nada inviável, de exportação para o Reino e para outras nações, evitando-se, por outro lado, a dependência em que sempre se achou nesse ponto Portugal, com cordoarias insuficientes, o capitão Tomás de Sousa, a quem já nos referimos e outros interessados, dirigiram um requerimento às autoridades competentes, onde esclareciam que baseados em sua experiência ocular sobre as ervas agrestes gravatá e tecum, se ofereciam para montar, à sua custa, uma fábrica de enxárcias, amarras e lonas. Chegavam a falar mesmo em fabricar treus, concorrendo, assim, com a tradicional indústria da comarca do Pôrto, além de outros produtos da mesma linha.

Encaminhando a el-rei essa petição, o conde dos Arcos teve ocasião de aconselhar a aceitação do que solicitava o patrão-mor, visto que as avultadas despesas com a instalação da fábrica correriam por conta do particular, como também se houvesse prejuízo com este não arcaria o erário régio, voltando-se à situação de antes.

Por sua vez, não achava aquela autoridade que fôsem exorbitantes os preços pelos quais a sociedade se obrigava a vender cada um daqueles gêneros, atendendo às despesas que teriam com a fábrica. Os preços requeridos eram os seguintes: tôda qualidade de enxárcias e amarras até 9\$000 réis; lonas de 30 varas até 10\$000 réis a peça; treus de duas larguras a 100\$000 a vara, e de uma a 50\$000 réis, por ser de gênero de mais utilidade e longa duração, não pesando tanto como o linho⁽³⁵⁾.

Como a construção dessa fábrica não implicaria a proibição das importações daqueles produtos haveria aí, segundo o mesmo conde, uma concorrência benéfica aos preços. Isto, entretanto, não o impediu de recomendar que se declarasse na concessão, que em nenhum tempo poderiam os beneficiados aumentar os preços propostos nas suas condições, podendo, no entanto, livremente diminuir-los, para provocar sua rápida colocação. Quanto ao tempo solicitado pelos requerentes, isto é, 10 anos, era razoável, pois em menos tempo não conseguiriam recuperar seus gastos.

Relativamente às condições requeridas para tal estabelecimento, todos os seus gastos e riscos seriam da parte do

(35) Ms. 4.662 a 4.664, Bahia, P.a.c., AHU.

interessado, a quem seria facultada a exploração industrial única pelo prazo de 10 anos. Facilitar-se-ia tudo quanto a referida fábrica necessitasse em material, aparelhamento, mão-de-obra, etc.

Proibir-se-ia, por sua vez, a tôda e qualquer pessoa explorar o mesmo ramo, sob a pena pecuniária de 800\$000 réis, além de total perda da fábrica e do que lhe pertencesse. As dívidas contraídas para com o estabelecimento poderiam ser cobradas executivamente como as da Fazenda Real.

Um grupo de funcionários reais, incluindo meirinho e escrivão, seria incumbido, juntamente com um dos Ministros da Relação do Estado do Brasil, de conhecer os foros, privilégios e aposentadorias pretendidos pela fábrica. Essa verificação seria feita quanto ao Intendente do estabelecimento, vencendo os funcionários gratificações que correriam por conta da mesma instituição.

Medidas de proteção seriam tomadas com relação ao gravatá e ao tecum, a fim de que tais plantas não fôsse destruídas ou cortadas sem licença. O consentimento para que se promovesse a extração dessas fibras só se daria para a finalidade têxtil, e os infratores seriam punidos com 400\$000 réis em benefício da Real Fazenda.

A venda das fibras só se faria à própria fábrica, pagando-se, no caso, o preço ajustado. Também se pedia que ao administrador, sócios e demais empregados da fábrica fôsse dado o gôzo dos mesmos privilégios concedidos aos rendeiros da Fazenda Real.

Como nos matos onde se procederia ao corte dessas ervas encontravam-se sempre índios hostis e negros amocambados, pedia-se à autoridade que concedesse aos empregados da fábrica o porte de armas proibidas, tanto ofensivas, quanto defensivas.

Seria também facilitado o arrendamento das terras de que necessitassem para aumento da produção daquelas fibras, possívelmente visando a promover plantações racionais.

Foi assim o govêrno do conde dos Arcos (1759) favorável ao estímulo do aproveitamento dêsses vegetais em escala comercial. As suas ponderações em favor dessa tentativa eram razoáveis, pois os peticionários no geral o eram também, salvo na cláusula em que procuram sacar sôbre o futuro, ao pedir que todos os requerimentos que seu administrador viesse a

fazer, motivados pelas necessidades da fábrica, fôssem “deferidos” pela autoridade competente⁽³⁶⁾.

Quanto ao tecum, objeto do interêsse da petição a que vimos nos referindo, pouco se sabe de sua aplicação na época. Como na Bahia as cordas confeccionadas com fibras de tecum tinham boa aceitação, procurou-se localizar essa planta também na capitania do Rio para ser dado naturalmente idêntico aproveitamento⁽³⁷⁾. Em São Paulo, no início do século XIX, se sabe também de experiências para seu aproveitamento⁽³⁸⁾.

É na segunda metade do século XVIII que notamos geral interêsse pelas plantas têxteis brasileiras. A Real Fábrica de Cordoaria deve ter sofrido, e isto parece inquestionável, sensível influência dêsses sucedâneos nacionais.

Sôbre a cultura do linho-cânhamo, recomendada por Azeredo Coutinho semeado em 1755 na Bahia, sabemos que os resultados foram infrutíferos, por serem velhas as sementes enviadas. Comprometia-se um plantador experiente a novamente proceder à tentativa, desde que viessem do Reino sementes novas, em vasilhas de vidro, bem tampadas, a fim de não se deteriorarem⁽³⁹⁾.

Em 1798, a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos remeteu várias cartas para o governador de São Paulo, Antônio Manuel de Melo Castro e Mendonça, transmitindo as ordens de el-rei, para que aquela autoridade estimulasse por todos os meios, a cultura do linho-cânhamo na capitania, particularmente nos campos de Curitiba e Paranaguá, o que seria considerado inestimável serviço a Sua Majestade.

Pediam-se remessas de grandes quantidades para o Arsenal Real da Marinha. Nesse sentido, comprometia-se a autoridade régia a atendê-las e dava ordens para que tudo fôsse facilitado, remetendo inclusive ao governador de São Paulo exemplares de um impresso sôbre a cultura do linho-cânhamo⁽⁴⁰⁾.

Acreditamos mesmo que a difusão do cânhamo representou mais tarde uma concorrência à guaxima. Correspondência régia de 14 de agosto de 1784 mostrava ser o linho obtido da

(36) Ms. 4.662 a 4.664, Bahia, P.a.c., AHU.

(37) Ms., liv. 9, fl. 80 (1784), AN Rio.

(38) Ms., São Paulo, P.a.n.c., caixa 5A (1803), AHU.

(39) Ms. 1.696 a 1699, Bahia, P.a.c., AHU.

(40) Cód. 424, Conselho Ultramarino, AHU. V. também *Pub. AN Rio*, vol. II, pág. 250.

guaxima bastante inferior ao do cânhamo de Santa Catarina, que chegava a assemelhar-se ao da Rússia.

Entre o cultivo de um ou outro dava-se preferência ao cânhamo. Dois anos antes, em 1782, correspondência datada de 9 de março dirigida ao vice-rei mencionava o envio de sementes de cânhamo, a fim de que se difundisse sua cultura (41).

Aliás, no tocante a êsse linho já no século xvii ordenava el-rei, em carta de 20 de junho de 1626, que se enviassem do Reino sementes para serem semeadas no Rio de Janeiro e em outras capitánias, a fim de se obter linho-cânhamo em abundância para uso das armas reais (42). Em outra carta de 29 de julho de 1626, tratou-se do envio de três moios de linhaça para a mesma finalidade (43). Em 1698 continuariam essas plantações, conforme nos mostra o aviso de 23 de dezembro (44).

Em 24 de outubro de 1784 insistia-se ainda nessa cultura, mesmo em caráter experimental, na capitania do Rio de Janeiro. Deveria ser semeado em diversos lugares e épocas, para se apurar os mais convenientes (45).

Quanto às tentativas de plantações de cânhamo na Bahia, no ano seguinte de 1785 temos informações através de um officio do governador D. Rodrigo José de Meneses no qual diz que as sacas de sementes de linho-cânhamo e donzela que lhe tinham sido remetidas no ano anterior permitiram que se fizesse o seu plantio. Entretanto, só vingaram as de donzela, pois as do cânhamo não chegaram nem a nascer, achando aquela autoridade que estavam estragadas. Solicitava outrosim que lhe fôsem remetidas sementes do Rio de Janeiro e também do Reino, acondicionadas em latas ou vidros bem tapados para outras tentativas, ao mesmo tempo que procurava interessar os colonos no seu plantio, procurando mostrar-lhes as vantagens que teriam disso (46).

O interêsse do referido governador em tórno da cultura do linho não ficou nisso entretanto. O linho-donzela que

(41) Ms., livro 7, fl. 53 (1782), AN Rio.

(42) Ms., Bahia, 1.^a série, P.a.n.c., caixa 1, pasta de 20/6/1626, AHU. V. também *Pub. AN Rio*, vol. III, pág. 52.

(43) Ms., Bahia, 1.^a série, P.a.n.c., caixa 1, pasta de 29/7/1626, AHU.

(44) *Pub. AN Rio*, vol. I, pág. 118.

(45) Ms., livro 9, fl. 144 (1784), AN Rio. V. também *Pub. AN Rio*, vol. II, págs. 132, 198, 203, 222, 225, 231, 241, 246 e 258.

(46) Ms. 11.718, Bahia, P.a.c., AHU.

havia sido colhido com êxito, e cujo plantio obedeceu às instruções contidas num “livrinho” que havia sido remetido àquela autoridade para êsse fim, acabou por apodrecer. Diante dêsse insucesso, D. Rodrigo solicitou à Metrópole que se lhe enviasse alguém realmente prático naquela cultura. Em resposta foi informado que o prêso Manuel Rodrigues da Costa, que estava condenado a 10 anos de galés, mas que seria para tanto sôlto, era a pessoa indicada para ser remetida ao Brasil com a finalidade de ensinar aos colonos a cultura dos linhos cânhamo e donzela, pois era lavrador e conhecedor do assunto. Para isso se lhe dariam no Brasil \$60 réis por dia, destinados ao seu sustento. Levaria do Reino os instrumentos necessários ao trato do linho⁽⁴⁷⁾. Como trouxera pouco linho, o governador pediu à Metrópole mais para que fôsem cultivados em maior escala. Em 1788, entretanto, o governador parecia desanimado com os resultados que se obtiveram até então com a cultura do linho⁽⁴⁸⁾.

Êsses resultados negativos que não corresponderam às esperanças daquela autoridade provinham principalmente de Ilhéus, onde apesar de ter nascido com muita fôrça, não demorou em definir, quando não foi destruído pelas formigas e coelhos, conforme no-lo relata um lavrador local.

Houve em Ilhéus várias tentativas infrutíferas de plantio durante alguns meses e inclusive em terras mais altas, ou nas úmidas e alagadas⁽⁴⁹⁾.

As recomendações metropolitanas para o incremento da cultura do linho-cânhamo vinham sendo dirigidas aos governadores desde 1780. Entretanto o ouvidor da Comarca de Ilhéus acabara por concluir que diante do insucesso a que chegaram as experiências de Manuel Rodrigues da Costa, isso em 1788, era de melhor alvitre tentarem-se outras plantações como arroz, cacau, café e algodão em lugar do cânhamo⁽⁵⁰⁾.

Não obstante, el-rei não esmoreceu nessas tentativas, pois dois anos depois em março de 1790, a fragata *S. João Batista* trazia ao Salvador dois pequenos caixotes contendo sementes de linho-cânhamo, que fôram distribuídas pelo governador D. Fernando José de Portugal em várias capitânicas, a fim de que se reiniciassem as experiências com seu plantio⁽⁵¹⁾.

(47) Ms. 11.853, 11.856, 12.129, Bahia, P.a.c., AHU.

(48) Ms. 12.815, Bahia, P.a.c., AHU.

(49) Ms. 12.816-12.817, Bahia, P.a.c., AHU.

(50) Ms. 12.954-12.955, Bahia, P.a.c., AHU.

(51) Ms. 13.720, Bahia, P.a.c., AHU.

Também do Rio Grande do Sul, em correspondência de 8 de outubro de 1785, chegavam notícias dos bons resultados alcançados com a cultura do cânhamo, solicitando-se informações sôbre a possibilidade do envio do referido linho para a Côte (52). Aliás, de tôdas as tentativas para o desenvolvimento da cultura dêsse linho, em diferentes locais da Colônia, parece ter sido a do Rio Grande do Sul a que obteve melhores resultados (53).

A difusão da cultura do cânhamo foi portanto razoável e não demoraram a chegar encomendas da Metrópole. É o que se comprova através de uma requisição datada de 21 de novembro de 1795, reclamando tôda a produção de cânhamo disponível no Rio de Janeiro e no Rio Grande do Sul, em nome do Arsenal da Marinha de Lisboa (54). Aliás, esperava-se no final do século XVIII suprir integralmente a *Real Fábrica da Cordoaria e Lonas* com o cânhamo, remetido principalmente do Brasil.

Mas não parariam aqui as ervas aproveitadas na cordoaria.

Não temos infelizmente, maiores notícias sôbre suas experiências de plantio e manufatura. O carrapicho, por exemplo, chegou a merecer também alusão, devido à sua durabilidade (55).

Há também referências ao aproveitamento das fibras do malvaíscio, planta cujo linho foi descoberto em 1790 (56). O timbó, conhecido pelas suas propriedades tóxicas empregadas pelos índios para tinguir os peixes, chegou a ser apontado como sucedâneo da rota da Índia. Os seus cipós, rijos e flexíveis, quando fendidos (e podiam sê-lo até em quatro partes), davam fio de boa resistência (57).



Do sistema de velames decorria tôda uma série de cuidados que os armadores deviam tomar, não só durante a construção dos navios como durante a navegação. Para essas exigências no preparo e disposição dos diferentes materiais e peças das

(52) Ms., livro 10, fl. 102 (1785), AN Rio. V. também João Afonso CÔRTE REAL, "Testemunho de ação ultramarina na regência de D. João VI", in *Studia*, n.º 13 e 14, pág. 285.

(53) *Pub. AN Rio*, vol. III, pág. 61.

(54) Ms., livro L7, fl. 101 (1796), AN Rio.

(55) *Doc. Hist.*, vol. xxxiv, pág. 207.

(56) Ms. 13.766, Bahia, P.a.c., AHU.

(57) Gabriel SOARES, *Notícias do Brasil*, vol. II, pág. 81.

embarcações, orientavam-se também os recursos naturais da Colônia.

Assim para a confecção e conservação das velas mastros e cabos, como para evitar os naufrágios, encontrava-se excelente matéria-prima aqui no Brasil.

Para as mais diferentes finalidades, os sucedâneos nacionais iam atendendo, na medida em que a atenta observação e experiência apontavam as aplicações às tarefas dos arsenais baianos. Nesse sentido, as plantas resiníferas passaram a merecer particular atenção. Como não existisse breu na Bahia e os navios da Carreira dêle muito necessitassem, lançou-se mão de uma resina branca, encontrada sob a casca de uma árvore chamada camaçari, própria das terras baixas e arenosas da orla litorânea.

Um dos nossos mais argutos cronistas refere-se a ela, considerando a sua resina tão grossa quanto a terebintina de bêta, além de bem pegajosa, pois só saía das mãos de quem com ela lidasse mediante a aplicação de azeite quente⁽⁵⁸⁾.

As referências à obtenção de substâncias betuminosas são muito vagas. Entretanto, é inegável que a construção naval requisitou grande quantidade de pez para seus trabalhos, pois uma caravela necessitava de 35 a 40 arrôbas de breu.

Um penetrante estudioso da economia colonial mencionava a existência nos sertões de Pernambuco, Rio Grande do Norte e Ceará de breu destilado de várias árvores pelo simples calor do sol, como gomas e resinas, benjoim e outras essências de grande utilidade⁽⁵⁹⁾.

Note-se que no Arsenal da Marinha de Lisboa, existiu mesmo uma *Casa do breu*, da qual o Museu da Marinha guarda ali expressivo documentário.

Dado o grande número de madeiras conhecidas e aproveitadas, é bem possível que fôsse fácil e mesmo comum a destilação de diversas espécies para a obtenção de produtos residuais que substituíssem o breu ou resultassem no alcatrão. Seriam empregados para untar as capas dos mastros e outras partes das embarcações, incluindo as enxárcias, de cuja apli-

(58) *Idem, ibidem*, pág. 81.

(59) Azeredo COUTINHO, *Ensaio económico...*, pág. 25.

cação os ingleses tinham o segredo, além do trato da estôpa para vedação.

Não há dúvida quanto à fabricação de breu na Bahia. Diz um cronista que mesmo quando se conseguisse o breu, deveria entrar no seu cozimento certa porcentagem de “resina graxa da terra”. Na falta de resina segregada pelos vegetais, poder-se-ia aplicar a graxa de peixes como o tubarão, as lixas em geral, além das baleias, que eram comuns nas costas baianas. Era a mesma graxa que se utilizava na iluminação dos engenhos⁽⁶⁰⁾.

Para obtenção de breu de madeiras resinosas, sabemos que se empregava o vinagre do Reino.

Outros sucedâneos ainda foram sendo conhecidos, como o amapá, cuja madeira, uma vez picada, destilava um leite muito alvo, que dava uma espécie de breu se fervido, ótimo para “crenar” embarcações, isto é, para as tarefas de reparação da quilha⁽⁶¹⁾.

Em 17 de março de 1550, o provedor-mor Antônio Cardoso de Barros passava ao tesoureiro uma ordem de pagamento em favor de Francisco Pinto, morador na povoação do Pereira, na importância de 3\$150 réis, em dinheiro, devido por 31 1/2 canadas de azeite de peixe, que fôra utilizado no “concerto das caravelas de Sua Alteza”⁽⁶²⁾. Aliás, referências como essa não são difíceis de encontrar-se comprovando, em boa parte, o emprego do azeite na composição de matéria necessária ao querenar dos navios. Chegou-se também a exportar para o Arsenal Real de Lisboa grande quantidade de azeite de peixe que seguia acondicionado em pipas⁽⁶³⁾.

Outro tanto se dava com a cêra que se obtinha na Bahia, pois entre os materiais fornecidos à ribeira constava sempre a “cêra da terra”. Mas, não ficam nesses materiais o que a flora e a fauna baiana ou litorânea tinha a oferecer.

Da umbaúba, morácea contraditória na região, aproveitavam-se as hastes, uma vez destruídos os septos, como bombas aspirantes, das quais é escusado encarecer a importância para as tarefas de trasvasamento de água dos porões dos navios, nos casos de ameaça de naufrágio, lançamento de embarcações ao mar ou mesmo durante o querenar⁽⁶⁴⁾.

(60) Gabriel SOARES, *Notícias do Brasil*, vol. II, pág. 81.

(61) *Cartas de Vilhena*, vol. II, pág. 744.

(62) *Doc. Hist.*, vol. XIV da série, pág. 186.

(63) Ms. 19.695, Bahia, P.a.c., AHU.

(64) Gabriel SOARES, *Notícias do Brasil*, vol. II, pág. 69.

Costumava-se na Bahia utilizar essas bombas particularmente nos navios menores. Com tôda a certeza, foram elas que se empregaram nas embarcações da Carreira, onde a tarefa das bombas, nos momentos em que faziam água, era das piores, esgotando tôda a força humana disponível. Afirmavam os cronistas que os marinheiros preferiam a morte a ter de enfrentar o trabalho das bombas.

Interessante lembrar a propósito o curioso invento de uma máquina de tocar bombas sem o auxílio do homem que Hipólito José da Costa Pereira ofereceu à consideração da Real Academia Portuguesa, provávelmente entre 1798 ou 1799 e sobre o qual entretanto não conhecemos maiores pormenores⁽⁶⁵⁾.



Da extensa enumeração de matérias-primas, peças, implementos e material diverso aproveitados no estaleiro baiano para fabricação, reparos e funcionamento dos navios da Carreira da Índia, resta-nos ainda fazer menção das velas.

Os tecedores empregavam geralmente para a confecção de velas, a lona e o pano de treu, cozidos no próprio arsenal pelo mestre-alfaiate. Desde épocas afastadas da colonização foi sendo empregado também o algodão para êsse mister. Obtinha-se com êle um pano grosso, durável e ao mesmo tempo leve, próprio portanto para a fabricação de velas.

Considerando a quantidade de hábeis tecedeiras de algodão na Bahia, o que vem comprovado nas crônicas e documentos, podemos aceitar que as requisições do estaleiro tenham estimulado a algodoaria doméstica, que atendia encomendas e trabalhava por conta própria. Até mesmo em outras capitanias houve correspondência às necessidades do Salvador nesse sentido.

Em Ilhéus, por exemplo, o feitor Jorge Martins recebeu em 22 de novembro de 1550 autorização para pagar "a Jymes Romr.º", morador daquela capitania, 6\$080 réis em dinheiro por uma vela e cordas que lhe haviam sido comprados "para os Navios de Sua Alteza"⁽⁶⁶⁾. Prova-se assim a penetração no interior de pequena economia ancilar, estimulada pelo estaleiro do Salvador. Onde a matéria-prima abundasse e os moradores

(65) Hipólito José da Costa PEREIRA, *Descrição de uma máquina para...*

(66) *Doc. Hist.*, vol. XIV da série, pág. 294.

reconhecessem compensação para um trabalho manual feito em sua propriedade, costumava-se atender às encomendas vindas da capital da Colônia.

Em 1644 fazia-se uma referência, talvez não a única, ao algodão produzido no Pará e Maranhão, para confecção de velas, além de cabos, estôpas, óleo e pez, o que permitia que somente o ferro para âncoras e fechaduras, constituísse produto de importação obrigatória para construção naval⁽⁶⁷⁾.

Podemos portanto reconhecer que várias manifestações manufatureiras tiveram lugar na Colônia, mercê da existência de matéria-prima aproveitável e do desenvolvimento das construções e serviços de reparos navais. Acreditamos que essas atividades só não atingiram a escala de produção desejável devido, entre outros motivos, à política governamental de proteção às atividades semelhantes que se desenvolviam na Metrópole.

(67) Carta de João de Almeida, AHU. Pará (19-maio-1644), *apud* Frédéric MAURO, *Le Portugal et l'Atlantique au XVIIe siècle*, pág. 44.

5

Mão-de-obra

Numa sociedade colonial, submissa a asfixiante regime econômico, e hipotrofiado o fenômeno urbano por nítida dominância rural, as atividades profissionais vêem falecer seus maiores estímulos.

Não eram muitos aquêles que se animavam, no Brasil, a trabalhar profissionalmente. As necessidades citadinas não chegavam a compensar nem o trabalho por conta própria, nem o salariado. As melhores oportunidades lucrativas para o profissional competente poderiam residir quando muito na indústria açucareira. Entretanto, até mesmo essa indústria contava com a mão-de-obra escrava que na época podia sem dificuldade ser arrebanhada para o artesanato e facilmente informada das técnicas exigidas para as necessárias tarefas, contribuindo dessa maneira ainda mais para afastar o interesse do branco por esse tipo de atividade.

Para mais estiolar o mercado de ofertas profissionais, veio a mineração, com tôda uma cauda de conseqüências no mesmo sentido.

Nessa situação, é crível que o estaleiro do Salvador se tenha ressentido da carência de mão-de-obra, o que aliás, ocorreu também com os estaleiros de Belém do Pará e do Rio de Janeiro.

A atividade metropolitana concorrente, não se achando em perfeita florescência, tinha, contudo, as suas ambições, que não lhe consentiam prescindir nos arsenais reais de homens cuja habilidade profissional era rara.

De sorte que a concentração dessa mão-de-obra se fêz mo-rosa, não obstante ser provável que a sua maior promoção tenha partido da iniciativa oficial.

É a começar do século xvii que se tem mais notícias da chegada de “oficiais mecânicos” navais. A vinda desses operários nunca foi em quantidade suficiente para atender as necessidades do estaleiro baiano, mesmo porque, a alta capacidade que se exigia deles constituía, também, um motivo para impedir concurso mais rápido ou numeroso.

Datava de fins do século xvi, coincidindo, portanto, com a decadência da marinha lusitana, a acusação de que os naufrágios, em grande parte, eram motivados pela má fabricação das embarcações.

Construídos para maior porte, tendo em mira volumosa carga e fretes mais compensadores, os navios foram apresentando piores condições de estabilidade e graves imperfeições na armação e calafetagem. Desta situação, cabia boa parcela de responsabilidade a profissionais inábeis (1). E estes serviam, tanto no Reino, quanto em suas colônias.

Em 1704, lançou-se ao mar a nau *Nossa Senhora da Vitória*, comandada por José Pereira, que fôra fabricada no arsenal baiano. Não chegando a fazer-se ao largo, a embarcação começou a estalar e perder o equilíbrio. Na altura do Vazabarris acabou por encalhar rompida a própria amarra. Abandonada pela tripulação, é provável que nem a carcaça tenha sido aproveitada. Dêsse custoso desastre foi incriminado o mestre Francisco Martins, por ter orientado a construção sem nunca “ouvir qualquer espécie de conselho”, bem como à escassez de carga, assim ordenada pelo referido profissional, e que teria provocado o desequilíbrio (2).

Ainda com respeito ao mesmo problema, ao cuidar-se em 1629 da fabricação de galeões na Bahia, reconheceu-se ser necessário mandar buscar mestres e oficiais na Espanha, pois os da ribeira do Salvador não possuíam capacidade profissional para atender a trabalho de tal porte (3).

Não oferece dúvida o fato de que outras causas também concorriam para o alto índice de naufrágios: a piratagem; as pestes a bordo; a incompetência dos pilotos; a negligência na carregação, com o leve em baixo e o mais pesado em cima, o que não só tirava a estabilidade, como partia a embarcação ao meio; o excesso de carga; as acometidas dos inimigos; os

(1) J. Lúcio de AZEVEDO, in *História de Portugal*, edição monumental, 5.º vol., pág. 297.

(2) Ms., Papéis vários, cód. 891 (K VIII II), fls. 496-498, t. 28, Casa de Cadaval.

(3) *Livro primeiro do governo do Brasil*, pág. 45.

incêndios, quando não o fato do Conselho Ultramarino entregar muitas vèzes o comando dos navios a nobres bisonhos nas coisas do mar, ocorrência que não se dava, por exemplo, com os armadores particulares que transitavam na Carreira, os quais não hesitavam em recrutar para o comando de suas embarcações homens plebeus, mas competentes no comércio e na arte náutica.

Num Regimento datado de 1570, el-rei D. Sebastião determinou que os pilotos, mestres, marinheiros e bombardeiros das naus da Carreira fôsem providos, pelo provedor dos Armazéns Reais, entre pessoas que tivessem a experiência de navegação naquela Carreira e nos cargos respectivos.

Aquêlê funcionário deveria agir com tôda a diligência, evitando as pessoas que pretendiam obter os referidos cargos mediante compra ou recompensa de qualquer espécie, o que nos dá uma idéia dos processos de provimento para cargos de que dependia o êxito da empresa náutica, uma vez que pelo mesmo Regimento el-rei se reservava o provimento dos cargos de capitães (4).

Até mesmo o bruxedo era responsabilizado por certos sinistros. A mulata "Breatiz Corea", denunciada na Visitação do Santo Officio, na Bahia, mereceu de sua denunciante a seguinte revelação: "e assim mais ouviu dizer que a ditta mulata indo daqui pera o reino levava no navio dentro em huã botija tres cobras, e o fez arribar" (5). Caso idêntico, é o de Maria Gonçalves, de alcunha "Arde-lhe-o-rabo", feiticeira que "dixe mais que por dous cruzados que lhe derão fez arribar pelo poder do diabo hum navio que hia desta Bahia para Portugal" (6).

A verdade é que mesmo nos levantamentos estatísticos apurados, verifica-se como, mais do que aos inimigos, os naufrágios eram devidos à precariedade dos navios e à imperícia dos pilotos.

Voltando porém ao mercado de oferta profissional, cabe dizer que se o mesmo era escasso devido às deficiências da própria estrutura socioeconômica do regime colonial, insuficientes também eram, por outro lado, os estímulos oficiais a êsse aliciamento.

(4) Ms. 54, 3.º vol., livro III da Casa da Índia, Arquivo Geral da Alfândega de Lisboa.

(5) *Visitação do Santo Officio*, Denunciações da Bahia, págs. 385, 413.

(6) *Ibidem*, pág. 432.

O incentivo para atrair operários de alto padrão existia por vários motivos e de diferentes formas, sem que, todavia, correspondesse plenamente às necessidades reais.

Reconhecendo a importância desses profissionais, cujo trabalho se ligava diretamente ao êxito da empresa colonial, as autoridades do Brasil, atendendo em muito, nesse sentido, as do Reino, tomaram providências frequentes, não só prestigiando esses homens, como procurando aumentar seu quadro.

O recrutamento mais comum era feito na península, pois se procuravam homens já experientes e altamente capazes, dificilmente encontrados na Colônia.

Acreditamos mesmo que se fôsse possível uma estatística das profissões dos "oficiais mecânicos" entrados no Brasil (Bahia), nos séculos xvii e xviii, haveríamos de verificar que vários se ligavam direta ou indiretamente à construção naval.

Em verdade, muitos serviam também a outros setores de atividade, tanto no meio urbano quanto no rural. Era o caso dos carpinteiros, serradores, tanoeiros, ferreiros, serralheiros, carreiros, etc. Como, no geral, era muito mais vantajoso a esses profissionais servir nos engenhos, construções imobiliárias e quefazeres de vária ordem, tinham lugar conflitos de interesses locais na sua requisição, quando, invariavelmente, a autoridade fazia valer a sua força em benefício da economia oficial.

Mesmo identificando porém a entrada desses operários qualificados com o serviço que prestaram aos outros ramos de atividade, o motivo da sua vinda e o destino que lhes era dado pelo menos oficialmente, cremos-los comprovativos dessa assertiva.

Uma solução tentada pelas autoridades na própria Colônia, para atender à escassez de trabalhadores qualificados nas tarefas do estaleiro, foi a da sua formação técnica obrigando os oficiais que ensinassem "mossos, como sempre fizerao". Passou-se também a ordenar, em diferentes épocas a compra de escravos, especialmente destinados à aprendizagem de calafetagem, carpintaria e serraria naval (7).

Houve ocasiões em que se compraram dentre os escravos aquêles que já eram oficiais, como calafates e carpinteiros, aproveitáveis por conseguinte e imediatamente na prossecução ou conclusão de trabalhos iniciados na ribeira (8).

(7) *Doc. Hist.*, vol. lxxviii, pág. 193; *Pub. AN Rio*, vol. iii, pág. 142; *Ms.* 23.733, Bahia, P.a.c., AHU.

(8) *Ms.* 1.626-51-ix 30, fls. 2 v., Bib. Ajuda.

Aliás a colaboração prestada pelos escravos negros aos serviços do estaleiro baiano, mediante o aprendizado dos ofícios ali exigidos, constituía sistema já comum no resto da Colônia.

Os negros não encontravam geralmente dificuldades em se tornar hábeis profissionais, e a sua presença, em quantidade e mesmo a qualidade, passou a figurar, com freqüência, na ribeira do Salvador⁽⁹⁾.

Quando alugados pelos seus senhores para o arsenal, os soldados recebidos lhes pertenciam. Mas é provável que muitos dêses escravos, pela sua reconhecida aptidão no ofício, acabassem conseguindo propinas. Pelo menos deviam ser recompensados, pois sabe-se que foram concedidas alforrias a escravos oficiais de construção naval⁽¹⁰⁾.

No arsenal do Salvador, costumavam receber em paga um tostão por dia. A remuneração ali recebida, entretanto, nem sempre foi aceita como ideal. Em 1668, houve protestaçaõ de senhores que mandaram seus escravos servir em Matoim, onde também se praticavam reparos e construções navais. Alegavam que haviam sido pagos 6 vinténs a escravos que prestavam idêntico mister aos administradores da Companhia Geral, excluindo a alimentação que lhes foi também propiciada.

Como os referidos cativos se encontravam fora de suas casas e trabalhavam dia e noite, não respeitando sequer os domingos ou dias santificados, argumentavam os senhores que era de justiça uma remuneração melhor.

Consultados nesse sentido replicaram os administradores da Companhia Geral que haviam pago meia pataca por dia, isto sem refeição. Quando acontecia fornecerem a refeição, davam de jornal 120 réis por dia. A essa consulta seguiu-se um despacho do provedor-mor aceitando e determinando êsse pagamento, como o devido, isto é, como o adotado pela Companhia Geral, mais as férias⁽¹¹⁾.

A forma que se tornou mais vulgar para o acesso ao trabalho cativo no estaleiro baiano deve ter sido a de locação

(9) Houve entretanto um caso em 1762, de discriminação racial contra os escravos negros que embora denunciada e justificada pelo acusado de que os oficiais prêtos costumavam ser introduzidos no arsenal pelos mestres brancos, a fim de que êstes passassem a atender serviços dados por particulares, não nos convence, pois o próprio argumentador considera injusto o aproveitamento dos negros, enquanto houvesse brancos e mulatos aptos àqueles trabalhos (Ms. 5.806-5.810, Bahía, P.a.c., AHU. Vide também 6.347-6.348).

(10) Sousa VITERBO, *Trabalhos náuticos dos portugueses*, II parte, pág. 56.

(11) *Doc. Hist.*, vol. XXII, pág. 243.

de serviços por parte da autoridade. Aproveitar-se-iam tanto os negros ladinos, quanto os boçais, que apenas serviam a trabalhos que dependessem da força bruta, pois havia tarefa para todos.

No século XIX (10/7/1802) o príncipe-regente interessou-se pela compra de negros escravos para se formarem como aprendizes, que viessem a dar bons carpinteiros de machado e bons calafates, podendo aspirar até, depois de 2 anos de prática ao oficialato no Arsenal da Marinha do Salvador, o que afastaria a dependência em que sempre se colocara aquela repartição dos oficiais brancos, que exigiam altos salários.

Ouvido a respeito dêsse plano, o governador pediu conselho ao Intendente da Marinha e Armazéns Reais, que abo-nou a idéia, referindo-se, à experiência que já havia nesse sentido, com bons resultados.

Ponderava-se, contudo, que deviam ser adquiridos na Costa da Mina apenas rapazes prêtos fortes e aptos para officios como aquêles, não se sujeitando a autoridade à escolha dos mestres dos navios, pois costumavam apartar para si os melhores escravos (12).

Aliás, houve nesse sentido quem alvitrasse ser mais aconselhável serem escolhidos e comprados na própria Bahia, preferindo-se negros que falassem a língua geral, livres de bexigas, de 12 a 14 anos de idade, pois serem comprados na Mina implicaria em riscos, jogos de interêsses e falta de escrúpulos dos intermediários, apesar de ficar menos oneroso, para a Fazenda Real (13).

A formação dêsses quadros de profissionais, lançando-se mão do elemento cativo, trazia vantagens à Real Fazenda, pois esta passaria a contar com mão-de-obra especializada, relativamente módica, num meio onde a sua requisição era difícil.

Não era a solução ideal, que residiria no contrato de pessoal estrangeiro. Atendia, contudo, a prazo, às contingências com que lutava a construção naval. Conviria mais sua aquisição do que a simples locação, que era sujeita à vontade dos senhores, e tinha cotação de aluguel, desvantajoso para a autoridade régia, desde que a concorrência dos serviços escravos não favorecia sempre o estaleiro.

(12) *Ofício do governador Francisco Menezes ao Visconde de Anadia*, datado de 10 de julho de 1802; Ms. 23.733-23.734, Bahia, P.a.c., AHU.

(13) Ms. 23.734, Bahia, P.a.c., AHU.

Mesmo em favor de empreendimentos oficiais procurava-se subtrair ao estaleiro a cessão de escravos, negros forros e até criminosos, que assim não chegavam a atender à ribeira das naus. Foi o que reclamou, em relatório, o governador D. João de Lencastre, afirmando que êles, escravos, seriam mais úteis na oficina de salitre do que na construção de navios (14).

Também no Rio de Janeiro a Fazenda Real mostrou-se interessada em comprar negros, para aprenderem o officio de calafates e carpinteiros, com a finalidade de servir no arsenal (15). E é provável que em outras capitánias se adotasse o mesmo expediente.

Mas a carência de trabalhadores foi sempre grande para a intensa atividade do estaleiro baiano, voltada, em grande parte, para reparos e construção de navios da Carreira. Prova disto é o emprêgo dos condenados a galé na ribeira.

A êses sentenciados, talvez fôsse até mais suave o regime de trabalho no arsenal. Próximo à ribeira foi adquirido um sítio, que passou a servir de moradia para os desventurados. Seu trabalho, como é natural, devia ser objeto de uma disciplina especial, para o que a contigüidade da morada não deixava de ser interessante.

Dada uma certa influência indígena no bom emprêgo ou aplicação de matérias-primas e até mesmo em técnicas e expedientes válidos para a construção naval, como se viu em capítulo anterior, é bem provável tenha sido utilizado também o aborígine na faina do estaleiro.

Em Belém do Pará, chegou a ser documentada a sua presença nos trabalhos náuticos. Na Bahia, não conseguimos tal, muito embora se saiba que no corte da madeira êles eram "excellentes carpinteiros de machado", o que já nos mostra sua ligação com o complexo manufatureiro que ora estudamos.

Embora nem sempre com o consentimento das autoridades, era costume ajustar moleques, alugados a meia pataca, para as tarefas mais simples da ribeira.

Restaria considerar se tantos operários improvisados ou constringidos aos trabalhos do arsenal não contribuíram para

(14) Ms., *Papéis vrios*, cód. 1.087, (K VIII ik), fls. 505-507, t. 27. Casa de Cadaval.

(15) Ms., liv. 22 (1801), fl. 56. Correspondência da Côrte de Portugal com os Vice-reis do Brasil, no Rio de Janeiro, AN Rio.

as imperfeições das construções navais e dos conseqüentes desastres.

Para os trabalhos de pregaduras dos navios, não se dispunha a colaboração dos ferreiros que serviam nas tendas dos engenhos.

A contratação no exterior de profissionais especializados, expediente notório na indústria portuguesa de construção naval, deve ter ocorrido, embora em menor escala, no pórtico do Salvador. Pelo menos alguns italianos, mestres de querenar, ali estiveram servindo. Como também nos foi possível encontrar a proposta que D. Manuel Álvares Barna, espanhol, fez ao rei português em julho de 1761, para dirigir a construção de navios no estaleiro baiano, afirmando nesse sentido que sua administração representaria para a Fazenda Real uma economia de 50.000 cruzados em cada navio. Para justificar essa proposta invocava seus conhecimentos de engenharia naval e apontava várias providências que deveriam ser tomadas na construção de embarcações sob sua responsabilidade⁽¹⁶⁾.

Outro elemento que não ficou ausente, com toda a certeza, do quadro do pessoal da ribeira foi o cristão-nôvo, cuja habilidade nas coisas marítimas era reconhecida. Grande número de emigrados ou degredados para o Brasil, estiveram na Bahia, e possivelmente em seu estaleiro, embora não tenhamos em nossas pesquisas encontrado documentos que provassem sua presença na construção naval.

Mas, a contribuição desses elementos adventícios somada aos recursos enumerados, aqui mesmo adotados, não chegou a atender *in totum* as crescentes necessidades de pessoal que a atividade naval tinha.

Houve sempre flagrante desproporção entre o movimento de navios da Carreira, e de outra procedência, que recorriam ao estaleiro do Salvador, além das encomendas de construção naval, e a capacidade material e humana do arsenal.

A crise de pessoal chegou a exigir das autoridades, muitas vezes, drásticas providências, para poder atender a tempo, os reparos e os trabalhos de fabricação de navios. É que, não somente havia na praça um número de profissionais aquém da procura, como também costumavam furtar-se à prestação de serviços na ribeira, onde o ganho era menor que o oferecido

(16) Ms. 5.341-5.342, 5.403-5.635, Bahia, P.a.c., AHU. Esse espanhol revelara que tinha grande prática no assunto, por ter servido na Espanha e França à construção naval.

pelos particulares. Não obstante, quase sempre a ribeira contou com os seus mestres oficiais e com a colaboração de mestres particulares⁽¹⁷⁾. Arredados, ainda que temporariamente, de seu habitual emprêgo, os referidos profissionais tinham evidente prejuízo.

Por outro lado, muitos oficiais da ribeira do Salvador chegaram a atender a trabalhos particulares na cidade, no Recôncavo e até em outras capitânias. Essas situações explicam os expedientes usados para o recrutamento do pessoal.

É indispensável lembrarmos ainda que isto tudo ocorria numa capitania que devia possuir o maior número de profissionais da arte náutica de tôda a Colônia.

No tempo de Gabriel Soares, havia no Salvador cêrca de duas dúzias de oficiais de calafates, além dos que as naus traziam como seus e dos muitos negros já práticos nesse mister.

Em navios podres, desgastados pelo uso, era comum que no oceano exigissem os adúbios de galagala para assentamento do ferro e do cobre, além das tarefas próprias à carpintaria. Assim, todos os navios da Carreira deviam levar a bordo profissionais, como carpinteiros e calafates.

Uma lei do tempo dos Filipes dada em Madri, a 17 de março de 1608, obrigava os galêões a ter dois carpinteiros e dois calafates⁽¹⁸⁾. Já, na esquadra de Cabral seguiram em cada embarcação 2 calafates, 2 carpinteiros, 2 “estrinqueiros”, 1 dispenseiro, 1 barbeiro, 2 clérigos, vencendo cada um dêstes o que recebiam 2 marinheiros⁽¹⁹⁾.

É ainda do mesmo Gabriel Soares a informação de que na ribeira havia, entre portugueses e mestiços, cêrca de 40 carpinteiros.

No tocante aos escravos, como seus senhores praticavam habitual sonegação, tendo em vista trabalhos mais rendosos fora da ribeira, a autoridade colonial fêz sentir disposições coercivas contra êsses particulares, que assim negligenciavam o trabalho de reparos dos navios da Índia, com a evidente dilação na sua permanência.

A 28 de junho de 1667, por ordem do governador, um fazendeiro do Cairu recebia ordem para entregar, incontinenti, os 9 calafates que se achavam ocupados em um navio de sua

(17) Ms. 3.353-3.365, Bahia, P.a.c., AHU.

(18) *Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias*, tomo III, pág. 388.

(19) Gal. Gomes da Costa, *Descobrimientos e conquistas*, vol. II, pág. 78.

propriedade. Viriam êles para Salvador, vencendo 2 patacas por dia, a fim de atender às necessidades dos navios da Carreira, que se achavam ancorados.

A ordem era taxativa e cominatória no caso de recalctração do fazendeiro⁽²⁰⁾. Por sua vez, houve ocasiões, mas não devem ter sido numerosas, em que profissionais altamente competentes, pertencentes ao quadro de funcionários da ribeira, chegaram a ser enviados para outros locais, onde também se fabricavam ou consertavam embarcações, a fim de administrarem êsses trabalhos. Assim aconteceu em Matoim⁽²¹⁾. Também houve simples editais de convocação de profissionais para o estaleiro, editais êsses colocados nos lugares mais públicos da cidade⁽²²⁾.

Quanto às inobediências, nem sempre as cominações acenadas intimidavam os proprietários ou os próprios oficiais e trabalhadores. Tornou-se então imprescindível, um recurso extremo: a prisão.

Diligências de soldados, com “segrêdo e brevidade”, seguiam para os distritos do Recôncavo e até para a ilha de Itaparica, a recolher oficiais carpinteiros e calafates. Êstes, sobraçando suas ferramentas, eram remetidos ao estaleiro do Salvador, onde trabalhariam sob regime compulsório.

Tais ordens, comuns no final do século xvii, atingiam, muitas vêzes, todos os distritos do sertão baiano, e seu cumprimento tinha prazo determinado, fôsse a diligência feita por terra ou por via fluvial.

No século xviii constatamos que a autoridade era aconselhada a mandar ao Recôncavo, onde havia “grande Numero de Mozos, ociosos, pello Clima Sem officio”, emissários seus para que escolhessem os mais altos e capazes, a fim de aproveitá-los como aprendizes dos oficiais da ribeira⁽²³⁾.

Expediam-se recomendações especiais no tocante ao rol dos presos e à responsabilidade dos capitães encarregados de sua prisão.

O curioso é que essas prisões chegaram a ser feitas até em capitánias distantes, como é o caso do Rio de Janeiro, para onde, em 1696, foram enviadas instruções ao ouvidor-mor,

(20) *Doc. Hist.*, vol. vii da série, pág. 310.

(21) *Ibidem*, vol. xxii, pág. 243.

(22) *Ms.* 5.806-5.810, Bahia, P.a.c., AHU.

(23) *Ms.* 5.402, Bahia, P.a.c., AHU.

para que providenciasse a prisão e remessa para a Bahia de vários oficiais (carpinteiros) da ribeira, que se achavam, no momento, trabalhando na fabricação de uma nau de Sua Magestade. É que êsses homens tinham ido fugidos para aquela capitania, graças ao mestre Francisco da Costa Salvia, que os abrigara em sua sumaca. Incorrera, também por isso, na mesma ordem de prisão (24).

Essa fuga de oficiais da ribeira do Salvador, facilitada, como acabamos de ver, pelas sumacas costeiras que deviam, provavelmente, utilizar-se dos mesmos serviços do estaleiro, leva-nos a confirmar a impressão não só de parca remuneração oficial, do êxodo para outras atividades mais rendosas, como da concorrência que, em certos momentos, outros estaleiros coloniais representaram para a Bahia.

O problema da remuneração, ao qual voltaremos a referir-nos, estimulava as evasões e esquivações ao trabalho do arsenal.

Para atender aos urgentes consertos de que necessitava a nau *N. S. da Guia e S. João Batista*, arribada ao Salvador, em junho de 1667, o governador se viu obrigado a passar uma portaria ao tte.-gal. Pedro Gomes, ordenando-lhe que mandasse buscar todos os calafates e carapinas da ribeira, que viviam “na Preguiça até Água dos Meninos”.

Aliás, essa ordem acabou por estender-se a todos os profissionais do Salvador, poupando apenas aquêles que se encontrassem servindo aos navios de guerra do Comboio (25).

Mal atendidos pela recompensa, tida como irrisória, ou por motivos outros, fugiram muitos dos profissionais assim recolhidos, dando origem quatro dias depois a nova portaria, passada à mesma autoridade, na qual outra detenção, era determinada com urgência, além de novas punições àqueles que tivessem ocultado os fujões (26).

Como se vê, o trabalho da ribeira era quase sempre refugado, causando não pequenas preocupações às autoridades desejosas de atender satisfatoriamente aos reparos dos navios da Carreira. E nesse sentido, há quem dê maiores possibilidades ao Oriente do que ao Brasil. Os estaleiros de Goa teriam mão-de-obra mais fácil e módica do que Salvador. Trata-se de afirmação que entretanto merece reflexão maior.

(24) *Doc. Hist.*, vol. xi da série, pág. 244.

(25) *Ibidem*, vol. vii, pág. 306.

(26) *Ibidem*, vol. vii, pág. 308.

A proximidade da Bahia em relação ao Reino, o movimento de navios que realizavam a travessia atlântica, a escala da Carreira em Salvador, os interesses econômicos que o Brasil passa a despertar, já no século XVI, entre outros motivos mais, levam-nos a acreditar que apenas no período inicial da expansão portuguesa no Índico, Goa deve ter levado vantagem sobre a Bahia.

Dando ocupação a um número variável de pessoas, o estaleiro do Salvador, como vimos, ensejou não só a importação de operários especializados, como procurou formá-los. Concentrou assim, regular quadro de indiscutível expressão na economia local e cuja produção, por sua vez, apresentava implicações na atividade econômica tanto da Metrópole portuguesa quanto das suas restantes possessões ultramarinas.

Sua significação parece tanto maior quanto mais se possa refletir sobre a situação geral do mercado de oferta profissional na Colônia.

Seduzidos pela mais vária dispersão, pelos mais irrecusáveis e absorventes estímulos e poupados pelo regime de trabalho escravo, pode-se dizer que os imigrantes aqui chegados desaprendiam os ofícios que normalmente possuíam e exerciam quando no Reino.

Não só pela sua estrutura, quanto pela sua própria mentalidade, a sociedade colonial abominava o trabalho manual.

Dessa maneira, enquanto tudo contribuía para seu desprestígio, é possível surpreender, em diferentes momentos, uma situação oposta no tocante aos artesãos e oficiais do arsenal do Salvador.

A esta segunda norma de proceder, eram conduzidos o govêrno mais o povo, pela necessidade que dêles tinham.

No meio urbano deviam ser os oficiais os que maior deferência mereciam. O que não impedia, conforme verificamos de sobejo, a sua revolta e fuga, motivados pelas crônicas dificuldades do erário, como pela falta de tino e previdência das autoridades.

Em tôrno dêsses problemas tôda uma legislação se exarou. E dela se pode depreender que, direta ou indiretamente, as questões sempre se relacionavam com a Carreira, então a maior e mais exigente cliente do estaleiro baiano.

Outro problema que merece atenção é o da remuneração dos profissionais da ribeira, pois esta, sem dúvida, constituía a compensação mais importante que deviam ter. Houve mo-

mento, e êste deve ter sido o único, em que a oferta profissional era maior do que a procura. É o que nos diz pelo menos um documento de 1689, ao afirmar que viriam do Reino, a 400 réis por dia, oficiais em quantidade para trabalhar no estaleiro de Salvador, tendo até como “castigo” a sua eventual dispensa dêsse emprêgo⁽²⁷⁾. Mas, como temos verificado, o contrário é que era o comum.



O regime de remuneração variava muito.

Havia tanto o salário mensal, quanto a fêria de jornaleiro. Também se pagava por tarefa executada, como era o caso, entre outros, do mestre dos poleiros e do mestre alfaiate⁽²⁸⁾. Nessa forma de pagamento, o seu ajuste efetuava-se ao término do consêrto.

Devido, principalmente, à escassez de moeda, os pagamentos eram feitos *in natura*, entrando na transação tôda espécie de material.

Não obstante funcionar já bem antes o serviço de reparos de embarcações do estaleiro baiano só foi regularizado sob o interêsse oficial, com a centralização do govêrno colonial.

Nesse sentido, temos uma notícia das primeiras compensações feitas aos seus operários, através dos “Mandados de Pagamentos”, passados em 1549, pelo provedor-mor Antônio Cardoso de Barros:

Para Gonçalo Ferreira, tesoureiro, que pagasse 4\$250 réis ao mestre Francisco Nicolas, mestre dos carpinteiros da Ribeira, e a Miguel Castilhano, seu criado (12/12/1549). Esse mesmo mestre recebeu, em outras ocasiões, salários em mercadoria.

Para o tesoureiro pagar a Amador Pinto, carpinteiro da Ribeira, 1\$400 réis, a Fernad’Alves, mestre dos calafates, 1\$600 réis em mercadoria.

Essa primitiva fôlha de pagamento traz ainda consignado mais o seguinte:

(27) *Ibidem*, vol. XLVIII, pág. 192.

(28) A forma de pagamento e sua avaliação mudavam muito na Bahia da época. Assim, um *taipeiro* vencia por serviço feito, o *oleiro* recebia jornal, os *pedreiros* ganhavam pela medição das braças de alicerce, o *carvoeiro* recebia por saca de carvão, o *caieiro* pelos mojos de cal, e assim por diante.

3 espadas para cada carpinteiro da Ribeira, a 450 réis a espada, para serem descontados do sôlido daqueles profissionais.

É possível que os pagamentos em questão recompensassem trabalhos prestados à própria armada do governador.

Para material e serviços de construção da ribeira (obras de pedra e barro) foram feitos, também vários pagamentos.

Damos, a seguir, no quadro I os vencimentos do pessoal da "ribeira das naus" do Salvador, no ano da chegada de Tomé de Sousa:

QUADRO I

QUADRO DE VENCIMENTOS DO PESSOAL DA RIBEIRA DAS NAUS (SALVADOR) 1549	
<i>Ofícios</i>	<i>Vencimentos mensais</i>
Patrão da ribeira..	2.000 réis
Calafate....	1.400 réis
Carpinteiro.....	1.400 réis
Tanoeiro.....	1.200 réis
Ferreiro.....	700 réis
Mestre dos calafates.....	600 réis (29)
Carapina.	500 réis

Fonte: os cálculos para elaboração dèste quadro foram baseados nas informações do *Registro dos mandados de pagamento e outras despesas*, inserto no volume XIV (da série) dos Documentos Históricas da Biblioteca Nacional do Rio.

A título comparativo eis alguns soldos de outros profissionais da época:

Carreiro	600 réis por mês
Atambor	600 réis por mês
Relojoeiro	400 réis por mês

A 6 de outubro de 1660, o provedor-mor da Fazenda dava ordens a respeito do pagamento por obra nova que começasse

(29) Há aqui evidente engano, provavelmente do copista, sôbre cujo texto elaboramos o quadro acima. O salário mensal de um mestre de calafetamento não poderia ser de 600 réis, quando um simples calafate ganhava mais que o dôbro.

de seu pé. Os mestres carpinteiro e calafate perceberiam pataca e meia de jornal e um cruzado, quando se tratasse de consêrto de embarcação.

Aos demais oficiais pagar-se-ia uma pataca e ao mestre carpinteiro de branco 1 cruzado por dia. Aos oficiais que tivessem praça, ser-lhes-iam descontados 2 vinténs, por dia, do que vencessem. Não dando praça, teriam uma pataca.

Na remuneração por obra ou tarefa havia, ainda, outras formas de pagamento. Se recebiam pela construção de um navio, o pagamento devia ser feito em parcelas, pois as construções eram demoradas.

Ponto alto da fabricação de um galeão e que, praticamente, marcava o seu têrmo, era a chamada “botação” ao mar, isto é, o lançamento da embarcação. Para essa tarefa, requisitava-se numeroso pessoal, pagando-se gratificações extras. Nesse sentido, é expressivo o quadro 2, que elaboramos referente às propinas recebidas pela mestrança da ribeira, em 1717.

QUADRO 2

PROPINAS DA MESTRANÇA PELO LANÇAMENTO DE UM NAVIO AO MAR	
<i>Profissionais e suas funções</i>	<i>Gratificações (em mil réis)</i>
Gonçalo da Cunha — ajudante engenheiro que assistiu a tirar as formas pelas proporções e medidas de risco	60\$000
Francisco de Faria — mestre carpinteiro que executou a carpintaria.....	60\$000
Antônio Gomes — mestre carpinteiro de reparos....	20\$000
Francisco Martins — mestre.....	20\$000

Fonte: Portaria passada para o provedor-mor, na Bahia, a 5 de janeiro de 1717 (cf. *Documentos Históricas da Biblioteca Nacional do Rio*, vol. LIV, págs. 195 e segs.).

A “botação” de um navio ao mar exigia, por sua vez, a confecção da “grade”, tarefa para a qual se destinava numerosa mão-de-obra⁽³⁰⁾.

Os que a assistiam, isto é, trabalhavam nessa “grade”, recebiam a razão de 600 réis diários, numa contagem de tempo que principiava no dia em que fôra iniciada sua fabricação.

(30) A “grade” era uma plataforma horizontal que se construía sobre estacas.

O quadro que organizamos, a seguir, e para o qual lançamos mão da mesma fonte que deu oportunidade ao anterior, mostra os profissionais qualificados que participaram dessa tarefa.

A duração do serviço deve ter sido de mais de um mês, sem que, todavia, as pessoas ajustadas trabalhassem todo êsse tempo. Pelo quadro 3, a seguir, é possível, também, verificar o total que cada um recebeu:

QUADRO 3

PROFISSIONAIS QUE ASSISTIRAM A CONFECCÃO DA "GRADE" A 600 RÉIS POR DIA	
<i>Profissionais</i>	<i>Importâncias recebidas (em mil réis)</i>
Mestre dos calafates, Luiz Domingues.....	20\$000
Mestre-carpinteiro de branco, Domingos Gonçalves, que fez as Câmaras e mais obras....	10\$000
Mestre-poleeiro.....	6\$000
Mestre-torneiro.....	6\$000
Mestre-ferreiro.....	6\$000
Contramestre dos carpinteiros, que assistiu a nau.....	6\$000
Patrão-mor.....	20\$000
Ajudante, João Gonçalves.....	10\$000
Mestre da Fragata.....	8\$000

Pela participação no mesmo trabalho receberam 4\$000 réis cada um, os seguintes profissionais: contramestre, guardas, apontador, porteiro, patrão da galé, etc.

Como em quase todos os demais trabalhos do estaleiro, a "botação" da nau em aprêço exigiu razoável número de operários, como fôsem: carpinteiros, calafates, marinheiros, manebos, "carumelas", "trombetas", etc.

A êles se pagou "na forma do estilo", a qual, infelizmente, não sabemos qual teria sido.

As despesas em questão foram consignadas numa fôlha, onde se acresceram ainda as esmolas e missas consagradas ao bom sucesso na "botação" da nau⁽³¹⁾.

(31) Portaria passada para o provedor-mor, na Bahia, a 5 de janeiro de 1717 (cf. *Doc. Hist.*, vol. LIV, págs. 185 e segs.).

A multiplicidade de fases em que se repartia a complexa fabricação, requeria grande número de operários qualificados e especializados. Assim, por exemplo, cabia ao mestre-alfaiate uma série de trabalhos, que iam desde a véstia dos escravos até a confecção de toldos e velame, feitos no próprio arsenal, com pano de treu, algodão ou lona.

Para a confecção de velas contribuíam também hábeis tecelãs, cujo trabalho devia ser feito sob encomenda. Diga-se, a propósito, que essa não foi a única manufatura doméstica longe do estaleiro. Acreditamos mesmo que tivesse existido na capitania baiana uma rede de pequenos e grandes servidores do estaleiro. Forneciam, trabalhando por conta própria, implementos e mesmo matéria-prima. Esse mercado de oferta, com toda a certeza, atingiu também outras capitânicas.

Na hierarquia de importância das funções e respectivas remunerações, depois do mestre-carpinteiro, e de um eventual “engenheiro”, quando o havia, estava o mestre dos calafates, que vinha logo depois e cujas tarefas deviam atingir desde as breaduras até as pregagens, ainda que muitas vezes ocorresse acumulação de cargos, como se deu com o carpinteiro da ribeira da Bahia, João de Tôrres, que requereu em 20 de dezembro de 1634 a mercê de ser provido também como calafate⁽³²⁾.

Numa manufatura de armação, toda baseada na madeira, tinha o calafate grande responsabilidade. Não foi à toa, que um autor seiscentista ouviu no varadouro das naus, em Lisboa, um diálogo entre dois calafates, que se gabavam do seu ofício, reconhecendo nele o mais importante daquela ribeira, dada a responsabilidade que tinham no remate das obras calafetando bem todas as partes dos navios, por onde qualquer quantidade de água pudesse penetrar em seu interior⁽³³⁾. Outras vezes eram inúmeros oficiais da Carreira da Índia que atestavam a eficiência profissional de um calafate, como se deu com Francisco Ribeiro, cujo *curriculum vitae* era exemplar⁽³⁴⁾.

Por outro lado, se atentarmos para o fato de que a simples ausência de um prego ou um orifício não ou mal calafetado poderia ser motivo inicial de um naufrágio em curto

(32) Ms., Bahia, P.a.n.c., 1.ª série, caixa 1, pasta de 20/12/1534, AHU.

(33) Fernando de OLIVEIRA, *Livro da fábrica das naus*, págs. 138 e segs. (cód. 3.702, Fundo Geral BN Lisboa).

(34) Alberto IRIA, *Da navegação portuguesa no Indico no século XVII*, pág. 131 e segs.

espaço de tempo, compreenderemos porque os calafates eram acusados de boa parte dos sinistros do mar.

Como a ribeira possuía razoável número d'esses profissionais, foi criado o cargo de mestre dos calafates. Quem o exercia podia, muitas vêzes, acumulá-lo com o de patrão-mor da Ribeira, como no caso do valente Domingos João Pilôto que, prêso e roubado pelos turcos, conseguiu, entretanto, fugir por duas vêzes, não antes de trazer consigo 12 cristãos de cada vez, libertando-os em seguida⁽³⁵⁾.

Para o referido cargo a experiência e a arte eram condições indispensáveis à nomeação, como doutrinava o *Livro da fábrica das naus* no século xvi⁽³⁶⁾.

Em 1636, o mestre dos calafates pagava a meia anata ao provedor-mor da Fazenda, equivalente a 2\$000 réis, isto é, a décima de um ano, uma vez que seu officio estava avaliado em 20\$000 réis por ano.

Ao Tribunal da Provedoria da Fazenda Real ficavam afeitos os seguintes funcionários do estaleiro do Salvador: patrão-mor, mestre-construtor, mestre-calafate, mestre de carretas para artilharia, apontador, feitor, guarda da ribeira, guarda da feitoria ou arsenal, porteiro, mestre da barca de el-rei, patrão dos forçados das galés, 10 remadores do escaler e o seu patrão⁽³⁷⁾.

Na medida da evolução da técnica de construção naval, como na conquista de novos recursos e materiais nela utilizados, aumentaram o número de funções e muitas vêzes mudaram o nome de certas profissões. O quadro 4, que a seguir elaboramos, referente ao ano de 1770, mostra bem essas modificações em relação ao quadro de profissionais que serviu à ribeira das naus em épocas anteriores.



(35) *Doc. Hist.*, vol. xv da série, pág. 307.

(36) Fernando de OLIVEIRA, *op. cit.*, pág. 57.

(37) José Antônio CALDAS, *Notícia geral de tôda esta capitania da Bahia...*, pág. 45.

QUADRO 4

RELAÇÃO DO PESSOAL DA RIBEIRA E ARSENAL DA BAHIA NO ANO DE 1770		
<i>Nome</i>	<i>Cargos</i>	<i>Modalidades de vencimentos e vantagens</i>
Fernando Francisco Silva	patrão-mor	24\$000 réis por ano
Vitorino de Brito Barros	mestre das carretas	550 réis diários (incluindo domingos e dias santos)
José Rodrigues Crasto	mestre-calafate	800 réis diários
Francisco Jorge Gomes	mestre-tanoeiro	500 réis diários (quando tinha trabalho)
Caetano da Costa	mestre-pedreiro	500 réis diários (quando tinha trabalho)
Inácio Lopes de Azevedo	patrão da galé	320 réis diários e uma farda por ano
Domingos Duarte de Moraes Silva	ajudante	320 réis diários
Antônio Pereira Vilela	guarda	320 réis diários
Antônio Maurício	porteiro e sineiro	240 réis diários
João Rodrigues Chaves	guarda pregos da feitoria da Ribeira	240 réis diários
Jerônimo Gonçalves	mestre da barca (servindo de patrão do escaler da ronda dos escravos)	240 réis diários
João Francisco Chaves	apontador	200 réis diários
Antônio Lourenço Ferreira	mestre-certeiro	não tinha ordenado algum
Francisco Rodrigues de Oliveira	mestre-pintor	não tinha ordenado algum (recebia pelas obras que arrematava mediante avaliação)
Francisco Gomes da Costa	mestre-bandeireiro	não tinha ordenado algum (recebia pelas obras que arrematava mediante avaliação)
Manoel Dias	mestre-polieiro	não tinha ordenado algum (recebia por obra feita)
João de Sousa Freire	mestre de funileiro	não tinha ordenado algum (recebia por obra feita)
Teodósio Álvares da Silva	mestre-torneiro	não tinha ordenado algum (recebia por obra feita)
João Batista de Matos	mestre-corrieiro	não tinha ordenado algum (recebia por obra feita)
Antônio Correa de Sousa	mestre-ferreiro	não tinha ordenado algum (foi contratado "por bum preço certo" para determinadas obras)

(continua)

(continuação)

RELAÇÃO DO PESSOAL DA RIBEIRA E ARSENAL DA BAHIA NO ANO DE 1770		
<i>Nomes</i>	<i>Cargos</i>	<i>Modalidades de vencimentos e vantagens</i>
Francisco Soares Braga	contra mestre-ferreiro	não tinha ordenado algum (recebia por obra feita)
Domingos Gonçalves	cirurgião da galé	24\$000 réis por ano (38)
Antônio da Costa	boticário (39)	
Joaquim do Rosário	prêto sangrador dos forçados da galé	25\$000 réis por ano

Observações: havia ainda seis guardas para acompanhar os forçados. Venciam cada um 100 réis diários, e de 10 em 10 dias recebiam uma quarta de farinha e uma farda ordinária cada ano. Vários dos funcionários arrolados acima tinham além do ordenado fixo uma parte variável, que poderíamos considerar como de gratificações, pagas de acordo com o número de tarefas, expedientes e serviços especiais que não lhes estavam destinados originalmente. Isto lhes permitia tirar soldos bem mais altos que o seu ordenado fixo.

FORTE: Ms. 8.264, Bahia, P.a.c., AHU.

A movimentação desse pessoal no estaleiro devia assemelhar-se ao de uma colmeia, tanto pelo número de profissionais, quanto pela variedade das tarefas, facilmente imagináveis como tempêro do breu, amassamento da galagala para o fôrro da embarcação, a intensa atividade da serralharia, etc.

Era um moto-contínuo, tanto pela demora da construção dos navios, que no geral, levava de 8 meses a 1 ano, como também pelo aceleramento que se exigia das tarefas de reparos em embarcações, cuja estadia era de pouca duração por estarem sujeitas às monções e à incorporação nas frotas.

Os trabalhos necessários para querenar o navio provocaram inusitada atividade, pois a demora do desimpedimento da embarcação, como já se viu, trazia sensíveis perdas ao erário régio e também aos particulares, com o risco de deterioração da carga, além do dispêndio com a sustentação das equipagens, e recursos para os soldos do pessoal inativo. Essas conseqüências eram agravadas ainda por repercutirem no abastecimento de víveres da própria cidade do Salvador.

Pela remuneração estimada é geralmente difícil avaliar se ela representava uma compensação à altura das necessidades

(38) Esse funcionário servia "Adjunto certo" do cirurgião do Partido da Relação em todos os exames e atos, para os quais fôsse chamado:

(39) O boticário assinara em termo "dedar oz remedioz comobatismo Certo".

dêses profissionais. Quer parecer-nos que não, antes situava-se aquém do que, geralmente, êles pretendiam ou mereciam.

Haveria, então, outras formas de compensação, além dos salários? Qual a posição que em realidade desfrutavam os profissionais naquela sociedade?

Se o seu trabalho era realmente digno da consideração a que nos vimos referindo, concluiremos que o funcionário devia beneficiar-se dos privilégios concedidos sob estímulo e interesse da própria autoridade.

Compreende-se essa situação se atendermos ao fato da requisição oficial sempre crescente da mão-de-obra destinada à construção naval, competindo com a oferta particular e defrontando-se com escassas disponibilidades humanas.

Assim, tanto no Reino quanto na Colônia, particularmente na Bahia, êses operários qualificados eram objeto de especiais atenções e privilégios que vinham desde o tempo de D. Manuel. Aliás, reconheciam êles o que representavam para a empresa ultramarina, e disto são provas certas atitudes que amiúde evocavam, e das quais chegaram até nós expressivos documentos, inclusive de caráter oficial.

Muitos dêses homens eram até letrados, e suas funções compatíveis com posições de certo destaque social, como prova o levantamento procedido por Sousa Viterbo⁽⁴⁰⁾.

Não é preciso procurar muito para que se apontem casos de privilégios: aqui é o indulto concedido por el-rei a um calafate, acolá uma inusitada quebra de regulamentos e ordens, ao permitir a habilidade que se exigia para receber o hábito religioso de uma cavalaria e mestrado, vedado em princípio aos profissionais⁽⁴¹⁾. A isenção de impostos e as liberdades que tinham chegavam a aproximá-los até mesmo da nobreza⁽⁴²⁾.

Assim, entre os diferentes privilégios que foram concedidos aos calafates e carpinteiros, destacam-se os de andar armados de quantas e quais armas quisessem, de dia como de noite,

(40) Pesquisando principalmente na Torre do Tombo, êsse autor conseguiu identificar grande número de construtores navais portugueses. Lamentamos apenas que não fôsem arrolados os que serviam na ribeira do Salvador. É sem dúvida uma lacuna, desde que, como temos verificado, ali serviram dezenas de profissionais, inclusive homens já afeitos ao trabalho de outros arsenais, como os de Lisboa, Pôrto e Goa.

(41) Sousa VITERBO, *Trabalhos náuticos dos portugueses*, II parte, pág. 93. Do mesmo autor, *Artes e artistas em Portugal*, pág. 148.

(42) A. Sousa GOMES, *Carpinteiros da ribeira das naus*, pág. XIX.

em todos os reinos e senhorios. Sôbre essas armas que comprassem ou vendessem, como sôbre suas bêstas de sela ou de albarda não pagariam direito algum. Só não poderiam usar as armas para fins criminosos (43). Seriam poupados de servir de guarda nas vilas, isto em qualquer dia ou hora. A êsse propósito, em novembro de 1800, os carpinteiros de machado e os calafates do arsenal da Bahia representaram com o beneplácito do Intendente de Marinha e Armazéns Reais contra o Intendente da Polícia da Bahia, que queria constringê-los a renderem a vigilância policial à noite. Dizia o intendente da Marinha que se aquêles profissionais, trabalhando ativamente “desde que nasce o Sol ate que se elle poem”, ainda fôsem ter atividade como ordenanças até alta noite, para apresentar-se no Arsenal no dia seguinte às 5 hs., seria isto desastroso para o rendimento do seu trabalho nesta repartição. Como já tinham sido dispensados dos exercícios militares aos domingos, era justo que fôsem também dispensados das demais obrigações (44). Mas, não ficaram aí as vantagens dos empregados da ribeira, pois não podiam ter tomadas as suas casas de moradas, suas adegas, cavalarias, roupas, palhas, galinhas, bêstas de sela e de albarda, ainda que as requisições se destinassem a atender ordens reais. Êstes últimos privilégios se estendiam também para os filhos dêsses profissionais. Não podiam ainda sofrer os vexames e apropriações que os nobres costumavam impingir aos aldeões (45); não lhes seriam lançados os enjeitados, nem pagariam por êles; não precisariam servir em cargos dos conselhos, desde que não fôsem de sua vontade, como também não sofreriam almotaçaria sôbre seus jornais; não acompanhariam presos e não serviriam a tutorias e curadorias, salvo se estas fôsem lídimas; não pagariam impostos sôbre venda de armas; não pagariam o oitavo do vinho, linho ou legumes de suas novidades e lavouras; também não podiam ser obrigados a servir na construção de muros, pontes, fontes, calçadas e caminhos, mas sômente nas testadas de suas casas. Se cometessem crime que merecesse tais penas, não seriam açoitados publicamente, nem degredados com barço, mas deveriam ser punidos como eram os escudeiros; não podiam ser molestados por autoridades como contadores e almoçarifes ou ser constringidos a ir trabalhar em locais e serviços

(43) *Idem*, *ibidem*, pág. 46; sôbre privilégios dêsses profissionais, vide o capítulo XII do Regimento dos Armazéns de 19/3/1679.

(44) Ms. 8.892, Bahia, P.a.c., AHU.

(45) Cf. Sousa GOMES, *op. cit.*, pág. 52.

que não desejavam, salvo nos de utilidade real. Também não pagariam sisa pelas empreitadas que faziam de navios, nem impostos, encargos e servidões, como peitas, fintas e talhas sôbre suas propriedades ou trabalhos⁽⁴⁶⁾.

No século xvi, uma Carta Régia determinou que vencessem custas iguais às que venciam os antigos “Besteiros do Couto”. Quando recrutados para o serviço real, êsses profissionais levariam uma *certidão*, a fim de que no trajeto de ida e volta entre sua casa até o local do trabalho, como durante a estada neste último, obtivessem tôdas as facilidades em conseguir pousada, passagem, guias, rancho, mantimentos, bês-tas que quisessem comprar ou contratar. A desobediência seria severamente punida com 6\$000 réis de multa, sendo que a metade se destinaria aos cativos e a outra para quem acusasse o infrator, além de degrêdo de um ano para fora do lugar onde o acusado vivesse⁽⁴⁷⁾. Sabe-se, ainda, que a aposentadoria para êsses profissionais estava prevista aos setenta anos de idade.

É o mesmo autor da obra *Carpinteiros da ribeira das naus* que chega a inferir que devia ser comum perceberem bom salário êsses operários qualificados, o que lhes permitia a aquisição de propriedades, além de razoável padrão de vida, não deixando, inclusive, de possuir escravos, como é o caso de um calafate do Salvador, cuja cativa Cosma foi denunciada ao Tribunal do Santo Ofício por práticas impudicas⁽⁴⁸⁾.

Cronistas houve que cantaram a capacidade dos trabalhadores navais. Em antigas necrópoles, bem como no interior dos templos, ainda foi possível localizar, no comêço do século, lápides que mencionavam a qualificação profissional do extinto “Mestre de Calafates que foi desta Ribeira...”.

Entretanto, tôdas essas deferências compensatórias, somadas aos salários não logravam, no geral, atrair muitos candidatos aos trabalhos do estaleiro.

O critério seletivo que presidiu a formação dêsses quadros de profissionais voltava-se, principalmente, para a sua aptidão. Não obstante, na Bahia como em outros arsenais, nem sempre era reconhecida a capacidade dos trabalhadores que atendiam aos reparos de embarcações da Carreira.

(46) *Idem, Ibidem*, pág. 90. V. também a Ordem Régia de 29/1/1515, in Ms. 8.982, Bahia, P.a.c., AHU.

(47) A. Sousa GOMES, *op. cit.*, pág. 122. V. também Ms. 8.892, Bahia, P.a.c., AHU.

(48) *Primeira visitação do Santo Ofício*, Denúnciação da Bahia, pág. 260.

Escrevendo a 4 de novembro de 1713 sôbre a necessidade de uma reforma na marinha, o marquês de Fronteira apontava as deficiências existentes na fabricação dos navios. As ribeiras eram servidas por trabalhadores que desconheciam rudimentos de matemática, quanto mais as técnicas avançadas então adotadas em estaleiros estrangeiros.

Exemplificava o referido marquês com os navios imprésteis e desmantelados devido a essa incúria. Foi o caso em particular da nau *Nossa Senhora da Conceição*, que ora se desfazia na ribeira de Lisboa, após terem sido despendidos com ela mais de 30.000 cruzados de inúteis concertos feitos no estaleiro do Salvador⁽⁴⁹⁾.

Em contrapartida há casos em que se realça a alta competência dos operários, muitos dos quais chegaram a escrever autênticos tratados sôbre arquitetura naval, lidos e seguidos, com tôda a certeza, também na Bahia.

Outro ponto que mereceria maior reflexão, e sôbre o qual não fazemos a necessária detença, por via de absoluta carência documental que deparamos ao longo desta pesquisa, é o do movimento associativo entre êses profissionais.

Acreditamos que as Confrarias de Oficiais Mecânicos, irmandades fundadas pelos jesuítas e que desfrutavam de grande prestígio por volta de 1614, tenham sido organizadas na Bahia colonial.

As referências que, nesse sentido, encontramos, são suficientemente esclarecedoras ou comprobatórias de integração dos profissionais dos estaleiros baianos nesses movimentos associativos. Servem para algumas deduções, que uma pesquisa mais demorada poderá fundamentar.

Encontramos assim alusão a um mestre-alfaiate que tivera o privilégio de usar, em sua porta, a “taboleta das armas”, como os demais mestres⁽⁵⁰⁾. Ora, êsse direito devia ser disciplinado por algum grêmio ainda que também as Câmaras Municipais o pudessem fazer. O mesmo se dava com o mestre dos poleceiros.

A “Confraria de São José” da Sé Catedral da Bahia, por exemplo, reunia os carpinteiros e pedreiros e oficiais afins, disciplinando tudo quanto se referia ao exercício de suas pro-

(49) *Ms.*, copiador, t. 13, cód. 1.027 g. (K vi ig), fls. 310 v. 317, Casa de Cadaval.

(50) *Doc. Hist.*, vol. LIX, pág. 206.

fissões, arrecadação das esmolas ao santo protetor, habitação para a profissão, eficiência no seu exercício (tanto no tocante aos mestres quanto aos aprendizes), relações profissionais entre os oficiais para não se prejudicarem, bem como exames e obrigações para com a Câmara, cominando-se nesse sentido as transgressões com muitas penas pelos juizes dos officios (51).

Se estas confraternidades foram tôdas religiosas, e devem ter sido, como a "Real Irmandade de São Roque", fundada em 1506, que reunia carpinteiros de machado, no Reino, ou a "Irmandade dos Carpinteiros Navais", restaria sabermos até que ponto puderam influir nas relações profissionais e na própria atividade dos "irmãos" (52).

Em Portugal, a "Irmandade de São Roque" tinha por fim o culto ao santo e o socorro aos "irmãos", mesmo quando trabalhavam em estaleiros do Brasil.

Assim, os vínculos associativos dos "irmãos" se estendiam até mesmo às suas mulheres, numa prática deveras curiosa como a da obrigação que tinham as mães de levar ao santo o travesseiro que servira à filha, na noite de núpcias, para que êle conservasse em paz o casal.

Como os travesseiros eram, freqüentemente, muito finos, a Irmandade vendia-os no fim de cada ano, acontecendo muitas vêzes que as próprias mulheres dos "irmãos" compravam-nos para serem usados na noite do casamento de outras filhas...

Quanto aos privilégios concedidos aos "irmãos", sabe-se entre outras coisas que não perdiam o sôldo da ribeira nas tardes em que iam acompanhar os defuntos, e assim também acontecia quando iam arranjar o altar do santo ou arrecadar bens para a Irmandade (53).

A Irmandade socorria ainda os velhos profissionais, os que ficavam doentes e os órfãos. Para êsses fundos assistenciais contribuíam os "irmãos" com uma "pensão", contando-se ainda com legados que lhes eram transmitidos. Mostra o alcance assistencial dêsses fundos o fato que até mesmo profissionais que ficaram prisioneiros dos mouros foram resgatados graças

(51) Cód. 1.283, Bahia, *Compromisso e Regimento econômico dos officios de carpinteiro e de pedreiro e dos mais agregados à Bandeira do Glorioso São José*, Sé Catedral da Bahia, 1708, AHU.

(52) Sôbre a "Real Irmandade do Glorioso São Roque", v. in A. Sousa GOMES, *Carpinteiros da ribeira das naus*. São Roque foi sempre o Santo de devoção dêsses profissionais.

(53) Antônio de Freitas e AZEVEDO, *Memórias históricas da Real Irmandade do glorioso São Roque dos carpinteiros de machado*. Apud A. Sousa GOMES, *Carpinteiros da ribeira das naus*, pág. 20.

à ação da Irmandade. Não obstante, uma boa parte da arrecadação era gasta com o culto de São Roque, que para isso possuía uma capela no Arsenal da Marinha, de Lisboa.

Mas o que mais nos interessa são os vínculos que os profissionais da ribeira baiana continuaram mantendo com a sua Irmandade. Dêsses “irmãos” da Bahia alguns nomes chegaram até nós, como o de Lourenço de Araújo da Silva, que arrecadou 108\$800 réis de esmolos entre os profissionais que haviam servido na construção da nau *Caridade* (1757), já aqui referida⁽⁵⁴⁾.

Em 1762, o mesmo “irmão” Lourenço Araújo da Silva fazia nova remessa, desta feita de 45\$200 réis apenas, resultantes das esmolos dadas pelos profissionais que trabalharam na nau *Nossa Senhora do Monte do Carmo*, também construída no arsenal baiano. Mas a diligência dêsse carpinteiro não ficaria aqui. No ano seguinte, de 1763, por ocasião da fatura da nau *Santo Antônio*, arrecadou êle mais 51\$200 réis, para socorrer os “irmãos” pobres da Metrópole⁽⁵⁵⁾.

Entre os oficiais e os aprendizes, prevaleciam certas regras de reciprocidade, que duravam todo o período da aprendizagem, pois sabemos que se costumava lavar escritura a respeito. Nesse sentido, também, é possível acreditar que entrasse a ação associativa procurando influir ou mesmo estabelecer a ordem a ser obedecida.

Leis do tempo dos Filipes reguladoras das confrarias de calafates devem ter chegado a ter qualquer afinidade com o que disciplinava o assunto na Colônia brasileira.

Ainda seria tema para estudo a participação dêsses homens na vida pública e nos podêres municipais e províncias da Bahia, o que indicaria não só privilégio especial, mas daria ensejo a uma reflexão sôbre a projeção social e administrativa daqueles operários. Entretanto, o seu aceno à administração é pouco provável que tenha acontecido em escala apreciável, dadas as limitações que, nesse sentido, sofriam em tôda a Colônia os oficiais chamados “mecânicos”.

Uma coisa entretanto é certa: sua participação nas tropas regulares. No Têrço das Ordenanças da cidade, os trabalhadores do arsenal baiano, assim como os estudantes, os letrados e os moedeiros, chegaram a formar algumas das 21 companhias,

(54) A. Sousa GOMES, *op. cit.*, pág. 20.

(55) *Idem, ibidem*, pág. 22.

como a dos “Oficiais matriculados da Ribeira” e a dos “Calafates” (56).

O provimento e a disposição, como até o legado, de um cargo previsto no quadro da ribeira era sempre cercado de formalidades. Ao tomar posse do mesmo, o profissional devia assumir sob juramento o compromisso de servir S. Majestade e guardar o direito das partes, com a mão direita sôbre o Evangelho.

Dêse juramento, só permitido pelo provedor-mor quando o candidato houvesse pago a meia anata, lavrava-se o competente termo.

Por ocasião do falecimento de um dêses homens, o cargo passava com os seus direitos à viúva, que podia alugá-lo ou vendê-lo, segundo o costume da época, que reconhecia no cargo público uma fonte de mercês.

Para prover outra pessoa, o beneficiário tinha de obter a necessária autorização real. Foi o que se consentiu à viúva de um mestre calafate, condicionando a autorização, entretanto, a que o provido devesse dar à beneficiária o interêsse do aluguel das pranchas d'água para as crenas dos navios (57). É possível que as referidas pranchas fôsem patrimônio do cargo, o que permitia a sua locação. Procurou, assim, el-rei, prover às necessidades da mulher que enviudara. Era por sua vez uma forma de retribuir os serviços prestados, durante anos, por profissionais dedicados e competentes.

*

A construção naval que serviu às navegações portuguesas dos séculos xv, xvi, xvii e xviii, alcançou notável evolução no sentido do aperfeiçoamento técnico, velocidade, resistência e dimensão dos navios.

Assim, todo um complexo de tarefas, quase sempre referentes às aplicações da madeira, foi tendo lugar nos arsenais, tanto metropolitanos quanto coloniais.

Requerendo qualificação e especialização dos seus operários, para poder atender às incumbências de reparos e construções, estas demorando de 8 meses a um ano, o estaleiro

(56) José Antônio CALDAS, *Notícia geral de toda esta capitania da Bahia...*, pág. 118.

(57) *Doc. Hist.*, vol. lvi, pág. 59.

do Salvador oferecia, como os demais, intensa e extensa atividade obreira.

Um número grande de trabalhadores braçais e aprendizes, devia secundar os oficiais mecânicos, que eram no caso, os bombeiros, incumbidos dos árduos trabalhos de transvazar água da carlinga, porões, etc.; os poleeiros, encarregados do conjunto de polés, cadernais, bigotas e demais instrumentos empregados no retôrno dos cabos e outros mais.

O corpo de guardas rendia quartos de hora, “por dentro e por fora” das embarcações, a fim de evitar os incêndios, não permitindo que os incautos fumassem cachimbo ou agissem de maneira a fazer correr perigo êsses navios que por serem de madeira, principalmente depois que era alcatroada, eram facilmente inflamáveis.

Pelo mesmo motivo aliás “o vigia do fogo” vinha sempre previsto nas recomendações expedidas aos nautas portugueses, pois em alto-mar o perigo dos incêndios era permanente. De noite e de dia, grande e contínua atenção se exigia daquêle que estivesse nessas funções.



No estaleiro baiano, ou bem próximo a êle, devia existir um ininterrupto serviço de armazenagem de implemento e provisões.

Nunca chegou a acontecer aproar uma embarcação da Carreira em Salvador desinteressada de algum auxílio. Sempre e sempre lhes foi fornecido algo, quando não necessitavam, o que era freqüente, permanecer por largo tempo em reparos. Assim, mastaréus, archotes para o farol, velas e barris de alcatrão, lenha, estopares, “taxas de bombas”, botijas de azeite e cabrestantes, foram seguidamente fornecidos pela Bahia⁽⁵⁸⁾.

Na curta duração de uma estadia era sempre difícil conseguir todos os petrechos necessários, daí se ter à mão êsse estoque de peças sobressalentes.

E bem assim, matéria-prima variada, como breu, madeiras e fibras, devia acumular-se em dependências do estaleiro. Não obstante, temos visto quão imprevidentes eram as autoridades e demais responsáveis pelo arsenal.

(58) “Taxas de bombas” são pequenos pregos de cabeça chata. Servem para pregar a sola ou “atanado” aos “nabos” e “juncos” das bombas.

A nau *São Pedro de Alcântara*, por exemplo, arribada no Salvador em novembro de 1667, necessitou, para o seu con-sérto, de sessenta curvas, seis “vãos reais”, dezoito entremechas de sucupira, um mastro para “xomeas”, além de outras madeiras inferiores, inclusive “taboado para rombear” a coberta da artilharia⁽⁵⁹⁾.

Nesse caso, confirmando a imprevidência e a falta de recursos com que sempre lutavam as autoridades, o provedor-mor da Fazenda viu-se obrigado a ordenar, obedecendo, aliás, superiores determinações, ao Mestre de Carpintaria da ribeira e aos demais oficiais, que promovessem o corte da madeira necessária em qualquer mata, pertencesse a quem pertencesse, pagando-se, por isso, o justo preço.

Essas providências estendiam-se também ao transporte da madeira e dos demais objetos, em carros de boi, até o pôrto mais acessível, de onde seriam conduzidos à ribeira do Salvador.

Para o galeão *N. S. de Rates*, foi dada, em dezembro de 1673, uma caldeira para o breu, uma vez que a sua se perdera com a lancha que fôra a pique junto ao navio.

Outro caso expressivo de necessidade do material para reparos ocorreu anteriormente, em 2 de julho de 1649, quando o governador mandou pedir ao capitão do Rio de Janeiro 200 quintais de ferro, 100 quintais de breu e 50 barris de alcatrão, para essa finalidade. O pagamento dêsse conjunto fornecido por capitania tão distante seria feito pela própria Fazenda Real do Rio, observando-se, nesse sentido, os preços vigentes naquela praça⁽⁶⁰⁾.



Para tôdas as múltiplas atividades que tinham lugar no arsenal e que, como já vimos, requeriam profissionais altamente capacitados e especializados, é compreensível que se dê, a esta altura, um momento para o registro de suas ferramentas.

Realmente, a ausência de maquinária e outros recursos mais avançados que os estaleiros brasileiros receberiam só mais tarde, com o país independente, dá a certeza de que a quase totalidade dos trabalhos residia na fôrça e habilidades manuais,

(59) *Doc. Hist.*, vol. vii da série, pág. 337. “Xomeas” deve ser “chúmea”, que é a prancha ou antena empregada em fortificar peça de mastreação.

(60) *Ibidem*, vol. iv da série, pág. 442.

valendo-se de utensílios antigos e praticamente universais na sua utilidade e eficiência.

Dai o seu uso ter sido previsto em lei.

Assim, pela recopilação de leis espanholas referentes à navegação, promulgadas durante o domínio dos Filipes sobre Portugal, incluindo, portanto, o Brasil, é possível chegar-se a um levantamento aproximado das ferramentas de que se valia a mestrança da ribeira do Salvador⁽⁶¹⁾.

Ao carpinteiro, profissional de tantas e tão importantes funções, seria permitido levar o machado, serrote ou serra, enxó de duas mãos, goiva, verrumas, “martelo de orelhas”, martelo de calafate (chamado pelos espanhóis de *mandarria*) e dois escopros, destinados aos trabalhos de acabamento e talha.

Como a atividade do carpinteiro não se limitava aos navios, mas, em grande parte, também, se dirigia à construção de casas, carros, etc., acrescentavam-se para estas últimas outros tipos de utensílios.

O calafate utilizava-se, em suas tarefas, do malho, cinco âncoras (*sic!*) três brocas diferentes, desde a verruma de calafate, fina, à mais grossa, e assim por diante.

Mas a legislação filipina não se restringia à simples enumeração dos utensílios, ia além, procurando disciplinar seu uso e resguardar sua pertença contra as exorbitâncias costumeiramente praticadas.

Como se tornava difícil a cada profissional possuir e trazer em serviço tôdas as ferramentas que lhe eram necessárias, a Fazenda cedia muitos utensílios de sua propriedade, chegando, muitas vêzes, no final de uma tarefa, a presentear com elas o bom profissional, cumpridor pontual do seu trabalho.

A cedência de ferramentas por parte das autoridades visava a evitar os empréstimos com todos os seus abusos. Quando não, os operários que levassem tão-somente um machado perdiam precioso tempo, além de desperdiçar a madeira⁽⁶²⁾.

Muitas vêzes os oficiais surrupiavam os utensílios cedidos pela Fazenda. Esse desvio era punido com pena de galé.

A mesma cominação visava também aos casos de furto de guarnições de pregos, chumbo, estôpa, graxa, azeite, sebo e outros materiais utilizados pelos arsenais.

Para punir os infratores estimulavam-se as denúncias.

(61) *Recopilacion de Leys...*, vol. III, pág. 357.

(62) *Ibidem*, pág. 357.

6

Problemas de navegação e aportamento

Ao longo dos três séculos que vimos estudando, as condições de navegação na Carreira da Índia sofreram sensível melhoria, graças sobretudo à redução do tempo de viagem, ao mais perfeito conhecimento do trajeto, ao incremento comercial, inclusive intercolonial, que estimulava a empresa marítima no aperfeiçoamento das embarcações e à assistência mais eficaz em terra.

Não obstante, continuou a ser o regime dos ventos o grande disciplinador dessas viagens, o que implicava uma série de problemas que, direta e indiretamente, afetavam o pôrto do Salvador não só no sentido geral do seu movimento, mas particularmente enquanto escala dos navios do Oriente.

Na documentação por nós pesquisada, o termo monção indica não só o vento que soprava periodicamente, como, também, a época em que ventava, chegando mesmo a fazer-se sinônimo de frota: “acaba de partir uma grande monção de sumacas...”.

Conforme a direção do vento, falava-se em monção favorável ou monção contrária.

As diferentes monções sujeitavam-se os navios na partida, no curso da viagem, na permanência em portos de escala e na chegada ao pôrto de destino.

Com respeito à escala na Bahia, lidos os roteiros e os tratadistas da arte náutica que abordaram a Carreira da Índia, com alguma divergência entre si, é possível têrmos uma idéia das datas que balizavam o longo roteiro, pelo menos no século xviii. Deve-se ressaltar que, dos três séculos aqui tratados, êste parece apresentar os maiores progressos da arte náutica.

Partindo do Reino em março ou abril, sendo este último mês considerado já tardio em certas épocas, os navios da Carreira costumavam chegar à Índia em setembro, saindo de volta, normalmente, até princípios de fevereiro do ano seguinte.

De Lisboa à Bahia a duração da viagem, em média, era de 60 ou 70 dias, o que nos permite concluir que a chegada ao Salvador dar-se-ia, em condições normais, entre maio e julho.

Como ocorresse em novembro a monção mais favorável para os que da Bahia demandavam a Índia, segue-se que a permanência neste porto nunca era inferior a três meses.

Se levarmos em conta os motivos legais ou extralegais da escala no Salvador, chegaremos à conclusão de que esses três meses não significavam grande perda de tempo, uma vez que os problemas de estiva, reparos e trato de passageiros, exigiam quase sempre bem mais tempo de estadia.

Entretanto, foi essa demora um dos motivos que levaram as autoridades a relutar em permitir a escala no Salvador, pois é a data da chegada dos navios da Carreira ao Cabo da Boa Esperança, o que condiciona sua derrota dali para a Índia: se antes de 20 ou 25 de julho, far-se-ia a “viagem por dentro”, isto é, pelo canal de Moçambique; se depois, a viagem seria “por fora”. Dessa forma evitava-se que perdessem a monção e fôsem obrigados a invernar em Moçambique, onde as condições climáticas desfavoráveis a todos dizimavam⁽¹⁾.

Para as embarcações que vinham do Oriente, a chegada a Salvador de onde, segundo alguns roteiros, deviam partir em princípios de fevereiro (enquanto outros precisavam 10 de janeiro, como a última data para a partida, justamente para evitar as escalas) dava-se normalmente em fins de abril e até princípios de junho.

Deviam, porém, partir da Bahia em fins de abril, pois assim teriam maio, junho e julho para chegar a Lisboa, o que parecia ser o mais aconselhável⁽²⁾.

Era comum, também, os navios da Carreira, na torna-viagem, aportarem nas capitânicas do sul, pelos meses de março,

(1) Essa data não é, naturalmente, muito precisa, variava segundo a prática e as circunstâncias. No século xvii, mais exatamente em 1635, pilotos e práticos da navegação na Carreira davam a data de 20 de julho como limite para a “viagem por dentro”, embora reconhecessem “que passado este mês” é que se faria a “viagem por fora”. (*Apud* Alberto IRIA, *Da navegação portuguesa no Indico no século XVII*, pág. 55.)

(2) *Ms.*, Papéis vários, t. 28, cód. 891 (K VIII il), fl. 425-426 v., Casa de Cadaval.

abril e maio, obrigando o governador a enviar naquele período fragatas destinadas a comboiá-los até à Bahia, devido não só à ameaça dos piratas, como às condições em que tais embarcações costumavam apresentar-se (3).

É claro que as médias apontadas eram, na maioria das vezes, ultrapassadas em muito, pelo tempo perdido na luta com os ventos contrários, pelas calmarias, tempestades, doenças a bordo, piratas, acidentes do mar, falta de água, de alimentos, etc.

Também a periodicidade com que se marcavam as chegadas e partidas dos navios não foi sempre a mesma, variando conforme a época.

Já em Lisboa, a data de partida dos navios destinados ao Oriente não era idêntica à dos que se dirigiam ao Brasil, embora também se formassem frotas constituídas de embarcações com destinos diferentes.

Avalia-se assim as dificuldades que presidiam à conjugação das frotas ou dos navios com as diferentes épocas do ano. Era êsse sincronismo entretanto largamente praticado e de grande importância para a rápida movimentação das riquezas coloniais.

No tocante à navegação para o Brasil, diz um missivista do século XVIII, invocando sua experiência de trinta anos nas coisas do mar, que os navios deviam procurar a verdadeira monção, saindo de Lisboa entre 15 a 25 de outubro, para chegar a Pernambuco até 15 de dezembro, de onde, com menos de uma semana, estariam na Bahia, alcançando o Rio até o fim de dezembro, graças — acrescenta — à excelente monção que nesse tempo era possível apanhar no sul (4).

A precariedade dos dados com que lutamos para elaborar os quadros estatísticos dêste estudo, bem como a situação anormal que prevalecia para as viagens da Carreira, serão os maiores responsáveis pelo que possa haver de discorde ou mesmo contraditório entre as afirmações que aí ficam sobre as datas, e o que nos revelam os quadros.

Mas não se limitavam, evidentemente, à disciplina dos ventos os problemas que a Carreira oferecia às tripulações que aceitavam, ou às quais era imposta, a escala na Bahia.

(3) *Doc. Hist.*, vol. XI da série, pág. 131.

(4) *Ms.*, Papéis vários, t. 28, cód. 891 (K VIII II), fl. 425-426 v., Casa de Cadaval.

Sendo um pôrto considerado bom, Salvador apresentava, entretanto, uma série de impedimentos, muitos dêles ditados pelas próprias limitações da marinha da época.

Diferentes motivos faziam com que, ao aportar ou zarpar, os navios fôsem sempre objeto naquele pôrto, de grandes precauções.

As dificuldades que a barra oferecia às manobras, tanto na entrada como na partida, agravadas, muitas vêzes, pelos baixios, pelos ventos e pelo intenso movimento de embarcações, exigiam grande perícia para se evitarem abalroadas e soçobros.

Empenhados no “serviço de Deus e de Sua Alteza”, os navios, quando de sua partida, mereciam uma série de invocações tendentes a protegê-los. Assim, o governador os recomendava ao “deão e mais dignidades e cônegos do Reverendo Cabido Sede Vacante e todos os Conventos da cidade”, etc., que confiassem “a N. Senhor, assim a viagem, como a conservação das pessoas particulares, e Infantaria que nelle vão”.

Não foram poucos os casos de perdas de navios, tanto nas proximidades das costas baianas, como à vista de seu pôrto e na própria barra. Com as embarcações da Carreira, por motivos compreensíveis, parecem ter sido mais freqüentes tais sucessos. Para elucidar tal fato cabe aqui citar alguns dêsses casos.

Acontecimento que bem demonstra os impedimentos apresentados pela barra da Bahia é o do navio em que viajava Francisco Pyrad, de Laval.

Vindo do Oriente, de onde partira seis meses antes, o navio em que viajava ficou surto a 4 léguas da entrada da Bahia, não se aventurando a atravessar a barra. Quando estava à espera de um batel que se dirigira à terra, para avisar de sua chegada, deu-se o rompimento da amarra, corroída pelo contato de uma rocha. Viu-se, então, impellido para a terra, sendo preciso soltar as velas para nova amarração.

À noite (9 de agôsto de 1610?) foram feitos sinais da terra comunicando o envio de três caravelas com provisões e pilotos práticos, que o guiassem, notícia que a todos agradou, principalmente porque estava enfôrma a maior parte das 550 pessoas de bordo.

Atravessando finalmente a barra, e entrando três léguas adentro, ainda não se sentiram seguros os viajantes, por causa da provável proximidade de brigues inglêses e holandeses, e

decidiu-se levantar âncora para atracar mais às costas. Foi quando a nau esbarrou em um dos inúmeros bancos de areia da baía, o que a habilidade de dois bons pilotos da terra não conseguiu evitar. O navio só conseguiu flutuar depois disso graças ao expediente de ter-se cortado o mastro grande. Logo a seguir, grande quantidade de embarcações e caravelas recebeu tripulação e carga, que foram conduzidas à terra firme, enquanto a nau era abandonada por imprestável (5).

Em 1669, o galeão *Sacramento*, que trazia João Corrêa da Silva, para ser empossado no govêrno da Bahia, em substituição a Alexandre de Sousa Freire, conduzindo, também, estanho e cobre para o estaleiro do Salvador, foi naufragar, por incúria dos pilotos, no parcel de Santo Antônio, num trágico desastre em que pereceu quase tôda a guarnição de 800 pessoas.

Em novembro de 1701, o patacho *Santa Escolástica*, de que era capitão D. João da Maia da Gama, ao partir em socorro de Mombaça, “logo depois de montar o Banco da Barra” foi a pique, perecendo quase tôda a guarnição, sem que lhe chegasse socorro a tempo, de terra ou mar (6).

Do forte de Santo Antônio, o governador e demais autoridades, acompanharam-no com a vista até passarem os baixios, quando poderia navegar já sem maior perigo. Eis que são surpreendidos quando davam graças ao Senhor pela feliz partida, com a infausta notícia de que o patacho afundara. Tratando-se de navio sólido, servido por bons oficiais, práticos na Carreira da Índia, não se conseguiu apurar a causa verdadeira do desastre. Na devassa aberta não se chegou a inculpar ninguém, concluindo-se que fôra “manifestação da vontade divina”. Dêsse naufrágio salvaram-se 70 ou 80 pessoas (7).

A 9 de maio de 1737 foi a vez da nau *Nossa Senhora do Rosário e Santo André*, procedente da Índia que, incendiada, afundou nas costas baianas dela, no entanto, salvando-se parte da tripulação e os cofres que trazia a bordo (8).

Desde os primeiros tempos tinham sido tomadas medidas de assistência às embarcações aportadas. Pessoas conhecedoras da arte de navegar e das técnicas necessárias ao recolhimento das embarcações ao ancoradouro, como pilotos e mestres, eram

(5) *Viagem de Francisco Pyrad, de Laval*, vol. II, págs. 225 e segs.

(6) D. José de MIRALES, “História Militar do Brasil”, in *Anais BN Rio*, vol. 22, pág. 159.

(7) *Ms.*, Papéis vários, t. 27, cód. 1.087 (K VIII ik), fls. 484-486 v., Casa de Cadaval.

(8) *Doc. Ult. Port.*, vol. IV, pág. 124 e segs.

enviados, nesse sentido, ao Morro de São Paulo, a fim de vigiarem o mar, nas épocas em que se esperavam as frotas do Oriente. Podiam dessa maneira prestar inestimável ajuda, conduzindo os navios através da barra até o seu fundeadouro⁽⁹⁾.

Ainda no que se refere às causas provocadoras de acidentes na Bahia de Todos os Santos, que no geral eram como se vê produzidos pela dificuldade de manobras na barra, bancos de areia, imperícia dos pilotos e ameaça dos piratas, acrescessem o embarçarem-se os navios uns nos outros, provocando ruptura de mastros e vêrgas.

Um recurso destinado a facilitar as manobras foi a balizagem da barra. Assim, também os faroleiros, como o do forte de Santo Antônio, passaram a ser severamente repreendidos quando descuidavam de manter aceso o farol.

Os vigias, pelo que se deduz, eram mais temporários que permanentes, pois sua atenção se prendia à época em que, devido às monções, eram esperadas as naus da Carreira. Ficavam postados em locais onde pudessem avistar, a razoável distância, a aproximação das embarcações. Podiam, assim, dirigir-se a elas em tempo ou notificar as autoridades para as necessárias providências, enviando embarcações menores, especialmente destinadas a êsse serviço. Levavam elas os peritos necessários, que com certeza participavam não só da orientação como da própria direção que a embarcação devia tomar para ancorar em boas condições. Aliás as naus do Oriente raríssimamente se aventuravam a atravessar a barra e ir de imediato em direção à terra. Esperavam quase sempre os pilotos práticos, para ser guiadas, ou profissionais, como um Antônio de Araújo Santos, patrão-mor da ribeira das naus, do Salvador, que em inúmeras oportunidades prestou excelente auxílio aos navios da Carreira, isso tanto em terra quanto no mar⁽¹⁰⁾. Êstes eram enviados em embarcações da terra.

Quando os pilotos da barra entendiam que a noite prometia boa manhã, a frota ficava só com uma âncora no fundo, para poder levantá-la no momento da maré⁽¹¹⁾.

Muitos navios estrangeiros também se beneficiaram dessas providências. Aquêles cuja arribada parecesse suspeita às autoridades de terra, chegavam a sofrer seqüestro e embargo, in-

(9) *Doc. Hist.*, vol. VII da série, pág. 220.

(10) *Ms.*, 2.071-2.076, Bahia, P.a.c., AHU.

(11) *Doc. Hist.*, vol. LXXII, pág. 136.

cluindo a carga. Sujeitavam-se às inspeções de praxe, tendo ainda de dar fundos sob ameaça da artilharia dos fortes.

Nos manuscritos conservados no Arquivo Público Estadual da Bahia há notícia de um número grande d'esses navios que, fazendo o roteiro dentro da própria Carreira da Índia, acabavam por dirigir-se a Salvador.

No caso das embarcações holandesas a caminho do Oriente, não lhes faltava o “cofre de patacas”, suficientes para atender ao aprestamento no estaleiro baiano e permitir aquisições em terra. Quando isso não ocorresse, também se toleraria que os responsáveis pela embarcação vendessem em terra o que traziam, a fim de atenderem as despesas com o produto dos negócios (12).

Uma vez divisado um navio, ainda em alto-mar, enquanto não identificado, corria natural apreensão não só pelo pôrto, como pela cidade. A ronda de embarcações de outras nacionalidades, freqüente, por motivos óbvios, ao longo da Carreira do Oriente, tornava-se muitas vêzes afrontosa nas vizinhanças do Brasil. Além disso, havia o perigo de tentativas de conquistas do território, com precedentes já sérios a respeito. O problema da identificação das naus era vital, portanto. A patrulha costeira devia atentar sempre inclusive para os expedientes de dissimulação, destinados a confundir os rondantes à distância até conseguir uma aproximação que permitisse a abordagem ou o ataque.

Por tudo isto, real importância era dada à identificação das naus pelos fortes baianos, através de um sistema de sinalizações. Os sinaleiros usavam nas suas convenções os mais diversos processos, desde as flâmulas nos topes até carga de disparos, em que os intervalos maiores ou menores ou o número de tiros permitissem a decifração. Isso durante o dia. À noite, acendiam-se luzes na ponta da vêrga, ou ainda, segundo a linguagem da época, deitavam “cucharras e foguetes de ampulhetas”, com alguma artilharia, para serem vistos e ouvidos de longe (13).

A aproximação dos navios era acusada pelos fortes mediante tiros das peças e hasteamento da bandeira. Quando eram mais de quatro navios, além das salvas dos fortes da Barra, recomendava-se também ao carcereiro da cadeia que

(12) *Ibidem*, vol. x da série, pág. 191.

(13) *Ibidem*, vol. xl, pág. 86

tocasse picado o sino da Câmara, como se praticava nas ocasiões de rebate.

Do alto do colégio dos jesuítas era possível avistarem-se os navios na baía. O irmão Francisco Dias, ao ver a nau *São Francisco*, em 1596, já a identificara como “nau da Índia”, notando ainda que estava sem leme (*sic!*)⁽¹⁴⁾.

As formas de sinalização variavam muito.

Como a navegação ao longo da costa era mais ou menos intensa, necessitava a armada guarda-costa, para o respectivo policiamento, de uma identificação entre os navios, do que resultavam curiosas formas de sinalização⁽¹⁵⁾.

À noite, quando as embarcações de terra saíam ao encontro das naus da Índia, para guiá-las à chegada, era comum tomarem-nas os marinheiros dos navios do Oriente por piratas, chegando mesmo a afastar-se à espera do dia seguinte, para melhor identificá-las⁽¹⁶⁾. Este procedimento decorria, aliás, das recomendações regimentais para que nunca fiassem nas embarcações encontradas nas costas do Brasil, muito freqüentadas por inimigos e piratas⁽¹⁷⁾.

Quando uma nau da Índia, embora à vista da terra, não tivesse sido ainda identificada, havendo a bordo personalidades de destaque, deviam-se dar tiros de duas peças com intervalo suficiente para distinguir o número. Do forte de Santo Antônio responderiam outras duas peças. No caso de não haver personalidades notáveis a bordo bastaria a bandeira no mastro de proa.

(14) *História trágico-marítima*, vol. vi, pág. 15.

(15) Esta que aqui val transcrita, é datada de 1715: “Quem se achar a barlavento arriará o velhaco e o fará carregar como para o ferrar, e pondo outra vez ou a capa, largará no dito tope um galhardete português, ou outro qualquer em caso de não ter este e atirárá três peças por sotavento, duas quase a um tempo e a outra com algum espaço que distinga bem ser o sinal. O navio de sotavento, responderá ferrando a pavia, e carregando o traquete, e largará outro galhardete na dita forma no pau da bandeira da quadra, e a sua bandeira no gurupés, depois do que o de barlavento porá a caminho largado as suas bandeiras.” Torna-se difícil uma explicação clara desse texto pela linguagem com termos e expressões desusadas. Não obstante, depreendemos que entravam nesses sinais as bandeirinhas farpadas, ainda hoje usadas no alto dos mastros e os tiros, além de outros recursos. No caso do navio vir em direção contrária ao vento (sotavento) responderia içando a vela grande do mastro de proa, colocando bandeira farpelada no mastro principal, além da sua bandeira no mastro que ficava na extremidade da proa do navio, além de outros sinais (cf. *Doc. Hist.*, vol. Liv, pág. 85).

Já num Regimento datado de Goa, em 1.º de fevereiro de 1743, recomendava-se o seguinte processo de identificação vigorante para as naus de torna-viagem ao longo das costas brasileiras: a que estivesse de barlavento, conforme as convenções, seria obrigada a largar bandeira inglesa no tope grande “tirando dous canhoens com balla”. A que estivesse de sotavento largaria bandeira portuguesa no joanete de proa, respondendo com 3 tiros de canhão (*Ms.* 1.743, Bahia, P.a.c., AHU).

(16) *História trágico-marítima*, vol. vi, pág. 15.

(17) *Ms.* 1.743, Bahia, P.a.c., AHU.

A sinalização especial nos casos de altas personalidades fazia-se naturalmente necessária para prevenir as autoridades de terra. Assim os sinais já aludidos anteriormente, não dispensavam a lancha que levasse a bordo os práticos e pilotos de terra, destinados a orientar os mestres da nau no seu recolhimento seguro através da barra.

Na volta para a terra, exigia-se o hastear uma bandeirinha enfiada na lais superior do pau que atravessava o mastro. Com isso, estaria notificada a autoridade da terra da chegada, por exemplo, de algum vice-rei da Índia⁽¹⁸⁾.

A armada guarda-costa, regimentalmente formada pelo primeiro governador, prestava inestimáveis serviços aos navios da Carreira. Chegou mesmo a ser constituído um corpo especial de embarcação destinadas a socorrer e comboiar os navios do Oriente, pois os ataques dos piratas, segundo as instruções dadas aos rondantes e insertas em documentos do século xvii, deviam exigir a máxima desconfiança e atenção, pois andavam êsses entrelopos “à vista de nossa obra e nas nossas barbas”, ao longo das costas, nem sempre ao alcance da terra, e às vêzes bem distantes do pôrto do Salvador.

O serviço de comboio às naus da Índia exigiu razoável número de navios, com conseqüentes gastos que compreendiam materiais diversos, tripulações e abastecimento. A documentação existente a respeito permite-nos fazer idéia da atenção que sempre mereceu tanto das autoridades metropolitanas, quanto das coloniais, chegando a admitir verbas especiais e exigir tôda uma série de providências tendentes a manter sempre a sua normalização e presteza, dadas as circunstâncias em que operava. Durante o período colonial repetiam-se os sucessos dos entrelopos ao longo do litoral brasileiro. Dirigiam-se, como temos visto, particularmente para os navios da Carreira. São inúmeros os casos de perdas irreparáveis como o que se seguiu ao saque da “Vila de Pernambuco”, em 1595, quando piratas inglêses tiveram ocasião de levar tôda a fazenda de uma nau da Índia arribada naquelas alturas⁽¹⁹⁾. É dêsse mesmo ano o registro de um pilôto que em seu diário mencionou: “. . . os nauios q. ontem vimos erão ladroins q. deuião de ir p.^a a costa do Brazil”⁽²⁰⁾.

(18) *Doc. Hist.*, vol. lrv, pág. 243.

(19) *Ms.*, Coleção de vários assuntos, cód. 859 (Mv. 44), fl. 1, Casa de Cadaval.

(20) Quirino da FONSECA, *Diários da navegação da Carreira da Índia nos anos de 1595, 1596, 1597, 1600 e 1603*, pág. 182.

Nas mesmas costas, durante a ocupação holandesa no Nordeste, as naus da Índia foram sempre alvo de ataques.

É evidente que os navios guarda-costas tinham de seguir preparados para tôdas as eventualidades, dada a cobiçada presa representada pela carga das embarcações da Carreira. Mereceriam estas até mais acurada atenção, em virtude de recomendações da própria autoridade. Os navios do Oriente eram sempre aguardados pela Côrte com grande interesse. A ansiedade pela carga, pelas notícias de natureza político-militar, pelo cumprimento da missão confiada ao navio, eram os motivos principais dêsse interesse. Como no geral o navio da Carreira, quando ancorado no Brasil, demorava em prosseguir viagem, as autoridades viam-se obrigadas a requisitar outra embarcação ali ancorada para levar as boas ou más novas e, às vêzes, a própria carga. Êssas embarcações, assim requisitadas, sofriam naturalmente sérios prejuízos, ressarcidos por ordem do provedor-mor, o que mostra a importância das notícias trazidas pelos navios do Oriente. Cabia distingui-las à distância como, também, aos navios dos entrelopos, a fim de evitar não só os contratempos de uma abordagem ou ataque, como, também, o falso alarme diante de um navio português mal identificado.

Para tanto, era preciso reconhecer a forma que mareava a embarcação lobrigada, identificar o casco, se estrangeiro ou português, e atentar para suas manobras: se pairava ou dava forças às velas, denunciando intenções de caça (21).

Mesmo as embarcações que realizavam serviço de cabotagem, ou que nos seus roteiros fluviaes dependiam de travessia oceânica próxima ao litoral, colaboravam com os guarda-costas, dando as informações sôbre inopinados encontros ou pelo menos sôbre navios suspeitos vistos a rondar por aquelas águas. Os arrais dêsses barcos eram obrigados a prestar sem delongas êsses informes.

As recomendações em tôrno do tempo que deveriam permanecer no mar ou sôbre até onde deveria ir o seu roteiro, variavam muito no caso dos navios guarda-costas.

Uma vez identificada uma nau de nação inimiga, a recomendação era que se evitasse a abordagem, procurando, antes, metê-la a pique ou rendê-la.

É presumível que se cometessem enganos, mesmo porque as modificações políticas no Velho Mundo ou as alianças que

(21) *Doc. Hist.*, vol. LIV, pág. 290.

podiam transformar nações amigas em inimigas e vice-versa, demoravam muito em chegar ao conhecimento da autoridade brasileira, o que trazia confusão no sistema de defesa territorial ou guarda-costas.

Os navios dos entrelopos faziam a ronda das costas brasileiras principalmente devido ao fato do Salvador servir de escala para as naus do Oriente. Como rezam os documentos da época, permaneciam os piratas “à espera das naus da Carreira”. Por êsse motivo, as fragatas encarregadas do policiamento das costas, levavam mantimentos para três meses, sendo sua carga muito heterogênea, pois comportava desde cabeças de delinquentes degolados, para expô-las à execução pública, até cirurgões e medicamentos para assistir os acidentados e enfermos.

Os navios da Carreira, como deveriam estar sempre preparados para as acometidas dos piratas, ofereciam, no geral, heróica resistência ao seu abalroamento, procurando aproximar-se da costa, pois conseguindo que elementos de sua tripulação chegassem à terra, teriam maior probabilidade de obter socorros, enviados particularmente do Salvador.

Nesse sentido, um caso expressivo foi o da nau da Índia *Portas do Céu*, que em fins de maio de 1708, conduzindo o vice-rei Caetano de Melo de Castro, sofreu investida de um corsário francês, que havia algum tempo andava rondando nossas costas.

A peleja durou tôda uma tarde estendendo-se até a madrugada. Em plena refrega o navio português conseguiu dar à terra numa enseada, distante 7 léguas do Salvador. Providenciou então o governador Luís César de Meneses o socorro que se fazia necessário, tanto em gente quanto em material, que seguiu em dois lanchões, com práticos, oficiais, marinheiros, espias e apetrechos náuticos, ficando o governador insone até a manhã seguinte, quando pôde finalmente avistar a nau salva (22).

Referindo-se a êsse caso, lembrara Rocha Pita que, como muitos outros navios que serviam à Carreira, a nau do vice-rei viajava desprevenida, não esperando o aparecimento dos piratas.

Tendo em vista a intimidação quase permanente dos entrelopos, como também o regime de ventos que condicionava

(22) Ms., 555, Livro de Cartas Régias (1708), pág. 231, APE Bahia.

as viagens anuais da Carreira, um recurso adotado nesse sentido foi o de viajarem os navios sempre em frotas ou comboios.

Uma lei sancionada por D. Sebastião, a 3 de novembro de 1571, além de obrigar o navio a viajar provido de armas, marcava o período da sua partida entre agosto e março (*sic!*), estabelecendo, ainda, um mínimo de quatro embarcações para cada frota, fora outras providências⁽²³⁾.

A navegação de embarcações isoladas deveria constituir, portanto, exceção

As frotas permitiam melhor defesa em caso de acometimentos pelos piratas, que por sua vez, dificilmente ousavam abordar um grupo de navios. A necessidade de socorro recíproco diante das ocorrências de bordo ou da adversidade das condições em que se viajava, completavam as razões para que se preferisse êsse recurso.

Na Carreira da Índia, particularmente, a frota representava um fator indispensável para o êxito das viagens. Êsse sistema por seu lado, implicava uma série de regras que eram reclamadas dos navios, em benefício do conjunto.

A frota tanto podia navegar de dia, como à noite. Quanto a isto, recomendava-se ao Cabo responsável de cada embarcação que, à noite, seguisse o farol da capitânia, ao passo que de dia deveria regular e compassar as velas e os rumos, para que navegassem juntos⁽²⁴⁾.

Mediante mútuo acôrdo, seguiriam todos a bandeira e farol de uma das naus, que podia não ser a capitânia. No geral, participavam das frotas tanto os navios pertencentes à Coroa quanto os particulares.

Para evitar que um navio desgarrasse da frota, todos os que dela participavam tinham de obedecer regulamentos desde a partida do pôrto até a chegada ao destino.

Assim, para a "importância do serviço de el-rei, reputação de suas armas, interêsse de seus vassalos, e segurança das naus", ordenava-se que partissem no mesmo dia sem se afastar umas das outras, de modo a evitarem-se surpresas da piratagem.

Aos capitães assistia o dever de ajustar o dia da partida, firmando compromisso entre si, para que não se afastassem em caso nenhum, mesmo por acidente, inimigos, tormenta "ou outro qualquer acontecimento", cominando-se as transgressões

(23) *Apud*, O. MARTINS, *Portugal nos mares*, pág. 105.

(24) *Doc. Hist.*, vol. IX da série, pág. 28.

com penas pecuniárias⁽²⁵⁾. Esta obrigação dava em consequência os navios condicionarem sua velocidade à dos mais vagarosos.

Os motivos que levassem uma nau a afastar-se de sua capitânia seriam verificados em devassa promovida pelo Conselho Ultramarino⁽²⁶⁾.

Como toda regra, também esta sofria não poucas nem espaçadas exceções. Apesar dos motivos sérios que condicionavam a navegação em frotas, o interesse pela especulação comercial, quase sempre, determinava concessões que acabaram por tornar-se crônicas.

Ao aconselhar el-rei a tomar medidas contra o desrespeito por parte dos nautas às ordens que determinavam a navegação em frota, ocasionando com isso prejuízos sensíveis aos interesses reais, dizia um documento, possivelmente redigido depois de 1625, que se tornavam necessárias não só “grandes pennãs ao nauio que se apartar da dita Armada”, como também, obrigá-lo a não descarregar a sua fazenda, particularmente o açúcar, enquanto não chegasse a frota, com a qual deveria ter vindo junto.

Lembra o mesmo texto, que os navios pretendendo antecipar-se à frota, eram sempre levados a isso por “magnar que Com chegar primeiro que Esta frota Venderá melhor s. drogas por ser dos primeyros”⁽²⁷⁾. Visavam, evidentemente, a alcançar melhores preços, mediante as ofertas de um mercado em falta de mercadorias.

Nesse sentido, os mestres dos navios que iam partir na frota eram reunidos pelo governador, a fim de que se lavrasse o “Auto do Compromisso”, do qual cada mestre levava uma cópia, para poderem sempre ter em mente as penas de 4 anos de galés, além de 500 cruzados, que se aplicavam aos desobedientes⁽²⁸⁾. Esse auto de obediência era bastante comum.

Outro fato que oferecia sérios problemas era o aprazamento para a partida das frotas. Bandos e portarias previam com precisão o dia em que deviam zarpar, o que entretanto

(25) *Ibidem*, vol. VII da série, pág. 214. Sobre os Regimentos que deviam obedecer as Frotas do Brasil, vide o Alvará régio de 25 de janeiro de 1755, in *Coleção cronológica das Leis extravagantes...*, tomo III, pág. 391.

(26) Alberto IRIA, *Da navegação portuguesa no Indico no século XVII*, pág. 122.

(27) *Livro primeiro do governo do Brasil (1607-1633)*, págs. 33 e segs.

(28) *Ibidem*, pág. 268.

nem sempre podia ser cumprido. Nesses casos, representavam os interessados procurando mostrar os prejuízos da Real Fazenda, do comércio e dos particulares.

Numa representação da Câmara da Bahia, datada de 11 de setembro de 1751, esclarecia-se a autoridade responsável por um desses Bandos de que não havia tempo para permitir que a frota partisse na data aprazada, pois a estação estava “rigorosa”, com chuvas e lamas, achando-se ainda fora da cidade as mercadorias destinadas à carga, o que acontecia com o açúcar, tabaco e outros gêneros, retidos em engenhos e lavouras que distavam muitas léguas do pôrto.

Pedião os edis que se retardasse a partida da frota para o mês de novembro, evitando com isso um desastre total para aquela “miserável terra, que há muitos annos vay emdecadencia”. Realmente, partindo vazia a frota, não se recolheriam os direitos das alfândegas, enquanto os senhores de engenho e os lavradores ficavam com os seus efeitos retidos, perturbando o comércio e aumentando as dívidas⁽²⁹⁾.

Chegou-se mesmo a pedir a reforma do parágrafo terceiro do capítulo sete do novo Regimento da Alfândega do Tabaco, que aprazava a partida da frota. Argumentava-se que pelo inverno rigoroso daquele ano de 1751 as mercadorias não podiam ser conduzidas até os trapiches do pôrto, ficando retidas nos engenhos (caixas de açúcar) e nos campos (tabacos)⁽³⁰⁾.

Nem sempre a autoridade se convencia desse argumento, procurando verificar as razões invocadas, a fim de que uma vez apurada negligência por parte dos fornecedores ou outros interessados, fôsse essa “omissão tão perniciosa aobem público” punida mercidamente.

Mas, afinal o que mais nos chamou a atenção sobre esse problema, particularmente no que diz respeito à Carreira, não foi a burla à lei, mas a quebra da própria lei pelas concessões reais.

Para navegar fora da frota, os navios necessitavam de provisões especiais.

No período de 1663 a 1667, por exemplo, foram inúmeras essas provisões, principalmente para atender o transporte do açúcar. Entretanto, eram grandes os riscos que corriam os navios, pois é desse mesmo período (abril de 1665) uma ordem

(29) Ms. 4, Bahia, P.a.n.c., AHU.

(30) Ms. 5, Bahia, P.a.n.c., AHU.

a fim de que 5 navios prestes a partir navegassem juntos com destino ao Reino, “para unidos se defenderem melhor dos inimigos” (31).

Como já afirmamos, o sistema de frotas vigorava para toda a marinha portuguesa, e nesse particular não haveria necessariamente discriminação pelo fato de uma frota pertencer ou não à Carreira.

Os navios desse roteiro em todo tempo em que chegavam ou tinham de partir do Salvador recebiam ordens de incorporar-se às frotas, que nem sempre pertenciam à própria Carreira, como ocorria, principalmente, quando se dirigiam ao Reino. Eram as frotas que ligavam o Brasil a Portugal e que no século XVIII compreendiam muitas vezes mais de uma centena de embarcações. Uma vez integrados a essas frotas ou comboios por fragatas de guerra, os capitães das naus da Índia deviam obedecer, de acordo com os regulamentos, aos sinais dos comandantes dessas embarcações. Não deviam apartar-se da conserva do comboio, salvo em casos de comprovada necessidade ou involuntários acidentes que deveriam ser justificados, uma vez chegada a embarcação ao Reino (32).

Esse fato ocasionava conflitos de obediência, dados os privilégios que, muitas vezes, estas ou aquelas embarcações chegavam a ter no comércio e no mar.

Quando acontecia chegar uma nau da Índia à Bahia logo depois da partida da frota, ainda era possível despachá-la para que a alcançasse em Pernambuco.

Por outro lado, como ocorria em tudo o mais, nem sempre os navios da Carreira obedeciam a tais ordens, geralmente insertas em Cartas Régias. Este, pelo menos, é o caso a que se refere Vieira em certa passagem a saber: “Da Ásia tivemos da Índia nau, que não quis esperar a companhia da frota...” (33).

Mas, voltando ao problema das licenças reais, para que os navios navegassem fora da frota, se elas representavam por um lado, sérios prejuízos, pois além dos riscos, facilitavam a especulação comercial e a sonegação de impostos, por outro o sistema de frotas atrofiou por muito tempo a economia colonial, além de outros vários danos, como os invocados pelos

(31) *Doc. Hist.*, vol. xxii, pág. 60.

(32) *Ms. 1.738, Bahia, P.a.c., AHU.*

(33) *Cartas de Vieira*, vol. iii, pág. 638.

navios procedentes da cidade de Angra, ao alegarem que a concessão que se lhes fizesse de viajar fora da frota, em monção diferente, traria maior segurança de ancoragem em seus portos.

Condicionada às monções periódicas, é claro que a partida das frotas nem sempre coincidia com as épocas de colheita, como ainda de outras possibilidades que no Brasil e particularmente na Bahia, variavam muito durante o ano.

Com a finalidade de promover essa articulação entre as safras de açúcar e tabaco e a partida das frotas, el-rei ordenou, em julho de 1691, que as frotas obedecessem na volta ao Reino, às seguintes datas para a partida: Rio de Janeiro, 15 de dezembro, Bahia, fim de dezembro, de Pernambuco até 20 de janeiro, sem que pudesse contudo ser cumprida essa previsão, devido às chuvas continuadas que dificultavam a navegação, chegando a impedir o embarque das mercadorias⁽³⁴⁾.

Mostram-nos os dados sôbre o regime de frotas reais que entre 1740 e 1766 foram exportadas anualmente 4.000 toneladas de açúcar, enquanto que com o livre tráfico marítimo a produção passou a ser duas vêzes maior. Também com a exportação do tabaco ocorreu um aumento extraordinário devido a extinção das frotas⁽³⁵⁾.

Compreende-se isto diante das restrições impostas pelo alvará de 25 de janeiro de 1755, no qual se ampliavam as providências dadas pelos Regimentos, Leis e Decretos de 16 e 27 de janeiro e 1.º de abril de 1751, de 28 e 29 de novembro de 1753, com respeito às frotas do Brasil.

Por êsse alvará de 1755, tendo a autoridade régia verificado que os produtores do sertão mandavam as mercadorias propositadamente com tardança a fim de embarcá-las em navios de sua preferência, determinou que no quarto dia depois da chegada da frota, fôsem afixados editais que esclarecessem o dia aprazado para a sua partida. Para a chegada das mercadorias no pôrto previam-se pelo menos 12 dias contínuos e improrrogáveis de antecedência em relação à partida da frota.

As mercadorias que chegassem depois da data marcada pelo edital, conforme determinava o mesmo alvará, não seriam

(34) Ms. 210, vol. 134 das Cartas do Govêrno, APE Bahia.

(35) Pinto de AGUIAR, *Aspectos da economia colonial*, pág. 13. V. sôbre o regime de frotas, J. Gonçalo de Santa RITA, "O regime comercial e jurídico: As frotas e as companhias coloniais; Organização financeira e judicial no Ultramar", in *História da expansão portuguesa no mundo*, vol. III, pág. 215; José Gonçalo de Santa RITA, "Organização da administração ultramarina no século XVIII", in *Congresso do mundo português*, vol. VII, págs. 121 e segs., "Discurso preliminar, histórico, introdutivo...", in *Anais BN Rio*, vol. 27, págs. 301 e segs.; pág. 326.

recebidas, devendo por conta dos seus proprietários ser reconduzidas ao lugar de origem. Não poderiam, por outro lado ser carregadas senão na frota do ano seguinte.

Nos casos de fraude, o dono perderia o valor das mercadorias, em favor dos denunciantes, cujos nomes seriam guardados em segredo. Eram ainda previstas devassas e punições aos infratores⁽³⁶⁾.

Vêem-se logo as conseqüências desastrosas dessa política limitadora para os produtores: gêneros que se perdiam, problemas com transportes, etc.

Verifica-se pois um duplo aspecto a ser considerado em torno do sistema, isto é, enquanto vigorara a proibição de navegações singulares, é claro que as concessões representavam uma falha da autoridade, com efeitos muito mais negativos do que positivos. Entretanto, a abolição do regime de frotas deu oportunidade a uma diferença radical nas limitações do comércio colonial.

Os alvarás para que os navios pudessem navegar fora da frota dirigiam-se no geral a embarcações particulares, que deviam forçosamente pertencer a poderosos armadores ou servir a classes de grande influência econômica, pelo que se deduz das facilidades que lhes eram concedidas, flagrantemente contrárias à lei.

Alguma disciplina subsistia também a propósito da navegação isolada. Assim não era permitido ao navio que tivera licença para navegar fora da frota, que o fizesse junto a outro (s) navio (s) que estivesse (m) gozando da mesma licença. Visaria com isso a autoridade, possivelmente, facilitar os trabalhos de fiscalização dos portos no tocante à carga e descarga.

A autorização para navegar fora da frota se fazia, muitas vezes, em troca de serviços prestados, como foi o caso ocorrido com os capitães que em 1667 se beneficiaram dessa licença, por terem levado do Reino para Angola, com a sua família, matalotagem, infantaria e munições, a Tristão da Cunha, que iria governar aqueloutro Reino, sem que pagassem frete⁽³⁷⁾. O motivo mais comum, entretanto, era atender aos navios que transportavam açúcar, no que, aliás, também estavam interessadas as embarcações, a que acabamos de nos referir.

Torna-se difícil promover minucioso levantamento da legislação proibitiva ou concessiva em torno do problema da

(36) *Coleção cronológica das leis extravagantes...*, tomo III, págs. 391 e segs.

(37) *Ibidem*, vol. XXIII, pág. 213.

navegação em frotas. Reconheceu a autoridade régia várias vezes, inclusive sob as alegações que lhe eram dirigidas pelos interessados ou por autoridades coloniais, que as permissões eram nocentes. Por alvará de 9 de março de 1668, com duração para mais de um ano, el-rei suspendeu as licenças, obrigando todos os navios a navegar sempre dentro das frotas⁽³⁸⁾. A norma continuaria, ainda a ser seguida.

Nessa oportunidade fêz-se excessão apenas para os navios originários da cidade de Angra (na Ilha Terceira), aos das ilhas da Madeira e de São Miguel, para os quais já a 11 de junho de 1668 se concediam as licenças.

Para os navios estrangeiros era difícil essa permissão. Mesmo navegando com a frota, teriam que voltar diretamente a Portugal, onde seriam objeto de especial fiscalização, devendo ainda levar a mesma gente que haviam trazido ao partir⁽³⁹⁾. Aliás, essa cautela na conferência da tripulação também ocorria com navios portugueses, a fim de apurar deserções e clandestinidades.

Na medida em que se intensificou a navegação intercolonial, particularmente com referência ao Brasil, mais numerosas se foram tornando as frotas, incluindo num único comboio não só navios de várias procedências como para vários destinos. No século xviii, as frotas de comércio que partiam de Lisboa incorporavam navios destinados à Bahia, Pernambuco, Rio de Janeiro, Paraíba, além de outros portos brasileiros, bem como Angola, Macau, etc.⁽⁴⁰⁾, reunindo mais de cem embarcações.

Com as frotas que partiam da Bahia não se dava o contrário. Em fevereiro costumavam reunir-se no Salvador os navios vindos do Rio com as naus da Índia, que por sua vez se uniam à frota baiana, para sair um só comboio em demanda de Pernambuco⁽⁴¹⁾.

O sistema de frotas, cuja maior regularidade data dos finais do século xvi, teve o seu funcionamento no século xviii, interrompido por 32 anos, pois abolidos êses comboios em 1765 por Pombal (alvarás de 10 e 27 de setembro) foram êles restabelecidos em 1797, para serem definitivamente extintos em 1801⁽⁴²⁾.

(38) *Ibidem*, vol. xxix, pág. 204.

(39) *Ibidem*, vol. xxiii, pág. 207.

(40) *Notícias históricas de Portugal e Brasil*, pág. 28.

(41) *Ms.*, Papéis vários, t. 28, cód. 891 (K VIII II), fl. 425-426 v., Casa de Cadaval.

(42) Roberto C. SIMONSEN, *História econômica do Brasil*, pág. 361.

Por sua vez, a freqüência dos abalroamentos e a preciosidade das cargas vindas do Oriente não foram suficientes para estimular um serviço permanente de socorros, de eficiência perfeita. Deixava êle muito a desejar. Quase sempre, pelo que verificamos em nossas pesquisas, eram medidas imediatas, tomadas pela autoridade em vista da ocorrência de um caso, e não um plano racional de defesa a longo prazo.

Casos houve que exigiram do governador providências severas, para um policiamento mais eficiente. Em 15 de abril de 1712, por exemplo, rendeu-se para uma balandra francesa, que a abordara na altura do pôrto de Ilhéus, a nau *Nossa Senhora do Pilar*. As fragatas enviadas em seu socorro vasculharam tôda uma grande área não só à sua procura, como, naturalmente, à procura do inimigo, sendo, entretanto, infrutíferas as buscas. Cogitou então a autoridade de manter uma patrulha da costa, em caráter permanente, com duas fragatas ligeiras, comportando 30 pessoas cada uma, bem preparadas e guardadas. Dificultar-se-ia o desembarque de sua tripulação, permitindo apenas o aprovisionamento de água e mantimentos, e a ancoragem por motivos reconhecidamente imperiosos. Seria, assim, possível uma constante vigília, em vez de medidas provisórias e ineficazes, como era comum⁽⁴³⁾. Evitar-se-ia, ainda, muita despesa inútil em épocas em que nem sempre era possível atendê-la. Seria um policiamento preventivo, muito mais aconselhável do que o punitivo adotado com resultados bem desastrosos.

A iniciativa particular também chegou a colaborar, de diferentes maneiras, na preservação das naus do Oriente. Em fevereiro de 1656, provavelmente, tendo em vista o perigo que oferecia a armada inglesa então em mares brasileiros, a Cia. Geral do Comércio do Brasil ofereceu 5 dos seus navios para comboiarem as naus do Oriente⁽⁴⁴⁾.

Na abordagem que sofreu a nau *Nossa Senhora do Pilar* soube-se que os tripulantes tiveram para se defender pouco mais que as suas espadas, êsse o motivo da rendição.

Já o navio *Santo Antônio Polifemo*, que partira do Salvador com destino à Ásia, em 31 de outubro de 1795, depois de poucos dias de viagem, foi por sua vez saqueado pela fragata francesa *La Presse*, tendo, entretanto, após heróica resistência, logrado retornar à Bahia⁽⁴⁵⁾.

(43) Ms., Papéis vários, t. 24, cód. 949 (K VIII ij), fl. 467 v., Casa de Cadaval.

(44) Ms. 51-v-41, fl. 1, Bib. Ajuda.

(45) Ms. 95 (verso), vol. 135, *Cartas do govêrno*, APE Bahia.

Mas não cabia às fragatas que patrulhavam as costas apenas o policiamento preventivo dos piratas. Mister se fazia, também, guiar as embarcações da Carreira, a fim de que não se afastassem do rumo, perdendo a altura da Bahia, e fizessem uma viagem sem novidades, evitando bancos e escolhos.

A navegação ao longo das costas brasileiras oferecia, também, sérios problemas a navios da Carreira.

Dois acidentes geográficos serviram sempre de motivo de preocupação para os pilotos da Carreira: o Cabo Santo Agostinho na altura das costas pernambucanas e os Abrolhos ao sul da Bahia. Exigia-se, em ambos, grande perícia dos navegantes devido aos rochedos e cachopos ocultos que lhes eram circun-jacentes. Nas proximidades do Cabo Santo Agostinho ainda havia correntes perigosas para a navegação.

A maior parte dos cronistas refere-se ao fato de que os regimentos dos pilotos da Carreira recomendavam atenção ao Cabo Santo Agostinho àquêles que navegassem ao longo das costas do Brasil⁽⁴⁶⁾. Assim se teria dado em relação a João da Nova, em 1501; na segunda viagem de Vasco da Gama, em 1502; na de D. Francisco de Almeida, em 1505; na de Tristão da Cunha, em 1506 além de outros muitos.

Passando o Equador, para os lados africanos, os pilotos tinham de evitar os chamados “ventos gerais” temidos por impelirem os navios em direção aos perigosos baixios dos Abrolhos, nas costas brasileiras.

Por sua vez, a dificuldade no dobrar-se o Cabo Santo Agostinho é o que justamente levava os pilotos, principalmente os mais bisonhos, como foi o caso da nau *São Paulo*, em 1560, a acabarem por perder-se nas calmarias guineanas, também perigosas para o roteiro do Oriente.

As advertências no sentido de se evitarem êsses acidentes vêm do início, isto é, das primeiras viagens para o Oriente, quando já foi possível a mestres e capitães verificar a melhor navegação para figurar nos roteiros que então passaram a ser usados pelos pilotos da Carreira.

Ao partir da Bahia, em 27 de março de 1531, num domingo, Pero Lopes de Sousa registra em seu famoso *Diário*, que iam com o vento leste, contra o que opinavam todos os

(46) Gaspar CORRÊA, *Lendas da Índia*, tomo I, pág. 235. Sobre a identificação do Cabo de Santo Agostinho, vide Duarte LENTE, “A exploração do litoral do Brasil na cartografia da primeira metade do século XVI”, in *Hist. col. port. no Brasil*, vol. II, pág. 421.

pilotos, tendo em vista a impossibilidade de dobrar os baixios dos Abrolhos. São também do século XVI as referências que Filippo Sassetti fez às dificuldades que a embarcação em que ia encontrou ao dar nos Abrolhos, sendo por isso obrigada a voltar⁽⁴⁷⁾.

No início do século XVII, cuidar-se-ia de providenciar sondagens de reconhecimento dos recifes, a fim de verificar-lhes o vulto, profundidade das águas naquelas áreas e outros fatores, cujo conhecimento era indispensável aos navegantes.

A 27 de outubro de 1604, em carta ao governador do Brasil Diogo Botelho, el-rei ordenava que se tomasse fundo nos baixios dos Abrolhos⁽⁴⁸⁾, que ficavam fronteiros ao Cabo Santo Agostinho a fim de verificar-se a eventual existência de canais bastante profundos para permitir a navegação das naus da Carreira da Índia.

Para cumprimento dessa providência, seguiriam na próxima monção duas caravelas com pilotos práticos, que pudessem realizar o reconhecimento daqueles baixios. O mesmo se faria com referência às ilhas Trindade e Martim Vaz⁽⁴⁹⁾.

Parece ter obrado bem o governador, pois a 31 de julho de 1605 já el-rei se referia ao cuidado com que se houvera aquela autoridade, merecendo que se lhe dessem “por isso graças”, pelo bem que fizera à navegação da Carreira, que dali por diante podia ser feita com menos receio. Nesse sentido, ordenava que se oficiasse ao Conselho da Índia, para chamar os pilotos e oficiais práticos da navegação, comunicando-lhes “papel do desenho e sonda dos dito abrolhos”⁽⁵⁰⁾. O obstáculo que os Abrolhos constituíam à navegação da Carreira da Índia continuaria, entretanto.

Vê-se, portanto, o interesse do monarca em tornar possível o roteiro do Oriente ao longo do Cabo Santo Agostinho.

(47) O trecho de Sassetti é o seguinte:

“Fummo a dare in certe secche nella costa de Verzino, poste in 18 gradi dalla banda di Mezzogiorno, dette gli Abrogli, donde fu forza tornare a dietro, non regnando in quelle parti se non un vento per molti mesi, e l'opposto poi a suo tempo, che i Portoghesi domandano *Monzones*; e ponemmo tanto tempo nella tornata, quanto nello andare appunto” (cf. *Lettere di Filippo Sassetti corrette accresciute e dichiarate con note aggiuntavi La Vita di Francesco Ferrucci scritta del Medesimo Sassetti rivista ed emendata*, Casa Editrice Sonzogno, Milano s. d., págs. 201-202).

(48) Aqui a palavra Abrolhos, embora com a inicial maiúscula, deve referir-se a rochedos ou cachopos próximos ao Cabo de Santo Agostinho, e não ao arquipélago do mesmo nome situado frente à capitania de Porto Seguro.

(49) Ms. 51-ix-29, fls. 3 e 7, Bib. Ajuda.

(50) Ms. 51-vii-8, fls. 104 v., 110 v.; 51-viii-48, fls. 41, 48, Bib. Ajuda.

Tais problemas ligavam-se, diretamente, ao problema da escala na Bahia. A êsse respeito, e no tocante à zona dos abrolhos, mandou o governador D. Luís de Sousa, em 1614 que se povoasse o Rio das Caravelas, para evitar não só que os índios tapuia e aimoré comessem os náufragos dos freqüentes acidentes que se davam no baixio, como também para evitar que contrabandistas levassem pau-brasil pelos rios.

Êsses povoadores, que ali foram à sua custa, passaram desde então a prestar inestimáveis serviços, domesticando os índios, salvando náufragos e fazendas dos navios acidentados, além de repelirem os contrabandistas da ibirapitanga. Por êsses serviços pediram facilidades para importar escravos e o pagamento do sacerdote que os assistia, e que até então (outubro de 1645) era mantido à custa dêles⁽⁵¹⁾.

A 19 de setembro de 1605, uma Provisão dirigida ao governo do Brasil recomendava-lhe que enviasse embarcações com homens práticos e experimentados da navegação, para novamente sondarem os baixios dos Abrolhos⁽⁵²⁾. Parece-nos, desta feita, referir-se a bancos localizados junto ao arquipélago.

Não conseguindo transpor êsse acidente, os navios da Carreira eram obrigados a retornar ao Reino, no caso de nada sofrerem. Isto, é evidente, trazia não pequenos prejuízos à Real Fazenda.

Mesmo acidentados, aliás nesses baixios ou até ao tentar dobrar o Cabo da Boa Esperança os navios eram obrigados, por volta de 1610, a regressar a Portugal, reiniciando a viagem, segundo nos informa Pyrard de Laval⁽⁵³⁾.

Contudo, são referências de um grande cronista, que nos mostram ter havia épocas em que, mesmo na altura do Cabo, quando se preparavam para dobrá-lo, os navios da Carreira, por acôrdo do capitão e demais entendidos, voltavam em direção ao Brasil, onde poderiam encontrar madeiras para os consertos, além de aguada, caça abundante, colheita de frutos, etc.⁽⁵⁴⁾.

Nesses casos é possível que o navio retornasse ao Rio de Janeiro. Entretanto, conforme a época em que se dava o

(51) Ms., Bahia, P.a.n.c., 1.ª série, caixa 4, pasta de 30 de outubro de 1645, AHU.

(52) Ms. 51-v-24, fl. 29 v., 31, Bib. Ajuda.

(53) PYRARD, de Laval, *Viagem de*, vol. II, pág. 150

(54) FERREIRO LOPES DE CASTANHEDA, *Descobrimto e conquista da Índia pelos portugueses*, livros v e vi, pág. 25.

retôrno ou a natureza do consêrto, é quase certo, também, que se dirigisse à Bahia, apesar do longo trajeto a percorrer.

Apenas os pilotos de comprovada experiência arriscavam a travessia na altura do Cabo Santo Agostinho em direção ao da Boa Esperança. A respeito dessa dificuldade, os navios da Carreira preferiam êste último roteiro, isto desde as primeiras décadas do século xvi, a embaraçarem-se com as calmarias da Costa da Guiné.

Eis um caso ocorrido em 1526. Há 40 dias a embarcação estava impedida, naquela costa, de prosseguir o roteiro inicialmente pretendido, pois o movimento das ondas (ou correntes), convergindo para a terra, não lhe facilitava o prosseguimento da viagem. Foi então que os práticos em navegação fizeram a seguinte recomendação: “E vendo ho piloto & mestre do nauio como querião prosseguir sua viagem, disserão ao piloto da não que porque não se alargaua da terra & fazia ho caminho pera o cabo de santo Agostinho, porque aqla era a verdadeira nauegação”⁽⁵⁵⁾.

Entretanto, um roteirista clássico da Carreira, que seria seguido também no século xvii, Vicente Rodrigues, ensinava nos seus apontamentos de 1577, que passando a Linha, não deviam os pilotos voltar-se para a Guiné, para que também não fôssem impedidos em direção ao Brasil, o que poderia retardar a viagem de um mês⁽⁵⁶⁾. Nesse sentido, procurava dar as indicações que deviam ser seguidas, como ventos, instrumentos de navegar, sinais de terra, cálculos de distâncias.

Cuidadosos na menção ao Cabo Santo Agostinho, como às ilhas de Tristão da Cunha e Abrolhos, os roteiros do século xvi publicados por A. Fontoura da Costa são omissos entretanto em aventar a possibilidade de escala no Brasil.

O desvio que os navios da Carreira passaram a praticar diante das costas brasileiras, e que possivelmente se relacionava com o Cabo Santo Agostinho e os Abrolhos, teria nascido de uma modificação que Abraão Zacuto introduzira nos roteiros da Carreira da Índia⁽⁵⁷⁾.

Dobrado o Cabo Santo Agostinho, o navio devia seguir em direitura ao da Boa Esperança, como já foi dito acima, para evitar infrutíferas tentativas de travessia dos Abrolhos,

(55) *Idem, Ibidem*, pág. 19.

(56) *Roteiros portugueses inéditos da Carreira da Índia do século XVI*, pág. 101.

(57) Gaspar CORRÊA, *Lendas da Índia*, vol. 1, pág. 375.

como ocorreu com a frota que tinha por capitão Antônio de Melo e Castro, que viajava para a Índia em 1582, e que após meses de viagem teve de retornar ao Reino⁽⁵⁸⁾.

Essa navegação, tida como a mais aconselhável, vem citada amiúde nos documentos quinhentistas. Em 1583, Filippo Sassetti, negociante florentino, a quem já nos referimos, escrevia que em se chegando a avistar as costas do Brasil (o que devia ser evitado), uma vez passada a ilha de Martim Vaz, só restaria voltar ao Reino, pois era proibido invernar no Brasil. O mesmo missivista dá como razão única para se evitarem as costas brasileiras a existência do guzano; o temível verme, abundante nas águas vizinhas àquele litoral, que invadia os cascos incapacitando as embarcações de prosseguir viagem⁽⁵⁹⁾, o que, decididamente, não convence.

Explicar-se-ia a omissão dos roteiros justamente devido às proibições que então vigoravam no tocante à escala na Bahia.

Nas ocasiões em que ela foi permitida às naus do Oriente, sabia-se, aproximadamente, a época da sua chegada. Daí, tomarem sempre as autoridades especiais providências no sentido de enviar embarcações para guiá-las até o pôrto. O sistema de identificação, convencionado entre essas embarcações, recomendava que a fragata destinada a servir de guia se conservasse “na latitude do Morro, por onde passavam sempre as naus da Índia que escalavam na Bahia”. Uma vez avistado navio da Carreira, proceder-se-ia da seguinte forma: “a que estiver de barlavento, largará bandeira ingleza no tope grande atirando dous canhoens com balla, e a que estiver de sotavento largara bandeira portugueza no joanete de proa, respondendo com tres tiros de canhão”. A salva para a nau da Carreira seria de 7 peças, sendo-lhe fornecido o necessário em provisões, além da obrigação de comboiá-la até o forte de Santo Antônio.

No caso de não encontrar a nau da Índia, a fragata tinha um prazo, além do qual podia retornar ao pôrto. Nunca deveria, quando no mar, perder de vista a terra⁽⁶⁰⁾.

Vêzes houve porém em que, o raio de ação do socorro às naus da Índia enviado pela Bahia atingia locais não só distantes, mas até em outros continentes. A nau *Nossa Senhora do Pópulo*, por exemplo, comandada por D. Pedro de Len-

(58) J. Lúcio de AZEVEDO, *Novas Epanáforas*, pág. 106.

(59) *Idem*, *Ibidem*, pág. 112.

(60) *Ms.*, copiadador, t. 17, cód. 1.027 K (K vi ik), fls. 276 v., 279 v., Casa de Cadaval.

castre (parece-nos que houve mais de uma com êsse nome), arribou em Moçambique, em 1664, por falta do leme que se quebrou na volta da ilha, e também de marinheiros. Para ela então, valendo-se dos recursos resultantes da cunhagem da moeda, as autoridades brasileiras mandaram o necessário auxílio, impossível de ser conseguido na África, através da naveta *Nossa Senhora de Nazaré*, comandada por Francisco Gonçalves Ferraz. Essa naveta, por sinal, pertencia à Carreira, tendo arribado no Salvador no ano anterior. O socorro constituiu em “gente do mar, e tudo o mais que se lhe encarregou para o concêrto...”, devendo o capitão da naveta de auxílio obedecer a D. Pedro de Lencastre nas providências que se fizessem necessárias à recuperação da nau. Ao governador de Sofala, Capitão da fortaleza de Moçambique, o regimento levado solicitava tôda a atenção no sentido de facilitar as tarefas de reparos⁽⁶¹⁾.

Dêsse navio socorrido em Moçambique, soubese um ano mais tarde que, se não fôsse o auxílio enviado pela Bahia, pereceria fatalmente, tão miserável o seu estado. Um ano após essa ocorrência o galeão *N. S. do Pópulo*, agora em Angola, anunciava a sua ida para a Bahia, onde precisava reformar os mastros e querenar⁽⁶²⁾.

Por sua vez, a naveta *N. S. de Nazaré*, que fôra a Moçambique, procurou, quando do retôrno e evidentemente para não perder a viagem, valer-se de uma carga de pimenta e fazendas que trouxe à Bahia, onde foi necessário reparti-la com os navios da Armada da Cia. Geral, para poder enviá-la a Portugal.

(61) *Doc. Hist.*, vol. xv da série, pág. 398; *Documentação ultramarina portuguesa*, vol. iv, pág. 3.

(62) *Ibidem*, vol. vi da série, pág. 52.

Matalotagem e municionamento

Uma nau da Índia de 550 toneladas, com 250 soldados, mais 112 outras pessoas a bordo, conforme sua arqueação, consumia numa viagem de dez meses uma quantidade grande e variada de matalotagem, de acôrdo com as previsões e cálculos da época (1).

Ao partirem, os navios que faziam o roteiro do Oriente, procuravam precaver-se com o necessário suprimento para a demorada travessia marítima.

(1) Diz Luiz de Figueiredo FALCÃO no seu *Livro em que se contém toda a fazenda*, à pág. 200, que os mantimentos necessários a uma nau que levasse entre tripulação e passageiros 362 pessoas, conforme a arqueação do barco, eram os seguintes:

Gêneros	Para 250 soldados	Para 112 pessoas de navegação	TOTAIS
Biscoitos.....	615	459	1:074 quintais
Vinhos.....	72	43	115 pipas
Carne.....	750	336	1:086 arrôbas
Pescado.....	104	46	150 dúzias
Azeite.....	19,5	12	31,5 quartilhos
Vinagre.....	9	4	13 pipas
Água.....	168	76	244 pipas (metade ferradas)
Sobresselente.....	48	21	69 pipas
Sal.....	1,5	1	2,5 moios
Sardinha.....	80	50	130 arrôbas
Arcoz.....	4	4	8 fexes
Vimes.....	12	12	24 lios
Grãos.....	8	6	14 alqueires
Amêndoas.....	6	4	10 alqueires
Ameixas.....	6	4	10 alqueires
Lentilhas.....	6	4	10 alqueires
Mostarda.....	1	1	2 alqueires
Alhos.....	500	224	724 cabos
Cebolas.....	500	224	724 cabos
Açúcar.....	4	4	8 arrôbas
Mel.....	4	4	8 arrôbas

A essa extensa relação é possível acrescentar outros mantimentos de uso comum nos navios da Carreira, como: queijo, vinagre e favas, além da pesca do mar (cf. Quirino da FONSECA, *A caravela portuguesa...*, pág. 462 e segs.).

Sendo a dieta a bordo frugalíssima, quase sempre a variedade da alimentação também deixava muito a desejar, devido principalmente às dificuldades que sua conservação apresentava. Quanto à quantidade, a previsão devia atingir cifras bastante altas, para que a tripulação não passasse privações.

Entrétanto, os percalços arrostados nas viagens eram tantos e tais, que dificilmente os alimentos conseguiam resistir à deterioração até se chegar ao pôrto de destino.

Dispondo de pouco espaço, e êste quase totalmente destinado à carga, os navios não apresentavam recursos de acondicionamento que preservassem sua provisão da umidade, insolação e intempéries.

A pioria desta situação prendia-se ainda à necessidade de ser sempre ultrapassada a presciência do tempo destinado quer à navegação quer à recuperação das embarcações, quando nos portos, como também à irresponsabilidade dos superiores quanto ao racionamento da água e da comida.

Assim, tanto na ida para o Oriente, quanto na torna-viagem, os navios da Carreira valiam-se da escala no Salvador para o refôrço de sua matalotagem ou mesmo para um total “reprovisionamento”, que pudesse atender ao período restante da viagem.

Tal prática vinha desde o início do século xvi, à medida que se foi estabelecendo a regular navegação pela Carreira, sendo êste, em verdade, o motivo principal para a escala.

Em terra, temos observado como as autoridades se viam constrangidas a atender a uma série de providências visando à disciplina do tempo de permanência dos navios no pôrto. Dêste modo, a provisão das embarcações do Oriente devia fazer-se com tôda a presteza; a fim de não constituir motivo de maiores demoras para a partida.

Assim como procedia em relação ao apresto das embarcações nos estâleiros, o próprio governador interessava-se também em que os navios fôssem prontamente matalotados. Não foi outro o comportamento de Mem de Sá, em 1569, quando declara que “Vierão aqy tres naos da Yndia e as aviey e ordenei de maneira que forão bem providas”. Inquirida uma testemunha sôbre as referidas providências, respondeu “. . . que depois do dito governador estar nestas partes vierão ter aqy tres naos que hião pera a jndia as quais o dito governador mandara

prouer e auiar para fazerem suas viagens como fizera”. Continua, ainda, afirmando “que das naos que dito tem que hião pera a jmdia a derradeira fora de francisco barreto a quall trouxera seiscentas e tantas pessoas estando a terra muito fallta de mantimentos e despeza e o dito francisco barreto e sua gente fora muito bem agasalhados e providos do necesarjo para sua viagem e a dita nao foj provida do necesarjo em tudo isto com industria delle governador”.

Esse navio permaneceu na Bahia durante seis meses, tendo trazido a bordo 660 pessoas necessitadas de agasalho e provisão. Para elas, o governador chegou a apartar cabeças de gado de sua fazenda, atendendo-as como o não seriam no próprio Reino, o que devia servir de exemplo aos colonos, para que também elles não deixassem de ceder as suas “carnees gallinhas e porquos e pescado”, conforme a linguagem dos documentos da época.

Eram capitães dessas naus Rui de Melo da Câmara, Diogo Lopes de Mesquita e Francisco Barreto. É presumível que sua arribada se tenha dado em 1569. Quando de sua chegada, no dia de Nossa Senhora das Neves, Mem de Sá achava-se no colégio dos jesuítas ouvindo missa. Foi quando lhe transmitiram o recado sôbre os navios⁽²⁾.

Vê-se a diligência do governador em atender às necessidades das embarcações, não obstante a crise que atravessava a capitania, em matéria de abastecimento e recursos.

Assim obrava a autoridade temendo, muitas vêzes, as reais sanções que lhe seriam cominadas no caso de qualquer incúria em relação aos navios da Carreira. Prova-o uma das indagações que el-rei mandou o ouvidor-geral fazer no Regimento de Devassa contra o governador D. Frei Luís de Sousa, em 1624⁽³⁾.

Aliás, a obediência a essas disposições era regimental, pois o interrogatório que o ouvidor-geral devia proceder baseava-se nos próprios *Regimentos dos governadores do Estado do Brasil*.

Em permanente crise de abastecimento, a população do Salvador encontrava no geral, sérias dificuldades para atender às naus da Índia.

(2) Instrumento dos Serviços de Mem de Sá, in *Anais BN Rio*, vol. 27, págs. 136, 144, 164, 172.

(3) *Livro primeiro do govêrno do Brasil*, pág. 359 e segs.

As provisões para essas naus eram sempre reclamadas em termos que não admitiam delongas e ineficácia por parte dos fornecedores e encarregados da transportação, o que em certos momentos que não deixavam de ser frequentes, punha “a terra em aperto de mantimentos, porque não os havia nem para os da terra, porque os Índios não os fizeram nem os tinham e havia fome geral entre eles”; afirma-o o jesuíta Antônio Blasquez que, escrevendo do Salvador, em 30 de abril de 1558, dá notícia da chegada de uma nau da Carreira, capitaneada por um filho do Arcebispo de Lisboa (*sic!*), o sr. Dom Luís. Receberam-na muito bem os inacionos, então sequiosos de notícias e carecidos de vinho e farinha para as missas, pois se estavam valendo da tapioca para a confecção das hóstias. Além disso, careciam de roupas. Esse quadro de penúria da terra, seria confirmado por Mem de Sá, logo à sua chegada, após acidentada viagem, com inúmeras mortes.

Motivos vários contribuíam para tornar calamitoso o pesado ônus representado pelo abastecimento dos navios. Eram as conseqüências que sofria a capitania da prolongada estiagem, que seriamente castigara as safras, ou então a já corriqueira e nefasta ação dos atravessadores, cuja ganância encontrava resultados bastante favoráveis nos desvios praticados em relação aos gêneros de maior aceitação.

A normalidade, em matéria de fornecimento de víveres, é que não chegava a ser comum.

Nesse passo, tornava-se necessária a intervenção governamental, para evitar o sonogamento que os interessados praticavam, em relação aos pedidos dos navios da Carreira, visando à mais compensadora colocação dos cereais junto aos consumidores da terra. É o que deve ter acontecido em relação à nau *N. S. das Necessidades*, para cujo suprimento foram fixados os costumeiros editais de compra, aos quais não atenderam senão alguns vendedores de achas de lenha e doces⁽⁴⁾.

Mesmo porque nem sempre o Estado era pontual nos pagamentos; além disso, as requisições de cereais eram feitas mediante avaliação, para obter o que se dizia ser o “justo preço”, nem sempre correspondente aos índices de compensação fomentados pelo mercado de especulação comercial.

Por sua vez, a compulsória requisição de gêneros não se limitava apenas à cidade do Salvador, estendia-se às vilas que

(4) Ms. 1.316-1.320, Bahia, P.a.c., AHU.

ficavam em suas circunvizinhanças, que não deixavam de fazer côro com a capital nas queixas contra o agravamento da crise de abastecimento que êses pedidos acarretavam.

A farinha, fornecida nos primeiros tempos quase só pelos moradores do antigo povoado da Vila do Pereira ou pelo solar de Tatuapara, não demorou, pelas quantidades requisitadas em regime de prioridade, a encontrar também vendedores espalhados por localidades como Maragojipe, Capanema, Cachoeira, Camamu, etc., que por sua vez, estavam longe de atingir os índices de produção ideais para a exportação.

A situação de crônica penúria dêses acanhados núcleos populacionais tinha, entretanto, causas complexas, além do imediatismo das condições desfavoráveis à lavoura e à criação, ou dos “pedidos”, em caráter de urgência e obrigatoriedade, do governador aos produtores da capitania.

A capacidade absorvente do latifúndio aniquilava as tentativas de policultura. O mercado consumidor, representado pela massa comprimida nos limites dessas grandes propriedades, contentava-se pela própria estrutura do seu regime de trabalho com uma produção que, tirante o açúcar, servisse apenas à sua subsistência.

Assim, podia essa produção desenvolver-se dentro do próprio latifúndio, não justificando e até mesmo dispensando a colaboração do agricultor das pequenas propriedades, cuja existência resultava, principalmente, das leis que tentaram disciplinar as sesmarias, mas que quase sucumbiram diante da pressão dos poderosos senhores.

Daí, a situação aflitiva das populações urbanizadas, forçadas ao amanho da terra nas cercanias dos povoados, o que por sua vez, explicava a monotonia da vida cidadina, sempre sem movimento devido à ausência dos seus moradores, entregues à faina agrícola e concentrando-se na cidade quase só nas ocasiões de festas.

Mas, tirante a própria estrutura econômica da Colônia, que comprometia, como vimos, a produção e a circulação das riquezas na proporção em que pudessem aliviar mais a população, e atender aos portos brasileiros em relação à emprêsa ultramarina, outras causas imediatas ainda podem ser arroladas, para se entender a desatenção com que se haviam os colonos baianos em face dos apelos das autoridades em favor do abastecimento dos navios da Carreira ali ancorados.

Podendo constituir autêntica rêde de fornecedores dos gêneros de primeira necessidade, os agricultores do Recôncavo negligenciavam, contudo, essa possibilidade, preferindo no geral entregar-se à plantação de produtos de mais fácil colocação ou que ofereciam maiores compensações.

É o caso do tabaco, por exemplo, em contraste com a lavoura da mandioca, recomendável e recomendada pelas autoridades, com a insistência que o assunto merecia, pois não era justo, afirmavam, preferir “a conveniência particular ao bem comum”.

Para êsse efeito passou a funcionar um corregedor que visitava os roçados, verificando se os lavradores cumpriam as determinações legais, no tocante ao número de covas, pois em 1712, os senhores de engenho e os moradores de inúmeras vilas baianas eram obrigados a plantar quinhentas covas de mandioca para cada escravo em serviço⁽⁵⁾.

Particularmente na capitania da Bahia, outros gravames figuravam ainda nas questões agrícolas: as pragas que atacavam as plantações, como as formigas, freqüentemente referidas nas cartas jesuíticas, exportação de mercadorias para as demais capitanias, etc.

O recurso, como em outros inúmeros setores de interesse público, foi a intervenção oficial no mercado produtor, não só para coibir os abusos, como para estimular a produção e prover os celeiros públicos.

Êstes viviam vazios, e tão assediados pela população famélica que se assistia freqüentemente a tumultos e até mortes, em particular de escravos, que chegavam a ser pisoteados nas aglomerações que se formavam nos locais. Vê-se, portanto, que êsse sentido de previdência foi geralmente secundário na administração colonial portuguesa do Brasil.

No tocante, especialmente à matalotagem dos navios da Carreira, dada a premência de tempo com que sempre lutavam nas suas estadias, não titubeava a autoridade, atendendo aliás recomendações metropolitanas, a dar primazia à mão-de-obra e ao transporte dos cereais a êles destinados.

Essas intervenções junto a produtores e intermediários chegavam a ser violentas no intuito de se atenderem rapidamente às requisições, a fim de que a sua demora não fôsse

(5) *Doc. Hist.*, vol. XLII, pág. 4

responsável pelas dilações, com tôda a sua côrte de prejuízos⁽⁶⁾.

