

O IMPÉRIO MARÍTIMO LUSITANO E O MOVIMENTO DE EMBARCAÇÕES NA ROTA DO BRASIL NO SÉCULO XVI E XVII.

THE MARITIME PORTUGUESE EMPIRE AND MOVEMENT OF BOATS IN THE BRAZIL ROUTE IN THE XVI AND XVII CENTURIES

Fábio Pestana RAMOS¹

RESUMO

O artigo pretende reconstituir a movimentação de embarcações na Carreira do Brasil entre 1500 e 1700, visando fornecer dados sobre o número de navios que circularam entre o Brasil e Portugal, quantificando os naufrágios e discorrendo acerca da formação e extinção da Companhia Geral do Comércio do Brasil, responsável pelo controle da rota do açúcar brasileiro entre 1649 e 1720.

Palavras-chave: Carreira do Brasil, Naufrágios, Açúcar.

ABSTRACT

The article intend reconstitute the movement the ship at the Career of the Brazil among 1500 and 1700, to aim at provide fond about the number at the ship that run among the Brazil and Portugal, in this manner quantitative the shipwrecked there checking and discourse about the formation and extinction of the Companhia Geral do Comércio do Brasil, responsible for control the route of the sugar brasileiro among 1649 and 1720.

Keywords: Career of the Brazil, