

## O COMÉRCIO MARÍTIMO E ALGUNS ARMADORES DO SÉCULO XVIII, NA BAHIA.

---

O assunto de nossa habitual conversa com leitores de revistas e jornais, para os quais temos colaborado anos a fio — história das Igrejas da Bahia e dos responsáveis pelo vultoso patrimônio de arte acumulado na velha capital — já está muito conhecido e explorado.

Ocorreu-nos, então, dizer alguma coisa sobre o comércio marítimo e alguns armadores estabelecidos na Bahia, no século XVIII, muitos deles homens de prol, que ligaram seus nomes às obras mais antigas de assistência social, na cidade do Salvador, onde prosperaram seus múltiplos negócios.

Deixamos à margem o século XVII, uma vez que vários armadores, apontados pelo Dr. Francisco Borges de Barros em **Novos Documentos para a História Colonial**, chegaram ao século XVIII, o mais importante dos três que atravessamos sob o domínio de Portugal.

Em toda a era setecentista, houve febre de construções civis, religiosas, militares e navais na Bahia, para isso contribuindo o elevado número de oficiais mecânicos, aqui nascidos e vindos de além mar, especialmente.

Como prova da grande atividade no setor naval, uma vez que comércio marítimo implica a existência de embarcações dos mais variados tipos, vamos transcrever a ordem de pagamento

“aos marinheiros, e gente do mar, que hoje assistiram na Ribeira desta cidade aos aparelhos, e a virar aos cabrestantes, para se pôr a armação da popa, e caverna mestra a nau que nela se fabrica a dois tostões a cada um, pela consignação aplicada à despesa da dita nau. Bahia e novembro de 1715”.

(**Portarias**, 1715-1717. Vol. LIV)..

Bem mais digna de consideração é esta outra, de 5 de janeiro de 1717, que o mesmo volume LIV nos dá a conhecer nestes termos:

“O Provedor da Fazenda Real dêste Estado mandará dar aos oficiais da Mestrança da Ribeira a propina da bo-tação da nau pela maneira seguinte:

Ao Ajudante engenheiro Gonçalo da Cunha, que as-sistiu a tirar as formas pelas proporções e medidas do risco 60\$000. Ao Mestre Carpinteiro Francisco de Farias que executou a obra pertencente á carpintaria 60\$000. Ao Mestre Carpinteiro dos reparos Antônio Gomes 20\$000. Ao Mestre Francisco Martins 20\$000”.

Linhas adiante, continua a relação dos oficiais mecânicos, então exercendo suas atividades nas construções navais:

“Ao Mestre dos Calafates Luiz Domingos 20\$000. Ao Mestre Carpinteiro de branco Domingos Gonçalves que fez a Camara e mais obras da nau 10\$000. Ao Mestre Po-lieiro 6\$000. Ao Mestre Torneiro 6\$000. Ao Mestre Fer-reiro 6\$000. Ao que assistiu a nau por contra mestre dos Carpinteiros 6\$000. Ao Patrão-mor 20\$000. Ao ajudante João Gonçalves 10\$000. Ao Mestre da Fragata 8\$000. Aos Contra Mestres a quatro mil réis, e assim do mesmo mo-do aos Guardas, Apontador, Porteiro, Patrão da Galé, etc.”.

As informações transcritas em parte, pois o documento é extenso, provam a importância desta nau, construída na Bahia em 1717, e revelam ao mesmo tempo nomes de operários de diferentes categorias, aqui trabalhando no início da éra que fo-calizamos.

Mas todo o século XVIII é fértil em notícias semelhantes.

Em 1718, o Sargento-mor Manuel da Costa Morgado, do Dis-trito de Passé, dirigiu-se aos possuidores de carros de bois, que os não tivesse ocupados nos trabalhos dos Engenhos, pe-dindo que os alugasse para a condução de madeiras destina-das à nova nau, que seria construída na Ribeira da cidade, pela repartição da Junta Geral do Comércio. (O mesmo cita-do vol. LIV).

Não raro os moradores da cidade contribuíam para au-mentar o número de navios destinados ao interesses da Me-trópole, conforme ocorreu em 1722 no govêrno do Vice-Rei Vasco Fernandes César de Menezes.

Em carta de fevereiro daquele ano para o Reino, o futu-ro Conde de Sabugosa (título conferido em 1729, segundo Dr. José de Mirales) deu

“conta do donativo de quatro mil moedas que os ho-mens daquela praça (Bahia) ofereceram no dia dos anos de V. Majestade, para com elas se continuar a obra da

nau que se acha naquela ribeira”. (**Documentos Históricos**, vol. XCVIII).

A extensão dêste assunto, sem dúvida muito interessante, não nos permite abordá-lo com minúcias excessivas. Entretanto, no intuito de provar sua importância, acrescentaremos mais algumas informações.

Em ofício de 28 de agosto de 1757, para Thomé Joaquim da Costa Côrte Real, então Ministro da Marinha e Ultramar, comunicava o Comte. da Frota e da Fragata **Nossa Senhora das Brotas**, Antônio de Brito Freire, o lançamento ao mar de nova nau construída na Bahia, lembrando ao mesmo tempo a necessidade da construção de outro navio.

Em dezembro daquele mesmo ano, lançou-se ao mar a nau **Nossa Senhora da Caridade São Francisco de Paula e Santo Antônio**, com a qual se despendeu a elevada soma de .... 69.536\$248.

No ano seguinte, setembro de 1758, o Vice-Rei Conde dos Arcos, em ofício para o mesmo Ministro informava que se construía nos estaleiros da Ribeira da Bahia uma nau de guerra, sob a inspeção de Manuel da Silva Machado, nome familiar em documentos desta natureza.

No Livro 3.<sup>o</sup> de **Têrmos de Irmãos da Santa Casa**, encontra-se o pedido de admissão no quadro social da prestigiosa Irmandade, em 1724, de Manuel da Silva Machado, Carpinteiro da Ribeira, natural da Freguesia de São Pedro de Alvíto, termo de Barcelos, aqui falecido em 17 de abril de 1769. Foi longa entre nós a permanência dêsse oficial mecânico, dos muitos que vieram de Portugal e nunca mais saíram da Bahia.

Em janeiro de 1759, estava em andamento a construção de mais uma nau, que o Conde dos Arcos julgava poder lançar ao mar em setembro do mesmo ano.

Quase não se interrompiam os trabalhos nos estaleiros da cidade do Salvador, tanto assim que, em setembro de 1760, Manuel da Silva Machado era nomeado inspetor da nau, de que seria construtor Antônio da Silva Araújo.

Esta febre de construções navais suscitou ao Capitão Thomas de Souza a lembrança de propor ao govêrno o estabelecimento, na Bahia, de uma fábrica de enxárcias, amarras, lonas, etc., material indispensável à navegação.

Sugerida ao Vice-Rei Conde dos Arcos, em 1759, a proposta do referido Capitão, que servia de Patrão-mor na Ribeira das Naus, foi ela muito bem recebida, tanto assim que, em carta para a Metrópole, o Governador elogiou a excelência do pro-

duto, fabricado com ervas agrestes chamadas gravatá e ticum, abundantes no solo baiano.

Enquanto cresciam de importância o estaleiro da Ribeira das Naus, o de Itapagipe e outros, decrescia o comércio marítimo particular.

A razão dêsse fenômeno se encontra na longa e maçuda representação que os homens de negócio mais influentes na época — 1757 — dirigiram a D. José, através do Conde dos Arcos, propondo o estabelecimento de uma Companhia para a exploração do comércio da Costa da Mina.

Para êste fim, elaboraram os estatutos, assinados por 12 dos mais destacados armadores e negociantes da época — Luiz Coelho Ferreira, que ocuparia o cargo de Provedor, Joaquim Inácio da Cruz, escolhido para vice-Provedor, e mais Antônio Cardoso dos Santos, Manuel Álvares de Carvalho, Frutuoso Vicente Viana, então Deputado da Mesa da Inspeção, Francisco Xavier de Almeida, Inspetor da Mesa da Inspeção, José Antunes de Carvalho, Manuel Rodrigues Rios, Antônio Pereira de Araújo, José de Abreu Lisboa, José Álvares da Silva e Manuel Inácio Pereira.

Apesar das queixas exaradas na representação dos armadores e homens do comércio, a exportação aumentava sempre.

Em agôsto de 1759, uma frota composta de 35 navios, comboiada pela Fragata de guerra **Nossa Senhora das Necessidades**, sob o comando de Manuel de Mendonça e Silva, deixava a Bahia levando ouro, prata em pó e em barra, açúcar, tabaco, sola, couros, carne sêca, mel, salitre, coquilhos, madeira e pimenta.

O ritmo das construções navais manteve-se acelerado nos anos seguintes, visando sempre fortalecer e aumentar aquelas frotas, que cruzavam os mares a serviço da Corôa.

Em 1775, porém, o abastado armador Teodósio Gonçalves da Silva impetrou licença para construir, no estaleiro Real da Ribeira, uma nau de 160 palmos de quilha, pela falta de capacidade dos estaleiros da Preguiça e da Ribeira de Itapagipe.

O Governador Manuel da Cunha Menezes, remetendo o pedido, informou favoravelmente, acrescentando que tomara grande desenvolvimento a construção de navios mercantes na Bahia.

Não foi do mesmo parecer o Intendente da Marinha, Rodrigo da Costa Almeida, sôbre a pretensão de Teodósio Gonçalves da Silva, aliás um português benemérito, pois aqui vivendo e trabalhando dilatados anos, logrou obter considerável

fortuna, largamente distribuída pelas casas pias, enquanto ainda vivo.

Menos de 2 anos depois, abril de 1777, o Governador Manuel da Cunha Menezes propunha a construção de 2 fragatas, no Arsenal da Bahia, para refôrço da esquadra, por não achar conveniente a compra do navio mercante de que era proprietário o armador João Machado de Miranda.

Entretanto, pouco depois, o mesmo Governador mandou avaliar e adquiriu o navio **S. S. Sacramento e Nossa Senhora do Pilar**, pertencentes a Teodósio Gonçalves da Silva, navio que, depois de equipado e armado em guerra, partiu para o Rio de Janeiro, sob o comando do Capitão Tenente Francisco Xavier.

Julgamos suficientemente provada a importância das construções navais na Bahia durante o século XVIII.

Quanto ao comércio marítimo, para seu exato conhecimento, cedemos a palavra ao Dr. José da Silva Lisboa, futuro e ilustre Visconde de Cairú, transcrevendo trechos de extensa carta, datada de 18 de outubro de 1781, para o Dr. Domingos Vandelli, Diretor do Real Jardim Botânico de Lisboa.

... Não ha aqui manufactura alguma, a não se querer contar como tal a construcção de 3 e 4 navios, que regularmente todos os annos aqui se fazem e huma boa fabrica de grossa louça. O commercio na Bahia he amplo e variado, tanto o interior, como o exterior. He uma coisa bella ver aportar ao caes da Bahia mais de 40 embarcações pequenas cada dia, carregadas de viveres e de tudo o necessario para o uso da cidade.

...“O commercio de exportação he muito importante. A Bahia fornece mais carga aos seus navios do que nenhuma cidade do Brasil.