Nessas oportunidades, enviava o governador-geral emissários em sumacas até capitânicas como as de Ilhéus e Pôrto Seguro, onde deveriam comprar peixes, legumes e os cereais necessários, no momento não encontrados ou conseguidos no Salvador. Pagava-se ao preço corrente local, indo êsses funcionários munidos de portarias que lhes facilitassem essas aquisições.

De Ilhéus, por exemplo, costumavam vir desde cereais, como o arroz, até botas para as guarnições das naus da Carreira. Mesmo da distante capitania de São Vicente, vinham freqüentes partidas de gêneros, como arroz, farinha de trigo e feijão, além de frutas.

Quanto ao feijão, as recomendações recebidas pelos vintinos eram “p^a que de qualquer dinheiro que ali tenha afazenda R^o me enuie Tres mil alqueires de fejam para a matalotagem das Armadas. . .”⁽⁷⁾.

Nesse sentido as autoridades do sul deviam ceder o número de barcos necessários, fazendo tudo que lhes fôsse “humanamente” possível, para o rápido envio do feijão à Bahia.

Com a nau *Nossa Senhora do Pópulo* em reparos no Salvador mandou o mestre em maio de 1666 o seu sobrinho Cosmo Serrão da Silva àquelas capitânicas, seguindo entretanto apenas até o Rio de Contas, a fim de comprar os mantimentos necessários ao sustento da tripulação.

Levava êsse emissário ordens do governador para que todos os capitães-mores, capitães de ordenança, provedores da Fazenda e demais oficiais das Câmaras e justiça daquelas capitânicas, providenciassem a venda do mantimento solicitado, fiscalizando a sua breve partida, sem qualquer impedimento⁽⁸⁾. Como se vê, a prioridade concedida ao rápido suprimento dos navios do Oriente chegava até a ferir providências gerais sôbre o comércio colonial.

No tocante ao transporte, variados eram os tipos de veículos de que se valiam as autoridades, dependendo, naturalmente, do local, distância e situação em que se achava o centro produtor em relação ao Salvador. Serviam a êsse objetivo tanto as vias terrestres e fluviais, como as marítimas.

(6) Ms. 574, Livro de Cartas Régias (1709), pág. 239, APE Bahia.

(7) *Anais do Museu Paulista*, tomo III (2.^a parte), pág. 248.

(8) *Doc. Hist.*, vol. VII da série, pág. 245.

Por terra, a condução da farinha, do local de produção até as sumacas era geralmente feita pelos “comboios” de negros escravos, compulsòriamente alugados.

Para seu trãnsito, a autoridade chegava a mandar abrir caminhos especiais ou expedir ordens, bastante freqüentes, para que a conservação de antigas veredas fòsse objeto do zêlo dos seus responsáveis, a fim de permitir, em qualquer tempo, a passagem dos “comboios” de cativos, carregando srios de farinha ⁽⁹⁾.

Quando a quantidade de chuvas ou as tempestades obstruíam essas azinhagas, tornando-as intransitáveis, requisitavam-se grandes quantidades de escravos, encarregados de promover a remoção do entulho e o consêrto do caminho.

O mal é que essas providências sempre tinham o sentido imediatista de serem tomadas diante da ingente necessidade de aprestar os navios num lapso de tempo bastante curto. Faltava o sentido de previdência, indispensável a atividade dessa ordem. Menos pela estocagem, que seria interessante proceder, do que pela necessidade de recolher essa farinha, uma vez chegada do interior, até poder ser embarcada no navio do Oriente, era ela depositada, pelo menos no século XVIII, num dos armazéns contíguos ao arsenal, onde se guardavam também os demais víveres para as matalotagens ⁽¹⁰⁾.

Encarregavam-se do transporte por via fluvial as sumacas ou barcos menores que também faziam os roteiros de cabotagem. Era o rio, particularmente no Recôncavo, a estrada preferida para a condução dos gêneros.

Por rios como o Paraguaçu, Sergipe, Jaguaripe, Matoim, Paranemerim, Pirajá e outros mais escoava a produção e seguiam os suprimentos compulsòriamente requisitados para as naus da Índia.

Como certos trajetos cumpridos pelas sumacas costumavam ser preferidos para a ronda dos piratas (êste era o caso do percurso a ser vencido entre Salvador, Camamu e Boipeba, por exemplo), a autoridade preocupada em receber logo as preciosas cargas, providenciava a colocação de soldados, munições e armas a bordo dêsses barços.

(9) “Srio” é um brasileirismo que designa o saco destinado à farinha de mandioca. Há quem explique a origem do têrmo pela forma cilíndrica das esteiras feitas de palha, semelhantes aos sacos europeus, e destinadas a encerrar a farinha... (cf. J. F. de ALMEIDA PRADO, *A Bahia e as capitãias do centro*, vol. 1, pág. 54).

(10) José Antônio CALDAS, *Notícia geral...*, pág. 210.

Também nas zonas de produção faziam-se sentir os resultados das providências oficiais, sempre tendentes a abreviar o tempo destinado à localização dos fornecedores, aos trabalhos de carregação, transporte, etc.

Para isso, os capitães-mores recebiam ordens facilitando-lhes a possibilidade de alugar quantos escravos se tornassem necessários ao rápido serviço de ensacamento, acomodação da carga e transporte, sempre com tempo de chegar aos trapiches sem retardamento do navio, dependente de frotas e monções.

Através de uma série de bandos e da correspondência oficial, torna-se possível respigar claras e rigorosas ordens, que se sobrepunham às conveniências pessoais, à ação do tempo e dos contratemplos, como se pode verificar nos termos de uma carta, que versa sobre o mesmo assunto: “A importância deste negócio não admite a dilação de um só momento, pelo que de dia e de noite se meta nelas a farinha...”⁽¹¹⁾.

Como se vê, não haveria horário ou motivos outros que pudessem quebrar a prioridade que a atenção à matalotagem requeria. Mesmo em condições desfavoráveis não podiam os oficiais das Câmaras negligenciar as ordens recebidas, para a urgente expedição das sumacas com os sírios de farinha, em demanda do Salvador.

Chuvas e ventos contrários não constituiriam motivo de tardança como se infere destas instruções enviadas aos oficiais da Câmara da vila do Camamu: “e ainda que haja Nordestes Vossas Mercês despachem os barcos em todo o caso para que cheguem ainda que ponham mais dias na viagem; porque não é isto tempo de esperar por sues, nem se perder instante”⁽¹²⁾.

A ação do governador junto às Câmaras dos distritos do sertão baiano era severa e cominatória, por qualquer prejuízo que o atraso em atender ao abastecimento dos navios do Oriente pudesse ocasionar.

Assim, tinham autorização os edis para requisitar todos os barcos que estivessem nos portos do seu distrito, forçando os produtores, por sua vez, a entregar a farinha até completar a cota necessária.

É típico exemplo dessa requisição compulsória o recurso do governador Afonso Furtado de Castro do Rio de Mendonça junto aos oficiais da Câmara da vila do Camamu, para

(11) *Doc. Hist.*, vol. VIII da série, pág. 326.

(12) *Doc. Hist.*, vol. VIII, pág. 321.

que intercedessem no sentido dos lavradores fornecerem farinha a uma naveta chegada da Índia, e que viera ter ao Salvador, sòmente pela carência daquele cereal. Envia-se um portador com dinheiro fornecido pelo provedor-mor da Fazenda e ordens que lhe permitiriam até mesmo “tomar” a farinha, em casos de recusa por parte do fornecedor⁽¹³⁾.

Aliás, a recusa ou sonegação na entrega da farinha implicava na prisão do infrator, além de outras medidas coercitivas⁽¹⁴⁾.

Como é natural, o suprimento de farinha de mandioca não se dirigia apenas aos navios que transitavam na Carreira da Índia, mas a todos os demais. Entretanto, aquêles que se dirigiam ao Oriente, pela extensão de seu roteiro, como pelo tempo que se gastava com êle, eram os mais carentes, chegando ao Salvador, muitas vêzes em situação desesperadora.

Como no geral, os navios que realizavam carreiras mais curtas, como as de Lisboa-Salvador ou África-Salvador, chegavam a êsse estado por desídia dos responsáveis, onerando com isso a praça da Bahia e desservindo as embarcações, cujos encargos de viagem eram maiores, a Câmara do Salvador dirigiu um apêlo a el-rei, para que nos portos metropolitanos fôsem tomadas providências nesse sentido, aliviando assim a população colonial, já arcada ao pêso dás requisições de gêneros para os navios do Oriente.

Deve-se ainda considerar que, uma vez posta no Salvador, a farinha atendia tanto ao sustento das tripulações e guarnições militares, enquanto inativas em terra à espera do desembarço do barco, quanto ao seu aprovisionamento para o restante da viagem.

No que diz respeito às guarnições, quando em terra, o estilo seguido para a assistência que se lhes prestava, era o mesmo usado com relação à infantaria daquela praça, “assis-

(13) *Doc. Hist.*, vol. VIII, da série, pág. 356.

(14) Aliás, os próprios militares encarregados de zelar pelo abastecimento da farinha eram responsáveis pela sua escassez, como se pode verificar nestas quadras do Gregório de Matos:

*Quem faz os cérios mesquinhos?... Meirinhos
Quem faz as farinhas tardas?... Guardas
Quem os tem nos aposentos?... Sargentos*

*Os cérios ã vêm aos centos,
E a terra fica esfaimando,
Porque os vão atravessando,
Meirinhos, guardas, sargentos.*

(Gregório de Matos, *Sátiras*, págs. 118-119).

tindo-lhes com carne, e farinha todos os dias enquanto o galeão se detiver em seu concêrto. . .”.

Eram êsses soldados abrigados nas fortalezas do Salvador, vencendo “um tostão para comprarem louça, e o mais necessário por conta do donativo do dote, e paz consignado por Sua Alteza às despesas das Naus da Índia que tomarem êste pôrto”, conforme rezava a Portaria passada a respeito do galeão *São Pedro de Rates*, arribado à Bahia em julho de 1672 ⁽¹⁵⁾.

Para os de terra, como para os do mar, representava a farinha de mandioca o principal recurso alimentar.

Herdada dos índios, que transmitiram seus processos de plantio, preparo e aproveitamento, foi desde a colonização mais primitiva do território o “principal sustento”, conforme a designavam, recebendo diferentes denominações, como farinha-de-pau, farinha-de-guerra (quando preparada com a tapioca) e farinha-da-terra.

Compunha a provisão das guarnições militares dos diferentes fortes da cidade, entrava no farnel das “jornadas do sertão”, figurava como o principal gênero nos celeiros e passou a servir com grande vantagem sôbre os produtos congêneres no consumo marítimo.

Com um alqueire (do Brasil) de farinha ordinária, seria possível sustentar um homem por mês, ficando o custo em média em 250 réis ⁽¹⁶⁾.

O seu largo uso foi, enfim, celebrado por poetas, cronistas, viajantes estrangeiros e por tôda a documentação particular e oficial que nos ficou do período colonial.

Destinada a atender setores públicos tão importantes, a plantação da mandioca não poderia ficar sujeita meramente à iniciativa particular, para atender apenas à subsistência familiar ou à colocação limitada por interêsses mais imediatos e lucrativos.

Assim, o contrôle da produção, tanto da parte dos índios quanto dos colonos, objetivando o fornecimento público, como o racionamento e a estocagem de sentido previdente, passaram para a esfera de ação estatal.

Tornou-se interveniente a autoridade para a verificação administrativa no campo da produção, circulação e consumo da farinha. Procurava-se regularizar o mercado, concorrendo

(15) *Doc. Hist.*, vol. VIII, pág. 96.

(16) *Diálogos das grandezas do Brasil*, pág. 214.

para maiores estoques que evitassem a falta do gênero, a fome e todos os problemas dela decorrentes, bem como a alta dos preços.

Essa carestia provocava curiosas lamúrias, como estas transmitidas por um missivista ao duque de Cadaval, em 1673, ao afirmar: “clama o pobre, queixa-se a viúva, enfamasse a donzela, e tudo vai de monte a monte”, ao pronunciar-se a escassez de mantimentos⁽¹⁷⁾.

Para o interesse estatal crescia ainda a importância da farinha, devido às naturais dificuldades que cercavam a importação de cereais, solução, aliás, improcedente, se considerarmos a extensão e capacidade produtiva das propriedades coloniais.

Também os problemas com a viação, as formas ainda primárias de economia que aqui se praticava, a especulação, particularmente nas áreas urbanas, e a preservação dos alimentos a bordo, concorriam para as providências oficiais na proporção realmente grande em que foram exaradas.

A farinha de mandioca servia de comestível só, acompanhada ou acompanhando outros pratos da frugal cozinha da terra. Quando torrada, durava muito mais do que o comum dos alimentos, e muitas vezes em condições não toleradas por outros cereais, como geralmente acontecia a bordo.

Sua aceitação chegou ao ponto de promover-se o transplante das raízes para outras colônias portuguesas, onde se generalizou o consumo.

A bordo os beijos torrados de mandioca preferiam-se até mesmo aos biscoitos, cuja fabricação era fiscalizada pelo Conselho da Índia⁽¹⁸⁾. Imunes à umidade, êsses bôlos e pães conservavam o gosto e não se alteravam com o tempo, durando bem mais do que os outros pratos em que entrava a farinha de trigo, mais fáceis, êstes, de mofar e deteriorar-se, apesar de continuamente aquecidos ao fogo.

Dizia o padre Fernando Oliveira que o biscoito era a principal vitualha, sendo entretanto sua opinião que o de trigo era o melhor, pois os de centeio e cevada eram mais úmidos e frios, o que provocava mais cedo o bolor⁽¹⁹⁾.

A quantidade de beijos que se fornecia aos navios da Carreira devia ser assim bastante grande. Em setembro de

(17) Ms., Cartas várias, t. 2, cód. 1.064 (K VII'18), fl. 202-202 v., Casa de Cadaval.

(18) Paulo FRANCISCO MENDES DA LUZ, *O Conselho da Índia*, pág. 571.

(19) Fernando OLIVEIRA, *Livro da fábrica das naus*, pág. 43.

1742, a nau *Nossa Senhora da Vitória* recebeu 4.400 beijos, com 16 alqueires de farinha, distribuídos por 1 barrica e 3 barris, além dos 550 alqueires de farinha-de-guerra que já havia recebido⁽²⁰⁾.

Em condições adversas, quando as últimas reservas de matalotagem se esgotavam a bordo, era sempre à farinha de mandioca que se recorria para sustento, como o único alimento que resistia à deterioração.

Em Sumatra, em 1560, escrevia o autor da relação da viagem da nau *São Paulo*, que só lhes restava de mantimento a “farinha-de-pau do Brasil”, então reservada aos oficiais “para o tempo de trabalho”, devido à escassez de alimentos que estavam sofrendo⁽²¹⁾.

Outro depoimento nesse sentido é o de Pyrard, de Laval, quando conta que no navio em que regressava do Oriente, após escalar no Salvador, só se comia o pão de farinha de mandioca, sem que houvesse a bordo outro biscoito.

Para compor a matalotagem das frotas do Oriente, figuravam ainda outros inúmeros produtos da agricultura e pecuária coloniais, cujo fornecimento era afetado, no geral, por muitas das mesmas dificuldades que repassamos ao tratar da farinha de mandioca.

No tocante à carne de bovinos e suínos e ao seu tocinho, subsistiram vários agravantes. O ideal era a formação de rebanhos no próprio Recôncavo, pois a condução das manadas pelo sertão fôra sempre bastante difícil.

Devido à falta de pastagens ao longo das trilhas, definhadas aquelas, geralmente, pelas estiadas, a consequência era chegar o gado ao Salvador chupado e enfermo, pouco aproveitável a bordo⁽²²⁾.

Ao problema da ausência de fazendas ao longo das estradas usadas pela boiama, permitindo o refazimento do gado, como ocorreu, por exemplo, na expansão da pecuária nordestina, acrescia ainda a diversidade na natureza das gramíneas encontradas.

Tal ocorrência levava o gado a refugar certas pastagens ou então pastar ervas não ceifadas, que lhes eram danosas.

(20) Ms. 1.742, Bahia, P.a.c., AHU.

(21) *História trágico-marítima*, vol. III, pág. 119.

(22) “Discurso preliminar, histórico e introdutivo...”, in *Anais BN Rio*, vol. 27, pág. 288.

Acêrca dessas dificuldades informa-nos o governador-geral nesta passagem: "Seria conveniente que próximo à cidade houvesse alguns pastos, em que os gados, conduzidos de grandes distâncias, descansassem, e se refizessem por algum espaço de tempo, mas que dificuldades não tem mostrado a prática nestas providências, não só pela falta, como pela diversidade dos mesmos pastos não distantes da cidade, mostrando a experiência que os gados criados naqueles a que chamam mimosos, logo que aqui chegam extranham, entrando nos agrestes e rapadoiros e bem longe de se refazerem, principiam a emagrecer e morrem..." (23).

Por outro lado, o gado, quando sôlto, constantemente danificava as plantações provocando não poucos protestos, como ocorreu, por exemplo, com os lavradores de mandioca da vila de Jaguaripe, o que levou a Câmara a representar em 4 de maio de 1775 (24).

Quanto à carne a retalhos, chegava a vir de outras capitanias, como São Vicente, que enviava carne de porco, conservada em barricas cheias de banha (25). Do Prata costumava vir, com a mesma finalidade, carne salgada de vaca, como também tudo nos leva a crer que a carne de baleia compunha a matalotagem dos navios do Oriente.

A verdade é que, como acontecia no tocante ao abastecimento em geral, a população baiana sofria de crônica escassez de carne. Assim, a autoridade abria severa devassa, com frequência, para apurar os motivos dessa falta, pois entre êles, podia figurar o costumeiro descaminho, praticado pelos atravessadores, então chamados de "bixamos", que deviam recorrer diretamente aos locais da produção pecuária ou estabelecer-se ao longo dos caminhos boiadeiros ou ainda agir na própria cidade (26).

Os religiosos do Convento do Carmo, no Salvador, possuíam rebanhos de gado vacum, de cuja carne era comum disporem, vendendo-a para a matalotagem das embarcações do Oriente (27).

A carne de porco pareceu ser a que mais se consumia a bordo. Costumava-se na Bahia suprir os navios também com

(23) Ms. 19. 524, Bahia, P.a.c., AHU.

(24) Ms. 1-31, 30, 14, Representação da Câmara da vila de Jaguaripe ao governador da Bahia, BN Rio.

(25) J. F. ALMEIDA PRADO, *A Bahia e as capitanias do centro*, vol. I, pág. 128.

(26) Ms. 274, vol. 136 das Cartas do govêrno, APE Bahia.

(27) *Doc. Hist.*, vol. XXXII, pág. 139.

o peixe-boi, uma vez guisado e salgado, com o acondicionamento em barricas⁽²⁸⁾.

Quanto às galinhas, entende-se que subiam vivas a bordo, em quantidades razoáveis, sendo ali tratadas e consumidas. Ficavam encerradas nas *capoeiras*, gaiolas próprias para essas aves, dispondo até de comedouros.

No século xvii a matalotagem fornecida no Salvador às naus da Índia compunha-se, geralmente, de farinha de mandioca, feijão, azeite doce, carne salgada, peixes, etc. Um século depois, não variariam muito, acrescentando-se mais vinagre, sal, toicinho, doces, açúcar, arroz pilado ou em casca, etc. O arroz em casca e o milho destinavam-se ao sustento das galinhas que iam a bordo. Para as 240 galinhas que a nau *Nossa Senhora da Vitória* recebeu no Salvador, foi necessário o fornecimento de 50 alqueires de arroz em casca, acondicionado em 2 barricas, e 15 alqueires de milho, em uma barrica e dois barris⁽²⁹⁾.

Nesse sentido, como já tivemos oportunidade de afirmar, também as autoridades se faziam presentes providenciando assistência “com carne, e farinha todos os dias enquanto o galeão se detiver em seu concerto...”⁽³⁰⁾.

Não obstante sofressem relativamente os mesmos problemas que se apresentavam à conservação das carnes, legumes e cereais, algumas frutas tomadas no Brasil, como os cajus e limões, devem ter sido consumidas por tôda a extensão da Carreira, devido principalmente às suas propriedades antiescorbúticas. No tocante à variedade, das provisões dos navios e ao meio de conseguí-las, é expressivo o documento cujo texto transcrevemos vertido para a linguagem atual: “Manuel de Matos Pegado Serpa, Fidalgo da Casa de S. M. e cavaleiro professo da Ordem de Cristo, provedor-mor Proprietário da Fazenda Real dêste Estado, País privativo da arrecadação dela, vedor-geral da gente de guerra do exército e presidio desta cidade do Salvador, Bahia de Todos os Santos, por S. M., que Deus guarde. Tôda a pessoa que quizer dar, para os mantimentos dos oficiais e mais equipagem das naus da Índia, *Nossa Senhora da Conceição* e *Nossa Senhora das Brotas*, os gêneros seguintes a saber: farinha-de-guerra, feijão de várias castas, carne de vaca, galinhas, milho, açúcar, alfazema, algodão, al-

(28) *História trágico-marítima*, vol. vi, pág. 63.

(29) *Ms.* 1.742, Bahia, P.a.c., AHU.

(30) *Doc. Hist.*, vol. viii, pág. 95.

guidares, almotolias grandes de fôlhas de flandres, panelas e tigelas, pano de linho, louça branca, bombas de fôlha de tonel, bombas de fôlha de pipa, cadeados, achas de lenha; venha à Casa da Fazenda, segunda, têtça e quarta-feira, que se hão de contar nove, dez e onze do corrente, pelas oito horas da manhã, para se ajustar o preço dos ditos gêneros, como S. M. ordena. Bahia, sete de junho de mil setecentos e cinqüenta e cinco. "Pegado". Está conforme, Bahia, e de Junho, 26 de 1755. (a) Antônio Pereira da Silva" (31).

Essa espécie de edital foi feito porque se tentou comprar os mantimentos de acôrdo com o que rezava o Regimento de 21 de outubro de 1752, sem que houvesse sequer um lance. Foi quando o provedor resolveu promover a compra de outra maneira, infelizmente ignorada.

Como era natural, a aguada das embarcações da Índia constituiu também problema a reclamar a atenção das autoridades coloniais. Dada a carência de tempo de que dispunha o barco para a estadia, e as dificuldades em relação à distância das fontes e chafarizes e ao transporte do líquido, o governador se via obrigado a ordenar ao provedor-mor da Fazenda Real do Estado tomar dos navios que ali se achassem "invernando" dez pipas de água de cada um, ressarcindo os proprietários por conta da Real Fazenda.

Êste recurso foi comum, para permitir muitas vêzes que a nau partisse em monção favorável ou se incorporasse à frota (32). Prática complementar foi a de ordenar-se aos navios que ali estivessem surtos o fornecimento, mediante compra compulsória, das pipas e vasilhames diversos, necessários à condução e conservação da água (33).

A conservação de água nos navios era das mais precárias. Jean de Léry conta como bebia a água podre de bordo, segurando a taça com uma mão, enquanto com a outra tapava o nariz para evitar o fedor exalado pelo líquido.

Surgiam muitas vêzes dificuldades para a condução e canalização da água, como ocorria no Rosário, onde os navios nem sempre a encontravam, pois sua fluência era interrompida por rompimentos ou entupimento da bica que, então, sofria o necessário consêrto.

(31) Ms., Bahia, P.a.c., caixa 6, pasta 7 de junho de 1755, AHU.

(32) *Doc. Hist.*, vol. VII da série, pág. 179.

(33) *Ibidem*, vol. VII da série, pág. 179.

Abriam-se também regos entre as fontes e os locais mais acessíveis não só à serventia comum, mas à dos navios. Assim se fez em 1667⁽³⁴⁾.



Das provisões que recebiam os navios da Carreira, quando ancorados na Bahia, lugar razoável ocupava seu municionamento não só com implementos, mas ainda com variado material, destinado à guarnição militar que levavam a bordo.

Despesas bem altas e não pequenos problemas ocorriam com os costumeiros fornecimentos. Nessas ocasiões, em que era preciso provar a nau sempre dentro de limitado espaço de tempo, a autoridade devia lançar mão de boa parte das reservas de implementos conservados nas fortalezas da cidade para a eventualidade das acometidas tanto marítimas, quanto terrestres.

É de acreditar-se que a maior parte desse material viesse do Reino, sendo que parte seria de manufatura estranha a Portugal.

A esse respeito verificamos que alguma coisa, deve ter sido fabricada no Brasil, ou pelo menos fornecida a necessária matéria-prima.

Portugal deveria manter reservas de munições, armas e implementos na Bahia, em quantidade além daquela que se poderia admitir como indispensável à defesa da terra, justamente para atender os casos freqüentes de precisão dos navios da Carreira.

Dada, entretanto, a costumeira imprevidência com que se cuidava dos negócios públicos na Colônia, admitimos que o suprimento de uns deveria quase sempre causar privações aos outros.

Nas portarias que se seguem pode-se estimar a natureza e quantidade do que era fornecido; em 19 de junho de 1669 abastecia-se a naveta *Nossa Senhora dos Remédios de Cassabé* com o seguinte material: seis barris de pólvora ordinária, um cunhete grande de bala miúda, duas arrôbas de morrão, balas redondas de artilharia (que o condestável apontasse) e cinquenta palanquetas⁽³⁵⁾.

(34) *Atas da Câmara do Salvador*, vol. iv, pág. 306.

(35) *Doc. Hist.*, vol. vii, pág. 411. *Palanqueta* é a bala formada por duas esferas cheias, nas extremidades de uma barra de ferro. Era usada para atirar contra a mastreação do inimigo.

Para a mesma embarcação foi destinada ainda o seguinte: um mastaréu de proa, trinta archotes para o farol, cem velas e meio barril de alcatrão, lenha necessária, um mil e quinhentos estopares, duzentas taxas de bomba, três botijas de azeite, duzentos pregos para os alvados da bomba, seis meios de sola para guarnições da mesma bomba e um barril de azeite ordinário.

Para a nau *São Francisco Xavier*, em 3 de novembro de 1717, o seu Meirinho recebeu o seguinte material “sobreçalente”: sete quintais de pólvora, duas tesouras para bolear cartucheiras, três arráteis de linhas, um cento de pregos de 10 réis, dez pranchadas, duas bimbarras, uma resma de papel, seis cadeados, uma selha, uma peça (cabo), uma peça (niagem), dez ástias, um cento de pregos grandes, dez travessões, quinze espeques, cinco lanternas, dois lampeões de luz e quinze cunhas⁽³⁶⁾.

A 4 de setembro de 1719, ordenou-se a entrega à nau *Nossa Senhora do Pilar*, de tudo o que lhe era necessário, conforme o estilo. Eis o que lhe foi entregue: pólvora (a observação é a de que fôra entregue a mesma quantidade já anteriormente posta à disposição da mesma nau, sem que saibamos, contudo, quando se deu essa entrega anterior nem em quanto importou), quatro lampeões, seis lanternas, dez arrôbas de morrão, quatro arráteis de fio de bala, seis arráteis de linhas, meia arrôba de velas de cêra, cinqüenta pregos de coberta, quatro cadeados, trinta navetas, quatro peles de carneiro, quinhentas tachas, seis hastes⁽³⁷⁾, vinte arrebéns para atracar as portinholas, seis arráteis de mialhar, seis betas, linhagem para fazer 1.200 cartuchos de 6 e de 4, oito dúzias de foguetes, quatro quintais de amarras velhas, trinta tapas para as peças mais os sobreçalentes, trezentos archotes para gastos de dois faróis, três arrôbas de velas amarelas, uma dúzia de lampeões e uma dúzia de lanternas⁽³⁸⁾.

No dia 11 do mesmo mês, entregava-se à nau *São Francisco Xavier*, conforme o estilo, o seguinte: quatro quintais de amarra velha para tacos, cinco lampeões grandes para luz, três lanternas, dezoito rodas de carros grandes e pequenas, doze chapuzes, doze cunhas⁽³⁹⁾, doze espiques, duas bimbarras, seis

(36) *Doc. Hist.*, vol. LIV, pág. 275.

(37) “Haste” é a parte principal da âncora, ligada aos braços por um extremo.

(38) *Doc. Hist.*, vol. LV, pág. 318.

(39) “Cunhas” são peças de madeira para diferentes finalidades a bordo.

travessões de cobertura, três carretas para três peças, por estarem as suas quebradas, trinta varas de niagem para cartuchos, seis dúzias de foguetes, duas libras de fio de velas, duas libras ou uma de cêra, duas libras de papel, duas libras de soquetes e duas libras de pregos de latrões⁽⁴⁰⁾.

Não apenas para as guarnições militares que serviam nos navios do Oriente destinavam-se as provisões. E estas, por sua vez, não eram representadas somente por cereais, frutas, carnes, água e munições, como também, pelos apetrechos e implementos mais diversos, destinados à manutenção do navio durante a viagem, incluindo material de consumo e material permanente, próprios dos quefazeres de bordo que também eram fornecidos pela Provedoria da Fazenda.

Os casos de provisões que apontamos, servem para demonstrar a variedade de suprimento que a Bahia oferecia aos navios, exigindo uma estocagem permanente que, nem sempre prevista, como já dissemos, dava motivos a veementes apelos dirigidos a el-rei, como ocorreu em 1712. Nesses reclamos mostrava-se a carência que sofriam os armazéns da praça da Bahia de material que pudesse atender as requisições dos navios da Carreira.

Foi pedido, nessa oportunidade, que fôsem enviados do Reino enxárcias, “pregadura sortheadá”, “ferramentas”, e “mantimentos”, com os quais pudessem ser supridas as naus da Índia⁽⁴¹⁾.

Provavelmente, muitos dos petrechos relacionados, nos casos que apontamos, foram fabricados nas oficinas dos próprios estaleiros baianos, onde podemos acreditar que se fazia a estocagem da matéria-prima necessária, como também contava com a mão-de-obra qualificada para a manufatura dos materiais náuticos.

Assim, ainda é possível aceitarmos o fornecimento local de morrões, que deviam servir para as torcidas, velas, candeieiros, candeias, para defumação de pipas ou tonéis, e principalmente para comunicar o fogo, quando embebidos em matérias inflamáveis aos canhões, arcabuzes, etc.

No mesmo caso estaria a grande quantidade de arrátéis de “mialhar”, para as lambazes⁽⁴²⁾, como também os fios, li-

(40) *Doc. Hist.*, vol. LV, pág. 325.

(41) *Ms.*, Papéis avulsos vários, t. 24, cód. 949 (K VIII ij), fl. 462. Casa de Cadaval.

(42) “Lambaz” é a vassoura de cordas que se usa a bordo.

nhas para amarras, etc. Da Colônia eram também as arrôbas de sebo e cêra, que serviam às velas de iluminação e lubrificação diversas; as peles-de-carneiros⁽⁴³⁾; os arrebéns⁽⁴⁴⁾, as hastes, as talhas diversas, como as que ficavam na extremidade dos cabos, encapelados no penol da carangueja, para agüentar de bombordo a estibordo⁽⁴⁵⁾; os chapuzes⁽⁴⁶⁾, as bimbarras⁽⁴⁷⁾, os soquetes⁽⁴⁸⁾, as diferentes espécies de selhas⁽⁴⁹⁾, os espeques⁽⁵⁰⁾, os estopares, o azeite ordinário, a lenha, os mastarêus⁽⁵¹⁾, a cêra da terra, etc.

Viriam do Reino o alcatrão, certos pregos e guarnições, tesouras, algumas lanternas, os lampeões e velas, ou pouco mais que isso.

Quanto à fundição de tachas, não conseguimos documentar sua fabricação aqui na Colônia, muito embora isso fôsse provável, graças particularmente às fundições rudimentares que a indústria açucareira e a construção naval estimulavam.

Ocupavam importante lugar nesses fornecimentos, os recipientes, vasilhas e receptáculos, em quantidades grandes. Deviam ser confeccionados na Bahia ou, muitas vêzes no próprio navio, dada a sua natureza e o material que precisavam para a sua fabricação. Em 17 de setembro de 1742, a nau *Nossa Senhora da Vitória* recebeu, entre outras coisas, o seguinte: 115 tonéis com 523 arcos de ferro; 172 pipas com 1.900 arcos de ferro; 12 barris de galês⁽⁵²⁾ com 6 arcos de ferro cada um; 12 baldes com 2 arcos de ferro cada um; 18 selhas⁽⁵³⁾ com 2

(43) Nenhum dos dicionários e obras especializadas, por nós consultadas, registram "peles-de-carneiro".

(44) "Arrebém" é o cabo de vários usos a bordo dos navios; servia antigamente para açoitar os marinheiros e escravos.

(45) "Talhas" são cordas que se costumam atar à cana do leme nas ocasiões de borrascas; "penol" é a ponta da "vêrga" nos navios ou a "lais" superior da vêrga; "carangueja" é a vêrga da vela grande, latina ou de mezena. A expressão usada no texto foi aceita como estava no documento e, naturalmente, se trata de uma expressão naval.

(46) "Chapuz" é pau que se finca na parede para nêle se pregar alguma coisa. Pode, também significar "chumaceira", isto é, coxim de madeira sôbre o qual se move um cixo ou também uma peça de couro junto dos toletes para jôgo dos remos. Serve ainda para refôrço.

(47) "Bimbarras" são grandes alavancas de madeira.

(48) "Soquete", no caso tanto pode ser a ferramenta própria para colocação ou extração de "porcas" colocadas em cavidades profundas, como o utensílio para calcar a pólvora e a bala dentro do canhão.

(49) "Selha" é um vaso redondo de madeira, de bordas baixas.

(50) "Espeque" é a peça de madeira com que se escora qualquer objeto.

(51) "Mastarêu" é um pequeno mastro suplementar.

(52) "Galês", não encontramos sua significação nas obras consultadas.

(53) Vide a nota 49 neste mesmo capítulo.

arcos de ferro cada uma; 3 almotolias de fôlha de canada⁽⁵⁴⁾; 5 funis de fôlhas; 20 sacos de aniagem; 6 cubos com 3 arcos de ferro cada um; 6 bombas de fôlha para tonel; 12 bombas de fôlha para pipas; 200 cravos para tonéis e pipas; 200 tachas de bombas; 200 pregos de cabeça para pipas; 18 varetas de bombas para tonéis e pipas, etc.⁽⁵⁵⁾.

Essas vasilhas, cujo valor a bordo bem podemos avaliar, com tôda a certeza em boa parte eram fabricadas na própria Bahia, destacando-se nesse sentido que a predominância de artigos de fôlhas está a mostrar-nos a atividade das fundições.

Para a mesma nau que acabamos de mencionar foram ainda fornecidos apetrechos e utensílios destinados aos mais diferentes quefazeres de bordo, como: 6 facas holandesas, 12 cadeados holandeses com 24 argolas, 4 arrôbas de velas de sebo, acondicionadas em um caixão; 1 machado encabado, bem como pesos e medidas; 1 vara de almudar⁽⁵⁶⁾; 3 pesos de ferro, sendo 1 de libra e 2 de quarta; 2 conchas de pau, para balanças; 2 medidas de pau (meio alqueire e uma quarta), etc. Como combustível foram fornecidos 4 cestos de carvão e 9.000 achas de lenha⁽⁵⁷⁾.

(54) "Almotolia" é um pequeno vaso de fôlha de forma cônica, servindo para conter azeite e outros líquidos, sobretudo oleosos. A palavra indica também o aparelho próprio para lubrificar pequenas máquinas.

(55) Ms. 1.742, Bahia, P.a.c., AHU.

(56) "Almudar" é o ato de medir ou encher os almudes, que por sua vez são as antigas medidas de doze canadas, equivalentes a 31,94 litros.

(57) Ms. 1.742, Bahia, P.a.c., AHU.

8

Estadia e relações humanas

*“Se dizem que o marinheiro
nos precede a tóda lei
porque é serviço do rei,
concedo que está primeiro;
mas tenho por mais inteiro
o Conselho que reparte,
com igual mão e igual arte,
por todos jantar e ceia;
mas frota com tripa cheia,
e povo com pança ôca,
ponto em bóca”*

(Gregório de MATOS, “A fome que houve na Bahia no ano de 1691”, in *Poesias Satíricas*).

Os portos portugueses, metropolitanos e orientais, início e término do roteiro que estamos estudando, respondiam pelo engajamento de nautas, bem como pelo abastecimento e equipagem das naus, além da inevitável assistência à longa travessia. Não obstante mais interessar-nos a função do Salvador como porto de estadia, para as embarcações da Carreira do Oriente, verificaremos que êle também atendia a tôdas aquelas obrigações e a muitas outras, motivadas pelas precárias condições em que se realizavam essas viagens.

De sorte que as relações humanas entabuladas durante a permanência de um navio no porto eram muito mais prolongadas, complexas e caras do que aquelas em que as conquistas da técnica e da arte náuticas acabariam por permitir, séculos mais tarde, quando as estadias não mais se achassem disciplinadas pelos elementos.

Salvador, confinada nos seus primeiros séculos a acanhados limites, tinha por mais convidativo horizonte a Bahia de Todos

os Santos. O seu movimento vital vinha do mar, ou para o mar se voltava.

Ainda que a navegação fôsse determinada pelos ventos periódicos e, portanto, períodos de intenso movimento se alternassem, ao que se pode crer, com outros de total estagnação, a vida portuária ressentia-se de permanente agitação. Determinavam-na os morosos reparos nos estaleiros, as contingências a que estava sujeito o transporte das mercadorias entre o Recôncavo e os trapiches, a estiva, o tratamento dos enfermos e o próprio preenchimento de claros na tripulação.

Enquanto durou a Carreira, a ancoragem de suas naus no Salvador, apresentou problemas e privações mais do que compensações e lucros imediatos.

Realmente, as limitações à regular permutação de produtos, dando ocasião ao intenso contrabando, o apoucado de tempo, as circunstâncias que provocavam as arribações e outros motivos mais, exigiam das autoridades e da população baiana disposições e renúncias acima de sua capacidade.

Assim, a presença e estadia de tripulações e passageiros em trânsito, representavam, invariavelmente, considerável ônus, inexecutível a acomodação, sustento e medicação a bordo, não havia outro recurso senão fazê-los em terra. É fácil calcular o que isto significava para um burgo em contínua crise monetária, que chegou a ser talado por algumas epidemias, estiagens ou longos aguaceiros. Como agravamento dessa forçada hospedagem, a possibilidade de acomodação em residências particulares era pequena; as instalações hospitalares objeto de freqüentes reclamos, e o abastecimento da cidade, prejudicado pelos atravessadores. Voluntária ou coercitivamente, quase todos os moradores eram afetados na atenção àquela heterogênea e flutuante população de marinheiros, soldados, passageiros, potentados do Oriente, degredados e clandestinos, religiosos e vice-reis.

Adicionava-se ainda, a essas requisições da Carreira da Índia na Bahia, freqüente desfalque populacional. Raríssimo era o caso de um navio dêsse roteiro que ao aprobejar para Salvador não apresentasse claros na tripulação e guarnição militar.

A sinistra ceifa tinha os mais diferentes estímulos a bordo: o escorbuto, a sêde, a inanição, as quedas e acidentes no mar, os surtos de agravação das endemias e até os motins, aquelas obrigando inclusive a renovação da botica dos barcos no Salvador.

Mal equipados e remunerados, esbulhados pelos capitães, contendendo por pútridas rações e água bichosa, os homens do mar tinham a vida encurtada pelo intenso desgaste físico e mental. Vêzes houve em que, na Bahia, tornou-se necessário substituir quase tôda a tripulação de naus da Índia.

Sôbre as condições de vida a bordo acreditamos que os documentos mais esclarecedores sejam os *diários de viagem*. Infelizmente poucos foram encontrados até hoje; incluindo os roteiros de D. João de Castro, encontraram-se diários referentes a apenas 15 viagens, realizadas nos anos de 1595, 1596, 1597, 1600 e 1603, o que evidentemente é muito pouco para permitir conclusões a respeito de centenas de viagens feitas durante três séculos (1).

Como o prosseguimento da viagem era condicionado, entre outras providências, pela necessidade de preenchimento d'esses claros, os brasileiros e portugueses radicados na Colônia americana passaram a ser, com freqüência, incorporados e reincorporados às armadas do Oriente. Incalculável número de mandados foram passados no Salvador, ou para lá enviados, a fim de atender a êsses recrutamentos. Em 21 de junho de 1669, uma Portaria proporcionava à naveta *Nossa Senhora dos Remédios de Cassabê* 12 marinheiros, 5 grumetes, 1 calafate e 1 carpinteiro, acompanhados dos respectivos documentos (2).

A charrua *Nossa Senhora da Visitação*, no trecho de viagem que fêz de Moçambique à Bahia, em 1679, teve as seguintes baixas na sua tripulação: mestre Antônio Rodrigues Rapôso, o guardião José da Silva Guimarães, dois pilotos, o mestrecarpinteiro, o calafate de sobressalentes, sem falar possivelmente de simples marinheiros e grumetes, cujo engajamento não fôra objeto de provisões, uma vez que essa foi a única espécie de documento que pudemos pesquisar a respeito (3).

Os casos são inúmeros e estamos lembrando uns poucos para ilustrar nossas afirmações. Assim, em uma carta jesuítica datada da Bahia a 29 de junho de 1691, lê-se: "Da Índia tivemos nau com cinco meses de viagem e mais de cem homens mortos" (4).

(1) Quirino da FONSECA, *Diários da navegação da Carreira da Índia nos anos de 1595, 1596, 1597, 1600 e 1603*, pág. XIII da Introdução. Sôbre as condições de vida a bordo v. Augusto da Silva CARVALHO, "Decadência motivada pelo enfraquecimento demográfico, crises financeira e econômica e desmoralização. Seus efeitos nas colônias", cap. II da *Hist. da exp. port. no mundo*, vol. III.

(2) *Doc. Hist.*, vol. VII, pág. 412.

(3) *Ibidem*, vol. XXVII, págs. 80 e segs.

(4) *Cartas de Vieira*, tomo III, pág. 612.

Esses e dezenas de casos idênticos exigiam, evidentemente, incorporações urgentes e numerosas, para que as naus pudessem prosseguir viagem dentro da frota e com monção favorável.

Também nas viagens entre o Reino e o Brasil ocorriam dificuldades indizíveis, como relata o capitão da nau *Nossa Senhora da Conceição*, cuja tripulação dizimada por enfermidades, foi atendida em substituição ao médico de bordo, também doente, por um cirurgião degredado que, embora achacadiço, com erisipela no rosto e no pescoço, teve forças para sangrar, deitar ventosas e proceder a sarjações. Essa nau chegou à Bahia sem remédios, falta de recursos, não tendo nem camas suficientes para a tripulação enfêrma⁽⁵⁾.

O número mais avultado de requisições para prover os claros devia ser para o pôsto de marinheiro. Conforme recomendava um autor do século XVI, o bom marinheiro devia ser iniciado no officio desde menino. A escolha para o engajamento devia recair em “homens jaa sabidos neste officio, os quaes eu desejo q fosse velhos no saber delle e mãebos nas forças, e moços na ligeireza”⁽⁶⁾, o que entretanto como temos visto estava quase sempre longe de acontecer por uma série de motivos que tornavam a realidade bem outra.

A carência de elementos era ainda mais acentuada no tocante aos postos de maior responsabilidade na hierarquia de bordo, como o dos pilotos. Nesse sentido, a Carreira da Índia teve prioridade sôbre as demais, chegando as autoridades metropolitanas a lançar mão de pilotos que serviam na navegação do Brasil e de Angola em face da desoladora ausência dêsses oficiais para o Oriente.

Exigindo experiência e maior qualificação, a Carreira da Índia, que era muito mais longa e com problemas bem mais complexos do que os demais roteiros portugueses servia-se dos profissionais já calejados na faina marítima. Daí, a navegação para o Brasil e África servir como uma espécie de escola para os homens que, revelando-se mais qualificados na arte de navegar, acabavam sendo requisitados para servir na Carreira do Oriente. Por outro lado, não poucos nautas, já tendo servido na rota do Oriente, pleiteavam melhores cargos na hierarquia naval ou em terra, invocando para isso o serviço que haviam prestado à Carreira.

(5) Ms. 1.743, Bahia, P.a.c., AHU.

(6) Fernando de OLIVEIRA, *Arte da guerra do mar*, pág. 47. V. também a propósito Alberto IRIA, *Da navegação portuguesa no Indico...*, pág. 35.

Na primeira metade do século xvii estas requisições eram praticadas com freqüência, como nos afirma o experimentado conselheiro em assuntos marítimos Manuel Gomes Galego, em parecer lavrado a 27 de setembro de 1623 (7).

Aliás, é do Conselho da Fazenda a decisão de 6 de fevereiro de 1610, pela qual se resolvia que, devido à carência de pilotos na Carreira da Índia, seria necessário “lançar mão dos que há do brazil E Angola” (8).

No Brasil, pretendiam-se entre os colonos aquêles que tivessem experiência do mar, requisito que não devia ser difícil preencher. Entretanto, muitos eram colhidos em ocupações bem diversas da faina a que iriam ser destinados, o que evidentemente era uma lástima, pois entre as atividades comuns aos colonos e os trabalhos do mar a diferença era muito grande.

A experiência que se devia exigir para o candidato à Carreira da Índia incluía a do tipo de navio em que ia servir, dadas as acentuadas diferenças entre os diversos barcos, o que se não fôsse respeitado ocasionava sérias conseqüências para o êxito das travessias, conservação das embarcações, etc. Pior do que isso, como vimos, era a requisição daqueles que nada sabiam do mar, como pacatos campônios, vaqueiros e mecânicos que de repente viam-se constringidos a embarcar. Êstes bisonhos tripulantes foram muitas vêzes responsáveis por lamentáveis desastres marítimos.

Outros que ainda não haviam de todo desatado suas amarras com o mar, pois continuavam servindo aos mestres das sumacas que navegavam pelos rios do interior da capitania, entregues ao transporte dos cereais e mercadorias, também eram convocados.

Esse recrutamento de marinheiros que serviam à navegação da capitania, quando coercitivo, chegava a provocar a retração dos mestres das embarcações. Receando ser privados dos seus tripulantes, passaram a evitar a aproximação do Salvador. Como se dedicavam ao transporte de gêneros, podem-se avaliar as conseqüências que sua esquivança trazia desde logo para o abastecimento da cidade. Daí não se demorem as autori-

(7) *Apud* Frazão de VASCONCELOS, *A fábrica das naus da Carreira da Índia no século XVII*, pág. 7.

(8) *Ms.*, Índia, P.a.n.c., 1610, caixa 1, pasta de 6/2/1610, AHU e Frazão de VASCONCELOS “A marinha da coroa de Portugal no tempo dos Felipes”, in *Congresso do mundo português*, vol. vi, pág. 251.

dades em tranquilizá-los, alegando que não mais procederiam à requisição obrigatória dos seus ajudantes⁽⁹⁾.

Os navios da Carreira velejavam sempre acautelados para os combates, conduzindo além da tripulação normal e necessária a uma embarcação de objetivos comerciais uma guarnição militar.

Uma lei de 15 de dezembro de 1557 obrigava os navios a levar certo número de armas e soldados, em quantidade proporcional à sua tonelagem, a fim de enfrentarem não só os corsários no mar, como as eventuais dificuldades de terra. Assim, os navios de 200 toneladas para cima, teriam obrigatoriamente “3 roqueyras, 3 passamuros, 8 bercos, 3 quintais de pólvora, 20 lanças, 20 piques, 12 arcabuzes aparelhados” e quantidade de dardos à vontade⁽¹⁰⁾.

O degrêdo para o Brasil e outras pesadas penas eram previstas para os infratores. Só não se viam atingidos por essas obrigações os navios até 30 toneladas, que conduzissem mercadorias de pequeno valor, como “sal, madeira, sardinha e outros pescados, laranja e frutas”⁽¹¹⁾.

Uma nau de 500 ou 600 toneladas, levava 120 pessoas na tripulação e 250 soldados na guarnição.

Levando em conta o elevado índice de mortalidade a bordo, a quantidade de navios que realizavam o roteiro do Oriente e sua numerosa equipagem, bem como a assiduidade das arribadas na Bahia, temos de convir em que não foi pequeno o efetivo humano com que o Brasil contribuiu para aquela empresa. Num período de 15 anos (1697 a 1712), seguiram de Portugal para as Índias cerca de 806 navios, sendo de notar que nesse espaço de tempo não parece ter havido interdição para a escala na Bahia. As cifras de tão breve período podem permitir-nos indiretamente uma idéia de quanto teria atingido a contribuição brasileira nos séculos aqui estudados.

Os processos de recrutamento de soldados para as guarnições não deviam diferir muito daqueles que se usavam para o comum dos marinheiros. Tanto para o preenchimento de claros nas tropas em trânsito, quanto para a formação de uma guarnição completa, abria-se “título” a todos os que quisessem assentar praça, para servir na Carreira.

(9) *Doc. Hist.*, vol. ix da série, pág. 67.

(10) *Ley de como han de hir armados os Nauios...*, págs. 2 e segs.

(11) *Ibidem*, págs. 2 e segs.

Apesar de não ser dispensado o pagamento da fiança a êsses voluntários, a autoridade concedia-lhes adiantamento de sôlido, expediente êste destinado a estimular o recrutamento (12). Dava-se-lhes também, por alvará régio, garantia das liberdades, provimento no mesmo cargo em outro navio de torna-viagem e o gasalhado.

Prática das menos aconselháveis ao arrolamento de homens para o serviço de bordo, pois desguarnecia a praça do Salvador, era a cessão de soldados que serviam nos terços locais e em quantidades tais que às vêzes davam até para formar companhias.

Nem sempre contudo era possível êsse proceder e então não titubeavam as autoridades, como ocorreu em outubro de 1674, em ordenar que assentassem praça de soldado, para servir nas "naus da Índia", todos os homens que chegassem presos de "Seregipe Del-Rei".

É evidente, a desorganização e falta de racionalidade que presidiam êsses critérios, e tinham lugar tanto num caso como em outro. No primeiro, vestiam um santo desvestindo outro, no segundo, livravam a Colônia de arruaceiros e facinorosos, transferindo-os para um dos serviços públicos mais importantes do império: a marinha.

Como já notamos, acenava-se com um mínimo de garantias, concessões e compensações ao incerto voluntariado, tanto para os soldados quanto para os marinheiros. Os caprichos com que a Carreira da Índia sempre lutou compeliavam as autoridades a oferecer segurança, tanto como a acolher as reivindicações que se fizessem nesse sentido.

Para quem partia numa nau do Oriente, o regresso era sempre incerto. Comprometiam-no os mais diferentes motivos. Nos casos em que se tornava impossível ao navio fazer a torna-viagem, quando na Índia, a sua desventurosa equipagem ficava na indigência.

Preveniu-se el-rei em protegê-los, assegurando o seu provimento em cargo idêntico àquele que exerciam no navio impedido em outro que fôsse realizar a viagem de volta (13), com os respectivos soldos e liberdades (14).

(12) Os soldos da guarnição militar eram os seguintes (1551-1552): Bombardeiro 800 réis por mês; Homem d'armas 500 réis por mês; Espingardeiro 600 réis por mês; Besteiro 400 réis por mês e Trombeta 200 réis por mês (cf. cód. 1-19.7.2., AN Rio, in *Doc. Hist.*, vol. xiv da série).

(13) *Doc. Hist.*, vol. Lx, pág. 362.

(14) "Liberdade" era a faculdade dos tripulantes oficiais ou marinheiros das naus da Carreira, trazerem certa quantidade de especiarias, isentas de fretes e

Essa reincorporação era consentida não apenas nas embarcações pertencentes à Carreira da Índia, mas também às outras carreiras, muitas vezes em intercâmbio com aquela.

Em 16 de setembro de 1638 foi encaminhada consulta sobre pedido dos mestres, pilotos, contra-mestres e demais oficiais de navegação, que iam na Armada do Brasil, para que se lhes mandasse passar provisões, aproveitando-os nos lugares que ocorressem nas tripulações das naus da Índia, em torna-viagem.

Referindo-se à precedência que já havia nessas provisões, invocam os peticionários o fato de que, pela vontade de servir ao rei, haviam deixado suas casas, fazendo despesas de sua fazenda, de que naturalmente tentariam ressarcir-se⁽¹⁵⁾.

O pedido em questão, encaminhado por volta de julho de 1638, era de tripulantes incorporados aos navios da armada, que então se aprestava para ir em socorro do Brasil, invadido pelos holandeses⁽¹⁶⁾.

Pedidos como êsse vinham resolver, em parte, os claros nas tripulações das naus do Oriente, quando ancoradas no Brasil. Entretanto, o que apontamos foi excepcional, pois partiu de homens que vinham lutar no Brasil, com grande sacrifício, e por isso queriam assegurar sua volta e provimento necessário. Em outros momentos em que as atrações de terra fôsem ausentes, devem ter-se repetido essas reincorporações.

Diante da dificuldade em encontrar marinheiros, a autorização régia a pedidos como êsse não era fora de propósito, mesmo porque tornava mais difícil a incorporação, na Bahia, de moradores ansiosos pelo retôrno ao Reino, o que não continha, muitas vezes, nem a Portugal nem ao Brasil.

Enquanto perdurou o descomedimento do vasto saque oriental, o preenchimento dos claros nas tripulações ofereceu relativa facilidade, mas à medida que o comércio ultramarino português começou a sofrer intercepções e a colocação das especiarias se foi tornando problemática no mercado europeu,

direitos e com o seu lugar assegurado a bordo (agasalhado). Essa regalia foi suspensa em fevereiro de 1647. Constitua, portanto, outro estímulo ao recrutamento marítimo.

(15) Ms. 51-v-6, fl. 139 v., Bib. Ajuda.

(16) Ms., Bahia, P.a.n.c., 1.^a série, caixa 3, pasta de 21/7/1638, AHU.

sem desaparecerem, contudo, as dificuldades da travessia marítima, a incorporação passou a ser refugada com veemência. Foi então que se tolerou a incorporação de tripulantes estrangeiros a bordo, principalmente italianos e alemães, fazendo-se exceção para os holandeses e outros incompatibilizados com o Reino (17).

Pouco se encontrava então de compensador na vida marítima. Os soldos, mesmo quando pagos antecipadamente, constituíam pequeno estímulo, não diferindo muito dos recebidos pelos profissionais de terra. As demais vantagens e garantias, fora a concessão das liberdades e gasalhados, que foram objeto de tantas alterações na sua disciplina, residiram nas modificações que ao longo dos séculos XVI, XVII e XVIII tiveram lugar em virtude da reclamação dos interessados ou reconhecimento da autoridade. Geralmente foram providências no sentido de pagar-se sôlido, no caso de morte, à mulher ou herdeiro ou outra pessoa indicada pelo interessado; de dar-se a bordo além da ração uma cama de madeira com todo seu “aparelho”, o prato e outras miudezas. Embora se procurasse disciplinar num sentido de previdências êsses assuntos, principalmente no tocante aos direitos das viúvas (e eram tantas!) dos tripulantes, que faleciam em viagem, ocorriam freqüentemente casos de desrespeito, provocando justas reclamações inclusive a pertencentes dos mortos (18).

Êsses reclamos queixosos das viúvas, que se contam às dezenas, mostram a precariedade do serviço ou da administração das compensações aos que serviam na Carreira.

No ano da chegada do primeiro governador-geral, um marinheiro das naus reais vencia 900 réis por mês. Êste é o ordenado que figura nos “mandados” de pagamento realizados à ordem do provedor-mor Antônio Cardoso de Barros. Não devia ser outro para os marinheiros da Carreira, se levamos em conta que o Brasil ainda representava para Portugal uma grande incógnita, agravada pelo malôgro das capitánias, a diminuir portanto as perspectivas de riqueza àqueles que não hesitavam diante da aventura, para poder obtê-la. Como vimos, quase um século depois os marinheiros que vinham na Armada do Brasil não desejavam ali permanecer, preferindo ser incorporados às naus da Índia.

(17) Alberto IRIA, *Da navegação portuguesa...*, pág. 16.

(18) *Ms.*, Índia, P.a.n.c., caixa 1, pasta de 5/10/1610, AHU.

Em pouco menos de cinquenta anos, os salários quinhentistas subiram cêrca de 90%, pois os marinheiros da esquadra cabralina venceram 500 réis por mês⁽¹⁹⁾.

Pelo menos no século XVI, ao que sabemos, foi a Alfândega do Salvador que efetuou o pagamento de grande parte da marinhagem real. Essa paga era geralmente feita em *in natura*.

O pagamento de soldos baixos ou o seu retardamento levou muitas vêzes a marujada da Carreira a tomar atitudes das mais curiosas e conseqüentes, incluindo aquelas contra as autoridades de bordo. Uma delas era a paralisação da estiva. Cons-

(19) Reunimos a seguinte tabela de vencimentos, calcada nos elementos insertos em Mandados que datam de 1551-1552 (cód. r-19.7.2), publicados no volume XIV da série de *Doc. Hist.*, editados pela BN Rio:

Vencimento mensal de uma tripulação:

Capitão de bergatim e galeota ...	2\$000 réis
Marinheiro	900 réis
Grumete	600 réis
Pilôto de caravela	2\$000 réis
Pajem	400 réis
Mestre	2\$000 réis
Condestável	1\$000 réis
Mestre de barca	1\$000 réis
Escrivão da armada	900 réis
Cirurgião (físico e cirurgião)	2\$000 réis

(há documentos que, por evidente erro do copista mencionam 200 réis por mês)

Barbeiro

900 réis

Em 1665, o galeão *Nossa Senhora do Pópulo* permaneceu em reparos na Bahia, sendo a seguinte a tabela de vencimentos de sua tripulação, paga "por via de Mercê do mesmo galeão":

Mestre	2 tostões por dia
Contra-mestre	1 tostão por dia
Guardião	120 réis
Escrivão	60 réis
Pilôto	160 réis

FONTE: *Doc. Hist.*, vol. XXII, pág. 203.

Aliás, enquanto impedido o navio, permanecendo sua tripulação em terra, ao que pudemos apurar, seus vencimentos sofriam redução.

Aos que se engajaram, assentando praça no galeão *São Pedro de Rates*, em outubro de 1672, foi autorizado o seguinte pagamento, conforme o praticado nos Armazéns de Lisboa:

Marinheiro	20\$000 réis
Grumete	12\$240 réis
Pajens	6\$120 réis

A fim de que essa tripulação seguisse "contente" para a Índia, foi-lhe adiantado: aos marinheiros, artilheiros e mais oficiais 4\$000 réis cada um. A cada grumete 3\$000 réis; a cada pajem 2\$000 réis, que seriam descontados dos seus soldos na Índia (cf. *Doc. Hist.*, vol. VIII, pág. 128).

tituíra, evidentemente, autêntica parede para forçar as autoridades a saldarem os atrasados. Utilizavam os marinheiros êsse recurso nos momentos que lhes eram mais propícios, quando a estivação tinha que ser apressada ou terminados os reparos nos estaleiros, para que a embarcação não perdesse a frota e a monção favorável. Na época que estamos tratando eram encarregados da estiva, em grande parte, os próprios marinheiros.

Voltando aos problemas suscitados no Salvador, com o engajamento de marinheiros para as naus da Carreira, quando se fazia êle de maneira compulsória, os transtornos para os moradores e também para as autoridades eram maiores. Se se tratava de marinheiros entregues ainda à navegação de cabotagem ou fluvial, quase chegava a perecer o sistema de transportes internos, já de si normalmente precário. Se fôsses ex-marinheiros, agora transformados em pacatos peões, era a economia de subsistência profundamente afetada com sua ausência.

Quando as dificuldades encontradas em terra se apresentavam grandes para o recrutamento, um recurso era o lançamento de tôdas as embarcações mercantes surtas no pôrto e não pertencentes à Carreira, poupando-se apenas as sumacas que se dirigiam aos portos do sertão, para trazerem gêneros como o açúcar e o tabaco. Obrigava-se aquelas a cederem pelo menos um marinheiro de sua tripulação, para completar a equipagem da nau necessitada de prosseguir viagem⁽²⁰⁾. Para a nau *Nossa Senhora da Ajuda*, em 1670, foi assim que se procedeu do que resultaram protestações, pois nem todos os capitães aceitaram tal.

Os alistamentos, sob forma constrangedora não se limitavam à cidade do Salvador, estendiam-se a todo o Recôncavo. Por outro lado, e com a mesma finalidade, previa-se que mesmo os barcos não visados pelo lançamento não podiam ultrapassar a sua lotação de tripulantes.

Na correspondência trocada pelos governadores com as autoridades de vilas como as do Cairu, Boipeba, Camamu, etc., é comum encontrarmos recomendações para que “com todo o segredo” recolhessem os tunantes e criminosos topados no distrito, remetendo-os a bom recado para Salvador.

O seu envio devia ser instruído com a relação dos nomes e motivos da prisão de cada um em particular. Para não retardar sua expedição que sempre era premente, pela escassez

(20) *Doc. Hist.*, vol. VII da série, pág. 448.

do tempo de que dispunham as naus, recomendava-se que os referidos presos viessem nas mesmas embarcações que trariam a farinha, também sempre falta nas naus do Oriente⁽²¹⁾. Para evitar qualquer revolta e fuga dos presos guarneciam-se esses barcos com um número suficiente de guardas.

Por motivo algum se dispensava o rol com a declaração dos crimes. Evitava-se, desta maneira, que “ódios particulares” ou “respeitos próprios”, conforme expressões do governador, dessem razão a injustas detenções⁽²²⁾, que pareciam ser comuns.

Não obstante serem claras as admoestações da autoridade governamental nesse sentido, os resultados dessas diligências nem sempre correspondiam. Movidos por velhos rancores e sentimentos de vindita, os encarregados diretos dessas prisões invertiam o critério.

Foi o que aconteceu em Sergipe, em outubro de 1674, de onde um soldado trouxe vários presos para Salvador, com essa finalidade. Ficou constatado, entretanto, que entre eles havia um mestiço e alguns pacíficos roceiros, em lugar dos “vadios e desinquietos”, conforme previa a ordem do governador. Para agravar o efeito dessas prisões iníquas, não foi encontrado entre os detidos ninguém que tivesse sido marinheiro ou grumete, que era do que mais necessitava o navio sem tripulação⁽²³⁾.

Providenciou-se também para que os presos não fôsem motivo de desculpas quando houvesse maior tardança na remessa das farinhas e vice-versa.

Convencia-se o governador que dois proveitos resultariam de tais providências, pois confessava que a sua “tenção não é só acudir a esta necessidade da nau da Índia; mas tirar essa Villa de gente vagabunda e perdida”⁽²⁴⁾. Restaria saber se houve, para o Brasil, algum desequilíbrio entre a quantidade de degregados que recebeu e a quantidade de criminosos que entregou à Carreira da Índia.

Verificamos assim que também o rebotalho da Colônia era convocado para a incorporação a bordo. Se trabalhos davam esses valdevinos em terra, trabalhos deveriam dar no mar.

No Regimento dado por Vasco Fernandes Cêsar de Meneses ao Capitão João Álvares Barrassas, que saíra do Salvador

(21) *Ibidem*, vol. VIII, pág. 323 e *passim*.

(22) *Ibidem*, pág. 322.

(23) *Ibidem*, pág. 414.

(24) *Ibidem*, pág. 323.

ao encontro de uma nau da Índia, em abril de 1723, havia advertências para que se acautelasse sempre com a tripulação que levava, pois muitos tinham sido embarcados “com grande violência”. Assim, não deveria consentir a bordo, jogos proibidos e brincadeiras que pudessem causar escândalo ou desconfianças. Cada quinze dias, todos seriam obrigados a confessar-se (25).

Vê-se que incorporações da espécie eram feitas com relação a outros navios, inclusive os destinados a socorrer e guiar as naus da Carreira, como parece ser o caso dêste que acabamos de tratar. Esse engajamento forçado devia ter o mesmo efeito do sorteio militar, que muito mais tarde seria o terror dos moços e famílias brasileiras. Daí, a frequência das fugas de homens em perspectivas de serem convocados ou já depois do recrutamento, ao qual não escapavam brancos ou mulatos.

Como a ceifa a bordo não escolhia cargos ou pessoas, o provimento dirigia-se tanto a humildes grumetes quanto aos mais altos postos náuticos. Mostram-no o grande número de Patentes passadas na Bahia. Destacam-se as de capitão-de-mar-e-guerra, que tinham um sentido de promoção, enumerando sempre as qualidades e a fôlha-de-serviço do escolhido. Eram concedidas pelo provedor-mor da Fazenda do Estado do Brasil, tendo lugar o ato na Casa dos Contos, sob o juramento dos Santos Evangelhos.

Muitos e muitos lóbos-do-mar, forjados nas águas de dois oceanos foram assim arrancados aos quefazeres da Colônia. No critério de nomeação pesavam a experiência, como também a própria ascendência, esta última bem explícita na seguinte passagem: “o tenho nomeado para o govêrno dessa fragata, o que faço com muito gôsto, assim pelo conhecimento que tenho da sua pessoa e dos seus procedimentos, como porque em tôda a ocasião saberá mostrar ser filho do grande pai que teve”.

Se considerarmos o fraco processo de povoamento que então se desenvolvia, principalmente em certas áreas, aceitaremos que a ausência dêsses homens representava irreparável perda.

Sua experiência de trabalho, o contacto com outros povos, o respeito que sua presença deveria impor entre os colonos, bem como as posições que porventura estivessem desfrutando no momento de sua reincorporação, são motivos suficientes

(25) Ms., copiador, t. 17, cód. 1.027 K (K vi ik), fls. 276 v., 279, Casa de Cadaval.

para supormos deplorável a sua saída, no geral para não mais voltar.

Infelizmente, as centenas de documentos que foram objeto de nossas pesquisas não chegaram a esclarecer-nos sobre o que realmente podia significar ou significou para a Colônia o fornecimento desse categorizado contingente de sua sociedade para a Carreira da Índia.

Os mais diversos motivos, fáceis de ser arrolados, devem ter levado esses homens a emigrar para o Brasil. É provável que no momento de sua reincorporação desfrutassem de razoável posição econômica e social. Do seu mérito ficou o testemunho das minuciosas Patentes. Levaram-se em conta as proezas tanto de terra quanto do mar, desde que sobressaíssem "o valor, a prática da disciplina militar, e a muita experiência de guerra". Os requisitos para a dura empresa náutica se resumiam nisso.

Em vez da aventureira vida do mar, optaram esses veteranos pela vida aventureira de terra.

Tão ou mais incerta do que aquela, a vida em terra, quando não envolta no aliciador enredo dos metais ou da fácil especulação comercial, representava entretanto, algo de mais estável na medida dos recursos que podia oferecer na defesa e nas acometidas aos elementos naturais, à hostilidade do homem e do animal. Era um palco muito mais amplo, onde pelo menos a fuga tornava-se possível, solução impraticável no mar.

Rematavam essas vantagens a tolerância, quando não a liberalidade da moral sexual, moral que falecia no mar pela obrigatoria continência, enquanto não quebrada pelas perwersões.

Estas considerações são para justificar uma imigração normal ou uma opção entre o mar e a terra, desde que os fluxos migratórios atraídos pela mineração teriam, em nosso caso, um interesse bem mais remoto a considerar.

A dura vida de bordo, imprevisível no seu cotidiano, duvidosa nas suas recompensas, preferiam esses homens do mar, a sedentária vida em terra, ociosa e lúbrica, distante do escorbuto e da inanição.

O que os levaria então a reingressar na faina em que muitos, como se sabe, praticamente passaram a vida servindo à Carreira? O aceno de compensadores salários ou a esperança de pilhagem e rápido enriquecimento? ou ainda, por outro lado, teriam ficado descoroçados com o trato da terra e sentido revivescer insopitável disposição para a vida marítima? Res-

tariam também os proveitos enumerados nos documentos, quando aludiam ao fato de que o cargo seria exercido “com tôdas as honras, graças, franquezas, preeminências, privilégios, isenções, e liberdades que vos tocam, podem, e devem tocar aos capitães de mar-e-guerra das Naus da Índia e da Armada Real de Sua Majestade, etc., etc.”. A verdade é que houve ocasiões em que êsses cargos foram impostos. Mas não devem ter sido muitas, pelas responsabilidades que êles encerravam, pedindo assim a voluntariedade dos candidatos.

O desfalque humano na incipiente sociedade colonial brasileira dirigia-se também para o campo da mão-de-obra profissional. Os navios levavam a bordo, por motivos óbvios, razoável número de qualificados oficiais. Atendiam êstes às tarefas cotidianas de bordo, como aos sucessos fortuitos, cotidianos também êles. Os abalroamentos, as investidas da piratagem, a luta com os elementos numa permanente antevidência para não se comprometer quer com a procela quer com a bonança a defeituosa construção naval, os encalhes, o desembarque forçado, a defesa contra populações indígenas e outras razões mais, exigiam a atuação imediata de um competente corpo de profissionais.

A essas requisições juntava-se ainda o trato dos tripulantes e passageiros. De sorte que a bordo de uma nau da Índia era imprescindível a presença de barbeiros de viagem, que dividiam as funções de barbeiros propriamente ditos com a de cirurgiões, sangrando, cortando, lancetando, praticando amputações e operações nas condições mais deploráveis de assepsia que se possa imaginar; boticários; tanoeiros, que eram os encarregados do consêrto das preciosas pipas destinadas a aguada; mergulhadores (previstos em lei da época da dominação filipina e que, naturalmente, atendiam aos consertos das partes submersas do navio); dispenseiros para recebimento, conserva e distribuição das rações; meirinho, funcionário que executava as ordens do capitão, quando a serviço da justiça, efetuando prisões, cuidando das armas, pólvora, fogões, luzes, etc.; carapinas e calafates; estrinqueiros, encarregados dos estrinques, espécie de amarras; capelães, com jurisdição espiritual sôbre tôda a equipagem; charamelos, para tocar as charamelas (instrumento de sôpro) e outros inúmeros cargos, cujos ocupantes, perecendo durante a viagem na Carreira, tinham a vaga preenchida na Bahia.

Num meio social em que predominava a mentalidade pela qual era degradante o trabalho mecânico, sendo por isso raros

e caros os trabalhadores, é de crer-se a grande falta que fariam aquêles que se incorporavam às armadas do Oriente.

Para alguns dêses postos, como é o caso do meirinho, a provisão na Colônia era objeto de várias formalidades, incluindo o Juramento dos Santos Evangelhos.

Mas a permanente redução do efetivo humano da capital da Colônia não ficava nos casos que consideramos. Salvador, graças à sua posição com relação ao Atlântico e às suas rotas comerciais e políticas, representava importante praça de guerra para o ultramar português.

Em diferentes momentos foi chamada a socorrer não somente outras capitanias brasileiras necessitadas de amparo militar, como também a fornecer troços de soldados, aprestos de guerra, animais e víveres para as campanhas de defesa e restauração de praças portuguesas na América do Sul (Colônia do Sacramento), África Ocidental (Angola) e Oriental (Moçambique) e na própria Ásia.

A localização do pôrto do Salvador tornava mais fácil à Metrópole fazer dêle uma espécie de ponta-de-lança para atingir as possessões ultramarinas, motivos de permanente cobiça de outros povos conquistadores, particularmente durante o domínio da Casa d'Áustria.

O "pôrto do Brasil" era bem mais que simples escala. A condição de ser cabeça da Colônia e também a Carreira da Índia exigiram de si a manutenção de fôrças regulares, além de grande número de destacamentos que formou e remeteu até mesmo para outros continentes.

No orçamento de despesas do Estado do Brasil, em 1607, enquanto as capitanias de Pernambuco, Itamaracá, Paraíba, Sergipe, Rio Grande, Espírito Santo, Ilhéus, Pôrto Seguro, Rio de Janeiro, São Vicente e Santo Amaro, portanto o restante da Colônia, tinham consignadas como total da Despesa de Guerra 12:324\$240 réis, só a Bahia gastou 10:880\$000 réis, o que representava avultada parcela não apenas para os gastos gerais do orçamento ultramarino referente ao Brasil, mas também para o total de despesa da própria capitania naquele ano, que foi de 19:732\$600 réis⁽²⁶⁾.

O dispêndio de guerra devia conter tudo o que foi aplicado ao envio das tropas, armamento, agasalho, provisões, ape-

(26) *Apud* O. MARTINS, *O Brasil e as colônias portuguesas*, pág. 34. Nota de rodapé.

trechos, além do fornecimento de matéria-prima para a indústria de transformação que a reduziria a munições para os soldados.

Servindo a Europa, América, África e Ásia, a Carreira da Índia encontrou no Salvador a sua praça de guerra mais importante fora do Reino, como foco de um movimento em leque de irradiação de forças militares para os pontos mais distantes do grande roteiro.

A nossa afirmação repousa na duração que teve a serventia do movimentado pôrto, isto é, enquanto existiu a Carreira como tal e o Brasil dependeu de Portugal. Também o desenvolvimento comercial que logrou, incomparável por séculos à de todos os demais portos, exceção de um ou outro pôrto metropolitano, completa essa preeminência.

Em inumeráveis chãos onde pisaram os pés portugueses o Brasil estêve diretamente presente. Entretanto, na apuração dos conflitos de tôda ordem que tiveram lugar em tão diferentes latitudes, surpreende-nos a quase completa desapareição dessa presença.

Mesmo que a assistência brasileira nesses locais se tornasse permanente, e ela o foi em alguns dêles, a cultura portuguesa com índices quantitativos e qualitativos muito mais altos acabou por absorvê-la nos processos de integração de que participou.

Em certas regiões da África Ocidental antropólogos, sociólogos e historiadores têm documentado influências brasileiras, particularmente “bairanas”, provando êsse intercâmbio da Colônia com o mundo português.

É provável que pesquisas mais acuradas localizem sobrevivências brasileiras em outros territórios que antigamente pertenceram ao ultramar português.

Para Salvador, a formação de tropas destinadas a lutar em plagas remotas acarretava, como é natural, seríssimos contratempos. A prestação dêses socorros era realizada dentro das contingências em que se faziam as travessias atlânticas, levando meses para chegar ao ponto necessitado de auxílio.

Delongando mais o seu aprestamento surgiam complicados problemas para serem solvidos ainda em terra baiana. O alistamento do voluntariado nunca chegava a satisfazer o vulto do socorro solicitado. O processo em geral consistia no lançamento de um Bando para que tôda pessoa desejosa de fazê-lo pudesse engajar-se nas guarnições que seguiam com a nau da

Índia. Fazia-se exceção para os soldados que tivessem praça no presídio local.

Os candidatos deveriam dirigir-se à Casa dos Contos, onde lhes seriam dados passagem livre, mantimentos e aguada. Seria feito ali o assentamento de todos em caderno especial.

Um artifício empregado para estimular o recrutamento era a remissão da pena para os degredados e homiziados que aceitassem a incorporação. Esses indultos só não podiam beneficiar os crimes de heresia, traição, sodomia e moeda falsa⁽²⁷⁾. A exclusão dos sodomitas devia contribuir para a diminuição dos índices de perversão sexual a bordo.

O alistamento compulsório, como não podia deixar de ser, era o mais praticado, visando principalmente aos elementos indesejáveis à Colônia, pelo que se pode idear a eficiência de muitas dessas fôrças, muito embora se saiba dos conselhos que em 1555 dava o pe. Fernando de Oliveira a respeito da escolha dêsses soldados que serviam nas guarnições marítimas, cujo nome êle defende com calor, pois constava serem desprezados pela sociedade da época. Devia prevalecer na escolha, diz o mesmo autor, como primeira condição, a observância de que fôssem “de boa geração honrada de soldados e cauleyros”, pois as qualidades boas no offcio deviam passar de pai para filho...⁽²⁸⁾.

Em 1672, o galeão *São Pedro de Rates* conduziu para o Estado da Índia, uma companhia de infantaria, provida pelo próprio governador da Bahia, que tirou dos terços do presídio do Salvador os oficiais que lhe foram necessários.

Na fragatinha *Santo Antônio de Pádua*, que partiu da Bahia em janeiro de 1725 com fôrças destinadas ao Oriente, foram incorporados à sua guarnição 42 praças cujo recrutamento foi misto, pois que o documento nos esclarece que nesse número “entrarão voluntários etravessos que he acasta degente que servemelhor naquele Estado”.⁽²⁹⁾.

Os “travessos” no caso eram condenados por sentença da relação, “maos, maliciosos, amigos de fazer peças”, como rezam os dicionários da época. Provavelmente o voluntariado não completou o total necessário; daí valer-se a autoridade dêstes últimos elementos.

(27) Francisco Paulo Mendes da Luz, *O Conselho da Índia*, pág. 406.

(28) Fernando de OLIVEIRA, *Arte da guerra no mar*, págs. 53 e segs.

(29) Ms. 11 (documento n.º 11), pág. 8, *Cartas do govêrno*, APE Bahia.

Na verdade, nem sempre as ordens que vinham de Portugal toleravam o alistamento de facínoras e devassos, desde que, constrangidos a embarcar e combater, podiam comprometer seriamente as campanhas lusitanas. Mas, nem sempre foi dessa laia o elemento humano que Salvador ofereceu para essas lutas. Muitas vezes o escol de sua sociedade se ofereceu ou foi aliciado para as expedições militares da Carreira, quando não parte de suas próprias forças de terra pagou êsse tributo.

Em 1748 receberam as autoridades coloniais um Edital para o alistamento voluntário de 1500 soldados destinados à guarnição militar do Estado da Índia. Segundo o Edital, para consolidar as vitórias portuguesas na Índia, que não só haviam recuperado seus territórios, como tomado “Matas Praças e Terras aos infiéis Vizinhos”, resolvera el-rei abrir o voluntariado para que na monção daquele ano fôsem transportados para o Oriente pelo menos 1.500 “homens de tropas”.

Eram estabelecidas para os voluntários as seguintes “condições”: 1) não seriam obrigados a servir na Índia mais de 6 anos, findos os quais poderiam dar baixa e partir independentemente de qualquer licença; 2) voltariam com as despesas de transporte pagas pela Fazenda Real⁽³⁰⁾.

Essas vantagens foram estendidas pela Provisão régia de 27 de março de 1748 a todos que tivessem anteriormente embarcado para a Índia e completado os 6 anos de serviço⁽³¹⁾.

Outro exemplo dos mais expressivos, justamente invocado em inúmeros documentos setecentistas, é o das forças que o governador D. João de Lancastro enviou em socorro de Mombaça, na costa oriental da África, então em poder dos árabes.

Essa expedição pelas circunstâncias de que se revestiu ficou consignada nos anais da Bahia como um dos grandes sacrifícios impostos à sua gente e um dos mais altos feitos do ilustre governador, sobre quem assim haveria de referir-se Vieira: “nem eu conheço para a sucessão futura quem com maior suavidade e eficácia lhe o possa explicar”.

Aliás, o seu sucessor D. Rodrigo da Costa, em carta de 13 de agosto de 1702, fez o elogio de D. João de Lancastro, referindo-se à atenção que dera ao socorro para a África. Esclarece-nos que fôra solicitado num momento dos mais impróprios, com os armazéns sem os petrechos necessários, além da

(30) Ms. 10.536, Bahia, P.a.c., AHU.

(31) Ms. 10.537, Bahia, P.a.c., AHU.

capitania vir de um período desfavorável à lavoura, o que ainda foi agravado pelo fato de que alguns meses antes partira a frota com 30 navios, levando todo o disponível⁽³²⁾.

Para estimular o voluntariado, o governador mandou logo assentar praça de soldado ao seu filho D. Rodrigo de Lancastro, o que realmente motivou grande afluência de alistamentos espontâneos. Diante do inusitado exemplo dado pela autoridade, ninguém mais titubeou em partir para a luta⁽³³⁾.

Com êsse expediente, foi possível no devido tempo, oferecer segundo um cronista “luzida infantaria dos dous 3os da goarn.am desta Praça, e de outros m.tos moradores q’ voluntariam.te se offercerao’, especialm.te varias pessoas de conhecida nobreza...”⁽³⁴⁾.

Também o Senado da Câmara colaborou com a expedição, oferecendo duas das companhias, sendo as restantes formadas pelos particulares, evitando assim não pequenos gastos à real fazenda.

O auxílio enviado pela Bahia a 27 de novembro de 1700, constava de duas embarcações, a nau *Nossa Senhora de Bitancor* e a fragata *Santa Escolástica*. Levavam a bordo 400 infantes, divididos em seis companhias, além da gente útil à marinha, oficiais maiores e menores “de valor e experiência”, artilheiros e demais “gente luzida”.

Partiram em novembro, mês indicado pelos práticos na Carreira da Índia, pois a monção era favorável à navegação para Moçambique, e dali para Goa. A escala em Moçambique seria necessária, desde que os navios levavam para sua fortaleza 14 carrêtas.

Seguiu a expedição provida de tudo que fôsse indispensável à longa travessia.

Assim, abastecimentos variados, munições, sobresselentes para as eventualidades, etc., foram oferecidos e colocados a bordo, “como se a terra estivera abundante de todos os gêneros, e mantimentos, de que se necessitava para semelhante viagem”⁽³⁵⁾.

Em verdade, como sabemos, a situação que atravessava a capitania era de escassez de gêneros, fato já comum e para

(32) Ms., *Papéis vários*, t. 27, cód. 1.087 (K VIII ik), fl. 394, Casa de Cadaval.

(33) *Doc. Hist.*, vol. XXXIV, pág. 225.

(34) D. José de MIRALES, “História Militar do Brasil”, in *Anais BN Rio*, vol. 22, pág. 159.

(35) *Doc. Hist.*, vol. XXXIV, pág. 226.

cuja solução pouco adiantava que se levantasse o “clamor geral dos povos”.

Passados os momentos entusiásticos e emotivos do bota-fora, a população baiana deve ter sentido na carne a consequência de sua generosidade. Faltos de recursos, sem poder valer-se dos armazéns reais que a essa altura deveriam estar praticamente vazios, os colonos devem ter reconhecido o peso do tributo que pagaram para a manutenção dos domínios ultramarinos.

Ficava assim a população privada de razoável número de seus membros válidos. Famílias sem chefe, espôsas prematuramente enviuvadas, o incipiente mercado de oferta profissional anulado, com prejuízos graves para toda a comunidade.

Porém, no capítulo de sacrifícios, contrariedades e despesas, o fornecimento de efetivos humanos à Carreira não ficava muito além do que representava para a Bahia e para o Brasil o acolhimento dos enfermos e a sua recuperação, quando não tolerância dos mesmos já inválidos.

Enquanto durou a Carreira, Salvador serviu-lhes de vasto hospital.

Realmente, aquêles que não pagaram com a vida a temeridade de lançar-se no longo e acidentado roteiro, acabaram no geral achacadiços ou inúteis pelos aleijões. Desembarcavam no pôrto da Bahia exigindo custosa medicação e hospitalização, até que ainda convalescentes, muitas vêzes, pudessem prosseguir viagem, já não mais no mesmo navio.

Despejada ali, essa população flutuante e enfermiça, além de precisar ser imediatamente substituída, quando tripulantes, por homens pelo menos supostamente saudáveis e experientes, carecia para seu tratamento da movimentação de não pequenos recursos, geralmente além da capacidade do debilitado erário da Real Fazenda e das condições sempre penosas em que vivia a população baiana.

No simples trajeto da Europa para o Brasil, via África ou ilhas, os navios da Carreira costumavam chegar ao Salvador com tal número de doentes e com tantos claros na tripulação, que muitas vêzes lhes era impossível prosseguir viagem para o Oriente, retornando então ao Reino, após o necessário tempo de reaparelhamento, aguada e reabastecimento.

A precariedade dos estaleiros de Goa, assim como as condições pestíferas de Moçambique, além do trajeto mais longo,

explicam entre outros motivos, que o maior número de mortes e enfermidades ocorresse entretanto na volta do Oriente. No tocante aos critérios que presidiam ao tratamento dos doentes a bordo das naus da Carreira, vale lembrar aqui que o Conselho da Fazenda resolveu, diante de uma consulta do Conselho da Índia, e por não poder a Fazenda Real atender à despesa com a nomeação de médicos para as naus da Carreira, que se escolhesse então os barbeiros mais competentes. “Eque tenham alguma pratica de surgia”. Julgavam assim os conselheiros que esse expediente era suficiente para atender a legião de enfermos a bordo. É de registrar-se contudo que acabou por conceder-se um médico não para cada nau, mas para a nau capitânea, considerando o prejuízo real pela morte de tantos tripulantes que não chegavam ao destino, com tôdas as consequências que isso naturalmente acarretava.

Além do mais, como lembra o capitão-mor da armada de 1610, Luís Mendes de Vasconcelos, que aliás deu ensejo à consulta referida, mediante uma petição que dirigiu ao Conselho da Índia, o tratamento dessa pobre gente do mar devia ser feito por médicos que entendessem da “botica das mesinhas deque usa amedicina”, que iam a bordo, pois dá-se a entender no argumento esclarecedor e até irônico daquele oficial, que os que costumavam ir a bordo como “barbeiros” não usavam a botica, pois dela não entendiam... Com essa argumentação acabou por convencer o Conselho da Fazenda por quatro votos contra um, fundamentados no custo que cada homem embarcado nas naus da Índia representava a Sua Majestade, como no ato de “Christandade” que significava aquêlê pedido ⁽³⁶⁾.

Uma viagem de Lisboa a Goa, no século XVI, considerada “feliz” e portanto normal, levava de 5 a 6 meses, como ocorreu com a de D. João de Castro em 1538, o que nos faz imaginar os problemas de saúde que no decorrer desse tempo surgiam para ser resolvidos pelos médicos de bordo.

Por ocasião das atracções em qualquer dos portos da Carreira da Índia, as cenas que se desenrolavam eram sempre idênticas: a intérmina e triste fileira de centenas de macas e rédes, estas últimas preferíveis até para o transporte dos doentes. Tanto no Oriente, como na América, a funestação desse espetáculo se prolongava ainda nas almoedas de escravos, comuns lá como aqui.

(36) Ms., Índia, P.a.n.c., caixa 1, pasta de 18/2/1610, AHU

As personalidades que chegavam enfêrmas a bordo eram abrigadas, para tratamento, nas melhores casas do Salvador ou nas acomodações oferecidas pelos jesuítas. Pela limitação das instalações hospitalares, as autoridades viam-se sempre obrigadas a usar dêsse recurso para o comum dos tripulantes. O *deficit* de leitos era contínuo e como se não bastasse, as boticas careciam de estoque de medicamentos e tanto os navios quanto as autoridades de terra nunca possuíam moeda corrente ou outros meios de atender os gastos com êsses infelizes.

Levando-se em conta essas dificuldades locais, pode-se avaliar o que representava para a população o tratamento das equipagens dos navios. Moléstias quase sempre endêmicas contraídas ao longo da Carreira grassavam a bordo, na maioria das vêzes em caráter epidêmico, vitimando grande número de tripulantes que, pela sua virulência, chegavam ao pôrto do Salvador em estado desesperador, quando conseguiam resistir. O tratamento (agasalho) dêsses doentes em casas particulares onerava, como é fácil de se calcular, os modestos orçamentos domésticos daqueles que se propunham oferecer leito a um tripulante desconhecido, quando não podiam mesmo chegar a desorganizar a vida familiar ou causar-lhe sérios aborrecimentos, como deve ter ocorrido, por exemplo, com o casal sr. Rolim e dona Brandoa, sua mulher, em Pernambuco, que abrigou em sua casa um marinheiro doente de uma perna, e pertencente à nau da Índia *São Pedro*, que, ao blasfemar terrivelmente contra Cristo e São Pedro em casa de seu hospedeiro, foi ouvido por um vizinho que não hesitou em denunciá-lo ao Santo Ofício (*Denúncias de Pernambuco*, pág. 314).

É evidente que o número avultado dêsses doentes que buscavam socorro no pôrto de escala assumia condição de calamidade pública. O navio *Nossa Senhora da Boa Hora*, que aprobejou para Salvador em má hora, a 21 de maio de 1693, trazia a bordo 250 enfermos, transferidos que foram da nau *São João de Deus*. Dêsse total, dezesseis perceram durante a viagem. Como era de esperar, sua arribada originou séria crise de alojamentos na cidade.

Nos nosocômios houve falta de tôda a sorte de recursos, inclusive para atender as rações necessárias a tantos doentes, o que provocou várias mortes por inanição.

A boa vontade da população baiana, que agasalhou em suas casas grande número de marinheiros, não conseguiu evitar êsses tristes eventos. A cura e convalescença pediam medicação

certa, alimentação forte, continuada e sadia, e o que a cidade tinha a oferecer estava muito aquém dessas numerosas necessidades⁽³⁷⁾.

Devoradas por febres e tenesmos, gengivas apodrecendo, hemorrágicas pela carência de vitamina C, reclamavam essas tripulações cuidados especiais. Para a debelação dos seus males, requeria-se a destruição das vestes, quando havia perigo de contágio. Este era o maior tributo que pagava a população do Salvador, como pôrto de escala da Carreira, pois seus marinheiros chegaram também a ser responsáveis por moléstias que lá grassaram.

A Bahia por sua vez, como Moçambique, contaminava com suas freqüentes epidemias os tripulantes que ali escalavam. A de 1685 (febre amarela) foi prolongada e dizimou de maneira impressionante, não poupando os jesuítas que foram incansáveis na assistência aos doentes, conforme o testemunho de Vieira.

Em 1692, o mesmo Vieira fazia referência à diminuição da peste, aludindo especialmente, aos nautas, ao afirmar que “os nossos mareantes chegaram e voltam livres da chamada bicha, cujo veneno deixava cá sepultados tantos pais e filhos ou tantos mestres e discípulos daquela arte, de que tanto necessita a monarquia de um rei que se intitula da navegação e comércio”⁽³⁸⁾.

A repetição dos surtos epidêmicos levou as autoridades a tomar medidas profiláticas. Os capitães e mestres dos navios passaram, obrigatoriamente, a apresentar atestado de saúde, referendado pelos oficiais da cidade de onde provinham, em forma pública. Nêle devia constar a existência ou não de doenças a bordo, e, no primeiro caso, de sua gravidade e do seu diagnóstico, já que muitas vêzes eram desconhecidas.

O Provedor da Saúde, do Salvador, dirigia um corpo de “guardas da Saúde”, incumbidos da polícia sanitária da cidade e do pôrto, onde promoviam as “visitas da Saúde” aos navios. Ao que se sabe, tal proceder já ocorria no século xvii, fornecendo-se um “certificado de Saúde” ou “carta de Saúde”, que davam o navio como desimpedido⁽³⁹⁾.

A êsse provedor, cujo cargo era muitas vêzes exercido por fidalgos ou vereadores à Câmara do Salvador, competia tam-

(37) *Doc. Hist.*, vol. xxxiv, pág. 80.

(38) *Cartas de Vieira*, vol. III, pág. 634.

(39) Lycurgo Santos Filho, *História da medicina no Brasil*, vol. I, pág. 303.

bém a criação de lazaretos no pôrto, destinados aos tripulantes e passageiros sujeitos à quarentena ⁽⁴⁰⁾.

Nos portos metropolitanos, os cuidados nesse sentido redobravam.

Em 11 de outubro de 1668 e em julho de 1689 reiteravam-se as recomendações para que ninguém descesse nos portos do Reino sem antes ser visitado e desimpedido pela saúde, pois que as “doenças se continuavão naquelle Estado” (Brasil) ⁽⁴¹⁾.

Portugal possuiu em suas colônias ultramarinas estabelecimentos hospitalares que, pela sua organização, higiene e passadio, se tornaram famosos, como o *Sprital del Rey*, em Goa, que chegava a comportar 1.500 doentes, total excedido por várias vêzes.

Os hospitais e casas de saúde que foram sendo criados na Bahia estavam longe de pretender equiparar-se ao congêneres da Índia. Sempre repletos de clientes de terra e do mar, sua assistência foi entretanto inapreciável.

Antes de existir a Misericórdia (Santa Casa) da Bahia, criada em 1549, reunindo católicos abastados para seus fins caritativos, com tôda a certeza os marinheiros e soldados da Carreira eram recolhidos em residências particulares. Outros hospitais viriam mais tarde atender às necessidades locais, sempre agravadas pelo movimento do pôrto. No tempo de Duarte da Costa, havia o *Hospital das Candeias*, estabelecimento civil, cujo funcionamento parece datar do infício do govêrno-geral. Destinava-se aos doentes de terra e do mar.

Mas o aumento do número de hospitais e, conseqüentemente, de leitos, inclusive o aparecimento do *Hospital Militar*, nunca chegou a satisfazer o movimento de enfermos.

A assistência dispensada por essas casas tinha sua maior ou menor eficiência determinada pelos recursos de que dispunham. Nada mais natural que isso. Entretanto, os depoimentos que nesse sentido chegaram até nós são um pouco contraditórios.

Um testemunho da segunda metade do século XVIII afirmava que a maior parte de pedintes que vagavam pelas ruas do Salvador eram ex-marujos que, internados no hospital, esperavam angustiados a sua convalescença, para poder passá-la

(40) *Idem, Ibidem*, pág. 303.

(41) *Ms.*, Escritos das Secretarias, t. I, cód. 869 a (K v 10a), fl. 7-8, Casa de Cadaval.

nas ruas, onde entretanto a falta de arrimo, acabava por lançá-los a um officio “menos laborioso e igualmente rendozo ao de marinheiro”: a mendicância. Terminavam corroídos pelo álcool, morrendo pelas bodegas da terra⁽⁴²⁾.

Preferiam viver ao léu, pelas ruas, do que continuar suportando o tratamento do hospital que era péssimo e sem assistência do govêrno.

Mais além, o mesmo missivista referia-se ao hospital da Bahia, como o único, onde se dava, quando solicitado, leite ao almôço, além de ovos, manteiga, doce para a sobremesa, pão-de-ló, “mãos de vaca, a que chamã aqui mocotó”, caruru e vianda, passadio que temos de convir excelente. E tanto era que rarissimamente os enfermos desejavam receber alta, pois continuar no hospital era desfrutar de tôdas aquelas iguarias⁽⁴³⁾. O que se deduz é que a direção do hospital tinha injusto tratamento discriminador entre soldados e marinheiros.

Essa situação deve ter levado D. Fernando José de Portugal a estabelecer o Hospital Militar no Colégio dos Jesuítas. O interessante é que a criação desta nova casa foi efetivada para que se desse melhor tratamento aos doentes do que aquêlê dispensado pelo Hospital da Misericórdia, que se aliviava, assim, de respeitável contingente de enfermos. Aliás, nos meados do século XVIII a criação de hospitais militares foi comum no Brasil. Mas, ainda no que diz respeito à Santa Casa de Misericórdia da Bahia, o socorro que dispensava aos tripulantes adoentados das naus da Índia foi um dos motivos que levou o Conselho Ultramarino, em despacho de 3 de outubro de 1672, a conceder-lhe os “dízimos de galinhas, frangos, ovos, cabritos e leitões”⁽⁴⁴⁾.

A crise de leitões e, também, possivelmente, a qualidade do trato que se recebia nos hospitais do Salvador, levaram em 1715 os capitães dos navios que navegavam da barra da Bahia para fora a pedirem por escrito ao Juiz e Irmãos da Confraria do Corpo Santo, daquela cidade, para que fizessem no sítio de sua igreja um hospital especialmente destinado à cura dos homens do mar, adoecidos em suas embarcações, tendo sido a petição lavrada em cartório.

Comprometiam-se capitães e mestres dos navios a oferecer à dita Irmandade, para o hospital, uma contribuição de 10\$000

(42) *Cartas de Vilhena*, vol. I, pág. 134.

(43) *Ibidem*, pág. 269.

(44) José Pinheiro DA SILVA, *A capitania da Bahia*, pág. 268.

réis, que recairia sôbre tôdas as viagens de cada navio que partisse para Lisboa, Pôrto, Ilhas, Angola e Costa da Mina. As sumacas teriam êsse quinhão reduzido para 5\$000 réis.

A cotização não ficava aí, entretanto. Cada pessoa que estivesse nessas embarcações teria de despender 640 réis para a mesma finalidade. As sumacas que navegavam para o Rio de Janeiro e Pernambuco contribuiriam com 2\$000 réis, e as pessoas que nelas embarcassem, com 320 réis. As demais embarcações, destinadas aos portos da capitania da Bahia até Pôrto Seguro e Alagoas, deveriam dar 160 réis por pessoa.

O resultado dessas contribuições reverteria para a construção da casa hospitalar, que deveria possuir todo o necessário para os doentes, correndo a despesa com a manutenção dêles por conta da Irmandade.

Parece ter sido atendida a petição, pois a licença requerida para o hospital foi concedida, com a obrigação da Irmandade acolher nêle todos os marítimos que enfermassem nos navios da Coroa, da Junta e da Índia, quando ancorados na Bahia.

Rezava mais o referido documento que essas embarcações deviam pagar ao hospital o mesmo estipêndio que os tripulantes dos navios mercantes. Caso o rei não aprovasse a concessão, a Irmandade deveria restituir às partes o que recebera, promovendo-se a respeito de tudo assentamento em livro especial⁽⁴⁵⁾.

No acolhimento tanto espiritual quanto material (inclusive hospitalar) às equipagens e passageiros das naus da Carreira da Índia sobressaiu sempre a contribuição jesuítica.

Desde sua chegada foram incansáveis os inacianos nesse mister. Muitas vêzes eram os próprios irmãos em trânsito ou de volta do Oriente que chegavam enfermos. Os da terra iam em barcos a bordo, de onde traziam os doentes em rêdes para sua casa.

Em 1596, a nau *São Francisco* a caminho do Oriente chegou à Bahia, trazendo a bordo vários jesuítas adoentados. Recebidos no Colégio ali permaneceram por quase cinco meses "agasalhados, curados e regalados"⁽⁴⁶⁾.

A atuação caritativa jesuíta foi destacada em inúmeros casos, como o da nau *São Paulo*, em 1560, ou o de outra, cujo nome escapou à História, e que em julho de 1573, impelida

(45) *Doc. Hist.*, vol. LXII, pág. 35.

(46) *História trágico-marítima*, vol. VI, pág. 17.

por grande tormenta foi dar à costa, doze léguas distante do Salvador, junto a uma aldeia jesuítica. Das 400 pessoas que conduzia, escaparam 120 do sinistro.

Sabedores da triste ocorrência os jesuítas em longa e difficil caminhada, noite velha, dirigiram-se para o local. Ali chegados, trataram de inumar os mortos, enquanto os feridos foram conduzidos pelos índios nos ombros até a aldeia, para onde também seguiram os outros sobreviventes ilesos.

A recepção tributada a êles na povoação cercou-os de carinho. Tratados com carne de galinha e de porco, os índios ainda “lavavam-lhes os pés com outros gasalhados, de que êles estranhamente se edificavam”.

Em seguida, os doentes foram conduzidos para o hospital da Bahia, continuando aí a dedicação dos jesuítas que chegaram a privar-se da própria alimentação para os atender. Parece-nos que também a atenção espiritual que tiveram não foi menor, pois muitos dêles chegaram a restituir objetos surripiados durante o naufrágio⁽⁴⁷⁾, fato que devia ser comum nessas ocasiões.

Não se limitando às naus da Índia, muito embora mais se dirigisse a estas, que realmente chegavam em piores condições, a botica dos jesuítas era sempre requisitada, quando não se apresentava à assistência, o que não raras vêzes acontecia.

A bordo, nos hospitais, em casa dos colonos ou nas suas próprias, principalmente nos momentos de carestia de alojamentos, os jesuítas levavam o confôrto espiritual e material. Quando o navio perdera em viagem o próprio capelão, restando à tripulação o agravamento de seus males físicos pela ausência de defesa às misérias morais, aos jesuítas cabia substituí-lo na recuperação daqueles corpos e daquelas almas.

Possuidores de famosa farmacopéia, entendidos na arte de curar, suas enfermarias com o “irmão enfermeiro” tiveram papel importante no trato da marujada doente.

A partir de 1580, sob o cetro espanhol, parece-nos que às outras ordens e, também, ao clero secular, foi dada a obrigação da cura dos corpos e principalmente das almas, nos portos de escala⁽⁴⁸⁾.

(47) Carta de Caxa, de 2/12/1573, B.N.L., fg. 4.532, 39 v. 40; cf. Fund. de la Baya, 24 (99), *apud* Serafim LEITE, *História da Companhia de Jesus no Brasil*, vol. II, pág. 366-367.

(48) *Idem, Ibidem*, vol. VII, pág. 266.

A doença que mais vitimava os marinheiros a bordo era o escorbuto (“mal-de-Luanda”) resultante de carência da vitamina C na alimentação (constante de peixes, bolachas, etc.) péssimamente conservada⁽⁴⁹⁾. Essa avitaminose era combatida com alimentos ricos naquela vitamina, como laranja, limões, etc. A dieta hospitalar incluía, com tóda a certeza, em sua alimentação, as frutas brasileiras ricas em vitamina C.

Objeto de grave disciplina e de tóda uma legislação à parte era a ancoragem de navios estrangeiros no pôrto do Salvador. Procurava-se dessa maneira evitar o contrabando e as exorbitâncias que decorriam do conflito de autoridades⁽⁵⁰⁾.

Inimigas ou não, às nações sob cuja bandeira êsses navios se abrigavam, procurava-se dificultar-lhes ao máximo as possibilidades de escala no Brasil para não permitir qualquer intervenção no rígido monopólio.

Lograva-se permissão sòmente nos casos extremos, de comprovada necessidade, como para aguada, abastecimento ou para querenar e cuidar de enfermos, cujo estado pedisse desvelos maiores em terra. Assim mesmo exigia-se quase sempre que viessem incorporados às frotas de navios portugueses.

O tratamento de tripulantes e passageiros de navios estrangeiros não era nem podia ser o mesmo que se dispensava aos nautas metropolitanos. Foi-lhes então destinada a ilha de Itaparica, onde permaneciam com liberdade não podendo ausentar-se sem permissão⁽⁵¹⁾.

Nos ares saudáveis da ilha devem ter-se restabelecido os marinheiros vitimados pelo mal-de-Luanda, que em agôsto de 1693 desembarcaram de três navios franceses, procedentes do Oriente, e que se apresentaram mais como um amontoado de destroços, do que pròpriamente embarcações aptas a navegar. Mortos mais de 100 dos tripulantes, os que resistiram até Salvador estavam em péssimas condições de saúde⁽⁵²⁾.

No Colégio da Bahia chegou-se a atender marinheiros ingleses enfermos, dada a existência de jesuítas que dominavam bem a língua inglesa.

(49) Lycurgo SANTOS FILHO, *História da medicina no Brasil*, 2.º vol., pág. 125.

(50) Vide a propósito *Coleção cronológica de leis extravagantes...*, tomo 1, págs. 36 e segs.; t. II, págs. 376 e segs.

(51) *Doc. Hist.*, vol. LIV, pág. 246.

(52) *Ibidem*, vol. XXXIV, pág. 160.

A segregação hospitalar deve ter sido feita apenas com relação a marinheiros estrangeiros de navios estrangeiros, pois muitas embarcações da Carreira admitiram nautas de outras nacionalidades, dada a dificuldade de candidatos aos serviços de bordo. Tal concessão contrariava o título 40, do Livro II das Ordenações do Reino.

A estadia das naus no Salvador merecia da parte das autoridades uma severa fiscalização no sentido de limitá-la o mais possível. Essa cautela se justificava mesmo nas épocas em que foi permitido aos navios da Carreira da Índia escalar no Salvador. Naquelas em que não o foi, a própria arribada é que devia ser justificada e justificável preliminarmente.

Sujeitas ao regime de comboios e às monções, a demorada permanência dessas embarcações no pôrto trazia enormes prejuízos pelo risco de se perder a monção, devendo nesse caso esperar só a próxima para ser possível a continuação da viagem.

A deterioração das mercadorias, os gastos com a tripulação e os problemas que a sua manutenção e remuneração em terra traziam para as autoridades, agravavam as conseqüências de um descuido nos limites da estadia.

Já verificamos como os membros enfermos de cada equipagem exigiam sacrifícios da população da cidade. Entretanto, não eram menores as contrariedades com os tripulantes e passageiros sãos, quando em terra.

Cidade pequena, encastelada, sem acomodações, agitada por quinzilas vicinais e surtidas indígenas, Salvador tinha ainda a apoquentar a vida de sua população as turbulências dos marinheiros que formavam um contingente variável, porque temporário, mas freqüente na média de suas flutuações.

Heterogênea população de homens do mar, sem compromissos nem autoridade imediata que lhes pudesse tolher os desvarios, essa marujada representava invariavelmente um tormento. Contumazes desordeiros, quando não trãnsfugas e homicidas, desejavam êles aproveitar ao máximo sua permanência em terra.

Enveredando por tãscas e lupanares para entregar-se à orgia, relativamente frustrada antes pela força da continência a bordo, deviam estimular a concentração daquelas "mulheres do mundo" de quem nos falam os jesuítas.

Essa gentalha derramava-se pela cidade, marcando sua presença pelas rixas, roubos e prática de comércio proibido, além das deserções e desautorações. Não era possível sua permanên-

cia a bordo, pois geralmente os reparos e o querenar dos navios nos estaleiros exigiam tempo, durante o qual a embarcação tinha de ser completamente desocupada de homens e fazendas.

Quando não, o volume da carga, a estiva, a obtenção de matalotagem e munições, acabavam por tornar impraticável a retenção dos marujos no navio. Desciam então para a zona da ribeira, mas acabavam desmanchando-se aos magotes, numa rápida invasão de todos os quadrantes da cidade.

Chegavam a distanciar-se do perímetro urbano, em busca de emoções e possibilidades de contrabando ou roubo, quando não se aproveitavam para a fuga ao árduo regime de vida da Carreira. Em 27 de agosto de 1763 eram remetidos para Lisboa 15 marinheiros, além de um mestre tanoeiro que havia fugido com suas ferramentas, dando sumiço nelas, sendo todos desertores das naus da Índia. Essa remessa seria um exemplo para os que não tinham sido apanhados e para os que futuramente tentassem a deserção no Brasil⁽⁵³⁾. Nessa oportunidade também foram prêsas as pessoas que ocultaram os desertores em suas casas. Em 1765 novas remessas de desertores das embarcações do Oriente eram feitas para Lisboa⁽⁵⁴⁾, sendo que as deserções na Bahia ocorriam tanto com tripulantes que vinham do Oriente, como com os procedentes de Portugal⁽⁵⁵⁾.

Esses fujões costumavam internar-se pelo sertão, amasiando-se com índias, vivendo incógnitos em aldeamentos e vilas, fazendo filhos, acomodados à vida de ociosidade.

Como já consideramos alhures, se a forma de recrutamento mais comum para os homens do mar era a compulsória, é fácil calcularmos os motivos dessas deserções. Não iríamos ao ponto de identificar em toda equipagem uma súcia. Entretanto, razoável percentagem devia merecer êsse juízo, quando em terra.

A desesperação dos marinheiros levava-os muitas vezes a buscar refúgio não em terra, mas em outras embarcações ancoradas no pôrto, exigindo das autoridades minudentes buscas em todos os navios.

O estôrvo que a presença dêses homens em terra provocava deu margem a todo um direito disciplinar, próprio da Colônia na tentativa de resolver problemas que, embora locais (da Bahia), deviam repetir-se em outros portos.

(53) Ms. 6.422-6.424, Bahia, P.a.c., AHU.

(54) Ms. 6.978-6.979, Bahia, P.a.c., AHU.

(55) Ms. 7.699, Bahia, P.a.c., AHU.

Foi criado o pòsto de Capitão da Gente do Mar, comandante que ficava em terra, mas se responsabilizava pelos marinheiros durante o tempo de sua permanência no pòrto.

A criação desse cargo não se prendeu apenas no sentido policial preventivo ou punitivo, mas também ficou-lhe afeta a assistência às tripulações. Visava, sobretudo, encaminhar com brevidade as providências inúmeras que se faziam necessárias por ocasião da arribada das naus da Índia.

A verdade é que essa sujeição, temporária embora, dos homens do mar a uma autoridade de terra, deve ter suscitado conflitos com as autoridades de bordo.

Reclamava-se do candidato “que seja pessoa de valor, prática, zêlo, e de muita experiência da navegação”, desde que a êle prestava obediência tôda a marinhagem, incluindo os oficiais menores e maiores, capitães, mestres, etc., o que evidencia a fôrça de sua autoridade⁽⁵⁶⁾. Infelizmente, para pesar nosso, não conseguimos conhecer em detalhes o funcionamento desse cargo.

Afeito às coisas do mar como da terra, êsse capitão, representaria a autoridade imediata sôbre a qual devem ter recaído problemas dos mais freqüentes e difíceis, principalmente pela notória insolência dos oficiais das frotas da Carreira, useiros e vezeiros em inobediências e molestarmento aos de terra, o que dava margem a intermináveis queixas endereçadas a el-rei.

Dessa autoridade procediam os bandos de punição aos marinheiros transgressores.

Merecem nossa atenção ainda problemas humanos que estavam indiretamente ligados à situação do Pòrto do Salvador, como escala da Carreira. Para evitar o abalroamento, a pilhagem dos piratas cobiçosos de sua carga, como para fornecer-lhes o roteiro mais seguro, traçado na experiência dos pilotos da Carreira, suas frotas recebiam sempre a assistência de navios destinados especialmente a recebê-los no mar, quando já se tornavam próximos das costas brasileiras, o que aliás já estudamos em capítulo anterior.

Criou-se mesmo uma esquadra ou um corpo de navios, que se encarregava de localizar as naus da Índia e trazê-las a bom térmo até o pòrto do Salvador. As tripulações que serviam nessas embarcações também sofriam sanções disciplinadoras, com os mesmos objetivos das que visavam aos nautas da Carreira.

(56) *Doc. Hist.*, vol. xxxii, pág. 438.

Uma carta do provedor-mor do Estado do Brasil provocou uma consulta do Conselho da Fazenda, datada de 11 de janeiro de 1713, na qual o provedor dos Armazéns instruíra, por sua vez, no sentido de que o provedor da Fazenda recebesse ordens para que os capitães, oficiais, soldados e marinheiros das referidas embarcações não mais procurassem alojamento em terra, quando ancorados. Caberia à autoridade acolher apenas os enfermos e prover a tripulação do necessário. Pretendia tal medida evitar que os componentes dêssem navios, quando em terra e sem domicílio certo, promovessem suas costumeiras arruaças.

O consentimento para a tripulação descer à terra seria dado de maneira alternada entre oficiais e subalternos, ficando outrossim obrigados todos a pernoitar a bordo.

Surpreendidos em terra, à noite, os infratores receberiam ordem de prisão, expedida pelo provedor da Fazenda; seriam a seguir remetidos ao cabo ou capitão da sua esquadra para o devido castigo.

Outro expediente de intolerância era aquêle que determinava a permanência na embarcação de pelo menos 1/3 da guarnição e marinhagem, rendido semanalmente⁽⁵⁷⁾. O toque de recolher era substituído por uma peça que disparava avisando aos interessados espalhados pela cidade que era hora de ir para bordo.

Dada a inobediência com que as equipagens recebiam por vêzes essas ordens, el-rei passou uma Provisão, datada de Lisboa, em 6 de março de 1565 (1665 ?), na qual cominava os infratores sobrestando os soldos, ordenados, além da privação dos seus próprios mantimentos. As punições tão severas acrescentava-se ainda a suspensão das liberdades, concedidas na viagem, ou mesmo, conforme o caso, castigos maiores eram infligidos⁽⁵⁸⁾.

Nesse aspecto negativo das relações humanas da Bahia com a Carreira da Índia, os casos de deserções eram dos mais triviais. A população já devia estar habituada a êles e é muito provável que os encarasse com certo descaso ou indulgência até, sabedora que era das vicissitudes de bordo e da probabilidade sempre presente de ter muitos dos seus membros recrutados compulsoriamente para aquela vida.

(57) *Ms., Papéis vários*, t. 24, cód 949 (K VIII ij), fls. 442-444 v., Casa de Cadaval.

(58) *Doc. Hist.*, vol. XXI, pág. 385.

No tempo em que os navios ficavam à disposição da estiva ou querenando, os seus homens escapuliam na calada da noite ou até mesmo dia claro, a despeito das extremadas precauções que os seus responsáveis tomavam para evitar tais sucessos e das punições com que eram ameaçados previstas nas Ordenações ⁽⁵⁹⁾.

A bordo ou junto aos navios eram colocadas atentas sentinelas, encarregadas de obstar a passagem dos trânsfugas; recomendava-se para “fechar as portinholas, mais ocasionadas à sua fugida”, como também não se consentia sob motivo algum a utilização na baía de batéis à noite. Mas, o ludíbrio dos fujões não se inibia diante de nada. Testificado um caso de fuga, os oficiais de milícia recebiam ordens para procurar o desertor em tôdas as partes, incluindo as demais embarcações surtas no pôrto. Deveriam denunciar todo aquêlo que ocultasse marinheiro foragido, facilitasse tal ou se recusasse a entregá-lo, a fim de que o governador o pudesse “castigar com o rigor”.

Como, muitas vêzes, os responsáveis pelas embarcações que não faziam a Carreira da Índia eram coniventes com essas deserções de marinheiros da Carreira, pois êstes poderiam acabar por servi-los, integrando-se em sua equipagem, a autoridade baiana ordenava que os mestres e capitães dos navios surtos no pôrto ou mesmo ao longo da costa que recolhessem, mantivessem ou conduzissem para outros locais marinheiros fugidos de naus da Carreira, fôsem punidos com a multa de 200 cruzados, pagos na cadeia (quando presos), além de outros castigos que ficariam ao arbítrio da autoridade.

A vigilância bem como as medidas punitivas não podiam limitar-se sòmente ao pôrto e à cidade, pois na maioria das vêzes os homens asilavam-se no interior da capitania, quando não até em outras capitánias.

Soldados houve que, enquanto a embarcação a que serviam permanecesse em consêrto, conseguiram fugir, incorporando-se às tropas e ranchos que estavam de partida para o sertão.

Nessas ocasiões era passado um Edital a tôdas as freguesias do Recôncavo, além do envio de emissários ou patrulhas, incumbidas de prender e reconduzir ao Salvador os desertores.

A vila de Boipeba era uma das mais visadas. Ali, amancebavam-se com índias, mantendo-se graças às suas habilidades

(59) *Código filipino ou Ordenações e leis do reino de Portugal*, livro v, título xcvi.

profissionais. Quando não colhidos nas malhas das rondas nem denunciados, inclusive ao Tribunal do Santo Officio, ali ficavam ignotos até a morte.

Dando-se crédito às descrições que La Barbinais deixou sobre a relaxação que ia pelos conventos baianos, podemos compreender como êsses cenóbios serviam também ao abrigo dos desertores.

Em capitánias, como Pôrto Seguro, Ilhéus e Sergipe, foram sempre encontrados marinheiros foragidos das naus da Índia que escalaram na Bahia ou naufragaram e arribaram ao longo da costa.

Aos juízes ordinários das vilas sertanejas era freqüente ordenar-se que prendessem todos os forasteiros que aparecessem em locais de sua jurisdição, remetendo-os, a seguir, para Salvador.

Os documentos com a ordem de prisão referiam-se a êles como "estranhos". É de crer-se que todo forasteiro aparecido em um povoado devia ser objeto de especial atenção, pois a possibilidade de se tratar de desertor era muito grande.

Casos mais complexos de deserção eram aquêles em que emissários enviados pelas naus da Índia ao sertão, a fim de comprar cereais destinados à matalotagem, se safavam com todo o dinheiro, deixando os companheiros de bordo realmente a ver navios...

Salvador parece ter sido o local predileto para as deserções da Carreira.

Desertores ou não, os tripulantes invariavelmente enrascavam-se em terra. Os conflitos com a população chegavam às vêzes a generalizar-se, com a coletiva participação de consideráveis facções, tanto de terra, quanto do mar. Foi o que ocorreu no dia 14 de agosto de 1557, quando a tripulação de uma nau do Oriente armou um tumulto, no qual parece ter-se envolvido quase tôda a cidade. Munidos de lanças, espadas e até pedras os rixosos só se acalmaram com a intervenção dos jesuítas⁽⁶⁰⁾.

Para prevenir tais conflitos é que o vice-rei, conde de Atouguia mandou publicar a Pragmática de 24 de maio de 1749, na qual era proibido "às pessoas de baixa condição, como são aprendizes de officios mecânicos, lacaios, moxilas, ma-

(60) Serafim LEITE, *Cartas avulsas*, Rio, 1931, págs. 186-188; *apud* Serafim LEITE, *História da Companhia de Jesus no Brasil*, vol. III, pág. 361.

rinheiros, barqueiros e fragateiros, negros, e outras pessoas de igual ou inferior condição o uso do espadim ou espada. . ." (61).

Também era vedado o uso aos marinheiros de armas curtas, particularmente facas de ponta. Só se tolerava a "flamenga", por necessária ao seu ofício.

Ainda no tocante à fuga, um dos problemas mais graves que enfrentavam as autoridades do Salvador dizia respeito aos prisioneiros conduzidos pelas naus do Oriente. No geral, quando vindos de Portugal, eram degredados a caminho da Índia. Quando provenientes do Oriente, eram criminosos presos naquelas partes e que deveriam ser julgados no Reino. Ou então ainda soldados desertores, como os que recebeu a nau *Nossa Senhora das Necessidades*, em julho de 1755, que tinham vindo da Índia, ficando encarcerados no Salvador (62).

Ocorriam também os casos de homens cuja presença no Oriente tornava-se absolutamente indesejável, sendo então compelidos a retornar. Em qualquer dos casos, quando na Bahia, estavam apenas em trânsito. Entretanto, a dilação das estadias e o fato de não ser aconselhável nem possível sua permanência nos próprios navios, obrigava as autoridades a recebê-los em terra. Quando no pôrto, as possibilidades de fuga dos navios eram maiores pela exigüidade de espaço, necessidade de ser completamente desocupado, insegurança dos recintos onde eram encerrados os presos, reclamando portanto desdobrada vigilância, em terra entretanto outros problemas surgiam, sem que desaparecesse a exequibilidade das fugas.

Trancafiados em modestas prisões ou em fortalezas, como na de São Pedro, onde em julho de 1760 foi encarcerado o capitão de infantaria Francisco Antônio Ferreira da Cunha, que viera prêso do Oriente (63), êsses elementos que por motivo nenhum deviam interessar a Colônia oneravam por sua vez os cofres no tocante à sua manutenção, pois com freqüência seu reembarque para Lisboa tinha de aguardar algum tempo.

As experiências com suas fugas ou com tentativas de se aproveitarem no Brasil foram as piores possíveis.

O navio *Polifemo* que levava para a Índia cêrca de 300 degredados, arribado no Salvador, não pôde conduzir ao seu destino aquêle avultado número de criminosos.

(61) Ofício do Conde de Athouguia para Diogo de Mendonça Côrte-Real, in *Anais BN Rio*, vol. 31.

(62) Ms. 1.997, Bahia, P.a.n.c., caixa 6, pasta de julho de 1755, AHU.

(63) Ms. 5.027-5.028, Bahia, P.a.c., AHU.

Foram então 171 dêles distribuídos pelos três Regimentos da guarnição da praça do Salvador. Praticaram os maiores desatinos, ficando muitas vêzes impunes, por estarem fardados (64).

Casos como êsse devem ter motivado a Carta Régia de 29 de março de 1680 na qual se proibiu ao governador dar liberdade a réus que viessem presos da Índia. Deveriam êles ser recolhidos à cadeia pública, com tôda a segurança, até que fôsse possível seu reembarque. Punições severas cominavam qualquer desobediência. Os presos que se destinavam ao Oriente, inclusive Moçambique, passaram também a ser recolhidos aos Regimentos de Infantaria do Salvador, onde iniciavam muitas vêzes seus exercícos militares.

Também houve casos das naus da Índia, quando na Bahia, receberam a bordo prisioneiros da terra, degredados para o Oriente.

Célebre pela sua retidão e severidade, o governador D. Rodrigo José de Meneses mandou prender, durante seu govêrno, os atravessadores de gêneros de primeira necessidade, chamados por Vilhena de “fulminas”, que seguiram degredados para a Índia (65). Nem sempre assim agia a autoridade contra os retalhistas que traziam na penúria a população do Salvador, pela sonegação principalmente da farinha de mandioca e da carne, essenciais à dieta alimentar colonial.

No caso que apontamos, a punição não aproveitou os infratores para servirem a bordo das naus da Carreira, mas sim remeteu-os diretamente para o Oriente, num destêrro que devia ser por demais temido.

Assim como nem todos viajavam voluntariamente em navios da Carreira, havia também os que nela transitavam sem permissão, em geral já saídos do Oriente sem a necessária licença, como se deu com aquêle grupo de homens que vieram na nau *Santo Antônio e Justiça*. Eram 13 homens entre soldados e marinheiros, ou mais exatamente, 1 soldado, 2 mouros e 10 marinheiros, que haviam partido do Oriente sem licença do vice-rei. Dêsses alguns ficaram presos em ferros, enquanto outros foram postos na arca da bomba, conforme mandava o capítulo do Regimento que tratava do assunto.

A um marinheiro “orgulhozo, efugido” que se achava em ferros, os demais companheiros da mesma nau o soltaram,

(64) *Cartas de Vilhena*, vol. I, pág. 267.

(65) *Ibidem*, vol. II, pág. 436.

constrangendo a sentinela com uma faca no peito. Estes agressores foram transportados para a terra.

Para a condução dos presos de bordo para a cadeia da cidade, foram enviados ao navio 1 tenente, 2 sargentos e 12 soldados; lá chegados, constataram que a arca da bomba estava arrombada, tendo sido retiradas dela algumas tábuas. Haviam fugido 10 presos, dos quais mais tarde logrou-se apanhar apenas 2. Resultara assim praticamente infrutífera a diligência a bordo, ao que se seguiu uma série de providências para a procura dos foragidos nos matos e povoados mais distantes, que deviam preferir para esconder-se⁽⁶⁶⁾. Uma vez detidos, segundo a rigorosa devassa que se abriu a respeito e que se arrastou até 1761, deviam ser remetidos para a cadeia do Limoeiro.

Um ano depois que a nau *Santo Antônio e Justiça* chegara a Bahia, o que se dera em 18 de maio de 1759, era a vez da nau *São José*, que ali aportara a 27 de maio de 1760, recebendo então a visita do provedor-mor da Fazenda Real que fôra a bordo a mando do vice-rei para verificar se havia clandestinos. Naturalmente recebera denúncias de que o barco trazia passageiros que viajavam sem a necessária licença do vice-rei da Índia. Nessa oportunidade, entretanto, não chegou a encontrar ninguém a bordo, pois os passageiros clandestinos se haviam atirado ao mar.

A apresentação da licença de viagem à primeira autoridade de terra que subia a bordo era sempre necessária, dela não escapando tripulantes e nem passageiros. Se fôsem encontrados clandestinos, seriam eles presos, bem como também os oficiais responsáveis pelo seu embarque. Uma vez detidos eram conduzidos à terra para aguardarem seu reembarque para o Reino, onde sofreriam as sanções reais⁽⁶⁷⁾.

Conforme os estímulos ou a tolerância que foram encontrados, a clandestinidade assumiu na Carreira proporções alarmantes.

Em todos os sentidos daquele roteiro não faltou quem procurasse viajar sub-repticiamente: houve passageiros que embarcaram nessas condições na Bahia, outros vinham do Reino para o Brasil, ou da Índia para o Reino e para o Brasil. Os casos mais freqüentes parecem ter sido os dos que provinham da Índia com destino ao Brasil ou Portugal. De

(66) Ms. 4.177-4.180 e Ms. 5.418, Bahia, P.a.c., AHU.

(67) Ms. 5.019-5.026, Bahia, P.a.c., AHU.

certa feita o governador da Índia insistiu na prisão e remessa ao Reino, pelo provedor-mor da Fazenda Real do Brasil, de todos os soldados e demais pessoas que viajassem sem licença daquele govêrno⁽⁶⁸⁾.

A viagem clandestina na Carreira não devia ser fácil, pelas condições em que naturalmente devia realizar-se, pelo tamanho dos navios em relação ao espaço ocupado pela carga, como pelos obstáculos ao embarque. Do que afinal se conclui à vista da incidência das viagens ilegais, que deviam ser elas acobertadas pelas maquinações entre os interessados e os responsáveis pela embarcação, mediante propinas ou outras compensações.

Pessoas das mais diferentes condições sociais e pelos mais diversos motivos procuraram utilizar-se das naus da Índia, visando a atingir o Brasil. Famílias endividadas, foragidos da Inquisição, padres pertencentes à Congregação da Índia e cristãos-novos valiam-se ou tentaram valer-se dessas oportunidades de viagem. A febre do ouro, as fantásticas notícias que corriam a respeito do Brasil, tanto na Europa, onde as possibilidades minguavam, quanto no Oriente, onde a decadência não oferecia esperanças, atraíam êsses homens.

Êsse êxodo clandestino tornou-se abusivo, levando as autoridades a exercer intransigente contrôle por ocasião da saída dos navios de portos do Reino, exigindo-se para o embarque, a expressa licença do govêrno, além de se cobrarem taxas que revertiam para os cofres reais, e deviam estar fora do cálculo da passagem.

Mas, a burla continuou.

Passou-se, então, à exigência de passaportes para os passageiros da Carreira. Êstes chegaram mesmo a ser submetidos até a vexações, pois enquanto durassem as proibições de desembarque no Brasil, mesmo as pessoas que inspirassem mais confiança só podiam descer à terra quando acompanhadas de algum oficial, que permaneceria junto a elas até sua volta a bordo.

Pode-se conjecturar da dificuldade no cumprimento dessas ordens, quando sabemos que o desembarque de passageiros de naus do Oriente, no Salvador, se fazia imprescindível na maioria das vêzes.

Muitos soldados das guarnições portuguesas do Oriente embarcaram para o Brasil, sem licença dos superiores, mas

(68) Ms. 3.660-3.665, Bahia, P.a.c., AHU.

quase sempre sob as vistas condescendentes dos oficiais das naus. Acabaram ficando por aqui ou procuravam, mais tarde, ir para o Reino. Desembarcados na Bahia, imediatamente internavam-se pelo sertão, levando as autoridades a desconfiar dêsses ardis e a passar a responsabilizar os oficiais de bordo pelas deserções.

Quando da prisão dêsses militares relapsos, apurava-se não só sua culpabilidade, como a responsabilidade do capitão do navio ou de outra autoridade de bordo, que seria também punida⁽⁶⁹⁾.

Mas nem só achacados e indesejáveis bulhões deliciavam-se ou insultavam a hospitalidade baiana. Também passageiros de "alto coturno" em trânsito para o Oriente eram com regular freqüência alojados no Salvador, visto que sua permanência a bordo, durante o tempo em que a embarcação estava no pôrto era impossível pelos motivos que já expusemos.

O recurso das autoridades coloniais era solicitar ou requisitar para os visitantes aposentos particulares, quando não se abria a êles a própria casa do governador.

Geralmente tratava-se de potentados orientais; altos dignitários eclesiásticos; funcionários de categoria; religiosos com licença para viagem, licença esta que se exigia em cumprimento da Carta Régia de 31 de janeiro de 1604, que ordenou fôsse incluído nos regimentos das naus da Carreira, como nos dos seus capitães, um capítulo especial sôbre a proibição de viagem aos religiosos sem licença que desejassem ir da Índia para qualquer lugar⁽⁷⁰⁾; gentis-homens e damas da nobreza e até comitivas de vice-reis. Muitas vêzes esta gente foi hospedada pelos jesuítas, em cujas casas sua dedicação nunca negada substituíra os desconfortos das acomodações⁽⁷¹⁾.

Aliás, a fidalguia devia reconhecer o bem-estar de terra após alguns meses de viagem, pois as cabinas de bordo, quando era possível conseguí-las, deviam assemelhar-se a celas, e seu tamanho e imundície não as tornavam dignas de qualquer comparação com o alojamento de terra.

Os relatos de viagens pela Carreira da Índia descrevem o ambiente inimaginável nos navios, onde pulgas, percevejos, piolhos, sevandijas e excrementos humanos tornavam insupor-

(69) *Doc. Hist.*, vol. xxxiv, pág. 293.

(70) *Ms.*, Índia, P.a.n.c., caixa 1, pasta de 31 de janeiro de 1604, AHU.

(71) J. F. de Almeida PRADO, *A Bahia e as capitánias do centro*, t. III, pág. 178.

tável a vida. Doentes e apstemáticos, mal alimentados, confinados a um ridículo espaço, os passageiros tentavam sobreviver ou não ter repugnância diante daqueles quadros de pessoas que satisfaziam suas necessidades corporais, enquanto outras, sem qualquer decôro, arrotavam, vomitavam, soltavam ventos, escarrando próximo aos que tomavam sua refeição.

Por pior que fôsse a hospedagem em terra, constituía uma oportunidade de alento e recuperação física e moral para prosseguimento da viagem. Como vimos, as condições de saúde dos passageiros que ali escalavam dificilmente eram boas, daí a hospedagem sempre redundar em tratamento.

Esses alojamentos eram assim demorados e custosos. Muitas vêzes o passageiro contraía enfermidade em terra, como foi o caso do bispo de Pequim, que se viu por isso constrangido a ficar na Bahia durante algum tempo, partindo após a cura pelo navio *Polifemo*, que saiu da Bahia a 23 de junho de 1783⁽⁷²⁾.

Houve outros que não resistiram aos achaques, como um ex-governador do Brasil e vice-rei da Índia, Antônio Luís Gonçalves da Câmara Coutinho, que de volta do Oriente, em 1701, chegara à Bahia gravemente enfermo. Hóspede do governador D. João de Lancastro, acabou por falecer, sendo sepultado no Colégio dos Padres da Companhia de Jesus⁽⁷³⁾.

Melhor sorte teria o vice-rei D. Pedro Antônio de Noronha, marquês de Angeja, que de volta de Goa, onde tivera proveitoso govêrno, foi recebido festivamente no Salvador para onde voltaria não muito depois, como vice-rei das terras do Brasil.

Em 1722 era o Patriarca de Alexandria, monsenhor Carlos Ambrósio Mezzabarba, que de volta da China aportara na Bahia. Os passageiros ilustres que fizeram escala na Bahia foram em número incalculável e a sua freqüência devia constituir ônus nada desprezível para as autoridades e para a própria população da Colônia.

(72) Ms. 292, vol. 34, Cartas do govêrno, APE Bahia.

(73) Sebastião da Rocha PITA, *História da América portuguesa*, págs. 312-313.

Fisco e contrabando

Enquanto a aventura portuguêsã do Oriente viveu os seus momentos de fastígio, até meados do século xvi, quando ainda a marinha peninsular detinha posição hegemônica sôbre parte do Atlântico, podemos considerar que grande percentagem dos contactos ditos comerciais entre a Carreira da Índia e as costas brasileiras foram feitos praticamente fora da lei, pois era defeso às colônias ultramarinas comerciar com cargas vindas do Oriente.

A medida em que se esboroava o império transmarino do Índico, prêsa de mil cobiças estranhas aos interêsses lusitanos, a colonização praticada em terras americanas, entre incontável número de tropeços e poucas compensações, se ia desenvolvendo em proporções que embora não acompanhassem o ritmo dos desastres orientais encaminhavam-se para a estabilidade econômica. Entretanto, salvo casos esporádicos de permissão para a escala e comércio das naus do Oriente no Brasil, a tolerância real só terá lugar mesmo e em mais de um momento no século xviii.

É quando êsse comércio passa a acomodar-se à normalidade legal metropolitana, objeto do nosso estudo no capítulo seguinte.

Percebe-se a estabilidade a que aludimos principalmente na medida em que a colocação da ibirapitanga no mercado internacional passava a não mais figurar isolada nos "mapas" de cargas dos navios, mas já cedendo em cifras às caixas de açúcar, seguida de perto pela madeira, tabaco, especiarias brasileiras, etc.

Até então, durante e mesmo depois disso, graduadas pela maior ou menor vigilância do fisco, as transações dos habitantes da Bahia com os navios da Carreira não só foram sempre

comuníssimas como serviram para estabelecer vínculos económicos que muito interessam aos propósitos d'este trabalho. Preferiam os colonos, por motivos óbvios, adquirir a fazenda vinda directamente do Oriente do que aguardar o seu obrigatório trânsito pelo Reino.

A enorme dificuldade de pesquisa que se nos antojou nesse sentido deve-se a não podermos chegar a uma idéia mais precisa sôbre essa intensa permutação intercolonial de produtos, no que diz respeito à sua natureza, quantidades, círculo transformativo dos capitais, mercados, etc.

Agrava-se a situação se nos lembrarmos de que não se pode de maneira alguma desprezar o vulto do contingente das transacções fora da lei, ressaltando-se o fato de que na Bahia o interesse se voltava principalmente para as cargas do Oriente.

É óbvio, também, que êsse intercâmbio de gêneros, especiarias e manufaturas, não nos interessa apenas na medida do que possa representar em moeda, desde que altíssima porcentagem do seu total não beneficiou directamente quer o Oriente, quer o Brasil, dado o fato de ambos os mercados em transacções, pertencerem à coroa lusitana, para quem, realmente, se dirigiam, bons ou maus, os resultados dêsse comércio.

É de lembrar-se ainda que as "balanças" de comércio de Portugal com os seus domínios ultramarinos, dado o monopólio que se praticava, poucos elementos nos dão para verificarmos o seu montante entre uma possessão e outra, mas apenas entre a Metrópole e estas ou vice-versa.

Quando a Carreira não mais se justificava perante a circulação de riquezas orientais, que tendia a diminuir por vários motivos, principalmente pela intromissão de competidores mais fortes do que os portugueses no mercado de colocação e pelo incremento do consumo de sucedâneos, passaram os seus navios com tolerância e até amparo oficial a fazer o seu roteiro, indefectivelmente, via Brasil (Bahia).

Atendia-se assim à necessidade de exportação do tabaco baiano para o mercado oriental, que irá rivalizar com a África pela sua capacidade de consumo. Ao mesmo tempo permitia-se ainda que os navios na torna-viagem, por nunca chegarem a completar suas cargas, recolhessem caixas de açúcar que os aguardavam nos trapiches do Salvador, compensando-se assim com o frete do produto brasileiro do pouco sucesso que, porventura, tivessem sofrido nas atividades comerciais do Índico, quando não com a própria margem de lucro obtida de sua

colocação em mercados europeus. Neste particular também a sola carregada na Bahia figurou com vantagem no preenchimento dos espaços disponíveis nos navios⁽¹⁾, sendo até preferida pelos oficiais interessados em conseguir os melhores resultados com a possibilidade que lhes era oferecida pelo seus “agasalhados”.

A escala no Brasil oferecia ainda outras oportunidades comerciais, como adiante se verá.

Entretanto, passemos a estudar, primeiramente, nas páginas que se seguem, as condições ilícitas em que êsse comércio foi praticado, o que constitui, como antes dissemos, aspecto importante no estudo das relações do Salvador com a Carreira da Índia.

As autoridades coloniais sempre foi difícil impedir as transações comerciais nascidas das mais diferentes espécies de contactos entre as tripulações e a gente da terra. A correspondência régia endereçada ao provedor-mor da Fazenda do Estado do Brasil, no século xvii, é copiosa em reiterar sempre as taxativas proibições à troca de valores entre aquêles interessados. No século seguinte, em que mais se intensifica o contrabando, em certos momentos são inúmeras as leis e ordens que procuraram coibi-lo⁽²⁾.

Tal impedimento ocorria mesmo no caso das mercadorias do Oriente se apresentarem podres, cominando-se com o pagamento do “anoviado”, além da apreensão e perda do que fôra comprado⁽³⁾.

As cominações variavam muito. Assim, costumou-se também no século xviii tomar o valor das fazendas transacionadas, multiplicado por três, além dos infratores sofrerem três meses de prisão. Quando acontecia serem êles oficiais da Justiça, da Fazenda ou então militares, perderiam o cargo, além dos três dobros, sendo remetidos para o Reino. Nem mesmo o governador seria poupado se incorresse nessas infrações. O sistema de estímulo às denúncias largamente usado na colônia não deu muito resultado no tocante ao contrabando de mercadorias do Oriente, pois os colonos, conforme afirma um

(1) Ms. 54, 3.º vol., livro III da Casa da Índia, pág. 74, Arquivo Geral da Alfândega de Lisboa.

(2) Ms. 10.103, Bahia, P.a.c., AHU.

(3) *Doc. Hist.*, vol. xxii, pág. 82. *Anoviado* deve ser multa. BLUTEAU consigna: “anovear, igual a pagar nove vêzes aquilo em que se concerta, ou pôr a uma coisa um preço nove vêzes maior”.

documento do século xviii, estavam persuadidos, mesmo os mais necessitados, “q oser Denunciante hé amaior deshonra quepode ter hu Homem” (4).

Aparentemente, vedar o comércio de mercadorias, ainda que deterioradas, parece-nos um contra-senso da Real Fazenda, pois lhe devia sorrir a possibilidade de colocar mercancia imprestável ao seu próprio mercado, quanto mais ao europeu. Se, mesmo nesse estado, conseguiam interessar os colonos americanos, era realmente mais prático desvencilhar-se delas, ainda que com compensações muito inferiores às que eram esperadas em condições normais.

É que, entretanto, permitida a venda dêsse restólho, abria-se inigualável ensejo à ganância e à absoluta falta de escrúpulo dos responsáveis pelas cargas em lesar o fisco fazendário, através dos mais solertes e surpreendentes expedientes, bem como também de falsas alegações sôbre o estado da mercadoria e o contrabando.

Criar-se-iam desde então maiores tarefas aos agentes fiscaes, já atormentados com um complexo sistema de sonegações e de comércio clandestino, quando não mancomunados com essas falcatruas. Haveria, é certo, com freqüência muito mais acentuada, a presença de mercadorias podres que podiam ser negociadas na Bahia.

Obstando qualquer espécie de transação, a Coroa evitava essas possibilidades ou, pelo menos, tornava um pouco mais difícil essa prática de comércio, que lhe era altamente lesiva.

A luta permanente que foi travada, durante séculos, entre a fazenda pública e os descaminhos oferece curiosos aspectos.

Revezavam-se ambos no apuro dos seus métodos. Era um jôgo secular de ocultar e descobrir, com astúcias de um lado e expedientes aduaneiros de outro. Chega-se mesmo a depreender que as ramificações do comércio clandestino contavam com comparsaria intercolonial, fazendo-lhe vista grossa as autoridades mais imediatas, quando não fôsem até partícipes da maroteira, juntamente com os capitães e funcionários da fiscalização.

Só através destas ligações, explicar-se-ia o corriqueiro fato de os navios conduzirem fazendas falsamente rotuladas ou com os despachos viciados por indicações que não correspondiam à verdade, como é o caso daqueles em que se declarava tra-

(4) Ms. 10.103, Bahia, P.a.c., AHU.

tar-se de fardos e pacotes de fazendas baratas, quando em realidade eram “telas, fitas, sêdas e outras drogas que importavam maiores direitos do que pagam aquelas que manifestam...” (5).

É claro que nesse sentido a fiscalização se fazia sentir no pôrto de Goa, sendo expressiva, por exemplo, a Carta Régia de 9 de fevereiro de 1614, confirmada pelo alvará de 15 de março de 1617, em cujos textos procurou disciplinar a ação dos guardas de confiança que eram postos para fiscalizar as cargas das naus da Índia, os quais, diga-se de passagem, vinham cometendo os mais sérios abusos (6).

Mesmo nas épocas em que o comércio passou a ser tolerado, e aqui nos referimos, particularmente, ao comércio do Brasil com o Oriente, a prática a que acabamos de aludir devia ter lugar, procurando sofrer menores tributos, não obstante o risco de incorrer, se descoberta, na multa de 10 % prevista pelos dispositivos legais.

Os abusos que praticavam mestres e capitães de navios, prestando declarações falsas à Casa da Fazenda, no Salvador, chegavam a tal ponto que, em 19 de maio de 1670 o provedor ordenou a prisão de vários dêles, pertencentes a embarcações ali ancoradas.

A prisão, nesses casos, foi motivada pela recalitrância daqueles homens do mar (seis mestres) em não querer cumprir ordens emanadas do fisco, recomendando que o procedessem na Casa da Fazenda e Contos, “debaixo de juramento pelo Livro de Portaló”, ao registro e declaração de tôdas as mercadorias carregadas até então nos seus navios (7).

No tocante às fazendas vindas do Oriente, o desvio das vias legais de comércio era facilitado, também, pelas chamadas “liberdades” que tinham os marinheiros da Carreira de conduzirem para si determinada quantidade de mercadoria. Sobre essas “liberdades” deter-nos-emos mais no capítulo seguinte.

A habilidade pessoal em ocultar objetos de tamanho diminuto contrabandeados, era posta à prova no Salvador. Deviam estar, neste caso, as pequenas peças de porcelana oriental, jóias, ouro em pó, barras ou folhetos (8), e mais objetos por-

(5) *Doc. Hist.*, vol. xxiv, pág. 76; *Leis extravagantes...*, t. II, pág. 54.

(6) *Ms.*, Índia, P.a.n.c., caixa 3, pasta de 9 de fevereiro de 1614, AHU.

(7) *Doc. Hist.*, vol. xxiii, pág. 435.

(8) *Ms.* 92, vol. 135 das Cartas do Governô, APE Bahia.

táteis e de valor como bocetas, “caixinhas coroadas”, peças pequenas de roupa, particularmente chita e lenços, que pudessem ser conduzidas debaixo dos jalecos e outras peças do vestuário, ou mesmo entre a camisa e o corpo, como por diversas vêzes apuraram as autoridades do pôrto, apesar dos protestos dos infratores que alegavam pretender desembaraçar os objetos na alfândega, visando com essa declaração, evidentemente atenuar o crime.

Em relação ao ouro, procurando coibir o seu desvio, principalmente para as ilhas portuguesas, foram tomadas em 1736 medidas especiais de fiscalização que, entretanto, seriam de certo modo suavizadas por alvará datado de 20 de fevereiro de 1748.

Até aos religiosos era vedado o acesso a navios da Carreira sem a devida licença, pois podiam servir de intermediários ou até, com menos escrúpulo, contrabandearem pessoalmente, como aconteceu em julho de 1764, quando foi encontrado na bagagem de inúmeros religiosos vultoso contrabando de mercadorias do Oriente⁽⁹⁾, ou como aquêlê frade que saíra da nau da Índia de nome *Macapá* “com enchaços pello Corpo de Fazendas, que levava preza por baixo do habito, aSim Como Taobem dentro dehum Xapeo de Sol que levava”⁽¹⁰⁾.

Mas essa clandestinidade praticada por tripulantes e passageiros da Carreira era de pequena monta, limitando-se apenas ao que pudesse ser oculto entre as roupas do corpo. Ao passo que na bagagem já se tornava possível ocultar razoáveis quantidades, bem como objetos de maior porte.

Daí a fiscalização procurar verificar se os viajantes traziam “camas, ou arcas de suas bitualhas”⁽¹¹⁾, que seriam então abertas e vistoriadas pelo provedor e almoxarife, pois se ali fôssem encontradas mercadorias sôbre as quais incidissem direitos, seriam embargadas e recolhidas à alfândega⁽¹²⁾.

Por fim, havia ainda os contrabandistas mais audazes que, lidando com lotes maiores, se articulavam com o pessoal de terra, para a consecução dos seus escusos propósitos. As horas mais propícias para o seu “trabalho”, como é fácil concluir,

(9) Ms. 6.644, Bahia, P.a.c., AHU.

(10) Ms. 22.687, Bahia, P.a.c., AHU.

(11) As “camas” aí mencionadas, no caso de tratar-se do móvel de dormir, deveriam ter gavetas, como era de uso na época, e daí a necessidade de revistá-las, pela possibilidade de serem escondidas fazendas entre o enxergão e o móvel. “Bitualhas”, deve ser forma arcaica de “vitalhas”, víveres.

(12) *Doc. Hist.*, vol. XIII da série, pág. 48.

ocorriam à noite, obrigando as autoridades portuárias a manter uma falua rondando os navios. Essa ronda se rendia cada 6 horas e permanecia enquanto o navio estivesse no pôrto.

As conclusões da devassa aberta contra os acusados do vultoso deçcaminho de fazendas que se fêz no navio *Rainha de Portugal* dão-nos alguns esclarecimentos de como operavam os contrabandistas e das punições que recebiam. Na noite do dia 12 de setembro de 1781, apesar de tôda vigilância diuturna que se lhe pusera, foram contrabandeados do referido barco mais ou menos 8 fardos de fazendas do Oriente. Esse contrabando foi conduzido na própria lancha do navio e desembarcado no “cais da Lenha” ou “cais dourado”, onde era esperado por vários prêtos que o conduziram para uma casa particular, cuja localização não se conseguiu apurar na devassa, nem quem era seu morador. A lancha que conduzia a fazenda era tripulada por tripulantes da nau, que se haviam mancomunado ao que tudo indica com os soldados que compunham a ronda militar que àquela hora da noite vigiavam o navio, pois conforme depôs uma das testemunhas, receberam os componentes da ronda dinheiro para se omitirem.

O depoimento de diversas testemunhas mais a confissão de alguns dos réus, permitiu a identificação dos implicados no contrabando.

Como a carga não fôra encontrada e a pena era a perda do seu tresdôbro, optou-se por outras punições: perda do cargo e dos bens para os militares, além do degrêdo por 10 anos em Angola; seqüestro e venda em hasta pública da lancha que serviu ao contrabando. Os guardas da alfândega seriam açoi-tados públicamente com baraço e pregão, além de 10 anos de degrêdo nas galés. Aos tripulantes a condenação seria de 400\$000 para a Fazenda Real cada um, 5 anos de degrêdo para Angola com pregão em audiência, além de serem declarados inábeis perpétuamente para qualquer ofício da justiça ou fazenda, ou para receberem qualquer soma ou dignidade civil e ainda para exercerem o ofício de homem de negócio por si ou por outrem, direta ou indiretamente⁽¹³⁾.

A ação fiscal fazia-se sentir, preliminarmente já com a aproximação do navio das costas baianas, pois da ponta de Itapoã para o norte ficava uma sumaca, enquanto da barra para o sul outra seria encarregada de evitar que se aproximasse do navio qualquer embarcação. A bordo com a chegada de

(13) Ms. 11.065-11.066, Bahia, P.a.c., AHU.

uma nau, lavrava-se o Têrmo de chegada, no qual constavam as perguntas feitas pelas autoridades do pôrto, que se dirigiam a bordo, bem como as respostas dadas pelos oficiais e mestrança do barco. A autoridade maior que procedia a essas visitas passou a ser, pelo menos na segunda metade do século XVIII, o superintendente-geral do Contrabando. Dessas visitas das autoridades de terra a bordo dos navios, não se livravam nem as embarcações da Carreira armadas em guerra. A nau da Índia *N. S. do Vencimento* por estar armada em guerra não se deixou visitar pela Provedoria da Fazenda, desembarcando na Bahia cafres e fazendas do Oriente sem os competentes registros, formalidades e arrecadação de direitos, o que então levou a autoridade em “aviso” cuja data infelizmente não consta do manuscrito, a equiparar as naus da Índia armadas em guerra às demais naus para efeitos de fiscalização alfandegária e das autoridades de terra⁽¹⁴⁾.

As perguntas giravam sempre em tórno do tempo que levaram, se tinham navegado isolados, qual a razão de ali aportarem, etc. As autoridades de bordo, por sua vez, nas respostas procuravam justificar-se apoiando-se no Regimento, ao passo que os profissionais do navio depunham sôbre as condições em que se achava a embarcação, problemas de calafetação, crenagem, provisionamento, etc.

A êsse têrmo seguia-se sob juramento a vigilância da nau, por guardas de terra, a fim de evitar o contrabando, só se permitindo o desembarque do “fato” da equipagem, correspondente às suas liberdades, que do navio ia para os armazéns reais diretamente. Apesar de tôdas essas cautelas, sempre havia falhas nos registros das mercadorias, com queixas por parte dos prejudicados⁽¹⁵⁾.

Geralmente motivadas por denúncias, as buscas davam em resultado o fechamento a cadeado dos baús dos oficiais e das “escotilhas e escotilhões” das cargas dos navios, a fim de evitar que por essas aberturas tivesse lugar a evasão das fazendas sonegadas. Como não havia tempo para lançar mão de outros expedientes que evitassem a perda do material de contrabando, não hesitavam os infratores, quando a bordo, em jogar a carga ao mar, como aconteceu muitas vêzes com fardos clandestinos de tabaco. Nesse sentido havia escrivães que serviam de olheiros para os oficiais.

(14) Ms. 19.740, Bahia, P.a.c., AHU.

(15) Ms. 910-911, Bahia, P.a.c., AHU.

A ligação entre os navios e o pôrto para o transporte clandestino, era feita por canoas e outros barcos do mesmo gênero que geralmente se dedicavam à pesca, pois o navio ancorava ao largo e não junto ao cais. Tal uso tornou-se tão difundido, que a 27 de agôsto de 1722, inseria a *Gazeta de Lisboa* um decreto de el-rei, datado de 9 do mesmo mês, no qual entre outras providências mandava-se que se extinguisse “hum genero de embarçaçoens pequenas muyto ligeiras, chamadas catrayas ou canoas, que se introduzirão para facilitar estes descaminhos, mandandose que se não use dellas nos portos deste Reyno”, dando-se no texto legal um prazo de oito dias para os proprietários se desvencilharem dos referidos barcos, sob várias penas, inclusive a de 10 anos de degrêdo para o Maranhão (16). Essa regulamentação que não sabemos se foi estendida aos domínios do ultramar, disciplinava o que já anteriormente nesses portos era punido com a apreensão do batel ou barca.

Chegava a tal ponto o desplante dos que viviam dessas atividades, que em 1719, eram encontradas casas alugadas, no Salvador, onde seria possível, sem resguardo público, adquirir mercadorias contrabandeadas de naus da Índia. É evidente que, diante da denúncia de tais ocorrências, as autoridades baianas procuraram coibir êsses abusos que provam, contudo, a fiscalização relativa que, em certos momentos, se exercêu sôbre os navios da Carreira (17).

As devassas procedidas em casos idênticos vinham de longa data, chegando às vêzes como se deu em maio de 1675, a requerer providências enérgicas tal o vulto do descaminho.

Quando ocorria, como nos casos apontados, da mercadoria oriunda dos navios do Oriente ser apreendida em terra e, portanto, achar-se na posse de particulares, o provedor-mor recebia ordem de proceder a buscas, para as providências que se fizessem necessárias, como ocorreu a 5 de julho de 1678 com relação à casa de Ignez Mendes (18).

Numa setença de 21 de junho de 1715 o mesmo provedor absolveu de pena de prisão o réu Amador Rodrigues, acusado de negociar com forasteiros. O culpado, que possuía uma casa de pasto na praia, junto à ribeira das naus, onde se serviam muitos franceses tripulantes de navios que buscavam aquêlo pôrto, defendeu-se afirmando que as “saraças, chitas e pessos

(16) M. Lopes d'ALMEIDA, *Noticias históricas de Portugal e Brasil*, pág. 78.

(17) *Doc. Hist.*, vol. LV, pág. 265.

(18) *Doc. Hist.*, vol. XXXII, pág. 102.

de ballos” e os panos de folhinha encontrados em sua casa tinham sido comprados das naus da Índia. Não tendo conseguido revender essas mercadorias na Costa da Mina, retornaram elas às suas mãos, o que aliás pode vir a provar, se verídicas as declarações, o comércio de produtos do Oriente na Bahia, no início do século XVIII, tolerado que foi, a essa altura, pela autoridade régia.

O próprio monarca, como é natural, interessava-se pelos resultados dessas devassas, dando-se ciência, a êle, dos pronunciamentos e sentenças que recaíam sôbre os réus, bem como das sanções que lhes eram impostas⁽¹⁹⁾.

A mercancia dos produtos vindos do Oriente não foi realizada sômente em estabelecimentos comerciais ou casas particulares, de maneira ostensiva ou oculta. Também os bufarinheiros que viandavam pelo Recôncavo a praticaram à larga.

Contra êstes apresentaram denúncia — que também atingiu os ciganos, negros e marinheiros — os comerciantes estabelecidos na praça do Salvador, que se sentiram prejudicados com sua ação. Êsses mercadores volantes viviam “vendendo fazendas que eram proibidas pela Pragmatica de 1749”⁽²⁰⁾.

A devassa contra êles promovida em 1782 apurou culpabilidade em quarenta e oito bufarinheiros⁽²¹⁾. Por sua vez os vendedores ambulantes da cidade do Salvador, principalmente negras escravas e ciganos, não deixavam de oferecer em suas caixas e tabuleiros peças de chita, lenços e outras miudezas, obtidos clandestinamente de naus da Índia. É curioso também o procedimento dêses vendedores que conhecendo a predileção que os consumidores tinham pela mercadoria trazida diretamente da Índia, costumavam vender gêneros de outra procedência, como se fôsse do Oriente, o que sem dúvida ainda mais dificultava a ação fiscal⁽²²⁾.

O contrabando de produtos da terra, particularmente açúcar e tabaco, fazia-se também em grande escala em especial através de navios estrangeiros que praticavam, muitas vêzes, as rotas do Oriente. Até mesmo açúcar proveniente de Pernambuco era trazido clandestinamente à Bahia, onde alcançava preço melhor na venda⁽²³⁾.

(19) Ms. 220, vol. 134 das Cartas do Governo, APE, Bahia.

(20) Ms. 285, vol. 134 das Cartas do Governo, APE Bahia.

(21) Ms. 257, vol. 134 das Cartas do Governo, APE Bahia.

(22) Ms. 10.103, Bahia, P.a.c., AHU.

(23) Ms. 10.103, Bahia, P.a.c., AHU.

Munido de carta régia que lhe permitia fazer guerra aos inimigos da Coroa portuguesa em mares brasileiros, com autorização, inclusive, de ancorar na Bahia, o capitão inglês Nicolau Garland rumou para Salvador, em 1661, mas não logrou permissão para vender a “sua fazenda”.

Entretanto, consoante carta do governador dirigida a el-rei, “não há duvida que fez secretamente negocio; e carregou assucars dos Religiosos de São Bento e outras pessoas a que se não pôde impedir (ainda que foi grande o cuidado, com que procurei), por serem muitos os Rios desta Bahia, e terem os Senhores de Engenho segura a liberdade na obscuridade da noite para lhe enviarem sem virem os barcos à Ribeira desta Cidade” (24).

Houve, também, momento de licitude para o comércio dos navios estrangeiros, interessados em colocar produtos orientais na Bahia, em troca das riquezas da terra. Prova nos dá uma *Relação Anonyma de Viagens* de um navio negreiro francês, o *Notre Dame de l'Épine de France*, ancorado na Bahia a 28 de abril de 1703. Conta-nos o oficial no seu diário de bordo que logo após chegava também àquele pôrto outro navio da mesma nacionalidade, o *Amphitrite*, bem maior que o seu, e pertencente à Companhia da China. Tendo trazido de Cantão riquíssima carga, comercializou-a talvez totalmente na Bahia, em troca de ouro, cobrando muito bem pelas sêdas e xarões que conduzia (25). Como êsse caso, muitos outros há a apontar. Em setembro do mesmo ano de 1703, talvez advertida por denúncias ou suspeitas, a autoridade baiana mandava colocar guardas nos navios estrangeiros surtos no Salvador, visando a impedir o comércio clandestino, praticado principalmente pelas naus francesas que vinham da China (26). Havia na terra, a essa época, muitos estrangeiros que facilitavam sobremaneira êsse contrabando, por servirem de intermediários.

Acabaria el-rei, em 8 de fevereiro de 1711, por passar um alvará com força de lei, pelo qual proibia transações comerciais dos moradores da Bahia com navios estrangeiros, sob severíssimas penas, visto, confessava, que “sendo-me presente que na Bahia de todos os Santos forão 4 navios de guerra, 4 da India Oriental, todos ingleses e também outros ao Rio de

(24) *Doc. Hist.*, vol. IV da série, pág. 398.

(25) Afonso TAUNAY, *Na Bahia colonial*, pág. 323.

(26) Sob a prática da colocação de guardas a bordo dos navios estrangeiros houve em 7/9/1761 uma representação contrária tendo em vista êsses guardas virem facilitando o comércio clandestino (cf. Ms. 5.381, Bahia, P.a.c., AHU).

Janeiro, e que todos os ditos navios nos ditos portos introduzirão mercadorias da Europa e da Índia, tirando do Brasil muito ouro e tabaco..." (27).

Em novembro de 1717, navios franceses, num dos quais vinha do Oriente *Le Gentil de La Barbinais*, foram objeto de minuciosa inspeção por parte de severas autoridades (Juiz, escrivães e galfarros), os quais, embora obsequiados pela tripulação com caixas de excelente chá chinês, leques, gorros bordados, curiosidades da China, etc., não deixaram de proceder a longo e rigoroso exame a bordo, não aceitando portanto os presentes com que procuravam suborná-las. Essa busca compreendeu o diário de viagem, os livros de compra e venda de mercadorias transacionadas no Pacífico e na China, além do interrogatório dos marinheiros, para apurar alguma manha dos responsáveis pelo barco.

Só depois disso foi que os carpinteiros procederam ao exame pericial dos navios concluindo por verificar as precárias condições em que se achavam e que os levaram a permitir o desembarque da tripulação (28).

É expressivo o depoimento desse viajante por bem mostrar a relatividade da fiscalização em face do contrabando. Tomando casa na cidade, à espera do reparo dos navios, os franceses ficaram terminantemente proibidos, pelas autoridades, de comerciar, sob a ameaça do confisco dos navios.

Perceberam, entretanto, que os próprios guardas do fisco eram agentes dos traficantes, senão os próprios traficantes, tudo facilitando para o contrabando, principalmente à noite e no próprio navio, o que estimulou sobremaneira os franceses a passarem para os da terra a sua preciosa carga oriental (29).

Como se vê, a hipótese levantada por Gilberto Freyre sobre o comércio de produtos orientais no Brasil colonial é mais que confirmada em casos inumeráveis como os que para aqui trouxemos, e relativos à época em que tal comércio era

(27) Ms. 51, maço 4, gaveta II, Torre do Tombo, Portugal. V. também Provisão, pela qual se proibiu todo o comércio de navios estrangeiros em portos do Ultramar, etc., in *Anais BN, Rio*, vol. 36, pág. 469; e também a Coleção cronológica de leis extravagantes..., t. II, pág. 376 e segs., o AN Rio publicou também uma Coleção das leis e ordens, que proíbem os navios estrangeiros, assim os de guerra, como os mercantes nos portos do Brasil, in *Pub. AN Rio*, vol. xxxiv, pág. 167. V. também o Alvará de 5 de outubro de 1715 que disciplinou a arribada dos navios estrangeiros no Brasil (cf. Ms. 18.493-18.494 e Ms. 23.552, Bahia, P.a.c., AHU).

(28) Afonso TAUNAY, *op. cit.*, pág. 358.

(29) *Idem, ibidem*, pág. 380.

proibido. Esses produtos deviam inundar a praça do Salvador, derramando-se pelas outras capitânias, onde iam abastecer os opulentos senhores rurais.

As vistorias nos navios estrangeiros abrangiam tôdas as dependências, desde porões e paióis, nêles ainda permanecendo durante todo o tempo um vigia que prestava juramento sob os Santos Evangelhos.

Quando, por acôrdo, não era permitido que os guardas subissem a bordo das embarcações estrangeiras ali ancoradas, procuravam, então, colocar-se em posição que lhes permitisse avistar todo o navio, sob contrôle, a fim de evitar que qualquer embarcação dêle se aproximasse.

Essas situações de ilegalidade do comércio com os navios do Oriente, que perdurou durante tanto tempo, encontrava ainda um dos seus maiores ensejos de exercer-se, no fato de, invariavelmente, necessitarem aquelas embarcações de reparos, quando ancoravam na Bahia.

Entregues aos serviços propiciados pelo estaleiro, inclusive ao querenar, precisavam elas ser aliviadas da carga e dos passageiros, pelo menos enquanto demorassem os consertos. Tanto durante a estiva, como na acomodação da carga, bagagens e tripulantes em terra, ocorriam dezenas de oportunidades de contrabando, o que deixava as autoridades de sobreaviso, procurando destarte disciplinar cada um desses atos.

Em 1715 expediram-se ordens que, embora permitindo a descarga desses navios, a fim de poderem querenar, determinavam que os oficiais da Fazenda assistissem ao ato.

No caso do navio não poder prosseguir viagem para o Reino, devido ao seu estado, os mesmos oficiais providenciariam a transferência da carga para outras embarcações do comboio ou para as fragatas da Coroa com a assistência de todos os oficiais, evitando a requisição, para êsse fim, dos navios mercantes, o que só teria lugar quando se achassem totalmente lotados os outros, que tinham preferência⁽³⁰⁾.

Quando não era possível proceder-se a todo o trabalho de descarga de uma nau da Índia logo no dia de sua chegada, o escrivão alfandegário recebia ordens para interromper a tarefa à aproximação da noite, quando eram mais freqüentes os descaminhos.

(30) Ms., Pápeis vários, t. 24, cód. 949 (K VIII ij), fl. 460, Casa de Cadaval; Ms. 1.525-1.529 e Ms. 5.381-5.382, P.a.c., AHU; Documentação Ultramarina Portuguesa, vol. IV, pág. 3.

Nesse caso, uma vez feitos todos os assentamentos do que já fôra descarregado e conduzido aos armazéns, aquêlê funcionário designaria um vigia para pernoitar a bordo.

A êsse guarda competia evitar todo furto, desvio de mercadorias ou outro expediente qualquer, considerado lesivo à Fazenda.

Os descarregamentos eram feitos de dia até o pôr-do-sol. No caso de desobediência, isto é, se os responsáveis prosseguissem o trabalho já no crepúsculo, com a alegação de que para isso tinham licença, seria esta anulada, por fôrça do Regimento dos provedores, cominando-se os infratores com diversas penalidades. Nessas circunstâncias, poderiam os prejudicados entrar em demanda contra os oficiais que lhes haviam concedido a referida autorização.

Além de cinqüenta cruzados que deveriam ser pagos, os punidos seriam recolhidos ao cárcere, respondendo, também, por qualquer mercadoria eventualmente retirada, ainda quando não se localizasse seu paradeiro⁽³¹⁾.

Não sabemos como procedia a autoridade para estimular a ação dêsses vigias, impedindo que êles se mostrassem relapsos ou acabassem mancomunados com os infratores, tendo-se ainda em conta que o texto a que recorremos e que indicamos acima dá margem a dúvidas sôbre se as referidas penas não seriam aplicadas também aos vigias, pois é mais do que provável que nem sempre cumprissem o juramento sôbre os Santos Evangelhos, que prestavam ao assumirem o cargo⁽³²⁾.