...“O commercio para a Africa he de grande consequencia para esta praça: he dirigido para o que se denomina resgate de escravos. Porem não he esse só o beneficio desta negociação, como logo direi. A baze della he o tabaco, ordinariamente de refugo ou da segunda folha e aguardentes do paiz. A Bahia expede todos os annos mais de 50 embarcações entre corvetas e sumacas; 8 ou 10 corvetas vão para Angola, para onde tambem levão muita fazenda da Europa. As demais vão correr a Costa da Guiné a comprar escravos.

...“Ha embarcação que traz 600 escravos mettidos no porão, pelo receio de que se sublevem ou se lancem ao mar, á força de desesperação infinita que os opprime.

...“Não fórma só o retorno deste negocio a abundancia de escravos, mas tambem o oiro em pó, de que cada

navio traz algumas arrobas, comprado furtivamente aos negros, sem que o saibão os holandezes, que estão em posse deste ramo de commercio d'Africa. Se elles o vem a saber, pedem d'isso satisfação aos Principes Africanos, que dominão as pequenas dymnastias, onde se faz o negocio.

“...Tambem da Costa da Mina trazem os nossos navios para esta praça muita fazenda, que comprão aos inglezes e francezes em troca, de tabaco. Dizem que somos a isso constrangidos pelas ditas nações, que á força nos obrigão a vender-lhes o nosso tabaco: ao que não podemos rezistir-lhe por não levarem as nossas embarcações hum só morteiro que faça fogo, comtudo eu sei que a causa he exagerado e que a vantagem de ganhar seguramente nas ditas fazendas, passadas por alto, facilmente os sujeita as capitulações do estrangeiro”...

Diante das últimas informações da carta de José da Silva Lisboa acêrca do comércio marítimo no século XVIII, forçoso se torna a divulgação do depoimento do Capitão Francisco Antônio de Etre, datado de 30 de março de 1767.

“sôbre a razão porque os navios que fazem o commercio da Costa da Mina frequentemente transportam fazendas estrangeiras para os portos do Brasil”.

...“disse que elle (Francisco Antonio de Etre) como todos os mais Capitães que seguem a carreira da costa da Mina para poderem tomar as portas da sua negociação por cauza das correntezas das agoas serem grandes para o sul e léste, carecem de hir tomar a altura de Cabo das Palmas para d'ali virem descahindo pela Costa, e nesta altura do Castello da Mina e em outros sitios se encontrão de ordinario com os navios Olandezes e alguns Inglezes que estão negociando, os quaes os abordão e como os que saem desta America para aquella negociação só levam 30 e tantas pessoas de equipagem ordinaria e meia duzia de espingardas pouco mais ou menos, com hum duzia de catanas ao muito para evitar o levante dos captivos e sem mais artilharia que alguns canhões de limitado calibre para salvas, e como não tem forças para rezistirem se sujeitão á violencia que os ditos Estrangeiros lhe fazem de lhe tomarem tabacos a troco de fazendas que lhe querem dar para com elas fazerem melhor o seu negocio naquellas paragens dos seus Dominios em que os Portuguezes não então e são communs às ditas Nações, assim como tambem a Franceza e á Dinamarqueza, e recebida esta troca violenta succede que nos portos do seu destino achão outros navios estrangeiros com a mesma fazenda em abundancia, de forma que fica impossivel aos Portuguezes da-

rem sahida á que receberão, e trazendo-as para a Ilha do Principe e Santo Thomé de ordinario lhe succede o mesmo por terem nellas commercio os referidos Estrangeiros e por isso ficão obrigados a botarem-nas ao mar ou trazerem-nas para os portos da America, sem embargo de serem vedados para a sua introduccão e succedendo a elle testemunha em abril do anno passado de 1766 trazer fazenda bastante da referida na Corveta N. S. da Guia, Santa Rita e S. João Nepomuceno de que elle testemunha he Capitão, e de novo chegando ao Rio de Janeiro talvez pelas considerações acima, fazendo-a metter na Alfandega por alguma malsinação que se fizera, lhe dera o Juiz da mesma Alfandega despacho pagando os direitos de 12 1/2 por cento que satisfizera”...