Ao próprio governador cabia passar a Portaria designando os guardas que deveriam permanecer nas naus da Índia, a fim de impedir a retirada de qualquer fazenda sem a competente ordem que, aliás, devia emanar só da autoridade em questão.

Êsses homens que permaneciam de guarda, geralmente quatro para cada nau, foram "socorridos" em 1667 com uma pataca por dia, paga, aliás, pela Fazenda Real.

Também a tripulação, por sua vez, sem exceções, via-se obrigada a recolher à alfândega sua bagagem e a fazenda que lhe pertencesse, pois uma vez que o mestre desse por descarregado o navio, qualquer coisa que nêlê fôsse encontrada seria recolhida em proveito da Coroa.

(31) *Doc. Hist.*, vol. XIII da série, pág. 48.

(32) *Ms.* 910-911, Têrmo de juramento dos guardas, Bahia, P.a.c., AHU.

Como houvesse mercadorias cujo transporte para a repartição competente era um tanto difícil, tolerava-se que delas se fizesse um simples rol. Assim, artigos variados como trigo, vinho, louça, alcatrão, etc., uma vez postos no pôrto, seriam taxados ali mesmo pelas autoridades⁽³³⁾.

Outras medidas foram ainda tomadas nesses casos, para tornar mais difícil a possibilidade de desvio de mercadorias. Assim, por exemplo, era vedado a qualquer pessoa subir a bordo, antes que as autoridades o tivessem feito. Enquanto não se achasse transferida tôda a carga para a terra, também era proibido subir ao navio à noite.

É claro que não poucas vêzes ocorriam exceções a essas medidas. Isto se deu durante a severa vigilância que se exerceu em 1667 sôbre a nau *São Pedro de Alcântara*, quando foi permitido o desembarque de Frei Francisco de São Guilherme, juntamente com sua cama e a roupa de uso.

Na mesma ocasião, permitiu-se, também, o desembarque de todo o fato pertencente a Antônio de Melo de Castro, o qual acabou por ceder o que trazia, a título de empréstimo, para que se pudesse através de sua venda levantar recursos para atender às despesas com o consêrto do navio.

Essa carga, pertencente àquele vice-rei, constava de dez fardos de roupas. Não obstante encontrar em Portugal melhores preços para os seus pertences, Antônio de Melo de Castro preferiu ganhar menos com a sua venda no Salvador, conseguindo dessa maneira contribuir para o rápido aviamento da nau nos estaleiros baianos, como também para a ajuda de custo destinada a atender às suas despesas que, aliás, não deviam ser pequenas, segundò alegou êle próprio. Mesmo porque aquela inesperada arribada tornou necessário um grande reforço de provisões, a fim de que tôda a comitiva que vinha com a autoridade em questão pudesse retornar ao Reino.

Conseguiu convencer a Mesa da Fazenda a dar-lhe uma importância que não ultrapassasse 9.000 cruzados (não sabemos qual teria sido), em pagamento da fazenda cedida.

Pôde com isso enfrentar o altíssimo custo de vida no Salvador para a manutenção de sua gente, enquanto durasse a estadia da nau.

Embora estivesse perdendo boa margem de lucro ao desfazer-se assim daquela mercadoria, que de direito lhe pertencia

(33) *Doc. Hist.*, vol. XIII da série, págs. 49 e segs.

e para a qual poderia alcançar melhor preço na Europa, o gesto do vice-rei deu bons resultados, considerando-se que boa parte dessa fazenda já se encontrava deteriorada... (34).

Os consertos exigidos por essa nau não devem ter sido pequenos, mesmo porque a quantidade de água que estava fazendo obrigou as autoridades a conceder-lhe licença para descarregar tudo; o trabalho de descarga, bem como outros que se faziam necessários e urgentes, foram atendidos pela Real Fazenda, com importância que não ultrapassou de 1.000 cruzados, e que foi sacada por conta do contrato dos dízimos daquele ano.

Tôdas as fases do trabalho de estiva, desde o navio até os armazéns da ribeira, exigiam especial atenção da parte das autoridades.

Esses armazéns destinavam-se à guarda das cargas em trânsito. Estando quase sempre a "fazer água", os navios não ofereciam oportunidade de conservação para os cereais e outras mercadorias deterioráveis, sendo preciso então a descarga. É o que se deu, por exemplo, com a nau *N. S. da Piedade*, que chegou à Bahia procedente de Goa em 8 de março de 1725, após acidentada viagem, fazendo muita água, o que chegou mesmo a afetar a sua carga de pimenta. Para os consertos de que necessitava foi tôda descarregada, descendo à terra também os 115 cafres que trazia (35).

A Casa da Índia, em Lisboa, é que competia geralmente atender à despesa feita com a carga e descarga dessas mercadorias conservadas nos depósitos.

Uma vez prontos os reparos das embarcações, eram elas carregadas sob as vistas do escrivão da Fazenda Real, que deveria realizar a marcação e conferência de todos os fardos e caixões, o que se fazia em caderno especial, rubricado pelo provedor-mor da Fazenda, recomendando-se que tudo fôsse realizado com a máxima clareza.

A clareza nos assentamentos era exigida com tôda a severidade para os livros de bordo. No século xvii, quando a descarga dos navios do Oriente em portos brasileiros era permitida só em casos de extrema necessidade, foram inúmeras as recomendações nesse sentido.

A 15 de dezembro de 1661 a rainha passou Provisão em que mandava às autoridades que exigissem o tresdôbro em pa-

(34) *Ibidem*, vol. vii, pág. 338.

(35) *Ms.*, Bahia, P.a.n.c., 1.^a série, caixa 31, pasta de 5/4/1725, AHU.

gamento, de tudo o que não fôsse especificado com tôda a clareza, em matéria de cargas do Oriente. Deviam constar a quantidade, a qualidade e os volumes das mercadorias.

Essa Provisão resultava do fato de terem chegado embarcações a Lisboa com papéis trazendo assentamentos confusos sôbre descargas de fazendas das naus da Índia, ocorridas em 1660, no Rio de Janeiro e em outros portos. Mandou a autoridade régia que se desse tôda a publicidade à ordem, responsabilizando-se os governadores por qualquer desídia no seu cumprimento (36).

Por sua vez, a acomodação em terra das mercadorias em trânsito deixava em geral muito a desejar, permitindo roubos e desvios freqüentes.

O número de armazéns não era suficiente para o recolhimento da grande quantidade de fardos que muitas vêzes se acumulavam, enquanto os navios do Oriente permaneciam “crenando”, e dando margem a reclamos por parte dos interessados (37).

Em 1697 a charrua *Nossa Senhora da Visitação*, vinda da Índia, arribou por duas vêzes na Bahia, sendo que da segunda foi tida por incapaz de prosseguir a viagem até o Reino. Procedeu-se então à descarga, dado que os danos seriam irreparáveis no caso de seguir viagem só com a frota seguinte, uma vez que o risco do mar, acrescido das possibilidades de fogo e de corsários, acabaria por deitar a perder a mercadoria.

Providenciou-se o recolhimento dessa mercadoria nos depósitos, o que a expôs à ação das térmites (cupins) que danificavam de preferência as fazendas de algodão, “sem haver quem vigiasse, e tivesse cuidado das ditas fazendas”.

Como na cidade da Bahia, em Angola e tôda a costa da Mina, eram de uso comum as roupas grossas, e justamente essa carga era em grande parte composta dessa espécie de tecido, resolveu el-rei conceder especial permissão aos procuradores dos interessados para despachar-lhes as fazendas, contanto que pagassem os direitos na Casa da Índia, pagando-se, ainda, o Consulado, por entrada e saída. Assim, a Casa da Índia e o provedor deveriam fixar editais na cidade, para os interessa-

(36) Ms. 44-xiii-32, fl. 16, Bib. Ajuda, Portugal e *Doc. Hist.*, vol. xx da série, pág. 433.

(37) Ms., *Papéis vários*, tomo 24, cód. 949 (K VIII ij), fls. 442-444 v., Casa de Cadaval.

dos nas ditas roupas grossas. Essa licença foi uma exceção poucas vezes permitida na época⁽³⁸⁾.

Contra a própria alfândega não foram poucas as reclamações, datando a mais antiga, de acôrdo com nossa pesquisa, de 1671, quando o governador se queixou ao rei de que além de pequena, ela era bem distante do mar. Além disso, a distância servia para ocasionar o encarecimento do transporte e o aumento de tempo para as tarefas de estiva⁽³⁹⁾.

Parece que só por volta de 1717 as instalações aduaneiras foram objeto de reformas e mesmo de construções novas, tornando-se necessário, reforçar a guarda nessa ocasião, a fim de se evitarem os roubos, então mais fáceis por se acharem abertas as paredes⁽⁴⁰⁾. Recomendava-se que as fazendas fôsem recolhidas nos armazéns da ribeira “debaxo detres chaves”, distribuídas entre três funcionários daquelas repartições⁽⁴¹⁾. A precariedade das acomodações de terra tornaria a manifestar-se, principalmente no tocante à excessiva umidade durante o inverno, e graças à ação do cupim que a infestava conforme uma informação que data de julho de 1769⁽⁴²⁾.

A averiguação de tantas formas de descaminho leva-nos a considerar, também, a própria máquina fiscal, que empregava processos nem sempre eficientes, contando com registro contábil de duvidosa honestidade além da emperrada burocracia. Num simples exame do Mapa de importação de Mercadorias que entravam na Bahia em 1798 proveniente da Europa e Ásia ressaltou aos olhos do provedor José Venâncio de Seixas a artificialidade das cifras arroladas no referido mapa. Seria impossível aceitá-las no tocante a vários artigos importados, di-lo aquela autoridade, desde que se conhecesse a capacidade de consumo da capitania e o uso consagrado de determinados gêneros, figurando como importadas quantidades irrisórias e insuficientes ao consumo local. E exemplifica o provedor mencionado: 62 peças de “cavalins”, 20 peças de “esguiões”, 6 peças

(38) *Doc. Hist.*, vol. LVIII, pág. 60.

(39) *Ibidem*, vol. LXVII, pág. 150.

(40) A construção do prédio da alfândega, ou pelo menos o seu início, deve datar de 1549, quando chegou à Bahia Antônio Cardoso de Barros, provedor-mor da Fazenda, que trazia em seu Regimento, recomendação para mandar construir “uma casa para Alfândega perto do mar em lugar conveniente para despacho das partes e arrecadação de seus direitos”. Data daí o regular funcionamento do fisco. Antes a arrecadação deve ter sido muito deficiente.

(41) Regimento para o provedor-mor da Fazenda do Estado do Brasil (v. Apêndice 2).

(42) *Ms.* 8.062, Bahia, P.a.c., AHU.

de fumo, 220 pares de meias de sêda estrangeira e 90 peças de “silerias”.

Por outro lado o referido mapa nem mencionava artigos como leques, espadins, fivelas, relógios, “cadeias” de relógios e lenços, os quais se sabia existirem e circularem em quantidade pela capitania⁽⁴³⁾.

Ainda que se considere que no caso a autoridade aponta conjuntamente os artigos europeus e asiáticos, a verdade é que a sua estranheza parece ter muito propósito e vir ao encontro das considerações que fizemos sôbre os assentamentos contábeis do governo não corresponderem à realidade pelos motivos que estamos analisando ao longo dêste capítulo.

Não funcionando bem o fisco, tornava-se necessária a experiência e continuada observação das autoridades para a adoção de providências mais eficazes, visando a diminuir a intensa sonegação e o contrabando⁽⁴⁴⁾.

Como é natural, a fazenda pública voltava-se tanto para a arrecadação tributária, quanto para as providências tendentes a evitar aquela sonegação. Daí arrolarmos algumas considerações a respeito, tendo em vista tanto o comércio normal quanto o ilícito, para mostrar como se procedia a sua atuação, apontando deficiências e limitações, dos quais muitas ditadas por escalões superiores da administração colonial.

Num dos mais antigos documentos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, referente ao século XVI, o traslado do longo *Regimento dos provedores das capitanias de todo o Estado do Brasil de como hão de servir*, assinado por el-rei a 17 de dezembro de 1548, e contendo o competente visto do conde de Castanheira, foram ordenadas severas medidas para se evitar que os navios ancorados no Brasil fugissem às suas obrigações para com o fisco, a mais importante das quais era o pagamento do dízimo.

As alfândegas permaneciam atentas ao movimento dos navios. Mesmo que uma embarcação não levasse mercadorias deveria, como é natural submeter-se aos assentamentos da repartição.

Essa providência regimental fazia-se mais do que necessária, pois com as longas costas brasileiras, haveria relativa facilidade para as naus buscarem fundeadoiros onde não se

(43) Ms. 19.713, Bahia, P.a.c., AHU.

(44) *Doc. Hist.*, Arquivo Municipal do Salvador, vol. 4.º, pág. 253.

fizessem presentes as autoridades aduaneiras, ou onde a sua fiscalização fôsse menos severa.

Assim, as punições do Regimento a que aludimos eram atemorizantes para os capitães, mestres e pilotos das naus, os quais sofreriam a perda de qualquer mercadoria que porventura lograssem carregar ou descarregar, longe das vistas das autoridades alfandegárias, além de degrêdo por cinco anos, na ilha de São Tomé, quando não chegassem até a perder a valia do navio⁽⁴⁵⁾.

O fisco aduaneiro atuava através de diferentes processos, vistoriando o navio e ouvindo declarações do capitão, mestre, piloto e outros tripulantes.

As instruções sôbre as obrigações alfandegárias previam para os seus funcionários minúcias curiosas: o provedor e o almoxarife deviam dizimar sentados a uma mesa, despachando ali as mercadorias que puderam ser trazidas.

Para as outras, como ferro, couro, etc., cuja deslocação para a alfândega podia ser mais difícil, os mesmos funcionários teriam que ir até o local em que ficavam, para lá lhes recolherem o dízimo.

Era prática usual a verificação das fôlhas de avaria, no livro de registro da carregação, bem como a sua retenção com o almoxarife, até que fôsse o navio inteiramente descarregado.

Procurava-se, com isso, naturalmente, evitar as alterações de última hora, verificáveis com a não-correspondência entre a carga e os seus assentamentos. O procedimento dos funcionários alfandegários pautava-se geralmênte, sôbre o que se fazia em repartições metropolitanas congêneres. Assim, sabemos que no início do século XVIII o despacho de fazendas como sêda, tela, chá, barças de louça, etc., era feito de acôrdo com o sistema empregado na Casa da Índia, em Lisboa.

Como as mercadorias vindas do Oriente, particularmente de Macau, eram acondicionadas em fardos, caixões, caixas, bar-

(45) *Doc. Hist.*, vol. XIII da série, pág. 47. Gregório, de MATOS não perdoava nos seus motejos êsses tripulantes que mercadejavam. Dêles dizia:

*De entre a chusma e a canalha
Da marítima bagagem,
Fica às vézes um cristão,
Que apenas benzer-se sabe*

*Fica em terra resoluto
A entrar na ordem mercante,
Troca por còvado e vara
Timão balestilha e mares*

ças, etc., o fiscal procedia apenas à abertura do envoltório, verificando se continha, realmente, o gênero manifestado, sem ser preciso contar cada peça⁽⁴⁶⁾.

A simples abertura de arcas, cofres ou quaisquer vasilhas, sem licença do provedor já implicava no pagamento de 10 cruzados de multa, ainda que fôsse verificado não ter sido retirada nenhuma mercadoria.

A dízima, que era por assim dizer o impôsto mais importante da Colônia, devia ser recolhida na alfândega, em espécie. Quando isto não fôsse possível fazia-se o recolhimento em dinheiro, avaliando a mercadoria segundo os preços da terra.

O que resultava da dízima arrecadada em espécie era, em seguida, leiloado na própria alfândega, fazendo-se a seguir os necessários assentamentos sôbre a importância conseguida pelo pregão⁽⁴⁷⁾.

O pagamento das dízimas em espécie devia ocorrer não só pela impossibilidade de ser dividida ou retirada a décima parte de determinadas mercadorias sôbre as quais incidiu o impôsto, como, também, pela crônica falta de moeda com que lutavam os domínios ultramarinos, o que como sabemos, ocasionava intermináveis reclamações e dificuldades comerciais sem conta.

Os funcionários da alfândega marcariam com selos de cêra as fazendas, tanto as dizimadas, quanto as isentas, sem poder, contudo, proceder a qualquer alteração nelas.

Se fôssem encontradas sêdas, lã ou linho sem a marca respectiva, o seu possuidor as perderia, ficando dois terços da renda para a alfândega, e um terço para o denunciador da fraude ou, naturalmente, o fiscal que a constataste.

Aliás, essa proporção na reversão da mercadoria apreendida vigorava para quase todo gênero de fazendas. Era prática comum na administração lusitana o processo de denúncia, ou o estímulo a tal, servindo-se dêle as autoridades nas mais diferentes circunstâncias. É evidente que nem sempre funcionava a contento, dando margem a vinditas, abusos, etc.

Os fardos contrabandeados na Colônia geralmente se destinavam ao Reino, de onde passariam a ser negociados, até mesmo voltando para o Brasil, não antes de passarem pela

(46) *Ibidem*, vol. LV, págs. 47 e segs.

(47) *Ibidem*, vol. XIII, págs. 51 e segs.

Casa da Índia ou pelos órgãos de contrôlo do comércio outrora rendoso.

Acontece porém que a freqüência dos navios que ali escalavam, o privilégio das caixas de liberdade, concedidas a milhares e milhares de marinheiros o problema da estiva forçada, para dar oportunidade aos reparos, as levas de passageiros em trânsito, tanto nobres quanto plebeus, e a compensação de colocação fácil e lucrativa desse comércio ilícito, tudo somado representava contingente extremamente lesivo ao erário régio, sempre ávido de tributos.

Esse o móvel de toda a máquina fiscal, desde as mais altas autoridades, no que tangia à expedição de severas e zelosas ordens em favor da Fazenda Real, até os humildes guardas postos à noite na ronda dos navios, através de toda uma hierarquia de funcionários que faziam o policiamento preventivo e cuidavam da burocracia alfandegária.

Todo esse aparelhamento e a divulgação publicitária das cominações que, conforme rezavam os textos, deviam servir de “escramento para o futuro”, não impediam as práticas ilícitas por pessoas de todas as categorias, a começar do próprio provedor-mor da Fazenda, como foi o caso de Manuel de Matos Pegado Serpa, ocupante daquele alto posto prêso em outubro de 1766, sob a acusação de comerciar ilícitamente com fazendas trazidas do Oriente⁽⁴⁸⁾. Para se fazer uma idéia do vulto que atingiu sua prática comercial é suficiente lembrar que nas buscas e seqüestros a que se procedeu em sua casa foram relacionadas entre outras, as seguintes mercadorias: 5 mesas de louça esmaltada, 2 mesas de louça dourada, 100 sopeiras com seus pratos, 10 peças de brincos de louça, 4 bules de barro, 6 corjas de chocolateiras com seus pires e 2 jogos de chá⁽⁴⁹⁾.

O aparato policial e fiscal repetia-se também por ocasião da partida dos navios, quando os provedores tomavam uma série de medidas visando a acautelar o carregamento contra os possíveis descaminhos.

Os mestres das embarcações, eram nessa oportunidade obrigados, antes de sua partida, a apresentar às autoridades o despacho favorável expedido pelo Secretário de Estado e rubricado pelo governador.

Caso tal prática não se fizesse valer, os mestres, evidentemente, procurariam evitar a visita do meirinho do mar para

(48) Ms. 7.478, Bahia, P.a.c., AHU.

(49) Ms. 7.520, Bahia, P.a.c., AHU.

a última vistoria, com alegações tais como a da necessidade de partida inesperada, por causa dos problemas de frotas e monções, etc.

Havia, também, um contrôlo de pôrto para pôrto, pois a circulação das riquezas ao longo do império ultramarino português podia dar margem a escusos expedientes de desvio de mercadorias, além do que o pagamento da dízima sofria mil oportunidades de sonegação durante as trocas inter-coloniais.

Assim, o sincronismo fiscal e a uniformidade tributária deveriam ser ajustados, tanto entre os portos coloniais como entre êstes e os metropolitanos.

Em 1632, por exemplo, havia queixas bem fundadas de que os navios que levavam mercadorias do Brasil procuravam os portos do Reino onde os impostos eram menores, conseguindo, assim, evitar o de Lisboa, cuja taxa que pesava sôbre as mercadorias era de 20 %. Passou então el-rei, a recomendar que os mestres dos navios fôssem despachados pelos provedores, para irem em direitura a um só pôrto e não a vários, como vinha sendo praticado⁽⁵⁰⁾.

No caso de alegarem os mestres dos barcos ou as pessoas a que as fazendas pertenciam, que se destinavam ao Reino, não carecendo, portanto de recolher a dízima, seriam obrigadas a levar ou enviar ao provedor da capitania do pôrto de embarque, no prazo de um ano, uma Certidão dos oficiais das alfândegas do Reino, onde descarregassem, devendo ser discriminadas nos documentos em questão a qualidade e quantidade das mercadorias.

Quando além disso os referidos interessados não residissem na capitania de onde partiam, dariam, obrigatoriamente, fiança no valor da dízima, a qual responderia pelo impôsto no caso da pessoa não apresentar a Certidão dentro do prazo estipulado⁽⁵¹⁾.

Êstes cuidados eram necessários porque as pessoas moradoras em uma capitania de onde levassem mercadoria para o Reino gozavam da liberdade de isenção da dízima. Nesses casos, evidentemente, também era indispensável a Certidão da provedoria, instruindo se os interessados moravam nas "ditas terras, com mulher e casa, quanto tempo há que lá vivem, e

(50) *Doc. Hist.*, vol. xvi da série, pág. 127.

(51) *Ibidem*, vol. xiii da série, pág. 53.

se as mercadorias, que trazem são de sua novidade, ou as compraram, e a quem, e se são delas pagos os direitos...” (52).

O prazo dilatado que se concedia aos interessados nascia das condições penosas em que eram feitas as travessias marítimas, pois entre ir e voltar o tempo gasto estava bem conforme as proporções do prazo em questão.

Estas normas tôdas regidas pela máquina fiscal não dizem respeito especificamente à Carreira da Índia. No entanto, como eram em realidade os navios dêsse roteiro que ativavam, em grande parte e durante razoável período, o comércio marítimo do Estado do Brasil, não se torna difícil enquadrá-los nessas disposições fiscais, ainda que o regime para as naus da Índia fôsse muitas vêzes, sobretudo no século XVI, quase de exceção, considerando-se as outras Carreiras da marinha portuguesa.

Nesse particular, é dos mais esclarecedores o Regimento dado ao provedor-mor da Fazenda do Estado do Brasil em 1752, o qual previu o assunto em seus pormenores (53).

(52) *Ibidem*, pág. 54.

(53) Regimento dado ao provedor-mor do Estado do Brasil... (v. Apêndice).

10

Comércio com o Oriente

“O comércio, que lhe resulta dos seus preciosos gêneros, e da freqüência das embarcações dos portos do Reino, das outras conquistas, e das mesmas províncias do Brasil, trocando umas por outras drogas, a faz uma feira de tôdas as mercadorias, um empório de tôdas as riquezas” (Sebastião da Rocha PITA, *História da América portuguesa*).

Vistas algumas das injunções que sofreu por quase dois séculos o comércio do pôrto do Salvador em relação à Carreira da Índia, resta-nos verificar ainda os motivos pelos quais essas transações acabaram por entrar para a esfera da licitude, bem como refletir sôbre as condições em que se praticou êsse comércio.

Até meados do século xvii as transações desenvolveram-se em ritmo razoável e crescente, com tolerância legal ou não, mas sempre dentro de uma orientação política marcada pelo franco intervencionismo estatal.

Êste procurava coibir o comércio ilícito, a aviltação dos preços e a exploração dos fretes, através de medidas que, por outro lado, não deixavam de promover a asfixia do próprio comércio, já de si sempre sujeito às contingências das viagens marítimas e ao jôgo de interêsses metropolitanos.

Condescendentes geralmente com as colônias, êsses interêsses entretanto não implicavam um planejamento. Seu alcance era limitado pela carência de capitais e pelos defeitos da própria máquina administrativa nas suas desmedidas ambições fiscais.

Em 1672, como já vimos, será tomada importante decisão real sôbre a matéria, que irá trazer conseqüências econômicas

significativas para Portugal e seus domínios coloniais, pelas modificações de vulto que propôs às normas de estanco e fisco, que até então estrangulavam as possibilidades comerciais, particularmente as de que estamos tratando, ou sejam, as do Brasil com a Carreira da Índia.

Convocados os ministros e as pessoas “inteligentes e zelosas” do serviço real e do bem comum, assim rezava a Provisão, para que discutissem a liberdade de comércio dos negociantes do Reino, Estado do Brasil, Índia e Ilhas, chegaram à conclusão, após longas ponderações sobre a conveniência ou não dessa medida, com tôda a “circunspecção, prudência e atenção”, e após ouvido o Conselho de Estado, que seria realmente recomendável desembaraçar a atividade comercial para os moradores do Reino, Ilhas, Estado do Brasil e mais conquistas, poderem mandar suas embarcações a Moçambique, Rio de Cuama, Mombaça e portos de tôda a Costa da África, desde o Cabo da Boa Esperança até o de Guardafu, portanto todo o litoral oriental africano, incluindo ilhas adjacentes, podendo voltar aos mesmos portos de onde saíram, ou a outros que pertencessem ao Reino.

Teriam, assim, liberdade de levar, trazer, vender e comprar todos os gêneros inclusive pimenta, cravo e canela⁽¹⁾. Já anteriormente outro importante alvará de D. João IV, datado de 12 de dezembro de 1642, franqueara a navegação e o comércio da Índia, bem como de todo o ultramar aos portugueses da Metrópole e da Índia, fazendo exceção a essa franquia apenas a canela⁽²⁾.

A concessão dessa navegação e comércio pelo príncipe-regente D. Pedro por Provisão de 9 de março de 1672, começou a vigorar em março de 1673, incluindo-se nela tôdas as facilidades que os moradores de terra, inclusive governadores e demais autoridades do Brasil e Índia deviam ter para com as embarcações, ameaçando-se, outrossim, de severas cominações a qualquer impedimento, proibição ou molestamento que, por ventura, opusessem a tal liberdade. Já em 21 de agosto de 1674, Manuel Jácome era o primeiro a requerer êsse benefício⁽³⁾.

Até mesmo impedimentos de navegação interna que pudessem prejudicar a nova orientação régia foram suspensos, como era o caso do contrato que os capitães da Fortaleza de

(1) *Doc. Hist.*, vol. xxv, pág. 73.

(2) A. IRIA, *Da navegação portuguesa...*, págs. 81, 191.

(3) *Doc. Hist.*, vol. xxv, pág. 331.

Sofala (Moçambique) faziam ao proibir o comércio nos rios. Passou-se, então, a dar-lhes tôda a liberdade⁽⁴⁾.

Tanto cuidado em facilitar o que até então fôra terminantemente proibido exigiu ainda larga publicidade, recomendando-se aos governadores que exortassem a população, mostrando a facilidade e as utilidades de tal prática de navegação, agora desembaraçada.

Derrogava-se assim, tôda uma antiga e severa legislação baseada em leis, alvarás, provisões e cartas, tendo sua vigência “mais de um ano”, sem embargo do *Livro II das Ordenações*, em seus títulos 39 e 40.

O ano de 1672 marca dessa maneira radical mudança de orientação na política econômica portuguesa em relação aos seus domínios, beneficiando o Brasil com sensível ampliação dos mercados consumidores dos seus produtos, mediante sua colocação direta.

Realmente, há muito não mais se justificava uma política limitativa em relação à Carreira da Índia. Seu declínio já se acentuara no século anterior, e sua manutenção em moldes que passam a obedecer a introdução cada vez mais incisiva do Brasil na circulação das riquezas do império lusitano faz-se justamente graças ao movimento comercial do pôrto do Salvador que assim revigora a própria Carreira, permitindo mesmo que sua validade ainda perdure por mais de um século.

Aos armadores e à Coroa, o longo roteiro, com a absorção dos capitais que exigia e as dificuldades de monta que oferecia, passou a significar algo compensatório na medida em que diminuía o risco dos barcos navegarem vazios ou com inexpressiva carga, graças aos fardos que justamente se concedeu recebessem no Brasil.

O próprio tráfico de escravos, particularmente de Angola para a Bahia, passou a contar no século XVII com as embarcações do roteiro oriental que da África recebiam carga humana, destinada ao Brasil, onde recolhiam o tabaco, tanto para os portos africanos, quanto para os asiáticos. Houve, assim, articulação comercial entre os três continentes, através dos domínios lusitanos, o que estava impedido enquanto a escala no Salvador foi defesa.

É principalmente a partir da segunda metade do século XVII que vamos encontrar, graças à tolerância legal, uma acen-

(4) *Ibidem*, pág. 74.

tuada freqüência de navios que, ao retornarem do Oriente, escalavam na Bahia com suficiente espaço para receber cargas brasileiras, particularmente o açúcar e a madeira. Assim, conseguiram ressarcir-se dos prejuízos numa época em que Vieira lamentava: “Da Índia, por falta de carga, não vem embarcação êste ano...”⁽⁵⁾.

A prática comercial podia efetuar-se tanto na ida quanto na volta, pois para o Reino tinha o Brasil a oferecer o seu açúcar, e para o Oriente o seu tabaco.

Praticamente declarar-se-ia extinta a Carreira, se a autoridade régia não abrisse tal concessão à escala. A providência não significou contudo uma visão mais compreensiva da realidade econômica desastrosa que engolfava o Reino, mas tão-somente uma derradeira oportunidade sem outra alternativa, à manutenção dos domínios orientais.

O pôrto brasileiro permitiu assim, através do seu movimento, que a navegação ao longo do roteiro do Oriente continuasse, pois que seu declínio era crítico, dando a Vieira aquela perplexidade que não lhe consentia rir ou chorar, como nos confessa ao referir-se à debilidade do mesmo comércio⁽⁶⁾.

Dêle tinham todos conhecimento. Escrevendo de Goa para o conde de Ericeira em 31 de outubro de 1679, aventava Antônio Paes de Sande a possibilidade de passar uma nau procedente de Moçambique pelos portos do Rio ou da Bahia, a fim de poder carregar açúcar, uma vez que “as fazendas hoje, e os cabedaes da Índia, não são tantos que dem carga bastante a huma embarcação por limitada que seja”⁽⁷⁾.

Essa afirmação, mesmo tomada como fôrça de expressão, traduz ao seu tempo a triste realidade do comércio português no Índico.

Ainda no tocante ao problema da complementação da carga das naus da Índia no pôrto do Salvador, são expressivos os mapas que damos em rodapé, referentes a três navios da Carreira que aportaram na Bahia no século xviii⁽⁸⁾.

Mas, é preciso considerar que a decisão real de 1672 teve limitações que cresceram conforme os interêsses fiscais e a men-

(5) *Cartas de Vieira*, vol 3.º, pág. 314.

(6) *Ibidem*, vol. 2.º, pág. 429.

(7) *Ms., Cartas várias*, t. 2, cód. 1.064 (K VII 18), fls. 209-210, Casa de Cadaval.

(8) Os chamados mapas de cargas dos navios são preciosas fontes de informação para o estudo da circulação das riquezas entre a metrópole e suas colônias, como do próprio comércio intercolonial. Para maior comodidade do leitor, pro-

talidade colonialista. Tanto assim que em 17 de março de 1734 outra importante medida tomaria el-rei nesse sentido, demonstrando-nos que o cerceamento do comércio com mercadorias trazidas do Oriente para o Brasil devia ser nessa altura bastante severo.

Como sempre, o monarca toma esta nova decisão de cunho bastante liberal constrangido pela calamitosa situação com que se apresentava o comércio do Oriente, a propósito do que lhe

curamos atualizar a ortografia desses documentos, como também desfazer-lhes as abreviaturas, nem sempre compreensíveis. As palavras desusadas figuram como no documento.

São três os mapas:

Mapa da carga que leva a nau de licença *Nossa Senhora das Neves e Santa Ana* que em 18 de maio de 1757 sai deste pórtio da Bahia para o de Lisboa. Capitão Tomás de S. Tiago.

CAEDAL		TABACO BRUTO			TABACO EM FÔLHA			
ouro e moeda	pesos de prata	rolos	arrôbas	libras	barricas	caixas	arrôbas	libras
58.329\$300	6.000	4.244	55.204	24	4	1	48	16

MULA		COUÇOERAS		AÇÚCAR		
meios	embrulhos	jetaipeba	jacarandá	cavas(?)	feixos(?)	barris grandes *
6.743	3	78	8	30	12	30

BARRIS			AGUARDENTE DE CANA	PAUS	
de farinha	de mel	de sementilhas*	frasqueira	de varais de sege	de segan de arruda*
2	3	13	1	3	38

VARAS
FEIXES
100

FONTE: Ms. 2.814-2.815, Bahia, P.a.c., AHU.

(*) "Segan" (*pau de segan de arruda*) talvez queira referir-se a "segão", nome de um ferro que se junta ao arado, para ajudar a sulcar a terra(?).

"Sementilhas" são as sementes da "saponária", planta cujas fôlhas uma vez ferdidas na água servem para limpar as rendas de lã, lanifícios, etc.

relatara o conde de Sandomil, vice-rei da Índia, com argumentos que levaram o monarca, após consulta ao Conselho Ultramarino, a conceder que as fazendas transportadas pelas “naus de viagem”, vindas da Índia, pudessem ser despachadas e vendidas na Bahia, pagando a dízima na Alfândega local, além dos direitos da Casa da Índia, que recaíam sobre o preço de avaliação das referidas mercadorias.

Mapa da carga, que nesta cidade da Bahia se meteu na nau da Índia *Santo António e Justiça*, que em 15 de setembro sai deste porto para o de Lisboa, comandada pelo capitão Isidoro de Moura. Leva em dinheiro, pertencente aos oficiais que vão nela, 56:929\$400 réis, dos que pagam o manifesto de 569\$294 réis, que ficam nos cofres da nau de guerra *Nossa Senhora das Brotas*(*).

PARA SUA MAJESTADE FIDELÍSSIMA	PARA PARTICULARES
barricas de tabaco..... 7	meios de sola..... 5.859
embrulho de tabaco..... 1	couros em cabelo..... 288
caixões de tabaco..... 1	feixos de açúcar..... 14
paus de sucupira..... 101	caras e meias caras..... 94
couçoeras de jitaípeba..... 48	barril de açúcar..... 1
varas de parreira..... 400	sacos de pimenta..... 10
PARA A RAINHA, NOSSA SENHORA....	barris de mel e de farinha..... 15
caixas de açúcar..... 13	caixa e caixote que voltaram da Alfândega..... 3
rolos de tabaco..... 40	leões..... 9

FONTE: Ms. 2.887, Bahia, Papéis avulsos catalogados, Arq. Hist. Ultramarino.

(*) A título de esclarecimento, é válido lembrar que as 13 caixas de açúcar destinadas à Rainha tinham 500 arrôbas e os 40 rolos de tabaco atingiam 552 arrôbas e 14 libras. As “caras” de açúcar (“cara”, segundo Antonil, era o açúcar mais fino, mais alvo, pesava uma arrôba. Um “feixo” pesava de 3 a 14 arrôbas, conforme A. Caldas, enquanto que Antonil dá o peso máximo de 12 arrôbas), compreendiam 36 meias “caras” e um barril, e 58 “caras”. O mel estava em 11 barris e a farinha em 4. Havia também os caixotes que voltaram para a Alfândega, os quais continham fazenda da Índia. O “mapa” é datado de 14/9/1757 e assinado por Manoel de Sousa Guimarães.

Dessa resolução recomendou-se ao governador que desse publicidade, providenciando seu cumprimento⁽⁹⁾.

*

Uma vez no pôrto do Salvador, os navios da Carreira tinham de sujeitar-se a diversas dificuldades que via de regra oneravam sua estadia. Esses impedimentos nem sempre diziam respeito ao próprio comércio em si, mas às condições apresentadas pelo pôrto, aos seus recursos ou às crises por que atravessava a Colônia.

Mapa de tôda a carga que leva a nau por invocação *São José*, vinda de Goa, da qual é comandante José Procópio dos Reis Moreira, pertencente à S. Majestade, que Deus guarde, e mais particulares^(*).

Bahia, 19 de setembro de 1758	FAZENDAS E DROGAS DA ÍNDIA										
	saços de pimenta	faridos de pimenta	barris de pimenta	faridos de canela	caizotes	trouças ou embrulhos	pipas de vinho	barricas de vinho	amarrados de louça	encomendas	bisculhos
Para S. Majestade, que Deus guarde...	2 342					3					
Para a Rainha, que Deus guarde.....					2	4					
Para particulares..	104	707	771	162		416	45	21	38	306	29
Soma total.....	2 446	707	771	162	2	423	45	21	38	306	29

Bahia, 19 de setembro de 1758	GÊNEROS E MADEIRAS DA AMÉRICA								
	caixas de açúcar	feixos de açúcar	caras de açúcar	barris de açúcar	meios de sola	madeiras para os naus	toras de jacarandá	barris de mel	barris de farinha
Para S. Majestade, que Deus guarde...						205	48		
Para a Rainha, que Deus guarde	13								
Para particulares...		21	50	15	2 301			20	60
Soma total.....	13	21	50	15	2 301	205	48	20	60

FONTE: Ms. 3.654-3.655, Bahia, P.a.c., AHU.

(*) Esse navio partiu da Bahia, rumo a Lisboa, em 20/9/1758. V. sobre o assunto os Ms. 6.665, 6.667, Bahia, P.a.c., AHU.

(9) Ms. 19.739, Bahia, P.a.c., AHU.

Assim, a severidade com que os regimentos das frotas limitavam o tempo da permanência dos navios na Bahia, bem como o interesse que as autoridades tinham em obedecer a êles, complementado pela ameaça das punições em caso de inobediência, encurtando ao máximo as estadias, determinaram entre outros motivos curiosos problemas com a estiva do pôrto do Salvador.

Trabalho pesado, exigindo grande força bruta e numerosa mão-de-obra, sem o aparelhamento e os recursos portuários já então existentes na Europa, da estiva dependia, em grande parte a possibilidade de seguir o navio incorporado à frota, ou a tempo de apanhar a monção favorável, evitando com isso gastos maiores com o sustento da tripulação, os soldos, além do risco da deterioração das fazendas. Para a carga de tabaco, por exemplo, sabemos que eram necessárias tarefas como pesar os fardos, descosê-los e cosê-los novamente para permitir o exame da mercadoria, carregá-los até os barcos que os levassem a bordo, etc.

As conseqüências de maior dilação do navio no pôrto eram muito sérias para poderem ser negligenciadas. E êsses atrasos ocorriam, no entanto, de maneira continuada, e nem sempre residiam na estiva, pôsto que os engenhos de açúcar geralmente não podiam dispor da sua mercadoria para pronta entrega, dependentes que estavam das condições da viação regional ou local e das circunstâncias climáticas.

Desta maneira, sempre que tinham lugar as indefectíveis demoras, procurava-se sem êxito fácil apurar a quem cabia a responsabilidade, se ao produtor, ao encarregado do transporte, aos estivadores e trapicheiros ou aos próprios responsáveis pelos barcos, na preocupação de conseguir suas "liberdades". Eram recíprocas as incriminações durante os acareamentos.

O próprio governador via-se constrangido, muitas vêzes, a ir pessoalmente inspecionar os trapiches, desconfiado da falsidade nas justificações dos atrasos.

É bem verdade que o fazia "sem embargo de não me achar ocioso no serviço de Sua Majestade, que Deus guarde, e não ser esta diligência mui decente ao meu caráter"⁽¹⁰⁾. Premiam-no, entretanto, os abusos que se praticavam no cais. Dirigia-se, assim, em pessoa, a fim de que sua presença e autoridade conferissem o necessário respeito às ordens de severidade nos trabalhos da estiva.

(10) *Doc. Hist.*, vol. LXXIII, pág. 22.

Entre quererenar e atender à estiva, desde que as condições de trabalho fôsem favoráveis e o tempo ajudasse, os navios ficavam empatados pelo menos um mês. Todavia, conforme os meses do ano, essa demora podia ser bem maior, onerada que se via pelos problemas de transporte, mão-de-obra e chuvas.

O arqueio dos navios também era sempre fiscalizado, a fim de que eles não carregassem além de sua capacidade. Tal proceder era feito e pago “conforme o estilo”, devendo o capitão da embarcação prestar fiança perante o provedor da Alfândega.

A necessidade de desimpedimento das naus da Índia nascia invariavelmente da precisão de resguardarem-se os fardos da água ao mesmo tempo que, aliviadas dêstes e da tripulação, as embarcações podiam mais facilmente ser trabalhadas nos reparos, pelos operários e pelo aparelhamento dos estaleiros os quais na maioria das vêzes circulavam e ocupavam todo o espaço disponível a bordo. Assim, preservava-se a mercadoria em terra, enquanto o navio se apresentava mais leve e desembaraçado para o seu aprestamento⁽¹¹⁾.

Outro problema dos mais freqüentes que ocorria com as cargas do Oriente, quando no pôrto do Salvador, era o de sua baldeação.

Necessitado de permanecer em consêrto e, portanto, como acabamos de ver, livre da carga e dos tripulantes, o navio era empatado no arsenal, muitas vêzes durante um tempo em que suas mercadorias não podiam ficar em terra, sob pena de deterioração, além dos prejuízos advindos do retardamento na entrega. Noutras vêzes, fazia-se necessária a transferência da carga, pois devido a motivos imperiosos apresentava-se a contingência de fazer retornar o navio ao pôrto de partida, sem que pudesse cumprir o restante da viagem ao longo da Carreira, quer para o Reino, quer para o Oriente.

Este foi o caso da naveta *Nossa Senhora dos Remédios*, que necessitou voltar a Moçambique. Se o valor da carga de uma embarcação impossibilitada de prosseguir viagem o justificasse, não havendo na ocasião navios disponíveis para conduzirem-na ao seu destino, mandava-se urgente comunicação a Portugal, para que de lá viessem embarcações especialmente requisitadas.

(11) Ms. 555, Livro das Cartas Régias (1708), pág. 232, APE Bahia.

Isto se deu com a nau *Nossa Senhora de Jesus*, em 1610, a qual procedia da Índia. Para conduzir sua carga foram enviados à Bahia navios sob o comando do capitão-mor e fidalgo Feliciano Coelho de Carvalho, que recebeu um regimento onde era recomendada a navegação em conjunto e em direitura ao Salvador, prevendo-se, nesse sentido, tôdas as cautelas que o referido capitão devia tomar para evitar dispersão, perda e choques de suas embarcações, dada a relevância da missão que os trazia ao Brasil⁽¹²⁾. Essas recomendações atendiam-se também à volta.

A conveniência de transferir a carga de um navio para outro nascia, ainda, em certos casos, do fato de os armazéns do pôrto não oferecerem, no momento, espaço disponível ou condições mínimas de proteção à mercadoria necessitada de depósito. Também a falta de armazéns suficientes para recebimento das cargas muitas vêzes obrigava as autoridades a tomarem algumas casas para acomodar as mercadorias, enquanto se procedia ao consêrto do navio.

Mas o elenco de motivos que estimulavam a baldeação não parava aí.

Assim, havia bem maior demora a ser considerada entre descarregar, conduzir e acomodar a mercadoria em terra, do que transferi-la simplesmente para outro navio; isto ocorreu com o galeão *São Pedro de Rates*, cuja carga passou à nau *Rainha dos Anjos* que dêle teve de aproximar-se suficientemente a fim de que a tripulação dêste se encarregasse de entregar os fardos à tripulação da nau, responsável pela carga a partir do momento em que estivesse no seu convés ou amurada. Tal cuidado visava a evitar o possível descaminho, originário de escusos entendimentos entre os marinheiros.

Dessa transação, o contramestre da nau teria por obrigação assentar no livro do portaló tôdas as fazendas e gêneros recebidos, enquanto o contramestre do galeão daria saída em tudo, de maneira idêntica, conferindo ambos à noite a carga transferida durante o dia e assinando nos dois livros⁽¹³⁾.

A disciplina legal sôbre as baldeações dos navios da Carreira era numerosa, pois geralmente era exarada diante de cada caso. Conseguimos examinar um alvará de 17 de janeiro de 1783 no qual a rainha, visando a "animar o" *Commercio e Navegação da Asia*", concedia permissão aos navios portugê-

(12) Ms. 51-viii-21, fls. 94, 98, Bib. Ajuda, Portugal.

(13) *Doc. Hist.*, vol. viii, pág. 97.

ses da Carreira que se destinassem a Goa e Macau para embarcarem nos portos do Brasil aguardentes, açúcares e outros gêneros com exceção do tabaco, pagando até 4 % de baldeação (14). Idênticos direitos gozariam os gêneros embarcados nos dois portos asiáticos e destinados a Lisboa. Só para os gêneros procedentes da Europa que se transportassem para Goa, quando desembarcados no Brasil para seu consumo ou reexportação, não se concedia a baldeação.

O alvará já citado, de 1783, dá-nos inclusive a entender que graças ao direito de baldeação deveria haver navios que faziam o trajeto Oriente-Brasil-Oriente, sem estenderem sua viagem à Metrópole, pagando apenas uma vez o direito de baldeação de 4 % (15).

Praticava-se tanto a baldeação pura e simples de um navio para o outro, como também a repartição da carga de um navio entre vários outros, principalmente quando as demais embarcações, em condições de receber a carga, tinham apesar disso, pouco espaço disponível.

Foi o que se deu quando a naveta *Nossa Senhora dos Remédios de Baçaim*, que, em Moçambique tomara da nau *Graça*, em transferência, uma carga de pimenta, recebeu ordem na Bahia, em 28 de julho de 1664, para repartir a referida mercadoria entre os navios da Armada da Companhia Geral, que estavam de partida, com destino a Portugal (16). É claro que era levada em conta e aproveitada nesses casos a oportunidade de partida da frota.

Cargas como essa de pimenta exigiam cuidados especiais, pois a travessia marítima encerrava sempre graves riscos para a conservação da mercadoria, sujeita às intempéries, umidade e mau acondicionamento. Geralmente chegavam ao pôrto do Salvador a pedir das autoridades providências imediatas a fim de salvá-las de total perda, dadas as condições do navio a fazer água ou em pior situação.

Foi uma carga dessa mercadoria que, vinda em 1663 da Índia e ameaçada de deterioração, deu ensejo às providências e precedentes especiais a que aludimos. Como essa pimenta pertencia a compradores particulares que tinham procuradores autorizados na -Bahia, o governador atendeu às suas petições,

(14) Alvará de 17 de janeiro de 1783 (v. Bibliografia). Sôbre o mesmo assunto vide *Ms.* 121, vol. 135 das Cartas do Governo, APE Bahia.

(15) Alvará de 17 de janeiro de 1783 (v. Bibliografia).

(16) *Doc. Hist.*, vol. VII da série, pág. 184.

entregando-lhes os fardos de pimenta para o necessário e indispensável benefício, pagando êles entretanto à Fazenda Real os direitos que deveriam ser pagos pelos proprietários. Ademais, êles não se eximiriam de atender os direitos que recaíssem sôbre a mercadoria impossibilitada de ser enviada para o Reino vendendo-a no Brasil. A Portugal remeter-se-ia apenas o que não conseguisse colocação aqui⁽¹⁷⁾.

Vêzes houve em que por diferentes motivos os navios do Oriente viam-se obrigados a descarregar em locais relativamente distantes das costas brasileiras e as autoridades precisavam então providenciar o transporte dessas cargas até o pôrto do Salvador, de onde seriam, por sua vez, remetidas para o Reino. Em oportunidades mais raras, a carga era transportada diretamente do local da ocorrência para o Reino, porém geralmente em navio enviado do Salvador, como aconteceu com a nau *Conceição*, cuja carga, deixada na ilha de Santa Helena, foi de lá levada para Portugal⁽¹⁸⁾.

Compreendemos daí o complexo prolongamento do sistema de transportes em relação à Carreira, permitindo intenso intercâmbio entre os seus navios e aquêles que pertenciam à Armada Real ou às Companhias de Comércio. A carência de embarcações, o seu mau aparelhamento, os prejuízos das dilações e as condições dos portos, entre outros motivos, tornaram essa prática não só extremamente proveitosa, mas até indispensável.

Eram minuciosos os aprestos dos navios para a partida, principalmente quando se destinavam ao Reino de volta do Oriente exigindo das autoridades de terra providências especiais que chegavam a prejudicar outros setores administrativos, como o próprio e importante serviço de envio de correspondência, que encontrava na "fadiga de expedir um navio para o Reino", motivo suficiente para não ser atendido.

Respigam-se a cada passo na correspondência trocada com a Metrópole alusões à preocupação que o aprestamento dos navios trazia às autoridades. Aqui, era o governador-geral quem felicitava um capitão-mor pelo "grande cuidado e trabalho que lhe havia de causar a expedição da frota dêsse pôrto, de que nunca se pode livrar quem governa"⁽¹⁹⁾, acolá encontramos a mesma autoridade a questionar sôbre o assunto com os minis-

(17) *Ibidem*, pág. 116.

(18) *Ibidem*, vol. xv, da série, pág. 238.

(19) *Ibidem*, vol. xl, pág. 87.

tros do Conselho Ultramarino, e assim por diante, mostrando que as dificuldades com a estiva chegavam até a absorver mais o tempo e a preocupação dos mandatários coloniais do que as peripécias com os indígenas ou os conflitos entre colonos e jesuítas, desde que a solução para aquelas tinha prioridade sobre estes últimos problemas.

Provam ainda a primazia que estamos apontando o fato de não hesitar a autoridade em lançar mão de diferentes importâncias, muitas delas consideradas intocáveis, como era o caso do dinheiro da obra pia do Reino, para atender as despesas com a estiva das naus da Índia. Assim, era comum valer-se dos fretes oriundos dos negros escravos vindos de Angola, muitas vezes nos próprios navios do Oriente, do pagamento pelo transporte do açúcar por eles, ou do dinheiro do contrato das baleias, etc.

Quanto ao regime de trabalho na estiva, como não podia deixar de ser, gozava de privilégios e tolerâncias no tocante à jornada de serviço. Dêsse modo, conforme o movimento acusado pelos trapiches, a autoridade eclesiástica chegava a autorizar, excepcionalmente, os caixeiros a trabalhar nos domingos e dias santos⁽²⁰⁾, e a permissão repetia-se por ocasião da aproximação do inverno, quando as condições de trabalho se tornavam mais difíceis, caindo seu rendimento.

Outro aspecto interessante das oportunidades comerciais que a Carreira da Índia ofereceu ao pôrto do Salvador foi o das tentativas particulares de negociantes e outros interessados em participar dela. Capitalistas e homens de negócios eram atraídos pela iniciativa oficial ou voluntariamente se apresentavam para a empresa.

Na própria Carreira a permissão para que particulares, ainda que estrangeiros, figurassem integrando os comboios datava do início do seu comércio.

Casas comerciais, principalmente italianas e alemãs sempre manifestaram interesse nisto logrando concessões tanto para a compra de especiarias e pau-brasil quanto para participação no comércio de outros produtos⁽²¹⁾.

Relatamos a seguir dois casos que melhor esclarecem essas tentativas de introdução da iniciativa particular nos interesses da Carreira.

(20) *Ibidem*, vol. LIV, pág. 131.

(21) *História da colonização portuguesa no Brasil*, vol. III, nota no rodapé, pág. II (Introdução).

O primeiro é de iniciativa oficial: em carta datada de 21 de março de 1691, el-rei estudava a possibilidade da criação de uma Junta do Comércio da Índia, sob a forma de Companhia de Comércio, objetivando a conservação do Estado da Índia. Seriam atraídos para ela todos vassallos que possuíssem capitais, ainda que não se dedicassem habitualmente ao comércio, compreendendo os reinos e conquistas portuguesas.

Reunidos por esse motivo a convite do governador, os “baianos de cabedal”, não se convenceram, entretanto, com os argumentos reais, pois que se conseguiu levantar apenas 9:950\$000 réis, quantia julgada insuficiente diante da cota prevista para a Bahia. Alegavam os “capitalistas” que no momento sofriam grande falta de dinheiro. Assim, pouco mais se logrou além do oferecimento de um cidadão que se prontificou a entregar à Junta 7\$000 réis anuais em rolos de tabaco, a preços mais compensadores, em troca da concessão que el-rei lhe desse da mercê do fôro de fidalgo⁽²²⁾.

A relativa retração dos baianos não impediu contudo que a iniciativa real vingasse, pois a 18 de março de 1693 escreveu o monarca ao governador-geral dando notícias sobre a constituição da pretendida Junta do Comércio Geral da Índia. Contribuíram para sua organização, prestando-lhe assistência, “capitalistas” e pessoas práticas no comércio do Oriente. É que as condições iniciais impostas à incorporação dos capitais privados foram aliviadas de encargos sobremaneira onerosos que estavam afastando os possíveis interessados.

Para esse início da empresa os capitais brasileiros não compareceram. Como já vimos, a crise de moeda pela qual passava a Colônia, incluindo dinheiro miúdo, isto é, moedas de pequeno valor para movimentar o comércio limitou ou até impediu o subsídio brasileiro. Agravou o fato de um lado o retraimento do mercado mundial consumidor do açúcar em relação ao Brasil, atraído pelo advento da economia açucareira antilhana, que a partir do século xvii prejudicou e arruinou a classe mais indicada para investir na Junta do Comércio Geral da Índia, a dos senhores de engenho, e de outro os negócios internos malparados na Colônia.

Entretanto, a esperança de melhor situação futura, a possibilidade de remessa de numerário do Reino, permitindo assim o desfôgo dos negócios coloniais, ou ainda a pressão dos interesses reais, levaram o governador meses após, em 22 de julho

(22) *Doc. Hist.*, vol. xxxiii, págs. 362 e segs.

de 1693, a renovar o aliciamento dos tais baianos de cabedal e experiência⁽²³⁾.

Neste segundo ensejo surgiu entretanto nova dificuldade, pois que os brasileiros suspeitavam “da inteireza, e procedimento da Junta, por ser nesse Reino tão longe donde êles assistiam, e que seus procuradores não seriam bastantes para lhe cobrarem o procedido do rendimento do seu dinheiro”⁽²⁴⁾.

Assistia razão aos produtores e comerciantes brasileiros, pois se achavam escarmentados com as vicissitudes já sofridas por ocasião de iniciativas anteriores. Nesse sentido, reconhecia o governador que seria preciso “muita manha”, para conseguir atraí-los à nova aventura.

Foi assim praticamente ausente ou infrutífera a colaboração dos capitais coloniais nesse empreendimento, apesar dos esforços do governador que, solicitando as maiores escusas por não atender *in totum* ao apêlo real, confessava sentir que o não pudesse “remediar com o sangue das minhas veias”.

O caso que para cá trouxemos e que não deve ter sido único mostra que, embora indiretamente, foram muitas vêzes de vulto os recursos coloniais empatados no comércio da Carreira, como sobejamente provamos ao longo dêste trabalho. A extensão dessa colaboração, através da participação direta de capitais, não chegou a corresponder às necessidades e expectativas metropolitanas.

Essa limitação nascia das próprias e freqüentes injunções que sofria a orientação da política portuguesa em relação à associação dos particulares no comércio do Oriente. Os interesses dos últimos estavam sujeitos à instabilidade dessa orientação que por sua vez era determinada por um complexo de fatores político-econômicos.

A franquia do comércio, por exemplo, não deixou de ser aventada em diferentes oportunidades. Em 14 de janeiro de 1699, representa um súdito sôbre a concessão do comércio metropolitano com a África, Brasil e Ásia, lembrando que tal medida beneficiaria os interessados tanto de Portugal quanto do Brasil, colocando-os em igualdade de condições com outros países que navegavam livremente pelos mares do Oriente. Re-

(23) O referido convite não se fêz, como era natural, apenas em relação aos baianos, como nos mostra a Carta Régia de 18 de março de 1693, que com a mesma finalidade se dirigira aos capitalistas do Rio de Janeiro (cf. *Pub. AN Rio*, vol. 1, pág. 68).

(24) *Doc. Hist.*, vol. xxxiv, págs. 140 e segs.

corda ainda o signatário que nunca fôra feita essa concessão, motivo pelo qual um comércio rendoso e que oferecia grande perspectiva de expansão, como o do tabaco, fôra sempre limitado. Embora reconheça que êsses roteiros marítimos eram demorados e bastante trabalhosos supunha que o privilégio, uma vez concedido, não deixaria de atrair grande número de interessados⁽²⁵⁾.

Em 1702, portanto três anos depois da representação a que aludimos, temos conhecimento que el-rei atendeu a um pedido dos homens de negócio do Salvador, concedendo-lhes licença para comerciar diretamente com a Índia, mediante o envio anual de três navios, que deveriam ter, como encargo, apenas o compromisso de levar cada qual quarenta homens, e pagar no Salvador os mesmos direitos que, costumeiramente, eram pagos pelos gêneros carregados em Lisboa.

Entretanto, o texto original dessa licença foi alterado com novas exigências, que acabaram por levar os interessados a desistir dos benefícios dela decorrentes.

O segundo caso interessante que nos mostra a atração exercida sôbre os interesses particulares pela Carreira da Índia em relação ao Brasil teve lugar no decurso do descobrimento de metais preciosos no sertão brasileiro, atraindo aventureiros interessados em valer-se do comércio que o roteiro propiciava para seus contactos clandestinos. O caso que a seguir se aborda é típico como tentativa de penetração no tráfico ilegal do ouro.

Num documento, infelizmente sem data, dois catalães, João e Paulo Martins, propunham-se formar uma Companhia para Macau e China, com finalidade comercial. Aparentemente não reivindicavam privilégio na concessão pois ficava el-rei com a faculdade de oferecê-la na mesma forma de negócio a outros interessados que porventura se apresentassem.

Pretendiam os requerentes comerciar desde o Cabo Camorim e as ilhas do Japão e Molucas, além do que lhes fôsse facultada a venda livre de suas fazendas em qualquer pôrto do Brasil e demais conquistas portuguesas, comprometendo-se a pagar o direito de 10 % a el-rei e as "miudezas" costumeiras⁽²⁶⁾.

(25) Ms. 1.720-51-viii-40. fl. 61, Bib. Ajuda, Portugal.

(26) Ms., Papéis vários, t. 32, cód. 832 (K VIII 10), fls. 349-351, Casa de Cadaval. Embora os pareceres contrários às pretensões dos requerentes alegassem que as fazendas reais deviam pagar 20 % de direito no Brasil, sabe-se que pelo menos no século XVIII os direitos que recaíam sôbre as fazendas orientais em nossas alfandegas eram de 10 % (*Doc. Ultr. Port.*, vol. IV, pág. 108).

Essa pretensão deve ter ocorrido em 1715, pois a 22 de julho desse ano, o provedor e oficiais da Casa da Índia davam, naturalmente a pedido, uma informação sobre a Companhia em questão.

O parecer é inteiramente desfavorável, visto que nessa pretensão os informantes nada encontraram que interessasse quer ao desenvolvimento do comércio quer à Fazenda Real, senão aos requerentes.

Concluem que o privilégio da Companhia de poder negociar com toda a parte, acabaria por debilitar consideravelmente o comércio do Estado da Índia, promovendo, outrossim, concorrência às mercadorias trazidas do Oriente nos navios reais.

Havia ainda a considerar que os direitos que se propunham atender os peticionários constituíam um lôgro, pois se pretendia reduzir as taxas, uma vez que pediam dez por cento, quando as fazendas reais pagavam mais de vinte por cento!

Por último lembravam que se nas próprias naus reais da Carreira da Índia era possível e freqüentíssimo o descaminho de fazendas motivado particularmente pela facilidade que tinham seus oficiais em vender na Bahia “as fazendas de suas liberdades”, era de esperar-se que as embarcações da referida Companhia conseguissem também furta-se à declaração das fazendas que conduziam perante as alfândegas e feitorias a que tivessem de submeter-se, com o fim de comerciá-las clandestinamente (27).

Na mesma época das pretensões dessa Companhia vale lembrar que a 19 de outubro de 1715 publicava a *Gazeta de Lisboa* notícia sobre a presença na Bahia e no Rio, de navios estrangeiros que com diferentes pretextos haviam introduzido naqueles portos muita mercadoria da Índia, levando em troca muito ouro e tabaco (28).

Indeferindo portanto o pedido, não se esqueciam ainda de considerar a naturalidade dos requerentes que, com toda a certeza, estavam de olho mais no ouro do Brasil, do que em qualquer outra finalidade (29).

A êsse despacho desfavorável seguiu-se ainda o Conselho Ultramarino, que em 9 de maio de 1716 teve oportunidade de manifestar-se também contrário, usando mais ou menos idên-

(27) *Ms.*, Papéis vários, t. 32, cód. 832 (K VIII 10), fls. 356-357, Casa de Cadaval.

(28) *Gazeta de Lisboa*, 19 de outubro de 1715.

(29) *Ms.*, Papéis vários, t. 32, cód. 832 (K VIII 10), fls. 356-357, Casa de Cadaval.

ticos argumentos, acrescidos de que consideravam tal pretensão inviável mesmo a nacionais e, portanto, muito mais a estrangeiros. Idênticamente à Casa da Índia, não encontrou o Conselho nos doze artigos do requerimento nenhum que beneficiasse a Fazenda Real⁽³⁰⁾.

Não foi outra a opinião do provedor e dos deputados da Mesa do Bem Comum do Comércio, que chegaram a chamar, irônicamente, de “nímia caridade” aquela dos estrangeiros para com os mercadores do Brasil. Destacam o artigo no qual os requerentes pretendiam que os gêneros conduzidos por êles aos portos do Brasil fôsem reduzidos a ouro, como também encontram motivos para censurar o privilégio pleiteado pelas embarcações da Companhia para navegarem fora da frota.

Desmentem ainda a afirmação dos requerentes de que a Companhia de Macau, concedida por el-rei àquela Mesa (Mesa do Bem Comum do Comércio) pelo espaço de dez anos já se achasse extinta.

Datando de 23 de maio de 1715, êsse conjunto de pareceres desfavoráveis deve ter bastado para sepultar mais essa tentativa de obtenção de privilégios particulares na Carreira da Índia.

Por outro lado, a concessão da participação no tráfico comercial dentro da Carreira a armadores estrangeiros, como ocorrera desde cedo com o florentino Bartolomeu Marchione, por exemplo, foi prática comum. No Brasil não faltou quem tentasse fretar navios para as Índias, como foi o caso do castelhano Pedro de Baldes, que o fêz em Pernambuco. Não foi entretanto bem sucedido, pois acabaram assenhoreando-se do seu navio, tendo êle fugido com o dinheiro do frete, recurso que lhe permitiu comprar couros, para levar a Sevilha. A fuga foi cheia de peripécias, pois arribou ao Rio de Janeiro, de onde seguiu para Angola, acabando por dar com os costados na prisão de São Paulo de Luanda em 1617⁽³¹⁾.

A participação de particulares no comércio da Carreira é que deve ter sido um dos motivos da concorrência de preços em relação às mercadorias que vinham por conta e risco de el-rei e que, muitas vêzes, não encontravam aceitação fácil pelo seu alto custo perante o fraco poder aquisitivo dos colonos, como se deu com a carga trazida em 1759 pela nau *Santo Antônio e Justiça*.

(30) Ms., Papéis vários, t. 32, cód. 832 (K VIII 10), fls. 356-357, Casa de Cadaval.

(31) Livro primeiro do governo do Brasil, págs. 140 e segs.

A fazenda que trazia essa nau fôra enviada em lugar de pimenta, pois a falta desta é que determinara a autorização de el-rei para que os administradores do Estanco Real do Tabaco de Pó do Estado da Índia (30/1/1759) remetessem a fazenda daquela administração para o provedor-mor da Fazenda Real do Estado do Brasil.

Tomadas pelo provedor, a mando do governador, tôdas as providências no sentido de se evitar qualquer descaminho, bem como de alcançar boa colocação para a mercadoria, aquela autoridade averiguou entretanto que as fazendas vieram do Oriente por preço muito alto, o que acrescido dos trinta por cento de pagamento de direitos devidos às Alfândegas de Goa e da Bahia, atingiu importâncias proibitivas para a bôlsa dos colonos do Brasil⁽³²⁾.

Diante disso determinou o provedor que as fazendas retornassem à nau, a fim de seguirem para a Côrte, uma vez que os lançadores declararam que os particulares eventualmente interessados na sua compra tinham conseguido mercadoria idêntica, de igual qualidade, por preço muito menor⁽³³⁾.

(32) Ms. 4.613-4.620, Bahia, P.a.c., AHU.

(33) Dado o interesse que encerra o seu texto, para as considerações que estamos fazendo a propósito do comércio de produtos orientais na Bahia, transcreveremos a seguir o *Térmo* que foi lavrado a propósito da decisão do provedor-mor de devolver as fazendas. Na transcrição vertemos para linguagem e ortografia atuais.

“ T E R M O ”

Aos oito dias do mês de junho de 1759 anos, nesta cidade do Salvador, Bahia de Todos os Santos, na Ribeira das Naus e Casas de S. M., onde vive e mora o provedor-mor, proprietário da Fazenda Real dêste Estado, Manuel de Matos Pegado Serpa, fidalgo da casa de S. M. e cavaleiro professo na ordem de Cristo, aí estando presente o desembargador Luís Rabelo Quintela, procurador da Coroa e Fazenda, mandou o dito provedor-mor vir à sua presença a Antônio Pires Monsão, Luis da Silva Pinto, Manoel João Viana, Feliz Manuel Dias, Manuel de O. Freire, Luis Coelho Ferreira, Bernardo da Silva Costa e João Luis de Deus, todos homens de negócios desta Praça, que comerciam com fazendas da Índia, aos quais foram mostradas tôdas as fazendas, que do Estado da Índia vieram na presente nau *Santo Antônio e Justiça*, por conta de S. M., e sendo vistas pelos referidos homens de negócios, entraram no ajuste delas pela pessoa do dito Luis da Silva Pinto, oferecendo os preços seguintes:

Para cada corja de cadeados azuis de 19 côvados, a 58 mil réis ...	58\$000
Para cada uma corja de zuartes, 8 mil réis	8\$000
Para cada corja de folhinha, a 8 mil réis	8\$000
Para cada corja de corbandéis a 68 mil réis	68\$000
Para cada uma corja de cadeas, 15 peças a razão de 70 mil réis a corja, que são de 24 côvados	70\$000
Para cada corja de chita de balagarte a 16 mil réis	16\$000
Para cada corja de Saraças, a 12 mil e oitocentos réis	12\$800
Para cada corja de panos de cafres, a 12 mil e oitocentos réis ...	12\$800
Por 10 peças de cassas de mil flôres, a 9 mil réis a peça	9\$000

As mercadorias orientais que entravam no Brasil, principalmente através do pôrto do Salvador, apresentavam considerável variedade e atingiam cifras respeitáveis na balança comercial da Colônia, mesmo considerando globalmente o comércio do império português.

Assim, é ainda a nau *Santo Antônio e Justiça*, cuja carga arrolamos que dois anos antes da viagem, nos vai fornecer outro exemplo de variedade e volume de mercadorias desembarcadas na Bahia.

Do livro da receita que resultou da dízima recaída sobre as referidas mercadorias foi possível relacionar, entre outras coisas, o seguinte material: figuras de barro; pratos e tigelas

E instando o dito provedor-mor para que excedessem dos sobreditos preços, responderam-lhe que por menos já tinham comprado estas fazendas aos particulares, o que visto pelo dito provedor-mor, e com parecer do dito desembargador procurador da Coroa e Fazenda, determinou-se não ter conta a S. M. a venda dos gêneros declarados e mandou de tudo fazer este termo, que assinou com o dito desembargador-procurador da Coroa e Fazenda, Luís da Silva Pinto. Eu, Luís Pereira Franco, oficial da Fazenda Real o escrevi, Antônio Pereira da Silva, escrivão da Fazenda Real o fiz escrever e assinei. Pegado. Rubrica do procurador régio. Antônio Ferreira da Silva. Luís da Silva Pinto. Está conforme. Bahia, agosto três de mil setecentos, cinquenta e nove. Luís Pereira Franco. (a) Manuel de Sousa Guimarães".

A lista das fazendas que a nau conduzia é numerosa e variada. Sobre o seu custo em Goa é que recairiam os 30 % de direitos que deveriam pagar. Transcrevemo-la também pelo interesse que se terá em conhecer os gêneros de tecidos orientais que eram colocados no Brasil. Apenas nesta lista que é datada da Bahia em 11 de junho de 1759, respeitamos e grifamos a grafia dos nomes dos tecidos, conforme o texto, pois geralmente as adulterações das palavras são da responsabilidade do copista, o que dificultou sobremaneira a nossa pesquisa para estabelecer suas significações.

Eis como está redigida a relação das fazendas da Índia, vindas por conta e risco da Fazenda Real, e que estão com os respectivos preços que foram propostos para a sua venda:

Por uma corja de <i>cassas rachadas de falaz</i> em	261\$300
Por meia corja de <i>cassas de flora mormote</i> em	146\$250
Por meia corja de <i>cassa mil flores</i> em	169\$650
Por uma corja de <i>Doriaz de 40 mãos</i> em	214\$500
Por uma corja das ditas de melhor qualidade em	234\$000
Por meia corja de <i>cassas tapadas de flores, de 40 mãos</i> em	302\$250
Por uma corja e 15 <i>Amamos a</i>	147\$225 a corja
Por 10 corjas de <i>cassas brumas a</i>	104\$325 a corja
Por 16 corjas de <i>Senas a</i>	69\$225 a corja
Por 52 corjas em <i>folhiñas a</i>	18\$915 a corja
Por 16 corjas de <i>borralhos a</i>	7\$215 a corja
Por 22 corjas de <i>corbandeis a</i>	73\$125 a corja
Por 3 corjas e meia de <i>cadeaz de riscas verdes a</i> ...	73\$905 a corja
Por 9 corjas e meia de <i>Paricaez copóz a</i>	39\$585 a corja
Por 20 corjas de <i>cadeaz de 19 covados a</i>	63\$765 a corja
Por 1 corja e 15 <i>cadeaz de 24 covados a</i>	85\$020 a corja
Por 7 corjas e meia de <i>chita de balagarte, marca grande a</i>	18\$525 a corja
Por 4 corjas de <i>Sarassas do dito pôrto a</i>	17\$160 a corja
Por 4 corjas de <i>panos de Cafres do mesmo a</i>	15\$505 a corja
Por 12 corjas de <i>Zozuartes da 1.^a e 2.^a sorte a</i> ...	100\$425 a corja
Por 30 corjas de <i>linhas Patawor a</i>	56\$160 a corja

esmaltadas; mesas de louça dourada; aparelhos de chá; pratos de guardanapo; aparelhos de café; “covilhetes” de tampa (34); bules de barro; louça grossa de Macau; carpideiras pequenas de cobre esmaltadas; bengalas sem castão; chávenas com seus pires; frásqueiras; porcelanas diversas; pratos de cozinha; tabuleiros de charão; escrivaninha de louça; “cunhetes” (35); jarras “atabacadas” (36) e esmaltadas; “inxoens” atabacadas; escrivaninhas de metal esmaltado; cana da Índia com castão de ouro esmaltado; coroas de rezar de “Ambaque”; incenso; pimenta; chá; canela fina; figuras de leões; “bisvotes” (37); cobertas de balagate; lenços de algodão; “gargarazes” finos da Costa; peças de “precalos” (38), cortes de véstia de meias, linhas, chitas, lenços de morim, colchas de cetim bordadas, forradas e franjadas; peças de linha de “Surrate”; peças de linha de Diu; peças de linhas coromandéis; chitas de balagate; panos de café; chita da Costa; cetim bordado, panos de zuarte; peças de linhas cadeas, folhinhas, “burrinhos”; ramos de folhinha, chitas de Damão, etc.

A relação vem assinada por vários funcionários e datada da Bahia. Vê-se desde logo que se tratam de tecidos orientais, sobretudo de diferentes espécies de *cassas*, isto é, tecidos transparentes, finos, de linho ou algodão. São os tecidos realmente, as mercadorias orientais de mais larga aceitação no Brasil. A sua quantidade é sempre medida pela *corja*, que equivalia a vinte. A nossa pesquisa em dicionários antigos e modernos não conseguiu encontrar a significação das *cassas* que o texto menciona serem de *falaz*, de *flora*, *mormote* e *mil flores*. O mesmo se deu com inúmeras outras palavras, como *Amamos*, *borrinhos*, *Paricaez copóz*, *corbandeis* e linhas *Palavor*. Deixamos praticamente de consignar aquelas cuja significação encontrada nos dicionários não indique tratar-se de tecido, uma vez que o próprio texto do documento em seu preâmbulo adverte que a carga era composta de *roupas*.

As demais palavras, cuja significação encontramos, são: *Doriaz*, que deve ser *dórea*, fazenda de algodão da Índia; *Cadeaz* é *cadeá*, um tecido de algodão que se exportava da Índia no século xviii; *Chita de balagarte*, a palavra *chita*, na época, indicava o pano pintado vindo da Índia. *Balagate*, e não *balagarte*, como diz o texto, era pano grosseiro da Índia, pintado de branco e azul. BLUTEAU diz: “He o nome de huma lançaria de varias castas. Há Balagate estreito, grosso, crú, fio de ouro”, etc.; para *Sarassas*, a explicação de BLUTEAU é mais completa: “Saraça he num genero de pannos, que vem de Cabo Verde, e do Maranhão, pintados como chita, e servem de cubrir bofetes, camas, & c. Ordinariamente são pintados de vermelho. Os da Índia são pintados de negro com bordas vermelhas, vem de S. Thomé, e servem às Portuguezas em lugar de mantos; ha saraça que custa trinta mil réis”; *Zozuarte* deve relacionar-se com *zuarte* que é um gênero de lançaria de algodão, que vinha do Oriente.

Vê-se, portanto, que muito pouco conseguimos elucidar.

(34) “Covilhete” é um pires chato que serve para doce.

(35) “Cunhete” é um caixote ou barrilete. Servia para acondicionar mercadorias, especialmente para guardar passas e figos.

(36) “Atabacado” deve ser da côr do tabaco.

(37) “Bispote” é o vaso de noite, para urinar, bacio ou penico.

(38) “Pecal” talvez refira-se a “percal” tecido de algodão fino, muito tapado e liso.

O contrato dessas mercadorias que foi arrematado por José de Amorim, deu de receita o total de 2:302\$741 réis⁽³⁹⁾.

Torna-se difícil avaliar o vulto da mercadoria de importação, procedente do Oriente, que era colocada no Brasil através do Salvador diante da falta de dados estatísticos. Entretanto, as três cifras que apontamos a seguir mostram que o total de mercadorias provenientes do Oriente era sempre o mais alto que entrava na Bahia, em comparação com as demais capitânias brasileiras.

Em 1796, o total de produtos da Ásia importados pela Bahia, atingiu 341:627\$955 réis, sendo o maior de todos os demais apresentados pelos domínios portugueses ultramarinos⁽⁴⁰⁾. Dois anos depois êsse total caiu para 280:384\$400 réis⁽⁴¹⁾, enquanto que no início do século seguinte essa importação ascendia a 296:449\$270 réis⁽⁴²⁾, continuando a ser o total de mercadorias orientais o mais alto que entrava na Bahia.

Permitindo-nos avaliar a aceitação que alcançavam os produtos orientais na Colônia, êsses dados nos levam entretanto a algumas reflexões, principalmente pelos totais que atingem.

Importâncias tão altas implicam, supostamente, grande quantidade de mercadorias. Embora relevando-se a precariedade dos elementos informativos com que lutamos em nossas pesquisas, é possível verificar pela sua variedade e natureza que entre os produtos que os navios do Oriente despejavam no Salvador predominavam os tecidos destinados ao vestuário e aos arranjos de casa, sendo o demais constituído por artigos de adorno, especiarias, pedras preciosas, produtos secundários

(39) Cód. 682, Conselho Ultramarino, AHU.

(40) J. Bacelar BEBIANO, *O pórtio de Lisboa*, págs. 164-165.

(41) *Cartas de Vilhena*, vol. 1, pág. 54. V. também Ms. 18.378, Bahia, P.a.c., AHU. No "Mapa da importação dos produtos e manufaturas do Reino e de outros portos do Brasil, África e Ásia, na capitania da Bahia, no ano de 1798", manuscrito que encontramos no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, embora de difícil leitura no microfilme, conseguimos identificar várias mercadorias orientais compreendidas no total de 280:384\$400 réis a que ascendeu sua importação. Assim temos entre outras coisas: búzios, "cadea balagate", "cadea surrate", lacai, coromandéis, chitas de Surrates, damão e guzarete, cobertas ordinárias, cravo, canela, chales, dotins, gangas, lenços ordinários, louça de chinchia, linhas surrate e de Diu, panos de cafre, pimenta, sédas, zuarte. Vide também o "Mapa de Mercadorias importadas no ano de 1801", que inclui ainda os anos de 1798, 1799 e 1800 (*Ms.* 23.562, Bahia, P.a.c., AHU). Neste último Mapa as cifras divergem das outras que citamos anteriormente. Assim êle consigna: em 1798, 548:657\$380 réis; em 1799, 540:474\$033 réis; em 1800, 138:518\$700 réis, e em 1801, 35:423\$500 réis, importâncias essas que parecem incluir tôda a importação do Reino feita do Oriente.

(42) J. Bacelar BEBIANO, *op. cit.*, págs. 172-173.

e até supérfluos, cujo consumo necessariamente devia restringir-se às camadas mais abonadas da população colonial, o que equivale a referir-se à sua flagrante minoria. Outro exemplo da variedade da carga é o da nau *São José*, que procedente da Índia ancorou no Salvador em 12 de maio de 1758, trazendo além de suas liberdades, a seguinte carga: pipas de Araquim, fazendas sêcas, diamantes e grande quantidade tanto de pimenta como de “porsolana, que hé adroga que mais facilmete se vende nesta terra” (43).

No tocante aos tecidos é de considerar-se que respeitável percentagem, de inferior qualidade devia destinar-se a vestir a parte obreira da população, que mesmo assim não representava mercado consumidor dos mais expressivos se tivermos em conta os andrajos em que andavam os cativos.

Em todo caso, devíamos representar, considerada a totalidade populacional (44), e o poder aquisitivo da minoria, um mercado consumidor nada desprezível para a Carreira, ainda que a nossa condição exportadora fôsse muito mais requestada. Por sua vez, faz-se mister lembrar ainda em contrapartida que o poder aquisitivo quantitativamente considerado, isto é *per capita*, era inexpressivo, pois a massa humana comprimida nas grandes propriedades rurais não ocupava lugar no mercado, desde que o que lhe era fornecido (uma insignificância em alimento e roupa) não representava aquisição direta, mas arbitrária distribuição feita pelo senhor para manter o mínimo ou a desejável resistência para o trabalho.

Resta-nos assim uma camada privilegiada da população, numéricamente pequena e composta quase exclusivamente de proprietários rurais, além dos que compunham o restante do comércio, representados de um lado pelos bufarinheiros que promoviam a circulação de pequenas riquezas e dos modestos estabelecimentos situados num ou outro centro urbano, e de outro lado pela população livre que se entregava à atividade profissional, à incipiente manufatura doméstica e ao artesanato e a pouco mais, que dava oportunidade a um contingente inexpressivo nessas transações.

Aliás, as áreas e atividades econômicas que lograram formar camadas sociais dotadas de mais alto poder aquisitivo não

(43) Ms. 3.488-3.490, Bahia, P.a.c., AHU.

(44) A população do Brasil em 1600, deve ter alcançado 100.000 habitantes. Um século depois estaria por volta de 300.000, ao passo que para 1800 se calcula o total ao redor de 3.250.000. Dêsses totais haveria em 1600, cêrca de 30.000 de origem européia e em 1700 cêrca de 100.000.

são as mesmas, como se sabe, nem têm lugar numa mesma época. Assim, nos séculos xvi e xvii teremos sobretudo a aristocracia da zona açucareira nordestina como o mercado de mais alta potencialidade para a aceitação dos produtos orientais, enquanto que no século xviii teremos já nas Minas Gerais uma concentração populacional e de recursos graças à mineração, que competirá com os senhores de engenho nordestinos na aquisição das mercadorias do Índico. Não obstante, o que aí ficou dito repousa num plano bastante conjectural, uma vez que não conseguimos documentar a colocação dessas mercadorias nas áreas citadas.

Assim considerados esses valôres que geralmente deviam estar muito aquém da realidade, seriam êles suficientes para justificar as cifras atingidas pela importação de produtos orientais? Parece-nos que não. Mesmo consideradas as especiarias importadas, não tinham elas no Brasil tanta receptividade como na Europa, inclusive pelos seus sucedâneos aqui encontrados e pela dieta alimentar diversa, que aqui se ia caracterizando.

Ficam-nos, dessa maneira, uma série de interrogações não facilmente respondíveis. Seriam, realmente, tão altas as quantidades de mercadorias aqui consumidas? ou o total da importação foi alto pelo preço excessivo que o produto alcançava entre nós?

Ainda que a camada da população livre, representada por brancos, índios e até negros, compusesse um contingente cujas proporções comportava a absorção das quantidades de tecidos importados do Oriente, o que não se dava em realidade, é preciso considerar a larga escala da importação de diversos gêneros de linhos, sarjas, estofos de lã e sêda, flanelas e outros panos que, na mesma época, isto é, nos séculos xvii e xviii, vinham de Flandres e outras procedências, como a Inglaterra, Itália e França, países que nesse momento, ao contrário do que acontecia no século xvi, já iam competindo com vantagem, e cada vez mais, com as manufaturas de sêda e algodão da Ásia.

No tocante ao consumo por parte das famílias rurais e aristocráticas, deve-se ponderar que nem sempre lhes foi fácil a liberalidade na importação de tecidos. Em 1688, por exemplo, a Alfândega recebeu ordens oficiais, para não mais despachar os “drogues”⁽⁴⁵⁾, procurando-se, com isso, evitar maior gasto e luxo por parte dos moradores da colônia, como também forçar o consumo apenas de panos fabricados no Reino⁽⁴⁶⁾.

(45) “Droguete”, pano tecido com linho e lã, ou com linho e sêda.

(46) Vide *Leis extravagantes...*, tomo II, pág. 178.

Verifica-se destarte uma série de limitações apresentadas pelo mercado consumidor brasileiro e pela orientação da política comercial portuguesa, o que nos conduz à formulação de outras hipóteses que, não obstante em caráter complementar, poderão ajudar-nos na compreensão do destino dos produtos orientais desembarcados no Brasil.

Assim, não é impropriedade considerar a condição interdiária do comércio baiano, tendo em vista Salvador, como pôrto importador, isto é, o fato de muitos dos produtos ali desembarcados não permanecerem na capitania, sendo enviados não só para outras capitânias, como também para outras partes do continente e até para fora dêle⁽⁴⁷⁾. Esta última hipótese é bastante viável se considerarmos que justamente as fazendas do Oriente comerciadas no Salvador, pelo menos certos tipos inferiores de tecido, chamadas “fazendas de negro”, tinham grande aceitação nas costas africanas, particularmente em Angola, onde sua procura motivava intenso tráfico de escravos⁽⁴⁸⁾. Há assim graças à Carreira, uma espécie de comércio triangular Brasil-África-Oriente, sem grande interferência direta de Portugal, e tom variações como Oriente-Brasil-América Espanhola.

Deve-se ainda ponderar a circunstância de que no pôrto do Salvador, nas épocas em que a escala se fazia normal e legalmente, devia-se proceder também simplesmente o registro

(47) É de supor-se, como já afirmamos, que pesquisas mais acuradas nesse sentido deverão confirmar que no século xviii a concentração populacional em Minas Gerais, onde se formara um mercado consumidor de alto poder aquisitivo, ensejasse razoável fluir de mercadorias orientais desembarcadas na Bahia.

(48) José Antônio CALDAS, *Notícia geral...*, pág. 228. V. também José Honório RODRIGUES, *África e Brasil: outro horizonte*, vol. I, págs. 27 e segs., que nos mostra bem a circulação das “fazendas de negro”, também chamadas “fazendas de preto” e “fazendas de Angola” da Ásia para a África, via Brasil, como foi o caso concreto da fragata *Princesa do Brasil* e da nau *Nossa Senhora de Belém*, ancoradas em Salvador em maio de 1795, cuja carga de fazendas da Ásia “próprias do Comércio da Costa d’África” o governador D. Fernando José de Portugal permitiu que alguns comerciantes da praça de Lisboa as adquirissem para aquêlle fim (cf. Ms. 15.071, Bahia, P.a.c., AHU). Além dêsse tipo de circulação comercial, havia outro, isto é, de navios do Oriente que, valendo-se da escala de Luanda, ali deixavam fazendas asiáticas, que os navios negreiros traziam para o Brasil. Aliás, êste “comércio por tabela” deu margem ao alvará de 19 de junho de 1772, que proibiu o desembarque em Angola de fazendas do Oriente, alegando-se no primeiro motivo que deu margem a essa decisão um argumento que se casava com o critério que presidia a orientação da política comercial portuguesa, ou seja “que da capital ou metrópole dominante é que se deve fazer o comércio e navegação para as colonias e não as colonias entre si”. Interessante ainda considerar que as fazendas de algodão provenientes da Ásia que eram colocadas em Luanda, segundo o referido alvará, prejudicavam a colocação dos tecidos de algodão vindos do Brasil, o que não interessava a Portugal. (V. sobre o assunto José Gonçalves de Santa Rita, “Organização da administração ultramarina no século xviii”, in *Congresso do mundo português*, vol. VIII, págs. 123 e segs.).

de mercadorias em trânsito, destinadas portanto ao Reino e às suas conquistas.

Quanto à possibilidade das fazendas asiáticas terem sido também desviadas para a América Espanhola, ela está longe de ser inadmissível, pois temos conhecimento da freqüência com que os negociantes castelhanos e portugueses, operantes no Rio da Prata, se dirigiam ao Rio de Janeiro, conduzindo seus metais, matérias-primas, cereais e rudes manufaturas para ali comerciá-las; se esta praça não os satisfazia, o que aliás era comum, lançavam-se para a Bahia e Pernambuco com a mesma finalidade, e levando nisto considerável vantagem sobre mercadores de outras nacionalidades⁽⁴⁹⁾.

Dos portos brasileiros, particularmente da Bahia, onde a abundância de moedas espanholas de ouro e prata prova essa incidência comercial, da qual o próprio governador chegou a participar, seguiu para Buenos Aires um variegado elenco de riquezas comerciáveis, que iam desde os numerosos contingentes de escravos negros da África até os produtos agrícolas do Brasil e as manufaturas do Oriente, daqui reexportadas⁽⁵⁰⁾.

Um complexo de fatores favoráveis, como o alto poder aquisitivo das áreas de mineração e a concentração populacional em certos pontos da América Espanhola, permitiam elevados lucros, tanto ao comércio legal quanto ao clandestino, que se praticou em relação ao Brasil particularmente no século compreendido entre 1550 e 1650. Também nesse caso estão as facilidades que excepcionalmente chegaram a ocorrer nesse sentido, pois temos notícia de que em 1619 foi passada uma provisão em nome de el-rei, para que nas alfândegas do Estado do Brasil não pagassem direito algum as "fazendas de permissão que nelle se embarcassem p.^a o Ryodapratta indistin.m^{te} sentrar de castelhanos, ou de portugueses". Entretanto contra essa previsão acabou agindo a autoridade colonial que exigiu dos castelhanos o pagamento de dízima, sem proibir o comércio⁽⁵¹⁾.

Suficientemente estudada no tocante ao período dos Filipines (1580-1640), a presença portuguesa no Prata poderá, através da maior extensão que se dê às pesquisas nesse sentido, confirmar a reexportação de produtos orientais recebidos pela

(49) A. P. CANNABRAVA, *O comércio português no Rio da Prata*, pág. 65.

(50) *Idem*, *Ibidem*, págs. 99 e segs.

(51) *Ms.*, Bahia, P.a.n.c., caixa 1, pasta de 8 de dezembro de 1819, AHU. V. também a propósito um alvará apostilado em 28 de março de 1641, que permitiu o comércio dos habitantes de Portugal e Brasil com os da côrte de Castela (cf. *Livro II da correspondência da Côrte-Vice-reino*, AN Rio).

Bahia e enviados a Buenos Aires, que os remetia, por sua vez, ao Chile e ao alto Peru, atingindo uma respeitável rêde de centros consumidores e comerciais, como São Miguel de Tucumã, Córdova e Mendoza, onde deviam encontrar ótima aceitação.

Assim, o alargamento da investigação até o século XVIII muito nos poderá esclarecer, ainda que o período posterior à restauração portuguesa assinala estacionamento e decréscimo do intercâmbio comercial entre o Brasil e a América Espanhola, devido a um conjunto de causas ligadas tanto às rotas atlânticas e continentais, como a acontecimentos político-econômicos que envolveram as colônias americanas⁽⁵²⁾.

Essas suposições tôdas que para cá trouxemos nos remetem a outros campos de pesquisa, nos quais a carência de dados nos deixa apenas no terreno conjectural.

O acesso aos arquivos hispano-americanos, africanos e europeus, em investigações mais aprofundadas, poderá ajudar ou resolver definitivamente sôbre o destino dessas riquezas.

A maior parte dos historiadores brasileiros, preocupados com o estudo geral ou mesmo monográfico de nossas monoculturas econômicas têm com isso geralmente descurado de outras riquezas e de atividades econômicas internas, sem cujo estudo sempre acabará por ser incompleta a análise global da evolução econômica colonial.

Representávamos para certas nações européias, de onde sabemos que nos eram remetidas, senão até impingidas, grandes quantidades de mercadorias, um mercado consumidor em constante expansão.

Em suma, a análise das próprias flutuações do mercado colonial e das contingências a que êle estêve sujeito depende dêsse estudo ainda por ser realizado. Neste particular o pôrto do Salvador ocupa excepcional posição dados os índices de movimentação comercial que atingiu, levando um escritor a comentar em 1757 que "Os generos expressados junto com as fazendas que daAzia se transportão nas Naos da&ndia para esta Cidade, em que geralmente negoceam todos os seos habitantes são os que avultão o negocio, edão grd.es interesses ao Comercio, e utilidade não pequena a S. Magestade"⁽⁵³⁾.

(52) Para melhor conhecimento do assunto, mais uma vez convidamos o leitor a conhecer o excelente trabalho da professora Alice Piffer CANNABRAVA sôbre *O comércio português no Rio da Prata*. No início do século XIX, MARTIUS registrou êsse comércio com a América Espanhola (cf. MARTIUS, *Viagens pelo Brasil*, vol. I, pág. 117).

(53) José Antônio CALDAS, *Notícia geral...*, pág. 221.

No tocante à colocação dos produtos orientais no Brasil faz-se mister lembrar que ela, em grande parte dos períodos em que foi legalizada, não se fez diretamente, pois as determinações régias faziam com que antes essas mercadorias fôsem a Lisboa, para a competente ação fiscal arrecadadora da Casa da Índia⁽⁵⁴⁾. Nesse sentido, vale lembrar o alvará de 27 de maio de 1789, pelo qual a rainha isentou do pagamento do consulado de saída às fazendas da Índia que da Casa da Índia (Lisboa) se destinassem ao Brasil, bem como também de qualquer outro direito que em nossos portos pudessem onerá-las.

Era essa uma medida que visava a facilitar o trânsito obrigatório das mercadorias orientais por Lisboa, para daí serem reexportadas para as colônias. Oneradas no Oriente e com os direitos de entrada em Lisboa, essas fazendas ainda pagavam taxas de saída da Metrópole e de entrada nas alfândegas brasileiras, acabando por encarecerem muito até chegar ao consumidor no complexo sistema de circulação que o mercantilismo português estabelecera.

Esse alvará de 1789 compreendeu também as grandes partidas de mercadorias do Oriente que se achavam retidas na Casa da Índia, em Lisboa, aguardando o pagamento dos competentes direitos⁽⁵⁵⁾.

Só foram excluídas dessas disposições, pelo mesmo alvará, as chamadas "fazendas de negro" provenientes da Índia, além do que se previu uma série de disciplinas com respeito às exportações das mercadorias orientais para países estrangeiros.

Por outro lado, reconhecendo-se que determinados produtos trazidos do Oriente marcaram com sua presença o Brasil, o que até hoje pode ser verificado em mais acuradas pesquisas, aliás sugeridas por autores que citamos ao longo deste trabalho, aumenta em nós o interesse no seu estudo e na verificação do destino que tiveram.

Em parte, a resposta a tôdas essas indagações poderá ser subsidiada com o conhecimento mais completo da natureza das mercadorias importadas. Mas, já o dissemos, o número relativamente pequeno dos mapas de cargas dos navios da Índia que apuramos limitou o arrolamento mais esclarecedor das quantidades que entraram pela Bahia. Assim, também se viu reduzida a nossa noção a respeito da qualidade desses produtos em relação à capacidade de absorção que o Brasil podia oferecer no momento dilatado de três séculos, pelo fato dos textos

(54) Ms. 9.073, Bahia, P.a.c., AHU.

(55) Ms. 13.945, Bahia, P.a.c., AHU.

documentais em questão não detalharem as características dessas cargas.

Para agravar ainda mais as limitações, a própria nomenclatura dessas fazendas, arcaica e completamente desusada, nem sempre esteve ao nosso alcance, apesar da grande variedade de fontes que pesquisamos.

Dessa maneira, foi em parte prejudicada a ciência sobre a circulação desses produtos dentro da Colônia, e desta para fora, bem como sua absorção em determinadas áreas e por determinadas camadas da população.

Erros de grafia, cometidos por copistas ignaros ou displicentes, corrutelas forçadas por dialetos orientais, estropiado linguajar dos marinheiros, as comuníssimas abreviaturas ditadas pela pressa do copista, a própria letra ininteligível, orientalismos e outros agravamentos contribuíram para dificultar ainda mais nossas buscas no sentido de especificar as fazendas do Oriente que recebíamos, sobre as quais conseguimos poucos dados.

Quanto às fontes bibliográficas, pouco nos adiantaram, incidindo nos termos arrevesados, com que já lutávamos no tocante aos documentos sem que os autores entrassem em maiores minúcias nas suas enumerações de: pipas de vinho “Acquim”, “bisalhos”, “envoltórios” e “papeleiras”, “cadiá de surrate”, “coromandéis”, “guzarate”, cobertas de “balagate”, etc. (56).

Na maioria das vezes os nomes estrambóticos correspondem a tecidos fabricados em determinadas cidades ou regiões do Oriente, recebendo a denominação local, ou em alguns casos, cereais que davam mais ou eram típicos de uma região.

O termo “vinho de Acquim” provavelmente refere-se à bebida produzida em Aquém, povoado da freguesia de Navelim, conselho de Salcete, distrito de Goa, na outrora Índia Portuguesa, ou ainda na ilha de Arguim; já Surrate é o nome do porto e cidade marítima da costa ocidental da Índia, onde a indústria têxtil (algodão e seda) era famosa, sendo os panos de surrate, mercadorias de grande importância para a importação veneziana, interessada em colocá-la na Europa dentro de um roteiro comercial que, em grande parte, acabaria por passar para as mãos dos portugueses; coromandel era uma espécie de estôfo de algodão, do gênero das chitas, que vinha da parte da costa oriental da península indostânica, que recebia ou re-

(56) Francisco Borges de BARROS, *A margem da história da Bahia*, pág. 237.

cebe esse nome; guzarate ou guzerate refere-se também a uma região da Índia, que mantinha intensas relações com os portugueses; finalmente, cobertas de balagate eram panos grosseiros da Índia, pintados de branco, azul, fabricados na outrora província portuguesa de Balagate (Índia). Também "balagate" era designação genérica das roupas, particularmente de Camboja, que quando muito grossas sabe-se que tinham pouca aceitação⁽⁵⁷⁾.

Quanto aos demais, papeleiras indicavam as caixas pequenas, sem tampa, com divisórias, destinadas a cartas e outros documentos, isto é, o porta-cartas, hoje em desuso; bisalhos eram saquinhos, saquitéis, em que se guardavam relíquias, servindo também para transportar jóias, pedrarias, etc. A respeito dos "precalos", é possível tratar-se de forma antiga e desusada da palavra percal (percais), que é um tecido fino de algodão.

Mas também os documentos não ficavam atrás no exotismo de suas enumerações: "folinhas", "lanequos"⁽⁵⁸⁾, "amadabas"⁽⁵⁹⁾, "melins", etc.

No mais, sabemos da importação de especiarias como pimenta, canela e incenso, de tecidos como sêdas de diversas procedências orientais, lençaria de algodão oriental, como zuarte; chitas de Damão, panos de café, lenços e linhas de Diu, onde havia rudimentar indústria de tecelagem; utensílios e objetos variados como barris, caixões, caixetas e caixinhas, arcas e baús, bocetas, frasqueiras de louça, jarras, feixes de bengalas, tigelas, saleiros, aparelhos de chá, arcas encouradas, sopeiras, imagens, linha da Costa, bacias de cobre, bules de chá de Calaim e muito mais.

Restaria ainda mencionar a importação do salitre da Índia, que se destinava à fabricação de pólvora na Bahia, pois o salitre das minas do sertão baiano era insuficiente para atender à demanda de pólvora de todo o Estado do Brasil, Angola e São Tomé⁽⁶⁰⁾.

Do que acabou de ser exposto, pouco se pode aventar como interpretação e mesmo conclusão sobre usos e costumes da sociedade colonial, que contava com os produtos dessa importação, ainda que fôssem de aquisição difícil pelo seu preço e

(57) Ms., Índia, Papéis avulsos, caixa 3, pasta de 5/2/1615, AHU.

(58) "Lanequos" seria diminutivo de "lanio", cobertor, vestido ou capa de lã(?)

(59) Devem referir-se provavelmente ao tecido originário de Amadabat ou Armadabat, cidade do reino de Guzarate, no império do Grão-Mogol.

(60) Ms. 262, vol. VIII das Ordens Régias, pág. 115 a, APE Bahia.

raridade. É que a dificuldade está, em parte, justamente em se conhecer relações especificadas das mercadorias. Conseguimos apenas algumas que confirmam a nítida predominância dos tecidos.

A primeira, mais extensa, foi inserta num despacho passado na Casa da Índia no *Livro das Lembranças*, em 1698, em favor das fazendas conduzidas pela nau *Nossa Senhora da Visitação*, que vinha do Oriente e arribou na Bahia, impossibilitada de prosseguir viagem para o Reino, ocorrência aliás bastante comum.

Como no Salvador não houvesse no momento barco que pudesse atender o expediente da transferência da carga, a autoridade sem deixar de exigir uma série de cuidados por parte da Provedoria e da Casa da Índia, permitiu que se vendesse a referida carga aos homens de negócios da Bahia, uma vez que ela não estava também em condições de sofrer longa armazenagem, devido ao cupim, ou de sujeitar-se ao posterior prosseguimento da viagem.

Essa licença especial para as transações, deve ter sido concedida também pelo fato de a mercadoria já ter destino próprio, isto é, estar consignada para o Reino.

As fazendas que foram objeto dessa transação, e que em sua maioria, pertenciam à própria tripulação, tinham uma marca à margem. Compunham elas o privilegiado sistema das chamadas “caixas de liberdade”, ou simplesmente “liberdades” de que usufruíam os tripulantes, e sobre o qual convém, antes de mais nada, informarmos algo.

Consistia o sistema adotado pela Coroa em conceder às tripulações a possibilidade de trazer a bordo determinadas mercadorias, acondicionadas em caixas de dimensões padronizadas, que a partir da segunda metade do século XVI atingiam quatro pés de comprimento por dois pés e meio nas outras dimensões⁽⁶¹⁾. A designação das caixas, conforme seu tamanho, era feita tendo em vista o posto que o tripulante ocupava na hierarquia de bordo, desde o mais humilde até o de capitão-mor.

Sobre a mercadoria assim conduzida a incidência de impostos era quase nula. A finalidade do privilégio era a de estimular o engajamento de marinheiros, que se viam dessa maneira compensados das agruras das viagens.

Por outro lado, essa prática devia atenuar também o contrabando, pois os tripulantes beneficiados com o resultado da

(61) C. R. BOXER, “The Carreira da Índia 1650-1750”, in *The Quarterly Journal*... (v. bibliografia no fim do volume).

venda das mercadorias presumivelmente se desinteressariam dos riscos do comércio clandestino.

Dadas as condições em que se apresentavam as tripulações do Oriente no pôrto do Salvador, foi permitida com frequência a colocação na capitania das fazendas conduzidas pelos marinheiros dentro do regime de liberdades.

Em 1672 permitiu-se às tripulações que iam partir na monção para o Oriente que tivessem liberdade para comerciar, justamente pela falta de fazendas e outras drogas de que careciam os marinheiros para suas chamadas "liberdades". Registrava esse alvará real que cada marinheiro recebesse na Casa da Índia vinte mil réis de sôlido, quando assentasse praça. Na Índia, por ocasião da volta, lhe seriam dados mais sete mil e quinhentos réis por 25 "xarafins", e um fardo de liberdade de doze "corjas" de roupas grossas de "dotins", "tofolix", "handeis" e "gandases" ou quarenta e cinco por... (62).

A licença se estenderia ainda para o comércio em Angola, Brasil ou no Reino, livre de todos os direitos, além do frete de uma caixa de açúcar e dez "xarafins" mais a título de refresco (63).

Também facilidade para aquisição de mantimentos era dado aos referidos tripulantes. Ao mestre-pilôto e demais oficiais inferiores dar-se-iam idênticos direitos aos que tinham para vender em Angola ou no Brasil os fardos de roupa de suas liberdades. Ao mestre e pilôto caberiam dois fardos e meio de doze corjas de roupa grossa, correspondentes a quinze quintais de canela do Ceilão. Entretanto, no tocante aos tecidos orientais que se permitia comerciar na Bahia, é de notar-se a limitação que restringia apenas às fazendas grossas, isto é,

(62) Neste trecho o documento consultado está ilegível. Quanto à significação das palavras que designavam as mercadorias, o que apuramos foi o seguinte: "Dotim" consistia num estôfo branco de algodão, que servia para cobrir a parte inferior do corpo. Quanto ao qualificativo "Tofolix" não sabemos direito qual sua significação. Monsenhor DALGADO traz "trafolim", como a variante escrita pelos portugueses "torfulli". Talvez a grafia "tofolix" tenha idêntico significado, isto é, "fruto de palmeira brava que faz parte da alimentação do povo do Ceilão e de algumas regiões da Índia meridional", segundo o mesmo DALGADO, definição essa que entretanto temos que coqvir não enquadar-se com a palavra "dotim", que a antecede no texto.

Para "handeis", também não encontramos significado. A não ser que seja "laudeis", espécie de saia de malha coberta com fôlhas ou lâminas de metal muito fino, que cobria o tronco do corpo e que por êrro do copista provavelmente foi grafada daquela maneira. "Gandazes" deve ser "gandares" (?), têrmo asiático que designava um pano da Índia com riscas azuladas. Talvez provenha de "Gundalor" terra situada na costa de "Coramândel". V. *Doc. Hist.*, vol. xxv, pág. 338; alvará de 13/2/1672 (cf. *Doc. ult. port.*, vol. iv, pág. 30).

(63) "Xarafim" ou "Xerafim" era moeda da Índia portuguesa, que valia 300 réis ou 5 "tangas".

de inferior qualidade, a possibilidade desse comércio, o que nos leva a acreditar que Portugal tinha especial interesse em manter sob contrôlo o comércio das fazendas finas. As demais instruções do alvará em questão giravam sobre como documentar tais transações privilegiadas.

O regime de caixas de liberdade estendia-se também aos altos funcionários da Coroa. Os vice-reis tinham ainda maiores privilégio nesse sentido. Em carta de 17 de março de 1707, por exemplo, el-rei autorizava Domingos Rodrigues da Costa, que então era enviado como rei (*sic!*) e capitão-geral do Estado da Índia, a poder enviar para o Reino, na armada de cada ano, enquanto exercesse o cargo, 6 caixas de mercadorias, desde que não fôssem feras (*sic!*). Na ocasião do seu retorno para Portugal, poderia então trazer 12 caixas⁽⁶⁴⁾. As referidas mercadorias seriam compradas por conta do capitão; só não sabemos a razão de ser da proibição das feras...

No tocante às tripulações, pelo que vimos ao longo deste trabalho, a Carreira da Índia na maior parte do tempo de sua duração não lhes constituía em si grande atração. Daí o privilégio das caixas de liberdade formarem no elenco de artifícios com que se procurava preencher os claros das guarnições. Entretanto, esse regime tornou-se extremamente abusivo, particularmente durante a união ibérica, quando os pesos, dimensões e número de caixas permitidas eram desrespeitados, fazendo com que as naus tivessem a maior parte do seu espaço ocupado por essas caixas do que pelas cargas reais⁽⁶⁵⁾. Já antes dos Filipes houve alvarás, como o de 14 de janeiro de 1575, nos quais el-rei disciplinou os padrões dessas caixas. Por esse alvará ficava estabelecido que as caixas deveriam ter cinco palmos, dois e meio de largo por dois e meio de altura⁽⁶⁶⁾.

Depois de várias hesitações, a Coroa portuguesa resolveu abolir o sistema no século xvi, o que entretanto pouco durou⁽⁶⁷⁾. Sabe-se que pelo menos nos anos de 1647 e 1648 foi proibido que as naus da Índia aceitassem as caixas, proibição cuja revogação foi determinada em 6 de março de 1649, diante dos resultados negativos que dela se seguiram⁽⁶⁸⁾.

(64) *Ibidem*, vol. LX, pág. 358.

(65) Simão FERREIRA PAIS, *Livro das famosas armadas portuguesas*, pág. 143.

(66) Alberto IRIA, *Da navegação portuguesa no Indico...*, pág. 11.

(67) C. R. BOXER, "The Carreira da Índia 1650-1750", in *The Quarterly Journal*...

(68) Simão FERREIRA PAIS, *op. cit.*, pág. 147; J. Lúcio de AZEVEDO, *Épocas de Portugal económico*, pág. 106.

Direito estreitamente ligado ao das caixas de liberdade era o dos agasalhados, por nós já referido em diferentes passagens dêste trabalho. “Gasalhado” ou “agasalhado” era o lugar a bordo que os passageiros comuns deviam comprar. Os marinheiros e soldados tinham direito ao seu gasalhado, quando engajados na tripulação. No início do século xvii um gasalhado custava de 60 a 80 “pardaus”⁽⁶⁹⁾. Nas naus da Carreira da Índia, como é natural, o problema de espaço assumia uma importância que exigia rigorosa divisão, através da compra ou simples cessão graciosa.

Comprava-se o gasalhado tanto para a própria pessoa, como para a bagagem que levava, inclusive mantimentos e mercadorias. Ao mestre do navio cabia a distribuição dos gasalhados da pôpa e ao contramestre dos de proa. O espaço que ficava entre os dois mastros era o guardião quem dividia⁽⁷⁰⁾. Tudo isto era regimentalmente disciplinado, dando sempre margem a controvérsias.

Quando no Brasil, os oficiais das naus da Índia tinham direito de embarcar para acomodação em seus gasalhados geralmente mercadorias como sola ou couro, constando também que tabaco e açúcar figuraram nesse tipo de carga particular.

No tocante ao gênero dessas mercadorias, como também à precedência da carga comum do navio, particularmente aquela que pertencia à Coroa, que deveria ser acomodada antes de que se dispusessem dos espaços pertencentes à oficialidade, chegou a haver alguns impasses no pôrto do Salvador.

Com a nau *Santo Antônio e Justiça*, na viagem que fêz em 1759, ocorreu uma desinteligência entre os membros da Mesa da Inspeção, isto é, os seus desembargadores, intendente e demais deputados em relação ao provedor-mor da Fazenda, justamente devido à carga dos gasalhados pertencentes à tripulação daquele barco.

A nau tinha sido carregada com açúcar, tabaco, couros e sola. Entretanto a 28 de julho recebeu ordens da Mesa da Inspeção da Bahia para que os referidos gêneros fôsem descarregados, não se permitindo mais que fôsem embarcados. Agastou-se o provedor com aquelas ordens e no dia seguinte, 29, respondeu que atenderia no sentido de não mais permitir que a nau continuasse recebendo aquela carga, entretanto não

(69) “Pardau” era antiga moeda da Índia Portuguesa. A referência é encontrada em PYRARD, de Laval, *Viagem de...*, vol. II, pág. 141.

(70) PYRARD, de Laval, *Viagem de...*, vol. II, pág. 141. Vide também Alberto IRIA, *Da navegação portuguesa no Indico...*, págs. 17, 86.

providenciaria a descarga do que já estivesse a bordo, uma vez que a frota estava prestes a partir, o que se daria a 1.º de agôsto. Estranhava ainda o provedor que estando a Mesa de Inspeção há tantos anos na Bahia, sòmente agora levantasse o problema. Por outro lado Ordens Régias de 13 de outubro de 1744 e de 29 de dezembro de 1750 haviam permitido que os oficiais das naus da Índia levassem em seus agasalhados cargas de sola ou couro. Com êsses argumentos o provedor fêz subir uma consulta a el-rei.

A Mesa de Inspeção, por sua vez, levantara o problema por tomar conhecimento de que a carga comum do navio estava sendo prejudicada uma vez que os referidos gêneros dos oficiais estavam sendo carregados antes de estar o navio com tôda a carga principal acomodada.

Essas reclamações ou abusos por parte dos oficiais eram comuníssimas e nasciam principalmente do fato de não existir a respeito do assunto um regimento que o disciplinasse⁽⁷¹⁾.

Feita esta digressão sôbre o sistema de caixas de liberdades e gasalhados, voltemos à análise das mercadorias desembarcadas no Salvador por navios da Carreira do Oriente.

A carga do navio *Nossa Senhora da Visitação*, sôbre o qual já falamos anteriormente, compunha-se em sua maior parte de tecidos. Sôbre a significação das palavras que nomeiam essas fazendas, conseguimos alguma coisa, que vai apontada no glossário.

A referida carga se constituía de: “bertangis”⁽⁷²⁾, “bargela”⁽⁷³⁾, “chaudéis”⁽⁷⁴⁾, “cambaia”⁽⁷⁵⁾, “chaudís”⁽⁷⁶⁾, “colchas

(71) Ms. 4.524-4.530, Bahia, P.a.c., AHU.

(72) “Bertangil”, “bertangil”, “bertangi” ou “bretangil”, era pano de algodão tecido pelos cafres. Havia grandes, pequenos, azuis, vermelhos e prêtos. Foi muito usado na África e na Ásia. Fabricava-se, tanto em Cambaia, quanto também em algumas localidades da África Oriental. Monsenhor DALGADO não conseguiu apurar a origem dessa palavra.

(73) É possível que a denominação se refira a “bragala” ou “bragal”, pano grosso atravessado com muitos cordões, que se tecia na Beira e em Trás-os-montes. Servia para toalha de mesa e guardanapo. No caso, devia referir-se a tecido oriental semelhante ao português.

(74) “Chaudel”, “chandel” ou “chader”, estôfo de Bengala, com que se faziam colchas e cobertas de côres. Significava ainda tecido branco de algodão ou também lençol.

(75) “Cambaia”, “cabaia”, vem do árabe cabá, Kabaya = camisa de lã. Era tecido leve de sêda. Designava, também, um vestido oriental que se assemelhava a uma roupeta decotada. Sòmente os orientais ricos é que o usavam.

(76) “Chaudís” é o nome de uma vila, sede do Conselho de Canácona, distrito de Goa, na Índia Portuguesa. Aí, o termo deve se referir a tecido que recebeu o nome do local, onde foi fabricado.

de chari vermelho de chaul" (77), "cotônias de sêda" (78), "dotins" (79), "folhinha, folhinha de cambaia" e "folhinha de bôlsa" (80), "gandazes" (81), "mandeis" (82), "panos de açafraão" (83), "panicos" (84), "tafecira" ou "tafaciras" (de cambraia) (85).

Havia entre os fardos colchas de "Algeris de Bengala", peças de "checolas", "borralhos" e "paus de Moçambique", cujo significado escapou às pesquisas de arcaísmos por nós realizadas em fontes que são consideradas das mais autorizadas.

Para a venda que fôr permitida dessas mercadorias, só não foram liberadas, as colchas, em número de quatro, que

(77) "Charl", é o nome de um rio do distrito de Tete, Moçambique. Também recebe o nome de "charire". "Chaul", é o nome pelo qual era conhecida antiga cidade e pórtio da costa ocidental da Índia, e que hoje é chamada Revadandã. No século XVI, "Chaul" foi pórtio de importância, tendo os portugueses mantido ali fortaleza e feitoria. De lá provinha, principalmente, a sêda. Como ambos os termos designam locais geográficos, não sabemos ao qual atribuir a procedência das referidas colchas.

(78) "Cotônia" é a denominação que recebiam certos lenços da Índia, que serviam para a confecção de vestidos. Deve derivar do francês *coton*, algodão. Designava, também, tecidos vários: roupa de algodão, linhagem, tecido de linho ou de sêda. BLUTKAU, no *Suplemento* de sua obra, traz: "pano de sêda da Índia, lavrado, tem três palmos de largo e dez côvados cada peça; serve para vestidos de mulheres". Consta também que servia para velame das armadas antigas de Portugal.

(79) "Dotim", sôbre esta palavra já nos referimos na nota 64 no rodapé d'este capítulo. Era um estôfo branco de algodão, com que os indus se cingiam para cobrir a parte inferior do corpo. Em documentos portugueses por nós consultados, encontramos também a grafia *ditim*. A origem da palavra deve ser indostânica *dhoti*. O sânscrito tem *dhantra*.

(80) A única significação arcaica que encontramos para "folhinha" foi: caixa de fôlha; lata, sendo como tal usada na Índia Portuguesa. Entretanto, pela maneira que é referida na relação de mercadorias que estamos examinando, não parece nela ter o mesmo significado. Interessante consignar, também, a palavra *fólho*, do qual podia ser diminutivo, significando guarnição de pregas, feita geralmente de fazenda mais fina, com que se enfeitavam altares, toucadores, cortinas, mesas, lençóis, camisas, saias, anáguas, etc. (fólho de cassa, de cambraia, etc.).

(81) "Gandar", é o nome de um pano grosseiro de algodão, que se exportava da Índia para a África. Registre-se, também, "gandares", termo asiático que designava um pano da Índia com riscas azuladas. Para o prof. Silveira BUENO, provém o termo de "Gundalor", terra situada na costa de *Coromandel*.

(82) É possível que, no caso, seja "mandil", pano de lã grossa, que servia para limpar os cavalos. Os espanhóis o usavam como avental para as mulheres.

(83) O "açafraão", vulgarmente conhecido como "açafroa" foi muito empregado na Ásia, para tingir sêda nas côres rubra e alaranjada. No caso, o pano deve ter uma dessas côres.

(84) Havia, na Índia, um algodão finíssimo conhecido com o nome de "panico-rei", e que hoje recebe o nome de paninho. "Panico" indicava, também, a roupa branca e a lençaria hamburguesa de diferentes espécies.

(85) "Tafecira", "tafaciras" ou "taficira" é nome de tecido, espécie de chita, fabricada na Índia (do árabe *tafilah* ou *tafshilah*, estôfo de Meca). Designava, também, tecidos de diferentes espécies (sêda, algodão, etc.) de Damão, de Cambaia, da Pérsia, etc. Eram listradas e de ramagens.

deveriam aguardar a primeira oportunidade para serem remetidas ao Reino.

De um alvará datado de 6 de março de 1713 nos foi possível também arrolar outra relação de carga, com os respectivos preços, que se destinava a ser vendida na Bahia, empregando-se o resultado na aquisição de ouro em barras e em pó da melhor qualidade e, em segundo lugar, açúcar branco, fino e mascavado macho⁽⁸⁶⁾.

Damos a seguir as mercadorias e seu respectivo preço, não considerando apenas os casos de repetição da mesma mercadoria:

2 caixas de "molhe-molhe" a 300\$000 réis a caixa ...	600\$000
1 caixa de "cassa fina" ⁽⁸⁷⁾ "tapata"	240\$000
2 caixas de chita fina a 80\$000 réis a caixa	160\$000
2 caixas de chita ordinária de "Gogirat" ⁽⁸⁸⁾	120\$000
2 caixas de "Palangapuzes", marca grande ⁽⁸⁹⁾	140\$000
1 caixa de garrafas finas grandes	80\$000
1 caixa de garrafas finas pequenas	50\$000
14 camisas finas brancas	21\$000
18 camisas de linho	18\$000
35 camisas azuis	42\$000
1 caixa de "bufate" fino	200\$000
3 caixas de "burrinho", de cada um tem 3 santos, vinte destas fazem uma corja a 250 réis cada corja	75\$000
30 roupões de chita, cada um a 6\$000	180\$000
23 "godrins" ⁽⁹⁰⁾ pequenos a 6\$000 réis cada um ...	138\$000
7 "godrins" grandes a 9\$000 réis cada um	63\$000
200 gravatas a 500 réis cada uma	100\$000
6 dúzias de gravatas finas a 1\$000 réis	72\$000
300 lenços azuis a 300 réis cada um	90\$000
16 dúzias e meia de cintos de Berbéria	99\$000
3 corjas de "Bertangel" .....	.....

Nessa carga verifica-se já maior variedade de mercadorias, destacando-se manufaturas, geralmente destinadas ao público consumidor colonial mais bem abonado. No tocante aos tecidos

(86) *Doc. Hist.*, vol. LXI, pág. 6.

(87) A palavra "cassa", por nós já considerada na nota de rodapé 35, deste capítulo, deve ter tido sua origem no malaio *káse* ou *kasa*.

(88) "Gogirat" aí, não seria "guzarate"? "Guzarate" ou "guzerate" designava região da Índia que mantinha relações com os portugueses.

(89) "Palangapuzes". A forma primitiva é "balangpus". Literalmente, queria dizer "cobertura da cama", isto é "coberta". Mas designava em particular uma espécie de cobertas finas de algodão de cores muito vistosas. Em Bengala e Coromândeal eram fabricados de algodão.

(90) "Godrim", "goderim" ou "godorim" eram colchas estofadas da Índia. Em Goa também significava colchões.

dos orientais as autoridades metropolitanas se queixavam no século xviii que a mercadoria desembarcada em Lisboa era apenas aquela que não encontrava aceitação na Bahia (*Doc. ult. port.*, vol. iv, pág. 57).

Do exposto, e pelo que tivemos oportunidade de verificar na documentação da época, particularmente nos “mapas” de cargas, estas que foram desembarcadas na Bahia no século xviii, destinando-se ao consumo colonial, diferiam daquelas que vinham da Índia, seguindo para o Reino principalmente no século xvi.

É que o comércio e os próprios mercados de especiarias perdiam agora em volume e, portanto em aceitação, para as manufaturas orientais, com artigos de mais larga difusão e não de simples adorno, como ocorria naquele século, quando o bôjo das naus vinha repleto de gêneros úteis às boticas, à cozinha ou de atavios para as pessoas e as casas, o caso do incenso, alcés, canela, cravo, pimenta, gengibre, noz-moscada, benjoim, âmbar, almíscar, cana-fístula, cana-Índica, almarega, sândalo, pérolas, rubis, porcelanas, pêras, maçãs, nozes, figos, amêndoas e romãs, cuja variedade correspondia ao interesse de largos mercados, alcançando então para essas cargas lucros fabulosos. Em compensação, depõe um cronista do século xviii, os artigos orientais entrados então no Salvador é que realmente ativavam seu comércio, dando “utilidade não pequena a Sua Majestade” (91), o que nos mostra a evolução que sofreram no correr dos séculos as necessidades da população colonial. Nesse sentido acreditamos serem idênticas às mercadorias orientais que se vendiam na Bahia as que os navios da Índia despejavam nos demais portos brasileiros.

A integração do pôrto do Salvador no roteiro do Oriente, não ficou apenas na serventia de escala ou na condição de *colônia de posição*, que êle não deixou de ser ao longo dos três séculos, como tivemos oportunidade de ver. Tampouco o mercado consumidor que o Brasil oferecia aos produtos asiáticos fêz daquele pôrto, que era dos principais, simples receptor, pois foi justamente a exportação que por êle se fazia o motivo de projetar-se de modo excepcional, dando importância à economia colonial em face do comércio do Oriente.

Será quase exclusivamente para dois dos nossos produtos agrícolas comerciáveis, o tabaco e o açúcar, pelo que verifi-

(91) CALDAS, *Notícia geral...*, pág. 221.

camos em nossas pesquisas, que se voltarão as possibilidades oferecidas pela Carreira da Índia⁽⁹²⁾.

Complementando o complexo que o sistema de transporte representado pela Carreira documentava figura ainda em relação ao Salvador razoável tráfico com o continente africano, feito pelos navios do Oriente e portanto com interesses econômicos já um pouco diferentes. Como as relações econômicas com o Oriente constituem apenas um tópico do nosso programa de estudos, vamos destinar-lhes apenas ligeiras considerações, reservando para futura oportunidade uma análise mais acurada de ambos os mercados e da circulação de riquezas que a Carreira promoveu.

O tabaco produzido na Bahia encontrou no Oriente um mercado consumidor certo, principalmente no século XVIII. Para Goa, seu maior porto importador de tabaco, de onde o produto era distribuído, destinava-se justamente a mercado de melhor qualidade. De forma semelhante se procedia, aliás, com a Metrópole, onde os portos de Lisboa e Porto eram os grandes recebedores. E ainda o mesmo apuro na qualidade exigia-se nas exportações para o Rio de Janeiro, de onde se reexportava para o sul do continente.

Nesse sentido, tendo em vista particularmente os interesses do mercado oriental, as autoridades proibiam terminantemente fossem feitas remessas de tabaco velho e seco, recomendando outrossim o envio sempre de folhas novas, pertencentes à safra do ano em curso. A Mesa da Inspeção da Bahia é que procedia o exame e seleção do produto. Essa Mesa era um órgão colegiado, cujos membros denominavam-se deputados e tinham um presidente. Era de sua incumbência a inspeção da produção do tabaco e do açúcar, sendo que uma Ordem Régia de 25 de outubro de 1708 estendeu essa competência também sobre o algodão⁽⁹³⁾.

As cautelas para que o tabaco de melhor qualidade enviado ao Oriente não fosse falsificado, respondiam os produtores baianos sempre com escusos expedientes, facilitados pelo fato de ser muito superficial o exame que se fazia nos fardos antes

(92) Em relação ao Rio de Janeiro, MARTIUS registra que em épocas anteriores àquela em que ali esteve, navegantes portugueses e norte-americanos costumavam levar do Brasil para o Oriente grande quantidade de ouro em barra (cf. MARTIUS, *Viagem ao Brasil*, vol. I, pág. 121). José Honório RODRIGUES menciona a exportação do Brasil para o Oriente, a partir de 1730, de farinha de mandioca (cf. José Honório RODRIGUES, *Conciliação e reforma no Brasil*, pág. 33).

(93) Ms. 19.238, Bahia, P.a.c., AHU.

do embarque não se verificando o tabaco colocado no centro de cada fardo, apenas descosturado nos cantos ou em um canto. Essa abertura apenas dos cantos era para que não se estragasse o acondicionamento e, segundo os próprios fiscais, para que não se estragasse também a mercadoria com a penetração do ar pela abertura...

Assim as autoridades consideravam impraticável um reenfardamento estando a mercadoria já no pôrto, pronta para o embarque. Restava então aos responsáveis pelo seu recebimento na Índia acusarem os fardos viciados, indicando sua marca, para que no Brasil fôsse punido o produtor que o enfardara⁽⁹⁴⁾.

Não sabemos porque o exame da qualidade do produto não se fazia na própria fonte de produção, no ato de enfardamento, o que seria mais razoável diante das constantes queixas que a respeito costumavam vir do Oriente. Justificavam também as autoridades baianas o fato do tabaco chegar muitas vezes deteriorado ao Oriente, devido à umidade de cargas como vinho e aguardente que lhe passava a bordo, bem como também devido ao calor⁽⁹⁵⁾.

Em substituição àquele falho processo de verificação que costumava ser praticado pelos deputados da Inspeção, o governador D. Rodrigo José de Meneses propôs em junho de 1784, embora sob certa relutância dos referidos deputados, uma outra maneira mais eficiente para o exame do tabaco enfardado.

Consistia em colocar-se duas prensas num dos Armazéns locais da Marinha descosendo-se os fardos e separando cada um em duas metades para exame dos "Manojos" do meio e dos lados, o que permitia constatar se tinha havido falsificação. As prensas serviriam então para colocar as partes dos fardos em seu primitivo estado, isto é, juntados.

Para provar a excelência do seu método de verificação, o diligente governador, que por sinal conseguiu ultrapassar a cota de 4.000 arrôbas que devia atender na exportação para a Índia, mandou para o Reino um caixote com amostras de cada fardo aprovado, com os respectivos número e fôlhas a que pertencia.

Com a compra das prensas e outros instrumentos necessários ao nôvo processo de verificação, acresceu a despesa da

(94) Ms. 11.026, Bahia, P.a.c., AHU.

(95) Ms. 11.242, Bahia, P.a.c., AHU.

Fazenda Real com o despacho do tabaco, pois também foi necessário aumentar o número de escravos para tal.

O nôvo processo de exame foi consagrado como o mais eficiente e anos mais tarde, ou mais precisamente em 1790 a Mesa de Inspeção continuava a louvá-lo⁽⁹⁶⁾.

Em 1788 o tabaco exportado para a Índia alcançou os seguintes preços:

Primeira fôlha aberta (o tabaco de fôlha aberta que se conseguiu fabricar na Bahia era o de melhor qualidade)	1\$300 réis a arrôba
Primeira fôlha fechada	1\$200 réis a arrôba
Segunda fôlha	1\$100 réis a arrôba

O govêrno colonial procurou estimular a exportação do tabaco de fôlha aberta, de superior qualidade e maior aceitação no Oriente, levando até os lavradores a se desinteressarem do tabaco em corda⁽⁹⁷⁾.

O tabaco chamado de “primeira fôlha” é o da primeira colheita, retirada a fôlha do tronco primitivo da planta. O de “segunda fôlha” é da segunda colheita, quando a fôlha é retirada do “tronco da soca”⁽⁹⁸⁾.

Em 1789 a Fazenda Real pagara na Bahia o tabaco de primeira qualidade a 1\$400 a arrôba pelo de primeira fôlha. Como naquela altura não havia lei que regulasse o preço dêste gênero, a Fazenda Real teve o seu interêsse por um preço mais baixo contra-argumentado pela autoridade colonial que defendia a qualidade do produto e o trabalho dos lavradores para chegarem a ela, conseguindo o tabaco de “fôlha aberta”⁽⁹⁹⁾.

Pouco conseguimos a respeito da colocação do tabaco brasileiro nos mercados orientais. Em todo o caso, no que diz respeito à China, segundo um memorialista do século XVIII, ela representava em potencial um mercado consumidor de grandes possibilidades, particularmente para o tabaco em pó. Isso porque tinham predileção pelo tabaco assim preparado não só por prazer, como por necessidade, pois segundo o nosso autor, milhares de famílias chinesas que moravam em barcos sofriam de diferentes moléstias nos olhos, para as quais tinham testado como excelente remédio o uso dêsse produto⁽¹⁰⁰⁾.

(96) Ms. 11.625-11.629, 13.829, Bahia, P.a.c., AHU.

(97) Ms. 13.829, Bahia, P.a.c., AHU.

(98) Vide Discurso preliminar, histórico, introdutivo in *Anais BN Rio*, vol. 27, pág. 323.

(99) Ms. 13.826-13.828, 13.829, Bahia, P.a.c., AHU.

(100) Ms. 19.804, Bahia, P.a.c., AHU.

Os administradores do estanco do tabaco em Macau foram, pelo menos nas duas últimas décadas do século XVIII, responsáveis em parte pelo impedimento da larga penetração do tabaco brasileiro naquele Império, devido a terem dobrado o preço do produto, que passou a ser de 8 piastras por arrátel de tabaco “amostrinha”, que era justamente o de maior consumo.

Esse procedimento levou os consumidores a se retraírem o que teve como consequência o grande acúmulo de tabaco em Macau. Também os mandarins se recusaram a receber a cota que anualmente era destinada à Casa Imperial, o que levou o Senado da Câmara de Macau a arcar com a diferença de preço pelo menos em relação à quantidade que se destinava àquela Casa, a fim de não criar dificuldades nas suas relações com os mandarins ⁽¹⁰¹⁾.

Como se verificasse então um declínio nos contratos de tabaco em fôlha e em pó, foi enviado a Macau um Comissário do Contratador de Tabaco, que lá chegando em 1784 aboliu o estanco, vendendo o tabaco aos chins pelo preço que ajustassem as partes, como se fazia com as demais mercadorias.

O resultado dessa providência foi a imediata colocação de todo o tabaco que chegara a Macau como de todo aquêlê que ali se acumulava já há alguns anos. Parece que só o falecimento daquele funcionário veio interromper uma abertura comercial das mais promissoras que se seguiu a êsse primeiro ano de cessação do estanco ⁽¹⁰²⁾.

Sabe-se que os chins preferiam o tabaco de melhor qualidade, conhecido lá como “amostrinha”, mas também havia aceitação para o “esturrinho” ou ainda “estorrinho”, “osimon-te” e “esturro”, denominações essas que supomos terem sido dadas no Oriente a certas espécies do produto.

Outra das dificuldades que ocorriam com o tabaco brasileiro que Goa remetia para o mercado chinês através de Macau, era o monopólio que geralmente um só chinês exercia, comprando tôdas as partidas que os portugueses desembarcavam nesta última cidade.

Pelo que se vê foram vários os motivos que limitaram a expansão da atividade comercial portuguesa de tabaco no tocante pelo menos ao mercado chinês, o que aliás pode aplicar-se de certo modo a todo o Oriente.

(101) Ms. 19.804, Bahia, P.a.c., AHU.

(102) Ms. 19.804, Bahia, P.a.c., AHU.

Nesse sentido para eliminar as limitações, o mais aconselhável, pelo que se deduz, seria uma política mais atraente de preços, bem como o acesso dos navios portugueses aos portos chineses, o maior apuro na qualidade do produto, a colocação mediante livre-concorrência entre os atacadistas chineses e a maior e mais inteligente difusão do uso do tabaco entre aquela população, mediante propaganda que incluísse bilhetes com estampas do produto anunciando suas qualidades, maneira de preparo e uso, etc., como nos lembram os documentos da época.

Essa orientação permitiria a Portugal fazer frente à competição inglesa na colocação do mesmo produto, pois os ingleses estavam em situação mais favorável sobretudo graças à proteção dos mandarins locais, nem sempre em boas relações com os portugueses, que oprimiam prejudicando assim a concorrência que os lusitanos podiam fazer às outras nações interessadas no comércio com a China. Para esta última situação contribuía bastante a falta de bons administradores portugueses em Macau e de um embaixador eficiente na corte chinesa.

Chegou-se mesmo a alvitrar, principalmente para resolver os problemas que a presença comercial inglesa oferecia; um contacto direto de embaixadores portugueses com o imperador da China ou até a indicação do bispo de Pequim como uma espécie de ministro português junto à corte chinesa, podendo assim resolver na cúpula os problemas que dificultavam a ação comercial portuguesa.

Visando a uma colocação mais extensa, e mais eficiente do tabaco brasileiro no Oriente, particularmente na China, um grupo de negociantes baianos congraçou-se dentro de um plano em que se comprometiam atender certas cotas de tabaco, de determinadas qualidades, a preços ajustados, desde que lhes fôsse concedidas várias graças como:

- I. Que eles, seus oficiais, agentes, caixeiros, marinheiros e servidores gozassem de todos os privilégios do tabaco além do que os seus navios e embarcações aplicados nesse comércio fôsse tratados em todos os portos em que ancorassem como se fôsse naus de viagem da Índia.
- II. Todo o tabaco em folha ou rôlo negociado por eles deveria ser livre dos exames da Mesa de Arrecadação da Bahia, pois assim levariam também o tabaco em pó de tôdas as qualidades, aproveitando justamente para isso o tabaco que a Mesa costumava reprovar⁽¹⁰³⁾.

Os documentos que nos informaram a respeito dessa proposta dos negociantes baianos, ocorrida nos finais do século XVIII, não nos dizem se ela foi aceita ou não. Se foi, natural-

(103) Ms. 19.804, Bahia, P.a.c., AHU.

mente significou uma atitude liberal do govêrno em relação à iniciativa privada, uma vez que não são poucas nem pequenas as compensações que pediram⁽¹⁰⁴⁾.

Apesar da carência de dados estatísticos é possível verificar-se que no quadro geral das exportações pelo pôrto do Salvador, o tabaco quase sempre ocupou o segundo lugar, sendo antecedido apenas pelo açúcar. O total de sua exportação é sempre consignado para Portugal, sem que se mencionem os portos que o receberiam, em reexportação, o que evidentemente nos dificulta sobremaneira o conhecimento do *quantum* que se enviava para a Ásia. Sômente pesquisas mais acuradas nos arquivos portugueses, africanos e asiáticos, poderão responder a essa questão.

Quer parecer-nos que no século XVIII chegou a ser estabelecida uma cota mínima para a carga de tabaco que uma nau da Índia, a chamada "nau de viagem" levava para o Oriente. Pela freqüência com que é citada nos documentos a quantidade de 4.000 arrôbas de tabaco de boa qualidade parece corresponder a essa cota. Esse número que deve ter sido anual e era transportado pela "nau de viagem", passou a ser de 6.000 arrôbas na última década do século XVIII⁽¹⁰⁵⁾.

Em verdade essas quantias nem sempre foram atingidas, fazendo com que a autoridade constrangesse os lavradores a fornecê-las através de uma derrama proporcional entre os melhores arbitrando a autoridade colonial a respectiva proporção⁽¹⁰⁶⁾.

O tabaco era remetido em rolos, em pó e em fôlha, acondicionado em pipas ou em fardos. Sua exportação foi grande no século XVIII; em 1757 alcançou 248.702 arrôbas; de 1761 a 1763 atingiu 248.197 arrôbas; em 1767, 209.245 arrôbas⁽¹⁰⁷⁾; em 1798, sabemos que seguiram para Portugal 326 fardos, ou sejam 23.448 rolos, perfazendo 380.053 arrôbas no valor de 668:863\$750 réis⁽¹⁰⁸⁾. Os totais aí citados destinavam-se à

(104) Um decreto de 13/5/1810 e as Cartas Régias de 30/5/1810 e 2/6/1810 concederam comércio direto entre Macau e o Brasil, sem a escala obrigatória em Goa.

(105) Ms. 16.149, Bahia, P.a.c., AHU. É provável também que essa cota fôsse aumentada conforme a capacidade da embarcação. Para os navios que se dirigiam à África, era permitido, no último quartel do século XVIII, que se carregasse 3.000 rolos de tabaco por barco, o que entretanto era sempre ultrapassado em 1.500 rolos ou mais, para alimentar o comércio clandestino com mercadores europeus que também freqüentavam as costas africanas (cf. Ms. 10.319, Bahia, P.a.c., AHU).

(106) Ms. 11.255, Bahia, P.a.c., AHU.

(107) Roberto C. SIMONSEN, *História econômica do Brasil*, pág. 368.

(108) *Cartas de Vilhena*, vol. I, pág. 54.

África e a Portugal, sendo dêste último, em sua maioria, reexportados.

Para a África ia justamente o produto refugado pelos mercados orientais e europeus, pois o mercado consumidor de baixo nível e padrão de vida dos mais primitivos, representado em sua totalidade por populações indígenas, recebia êsse produto em troca de escravos negros.

Para o necessário equilíbrio no atendimento às necessidades apresentadas pelo interesse metropolitano na reexportação do tabaco para o Oriente, para outros mercados e mesmo para os domínios coloniais, a autoridade régia retendo o estaque durante quase tôda a duração dos séculos xvii e xviii, via-se ainda obrigada a intervir mais diretamente no comércio, disciplinando os contratos de arrendamento, que constituíram o sistema mais aceito para sua exploração.

Requeriam-se essas intervenções devido à competição estrangeira no mercado, como a inglêsa já por nós referida.

Nesse sentido, defendendo o bom rendimento do monopólio do produto, Antônio Paes de Sande escrevia a 2 de novembro de 1679, de Goa, uma carta ao príncipe-regente, na qual lembrava a conveniência de se ter a máxima cautela, a fim de evitar que o tabaco de rôlo considerado de boa qualidade fôsse desviado propositadamente para a Inglaterra.

Esse descaminho ocorria tanto no Oriente, onde os britânicos costumavam conduzir essas cargas para Bombaim, como na Bahia, onde as ofertas estrangeiras podiam atrair os produtores do Recôncavo a entregas mais compensadoras⁽¹⁰⁹⁾.

Aliás, no tocante ao comércio clandestino de tabaco para o Oriente, praticado na Bahia, os registros são inúmeros. Até mesmo os soldados e marinheiros que compunham as tripulações dos navios da Carreira não lhe permaneciam indiferentes. Chegavam a ir à Vila de Cachoeira, onde se produzia fumo de superior qualidade, para trocá-lo por mercadorias de procedência asiática.

Contra a circulação pelo interior da capitania dêsses tripulantes cuja desfaçatez era grande, a dar crédito aos documentos que nos ficaram a respeito, queixou-se em 2 de agosto de 1715 o vice-rei, marquês de Angeja, afirmando que êsses homens, alcunhados de “vendelhões” andavam “pela Baía com caixas penduradas ao pescoço, vendendo fitas e drogas que traziam, imitando os genoveses que iam a Lisboa”. Procediam

(109) Ms., *Cartas vdrías*, t. 2, cód. 1.604 (K VII 18), fls. 203-204, Casa de Cadaval.

muitas vêzes dos próprios navios de guerra, que no dizer dessa autoridade mais pareciam navios mercantes⁽¹¹⁰⁾.

O desequilíbrio que em diversos momentos e por diferentes motivos chegou a haver entre o consumo e a produção como as condições climáticas desfavoráveis ou ainda a falta de cuidados dos lavradores que em vez de secá-lo ao vento, faziam-no ao sol e nem sempre o abrigavam convenientemente da chuva em telheiros que para isso se destinavam⁽¹¹¹⁾, foi geralmente mais desfavorável para a produção, impedindo o pronto atendimento dos mercados orientais. À medida que se tornava possível o fornecimento de novas partidas, os navios para isso disponíveis encarregavam-se de transportá-las para a Ásia, em diversas viagens, até que se completasse a cota solidificada. Esse fato repetiu-se muito no século XVIII⁽¹¹²⁾.

Cachoeira era a vila que concentrava o número de lavradores mais reputados como produtores de tabaco. Havia ali armazéns para acomodação do produto. Uma vez chegada uma nau da Índia ao pôrto, desde que isto se tornasse necessário para conseguir mais prontamente a carga de tabaco de qualidade que lhe estava prevista, a Mesa de Inspeção do Tabaco costumava mandar o escrivão da Vara do Tabaco até a Vila de Cachoeira para junto ao juiz-de-fora daquela localidade providenciar a pronta arrecadação do produto uma vez que seus lavradores costumavam enterrá-lo para posterior venda. De Cachoeira até o Salvador o tabaco era conduzido em barcos cuja navegação era muitas vêzes perturbada pela chuva e pelo vento sul. Por sua vez o transporte dos locais de produção até os armazéns da Cachoeira era feito em carro de boi⁽¹¹³⁾.

A reexportação dos artigos originários do Salvador pelo pôrto do Rio de Janeiro não se destinava apenas ao Prata, pois devido provavelmente à mudança da capital em 1763, no final do século XVIII, ou mais precisamente a partir de 1797 pelo menos, encontramos ordens para que o tabaco baiano exportável para a Índia passasse a ser enviado antes para o Rio de Janeiro, de onde seria transportado para o Oriente⁽¹¹⁴⁾. Aliás um officio do governador da Bahia de 17 de maio de

(110) *Ms.*, Papéis vários, t. 32, cód. 832 (K VIII 10), fls. 313-315, Casa de Cadaval.

(111) *Ms.* 11.266, Bahia, P.a.c., AHU.

(112) *Ms.* 210, vol. 134 das Cartas do Governno, APE Bahia.

(113) *Ms.* 11.256-11.261, Bahia, P.a.c., AHU.

(114) *Ms.* 322, vol. 137 das Cartas do Governno, pág. 322, APE Bahia; *Ms.* 18.321, Bahia, P.a.c., AHU.

1798 esclarece que em cumprimento das ordens que recebera de D. Rodrigo de Sousa Coutinho em 5 de novembro de 1797, mandara uma partida de tabaco (da cota de 6.000 arrôbas) para o Rio, a fim de que se embarcasse aquela carga na “nau de viagem” que seguia para o Estado da Índia, pois as naus de viagens não mais escalariam na Bahia, e sim no Rio de Janeiro⁽¹¹⁵⁾.

Essas disposições deviam estar ligadas aos interesses fiscais que todavia não incluíam as remessas de tabaco para a África, continuando a ser feitas diretamente do Salvador. Possivelmente esse dispositivo da administração completava-se ainda como cautela contra o comércio clandestino. É claro que a obrigação da escala no Rio trouxe a este pôrto benefícios em detrimento do pôrto do Salvador.

Apesar de ocupar o primeiro lugar na balança exportadora no pôrto do Salvador, o açúcar é aqui considerado apenas em relação ao comércio da Carreira da Índia e portanto de maneira secundária pela condição do sistema de transportes que a Carreira oferecia. O açúcar constituía mercadoria própria para a torna-viagem, particularmente no século XVIII quando as embarcações vindas da Índia apresentavam-se no pôrto brasileiro com bastante espaço disponível para ser preenchido.

Esta situação dizia respeito também às cargas de sola, pau-brasil, madeiras e coquilhos.

Ressarciam-se assim os seus armadores e o próprio erário, dos prejuízos e riscos que a essa altura o comércio do Oriente oferecia, além de seguirem com “mais segurança”, como no-lo afirma o comandante da nau *Caravela*, em março de 1673, ao receber com essa finalidade 123 caixas de açúcar, pertencentes a particulares da Bahia. Segurança aí devia significar melhores resultados econômicos, e não tanto preservação do barco contra acometidas dos piratas ou mesmo estabilidade frente aos perigos do mar.

Sem esclarecer-lhe a natureza João Lúcio de Azevedo registra também que os navios da Carreira da Índia costumavam trazer como lastro pedras que eram trocadas no Brasil, na torna-viagem, por açúcar⁽¹¹⁶⁾.

(115) Ms. 18.321, Bahia, P.a.c., AHU.

(116) João Lúcio de AZEVEDO, *Épocas de Portugal econômico*, pág. 159.

Conclusões

Num país sem muita tradição de historiografia marítima como o nosso, parece ser natural a quase ausência de estudos monográficos e gerais de história naval com que se defronta o pesquisador. Considerados entretanto a extensão do litoral e o largo momento em que permanecemos a êle colados, tendo uma história de vínculos muito mais marítimos do que continentais, como também compreendendo-se a integração do Brasil à economia portuguesa do Atlântico, ver-se-á desde logo o alcance que nos oferece êsse campo de pesquisas para a história da cultura e da economia brasileira que em boa parte e inexplicavelmente tem voltado suas costas para o mar.

Com essas perspectivas é que nos lançamos ao estudo das relações que o Brasil manteve, através da Bahia, com o grande roteiro marítimo da Idade Moderna, articulando-se com seus portos e interesses.

Numa época em que o rápido declínio português tirava inteiramente àquele país a possibilidade de ter uma certa hegemonia sobre o Atlântico e o Índico, partilhados que estavam sendo os mares, as ilhas e os continentes pela expansão colonial de outros países mais poderosos, enquanto que por sua vez o Mediterrâneo promovia sua recuperação econômica, conforme Fernand Braudel provou à saciedade, a Carreira da Índia não conseguiria subsistir sob o controle português, como magra rota mantenedora comercial e militar do império ultramarino. A sua permanência foi possível entretanto graças às novas riquezas que, sobretudo através da Bahia, vieram engrossar-lhe a circulação, logrando assim manter seus interesses comerciais, através da conquista de novos mercados atraídos pelos produtos novos.

Nesta altura é que se destaca a Bahia, ou o Brasil através da Bahia, como peça integrante e integradora, uma vez que consideremos o vulto do seu concurso, representado por recursos humanos, militares e econômicos, comerciais e industriais.

A conservação do império português na África e no Oriente, embora com áreas que se irão restringindo consideravelmente em relação àquelas primitivamente conquistadas, não se fez apenas e indiretamente graças aos recursos proporcionados pelo açúcar e pelos metais e pedras preciosas do Brasil, mas também considerando-se, além de outros fatores, nossos recursos econômicos colocados e transformados em função do roteiro do Oriente.

Esse é um dos pontos centrais que procuramos mostrar a longo dêste estudo e que agora retomamos para conclusão.

A situação geográfica da Bahia, estrategicamente considerada em função do Atlântico e em relação às praças portuguesas da África e do Oriente, caracterizou-se desde cedo como colônia de posição, atraindo-lhe atenções e recursos, oficiais e privados, numa movimentação que de pronto atingiu também a esfera dos interesses econômicos.

Estas condições propiciaram a Salvador a concentração de mão-de-obra profissional especializada; a articulação com outras áreas da própria Colônia, como Ilhéus e as Alagoas, por exemplo, tendo em vista a exploração da madeira para a construção naval, cuja atividade foi consideravelmente incrementada, e a incorporação ao uso comum dos estaleiros de uma série de matérias-primas indígenas. Também a agricultura, particularmente o tabaco e o açúcar, encontrou ponderáveis estímulos no giro mercantil que o roteiro marítimo proporcionava, enquanto que, em contrapartida, uma série de produtos orientais passavam a ocupar lugar nas preferências de um mercado consumidor local, ao mesmo tempo que interesses ligados ao tráfico de escravos africanos promoviam a maior entrosagem das áreas portuguesas daquele continente com o Brasil e em relação à Carreira da Índia.

Dêsse modo, se de um lado a Carreira significou pesado e prolongado ônus para a Bahia, devido à soma de recursos materiais e humanos requeridos para os reparos das embarcações, seu provisionamento e engajamento de marinheiros, como ao envio de socorros para outras colônias portuguesas, ela deu por outro lado, como antes afirmamos, uma contribuição bastante importante à nossa cultura e à nossa economia.

O fato de têmos estudado mais o período justamente em que a Carreira entra em lento declínio, não significa a diminuição do seu papel em relação ao Brasil. Antes, quando a Carreira se alimentava da disputada circulação das especiarias,

o Brasil pouco obteve dela como pouco lhe pôde oferecer. Contribuindo para a sua prolongada continuidade, através da sua integração, o Brasil caracterizou o período estudado dando novas dimensões econômicas aos interesses da Carreira.

No tocante à escala das embarcações que faziam o roteiro do Oriente, a Bahia colocava-se em situação bem mais vantajosa que os portos da África Portuguesa, como Moçambique ou Angola, mesmo levando-se em conta as dificuldades que a navegação enfrentava nas proximidades dos Abrolhos ou do Cabo Santo Agostinho. Entretanto, os interesses que oferecia como pôrto de escala não lograram, como vimos, remover ou diminuir em relação aos outros portos o volume de interdições oficiais que sofreu ao longo dos séculos aqui estudados. Apesar dessas limitações, as possibilidades que apresentava como mercado quer produtor como consumidor, os socorros sempre mais rápidos e eficientes com que em mais de uma oportunidade atendeu as praças portuguesas na África e no Oriente, movimentando tropas, munições e provisões, e sobretudo a assistência que ofereceu àqueles navios que dentro ou fora da lei recorreram ao seu pôrto, que se lhes mostrava sempre como indeclinável solução para o refrêscio de que necessitavam, castigados que vinham pelas distâncias, pela sua morosidade e pelas condições de viagem, acabaram por consagrar a importância da Bahia tanto para a Metrópole quanto para o ultramar português, não logrando portanto o regime de interdição impedir a freqüência das arribadas.

Ela só não foi maior devido ao rígido critério colonial com que Portugal manietou o Brasil, com isso constringendo a si próprio também a não ter a participação que poderia ter tido na consolidação da conquista dos mares e da partilha das terras.

A política protecionista metropolitana que na verdade não esteve inteiramente ausente, mas que careceu quase sempre de racionalidade, coordenação, descentralização e planejamento a longo prazo, funcionando geralmente mais à base dos interesses imediatos que cortavam as possibilidades da formação de um parque industrial ligado à construção naval, impedindo também, através do monopólio e de outras medidas, a livre circulação intercolonial das riquezas, foi também uma das grandes responsáveis pelo passivo colonial com que se chega ao século XIX.

É bem verdade que não se pode entender a orientação política portuguesa em relação ao Brasil colonial movida por

uma soberania que geralmente ela estêve longe de possuir, premida por compromissos internacionais que lhe exauriam os esforços de recuperação econômica. Não obstante, na própria origem da assunção desses compromissos estava inerente a orientação comercial que presidia a administração colonial e que não via no Brasil senão a possibilidade de fornecimento de gêneros tropicais e matérias-primas.

Considerada a Carreira da Índia por tudo quanto ela significa, uma expressão das chamadas “grandes navegações” portuguesas, o Brasil deixa de ser apenas uma consequência dessas viagens, como sempre foi considerado, pois elas ainda por muito tempo depois da esquadra cabralina, continuarão sendo “grandes”, com tôda a fôrça significativa que a palavra encerra, e nelas o Brasil estará integrado, como partícipe ativo durante os séculos XVI, XVII e XVIII.

Dessa maneira, mostrar que o Brasil, desde o início de sua colonização não permaneceu isolado, como querem alguns dos nossos historiadores, nem apenas ligado de forma umbilical à Metrópole, é um dos motivos condutores que melhor resumem o que se pretende com êste trabalho.

APÊNDICE 1

Notícia sôbre alguns navios de longo curso construídos nos estaleiros baianos

Segue-se uma sucinta notícia de alguns dos navios de longo curso, que foram construídos nos estaleiros baianos. Mostra, ainda que bastante incompleta, a importância daquele arsenal para a marinha portuguesa, particularmente nos séculos xvii e xviii, quando Salvador entrou na linha de produção naval lusitana com ponderável contribuição.

Se balancearmos as necessidades da marinha portuguesa e o espaço de tempo aqui estudado em relação ao total de navios construídos na Bahia que conseguimos arrolar, chegaremos à conclusão que êste representou muito pouco para os índices daqueles. Não obstante, essa diferença se reduzirá consideravelmente se atendermos às restrições administrativas e econômicas que se fizeram sentir durante o período colonial, bem como à concorrência de interesses representados pelos outros estaleiros portugueses, à porfia comercial de diferentes setores de produção e ao grande volume de restauração de embarcações, que ali se fêz.

Por outro lado, faz-se mister lembrar ainda que em nossas pesquisas não chegamos a constatar a existência de outro estaleiro do Portugal ultramarino que tivesse fabricado tantos navios destinados à Carreira da Índia, como o da Bahia. No Brasil colonial, o arsenal do Rio, onde realmente foram construídas várias embarcações para a travessia oceânica, e o do Pará (Belém), no qual pelo menos se tem notícia da fabricação da nau *Nossa Senhora de Belém e São José* (1766-1805), que chegou a navegar na Carreira, estão longe de atingir o índice de produção do estaleiro do Salvador. Isto para citarmos apenas dois dos mais importantes. Fora do Brasil, o estaleiro de Goa foi o centro de construção naval portuguesa ultramarina que mais se destacou, graças inclusive à madeira

indiana. Não obstante, não acreditamos que tenha ultrapassado nesse sentido ao arsenal baiano, se bem que tanto no que diz respeito ao Brasil quanto à Índia reconheçamos que muito há ainda a ser pesquisado sobre o assunto. Fundamentamos essa afirmação nos inumeráveis elementos que no correr deste trabalho apontamos como favoráveis à construção naval na Bahia.

O grande inventário de navios portugueses que há anos vem sendo elaborado pelo historiador português, comandante Antônio Marques Esparteiro, ainda inédito, mas cujos originais foram gentilmente oferecidos à nossa consulta pelo seu autor, constituiu uma das fontes principais de nossas pesquisas, como se poderá verificar na indicação bibliográfica que damos de cada navio.

A pobreza de informações que damos sobre cada barco, omitindo mesmo dados de interesse para complementar as hipóteses e conclusões a que se chegou neste estudo, nasceu justamente da carência de elementos que atendessem diretamente o assunto com que lutamos em nossa pesquisa. Na verdade, relativamente pouco ficou documentado a respeito da construção naval no Brasil dos séculos XVI, XVII e XVIII, se considerarmos a sua importância e o que ela efetivamente representou e podia ainda mais ter representado para Portugal.

A documentação encontrada, quase toda oficial, procedente tanto do Reino quanto da Colônia, não adianta muito sobre o assunto, pois versa mais sobre reclamos de providências ou as próprias providências administrativas, particularmente no tocante à carência de verbas para atender as despesas com o arsenal.

Outra justificação que aqui deixamos, e na verdade ela se estende em relação a todo trabalho, é a respeito da confusão entre as designações das embarcações, isto é, se são *naus* ou *fragatas*. Embora os dicionários técnico-navais nos esclareçam tratar-se de tipos diferentes de barcos, os documentos da época tratam indiferentemente os navios, ora por nau ora por fragata. Consignamos ambas as denominações quando elas vêm nos manuscritos, sem contudo procurar precisar realmente que tipo de navio era. Aliás, devido muitas vezes aos reparos que sofriam constantemente esses navios ao longo de sua existência, ocorria alterar-se o seu número de peças ou a sua capacidade, chegando a mudar de tipo. Daí, também, a confusão que os documentos fazem.

Com exceção da fragata *Diana*, que foi construída na Bahia em 1823, portanto um ano depois de nossa independência, ao enumerarmos os diferentes navios construídos durante o período colonial, avançamos no século XIX, arrolando embarcações que datam de suas duas primeiras décadas, não obstante pelo menos duas delas (fragatas *União* e *Príncipe D. Pedro*) terem sido fabricadas durante a permanência da Côrte portuguesa entre nós, porque não encontramos alterações substanciais nas condições que até então tinham presidido a construção naval na Bahia.



galeão NOSSA SENHORA DO PÓPULO (1655-1666 ?)

histórico Foi iniciado sob o govêrno do conde de Castelo Melhor, tendo sua obra, como nos demais casos, se arrastado por dificuldades financeiras. Segundo o depoimento dos oficiais da ribeira do Salvador não havia outro navio nas armadas portuguesas que tivesse a sua grandeza.

Foi lançado ao mar a 8 de agosto de 1657, tendo como capitão Hierônimo de Alcáçova, capitão-de-mar-e-guerra.

Serviu na Carreira da Índia, ancorando várias vezes na Bahia, de onde partiu pela última vez em 15 de agosto de 1666. Não se sabe que fim teve.

Ref.: Doc. Hist., vols. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 17, 21, 65, 66 e 78. Luís Monteiro da COSTA, *Construções navais da Bahia no século XVII. O galeão Nossa Senhora do Pópulo*, publicação 17, Centro de Estudos Bahianos, 15/12/1952.



nau NOSSA SENHORA DA CONCEIÇÃO (1686-1699)

histórico Foi a primeira nau que se construiu para a Carreira da Índia na ribeira das naus da Bahia. Superintendeu a sua fabricação o provedor-mor da Fazenda Real, Francisco Lamberto. A madeira aproveitada na sua construção foi cortada por mestre-comissário Manuel Machado, tendo sido seu

construtor mestre Amaro Gomes Morim. Essa nau, também chamada *Conceição Grande*, foi lançada ao mar em 1686.

Ref.: Antônio Marques ESPARTEIRO, *Marinha brigantina*, vol. 1 (naus e navetas), pág. 28.

nau SÃO JOÃO DE DEUS (1691-1706)

histórico Foi construída na ribeira das naus da Bahia, em 1691, por mestre Amaro Gomes Morim. É também chamada de fragata. A sua construção foi encomendada pela Junta do Comércio do Brasil e se destinava a servir de nau capitânia das frotas do Brasil. Ao que parece a sua construção levou menos de um ano, pois ainda em 1691 fez sua primeira viagem para o Reino. Realizou inúmeras outras durante a sua existência, sem que se tenha contudo notícia de ter servido na Carreira da Índia.

Ref.: Antônio Marques ESPARTEIRO, *Marinha brigantina*, vol. 1 (naus e navetas), pág. 38; José Pinheiro da SILVA, *Capitania da Bahia*, pág. 270.

nau NOSSA SENHORA DA ESTRÊLA (1694-1722)

histórico Foi construída em 1694 na ribeira das naus da Bahia, por conta da Junta do Comércio do Brasil. Mestre Amaro Gomes Morim, seu construtor, foi o mesmo que construiu as naus *Conceição* (1686), *São João de Deus* (1691) e *Prazeres* (1696), todas por encomenda da mesma Junta do Comércio do Brasil. Em 1697 Amaro Gomes Morim foi substituído no seu cargo pelo mestre Antônio Álvares. A nau *Estrêla*, chegou a servir na Carreira da Índia.

Ref.: Antônio Marques ESPARTEIRO, *Marinha brigantina*, vol. 1 (naus e navetas), pág. 31; José Pinheiro da SILVA, *A capitania da Bahia*, pág. 270.

nau NOSSA SENHORA DOS PRAZERES E SANTO ANTÔNIO, A CASTELHANA (1696-1715)

histórico Em 23 de junho de 1696, ao prestar informações a autoridade colonial de que a nau seria em breve lançada ao mar considerava tratar-se da melhor nau que até então se fabricara no estaleiro da Bahia; isto na palavra do governador D. João de Lencastro, que presidira aos trabalhos da construção. Foi seu construtor mestre Amaro Gomes Morim. A sua primeira viagem, da Bahia para o Reino, deu-se em 1696 ou 1697. Chegou a servir muitos anos na Carreira da Índia. Há textos que a consideram fragata.

Ref.: Antônio Marques ESPARTEIRO, *Marinha brigantina*, vol. 1 (naus e navetas), pág. 37; José Pinheiro da SILVA, *A capitania da Bahia*, pág. 271.



nau NOSSA SENHORA DE BETENCOURT (1700-1701)

histórico No mesmo ano de sua construção no estaleiro baiano, isto é, 1700, partiu para o Oriente, destinada a tomar parte na reconquista de Mombaça. Foi seu comandante nessa viagem Antônio de Saldanha de Albuquerque e Castro de Mesquita Lôbo de Andrade de Ribafria (*sic!*). Desde 9 de agosto de 1701 é notada a sua presença em Baçaim. Entretanto, pouco duraria, pois meses depois afundou em Goa durante um temporal. Rocha Pita a considerou um dos mais formosos “baixéis” que até então os portugueses haviam fabricado.

Ref.: Antônio Marques ESPARTEIRO, *Marinha brigantina*, vol. 1 (naus e navetas), pág. 51; Sebastião da Rocha PITA, *História da América portuguesa*, págs. 311-312; Pedro CALMON, *História do Brasil*, vol. 2.º, pág. 443.



nau NOSSA SENHORA DA CONCEIÇÃO OU PRÍNCIPE REAL (1701-1822?)

histórico Foi lançada ao mar, no arsenal da Bahia, em 1701. Tinha duas cobertas, 3 baterias guarnecidas com 80 peças e as seguintes dimensões:

Comprimento ...	67 metros
Bôca	16,5 metros
Pontal	12 metros

Reformada a partir de 16 de junho de 1794, no arsenal da Marinha de Lisboa, passou então a ser chamada *Príncipe Real*. Parece não ter servido na Carreira da Índia. Em 1822, desarmada no Rio, encontrava-se servindo de presiganga.

Ref.: Quirino do FONSECA, *Os portugueses no mar*, vol. 1, pág. 550.



nau NOSSA SENHORA DA VITÓRIA (1704)

histórico Foi lançada ao mar em 1704, sob o comando de José Pereira. Não chegou contudo a fazer-se ao largo, pois logo começou a estalar e perder o equilíbrio. Na altura do Vaza-barris, acabou por encalhar, tendo inclusive, rompida a sua amarra. Teve então que ser abandonada pela tripulação. Do desastre foi responsabilizado o mestre Francisco Martins, que orientou a sua construção sem nunca “ouvir qualquer espécie de conselho”, além de ter promovido a arrumação da carga de maneira que provocou o desequilíbrio do navio.

Ref.: Cód. 891 (K VIII II), fls. 496-498, t. 28, Casa de Cadaval: Papéis vários.



fragata NOSSA SENHORA DA PALMA E SÃO PEDRO (1714-1729)

histórico Construída na Bahia ao tempo do vice-rei D. Pedro Antônio de Noronha, marquês de Angeja (1714-1718), deve ter sido lançada ao mar em 1714 ou 1715. Em 14 de abril de 1723, sob o comando do capitão-tenente-côronel Jerônimo Correia, partiu do Reino para a Índia, junto com mais duas naus. No Oriente navegou muito, tomando parte em vários combates. Por vistoria realizada em 17 de março de 1729, foi dada como inútil, sendo a seguir desmanchada.

Ref.: Antônio Marques ESPARTEIRO, *Marinha brigantina*, vol. II, pág. 54 e segs.; Sebastião da Rocha PITA, *História da América portuguesa*, pág. 375.



fragatinha NOSSA SENHORA DO PILAR (1715-1721)

histórico Construída na Bahia em 1715, sabemos que a 24 de abril de 1717 partiu para a Índia na armada do vice-rei, conde de Ericeira. Arribou mais de uma vez na Bahia, quando navegando na Carreira da Índia.

Ref.: Antônio Marques ESPARTEIRO, *Marinha brigantina*, vol. II, págs. 59 e segs.



nau NOSSA SENHORA DO PILAR, O PADRE ETERNO (1716-1740)

histórico Construída na Bahia, foi lançada ao mar em 1716. Era considerada embarcação poderosa e veleira, a maior que até então se fizera na Bahia, superando portanto as anteriores. A sua construção deu-se durante a administração do 1.^o marquês de Angeja, D. Pedro Antônio de Noronha (1714-1718). Alguns textos dão-na como navio de 70 peças enquanto outros de 84 peças. Era guarnecida de 700 homens, sendo que a sua artilharia, tôda de bronze, compunha-se de:

Primeira bateria, peças de calibre 38
Segunda bateria, peças de calibre 18 e 12
Tolda e castelo, peças de calibre 8

Na primeira viagem chegou ao Tejo com a frota da Bahia a 24 ou 25 de outubro de 1716. Tomou parte em vários combates, sem que contudo chegasse a ter ido para o Oriente. Serviu na Carreira da Índia, porquanto muitas vêzes comboiou as naus do Oriente. Quirino da Fonseca distingue os dois nomes da nau, como se fôsem dois navios.