Tôda a história do comércio marítimo, no século XVIII, está pontilhada de casos de contrabando, datando de 1743 enérgicas providências do govêrno da Metrópole a respeito, providências que não surtiram o desejado efeito, como provam o depoimento do Capitão Francisco Antônio de Etre, datado de 1767, e a carta de José da Silva Lisboa, do ano de 1781.

Queixas e devassas se sucediam, assim como medidas repressivas das autoridades visando estancar um mal, cujas raízes ainda no século XX não se extirparam, para desdita da Pátria!

Sendo a força do comércio marítimo, no século XVIII, o tráfico de escravos, êste assunto ocupou muitas vêzes as atenções do govêrno da Metrópole, dêle resultando as ordens régias que regularizavam o malfadado comércio. Documentos há pelos quais podemos avaliar o desconforto da carga humana durante a longa travessia. Vem a propósito citar um trecho do officio do Conde dos Arcos para Thomé Joaquim C. Côrte Real, datado de 25 de novembro de 1758, acêrca da arqueação dos navios que transportavam os escravos do Reino de Angola e outros portos para o Brasil, pelo qual se vê o mínimo de conforto permitido àquêles infelizes. As referidas embarcações deviam ter

“o espaço necessário para se moverem sem aperto e o ar preciso para respirarem com a liberdade e desafogo que são indispensavelmente necessarios para a conservação da vida humana”...

Tudo se resumia no

“indispensavelmente necessário para a conservação da vida humana”.

Castro Alves não exagerou, quando disse:

“Hontem a — Serra Leão,  
A guerra, a caça ao leão,  
O somno dormindo á tóa  
Sob as tendas d’amplidão!  
Hoje... o porão negro fundo,  
Infecto, apertado, immundo,  
Tendo a peste por jaguar...  
E o somno sempre cortado  
Pelo arranco de um finado,  
E o baque de um corpo ao mar”.

Julgamos esboçado, em largas pinceladas, o panorama do comércio marítimo, no século XVIII, na Bahia, restando-nos lembrar alguns armadores da época, entre os mais prestigiosos e prestantes.

Foram muitos, sem dúvida, mas de alguns não logramos informações que nos permitiram apreciar seus méritos.

Entre os mais ativos, tantos são os documentos em que seu nome figura com destaque, desde 1751, encontra-se Luiz Coelho Ferreira, Familiar do Santo Ofício, citado, em 1757, entre os

“oito homens de negócio dos mais principaes desta praça, no Ofício do Vice Rei Conde dos Arcos, para Sebastião José de Carvalho e Melo, em que se refere largamente ao estabelecimento da Bahia da nova Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro”.

No mesmo ano de 1757, em seu nome, no de Joaquim Inácio da Cruz, e no dos homens de negócio

“principaes do Comercio da Costa da Mina, Luiz Coelho Ferreira propoz a criação de uma nova Companhia para a Costa da Mina”,

sob alegação do abatimento em que se achava o referido comércio.

Informando acêrca dessa pretensão ao govêrno da Metrópole, o Conde dos Arcos deu parecer favorável, indicando para Provedor Luiz Coelho Ferreira,

“que tão bem tem animado da sua parte, quanto lhe é possivel este negocio”.

Ainda em 1757, o ativo negociante armador, proprietário do navio **Senhor do Bonfim, São Pedro e Santo Antônio** re-



quereu para carregar açúcar para a nova Colônia do Sacramento, não logrando parecer favorável da Mesa da Inspeção.

De parceria com o armador David de Oliveira Lopes, de quem era sócio na corveta **Jesus Maria José, São Francisco Xavier e Almas**, Luiz Coelho Ferreira impetrou licença, em 1760, para despachar a referida embarcação para Moçambique.

Não é necessário dizer mais para provar a participação desse homem no comércio marítimo em pleno século XVIII.