Ref.: *Gazeta de Lisboa*, 31/10/1716, pág. 240; 1741, pág. 275; 1749, pág. 640; Antônio Marques ESPARTEIRO, *Marinha brigantina*, vol. I (naus e navetas), pág. 67; Quirino da FONSECA, *Os portugueses no mar*, vol. I, págs. 558, 602 e segs.; Sebastião da Rocha PITA, *História da América portuguesa*, pág. 375.



312 — *A Bahia e a carreira da Índia*

nau NOSSA SENHORA DA PIEDADE

histórico Sôbre a sua construção nada apuramos. O comandante Quirino da Fonseca supõe que tenha sido construída na Bahia, em data que se ignora. Serviu muito no roteiro do Brasil, além de ter feito duas viagens à Índia, em 1721 e 1723.

Ref.: Quirino da FONSECA, *Os portugueses no mar*, vol. I, págs. 600 e segs.



nau NOSSA SENHORA MADRE DE DEUS E SÃO FRANCISCO XAVIER (1717-1738)

histórico Ao chegar ao Tejo em princípio de janeiro de 1720, vinda da Bahia, a nau *Nossa Senhora da Soledade* levava a notícia de que ia adiantada a construção da nau *Madre de Deus*, no estaleiro baiano. Ao que se sabe, logo depois foi lançada ao mar. Serviu na Carreira da Índia, navegando para Goa e Macau. Há alguma confusão nas informações que conseguimos a seu respeito, talvez nascida da possibilidade de existir na mesma época outra nau homônima. Foi iniciada a sua construção, sob o govêrno do vice-rei D. Pedro Antônio de Noronha, marquês de Angeja.

Refs.: *Gazeta de Lisboa*, 1755, pág. 263; Antônio Marques ESPARTEIRO, *Marinha brigantina*, vol. I, pág. 91; Quirino da FONSECA, *Os portugueses no mar*, pág. 552 e segs.; Sebastião da Rocha PRA, *História da América portuguesa*, pág. 375.



nau NOSSA SENHORA DO LIVRAMENTO E SÃO FRANCISCO XAVIER (1723-1735)

histórico Foi construída no arsenal baiano, sob o govêrno do vice-rei Vasco Fernandes César de Meneses, tendo sido lançada ao mar em 21 de janeiro de 1723. Entrou no Tejo, pela primeira vez, em 1 de março de 1724. Comportava 66 peças, sendo considerada nau de guerra. Sôbre a sua construção na Bahia foram levantadas algumas dúvidas, que a nossa pesquisa conseguiu agora dirimir. Assim, o comandante Quirino da Fonseca apenas supunha que

tivesse sido construída na Bahia, enquanto Celestino Soares afirmava ter sido comprada na Holanda em 1717. Encontramos todavia no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa uma Carta Régia dirigida ao vice-rei Vasco Fernando César de Meneses, na qual el-rei cumprimenta aquela autoridade brasileira pela maneira com que fizera fôsse bem carregada “a Nao nova Nossa Senhora do Livramento, e São Francisco Xavier, que ahy se fabricou, eveyo para este porto . . .”.

Essa nau chegou a servir na Carreira da Índia muitas vêzes.

Nos gastos com sua construção, colaboraram com donativos os homens de negócios da Bahia.

*Refs.: Ms., Bahia, P.a.n.c., 1.ª série, caixa 31, pasta de 30/4/1725, AHU; Antônio Marques ESPARTEIRO, *Marinha brigantina*, vol. 1 (naus e navetas), pág. 113; Celestino SOARES, *Quadros navais*; Quirino da FONSECA, *Os portugueses no mar*, vol. 1, pág. 579; Sebastião da Rocha PITA, *História da América portuguesa*, pág. 402.*



nau SANTA TERESA DE JESUS (1724-1735)

histórico Foi construída na Bahia, sob o govêrno do vice-rei Vasco Fernandes César de Meneses, tendo sido lançada ao mar em 18 de agôsto de 1724. Era nau de 66 peças, tendo servido na navegação da Carreira da Índia.

*Ref.: Antônio Marques ESPARTEIRO, *Marinha brigantina*, vol. 1, págs. 110 e segs.*



nau NOSSA SENHORA DA BOA VIAGEM (1724-1728)

histórico Praticamente nada conseguimos apurar desta nau, que se presume tenha sido construída na Bahia. Serviu à Carreira da Índia, pois a 22 de abril de 1724 sabemos que partiu do Reino para o Oriente.

*Refs.: Antônio Marques ESPARTEIRO, *Marinha brigantina*, vol. 1 (naus e navetas), pág. 115; Quirino da FONSECA, *Os portugueses no mar*, vol. 1, pág. 623.*



nau SÃO FRANCISCO XAVIER E TODO O BEM (1741-1757)

histórico Não conseguimos, infelizmente, apurar a data certa de sua construção. A respeito da mesma há uma demonstração feita pelo mestre-construtor da ribeira das naus da Bahia, Manuel de Araújo e Silva. Tinha de comprimento (da quilha às esquadrias) 121 pés e meio e de largura (da boca ao meio) 39 pés e meio. Comportava 1.148 toneladas de carga. Foi lançada ao mar em outubro de 1741. Temos dela uma primeira notícia, quando vinda da Bahia, com 89 dias de viagem, entrou no Tejo a 6 de abril de 1741, sob o comando do capitão-de-mare-guerra Francisco Pinheiro dos Santos. Era nau de guerra, de 50 peças. Serviu muito na Carreira da Índia. Em sua última viagem (1756 ou 1757), ao regressar do Oriente, escalou na Bahia, onde chegou em mau estado devido a um temporal que sofrera no Cabo da Boa Esperança, e necessitou ser vistoriada várias vezes até que em dezembro de 1757, após ser ouvido a respeito o capitão Antônio de Brito Freire, decidiu-se que fôsse queimada.

Refs.: Cód. 675, fl. 252, Fundo Geral BN Lisboa; Antônio Marques ESPARTEIRO, *Marinha brigantina*, vol. 1 (naus e navetas), pág. 172; Quirino da FONSECA, *Os portugueses no mar*, vol. 1, pág. 536 e segs.

*

nau NOSSA SENHORA DA CARIDADE, SÃO FRANCISCO DE PAULA E SANTO ANTÔNIO

histórico A construção dessa nau foi iniciada em 7 de janeiro de 1756 e o seu lançamento ao mar deu-se em 28 de setembro de 1757. Foi construída para substituir uma nau homônima que servia à Carreira da Índia e que fôra desmanchada no estaleiro baiano. Serviu na navegação do Oriente e em várias missões. O encontro de farta documentação a seu respeito permitiu ao autor dêste trabalho reconstituir tôda a sua história.

Refs.: Ms. 1.522-1.524, 2.038-2.039, 2.071-2.076, 2.169-2.172, 2.289-2.295, 2.455-2.456, 2.567, 3.314-3.318, 3.368-3.741, 4.001-4.007, 5.344-5.345, 6.279, 6.912-6.914, 6.941, 6.950, 6.978-6.979, Bahia. P.a.c., AHU; José Roberto do Amaral LAPA, "Memória sobre a nau Nossa Senhora da Caridade", in *Estudos Históricos* (2), Marília, dezembro de 1963.

•

nau NOSSA SENHORA DO MONTE DO CARMO (1760-1775)

histórico A sua construção na Bahia ordenada por el-rei em 26 de maio de 1758, tendo sido aproveitadas nela as ferragens da nau *São Francisco Xavier*. O seu risco foi enviado de Lisboa, como era costume. Foi lançada ao mar em 2 de fevereiro de 1760. Em 22 de abril de 1760 temos notícias de sua primeira viagem, da Bahia para Lisboa, quando conduziu 124 jesuítas, que por ordem do marquês de Pombal, regressavam a Portugal. Também levou muita madeira nessa viagem. Quanto à sua chegada ao Tejo nessa viagem, há discordância no tocante à data (13/6/1760 ou 17/9/1760). O seu comandante foi o capitão-tenente Bernardo de Oliveira.

O total da despesa com a sua construção no arsenal baiano importou em 91:049\$875 réis. Serviu muito nos roteiros do Brasil, não nos constando que tenha navegado para o Oriente. Naufragou em nossas costas em 1775. Houve, na marinha portuguesa, outras naus com nome idêntico ou aproximado. Assim, com o nome de *Nossa Senhora do Vencimento do Monte do Carmo*, temos notícias de várias naus nos séculos XVI e XVII. Em 1717 Portugal compraria na Holanda uma nau *Nossa Senhora do Monte do Carmo*. Em 21 de abril de 1738, lançou-se ao mar em Lisboa, uma nau *Nossa Senhora do Monte do Carmo*, que fôra ali construída, onde também se construiria em 1786 outra nau com o nome de *Nossa Senhora do Monte do Carmo, Medusa*.

*Refs.: Ms. 3.844 a 3.846, 3.734 a 3.737, 4.921 a 4.924, 3.844 a 3.846, 4.005 a 4.007, 4.104 a 4.111, 4.726 a 4.727, 4.921 a 4.924, Bahia, P.a.c., AHU; Cód. 487, fl. 15, Fundo Geral, BN Lisboa; Antônio Marques ESPARTEIRO, *Marinha brigantina*. vol. I (naus e navetas), pág. 288, 416, 161; Quirino da FONSECA, *Os portugueses no mar*, vol. I, págs. 545 e segs.*

nau SANTO ANTÔNIO (1763-1764)

histórico Embora o comandante Quirino da Fonseca não encontrasse documentos que provassem a sua construção na Bahia, o comandante Esparteiro, contradizendo outras fontes que consultamos, afirma ter

sido a mesma ali fabricada e lançada ao mar em agôsto de 1724. Tinha uma tripulação de 500 homens e armava 74 peças, não obstante às vêzes apparecesse com 64 peças. Suas dimensões eram:

Comprimento	56 metros
Bôca	14 metros
Pontal	12 metros

Não se tem conhecimento se chegou a navegar para o Oriente.

Refs.: A. SOUSA GOMES, *Carpinteiros da ribeira das naus*, pág. 22; Antônio Marques ESPARTEIRO, *Marinha brigantina*, vol. 1 (naus e navetas), pág. 115; Quirino da FONSECA, *Os portugueses no mar*, vol. 1, pág. 517.



nau SANTO ANTÔNIO E SÃO JOSÉ (1763-1794)

histórico Foi construída na Bahia por mestre Antônio da Silva, tendo sido lançada ao mar em 29 de janeiro de 1763. Incluindo a artilharia, o seu custo foi de 134:904\$283 réis. Os textos variam no tocante ao número de suas peças, às vêzes dão-na como de 64 peças, outras de 70 e 74 peças. Fêz a primeira viagem para Portugal, sob o comando do capitão-de-mar-e-guerra Bernardo de Oliveira de Abreu e Lima, conduzindo madeiras do Brasil. Era também conhecida por *Santo Antônio, a Pérola da América*. Os marujos haviam-na apelidado de *Cão*; por ter a figura de um cão na proa. Em 1794 sofreu reparação geral no arsenal da Marinha de Lisboa, quando foi modernizada e mudou o nome para *Infante D. Pedro Carlos*. Em 1807, novamente foi reparada e mudou de nome, passando a chamar-se *Martim de Freitas*. Ainda não seria este seu último nome, pois com a independência do Brasil recebeu a denominação de *D. Pedro I*. Ao ser lançada ao mar tinha o nome de *Santo Antônio, São José e Almas*. Sua construção no Salvador parece ter-se iniciado por volta de 1761. Os manuscritos 6.273 e 6.427 têm tôda a discriminação de sua despesa de construção.

Refs.: Ms. 6.035-6.036, 6.273, 6.427, Bahia, P.a.c., AHU; Antônio Marques ESPARTEIRO, *Marinha brigantina*, vol. 1, págs. 319 e segs.; Quirino da FONSECA, *Os portugueses no mar*, vol. 1, págs. 526, 575 e 576.



navio

NOSSA SENHORA DO BOM SUCESSO ou D. JOÃO DE CASTRO

histórico

Foi construída na Bahia em 1764, tendo servido muito tempo nas navegações portuguesas. Em 1799 ao ser reconstruída em Lisboa, é que recebeu o nome de *D. João Castro*. Suas dimensões eram:

Quilha	60 metros
Bôca	14 metros
Pontal	12 metros

Tinha 64 peças de artilharia. Fêz parte da esquadra que trouxe a família real para o Brasil, não tendo servido à Carreira da Índia. Encontrando-se arruinada, foi-lhe vendido o casco em hasta pública realizada em 15 de julho de 1822, alcançando-se por êle 4:000\$000 réis.

Refs.: João Braz de OLIVEIRA, Modelos de navios existentes no Arsenal da Marinha de Lisboa, pág. A; Quirino da FONSECA, Os portugueses no mar, vol. 1, pág. 621.



nau ou

fragata

NOSSA SENHORA DA GRAÇA, A FÊNIX (1787-1819)

histórico

Os trabalhos de sua construção na Bahia começaram a 25 de abril de 1785, tendo sido lançada ao mar a 13 de agosto de 1787, se bem que o comandante Quirino da Fonseca afirme que foi lançada ao mar em 1788. É considerada, indiferentemente, nau ou fragata. Sabe-se que tinha 46 peças, aparecendo também com os nomes de *Graça Fênix* ou *Graça, Fênix*. Suas dimensões eram:

Comprimento	161 pés
Bôca	42 pés
Pontal	28,2 pés

Em 1798 tinha lotação para 379 homens. Serviu em inúmeros roteiros, principalmente da África e do Brasil. Não chegou a navegar para o Oriente. Em 1819 foi queimada na Bahia, para se aproveitar

a sua ferragem, segundo o comandante Esparteiro, do que aliás discorda o comandante Quirino da Fonseca que afirma ter sido a mesma incendiada em 1819.

Refs.: António Marques ESPARTEIRO, *Marinha brigantina*, vol. II (fragatas), págs. 241 e segs.; Quirino da FONSECA, *Os portugueses no mar*, vol. I, pág. 569; João Afonso CÔRTE-REAL, "Testemunho de ação marítima na regência de Dom João VI", in *Studia* (13-14), pág. 283.



fragata PRINCESA CARLOTA (1791-1810)

histórico Foi construída na Bahia por Manuel Joaquim, em junho de 1791. Era fragata de 48 peças. Na sua construção foram gastos só em jornais 20:307\$644 réis. O calibre de sua artilharia era de 18 e 9 de calibre. As dimensões da nau eram de:

Comprimento	162 pés
Bôca	42 pés
Pontal	29 pés

A sua lotação era de 379 homens. Foi lançada ao mar em 24/8/1790. Fêz vários roteiros, a maioria para o Brasil, sem que contudo tivesse navegado para o Oriente. Em 1812 foi desmanchada no Rio por inútil.

Refs.: Ms. 13.848, Bahia, P.a.c., AHU; António Marques ESPARTEIRO, *Marinha brigantina*, vol. II (fragatas), pág. 305.



fragata VÊNUS (1792-1822)

histórico Foi construída na Bahia por Manuel Joaquim, tendo sido lançada ao mar em 22 de fevereiro de 1792. Era fragata de 36 peças, tendo as seguintes dimensões:

Comprimento	107 pés
Bôca	34 pés
Pontal	26 pés

Em 1800 tinha lotação para 300 homens. Serviu na navegação do Brasil e de Angola, sem chegar a navegar para o Oriente. Em 1827, foi desmanchada em Lisboa.

Ref.: Antônio Marques ESPARTEIRO, *Marinha brigantina*, vol. II (fragatas), págs. 308 e segs.



navio SANTA TERESA, THETIS (1793-1823)

histórico Navio de 36 ou 40 peças, construído na Bahia por Manuel Joaquim. Há dúvidas sobre o seu lançamento ao mar, se se teria dado em 15 de dezembro de 1792 ou em setembro de 1793. As suas dimensões eram:

Comprimento	135 pés
Bôca	34 pés
Pontal	36 pés

Em 1798, a sua lotação era de 300 homens. Essa embarcação serviu em inúmeras missões, sem ter navegado para o Oriente contudo. Depois de nossa independência ficou no Brasil, tendo sido desmanchada no Rio em 1824.

Ref.: Antônio Marques ESPARTEIRO, *Marinha brigantina*, vol. II (fragatas), págs. 332 e segs.



nau PRINCESA DO BRASIL OU PRÍNCIPE DO BRASIL (1802-1819)

histórico Foi construída na Bahia por Manuel da Costa, também autor do seu plano ou projeto, tendo sido lançada ao mar em 12 de setembro de 1802, embora tivesse sido previsto para tanto a data de 28/8/1802. Era nau de 74 peças, tendo o custo de sua construção orçado em 233:620\$977 réis. As suas dimensões eram:

Comprimento	186,9 pés
Bôca	48,6 pés
Pontal	39,3 pés

Sôbre o seu construtor se sabe que chegou a ser contramestre no arsenal de Lisboa, onde foi discípulo do famoso mestre Torcato José Clavina. Em 1796 é que foi enviado para a Bahia onde continuaria a prestar serviços à Coroa como profissional habilitado que era. Em 1803, a lotação dessa nau era de 663 homens. Em 1807 foi incluída na esquadra que levou a família real para o Brasil. Não chegou a servir à navegação do Oriente, tendo sido julgada inútil em 1819. O comandante Quirino da Fonseca dá-lhe o nome de *Príncipe do Brasil*.

Refs.: Ms. 23.577-23.630, 23.775, 23.789, 23.819-23.820, 23.825, Bahia. P.a.c., AHU; Antônio Marques ESPARTEIRO, Marinha brigantina, vol. I (naus e navetas), págs. 497 e segs.; Quirino da FONSEGA, Os portugueses no mar, vol. I, pág. 539; João Afonso CÔRTE-REAL, "Testemunho de ação ultramarina na regência de Dom João vi", in Studia (13-14), pág. 283.



fragata PRÍNCIPE D. PEDRO (1810-1830)

histórico Foi construída na Bahia, predominantemente de madeira sucupira. Era fragata de 36 ou 44 peças. Tinha de dimensão:

Comprimento	144 pés
Bôca	36 pés
Pontal	28 pés

Em 1882 sua lotação era de 252 homens. Serviu muito nos roteiros do Brasil e da África. Em 11 de abril de 1826, largou para a Índia, como navio-chefe, comandada pela capitão-de-mar-e-guerra José Maria Vieira. Foi desmanchada em 1835.

Ref.: Antônio Marques ESPARTEIRO, Marinha brigantina, vol. II (fragatas), págs. 408 e segs.



fragata UNIÃO (1810-1823)

histórico Fragata de 50 peças, construída na Bahia em 1810. Tinha lotação para 450 homens. Serviu à navegação do Brasil e Angola. Depois de nossa independência ficou no Brasil, mudando o nome para *Ipiranga*.

Ref.: Antônio Marques ESPARTEIRO, *Marinha brigantina*, vol. II (fragatas), pág. 419.



fragata DIANA (1822-1857)

histórico Fragata de 50 peças construída na Bahia por Manuel da Costa. Foi lançada ao mar em setembro ou outubro de 1822, com o nome de *Constituição*. Em 1823 passou a denominar-se *Diana*. Serviu em diferentes roteiros, não chegando a ir para o Oriente. Em maio de 1857 foi vendida por inútil.

Ref.: Antônio Marques ESPARTEIRO, *Marinha brigantina*, vol. II (fragatas), págs. 438 e segs.



APÊNDICE 2

Excerto do *Regimento para O Provedor mor da Fazenda do Estado do Brasil Em que se dá a forma para o bom governo, e Administração da despesa dos Costiamentos das Naos de Comboy, Guarda costa e India, q forem à Cid.º da Bahia*, na parte que se refere especialmente à costeagem das *naus da India* que se dirigiam à Bahia de Todos os Santos.

“E porquanto me foi presente que para a despesa e costiamentos das Naos da India, que vão à Cidade da Bahia não há Regimento, porque estas se fação, sendo graves os prejuizos, que da falta do referido rezultão à minha Real fazenda, pelas dezordens que nellas se praticão. Sou servido ordenar, que daqui em diante, se observe o seguinte.

§ 1.º

Logo que se avistar a Nao da India, mandará o Provedor mor da fazenda, que o Patrão mor da Ribeira vá a bordo della para a conduzir à sua amarração, e della não sahirá, sem ficar com toda a segurança, ordenandosse não desembarque pessoa alguma sem se fazerem as diligencias do estilo.

§ 2.º

O Provedor mor mandará meter dous guardas a bordo da dita Nao, para senão dezemcaminhar a fazenda alguma. Todas as noutes afara rondar por dous Escalleres com guardas, soldados, para se evitar os mesmos descaminhos, os que serão homens desconhecida verdade, e não daquelles, q costumão ser os que se julhão a fazer.

§ 3.º

Podendose no mesmo dia em que a Nao chegar, passarse mostra agente da sua lotação: hir a bordo della o Provedor mor, Procurador da fazenda, e seus officiaes, e ellefarão passar adita

mostra, mandando dar busca a Nao, e passar Traveções as Dependências e Escotilhas, fazendo-as lacrar, esellar na forma do Estillo; e assistindo a desembarque da gente para que se evitem todos os descaminhos que até agora se fazião; e não podendo ser nome mesmo dia se fará no seguinte.

§ 4.º

Dezembarcada na forma sobre dita toda agente da Lotação da Nao fará o Provedor mor descarregar as liberdades que se devem remeter para a Alfandega para nella se despacharem na forma de minhas Reaes ordens, conservando a bordo da mesma Nao hu official da fazenda, para mandar abrir as Escotilhas, e mais agazalhados; donde as partes devem tirar suas fazendas e combilhetes do Provedor da dita Alfandega.

§ 5.º

E porque the o presente desembarcarão todos os officiaes de mar das ditas Naos, ficando estas a desemparar, esomente entregues aos guardas da fazenda. Souservido, queda aqui em diante, se conservem a bordo de cada huã dellas, o Mestre, Contramestre e Guardião, por serem os officiaes aquem vão encarregadas; e carecendo de algum concerto, assistirão a ella the se findar, equando não seja preciso dormir a bordo todos os ditos officiaes, andará em turno dormir, e assistir cada hu d'elles na Nao huã semana, para que desta sorte para cada huã cuidar em seus negocios particulares sem detrimento de meu Real serviço.

§ 6.º

Para a obra de que se trata de cada huã das ditas Naos, mandará o Provedor mor fazer vistoria, pelo Patrão mor, Mestres da Ribeira, e mais officiaes da dita Nao, em sua presença; e depois de feito termo, que todos assinarão ofará presente ao Vice Rey, e Capitão General, para que sendo necessario para a dita obra se descarregarem a Nao, e mandar fazer; no que o Provedor mor terá grande cuidado, mandando armazens da Ribeira, debaixo de tres chaves, que estarão huã em seu poder e as duas no do almoxarife dos materiaes e seu Escrivão, para o que haverá hum livro de lembrança, em q' se carregue toda a fazenda, que entrar no dito Armazem, para por elle se retornar a embarcar.

§ 7.º

E como me he presente que os officiaes, que trabalham nas ditas Naos, principião acabar o trabalho, quando lhes parece. Sou servido ordenar, que o Provedor mor da fazenda tenha particular cuidado em: advertir ao Apontador da Ribeira, os faça entrar, e sair do trabalho, as horas, que detremina o Regimento, della, e que não aponte pessoas, que não assistirem ao trabalho, por ser emperjuizo de minha fazenda. E fazendo o contrario o Provedor mor os suspenda, e haverá por sua fazenda todo o perjuizo, que à minha resultar.

§ 8.º

Com o Mestre da Naõ não deve entregar a pessoa alguma o aparelho della. Sou servido, que a mesma Vestoria que se fizer, se examinem as Emxarcias, e cabos de laborar, eos que não estiverem capazes serem metidos para a Ribeira a onde se separarão em presença do: Almozariffe dos materiaes, Patrão mor, Mestre da dita Naõ, o qual fará delles entrega ao referido Almozariffe, e selhe carregarão em receita para que da dita Emxarcia, se faça estopa para o Callafeto, de que as Naos percizarem, pela grande despeza que lhe aoprezente se fazia na compra deste genero.

§ 9.º

Toda a Emxarcia nova que se puzer no aparelho da Naõ em lugar da que tiver tirado, será examinada pelo Patrão mor da Ribeira, e mandará entregar o Provedor mor ao Mestre da Naõ, a quem se carregará em receita, dando conhecimento ao Almozariffe de quem arceber; e de pois de despende no referido aparelho he será lançada em despeza pelo Escrivão da mesma Naõ, por termos feitos em seu livro della, com declaração dos nomes dos Cabos, em cujo lugar se pos, os quaes assinará o capitão de mar e guerra a mesma forma que se pratica andando embarcados.

§ 10.º

Aos officiaes, Marinheiros, Gorumetes, Pages e Artilheiros, se pagará todas as semanas os socorros, que he estilo de dar selhe em quanto estão naquella Cidade, Advertindo que em sobras de que as Naos necessitarem, trabalhará cada hu com o exercicio que tocar os officios: E porque estes não vencem soldos estando no Brazil, como os das Naos de comboy se pagará pelo reffe-

rido trabalho que fizerem aos officiaes de Carpinteiro, sepagará pelo refferido trabalho que fizerem aos officiaes de Carpinteiro, Callaffate, Tonoeiro, e Serralheiro, outenta reis por dia, alem do que vencem desocorro; Aos Marinheiros cento e sessentareis, eaos Gorumetes que se conservarem abordo da Nao sessentareis.

§ 11.º

E como the o presente setem observado, pagarse neste Reyno, aos Marinheiros, Gorumetes, Pages, e Artilheiros, que asentão denovo na dita Cidade da Bahia o mesmo que se da aos que vem da Índia, deguarnição das Naos em grave perjuizo de minha fazenda, não ser justo que logrem aquelles, que fazem huma viagem pequena o mesmo soldo dos que a tem mais dilatada. Sou servido ordenar que da que em diante se pague a refferida gente que denovo se assentar, hu mes de soldo adiantado areção de seco milreis, aos Marinheiros, aos Gorumetes de dous milreis, Aos Pages de mil e duzentos reis, eaos Artilheiros o mesmo q' vencem os de viagem das Naos de Comboy, e começarão avencer dodia de sahida da Nao; e mandará o Provedor mor fazer pé delista separado pelo Escrivão da Nao, de q' passara Certidão, para despeza do Thezoureiro geral, p.^a desta sorte serem satisfeitos neste Reyno em minha Caza da Índia, do mais tempo que vencerem a dito respeito the o dia da sua chegada.

§ 12.º

Equanto as compras dos mantimentos, materiaes, e moções de que se precizar para sobre cellentes da tornaviage, e seu embarque assistência dos doentes que ouver das guarnições das Naos, pagamentos dos socorros e soldos dos officiaes, que trabalharem em concertos de que mais carecerem de sobras novas, feitos das que fizerem os Mestres dos officios de fora da Ribeira, e de todas as mais despezas.

Sou servido ordenar que o Provedor mor observe o que detremino no Regimento do Costiamento das Naos de Comboy, o qual hei por bem seguarde em tudo o que este não encontrar. E para as Missas que se hão de dizer naviage para este Reyno fará o Provedor mor embarcar o vinho necessario, do que tiver sobejado das Naos de comboy.

Lisboa trinta e hu de Outubro de mil sete centos e cinquenta e dous annos.

Movimento de alguns navios portugueses da Carreira da Índia que escalaram no pôrto da cidade do Salvador nos séculos XVI, XVII e XVIII

Anotações aos quadros de números 1 a 3

Uma das partes mais afanosas de nossa pesquisa foi a da elaboração dos quadros demonstrativos do movimento de alguns dos navios portugueses da Carreira da Índia que se dirigiram para a Bahia ao longo do período aqui estudado. Esses quadros, somos o primeiro a reconhecer, estão bem distantes de espelhar a realidade histórica. Por isso mesmo tornaram difícil e aumentaram bastante o risco de incidência em êrro para qualquer tentativa de análise e interpretação, que pudéssemos ter realizado. Servem contudo para ilustrar a continuidade do roteiro marítimo que estudamos ao longo da tese.

A carência de informações que a pesquisa constatou deu assim em resultado um número de navios arrolados relativamente inexpressivo para o dilatado período compreendido pela tese. Entretanto, se considerarmos que as viagens estavam sujeitas às monções que, entre ida e volta, ocorriam apenas duas vêzes ao ano bem como ainda o fato de em boa parte do período estudado ter vigorado o regime de frotas para a navegação, além das interdições que pesaram sôbre o direito de escala na Bahia, concluiremos que o total de 253 navios, sem contar com a esquadra cabralina representa um dado importante na comprovação das teses aqui espostas.

Para tornar-se possível a identificação das embarcações, através dos comandos, cargas, acidentes, etc., recorremos a uma diversidade de fontes, que contudo não chegaram a esclarecer-nos todos os elementos desejáveis nem tampouco a precisão nas datas. Esse é o motivo de não figurarem nos quadros a natureza das cargas embarcadas, desembarcadas ou em trânsito, bem como o seu valor, elementos sem dúvida de grande importância para os objetivos do nosso estudo. Ligado ao mesmo

motivo está o fato de que nos quadros não figuram os reparos e o provisionamento como motivos de escala para tôdas as naus, quando em realidade, pelas condições de viagem ao longo do período estudado, será fácil concluirmos que essas duas razões sempre ocorriam.

Ainda ligados à carência de dados informativos estão a ausência de indicação do local de arribada para várias embarcações do século XVI o que vai assinalado por asteriscos antes do nome da embarcação; a interrogação que se segue muitas vezes às datas de ancoragem, significando não só a incerteza ou imprecisão delas, como indicando, muitas vezes, uma data que resultou de cálculo por nós elaborado. Assim, quando se conhecia por exemplo a data da partida do navio de Portugal, sem contudo conhecer-se a data de sua arribada no Brasil, nesses casos calculamos a média de tempo que normalmente o navio teria levado para fazer o trajeto Lisboa-Brasil. Dessa maneira, a interrogação geralmente refere-se mais à incerteza do dia e mês da ancoragem, do que do ano que está sempre exato.

Em nossos quadros as últimas arribadas são de 1799 pelo simples fato de que nossas pesquisas não revelaram documentos que registrassem casos posteriores àquela data. Entretanto, não acreditamos que haja qualquer motivo especial que tenha contribuído para que não mais tivessem lugar escalas no século XIX, pelo menos até a transmigração da Côrte portuguesa para o Brasil.

Em sua quase totalidade os navios que procediam de Portugal vinham do pôrto de Lisboa, ao passo que os que vinham da Índia procediam de Goa. Como êsses dois lugares constituíam sempre os portos principais de origem como de destino das embarcações da Carreira, julgamos que a simples indicação da procedência deixará subentendido o seu destino.

No tocante às fontes de que nos utilizamos para a elaboração dos quadros, procedemos à indicação das coleções de documentos impressos e da bibliografia consultada, sem apontarmos contudo o volume ou página que contém a referência por nós usada. As fontes manuscritas que nos forneceram informações são conservadas nos fundos documentais dos arquivos nacionais e estrangeiros que vão apontados em outro local dêste trabalho.

Para informações mais detalhadas sôbre a Bibliografia o leitor deverá recorrer à Bibliografia Geral no fim do volume.

Bibliografia consultada na elaboração dos quadros

- Alberto IRIA, *Da navegação portuguesa no Índico no século XVII*
Anais da Academia Portuguesa de História
Anais do Arquivo Público Estadual da Bahia
Anais de Biblioteca Nacional (Rio de Janeiro)
Antônio Marques ESPARTEIRO, *Marinha brigantina* (exemplar datilografado)
Cartas Jesuíticas
Cartas de Vieira
Coleção de notícias para a história e geografia das nações ultramarinas...
Documentos Históricos (Bib. Nac. Rio)
Duarte Gomes SOLIS, *Armadas da Carreira da Índia de 1560 a 1590*
Gaspar CORRÊA, *Lendas da Índia*
Gazeta de Lisboa (século XVIII, a partir de 17/8/1715)
História trágico-marítima
Luís de Figueiredo FALCÃO, *Livro em que se contém tôda a fazenda...*
Simão Ferreira PAES, *As famosas armadas portuguesas* (1496-1650)
VARNHAGEN, *História Geral do Brasil*
Vicente do SALVADOR, *História do Brasil*

QUADRO N.º I
SÉCULO XVI

	<i>Data provável da ancoragem</i>	<i>Nome dos navios</i>	<i>Motivo da escala</i>	<i>Procedência</i>	<i>Capitão</i>
	22 de abril de 1500	esquadra de 13 embarcações		Portugal	Pedro Álvares Cabral (capitão da esquadra)
1	maio de 1503 (?)	(X) Santiago	levados pelo afastamento das calmarias	Portugal	Afonso de Albuquerque (comandante da esquadra)
2	maio de 1503 (?)	(X) Espírito Santo	levados pelo afastamento das calmarias	Portugal	
3	maio de 1503 (?)	(X) S. Cristóvão	levados pelo afastamento das calmarias	Portugal	
4	maio de 1503 (?)	(X) Catarina Dias	levados pelo afastamento das calmarias	Portugal	
5	1517	(X) Piedade		Portugal	Duarte Tristão (?)
6	junho-julho de 1519	(X) S. Hierónimo	reparos	Portugal	D. Luís de Gusmão
7	26 de março de 1531	caravela...		Portugal (?)	
8	1537	(X) S. Roque		Portugal	D. Fernando de Lima
9	1537	(X) Galega		Portugal	Martim de Freitas
10	1537	(X) Sta. Bárbara		Portugal	Jorge de Lima
11	1537	(X) Rainha		Portugal	D. Pedro da Silva (filho de Vasco da Gama)
12	1537	(X) Frol de la mar		Portugal	Lopo Vaz Vogado
13	maio de 1556	São Paulo	segunda	Portugal	Antônio Fernandes
14	14 de agosto de 1557	Sta. Maria da Barca	invernar	Portugal	D. Luís Fernandes de Vasconcelos
15	17 de agosto de 1560	São Paulo	invernar	Portugal	Rui de Melo da Câmara
16	julho de 1563 (?)	Algaravia	reparos	Portugal	Vasco Fernandes Pimentel
17	1566	Rainha		Portugal	

18	julho de 1560	São Paulo	falta de alimentos		Rui de Melo da Câmara
19	julho-agosto de 1573 (?)	(X) Sta. Clara	enfermos a bordo	Portugal	Luis de Alter
20	julho-agosto de 1589 (?)	(X) Madre de Deus	fazendo água e erro no rumo	Índia	Bernardim Ribeiro Pacheco
21	julho-agosto de 1593 (?)	(X) São Pedro	aguada	Índia	Pedro Gonçalves
22	julho-agosto de 1596 (?)	São Francisco	carregar açúcar	Portugal	Vasco Borges da Fonseca Coutinho
23	julho-agosto de 1598 (?)	São Martinho		Portugal (?)	Cristóvão de Siqueira de Alvarenga
24	1600	S. Martinho			

QUADRO N.º 2
SÉCULO XVII

	<i>Data provável da ancoragem</i>	<i>Nomes dos navios</i>	<i>Motivo da escala</i>	<i>Procedência</i>	<i>Capitães</i>
25	julho de 1608	Espírito Santo	alim, aguada e reparos	Portugal	D. Constantino de Menezes
26	16 de agosto de 1610	N. S. de Jesus (Bom Jesus)	reparos - enfermos a bordo	Índia	Antônio Barroso
27	19 de maio de 1614	(X) Esperança		Portugal	Vasco da Fonseca Coutinho
28	abril de 1625 (?)	S. Francisco	reparos	Portugal	Francisco de Sousa Pereira
29	agosto de 1627	N. S. da Batalha		Índia (?)	Lourenço Peixoto Cirne
30	abril de 1631	Batalha	reparos	Índia	
31	junho de 1631 (?)	Belém		Portugal	Antônio de Saldanha
32	junho de 1631	Rosário		Portugal	José Cabreira
33	abril de 1646 (?)	N. S. dos Remédios	carregar açúcar	Índia	Francisco Gomes de Alfama

(continua)

(continuação)

	<i>Data provável da ancoragem</i>	<i>Nomes dos navios</i>	<i>Motivo da escala</i>	<i>Procedência</i>	<i>Capitães</i>
34	6 de abril de 1647	S. Pedro o Grande	enfermos e mortos a bordo	Índia	Luís Botelho Fróis
35	1648	S. Pedro de Hamburgo	reparos	Índia	Antônio Reis
36	1648	Sta. Catarina		Portugal	
37	11 de junho de 1649	S. João do Pôrto	reparos	Índia	Antônio Cabral
38	1660	Atalaia		Índia	Bento Teixeira Feio (?)
39	1661	Sto. André	reparos	Índia	Gaspar Pereira dos Reis
40	1654 (?)	Sto. Tomás	reparos	Angola	
41	1654 (?)	Sto. Antônio da Esperança	reparos	Angola	
42	agosto de 1663	N. S. dos Remédios de Basaim	reparos	Moçambique	Luís Carlos (Carlos Luís de Almeida)
43	agosto de 1663	N. S. de Nazaré e Boa Memória	reparos	Moçambique	
44	maio de 1664	N. S. de Nazaré e Boa Memória	reparos e aguada		Francisco Gonçalves Ferrás
45	julho de 1664	N. S. da Conceição	aguada	Portugal	Francisco Rangué
46	julho de 1664	N. S. da Conceição	enfermos e mortos a bordo	Portugal	Bernardo de Miranda Henriques
47	julho de 1664	N. S. dos Remédios de Baçaim	aguada	Moçambique	Carlos Luís de Almeida
48	agosto de 1664	N. S. dos Remédios de Cassabé	reparos e aguada	Índia	Francisco Rangel Pinto
49	junho de 1665	Sto. Antônio			

50	11 de junho de 1665	N. S. de Nazaré	reparos	Índia	Antônio Carvalho de Oliveira
51	julho de 1665	N. S. do Pópulo	reparos	Índia	D. Pedro de Lancaster
52	julho de 1666	N. S. do Pópulo	reparos	Índia	Manuel de Figueiredo Mascarenhas
53	maio de 1667	N. S. da Guia e S. João Batista	reparos	Índia	D. Antônio Mascarenhas
54	outubro de 1667	S. Pedro de Alcântara	reparos	Índia	Dinis de Melo de Castro
55	1668	N. S. da Guia e S. João Batista	reparos	Índia	
56	maio de 1669	N. S. dos Remédios de Cassabé	reparos	Índia	Manuel Pereira de Vasconcelos
57	agosto de 1669	Sta. Teresa de Jesus	reparos	Índia	Hieronimo Carvalho
58	junho de 1670	N. S. da Ajuda	reparos e falta de mantimentos	Índia	Cristóvão Ferrão (Fernandes?) Castelo Branco
59	junho de 1671	Sta. Teresa de Jesus	incapas de navegar	Índia	
60	julho de 1672	S. Pedro de Rates	reparos	Portugal	Jerônimo Carvalho
61	22 de fevereiro de 1673	Bom Jesus da Trindade e N. S. de Nazaré	reparos, mantimentos, aguada e mortos	Índia	Simão de Sousa de Távora
62	12 de março de 1673	Caravela	carregar açúcar	Índia	Simão de Sousa de Távora
63	10 de dezembro de 1673	N. S. de Rates	reparos	Portugal	
64	maio de 1674			Portugal	
65	1.º de julho de 1674	N. S. do Rosário, S. Caetano e S. Francisco Xavier	reparos	Portugal	Simão de Sousa de Távora

(continua)

(continuação)

	<i>Data provável da ancoragem</i>	<i>Nomes dos navios</i>	<i>Motivo da escala</i>	<i>Procedência</i>	<i>Capitães</i>
66	maio de 1675	Bom Jesus de Nazaré e N. S. da Boa Vingem	reparos e mantimentos	Índia	Hierônimo da Maya Dinis
67	junho de 1675	Bom Jesus de N. S. e N. S. da Boa Memória	carregar mercadoria		
68	julho? de 1675	N. S. da Oliveira		Índia	
69	junho de 1676	S. Pedro de Rates	carregar mantimentos	Índia	Simão de Sousa de Távora
70	11 de setembro de 1677	Bom Jesus de S. Domingos	reparos	Índia	André da Silva
71	21 de março de 1678	Bom Jesus de S. Domingos	reparos	Índia	André da Silva
72	abril de 1679	2 naus (?)		Portugal (?)	
73	12 de junho de 1679	N. S. dos Milagres	reparos	Índia	Manuel Godinho de Sá
74	5 de março de 1680	N. S. do Pilar			
75	julho? de 1680	N. S. da Conceição		Índia	
76	1681	Sto. Antônio de Flôres		Índia	Veríssimo Carvalho da Costa
77	1681	N. S. da Visitação			
78	outubro de 1682	S. Pedro da Ribeira		Índia	Antônio de Castro e Sande
79	março de 1683	S. Francisco Xavier e Sto. Antônio	reparos	Índia	D. João Carcome Lobo
80	julho de 1684	N. S. da Caridade		Índia	André da Silva
81	junho de 1685	S. Francisco Xavier e Sto. Antônio		Índia	D. Francisco Naper de Lencastre

82	abril? de 1687	S. Francisco de Borja			
83	julho? de 1688	Santiago Maior		Índia	D. Francisco Naper de Lencastre
84	março? de 1689	N. S. da Conceição		Índia	Antônio Rodrigues Tôrres
85	julho? de 1689	Santíssimo Sacramento		Índia	André da Silva
86	julho de 1690	S. Francisco de Borja	tripulação enférma	Índia	Domingos Fernandes Thoar Diogo de Abreu de Lima de Noronha
87	16 de junho de 1691	N. S. da Conceição	mantimentos e falta de marinheiros por morte	Índia	D. João de Carcomo Lôbo
88	julho de 1691			Portugal	
89	3 de abril de 1692	S. Francisco de Borja	falta de mantimentos	Índia	Antônio Francisco
90	julho de 1692	3 naus (?)			
91	5 de abril de 1696	N. S. da Soledade e Sto. Antônio	fazendo água	Índia	João Ribeiro
92	20 de agosto de 1697	N. S. da Visitação e Almas Santas	incapaz de prosseguir viagem	Índia	Lucas da Costa
93	julho? de 1698	N. S. do Cabo		Índia	Gaspar Aranha de Lencastre
94	17 de junho de 1699	S. Pedro Gonçalves	muitos claros na tripulação	Índia	
95	1699	N. S. da Estréla		Portugal	Duarte Comboy
96	1700	N. S. de Bitencourt		Brasil	Antônio de Saldanha
97	1700	Sereia			Antônio de Saldanha
98	1700	N. S. do Cabo		Índia	Manuel da Cunha de Sá
99	1700	N. S. do Bom Sucesso		Portugal	Antônio de Saldanha e Albuquerque

QUADRO N.º 3
SÉCULO XVIII

	<i>Data provável da ancoragem</i>	<i>Nomes dos navios</i>	<i>Motivo da escala</i>	<i>Procedência</i>	<i>Capitães</i>
100	junho (?) 1701	S. Pedro Gonçalves	falta de tripulantes e material de bordo	Índia	Aires de Souza de Castro
101	1701	N. S. da Visitação		Índia	
102	26 de abril de 1702	N. S. da Piedade das Chagas e Sto. Antônio		Índia	Gaspar da Costa de Ataíde
103	17 de maio de 1703	S. Pedro G.L.S. (Gonçalves)	inverno	Índia	Simão da Cunha
104	3 de fevereiro de 1705	Salvador do Mundo S. Diogo	reparos	Moçambique	Antônio de Melo de Castro
105	abril (?) 1705	S. Pedro Gonçalves		Portugal	
106	janeiro (?) de 1706	N. S. dos Prazeres e Sto. Antônio		Índia	Antônio Lopes Freire
107	janeiro (?) de 1706	Salvador do Mundo		Índia	Antônio de Melo e Castro
108	janeiro (?) de 1706	Princesa do Céu		Índia	Sebastião de Almeida
109	19 de maio de 1707	S. Pedro Gonçalves		Índia	
110	julho de 1707	S. Caetano	fazendo água	Índia	Alexandro da Costa Pinto
111	6 de agosto de 1707	N. S. dos Prazeres e Sto. Antônio		Portugal	
112	junho de 1708	Bom Jesus de Mazagão e N. S. das Brotas	reparos	Macau	
113	julho de 1708	S. Pedro Gonçalves	fazendo água	Índia	Antônio Coelho Guerreiros
114	1 de agosto de 1708	Princesa do Céu	enfermos a bordo e reparos	Portugal	Antônio Lopes
115	4 de agosto de 1708	S. Luís da Graça		Portugal	Manuel Pimenta
116	5 de agosto de 1708	S. Luís da Paz	reparos	Portugal	

117		S. Caetano	reparos	Índia	Alexandre da Costa Pinto
118	fins de agosto de 1708	Portas do Céu	reparos	Macao	João Freire da Silva
119	junho de 1709	N. S. dos Prazeres e Sto. António	reparos	Índia	João Ribeiro da Silva
120	agosto de 1709	Portas do Céu		Índia	
121	1710	Princesa do Céu		Índia	
122	23 de junho de 1711	N. S. da Conceição	ameaçava ir a pique	Índia	João da Silva Manuel
123	1712(?)	N. S. do Pilar		Índia	Luís Botelho de Távora
124	1713	Princesa do Céu		Portugal	
125	18 de maio de 1714	Princesa do Céu			Custódio António da Gama
126	21 de maio de 1714	S. Francisco Xavier			José ...
127	1715	S. José e Santa Ana		Índia	
128	1715	N. S. da Esperança			Manuel André
129	1716	S. Francisco de Assis		Índia	
130	1 de março de 1717	S. Francisco de Assis		Índia	João Ribeiro
131	junho (?) de 1717	N. S. do Pilar		Portugal	
132	21 de maio de 1718	Sta. Ana e S. Joaquim		Macao	Francisco Delgado
133	junho de 1718	Princesa do Céu		Índia	
134	15 de abril de 1719	N. S. do Pilar	reparos	Índia	João da Silva Manoel
135	18 de maio de 1719	S. Francisco de Assis	reparos	Índia	João de Faria Travassos
136	22 de maio de 1719	S. Francisco Xavier	reparos	Índia	Custódio António da Gama
137	1720	N. S. da Piedade e Sto. António e Almas	reparos		
138	16 de julho de 1722	N. S. do Pilar, Sto. António e Almas Santas		Índia	Jerónimo Roquete
139	30 de abril de 1723	N. S. da Aparecida e Sto. António	-	Índia	Álvaro de Sousa

(continua)

(continuação)

	<i>Data provável da ancoragem</i>	<i>Nomes dos navios</i>	<i>Motivo da escala</i>	<i>Procedência</i>	<i>Capitães</i>
140	8 de agosto de 1724	Sto. Antônio de Pádua	socorros para a Índia	Portugal	
141	novembro (?) de 1724	Sto. Antônio de Flôres	reparos	Portugal (?)	Gaspar Borges de Vasconcelos
142	janeiro de 1725	Sto. Antônio de Pádua		Portugal	
143	8 de março de 1725	N. S. da Piedade	fazendo água	Índia	Custódio Antônio da Gama
144	4 de maio de 1726	N. S. do Livramento e S. Francisco Xavier		Índia	Antônio Francisco Leyras
145	20 de maio de 1727	Sta. Teresa de Jesus		Índia	Jerônimo Roquete
146	junho de 1728	Madre de Deus		Índia	João Bautista Rolhani
147	novembro (?) de 1728	N. S. do Livramento e S. Francisco Xavier		Índia	Pedro de Melo de Castro
148	22 de maio de 1729	Sta. Teresa de Jesus	reparos	Índia	Francisco de Melo de Castro (ou da Costa ?)
149	16 de junho de 1729	N. S. do Livramento e S. Francisco Xavier	reparos e provimentos	Portugal	D. José de Melo de Ataíde
150	24 de abril de 1730	N. S. da Aparecida e Sto. Antônio		Índia	Miguel Henriques de Seixas Gorjão
151	agosto de 1731	Santa Teresa de Jesus		Índia	Custódio Antônio da Gama
152	maio de 1732(?)	Europa		Índia	Duarte Pereira
153	8 de junho de 1732	N. S. do Livramento e S. Francisco Xavier	reparos	Índia	Filipe Francisco de Proença e Silva
154	18 de junho de 1733	Madre de Deus		Índia	Miguel Henrique Gorjão (?)
155	abril (?) de 1734	Santa Teresa de Jesus	reparos	Índia	Luís dos Santos
156	25 de maio de 1735	N. S. do Livramento e S. Francisco Xavier		Índia	Duarte Pereira
157	30 de maio de 1736	Madre de Deus		Índia	Bernardo Antônio Rebelo da Fonseca
158	maio (?) de 1736	N. S. da Ajuda, Europa		Índia	
159	9 de maio de 1737	N. S. do Rosário e Santo André		Índia	José Teodoro de Carvalho

160	22 de junho de 1738	N. S. Madre de Deus	reparos		
161	julho (?) de 1739	N. S. da Oliveira		Portugal	José Teodoro de Carvalho
162	9 de junho de 1740	N. S. da Conceição	comércio	Índia	José Teodoro de Carvalho
163	8 de abril de 1742	N. S. da Vitória	reparos	Índia	Antônio Carlos Pereira e Sousa
164	10 de junho de 1742	N. S. da Esperança	reparos	Índia	Hilário (Mário) Gomes Moreira
165	1 de fevereiro de 1743	S. Francisco Xavier e Todo o Bem	doenças e mortes	Portugal	Antônio de Brito Freire
166	junho (?) de 1743	S. Francisco Xavier e Todo o Bem		Índia	Antônio de Brito Freire
167	23 de junho de 1743	N. S. da Conceição e S. João Batista		Índia	Francisco Pinheiro dos Santos
168	30 de maio de 1744	N. S. da Piedade	reparos	Índia	José de Melo Manuel
169	24 de junho de 1744	S. Pedro e S. João		Índia	Fernando Coelho de Melo
170	outubro de 1744	N. S. da Conceição		Índia	
171	outubro de 1744	S. Francisco Xavier		Índia	
172	janeiro de 1745	S. Pedro e S. João S. João e S. Pedro	fazendo água	Índia	Fernando Coelho de Melo
173	4 de junho de 1745	N. S. Madre de Deus e Sto. Antônio		Índia	José Caetano de Matos
174	agosto de 1747	S. Francisco Xavier e Todo o Bem		Índia	Filipe Francisco de Proença e Silva
175	julho (?) de 1748	N. S. do Monte Alegre		Índia	D. José de Melo Manuel
176	1 de julho de 1749	Madre de Deus e Sto. Antônio		Índia	José da Costa Ribeiro
177	4 de junho de 1749	N. S. da Caridade e S. Francisco de Paula		Índia	Francisco Ferreira dos Santos
178	20 de junho de 1749	N. S. do Vencimento		Índia	Guilherme Kinsey
179	28 de maio de 1750	S. Francisco Xavier e Todo o Bem	reparos	Índia	Cosme Damião Pereira Pinto
180	14 de junho de 1750	N. S. do Monte Alegre	reparos	Índia	Filipe Francisco de Proença e Silva

(continua)

(continuação)

	<i>Data provável da ancoragem</i>	<i>Nomes dos navios</i>	<i>Motivo da escala</i>	<i>Procedência</i>	<i>Capitães</i>
181	18 de maio de 1751	N. S. da Glória	reparos		
182	8 de junho de 1751	N. S. das Necessidades	reparos	Índia	Manuel de Castro Ribeiro
183	27 de junho de 1751	N. S. da Caridade e S. Francisco de Paula	reparos	Índia	José Sanches de Brito
184	24 de fevereiro de 1753	N. S. do Monte Alegre	reparos	Índia	Antônio de Brito Freire
185	17 de janeiro de 1754	N. S. do Monte Alegre	reparos		
186	20 de fevereiro de 1754	S. Francisco Xavier e Todo o Bem	fazendo água	Índia	Caetano Corrêa de Sá
187	10 de fevereiro de 1755	N. S. da Caridade e S. Francisco de Paula	incapaz de prosseguir viagem devido ao seu estado	Índia	Tomás de França
188	13 de março de 1755	N. S. das Brotas	reparos	Índia	Gaspar Pinheiro da Câmara Manoel
189	28 de março de 1755	N. S. das Neves e Sta. Ana -	reparos		Pedro de Araújo dos Santos
190	21 de maio de 1755	N. S. da Conceição	reparos	Índia	Antônio Carlos Furtado de Mendonça
191	4 de julho de 1755	S. Francisco Xavier e Todo o Bem	reparos		
192	4 de julho de 1755	N. S. das Brotas	reparos e vistoria	Índia	Gaspar Pinheiro da Câmara e Manoel -
193	10 de fevereiro de 1756	N. S. da Caridade	incapaz de prosseguir viagem	Índia	-
194	31 de maio de 1756	S. Francisco Xavier e Todo o Bem	incapaz de prosseguir viagem	Índia	Luis Pereira de Sá e Saldanha
195	20 de junho de 1756	N. S. da Conceição e Sta. Ana		Portugal	Manuel José da Cunha (Mestre)
196	22 de junho de 1756	S. José — Rei de Portugal			
197	22 de junho de 1756	Sta. Ana — Rainha de Portugal			

198	6 de abril de 1757	N. S. das Neves e Santana	receber carga	Índia	Tomás de S. Tiago
199	14 de maio de 1757	Sto. Antônio e Justiça	reparos	Índia	Isidoro de Moura
200	12 de maio de 1758	S. José e N. S. da Conceição	reparos	Índia	José Procópio dos Reis Moreira
201	13 de maio de 1759	Sto. Antônio e Justiça	reparos	Índia	Manuel Castro Ribeiro
202	29 de maio de 1760	S. José e N. S. da Conceição	reparos	Índia	José Fordt
203	julho de 1760	N. S. da Atalaia			Estêvão José de Almeida
204	1761	N. S. da Conceição e S. Vicente Ferreira		Índia	Carneiro da Altaçova
205	14 de maio de 1762	Sto. Antônio e Justiça	reparos	Índia	Francisco Bittencourt Perestrello
206	18 de maio de 1763	N. S. da Caridade e S. Francisco de Paula	reparos	Índia	Severino Xavier Nogueira
207	14 de maio de 1764	N. S. da Conceição e S. Vicente Ferreira	reparos, aguada e mantimentos	Índia	Domingos de Faria da Cruz
208	15 de junho de 1765	N. S. da Caridade e S. Francisco de Paula	reparos	Índia	João da Fonte Ferreira
209	julho de 1766	N. S. das Brotas	reparos	Índia	Manoel Gomes Soares
210	setembro de 1767	N. S. da Vitória		Portugal	
211	7 de junho de 1768	N. S. da Lapa e Bom Jesus da Trindade	reparos e aguada	Índia	Domingos Gonçalves Viana
212	10 de junho de 1769	N. S. da Vitória	reparos	Índia	José Fortes
213	7 de outubro de 1770	N. S. da Ajuda e S. Pedro de Alcântara	reparos e aguada	Índia	Tomás Luís Gollão
214	20 de janeiro de 1775	Real Duque	reparos e aguada	Índia	Carlos Manuel de Aguiar
215	28 de fevereiro de 1776	N. S. Mãe de Deus e dos homens e Santo Antônio Pobre		Moçambique	Antônio José Martins (Mestre)
216	6 de junho de 1776	S. Sacramento e N. S. do Paraíso	carregar tabaco	Portugal	Miguel Roiz Colaço

(continua)

(continuação)

	<i>Data provável da ancoragem</i>	<i>Nomes dos navios</i>	<i>Motivo da escala</i>	<i>Procedência</i>	<i>Capitães</i>
217	21 de março de 1777	N. S. da Conceição e Sto. Antônio Asia Feliz	reparos	Índia	Dionísio Ferreira Portugal
218	25 de maio de 1778	N. S. da Conceição e Sto. Antônio	carregar tabaco	Portugal	Joaquim dos Santos Andrade
219	25 de maio de 1778	S. S. Sacramento	carregar tabaco	Portugal	Manuel Freitas da Silva Guimarães
220	12 de maio de 1779	N. S. Madre de Deus e S. José	aguada e doenças a bordo	Índia	José Sanches de Brito
221	15 de maio de 1779	Sto. Antônio Polifemo	carregar tabaco	Portugal	Antônio José de Oliveira
222	29 de abril de 1780	Príncipe do Brasil	carregar tabaco	Portugal	Mateus Pereira de Campos
223	6 de junho de 1781	Netuno	aguada	Macau	Joaquim Gonçalves da Silva
224	10 de junho de 1781	Deus Te Salva Maria Cheia de Graça	fazendo água	Bengala	Lázaro Ferreira Portugal (Mestre)
225	22 de junho de 1781	Sto. Antônio Polifemo	abastecimento e carga de tabaco	Portugal	Manuel Ferreira Nobre
226	outubro de 1781	A Rainha de Portugal		Índia	Bernardo Antônio Carneiro (Mestre)
227	15 de fevereiro de 1782		abastecimento	Índia	Cap. tte. Lourenço Antônio da Costa (mestre)
228	1 de maio de 1782	Príncipe do Brasil	abastecimento e carga de tabaco	Portugal	Cap. tte. Antônio Lopes Cardoso
229	18 de maio de 1782	Senhor do Bonfim e S. Tiago Maior	carregar tabaco	Portugal	Cap. tte. Joaquim de Almeida
230	22 de maio de 1783	Polifemo	carregar tabaco	Portugal	Dionísio Ferreira Portugal
231	junho de 1784	Senhor do Bonfim e S. Tiago Maior		Portugal	José Jacinto de Azevedo Leiria
232	1 de abril de 1785	N. S. da Conceição — Princesa de Portugal	fazendo água — falta de mantimentos e aguada	Índia	José Gervásio de Moura
233	19 de julho de 1785	Princesa do Brasil	reparos — necessidade de lastro	Portugal	Antônio Joaquim dos Reis Portugal
234	julho de 1788	Senhor do Bonfim e S. Tiago Maior	carregar tabaco	Portugal	José Francisco de Pernô

235	8 de maio de 1787	N. S. da Conceição e Sto. Antônio	carregar tabaco	Portugal	Dionísio Ferreira Portugal
236	junho de 1788	São Luís e Sta. Maria Magdalena	carregar tabaco	Portugal	Antônio Joaquim dos Reis Portugal
237	3 de março de 1789	S. Tiago Maior		Portugal	
238	1 de maio de 1789	N. S. da Conceição e Sto. Antônio	trazia doentes receber carga de tabaco	Portugal	José Joaquim Ribeiro
239	27 de junho de 1790	S. Luís e Sta. Maria Magdalena	carregar tabaco	Portugal	Antônio Joaquim dos Reis Portugal
240	28 de novembro de 1790	N. S. da Conceição e Sto. Antônio	carregar tabaco	Portugal	Cap. tte. José Joaquim Ribeiro
241	6 de junho de 1791	Princesa do Brasil		Índia	Mateus Pereira de Campos
242	7 de junho de 1791	N. S. da Conceição e Sto. Antônio	carregar tabaco	Portugal	José Joaquim Ribeiro
243	maio de 1792	N. S. do Belém	reparos	Portugal	José Francisco de Perné
244	novembro de 1793	N. S. da Conceição e Sto. Antônio	carregar tabaco	Portugal	Cap. tte. José Joaquim Ribeiro
245	3 de maio de 1794	N. S. de Belém e S. José	reparos	Índia	Cap. tte. José Francisco de Perné
246	22 de abril de 1795	N. S. da Conceição e Sto. Antônio		Índia	José Joaquim Ribeiro
247	6 de maio de 1795	Princesa do Brasil, a Torta	trazia especiarias do Oriente para o Brasil	Índia	Mateus Pereira de Campos
248	18 de junho de 1795	Sto. Antônio Polifemo	ser crenado	Portugal	Tte. Manuel do Nascimento Costa
249	outubro de 1795	Sto. Antônio Polifemo	carregar tabaco	Índia	
250	20 de setembro de 1797	Rainha dos Anjos	reparos	Índia	Mestre José Bernardo Rosa
251	2 de junho de 1799	Diligente	reparos	Índia	Mestre José Joaquim Ferreira
252	23 de agosto de 1799	S. José e Marquês de Marialva	fazendo água	Índia	Antônio Joaquim dos Reis e Portugal
253	outubro (?) de 1799	N. S. das Necessidades, Tritão		Índia	

ARQUIVOS E BIBLIOTECAS ONDE SE REALIZOU A PESQUISA

- Archivo General de Indias, Sevilha, Espanha.
Archivo General de Simancas, Valladolid, Espanha.
Arquivo Geral da Alfândega de Lisboa, Lisboa, Portugal.
Arquivo Geral da Marinha, Lisboa, Portugal.
Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa, Portugal.
Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa, Portugal.
Arquivo Municipal da Cidade do Salvador, Salvador, Bahia.
Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.
Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Lisboa, Portugal.
Arquivo Público Estadual, Salvador, Bahia.
Biblioteca Central da Marinha, Lisboa, Portugal.
Biblioteca da Academia das Ciências, Lisboa, Portugal.
Biblioteca da Agência Geral do Ultramar, Lisboa, Portugal.
Biblioteca da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Marília, Marília, São Paulo.
Biblioteca da Sociedade de Geografia de Lisboa, Lisboa, Portugal.
Biblioteca da Universidade de Lisboa, Lisboa, Portugal.
Biblioteca do Instituto de Estudos Brasileiros da Universidade de São Paulo, São Paulo.
Biblioteca do Instituto de Estudos Portugueses da Universidade de São Paulo, São Paulo.
Biblioteca do Palácio da Ajuda, Lisboa, Portugal.
Biblioteca e Filmoteca do Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Lisboa, Portugal.
Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra, Coimbra, Portugal.
Biblioteca Mário de Andrade, São Paulo.
Biblioteca Municipal, Salvador, Bahia.
Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.
Biblioteca Nacional de Lisboa, Lisboa, Portugal.

FONTES CONSULTADAS

(*Manuscritos*)

ANÔNIMO, *Livro náutico ou meio prático da construção de navios e galés antigas*, cód. 2.257, Fundo Geral da Biblioteca Nacional de Lisboa, Lisboa (s.d.).

MORATO, Francisco Manuel Trigo de Aragão, *Coleção de legislação portuguesa*, 43 vols.

OLIVEIRA, Fernando de, *Livro da fábrica das naus*, cód. 3.702, Fundo Geral de Manuscritos da Biblioteca Nacional de Lisboa (começo do século XVI), Lisboa (s.d.).

BIBLIOGRAFIA

Guias e inventários documentais e bibliográficos

- ALMEIDA, Eduardo de Castro e (organizador), "Inventário dos documentos relativos ao Brasil existentes no arquivo da Marinha e Ultramar", in *Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, vols. 31, 32, 34, 36 e 37, Rio, 1913-1918.
- ALMEIDA, Eduardo de Castro e, *Catálogo de mapas, plantas, desenhos, gravuras e aquarelas do Arquivo de Marinha e Ultramar* (Biblioteca Nacional de Lisboa), Imprensa da Universidade de Coimbra, Coimbra, 1908.
- ALMEIDA, José Gaspar de (plano e normas de) e outros, *Roteiro do Arquivo Nacional da Torre do Tombo* (datilografado), Lisboa, 1962.
- BERRIEN, William, v. MORAES, R. B. de.
- Bibliografia Henriquina*, 2 vols., Edição da Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, Lisboa, 1960.
- Boletim internacional de bibliografia luso-brasileira*, 4 vols., Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1960-1963.
- BORES, Angel de la Plaza (D.), *Guia del investigador*, Dirección General de Archivos y Bibliotecas, Valladolid, 1962.
- BOXER, C. R., "Some Considerations on Portuguese Colonial Historiography", in *Proceedings of the International Colloquium on Luso Brazilian Studies*, The Vanderbilt University Press, Nashville, 1953.
- CÂMARA, José Maria de la Peña y, *Archivo General de Indias de Sevilla*, Dirección General de Archivos y Bibliotecas, Madrid, 1958.
- Catálogo de Documentos sobre a História de São Paulo existentes no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa*, 15 vols., Rio, 1956-1960 (Col. da Rev. Inst. Hist. Geog. Bras.).
- Catálogo dos Manuscritos de Macau*, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Lisboa, 1963.
- COSTA, A. Fontoura da, *Bibliografia náutica portuguesa até 1700*, Agência Geral das Colônias, Lisboa, 1940.
- DIFFIE, Bailey W., "Bibliography of the Principal Published Guides to Portuguese Archives and Libraries", in *Proceedings of the International Colloquium on Luso-Brazilian Studies*, The Vanderbilt University Press, Nashville, 1953.
- Documentos do Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa* (Livro dos reis), 6 vols., Lisboa, 1957-1962.

- FARMHOUSE, João, *Índices do Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, das séries 1.^a a 58.^a (1877-1940), 2 vols., Lisboa, 1926-1943.
- FERREIRA, Carlos Alberto, *Inventário dos Manuscritos da Biblioteca da Ajuda referentes à América do Sul*, Instituto de Estudos Brasileiros da Universidade de Coimbra, Coimbra, 1946.
- FIGANIÈRE, Frederico Francisco de la, *Catálogo dos Manuscritos portugueses existentes no Museu Britânico*.
- FIGANIÈRE, Jorge César de, *Bibliografia Histórica portuguesa*, Tipografia Panorama, Lisboa, 1850.
- FITZLER, M. A. Hedwig, *A seção ultramarina da Biblioteca Nacional (inventário)*, Biblioteca Nacional de Lisboa, 1928.
- FONSECA, Francisco Belard, *O Arquivo Geral da Alfândega de Lisboa*, separata do vol. xx, n.ºs 75 e 76 dos *Anais das Bibliotecas e Arquivos*, Lisboa, 1950.
- FONSECA, Luísa da, "Algumas sugestões de assuntos brasileiros no Arquivo Histórico Colonial", in *Proceedings of the International Colloquium on Luso-Brazilian Studies*, The Vanderbilt University Press, Nashville, 1953.
- GONÇALVES, Júlio, *Bibliografia dos descobrimentos e navegações existente na Sociedade de Geografia de Lisboa*, Lisboa, 1954.
- SOUTO, Maria de Lourdes Pinto do, *Catálogo da Biblioteca do Centro de Estudos Históricos Ultramarinos*, Lisboa, 1962.
- IRIA, Alberto, *O Arquivo Histórico Ultramarino* (A organização dos serviços em 1950), Lisboa, 1958.
- "A Bahia no Arquivo Histórico e Colonial de Lisboa", Nótulas de Heurística e Arquivologia. Com duas ilustrações, in *Rev. Inst. Hist. Geog. Bras.*, IV Congresso de História Nacional, *Anais*, vol. II.
- Índice dos "Elementos para a história do Município de Lisboa"*, 2 vols., publicação da Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa, 1942-1943.
- Inventário (seção XII — manuscritos) da Biblioteca Nacional de Lisboa*, Lisboa, 1896.
- Inventário dos Manuscritos (seção XIII)*, Biblioteca Nacional de Lisboa, Lisboa, 1891 (Col. Pombalina).
- Manuscritos da Ajuda* (Guia), vol. I, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Lisboa, 1966.
- MARQUES, José Martins da Silva, *Arquivo Nacional da Torre do Tombo* (ensaio de um Manual de Heurística e Arquivologia), I Index indianas, Lisboa, 1935.
- MORAES, Rubens Borba de, e William BERRIEN, *Manual bibliográfico de estudos brasileiros*, Gráfica Editôra Souza, Rio, 1949.
- MORAIS, Francisco, *Catálogo dos manuscritos da Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra relativos ao Brasil*, Instituto de Estudos Brasileiros da Univ. de Coimbra, Coimbra, 1941.
- PAZ, Julian, *Catálogo III*, Archivo General de Simancas (Secretaria de Estado) (Documentos de las negociaciones de Flandres, Holanda y Bruselas, y papeles genealógicos), 1506-1795, 2.^a ed., Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1946.
- PISSURLENCAR, Panduronga S. S. (Introd. e notas de), *Roteiro dos Arquivos da Índia portuguesa*, Arquivo Histórico do Estado da Índia, Bastora, Índia, 1955.

Proceedings of the International Colloquium on Luso-Brazilian Studies, The Vanderbilt University Press, Nashville, 1953.

RAU, Virginia, "Arquivos de Portugal: Lisboa", in *Proceedings of the International Colloquium on Luso-Brazilian Studies*, The Vanderbilt University Press, Nashville, 1953.

RAU, Virginia, e Maria Fernanda Sousa da SILVA, *Os manuscritos da Casa de Cadaval respeitantes ao Brasil*, 2 vols., Acta Universitatis Conimbricensis, Coimbra, 1955.

Relação de alguns documentos do Arquivo Histórico Ultramarino relativos aos índios do Brasil (exemplar datilografado), Lisboa, s.d.

Relação de alguns documentos acerca da fragata de guerra N. S. da Graça, existente no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa (1774-1785) (exemplar datilografado), Lisboa, 1962.

"Relação dos manuscritos existentes na Biblioteca Pública Municipal de São Paulo, sobre o Brasil", in *Revista de História*, n.º 5, S. Paulo, 1951.

SILVA, M. F. de Sousa da, v. RAU, Virginia.

SOUSA, Maria Augusta Veiga e, *Roteiro da Filmoteca Ultramarina portuguesa*, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Lisboa, 1962.

Publicações periódicas

Anais da Academia Portuguesa de História, 12 vols., Publicações comemorativas do Centenário da Fundação e Restauração de Portugal, Lisboa, 1940-1954.

Anais da Biblioteca e Arquivo Público Artístico do Pará, 10 vols., Belém, 1902-1926.

Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 75 vols., Rio, 1876-1959.

Anais do Arquivo Público da Bahia, 33 vols., publicados até 1963.

Anais do Museu Paulista, 16 vols., S. Paulo, 1922-1961.

Anuário do Museu Imperial de Petrópolis, 9 vols., Petrópolis, 1940-1948.

Arquivo Histórico da Madeira — Boletim do Arquivo Distrital do Funchal, Funchal, Ilha da Madeira, 13 vols. publicados até 1963.

Arquivos de Angola, 12 vols., Luanda, Angola, 1943-1955.

Boletim Cultural da Guiné Portuguesa (71 números), Centro de Estudos da Guiné Portuguesa, Bissau, Guiné Portuguesa, 18 vols. publicados até 1963.

Boletim do Arquivo Histórico e da Biblioteca do Museu de Angola, 28 vols., Luanda, Angola, 1949-1955.

Boletim do Instituto de Angola, 17 vols., Luanda, Angola 1953-1963.

Boletim do Instituto Vasco da Gama, 6 vols., Nova Goa, 1926-1929.

Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa, 78 vols., Lisboa, 1876-1960.

Publicações do Arquivo Público Nacional, 40 vols., Imprensa Nacional, Rio, 1922-1958.

352 — *A Bahia e a carreira da Índia*

- Revista Brasília*, 10 vols., Instituto de Estudos Brasileiros da Faculdade de Letras de Coimbra, 1942-1958.
- Revista de História*, 58 números, Departamento de História da USP, São Paulo, 1950-1964.
- Revista de História*, dirigida pelo Prof. Fidelino de Figueiredo, 29 vols., Lisboa, 1912-1918.
- Revista Lusitana*, 18 vols., Livraria Portuguesa, Lisboa, 1889-1912.
- Revista Portuguesa de História*, tomos VIII, IX, X e XI, Fac. de Letras da Univ. de Coimbra. Coimbra, 1954-1964.
- The Mariner's Mirror*, 50 vols., Cambridge University Press, Londres, 1911-1964.

Dicionários e enciclopédias

- AULETE, Cãdas, *Dicionário contemporâneo da língua portuguesa*, 5 vols., Editora Delta S. A., Rio, 1958.
- BLUTEAU, Rafael (Pe. D.), *Vocabulário português e latino*, 10 vols., oficina de Pasqual da Silva, impressor de S. Majestade, Lisboa, 1721.
- COROMINAS, J., *Dicionário crítico etimológico de la lengua castellana*, 4 vols., Editorial Francke, Berna, 1954.
- Dicionário histórico, geográfico e etnográfico do Brasil*, 2 vols., Inst. Hist. Geog. Bras., Rio, 1922.
- Enciclopédia general del mar*, 6 vols., direção de José Maria Martínez — Hidalgo y Terán, Ediciones Garriga S. A., Madri, Barcelona, 1957.
- ESPARTEIRO, Antônio Marques, *Dicionário ilustrado da marinha*, Clássica Editora, Lisboa, s.d.
- FIGUEIREDO, Cândido de, *Novo dicionário da língua portuguesa*, 2 vols., 5.^a ed., Livraria Bertrand, Lisboa, s.d.
- Grande enciclopédia portuguesa-brasileira*, 40 vols., Editorial Enciclopédia Ltda., Lisboa-Rio de Janeiro, 1960.
- LAGOA, Visconde de, *Glossário toponímico da antiga historiografia portuguesa ultramarina*, 3 vols., Junta de Investigações Coloniais (Ministério das Colônias), Lisboa, 1950-1953. Mais um volume de corrigenda e adenda, Lisboa, 1954.
- LEITÃO, Humberto, e S. Vicente LOPES, *Dicionário da linguagem de marinha antiga e atual*, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Lisboa, 1963.
- LOPES, S. Vicente. v. LEITÃO, Humberto
- SOARES, Antônio Joaquim de Macedo, *Dicionário brasileiro da língua portuguesa* (1875-1888), 2 vols., Instituto Nacional do Livro, Rio, 1955.
- VIEIRA, Domingos (frei), *Grande dicionário português ou tesouro da língua portuguesa*, 5 vols., Editôres Ernesto Chardon e Bartholomeu H. de Moraes, Pôrto, 1871-1874.
- VITERBO, Joaquim de Santa Rosa de (frei), *Elucidário das palavras, termos e frases que em Portugal antigamente se usaram e que hoje regu-largamente se ignoram*, 2 vols., Oficina de Simão Tadeu Ferreira, Lisboa, 1798.

Artigos

Esta relação de artigos que diretamente serviram ao presente estudo oferece informações bibliográficas que não se comportavam nas notas de rodapé, onde eles já foram referidos.

- BARCELOS, Sena, "Construções de naus em Lisboa e Goa para a Carreira da Índia no comêço do século XVII", in *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, 17.^a série, n.º 1, Lisboa, 1899.
- BASTO, A. de Magalhães, "Alguns documentos de interesse para a história do Brasil", in *Revista Brasilia* (7): 151-187, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, Coimbra, 1952.
- BOXER, C. R., "The Carreira da Índia (1650-1750)", in *The Mariner's Mirror*, 46 (1): 35-54, Cambridge University Press, Londres, fevereiro de 1960.
- BOXER, C. R., "Moçambique Island as a Way-Station for Portuguese East-Indiamen", in *The Mariner's Mirror*, 48 (1): 3-18, Cambridge University Press, Londres, fevereiro de 1962.
- CÔRTE-REAL, João Afonso, "Testemunho de ação ultramarina na regênc'ia de Dom João VI", in *Studia* (13-14): 227-300, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Lisboa, 1964.
- DIAS, Manuel Nunes, "Notícia da Cultura Industrial da Guascima no Brasil nos fins do século XVIII", in *Revista de História* (24): 419-423, USP, S. Paulo, 1955.
- "Partilha do mar oceano e descobrimento do Brasil", in *Studia* (12), Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Lisboa, julho de 1963.
- FERREIRA, Vieira, "Legislação portuguesa relativa ao Brasil", in *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, 105 (159): 198-229, Rio, 1929.
- LAPA, José Roberto do Amaral, "Memória sôbre a nau Nossa Senhora da Caridade", in *Estudos Históricos*, n.º 2, Marília, 1963.
- LIMA, Américo Pires de, "Aspectos médicos da Carreira da Índia no fim do século XVI e princípio do século XVII", separata da revista *Clnica Contemporânea*, 1 (2), Porto, fevereiro de 1946.
- MARCHANT, Alexander, "Colonial Brazil as a Way Station for the Portuguese India Fleets", in *The Geographical Review* (31): 454-465, N. York American G. Association, 1941.
- MOURA, Jacinto José do Nascimento, "Breve notícia acêrca da construção no Rio de Janeiro do Galeão do Padre Eterno, a maior maravilha que o mar viu", in *Actas do V Colóquio Internacional de Estudos Luso-Brasileiros*, vol. II, Univ. de Coimbra, 1965.
- PANTALEÃO, Olga, "Aspectos do comércio dos domínios portugueses no período de 1808 a 1821", in *Revista de História* (41): 91-104, USP, São Paulo, 1960.
- RUSINES, Alfredo Teodoro, "Louça da Companhia das Índias", in *Anuário do Museu Imperial de Petrópolis* (2): 155-199, Petrópolis, 1941.
- SÁ, Mário de Vasconcelos e, "Arquitetura naval dos séculos XV e XVI", in *Suplemento Literário de O Estado de São Paulo*, n.ª 207, edição de 12/11/1960, dedicada ao V Centenário da Morte do Infante D. Henrique.

- SILVA, José Pinheiro da, "A capitania da Bahia (subsídios para a história de sua colonização na segunda metade do século xvii)", in *Revista portuguesa de história*, tomo viii, págs. 45, 276; t. ix, págs. 211, 245; t. xi, págs. 5, 113, Coimbra, 1959-1964.
- VIDAYO, Juan, "Como viajaban los pasajeros a Indias", in *Revista Nacional de Cultura* (145-146), Ministério de Educación, Caracas, Venezuela, março-junho de 1961.

Obras

- ABREU, J. Capistrano de, *Capítulos de história colonial* (1500-1800), 4.^a ed., Sociedade Capistrano de Abreu, Rio, 1964.
- ABREU, J. Capistrano de, *O descobrimento do Brasil*, Sociedade Capistrano de Abreu, Rio, 1929.
- Actas do V Colóquio Internacional de Estudos Luso-Brasileiros*, 2 vols., Coimbra, 1965.
- AGUIAR, Pinto de, *Aspectos da economia colonial*, Livraria Progresso Editora, Bahia, 1957 (Col. de Estudos Brasileiros, v. 12).
- AZEVEDO, Aroldo de, *Vilas e cidades do Brasil-colônia* (ensaio de geografia humana retrospectiva), Departamento de Geografia da Fac. de Filosofia da USP, São Paulo, 1956 (Boletim n.º 11).
- AZEVEDO, J. Lúcio de, *Novas epanáforas*, Livraria Clássica Editora, Lisboa, 1932.
- AZEVEDO, J. Lúcio de, *Épocas de Portugal econômico*, Livraria Clássica Editora, Lisboa, 1947.
- AZEVEDO, Thales de, *Povoamento da cidade do Salvador*, 2.^a ed., Cia. Editora Nacional, S. Paulo, 1955 (Col. Brasileira, v. 28).
- BARROS, F. Borges de, *A margem da história da Bahia*, Imprensa Oficial do Estado da Bahia, Salvador, 1934.
- BARROS, F. Borges de, *Arqueologia e história*, Imprensa Oficial do Estado da Bahia, Salvador, 1928.
- BARROS, João de, *Ásia*, Dos feitos que os portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente, 4 décadas, Agência Geral das Colônias, Lisboa, 1945-1946.
- BEBIANO, J. Bacellar, *O Pôrto de Lisboa* (Estudo de História Econômica seguido de um catálogo Bibliográfico e Iconográfico), Edição Monumental da Administração Geral do Pôrto de Lisboa comemorativa do V Centenário do Infante D. Henrique, Lisboa, 1960.
- BOXER, C. R., *The Carreira da Índia* (Ships, Men, Cargoes, Voyages), in *O Centro de Estudos Históricos Ultramarinos e as comemorações Henriquinas*, 33-82. Lisboa, 1951.
- João Pereira Corte Real (1580-1642, capitão-mor das naus da Carreira da Índia and almirante da Armada Real)* (A Biographical Sketch), in *Congresso do mundo português*, vol. vi, pág. 439.
- BRAUDEL, Fernand, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Lolin, Paris, 1949.
- BRITO, Lemos, *Pontos de partida para a história econômica do Brasil* (Col. Brasileira, v. 155), 2.^a ed., Cia. Editora Nacional, S. Paulo, 1939.