Outras atividades o atraíram, conforme vamos demonstrar.

Em 1761, Luiz Coelho Ferreira arrematou, pela importância de 6:400\$000 a

“propriedade hereditária do ofício de Guarda mor da Alfandega da Bahia”.

Prova, ainda, o prestígio de Luiz Coelho Ferreira a inclusão de seu nome no Regimento dos Úteis, criado pelo Governador Manuel da Cunha Menezes, de que nos fala o ofício deste Governador para Martinho de Melo e Castro, datado de 2 de novembro de 1774.

“Achando as tropas auxiliares no estado decadente, como mostro a V. Ex. nos 3 mappas que tenho a honra de com este lhe enviar, e vendo ocularmente a immensidade de privilegios e muito principalmente o corpo de commercio me embaraçavão tão justa determinação e tudo nascia do desprezo, com que tratavão nesta Cidade as ditas tropas auxiliares. Sem embargo da opposição não desanimei e continuei no projecto da recluta e para o fazer com suavidade e não violentar as vontades criei de novo hum regimento denominando-o “da gente escolhida e util ao Estado” do qual eu próprio sou o Coronel, emquanto S. M. não mandar o contrario e para o dito regimento não entrou pessoa alguma senão a que compõe o corpo do commercio”...

No referido Regimento, Luiz Coelho Ferreira ocupava o posto de Capitão.

Com certa ironia, José da Silva Lisboa se refere ao Regimento dos Úteis, na extensa carta dirigida ao Dr. Domingos Vandelli, em 1781. Vale transcrever o trecho a respeito:

“Na guerra passada se erigirão 2 de novo, (Regimentos) hum chamado dos Uteis, que tambem se denomina com o pomposo nome de Regimento da nobreza: outro composto dos que tem o privilegio e o nome de Familiares do Santo Officio”. Mais adiante, continua: ...“Porém. eu creio que se se costumasse vencer inimigos com a ri-

queza luzida dos uniformes, não haveria no mundo tropa mais respeitavel nem mais invencivel". Depois de referir-se às fardas carregadas de galão fino de ouro, conclue: "He hum pasmo ver o chamado regimento da nobreza de uniforme escarlata, cujos officiaes com suas fardas de berne agaloadas parecem outros tantos marcehaes de campo".

Pondo remate às informações sôbre o armador Luiz Coelho Ferreira, uma vez que, com surprêsa, não deparamos seu nome entre os Irmãos da Santa Casa de Misericórdia, reproduziremos o que a seu respeito escreveu o Padre Serafim Leite, no volume V da **História da Companhia de Jesus no Brasil**, a propósito da expulsão dos Jesuítas:

"Os mais ricos comerciantes da Bahia, nomeadamente Joaquim Inácio da Cruz, Tomás da Silva Ferraz e Luiz Coelho Ferreira, fizeram entre si o pacto de os sustentar à sua custa se o Fisco se apoderasse dos bens dos Jesuítas e os deixasse sem meios de subsistência".

E José Antônio Caldas, o benemérito Engenheiro Militar baiano, **doublé** de homem de letras, na sua **Notícia geral desta Capitania da Bahia**, escrita em 1759, por incumbência da Academia Brasílica dos Renascidos, na

"Relasam dos homens de negocio emq. na Cid.e da Ba. se considera maior intelligencia nos preceitos mercantis, e capacidade para frequentar o comercio",

inclui os nomes de Joaquim Inácio da Cruz e Luiz Coelho Ferreira.

Convém salientar que é limitadíssimo o número dos apontados como de "maior intelligência". Entretanto, a relação dos "Mercadores Traficantes" é extensa, dela fazendo parte os três apontados pelo Padre Serafim Leite.

Segue-se do exposto que êste despretençioso trabalho, considerando-se o que ainda há que dizer, voltará a ocupar as páginas da **Revista de História**.

**MARIETA ALVES**

Professôra do Instituto Feminino da Bahia