- CAETANO, Marcelo, *Tradições, princípios e métodos da colonização portuguesa*, Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1951.
- CALDAS, José Antônio, "Notícia Geral de tôda esta capitania da Bahia desde o seu descobrimento até o presente ano de 1759", in *Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia* (57): 1-437, Salvador, 1931.
- CALMON, Pedro, *História da fundação da Bahia*, Publicações do Museu do Estado da Bahia, Salvador, 1949.
- CALMON, Pedro, *História social do Brasil*, Cia. Editôra Nacional, S. Paulo, 1.º vol. (1.ª ed., s.d.), 2.º vol. (2.ª ed., 1940), 3.º vol. (1939) (Col. Brasileira, vols. 40, 83 e 173).
- CANNABRAVA, A. P., *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*, Cadeira de História da Civilização Americana, Fac. Filosofia; Ciências e Letras da USP, S. Paulo, 1944 (Bol. n.º 2).
- Congresso do mundo português*, Memórias e comunicações apresentadas ao Congresso da Pré e Proto-História (I Congresso), 19 vols., Comissão Executiva dos Centenários, Lisboa, 1940.
- CARDIM, Fernão, *Tratado da terra e gente do Brasil*, Cia. Editora Nacional, S. Paulo (Col. Brasileira, n.º 168).
- CARNEIRO, Edson, *A cidade do Salvador*, Organização Simões, Rio, 1954.
- CASTANHEDA, Fernão Lopes de, *História do descobrimento e conquista da Índia pelos portugueses*, 4 vols. (livros I a IX), 3.ª edição conforme a edição *princeps*, sendo os três primeiros volumes revistos e anotados por Pedro de Azevedo e o último por P. M. Laranjo Coelho, Imprensa da Universidade de Coimbra, Coimbra, 1.º vol. (1924), 2.º vol. (1928), 3.º vol. (1929), 4.º vol. (1933).
- CASTRO, Joaquim de Amorim, "Memórias sôbre as madeiras que se encontram nas matas do termo da Vila de Cachoeira e principalmente nas matas dos Giquitibás", in *Anais da Biblioteca Nacional*, vol. 34, pág. 159, Rio.
- CHIAUNU, Huguette et Pierre, *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, Portes, Routes, Traficos, 8 vols., Centre de Recherches Librairie Historiques, Libraire Armand Colin, Paris, 1955-1959.
- CORRÊA, Gaspar, *Lendas da Índia*, 4 tomos, Academia Real das Ciências de Lisboa,, Lisboa, 1858.
- COSTA, A. Fontoura, *A marinharia dos descobrimentos*, 2.ª ed., Agência Geral das Colônias, Lisboa, 1937.
- COSTA, Gomes da (Marechal), *Descobrimientos e conquistas*, 3 vols.. Imprensa Nacional, Lisboa, 1929.
- COSTA, Luís Monteiro da, *Construções navais da Bahia no século XVII. O galeão "Nossa Senhora do Pópulo"*, Centro de Estudos Bahianos, Bahia, Salvador, publicação 17, 15 de dezembro de 1952.
- COUTINHO, José Joaquim da Cunha de Azeredo (D.), *Ensaio econômico sôbre o comércio de Portugal e suas colônias*, 2.ª ed., Academia Real das Ciências de Lisboa, Lisboa, 1920; v. também do mesmo autor *Obras econômicas*, com apresentação de S. B. de Holanda, edição da Companhia Editora Nacional, São Paulo (col. "Roteiro do Brasil", vol. 1).
- Diálogo das Grandezas do Brasil*, Introdução de Capistrano de Abreu e notas de Rodolfo Garcia, Livraria Progresso Editôra, Salvador, 1956.

- DIAS, Manuel Nunes, *O capitalismo monárquico português (1415-1549)*, Contribuição para o estudo das origens do capitalismo moderno, vols. I e II, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, Coimbra, 1963-1964.
- EMPOLI, João de, *Viagem às Índias Orientais*, in Coleção de Notícias para a história e geografia das nações ultramarinas que vivem nos domínios portugueses, ou lhes são vizinhas (219-230), Academia Real das Ciências de Lisboa, Lisboa, 1822.
- ESPARTEIRO, Antônio Marques (Comandante), *Marinha brigantina (1640-1910)*, 2 vols., obra inédita, cujos originais nos foram facultados à consulta por gentileza do seu autor.
- FALCÃO, Luís de Figueiredo, *Livro em que se contém toda a fazenda e real património dos reinos de Portugal, Índias e ilhas adjacentes e outras particularidades*, Imprensa Oficial, Lisboa, 1859.
- FONSECA, Quirino da, *A caravela portuguesa e a prioridade técnica das navegações henriquinas*, Imprensa da Universidade de Coimbra, Coimbra, 1934.
- FONSECA, Quirino da, *Diários da navegação da Carreira da Índia nos anos de 1595, 1596, 1597, 1600 e 1603* (Introdução e notas de), Academia das Ciências de Lisboa, Lisboa, 1938.
- FONSECA, Quirino da, *Os portugueses no mar* (Memórias históricas e arqueológicas das naus de Portugal), vol. I, edição oficial fora do mercado, Lisboa, s. e., 1926.
- FRANÇA, Eduardo d'Oliveira, e Sônia A. SIQUEIRA, "Segunda visitação do Santo Ofício às partes do Brasil", separata dos *Anais do Museu Paulista*, t. XVII, São Paulo, 1963.
- FREYRE, Gilberto, *Casa-grande e senzala* (Formação da Família Brasileira sob o Regime de Economia Patriarcal), 2 vols., 9.^a ed. brasileira, Livraria José Olympio Editôra, Rio, 1959 (col. Doc. Bras., vol. 36).
- FREYRE, Gilberto, *Problemas brasileiros de antropologia*, 2.^a ed., revista e aumentada, Livraria José Olympio Editôra, Rio, 1958 (Obras reunidas de).
- FURTADO, Celso, *Formação económica do Brasil*, 3.^a ed., Editôra Fundo de Cultura, Rio, 1961.
- GANDAVO, Pero de Magalhães, *História da provincia de Santa Cruz, a que vulgarmente chamamos Brasil*, Academia Real das Ciências, Lisboa, 1858.
- GARCIA, Rodolfo, *Ensaio sobre a história política e administrativa do Brasil (1500-1810)*, Livraria José Olympio Editôra, Rio, 1956 (col. Doc. Bras., vol. 84).
- GODINHO, Vitorino Magalhães, *Documentos sobre a expansão portuguesa*, 3 vols., prefácio e notas de, Editorial Gleba Ltda., Lisboa, s. d.
- GÓIS, Damião de, *Crônica do felicíssimo rei D. Manuel*, nova edição conforme à primeira de 1566-1567, 4 vols., Acta Universitatis Conimbricensis, Coimbra, 1945-1955.
- GOMES, A. Souza, *Carpinteiros da Ribeira das Naus*, Imprensa da Universidade de Coimbra, Coimbra, 1931.
- GRACIAS, José Antônio Ismael, "Algumas raízes do Brasil na Índia portuguesa", in *Actas do V Colóquio Internacional de Estudos Luso-Brasileiro*, vol. II, Coimbra, 1965.

- GREENHALGH, Juvenal, *O arsenal de marinha do Rio de Janeiro na história* (1763-1822), Rio, s. e., 1951.
- História da colonização portuguesa do Brasil*, 3 vols., Litografia Nacional, Pôrto, 1921-1924.
- História da expansão portuguesa no mundo*, 3 vols., Editorial Ática, Lisboa, 1937-1940.
- História de Portugal*, 7 vols., edição monumental comemorativa do 8.º Centenário da fundação da nacionalidade; direção literária de Damião Peres e artística de Eleutário Cerdeira. Colaboraram nessa obra inúmeros historiadores portugueses, Portucalense Editôra Ltda., Barcelos, Portugal, 1937.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de (e outros), *História geral da civilização brasileira*, 1.º e 2.º vols., Difusão Européia do Livro, São Paulo, 1960.
- IRIA, Alberto, *Da navegação portuguesa no Índico no século XVII*, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Lisboa, 1963.
- LEITE, Serafim, S. I., *Artes e ofícios dos jesuítas no Brasil* (1549-1760), Edições Brotéria, Lisboa, 1953.
- LEITE, Serafim, S. I., *História da Companhia de Jesus no Brasil*, 10 tomos, Instituto Nacional do Livro, Rio, 1938-1952.
- LIMA, Oliveira, *Dom João VI no Brasil* (1808-1821), 3 vols., 2.ª ed., Livraria José Olympio Editôra, Rio, 1945 (col. Doc. Bras., vols. 49, 49-A e 49-B).
- LUZ, Francisco Paulo Mendes da, *O Conselho da Índia*, Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1952.
- MARIZ, Pêdro de, *Diálogos de vária história em que se referem as vidas dos senhores reis de Portugal*, 3.ª ed., Imprensa da Casa Real, Lisboa, 1672.
- MARTINS, J. P. Oliveira, *História de Portugal*, 2 vols., 11.ª ed., Livraria Editôra da Parceria Antônio Maria Pereira, Lisboa, 1927.
- MARTINS, J. P. Oliveira, *Portugal nos mares* (Ensaio de Crítica, História e Geografia), 2.ª ed., Livraria Editôra da Parceria Antônio Maria Pereira, Lisboa, 1902.
- MARTINS, J. P. Oliveira, *O Brasil e as colônias portuguesas*, 5.ª ed., Livraria Editôra da Parceria Antônio Maria Pereira, Lisboa, 1920.
- MARTIUS, C. F. F. von, e J. B. von SPIX, *Viagem pelo Brasil*, 4 vols., Inst. Hist. Geogr. Bras., Rio, 1938.
- MATOS, Gregório de, *Obras completas: Satirica*, tomo III, S. Paulo, 1943.
- MAURO, Frédéric, *Le Portugal et l'Atlantique au XVIIe. siècle* (1570-1670), étude économique, Forts, routes et trafics, École Pratique des Hautes études, Paris, 1960.
- "L'économie européenne et l'Atlantique sud aux XVIIe et XVIIIe siècles (Brésil et Portugal)", in *Actas do V Colóquio Internacional de Estudos Luso-Brasileiros*, vol. II, Coimbra, 1965.
- MIRALES, Jozé (D.), "História militar do Brazil", (desde o anno de nil quinhentos quarenta e nove, em q' teve principio a fund.ªm da Cid.ª de Salv.ªr Bahia de todos os Santos até o de 1762), in *Anais da Biblioteca Nacional*, vol. 22, Rio, 1900.
- MORENO, Diogo de Campos, *Livro que dá razão do Estado do Brazil* (1612), Edição crítica, com introdução e notas de Hélio Vianna, Comissão

- Organizadora e Executiva das Comemorações do Tricentenário da Restauração Pernambucana, Arquivo Público Estadual, Recife, 1955.
- O Centro de Estudos Históricos Ultramarinos e as Comemorações Henriquinas* (vários autores), Lisboa, 1961.
- OLIVEIRA, Fernando (Pe.), *Arte da guerra do mar (1555)*, Arquivo Histórico da Marinha, Lisboa, 1937.
- OLIVEIRA, João Braz de, *Modelos de navios existentes na Escola Naval, que pertenceram ao Museu de Marinha* (apontamentos para um catálogo), Imprensa Nacional, Lisboa, 1896.
- ORTA, Garcia da, *Colóquios dos simples e drogas da Índia* (edição dirigida e anotada pelo conde de Ficalho), 1 vol., Academia Real das Ciências de Lisboa, Lisboa, 1891.
- OSÓRIO, D. Jerônimo, *Da vida e feitos de el-rei D. Manuel*, 2 vols., Livraria Civilização, Pôrto, 1944.
- O Século dos descobrimentos* (vários autores), Editôra Anhambi, S. Paulo, 1961.
- PEREIRA, Hipólito José da Costa, *Descrição de uma máquina para tocar a bomba a bordo dos navios sem o trabalho de homens, oferecida à Real Marinha portuguesa*, impressa de ordem superior de, edição fac-similar, Publicações da Academia Brasileira, Rio, 1955.
- PINHO, Wanderley, *História de um engenho no Recôncavo (1552-1944)*, Livraria Editôra Zélio Valverde S/A, Rio, 1946.
- PITA, Sebastião Rocha, *História da América portuguesa*, Livraria Progresso Editôra, Bahia, 1950.
- PRADO, Caio (Júnior), *Formação do Brasil contemporâneo* (Colônia), 6.ª ed., Editôra Brasiliense, S. Paulo, 1961.
- PRADO, Caio (Júnior), *Evolução política do Brasil e outros estudos*, 3.ª ed., Editôra Brasiliense, S. Paulo, 1961.
- PRADO, J. F. de Almeida, *São Vicente e as capitânicas do sul do Brasil* (As origens, 1501-1531), Cia. Editora Nacional, S. Paulo (col. Brasileira, vol. 314).
- PRADO, J. F. de Almeida, *A Bahia e as capitânicas do centro do Brasil* (1530-1626), 3 tomos, Cia. Editora Nacional, S. Paulo, 1945-1950 (col. Brasileira, vols. 147, 147-A e 147-B).
- PRADO, J. F. de Almeida, *Primeiros povoadores do Brasil* (1500-1530), Cia. Editora Nacional, S. Paulo, 1935 (col. Brasileira, vol. 37).
- PRADO, J. F. de Almeida, *Pernambuco e as capitânicas do norte do Brasil* (1530-1630), Cia. Editora Nacional, S. Paulo, 1942 (col. Brasileira, vols. 175, 175-C).
- PYRARD, Francisco (de Laval), *Viagem de...*, 2 vols., Livraria Civilização Editôra, Pôrto.
- RIBEIRO, Freitas e Lagoa, visconde de, *Grandes viagens portuguesas de descobrimento e expansão* (antecedentes históricos, sinopse e esquematização cartográfica pelo contra-almirante Freitas Ribeiro e visconde de Lagoa), 2 vols., Ministério do Ultramar, Lisboa, 1951.
- RODRIGUES, José Honório, *África e Brasil: outro horizonte*, Editôra Civilização Brasileira S. A., Rio, 1961.
- Conciliação e reforma no Brasil — Um desafio histórico*, Editôra Civilização Brasileira, Rio, 1965.

- RUI, Afonso, *História política e administrativa do Salvador*, Prefeitura Municipal do Salvador, Salvador, 1949.
- SALVADOR, Frei Vicente do, *História do Brasil (1500-1627)*, 4.^a ed., Edições Melhoramentos, S. Paulo, 1954.
- SANTOS, Licurgo de Castro (Filho), *História da medicina no Brasil (do séc. XVI ao séc. XIX)*, 2 vols., Editora Brasiliense Ltda., S. Paulo, 1947.
- SASSETI, Filippo, *Lettere di Filippo Sasseti corrette accresciute e dichiarate con note aggiuntavi La Vita di Francesco Ferrucci scritta dal Medesimo Sasseti rivista ed emendata*, Casa Editrice Sonzogno, Milão, s. d.
- SILVA, Alberto, *A cidade do Salvador (Aspectos Seculares)*, Livraria Progresso Editora, ed. conjunta com a Prefeitura Municipal do Salvador, Salvador, 1957.
- SILVA, Ignácio Accioli de Cerqueira e (coronel), *Memórias históricas e políticas da província da Bahia*, 5 vols., anotados por Braz do Amaral, Imprensa Oficial do Estado da Bahia, Salvador, 1931-1937.
- SIMONSEN, Roberto C., *História econômica do Brasil (1500-1820)*, 3.^a ed., Cia. Editora Nacional, S. Paulo, 1957 (col. Brasileira, vol. 100 e 100A).
- SIQUEIRA, Sônia A., v. FRANÇA, E. d'O.
- SOARES, Joaquim Pedro Celestino (almirante), *Quadros navais*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1941.
- SOLIS, Duarte Gomes, *Armadas da Carreira da Índia de 1560 a 1590* (impressa em Madri em 1622), reeditada com prefácio e notas de Frazão de Vasconcelos, Lisboa, s. e., 1938.
- SOUSA, Gabriel Soares de, *Notícia do Brasil*, 2 vols., vol. XVI da Coleção Biblioteca Histórica Brasileira, Livraria Martins Editora, S. Paulo, s.d.
- SOUZA, Bernardino José de, *Ciclo do carro de bois no Brasil*, Cia. Editora Nacional, S. Paulo, 1958 (col. Brasileira, série grande formato, vol. 15).
- SPIX, J. B. von, v. MARTIUS, C. F. F. von.
- TAUNAY, Afonso de E., *Na Bahia colonial (1610-1774)*, Imprensa Nacional, Rio, 1925.
- VARNHAGEN, Francisco Adolfo de (visconde de Porto Seguro), *História Geral do Brasil* (antes da sua separação e independência de Portugal), 5 tomos, 5.^a ed. integral, Edições Melhoramentos, S. Paulo, 1956.
- VASCONCELOS, Frazão de, *A fábrika das naus da Carreira da Índia no século XVII* (subsídios para a História da marinha portuguesa), Imprensa da Armada, Lisboa, 1896.
- VASCONCELOS, Frazão de, *João Pereira Côrte Real e as naus da Carreira da Índia*, s. e., Lisboa, 1921.
- VÁSOCOCELOS, Frazão de, *Pilotos das navegações portuguesas dos séculos XVI e XVII*, ed. subsidiada pelo Instituto para a alta Cultura, Lisboa, 1942.
- VASCONCELOS, Frazão de, *Subsídios para a história da Carreira da Índia no tempo dos Filipes*, O Mundo do Livro Editora, Lisboa, 1960.
- VASCONCELOS, Simão de (Pe.), *Crônica da Companhia de Jesus do Estado do Brasil e do que obraram seus filhos nesta parte do novo mundo*, 2.^a ed. com introdução e notas do Cônego Joaquim Caetano Fernandes Pinheiro, Tipografia de João Inácio da Silva, Rio, 1864.

- VERGER, Pierre, *O fumo da Bahia e o tráfico dos escravos do golfo de Benin*, Centro de Estudos Afro-orientais, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1966.
- VIANNA, Hélio, *História do Brasil*, 2 vols., Edições Melhoramentos, S. Paulo, 1961-1962.
- VILHENA, Luiz dos Santos, *Cartas de Vilhena* (Notícias Soteropolitanas e Brasílicas, anotadas pelo Prof. Braz do Amaral), 3 vols., Imprensa Oficial do Estado da Bahia, Salvador, 1921.
- VITERBO, Sousa, *Artes e artistas em Portugal* (contribuição para a história das artes e indústrias portuguesas), 2.^a ed., Livraria Férin Editôra, Lisboa, 1920.
- VITERBO, Sousa, *Trabalhos náuticos dos portugueses nos séculos XVI e XVII*, parte II, Construtores Navaes, 2 vols., Academia Real das Ciências, Lisboa, 1898-1900.
- XAVIER, Manuel (Pe.), *Compêndio universal de todos os visos-reis, governadores, capitães-generais, capitães-mores, capitães de naus, galeões, urcas e caravelas, q. partiram de Lisboa para a Índia Oriental e tornaram da Índia p. Portugal...*, Imprensa Nacional, Nova Goa, 1917.

Documentos impressos

- ADONIAS, Isa, *Mapas e planos manuscritos relativos ao Brasil colonial conservados no Ministério das Relações Exteriores e descritos por Isa Adonias para as Comemorações do Quinto Centenário da morte do Infante D. Henrique*, 2 vols., Serviço de Documentação do Ministério das Relações Exteriores, Brasília, 1960.
- ALMEIDA, M. Lopes, *Notícias históricas de Portugal e Brasil (1715-1750)*, Coimbra Editôra Ltda., Coimbra, 1961.
- ALMEIDA, M. Lopes, *Notícias históricas de Portugal e Brasil (1751-1800)*, Coimbra Editôra Ltda., Coimbra, 1964.
- ALVÁRÁ, *por que Vossa Majestade ha por bem, que os Generos, Efeitos e Fazendas Nacionais ou Estrangeiras, embarcadas nos Portos de Lisboa, Ilhas e Brasil em navios da viagem da Carreira de Índia e transportadas aos portos de Goa, e Macao; e as da Asia, e China, que se embarcaram nos referidos dois portos para o de Lisboa, gozem do beneficio da baldeação, em as excessões no mesmo alvard declaradas*, Palácio de N. Senhora da Ajuda, Régia Oficina, Lisboa, 17/1/1783.
- "Apêndice Documental (1501-1623)", in Francisco Paulo Mendes da Luz, *O conselho da Índia*, Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1952.
- As gavetas da Torre do Tombo*, vols. I, II, III e IV, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Lisboa, 1960-1964 (Gulbenkiana).
- Boletim da filмотeca ultramarina portuguesa*, vols. 1 a 25, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Lisboa, 1954-1964 (Publicação periódica).
- Código filipino ou Ordenação e Leis do reino de Portugal, recopiladas por mandado del rei D. Felipe I*, por Cândido Mendes de Almeida, 2 vols. (14.^a ed., segundo a 1.^a de 1603 e a 9.^a de Coimbra de 1824), Tipografia do Instituto Filomático, Rio, 1870.
- Coleção cronológica de leis extravagantes posteriores à nova compilação das Ordenações do Reino, publicadas em 1603*, parte II, da Legislação

- Moderna: tomo I (reinados de Filipe II e III e de D. João IV), tomo II (reinados de D. Afonso VI, D. Pedro II e D. João V) e tomo III (reinado de D. José I até o ano de 1756 inclusivamente); Real Imprensa da Universidade de Coimbra, Coimbra,, 1819.
- Coleção da Gazeta de Lisboa* (século XVIII), a partir de 17 de agosto de 1715, Biblioteca Nacional de Lisboa.
- Coleção de notícias para a história e geografia das nações ultramarinas que vivem nos domínios portugueses...*, 6 vols., Academia Real das Ciências, Lisboa, 1812-1856.
- "Diário de navegação de Pero Lopes de Sousa (1530-1532)", in *Rev. Inst. Hist. Geogr. Bras.* (24): 9-74, Rio, 1861.
- "Discurso Preliminar, Histórico, Introdutivo com natureza de descrição econômica da Comarca e Cidade da Bahia", in *Anais da Biblioteca Nacional* (27): 281-348, Rio, 1906.
- Documentação ultramarina portuguesa*, vols. I, II, III e IV, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Lisboa, 1960-1966 (Gulbenkiana).
- Documentos Históricos*, vols. I e II, Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, Rio; vols. 3, 110, Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Rio, 1929-1955.
- Documentos Históricos do Arquivo Municipal*, Cartas do Senado (1684-1692), 5 vols., Prefeitura do Município do Salvador, Bahia, 1950.
- "Documentos relativos a Mem de Sá, Governador Geral do Brasil", in *Anais da Biblioteca Nacional* (27): 127-280, Rio, 1906.
- Documentos sobre os portugueses em Moçambique e na África Central* (1497-1840), vol. I (1497-1506), National Archives of Rhodesia and Nyasaland, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Lisboa, 1962.
- "Epítome das vantagens que Portugal pode tirar das suas colônias do Brasil, pela liberdade do comércio do sal n'aquela continente", apud Miryan ELLIS, in *Revista de História* (38): 400-418 (transcrição integral do documento), São Paulo, 1959.
- História trágico-marítima*, compilada por Bernardo Gomes de BRITO, Nova edição publicada sob a direção de Damião Peres, 6 vols., Portucalense Editora, Porto, 1942.
- Journal d'un voyage sur les côtes d'Afrique et aux Indes d'Espagne, avec une description particulière de la Rivière de la Plata, de Buenos Aires et autres lieux, commencée en 1702 et finie en 1706*, Amsterdã, 1730.
- LAVRADIO, marquês de, "Relatório do marquês de Lavradio, vice-rei do Rio de Janeiro entregando o govêrno a Luis de Vanconcelos e Sousa, que o sucedeu no vice-reinado", in *Rev. Inst. Hist. Geogr. Bras.* (4): 409-486, série I, Rio, 1842.
- Ley de como han de hir armados os nauios q deftes Reynos nauegarê. Com outras duas leys mais, fobre o peccado de Sodomia, e fobre os liuros defesos*. Com licença Impreffas — em Lisboa por I. vam de Barreyra — Impreffos del Rey noffo fenhor, a a custa de I vam de Helpanha mercador de liuros, anno de 1574.
- Livro primeiro do govêrno do Brasil* (1607-1633), Seção de Publicações do Serviço de Documentação do Ministério das Relações Exteriores, Rio, 1958.

- "Livro segundo do governo do Brasil", in *Anais do Museu Paulista*, III (2.^a): 7-128, S. Paulo, 1927.
- Livro velho do tombo do mosteiro de S. Bento da cidade do Salvador*, Documentos Históricos da Congregação Beneditina Brasileira, vol. 1, Tipografia Beneditina, Salvador, 1945.
- MAURO, Frédéric, "Le Brésil au XVII^e Siècle, Documentos inéditos relativos à l'Atlantique Portugais", Separata da *Revista Brasília*, vol. XI, Coimbra, 1963.
- Memórias económicas da Academia Real das Ciências de Lisboa, para o adiantamento da agricultura, das artes, e da indústria em Portugal e suas conquistas*, 5 tomos, Oficina da Academia Real das Ciências, Lisboa, 1789.
- PAES, Simão Ferreira, *As famosas armadas portuguesas (1496-1650)*, Ministério da Marinha, Rio, 1937 (trata-se do aproveitamento da *Recopilação das famosas Armadas Portuguesas que para a Índia foram desde o anno em que se principiou sua gloriosa Conquista (1496-1650)*, de acôrdo com o manuscrito existente na Biblioteca da Marinha do Rio de Janeiro, fielmente reproduzido e traduzido por ordem do Ministro da Marinha).
- Primeira visitaçào do Santo Officio às partes do Brasil, pelo licenciado Heitor Furtado de Mendonça. Denunciações da Bahia (1591-1593)*, edição de Paulo Prado, São Paulo, 1925 (série Eduardo Prado).
- Recopilação de leyes de los reynos de las Indias*, 3 tomos, edición fac-similar de la cuarta impressão hecha en Madrid el año 1791, Grafica Ultra, Madri, 1943.
- Regimento das alfândegas*, Lisboa, s. e., 1775.
- Roteiros portugueses inéditos da Carreira da Índia no século XVI*, prefaciados por A. Fontoura da Costa, Agência Geral das Colônias, Lisboa, 1840.
- SCHULLER, Rodolpho R., *A nova Gazeta da Terra do Brasil (Newen Zeytung auss Presillg Landt)*, Biblioteca Nacional, Rio, 1914.
- Viagem do Reino para a Índia e da Índia para o Reino (1608-1612)*, Diário de Navegação coligido por D. Antônio Ataíde no século XVII. Introdução e notas do comandante Humberto Leitão, 3 vols., Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1956.
- VIEIRA, Antônio, *Cartas*, coordenadas e anotadas por João Lúcio de Azevedo, 3 tomos, Biblioteca de Escritores Portugueses, série C, Imprensa da Universidade de Coimbra, Coimbra, 1925.

GLOSSÁRIO DE TÊRMO TÉCNICOS REFERENTES À LINGUAGEM NÁUTICA E MANUFATURAS ORIENTAIS

Abita — cada um dos pares de colunas de ferro ou madeira aos dois bordos, no castelo, usados para receber as voltas de capelo do fiador da amarra.

Açafrão — vulgarmente conhecido como “açafroa” foi muito empregado na Ásia para tingir seda nas côres rubra e alaranjada. No caso, o pano deve ter uma dessas côres.

Achiças — são os cabos que servem para içar as velas e bandeiras.

Almotolia — é um pequeno vaso de fôlha de forma cônica, servindo para conter azeite e outros líquidos, sobretudo oleosos. A palavra indica também o aparelho próprio para lubrificar pequenas máquinas.

Almudar — é o ato de medir ou encher os almudes, que por sua vez são as antigas medidas de doze canadas, equivalentes a 31,94 litros.

Amurada — indica o prolongamento do costado do navio acima do pavimento superior.

Anovear — pagar 9 vezes aquilo que se conserta ou por um preço 9 vezes maior a uma coisa. No caso, é o pagamento punitivo do valor da mercadoria comerciada multiplicada por 9.

Aposturagem — deve ser aposturar, pregar “aposturas” (parte superior das balizas).

Aposturas — ou “posturas” são as peças das balizas e madeiramento que formam o costado do navio acima da cinta.

Arrebém — é o cabo de vários usos a bordo dos navios, servia antigamente para açoitar os marinheiros e escravos.

Atabacado — deve ser da cor do tabaco.

Balagate — e não balagarte, como diz o texto, era pano grosseiro da Índia, pintado de branco e azul. Bluteau diz: “He o nome de huma lançaria de varias castas. Ha Balagate estreito, e grosso, crú, fio ‘de ouro”.

Baliza — tem inúmeros significados, entre eles o de indicar a peça curva de madeira, de dois ramos simétricos e iguais, disposta transversalmente à mediania, da quilha à borda.

Beque — é a parte saliente da roda de proa, destinado à segurança do gurupês.

Bertangil — “bertangil”, “bertangil” ou “bretangil”. Era pano de algodão tecido pelos cafres. Havia grandes, pequenos, azuis, vermelhos e pretos. Foi muito usado na África e Ásia. Fabricava-se, tanto em Cambaia, quanto também em algumas localidades da África Oriental.

- Monsenhor Dalgado** não conseguiu apurar a origem dessa palavra. É possível que a denominação se refira a "bragala" ou "bragal", pano grosso atravessado com muitos cordões, que se tecia na Beira e em Tras-os-Montes. Servia para toalha de mesa e guardanapos. No caso, devia referir-se a tecido oriental semelhante ao português.
- Bimbarças** — são grandes alavancas de madeira.
- Bispote** — é o vaso de noite, para urinar, bacia ou penico.
- Botocaduras** — devem ser "abatocaduras" ou "abatocaduras", conjunto de fuzis, batoques e contrabatoques que seguram a mesa das enxárcias reais para o costado do navio.
- Braço** — são os cabos fixados nas pontas das vèrgas. Também significam as madeiras sôbre as quais assenta o cavername do navio.
- Brózio** — é uma doença (fitonose) própria das árvores, que reduz a pó a parte lenhosa do tronco.
- Cabre** — ou "calabre" é a amarra de cabos.
- Cabrestante** — é uma máquina de eixo vertical; serve para suspender a âncora, levantar grandes pesos, etc.
- Cadaste** — entre suas várias significações, indica a peça colocada no alto, quase vertical, na extremidade de ré da quilha, fechando a ossada na sua parte posterior, é a rabada do navio.
- Cadeaz** — é "cadeá" um tecido de algodão que se exportava da Índia no século XVIII.
- Cadernal** — peça de poleame de laborar, semelhante ao moitão, mas de maior número de gornes.
- Calabrote** — é calibre (corda grossa) de pouca grossura, isto é, menos grosso que o comum.
- Calcês** — é a parte quadrada do mastro, entre a sua extremidade superior e a romã.
- Cambaia** — "cabaia", vem do árabe cabá; "Kabaya" = camisa de lã. Era tecido leve de sêda. Designava, também, um vestido oriental que se assemelhava a uma roupeta decotada. Somente os orientais ricos é que o usavam.
- Cana do leme** — entre suas significações pode indicar pequeno pau, encaixado ou emechado na cachola do leme da embarcação, para dar manualmente movimento no leme.
- Capelo** — tem vários significados. Entretanto, nada encontramos nos dicionários para "capelo de roda".
- Carangueja** — é a vèrga da veia grande, latina ou de mezena. A expressão usada no texto foi aceita como estava no documento e, naturalmente, se trata de uma expressão naval.
- Carlindeu** — deve ser "garlindreu", que tem vários significados, indicando entre eles a peça circular de metal que abraça o mastro na bancada ou na meia coxia, mantendo-o vertical.
- Carlinga** — tem várias significações. No caso, talvez fôsse a peça de madeira, com uma abertura quadrada, fixa na sobre-quilha para receber a mecha do pé do mastro.
- Castelo** — é a parte mais elevada do convés do navio.
- Caverna** — é cada uma das peças que assentam sôbre a quilha formando o arcabouço do navio.
- Cavername** — é o conjunto das balizas.

- Cavilha** — é o prego grande de madeira; serve para ligar peças de construção naval.
- Chanfro** — é recorte curvo dum madeiro ou o recorte de suas arestas.
- Chápuz** — é pau que se finca na parede para nêle se pregar alguma coisa. Pode também significar “chumaceira”, isto é, coxim de madeira sôbre o qual se move um eixo ou também uma peça de couro junto dos taletes para jôgo dos remos. Serve ainda para refôrço.
- Chari** — é o nome de um rio, do distrito de Tete, Moçambique. Também recebe o nome de “Chariri”.
- Chaudel** — “chandel” ou “chader”, estôfo de Bengala, com que se faziam colchas e cobertas de côres. Significava ainda tecido branco de algodão ou também lençol.
- Chaudis** — é o nome de uma vila, sede do Conselho de Canácona, distrito de Goa, na Índia Portuguesa. Aí, o termo deve referir-se a tecido que recebeu o nome do local, onde foi fabricado.
- Chaul** — é o nome pelo qual era conhecida cidade e pôrto da costa ocidental da Índia, e que hoje é chamada Revadandã. No século xvi, “Chaul” foi pôrto de importância, tendo os portugueses mantido ali fortaleza e feitoria. De lá provinha principalmente, a sêda. No texto que aproveitamos aparece “colchas de chari vermelho de Chaul”. Como ambos os termos designam locais geográficos, não sabemos ao qual atribuir a procedência das referidas colchas.
- Chita** (de balagarte) — a palavra chita, na época, indicava o pano pintado vindo da Índia no século xviii.
- Cinta** — é a tira de metal aplicada sôbre uma junta de duas peças metálicas colocadas a tôpo e cravada para cada uma delas com uma, duas ou três ordens de rebites.
- Cinta do grosso** — é o “cintado grosso”, isto é, umas três carreiras de tábuas de bastante espessura junto da flutuação à altura da primeira coberta.
- Coberta** — é o pavimento do navio.
- Contracadaste** — é a peça que cobre o cadaste do navio.
- Cotonia** — é a denominação que recebiam certos lenços da Índia, que serviam para a confecção de vestidos. Deve derivar do francês *coton*, algodão. Designava, também, tecidos vários: roupa de algodão, linhagem, tecido de linho ou de sêda. Bluteau, no Suplemento de sua obra, traz: “pano de sêda da Índia, lavado, tem três palmos de largo e dez côvados cada peça, serve para vestidos de mulheres”. Consta também que servia para velame das armadas antigas de Portugal.
- Couçoeiras** — são madeiras grossas para serem desdobradas ou aparelhadas.
- Covilhete** — é um pires chato que serve para doce.
- Crena** — é variante de “querena”, que é a parte do navio que fica mergulhada na água. “Querrenar” é virar de “querena” (o navio) para limpeza ou consêrto.
- Cunhas** — são peças de madeiras para diferentes finalidades a bordo.
- Cunhete** — é um caixote ou barrilete. Servia para condicionar mercadorias, especialmente para guardar passas e gijos.
- Curvas** — São as madeiras arqueadas no costado do navio. Existem de várias espécies; “pés de

carneiro”, são cada uma das colunas verticais entre vãos dos pavimentos do navio. Servem para os consolidar; “barra do cabrestante”, cada um dos paus que uma vez introduzidos nas casas do chapéu do cabrestante, dão movimento manual a éste.

Doriaz — que deve ser “dórea”, fazenda de algodão da Índia.

Dotim — consistia num estófo branco de algodão, que servia para cobrir a parte inferior do corpo.

Droguete — pano de tecido com linho e lã, ou com linho e sêda.

Embono — é o ato de embonar, que consiste em reforçar exteriormente o casco do navio. Também “embónada”.

Enoras — são aberturas por onde os mastros dos barcos vão assentar na carlinga.

Entremecha — ou “entremicha” é o vão entre o canto alto do dormente e o baixo do “trin-caniz”.

Escota — é o cabo que governa as velas.

Espeque — é a peça de madeira com que se escora qualquer objecto.

Fêmea — é o círculo em que se engatam os machos de segurar o leme.

Folhinha — caixa de fôlha, lata, sendo como tal usada na Índia Portuguesa. Entretanto, pela maneira referida na relação de mercadorias que examinamos, não parece nela ter o mesmo significado.

Fôlho — do qual podia ser diminutivo, significando guarnição de pregas, feitas geralmente de

fazenda mais fina, com que se enfeitavam altares, toucadores, cortinas, mesas, lençóis, camisas, saias, anáguas, etc. (fôlha de cassa, de cambraia, etc.).

Galês — não encontramos sua significação nas obras consultadas.

Gandar — é o nome de um pano grosseiro de algodão, que se exportava da Índia para a África. Registre-se, também, “gandares”, termo asiático que designava um pano da Índia com riscas azuladas. Para o professor Silveira Bueno, provém o termo de “Gundalor”, terra situada na costa de Coromândel.

Gávea — é uma espécie de tabuleiro ou plataforma a certa altura de um mastro, sendo atravessada por êle.

Godrim — “goderim” ou “godorim” eram colchas estofadas da Índia. Em Goa também significava colchões.

Gogirat — aí, não seria “guzarate”, “Guzarate” ou “guzerate” designava região da Índia que mantinha relações com os portugueses.

Grade — era uma plataforma horizontal que se construía sóbre estacas.

Gusano — é um verme que se desenvolve onde há matéria orgânica em decomposição. Contra êle os navegantes portugueses tomaram várias medidas, destacando-se a adoção de práticas holandesas e inglesas que usavam para a preservação das madeiras de construção naval: “Pillo de cabra com betume” (pêlo de cabra com betume) no costado de suas embarcações, além de queimarem bem as tábuas do costado e do fôrro (cf. Albertb Iria, Da navegação portuguesa no Índico..., pág. 67). Com a mesma finalidade usava-

se nos estaleiros portugueses (metropolitanos e coloniais) galagala feita de cifa e a cal que aplicadas na madeira obtinham melhores resultados que o pêlo de cabra com betume (cf. Al-bérto Iria, *op. cit.*, pág. 68).

Handeis — também não encontramos significado. A não ser que seja “laudies”, espécie de saia de malha, coberta com fôlhas ou lâminas de metal muito finas, que cobria o tronco do corpo e que por êrro do copista provávelmente foi grafada daquela maneira.

Haste — é a parte principal da âncora, ligada aos braços por um extremo.

Lanequos — seria diminutivo de “lanio”, cobertor, vestido ou capa de lã (?).

Lambaz — é a vassoura de cordas que se usa a bordo.

Latas — são vigas, entre os vaus, para servir de apoio aos pavimentos.

Liberdade — era a faculdade dos tripulantes, oficiais ou marinheiros das naus da Carreira, trazerem certa quantidade de especiarias, isentas de fretes e direitos e com o seu lugar assegurado a bordo (agasalhado). Essa regalia foi suspensa em fevereiro de 1647. Constituía, portanto, outro estímulo ao recrutamento marítimo.

Mandil — pano de lã grossa, que servia para limpar os cavalos. Os espanhóis o usavam como avental para as mulheres.

Massame — é o conjunto de cabos fixos e de laborar usados no aparelho do navio.

Mastaréu — é um pequeno mastro suplementar.

Mastreação — é o conjunto dos mastros, mastaréis e acessórios.

Mezena — tem várias significações, entre elas a de indicar a caranqueja que trabalha no mastro da mezena.

Palangapuzes — a forma primitiva é “balangpus”. Literalmente, queria dizer “cobertura da cama”, isto é, “coberta”. Mas designava em particular uma espécie de cobertas finas de algodão de côres muito vistosas. Em Bengala e CoromândeI eram fabricados de algodão.

Panico-rei — algodão finíssimo e que hoje recebe o nome de paninho. “Panico” indicava, também, a roupa branca e a lençaria hamburguesa de diferentes espécies.

Papóias — devem ser papoilas peças de poleame de laborar, semelhante a moitões, alceadas de ferro e fixas a duas barras na mesa das malaguetas, a meio, e por ante e a ré dos mastros ou junto às escoteiras, servindo de retôrno aos cabos de manobra do velame.

Pardau — era antiga moeda da Índia Portuguesa. A referência é encontrada em Pyrard, de La-val, *Viagem de*, vol. II, pág. 141.

Penol — é a ponta da “vêrga” dos navios ou a “lais” superior da vêrga.

Planqueta — é a bala formada por duas esferas cheias, nas extremidades de uma barra de ferro. Era usada para atirar contra a mastreação do inimigo.

Poleame — tem de várias espécies. São peças de madeiras, ou de ferro para passagem de cabos fixos ou de laborar.

Portaló — é o lugar por onde se entra em um navio ou mesmo por onde se recebe ou se tira a sua carga.

Pranchões — são pranchas grandes, isto é, tábuas grossa, larga e forte, usada na construção naval.

Prevalo — talvez refira-se a "percal", tecido de algodão fino, muito tapado e liso.

Ribeira — tão freqüentemente trazida para este estudo, tem nêl geralmente a significação de arsenal da marinha, embora também apareça indicando a praia ou faixa costeira própria para ancoragem de barcos.

Sarassas — a explicação de Bluteau é mais completa: "Saraça he um genero de pannos que vem de Cabo Verde, e do Maranhão, pintados como chita e servem de cubrir bofetes, camas & c. Ordinariamente são pintados de vermelho. Os da Índia são pintados de negro com bordas vermelhas, vem de S. Thomé, e servem às Portuguezas em lugar de mantos; ha saraça que custa trinta mil réis".

Segan (pau de segan de arruda) — talvez queira referir-se a "segão", nome de um ferro que se junta ao arado, para ajudar a sulcar a terra (?).

Selha — é um vaso redondo de madeira, de bordas baixas.

Sementilhas — são as sementes da "saponária", planta cujas folhas uma vez fervidas na água servem para limpar as rendas de lã, lanifícios, etc.

Sírio — é um brasileiroismo que designa o saco destinado à farinha de mandioca. Há quem explique a origem do termo pela forma cilíndrica das esteiras

feitas de palha, semelhantes aos sacos europeus, e destinadas a encerrar a farinha.

Soquete — no caso tanto pode ser a ferramenta própria para colocação ou extração de "porcas" colocadas em cavidades profundas, como o utensílio para calçar a pólvora e a bala dentro do canhão.

Tabuado — aqui indica o fórr de tábuas; o revestimento.

Tafecira — "tafaciras" ou "taficira" é o nome de tecido, espécie de chita fabricada na Índia (do árabe tafiliah ou tafshilah, estôfo de Meca). Designava, também, tecidos de diferentes espécies (sêda, algodão, etc.) de Damão, de Cambaia, da Pérsia, etc. Eram listradas e de ramagens.

Talhas — são cordas que se costumam atar à cana do leme nas ocasiões de borrascas.

Talhões — devem ser tábuas.

Tamborete — é a peça de madeira que serve para reforçar as "enoras".

Taxas de bombas — são pequenas pregas de cabeça chata. Servem para pregar a sola ou "atana-do" aos "nabos" e "juncos" das bombas.

Tofolix — não sabemos direito qual sua significação. Monseñhor Dalgado traz "trafolim", como a variante escrita pelos portugueses "torfulli". Talvez a grafia "tofolix" tenha idéntico significado, isto é, "fruto de palmeira brava que faz parte da alimentação do povo do Ceilão e de algumas regiões da Índia meridional, segundo o mesmo Dalgado, definição essa que entretanto temos que convir não enquadrar-se com a palavra "dotim", que a antecede no texto.

Traquete — é o mastro real arvo-
rado e afastado da roda de proa.
É menor que o mastro grande.

Trincaniz — é a peça de madeira
que preenche o ângulo que faz
o convés com a amurada.

Verdugo — é o friso ou cinto sa-
liente, ao longo da borda do
navio.

Xarafim — ou “Xerafim” era moe-
da da Índia Portuguesa, que va-
lia 300 réis ou 5 “tangas”.

Xomeas — deve ser “chúmea”, que
é a prancha ou antena empre-
gada em fortificar peça de mas-
treação.

Zorra — carro muito baixo de
quatro rodas, que às vêzes tra-
fega sôbre trilhos, destinada ao
transporte de grandes pesos.

Zozuarte — deve relacionar-se com
“zuarte” que é um gênero de
lançaria de algodão que vinha
do Oriente.

ÍNDICE DE NOMES DE EMBARCAÇÕES

- A Castelhana, v. Nossa Senhora dos Prazeres e Santo Antônio
A Rainha de Portugal — 342
Algaravia — 330
Amphitrite (navio) — 239
Atalaia — 332
- Batalha — 331
Belém — 331
Bom Jesus de Mazagão e Nossa Senhora das Brotas — 336
Bom Jesus de Nossa Senhora e Nossa Senhora da Boa Memória — 334
Bom Jesus de Nazaré e Nossa Senhora da Boa Viagem — 334
Bom Jesus de São Domingos — 334
Bom Jesus da Trindade e Nossa Senhora de Nazaré — 333
- Cão — 316
Caravela (navio) — 299, 333
Caridade (navio) — 11, 12, 56, 78, 134
Catarina Dias — 330
Conceição Grande — 308
Conceição (navio) — 264, 308
Constituição — 321
- D. João de Castro — 317
D. Pedro I — 316
Deus Te Salva Maria Cheia de Graça — 342
Diana (fragata) — 307, 321
Diligente — 343
- Esperança — 331
Estrêla (navio) — 308
- Espírito Santo (galeão) — 54, 330, 331
Europa — 338
- Frol de la mar — 330
- Galega — 330
Graça (navio) — 263
Graça Fênix, v. Nossa Senhora da Graça, Fênix
- Infante d. Pedro Carlos — 316
- La Presence (fragata) — 157
- Macapá (navio) — 234
Madre de Deus — 312, 331, 338
Madre de Deus e Santo Antônio — 339
Martim de Freitas — 316
- Netuno — 342
Nossa Senhora da Ajuda (navio) — 197, 333
Nossa Senhora da Ajuda, Europa — 338
Nossa Senhora da Ajuda e São Pedro de Alcântara — 341
Nossa Senhora da Aparecida e Santo Antônio — 337, 338
Nossa Senhora da Atalaia — 341
Nossa Senhora da Batalha — 331
Nossa Senhora da Boa Hora (navio) — 209
Nossa Senhora da Boa Viagem (navio) — 313

- Nossa Senhora da Boa Viagem e Santo Antônio — 12
- Nossa Senhora das Brotas (nau) — 12, 14, 73, 179, 258, 340, 341
- Nossa Senhora de Belém (nau) — 277
- Nossa Senhora de Belém e São José (nau) — 305, 393
- Nossa Senhora de Betancourt, v. Nossa Senhora de Bitancor
- Nossa Senhora de Bitancor (nau) — 206, 309, 335
- Nossa Senhora do Belém — 393
- Nossa Senhora do Bom Sucesso — 335
- Nossa Senhora do Bom Sucesso ou D. João de Castro (nau) — 316
- Nossa Senhora do Cabo — 12, 61, 104, 140, 149, 240, 245, 335
- Nossa Senhora da Conceição (nau) — 9, 73, 132, 179, 190, 307, 304, 332, 334, 335, 337, 339, 340
- Nossa Senhora da Conceição ou Príncipe Real — 309, 310
- Nossa Senhora da Conceição, São José e São Frutuoso — 12
- Nossa Senhora da Conceição e Santa Ana — 340
- Nossa Senhora da Conceição e Santo Antônio — 342, 343
- Nossa Senhora da Conceição e Santo Antônio Ásia Feliz — 342
- Nossa Senhora da Conceição e Santo Antônio de Pádua — 12
- Nossa Senhora da Conceição e São João Batista — 339
- Nossa Senhora da Conceição Princesa de Portugal — 342
- Nossa Senhora da Conceição e São Vicente Ferreira — 341
- Nossa Senhora da Caridade — 334, 340
- Nossa Senhora da Caridade e São Francisco de Paula (nau) — 12, 67, 73, 339, 340, 341
- Nossa Senhora da Caridade, São Francisco de Paula e Santo Antônio (nau) — 56, 314
- Nossa Senhora das Candeias e Santo Antônio (nau) — 12
- Nossa Senhora da Esperança — 337, 339
- Nossa Senhora da Estrêla (nau) — 45, 308, 335
- Nossa Senhora da Estrêla e São Boaventura — 12
- Nossa Senhora da Glória — 340
- Nossa Senhora da Graça, a Fênix (nau ou fragata) — 317
- Nossa Senhora da Guia e São João Batista — 70, 119, 333
- Nossa Senhora de Jesus (nau) — 262
- Nossa Senhora de Jesus (Bom Jesus) — 331
- Nossa Senhora da Lampadosa (nau) — 19, 20
- Nossa Senhora da Lapa e Bom Jesus da Trindade — 341
- Nossa Senhora do Livramento e São Francisco Xavier (nau) — 312, 313, 338
- Nossa Senhora Madre de Deus — 339
- Nossa Senhora Madre de Deus e Santo Antônio — 339
- Nossa Senhora Madre de Deus e São Francisco Xavier (nau) — 312
- Nossa Senhora Madre de Deus e São José — 342
- Nossa Senhora Mãe de Deus e dos Homens e Santo Antônio Pobre — 341
- Nossa Senhora do Monte Alegre (nau) — 73, 339, 340
- Nossa Senhora do Monte do Carmo (nau) — 56, 134, 315
- Nossa Senhora do Monte do Carmo, Medusa — 315
- Nossa Senhora dos Milagres — 334
- Nossa Senhora das Necessidades (nau) — 67, 74, 168, 222, 340
- Nossa Senhora das Necessidades, Tritão — 343
- Nossa Senhora das Neves e Santa Ana (nau) — 257, 340, 341
- Nossa Senhora de Nazaré (naveta) — 71, 163, 333
- Nossa Senhora de Nazaré e Boa Memória — 332
- Nossa Senhora da Oliveira — 334, 339
- Nossa Senhora da Palma e São Pedro (fragata) — 310

Nossa Senhora da Penha de França e Rainha de Nantes — 12
 Nossa Senhora da Piedade (nau) — 69, 244, 312, 338, 339
 Nossa Senhora da Piedade das Chagas e Santo Antônio — 368
 Nossa Senhora da Piedade e Santo Antônio e Almas — 337
 Nossa Senhora do Pilar (fragatinha) — 311, 337
 Nossa Senhora do Pilar (nau) — 157, 182, 311, 334, 337
 Nossa Senhora do Pilar, Santo Antônio e Almas Santas — 337
 Nossa Senhora do Pópulo (nau) — 162, 171
 Nossa Senhora do Pópulo (galeão) — 56, 71, 72, 163, 196, 307, 333
 Nossa Senhora dos Prazeres e Santo Antônio (nau) — 18, 309, 336, 337
 Nossa Senhora de Rates (galeão) — 137, 331
 Nossa Senhora do Rosário e Santo André (nau) — 143, 338
 Nossa Senhora do Rosário, São Caetano e São Francisco Xavier — 333
 Nossa Senhora dos Remédios (naveta) — 261, 331
 Nossa Senhora dos Remédios de Baçaim (naveta) — 263, 332
 Nossa Senhora dos Remédios de Cassabê (naveta) — 181, 189, 332, 333
 Nossa Senhora da Soledade (nau) — 312
 Nossa Senhora da Soledade e Santo Antônio — 335
 Nossa Senhora da Visitação (charrua) — 189, 245
 Nossa Senhora da Visitação (navio) — 283, 287, 334, 336
 Nossa Senhora da Visitação e Almas Santas — 335
 Nossa Senhora da Vitória (nau) — 110, 177, 179, 184, 310, 339, 341
 Nossa Senhora do Vencimento (nau) — 236, 339
 Nossa Senhora do Vencimento do Monte do Carmo (nau) — 315
 Notre Dame de l'Épine de France (navio) — 239

O Padre Eterno, v. Nossa Senhora do Pilar (nau)

Piedade (nau) — 5, 330
 Polifemo (navio) — 222, 227, 342
 Portas do Céu (nau) — 149, 337
 Prazeres (nau) — 308
 Princesa do Brasil — 2
 Princesa do Brasil (fragata) — 277, 342, 343
 Princesa do Brasil ou Príncipe do Brasil (nau) — 319
 Princesa do Brasil, a Torta — 343
 Princesa Carlota (fragata) — 318
 Princesa do Céu — 336, 337
 Príncipe do Brasil — 320, 342
 Príncipe D. Pedro (fragata) — 307, 320
 Príncipe Real, v. Nossa Senhora da Conceição

Rainha (caravela) — 52
 Rainha (nau) — 6, 330
 Rainha dos Anjos — 343
 Rainha dos Anjos (nau) — 15, 262
 Rainha de Portugal (navio) — 235
 Real Duque — 341
 Rosário — 331

Sacramento (galeão) — 143
 Salvador do Mundo — 336
 Salvador do Mundo São Diogo — 336
 Santa Ana e São Joaquim — 337
 Santa Ana Rainha de Portugal — 340
 Santo André — 332
 Santo Antônio (nau) — 134, 315, 332
 Santo Antônio, a pérola da América — 316
 Santo Antônio da Esperança — 332
 Santo Antônio de Flôres — 334, 338
 Santo Antônio de Pádua (fragatinha) — 204
 Santo Antônio de Pádua — 338

- Santo Antônio e Justiça (nau) — 73, 223, 224, 258, 270, 272, 286, 341
 Santo Antônio e Santa Quitéria — 12
 Santo Antônio e São José (nau) — 315
 Santo Antônio, São José e Almas — 316
 Santo Antônio Polifemo (navio) — 157, 342, 343
 Santa Bárbara — 330
 Santa Catarina — 332
 Santa Clara — 331
 Santiago — 330
 Santiago Maior — 335
 São Caetano — 336, 337
 São Cristóvão — 330
 Santa Escolástica (patacho) — 143
 Santa Escolástica (fragata) — 206
 São Francisco (nau) — 3, 6, 146, 213, 331
 São Francisco de Assis — 337
 São Francisco de Borja (nau) — 17, 334, 335
 São Francisco Xavier (nau) — 182, 315, 337, 339
 São Francisco Xavier e Todo o Bem (nau) — 18, 19, 73, 314, 339, 340
 São Francisco Xavier e Santo Antônio — 334
 São Gabriel (nau) — 5, 56
 São Hieronimo (nau) — 5, 330
 São João Batista (fragata) — 102
 São João de Deus (nau) — 209, 308
 São João do Pôrto — 332
 São José (nau) — 74, 224, 259, 275
 São José e Marquês de Marialva — 343
 São José e Nossa Senhora da Conceição — 341
 São José e Santa Ana — 337
 São José Rei de Portugal — 340
 São Luís da Graça — 336
 São Luís da Paz — 336
 São Luís e Santa Maria Madalena — 393
 Santa Maria da Barca (nau) — 6, 16, 330
 São Martinho (nau) — 6, 331
 São Paulo (nau) — 6, 91, 158, 177, 213, 330, 331
 São Pedro (nau) — 209, 331
 São Pedro da Ribeira — 334
 São Pedro de Alcântara (nau) — 16, 137, 243, 333
 São Pedro de Hamburgo — 332
 São Pedro de Rates (galeão) — 22, 175, 196, 204, 262, 333, 334
 São Pedro e São João — 339
 São Pedro e São João (São João e São Pedro) — 339
 São Pedro Gonçalves — 335, 336
 São Pedro o Grande — 332
 São Roque — 330
 S. Sacramento e Nossa Senhora do Paraíso — 341
 Santa Teresa de Jesus (nau) — 10, 313, 333, 338
 Santa Teresa, Thetis (navio) — 319
 Santíssimo Sacramento — 335, 342
 São Tiago Maior — 343
 Santo Tomás — 332
 São Tomé (bergantim) — 52
 Senhor do Bonfim e São Tiago Maior — 297, 342
 Sereia — 335
 União (fragata) (Ipiranga) — 307, 321
 Vênus (fragata) — 318

ÍNDICE ONOMÁSTICO

- ACUÑA, D. Rodrigo de** — 5
ABREU, J. Capistrano de — 354, 355
ADONIAS, Isa — 360
AFONSO VI (D.) — 361
AGUIAR, Carlos Manuel de — 341
AGUIAR, Pinto de — 154, 354
ALBUQUERQUE, Afonso de — 3, 5, 330
ALBUQUERQUE, Antônio de Saldanha e — 335
ALBUQUERQUE, Francisco — 5
ALBUQUERQUE, Jorge de — 5
ALCÁÇOVA, Carneiro da — 341
ALCÁÇOVA, Hieronimo — 307
ALFEMA, Francisco Gomes de — 331
ALMEIDA, Cândido Mendes de — 360
ALMEIDA, Cap. tte. Joaquim de — 342
ALMEIDA, Carlos Luis de — 332
ALMEIDA, Eduardo de Castro e — 349
ALMEIDA, Estêvão José de — 341
ALMEIDA, Francisco de — 3, 5, 158
ALMEIDA, João de — 107
ALMEIDA, José Gaspar de — 349
ALMEIDA, M. Lopes d' — 237, 360
ALMEIDA, Sebastião de — 336
ALTER, Luis de — 331
ALVARENGA, Cristóvão de Siqueira de — 331
ÁLVARES, Antônio — 308
ALVES, Fernand — 121
ALVIANO — 87, 90
ANTONIL — 258
AMARAL, Braz do — 360
AMORIM, José de — 273
ANADIA (Visconde de) — 114
ANDRADE, Joaquim dos Santos — 342
ANDRÉ, Manuel — 337
ANGEJA (Marquês de) — 63, 227, 297, 310, 311, 312
ARCOS (Conde dos) — 97, 98, 99
ATAÍDE, D. Antônio — 362
ATAÍDE, Gaspar da Costa — 336
ATAÍDE, D. José de Melo — 338
ATOUQUIA (Conde de) — 44, 78, 93, 222
AULETE, Caldas — 47, 352
AZEVEDO, Antônio de Freitas e — 133
AZEVEDO, Aroldo de — 38, 354
AZEVEDO, Inácio Lopes — 127
AZEVEDO, J. Lúcio de — 110, 285, 299, 354, 362
AZEVEDO, Pedro de — 355
AZEVEDO, Thales de — 52, 354
BALDEZ, Pedro de — 270
BARCELOS, Sena — 26, 353
BARNA, D. Manuel Álvares — 116
BARRASSAS, João Álvares — 198
BARRETO, Francisco — 167
BARRETO, Roque da Costa — 34
BARROS, Antônio Cardoso de — 105, 121, 195, 246
BARROS, F. Borges de — 52, 281, 354
BARROS, João de — 5, 6, 354
BARROS, Vitorino de Brito — 127
BARROSO, Antônio — 331
BASTO, A. de Magalhães — 59, 61, 353
BEBIANO, J. Bacelar — 2, 274, 354
BERRIEN, William — 349, 351
BLASQUEZ, Antônio — 168
BLUTEAU, Rafael (Pe. D.) — 21, 231, 273, 288, 352, 363, 365
BORES, Angel de la Plaza (D.) — 349

- BOTELHO, Diogo — 159
 BOXER, C. R. — 27, 283, 285, 349, 353, 354
 BRAGA, Francisco Soares — 128
 BRANCO, Cristóvão Ferrão Castelo — 333
 BRANDÔNIO — 90, 91
 BRANDONA, D. — 209
 BRAUDEL, Fernand — 354
 BRITO, Bernardo Gomes — 361
 BRITO, José Sanches de — 340, 342
 BRITO, Lemos — 354
 BUENO, Silveira — 288
- CABRAL, Antônio — 332
 CABRAL, Pedro Álvares — 4, 117, 330
 CABREIRA, José — 331
 CADAVAL (Duque de) — 176
 CAETANO, Marcelo — 355
 CALDAS, A. — 258
 CALDAS, José Antônio — 50, 126, 135, 172, 277, 279, 290, 355
 CALMON, Pedro — 309, 354
 CÂMARA, Antônio Alves — 35
 CÂMARA, José Maria de la Peña y — 349
 CÂMARA, Rui de Melo da — 6, 167, 330, 331
 CAMINHA, Pêro Vaz de — 3
 CAMPOS, Mateus Pereira de — 342, 343
 CANNABRAVA, A. P. — 278, 279, 355
 CARDIM, Fernão — 55, 355
 CARLOS, Luís — 332
 CARAMURU — 64
 CARDOSO, Cap. tte. Antônio Lopes — 342
 CARLOS II (rei) — 74
 CARNEIRO, Bernardo Antônio (mestre) — 342
 CARNEIRO, Edson — 355
 CARVALHO, Augusto da Silva — 189
 CARVALHO, Feliciano Coelho de — 262
 CARVALHO, Hieronimo — 333
 CARVALHO, Jerônimo — 333
 CARVALHO, José Teodoro de — 338, 339
 CASTANHEDA, Fernão Lopes de — 6, 160, 355
 CASTELMELHOR (Conde de) — 59
 CASTILHANO, Miguel — 121
- CASTILHO, Ataliba Teixeira de — XXI
 CASTRO, Aires de Sousa de — 336
 CASTRO, Antônio de Melo e — 16, 162, 243, 336
 CASTRO, Caetano de Melo de — 149
 CASTRO, Dinis de Melo de — 333
 CASTRO, Francisco de Melo de — 338
 CASTRO, D. João de — 189, 208
 CASTRO, Joaquim de Amorim — 36, 355
 CASTRO, Pedro de Melo de — 338
 CASTRO, D. Rodrigo José de Menezes e — 96, 97
 CATARINA (D.) — 74
 CERDEIRA, Eleutário — 357
 CHAUNU, Huguette e Pierre — 355
 CHAVES, João Francisco — 127
 CHAVES, João Rodrigues — 127
 CIRNE, Lourenço Peixoto — 331
 CLAVIM, Torcato José — 62, 320
 COELHO, P. M. Laranjo — 355
 COLAÇO, Miguel Roiz — 341
 COMBOY, Duarte — 335
 COREA, Breatiz — 111
 COROMINAS, J. — 352
 CORRÊA, Gaspar — 6, 158, 329, 355
 CORREIA, Diogo Álvares — 4
 CORREIA, Jerônimo — 310
 COSMA (cativa) — 131
 COSTA, Antônio da — 128
 COSTA, A. Fontoura — 161, 349, 355
 COSTA, Bernardo da Silva — 271
 COSTA, Caetano da — 127
 COSTA, Domingos Rodrigues da — 285
 COSTA, Duarte da — 211
 COSTA, Francisco Gomes — 127
 COSTA, Gomes da — 117, 355
 COSTA, Cap. tte. Lourenço Antônio da (mestre) — 342
 COSTA, Lucas da — 335
 COSTA, Luís Monteiro da — 56, 307, 355
 COSTA, Manuel da — 319, 321
 COSTA, tte. Manoel do Nascimento — 343
 COSTA, D. Rodrigo — 205
 COSTA, Manuel Rodrigues da — 102

- COSTA, Veríssimo Carvalho da — 334
- COUTINHO, António Luís Gonçalves da Câmara — 59, 227
- COUTINHO, D. José Joaquim da Cunha de Azeredo — 27, 43, 47, 83, 91, 100, 104, 355
- COUTINHO, D. Rodrigo de Sousa — 36, 41, 80, 299
- COUTINHO, Vasco Borges da Fonseca — 331
- COUTO, Diogo de — 6
- CRASTO, José Rodrigues — 127
- CROMWELL — 61
- CRUZ, Domingos de Faria da — 341
- CUNHA, Francisco António Ferreira da — 222
- CUNHA, Gonçalo da — 123
- CUNHA, Manoel José da (mestre) — 340
- CUNHA, Simão da — 336
- CUNHA, Tristão da — 5, 155, 158
- DALGADO (Monsenhor) — 284, 287, 364, 368
- DELGADO, Francisco — 337
- DEUS, João Luís de — 271
- DIAS, C. Malheiros — 5
- DIAS, Feliz Manuel — 271
- DIAS, Francisco — 146
- DIAS, Manoel — 127
- DIAS, Manuel Nunes — 95, 353, 356
- DIFFIE, Bailey W. — 349
- DINIS, Hieronimo da Maya — 334
- DOMINGUES, João — 72
- DOMINGUES, Luiz — 124
- ELLIS, Myriam — 91, 96, 361
- EMPOLI, João de — 5, 356
- ERICEIRA (Conde de) — 256, 311
- ESPARTEIRO, António Marques — xv, xx, 305, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 318, 319, 320, 321, 329, 352, 356
- ESTRABÃO — xv
- FALCÃO, Luís de Figueiredo — 6, 165, 329, 356
- FARIA, Francisco de — 123
- FARMHOUSE, João — 350
- FEIO, Bento Teixeira — 332
- FERNANDES, António — 330
- FERRÁS, Francisco Gonçalves — 163, 332
- FERREIRA, António Lourenço — 127
- FERREIRA, Carlos Alberto — 350
- FERREIRA, Gonçalo — 121
- FERREIRA, João da Fonte — 341
- FERREIRA, José Henrique — 95
- FERREIRA, José Joaquim — 343
- FERREIRA, Luís Coelho — 271
- FERREIRA, Vieira — 353
- FERRUCCI, Francesco — 159, 359
- FIGONIÈRE, Frederico Francisco de la — 350
- FIGONIÈRE, Jorge César de — 350
- FIGUEIREDO, Cândido de — 47, 352
- FIGUEIREDO, Fidelino de — 352
- FILIPES — xvi, 2, 57, 117, 134, 138, 278, 361
- FILHO, Lycurgo de Castro Santos — 176
- FITZLER, M. A. Hedwig — 350
- FONSECA, Bernardo António Rebelo da — 338
- FONSECA, Francisco Belard — 350
- FONSECA, Luísa da — 350
- FONSECA, Quirino da — 147, 165, 184, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 320, 356
- FONSECA, Vasco da — 3
- FONTES, Pantalção de — 46
- FORDT, José — 341
- FORTES, José — 341
- FRANÇA, Eduardo d'Oliveira — 356
- FRANÇA, Tomás de — 340
- FRANCO, Luís Pereira — 272
- FRANCISCO, António — 335
- FREIRE, Alexandre de Sousa — 143
- FREIRE, António de Brito — 314, 339, 340
- FREIRE, António Lopes — 336
- FREIRE, João de Sousa — 127
- FREIRE, Manuel de O. — 271
- FREITAS, Martim de — 330
- FREYRE, Gilberto — 21, 240, 356
- FRÓIS, Luís Botelho — 332
- FURTADO, Celso — 356
- GALEGO, Manuel Gomes — 191
- GAMA, Custódio António da — 337, 338

- GAMA, João da Maia da — 37, 143
 GAMA, Vasco da — xv, 5, 158, 330
 GANDAVO, Pero de Magalhães — 356
 GARCIA, Rodolfo — 355, 356
 GARLANT, Nicolau — 239
 GODINHO, Vitorino Magalhães — 356
 GOILÃO, Tomás Luis — 341
 Góis, Damião de — 356
 GOMES, A. Sousa — 129, 130, 131, 133, 134, 316, 356
 GOMES, António — 123
 GOMES, Francisco Jorge — 127
 GOMES, Pedro — 119
 GONÇALVARES, Domingos — 128
 GONÇALVES, Domingos — 124
 GONÇALVES, Jerônimo — 127
 GONÇALVES, João — 124
 GONÇALVES, Júlio — 350
 GONÇALVES, Maria — 111
 GONÇALVES, Pedro — 331
 GORJÃO, Miguel Henriques de Seixas — 338
 GRACIAS, José António Ismael — 356
 GREENHALGH, Juvenal — 66, 356
 GUERREIROS, António Coelho — 336
 GUILHERME, Francisco de São — 243
 GUIMARÃES, José da Silva — 189
 GUIMARÃES, Manuel de Sousa — 258, 272
 GUIMARÃES, Manoel Freitas da Silva — 342
 GUSMÃO, D. Luís de — 5, 330
- HENRIQUE (D.) Infante — 353, 354
 HENRIQUES, Bernardo de Miranda — 9, 332
 HOLANDA, Sérgio Buarque de — xx, 83, 356
 HOPMAN, João — 95
- IGLÉSIAS, Francisco — xx
 IRIA, Alberto — xx, 9, 10, 19, 55, 57, 125, 140, 151, 190, 195, 254, 285, 286, 329, 350, 357, 366, 367
- JACOME, Manuel — 254
 JOAQUIM, Manuel — 318, 319
 JOÃO (D.) — 12
 JOÃO IV (D.) — 254, 361
 JOÃO V (D.) — 361
 JOÃO VI (D.) — 318, 320
 JOSÉ — 337
 JOSÉ I (D.) — 361
- KINSEY, Guilherme — 339
- LA BARBINAIS, Le Gentil de — 221, 240
 LAGO, Fernando Pereira do — 16
 LAGOA, Visconde de — 5, 352, 358
 LAPA, José Roberto do Amaral — 56, 314, 353
 LAMBERTO, Francisco — 307
 LANCASTRO, D. Rodrigo de — 206
 LAVRADIO (Marquês de) — 95, 361
 LEIRIA, José Jacinto de Azevedo — 342
 LEITÃO, Humberto — 352, 362
 LEITE, Duarte — 5, 158
 LEITE, Serafim — 29, 55, 214, 221, 257
 LENCASTRE, D. Francisco Naper de — 334, 335
 LENCASTRE, Gaspar Aranha de — 335
 LENCASTRE, D. João de — 12, 115, 205, 227
 LENCASTRE, D. Pedro de — 162, 163, 333
 LENCASTRO, D. João — 309
 LÉRY, Jean de — 180
 LEYRAS, António Francisco — 338
 LIMA, Américo Pires de — 353
 LIMA, Bernardo de Oliveira de Abreu e — 316
 LIMA, D. Fernando de — 330
 LIMA, Jorge de — 330
 LIMA, Oliveira — 357
 LISBOA, Baltasar da Silva — 31
 LISBOA, José da Silva — 62
 LÔBO, D. João Carcome — 334, 335
 LOPES, António — 336
 LOPES, S. Vicente — 352
 LUÍS (D.) — 168
 LUÍSA (D.) — 74
 LUZ, Francisco Paulo Mendes da — 27, 55, 176, 204, 356, 360

MACHADO, Manuel — 307
 MACIEL, Manuel Dias — 60
 MANOEL, Gaspar Pinheiro da Câmara — 340
 MANUEL (D.) — XXI, 3, 5, 129
 MANUEL, João da Silva — 337
 MANUEL, José de Melo — 339
 MARCGRAVE, Jorge — 96
 MARCHANT, A. — 4, 6, 353
 MARCHIONE, Bartolomeu — 270
 MARIA I (D.) — 66
 MARIZ, Pedro de — 25, 357
 MARQUES, José Martins da Silva — 350
 MARTINS, António José (mestre) — 341
 MARTINS, Francisco — 110, 123, 310
 MARTINS, João — 268
 MARTINS, Jorge — 106
 MARTINS, J. P. Oliveira — 357
 MARTINS, O. — 150, 202
 MARTINS, Paulo — 268
 MARTINEZ, José Maria — 352
 MARTIUS — 279, 291, 357, 359
 MASCARENHAS, D. António — 333
 MASCARENHAS, D. Filipe — 55
 MASCARENHAS, Manuel de Figueiredo — 333
 MATOS, Gregório de — 174, 187, 248, 357
 MATOS, João Batista de — 127
 MATOS, José Caetano de — 339
 MATOS, Odilon Nogueira de — XX
 MAURÍCIO, António — 127
 MAURO, Frédéric — 107, 357, 362
 MELHOR, Conde de Castelo — 307
 MELO, Fernando Coelho de — 339
 MENDES, Igenez — 237
 MENDONÇA, Afonso Furtado de Castro do Rio de — 75, 173
 MENDONÇA, Afonso Furtado de — 11, 22, 32
 MENDONÇA, António Manuel de Melo Castro e — 100
 MENDONÇA, António Carlos Furtado de — 340
 MENDONÇA, Heitor Furtado de — 362
 MENESES, D. Constantino de — 16, 17, 331
 MENESES, D. Diogo de — 17, 53, 71

MENESES, D. Rodrigo José de — 101, 102, 223, 292
 MENESES, Vasco Fernandes César de — 198, 312, 313
 MENEZES, Francisco da Cunha — 31
 MENEZES, Francisco — 114
 MENEZES, Luís César de — 149
 MESQUITA, Diogo Lopes de — 167
 MEZZABARBA, Carlos Ambrósio — 227
 MIRALES, D. José de — 143, 206, 357
 MOISÉS, Massaud — XX
 MONSÃO, António Pires — 271
 MONTEIRO, Guilherme de Ayala — XX
 MORAES, Bartholomeu H. — 350
 MORAES, Rubens Borba de — 349, 350
 MORAIS, Francisco — 350
 MORATO, Francisco Manuel Trigo-so de Aragão — 347
 MOREIRA, Hilário (Mário) Gomes — 339
 MOREIRA, José Procópio dos Reis — 259, 341
 MORENO, Diogo de Campos — 29, 357
 MORIM, Amaro Gomes — 308, 309
 MOURA, Isidoro de — 258, 341
 MOURA, Jacinto José do Nascimento — 353
 MOURA, José Gervásio de — 342
 NICOLAS, Francisco — 66, 121
 NOBRE, Manuel Ferreira — 342
 NÓBREGA, Manuel da — 6
 NOGUEIRA, Severino Xavier — 341
 NORONHA, Diogo de Abreu de Lima de — 335
 NORONHA, D. Pedro António de — 63, 227, 310, 311, 312
 NOVA, João da — 5, 158
 OLIVEIRA, António Carvalho de — 333
 OLIVEIRA, António José de — 342
 OLIVEIRA, Bernardo de — 315
 OLIVEIRA, Fernando de — 41, 88, 125, 126, 176, 190, 204, 347, 358

- OLIVEIRA, Francisco Rodrigues — 127
- OLIVEIRA, João Braz de — 317, 358
- ORTA, Garcia da — 358
- OSÓRIO, D. Jerónimo — 358
- PACHECO, Bernadim Ribeiro — 331
- PAIS, Simão Ferreira — 20, 285, 329, 362
- PANTALEÃO, Olga — xx, 353
- PAULA, Eurípedes Simões de — xx
- PAZ, Julian — 350
- PEDRO (D.) — 32, 254
- PEDRO II (D.) — 361
- PERDIGÃO, José de Azeredo — xx
- PEREIRA, Duarte — 338
- PEREIRA, Francisco de Sousa — 331
- PEREIRA, Hipólito José da Costa — 106, 358
- PEREIRA, José — 110, 310
- PERES, Damião — 357
- PERESTRELLO, Francisco Bittencourt — 341
- PERNÉ, José Francisco de — 342, 343
- PILÓTO, Domingos João — 126
- PIMENTA, Manuel — 336
- PIMENTEL, Vasco Fernandes — 330
- PINHEIRO, Cónego Joaquim Cactano Fernandes — 359
- PINHO, José Wanderlei de Araújo — xx, 60, 358
- PINTO, Alexandre da Costa — 336, 337
- PINTO, Amador — 121
- PINTO, Cosme Damião Pereira — 339
- PINTO, Francisco — 105
- PINTO, Francisco Rangel — 332
- PINTO, Luís da Silva — 271, 272
- PISSURENCAR, Panduronga S. S. — 350
- PITA, Sebastião da Rocha — 63, 75, 149, 227, 253, 309, 310, 312, 313, 358
- PLÍNIO — xv
- POMBAL (Marquês de) — 156, 315
- PORTUGAL, António Joaquim dos Reis — 342, 343
- PORTUGAL, Dionísio Ferreira — 342, 343
- PORTUGAL, D. Fernando José de — 15, 30, 32, 34, 64, 66, 102, 212, 277
- PORTUGAL, Lázaro Ferreira (mestre) — 342
- PRADO, Caio (Júnior) — 358
- PRADO, Eduardo — 362
- PRADO, J. F. de Almeida — 65, 88, 172, 178, 226, 358
- PYRARD, Francisco — 142, 143, 160, 177, 286, 358, 367
- QUINTELA, Luís Rabelo — 271
- RANGUE, Francisco — 332
- RAPÓSO, António Rodrigues — 189
- RAU, Virgínia — 351
- REAL, Diogo de Mendonça Côrte — 222
- REAL, João Afonso Côrte — 103, 318, 320, 353
- REIS, António — 332
- REIS, Gaspar Pereira dos — 332
- RIBAFRIA, António de Saldanha de Albuquerque e Castro de Mesquita Lôbo de Andrade de — 309
- RIBEIRO, Francisco — 125
- RIBEIRO, Freitas — 5, 358
- RIBEIRO, João — 335, 337
- RIBEIRO, José da Costa — 339
- RIBEIRO, José Joaquim — 343
- RIBEIRO, José Querino — xx
- RIBEIRO, Manuel de Castro — 340, 341
- RITA, J. Gonçalo de Santa — 9, 154, 277
- RODRIGUES, Amador — 237
- RODRIGUES, José Honório — 277, 291, 398
- RODRIGUES, Vicente — 10, 161
- ROLIM, Sr. — 209
- ROLHANI, João Bautista — 238
- ROMR.^o, Jymes — 106
- ROQUETE, Jerónimo — 337, 338
- ROSA, José Bernardo (mestre) — 343
- ROSÁRIO, Joaquim do — 128
- RUI, Afonso — 359
- RUSINES, Alfredo Teodoro — 353

- SÁ, Caetano Corrêa de — 340
 SÁ, Manuel da Cunha de — 335
 SÁ, Manuel Godinho de — 334
 SÁ, Mário de Vasconcelos e — 353
 SÁ, Mem de — 29, 166, 167, 168, 361
 SALDANHA, Antônio de — 331, 335
 SALDANHA, Luís Pereira de Sá e — 340
 SALVADOR, frei Vicente do — 6, 16, 58, 329, 359
 SÁLVIA, Francisco da Costa — 119
 SANDE, Antônio de Castro e — 334
 SANDE, Antônio Paes de — 16, 256, 297
 SANDOMIL (Conde de) — 258
 SANTOS, Antônio de Araújo — 144
 SANTOS, Francisco Ferreira dos — 339
 SANTOS, Francisco Pinheiro dos — 314, 339
 SANTOS, Licurgo de Castro (Filho) — 210, 215, 259
 SANTOS, Luís dos — 338
 SANTOS, Pedro de Araújo dos — 340
 SAWAIA, Michel Pedro — xx
 SASSETTI, Filippo — 159, 162, 359
 SCHULLER, Rodolpho R. — 362
 SEBASTIÃO (D.) — 11, 150
 SEIXAS, José Venâncio de — 80, 246
 SERPA, Manuel de Matos Pegado — 179, 250, 271
 SILVA, Alberto — 359
 SILVA, André da — 334, 335
 SILVA, Antônio da — 316
 SILVA, Antônio Ferreira da — 272
 SILVA, Antônio Pereira da — 44, 180, 272
 SILVA, Cosmo Serrão da — 171
 SILVA, Domingos Duarte de Moraes — 127
 SILVA, Fernando Francisco — 127
 SILVA, Filipe Francisco de Proença e — 338, 339
 SILVA, Ignácio Accioli de Cerqueira e (Coronel) — 359
 SILVA, João Corrêa da — 143
 SILVA, João Freire da — 337
 SILVA, João Ribeiro da — 337
 SILVA, Joaquim Gonçalves da — 342
 SILVA, José Pinheiro da — 22, 86, 212, 308, 309, 354
 SILVA, Lourenço Araújo da — 134
 SILVA, Manuel da — 72
 SILVA, Manuel de Araújo — 314
 SILVA, Maria Fernanda Sousa da — 351
 SILVA, Pedro da — 55, 330
 SILVA, Teodósio Álvares da — 127
 SIMONSEN, Roberto C. — 156, 296, 359
 SIQUEIRA, Sônia A. — 356, 359
 SOARES, Antônio Joaquim de Macedo — 47, 352
 SOARES, Celestino — 313
 SOARES, Gabriel — 85, 90, 93, 103, 105, 117
 SOARES, Joaquim Pedro Celestino (Almirante) — 359
 SOARES, Manuel Gomes — 341
 SOLIS, Duarte Gomes — 68, 329, 359
 SOTOMAIOR, Manuel Antônio da Cunha de — 44
 SOUSA, Álvaro de — 337
 SOUSA, Antônio Carlos Pereira e — 339
 SOUSA, Antônio Corrêa — 127
 SOUSA, D. Francisco de — 64
 SOUSA, D. Luís de — 160
 SOUSA, D. Frei Luís de — 167
 SOUSA, Gabriel Soares de — 359
 SOUSA, Luís de Vasconcelos e — 361
 SOUSA, Maria Augusta Veiga e — 351
 SOUSA, Martim Afonso de — 5
 SOUSA, Pero Lopes de — 158, 361
 SOUSA, Tomás de — 94, 98
 SOUSA, Tomé de — 34, 51, 59, 60, 66, 122
 SOUTO, Maria de Lourdes Pinto do — 351
 SOUZA, Bernardino José de — 359
 SPIX — 357, 359
 TAUNAY, Afonso de E. — 239, 240, 359
 TAVARES, Luís Henrique Dias — xx
 TÁVORA, Luís Botelho de — 337

- TÁVORA, Simão de Sousa de — 333, 334
 TERÁN, Hidalgo y — 352
 TIAGO, Tomás de S. — 257, 341
 THOAR, Domingos Fernandes — 335
 TÔRRES, Antônio Rodrigues — 335
 TÔRRES, João de — 125
 TRAVASSOS, João de Faria — 337
 TRISTÃO, Duarte — 330
- VARNHAGEM, Francisco Adolfo de — 5, 329, 359
 VASCONCELOS, Frazão de — 9, 191, 359
 VASCONCELOS, Gaspar Borges de — 338
 VASCONCELOS, D. Luís Fernandes de — 330
 VASCONCELOS, Luís Mendes de — 208
 VASCONCELOS, Manuel Pereira de — 333
 VASCONCELOS, Simão de — 89, 359
- VERGER, Pierre — 360
 VIANA, Manoel João — 271
 VIANNA, Domingos Gonçalves — 341
 VIANNA, Hélio — 311, 369
 VIDAYO, Juan — 354
 VIEIRA, Francisco Schüring — XXI
 VIEIRA, P. Antônio — 205, 210, 256, 362
 VIEIRA, Domingos (frei) — 47, 352
 VIEIRA, José Maria — 320
 VILELA, Antônio Pereira — 127,
 VILHENA, Luís dos Santos — 30, 62, 89, 97, 223, 360
 VITERBO, Joaquim de Santa Rosa de (frei) — 352
 VITERBO, Sousa — 113, 129, 360
 VOGADO, Lopo Vaz — 330
- XAVIER, Manuel (Pe.) — 360
 XIDIEH, Oswaldo Elias — XXI
- ZACUFO, Abraão — 161

*

Obra executada nas oficinas da
SÃO PAULO EDITORA S. A.
São Paulo - Brasil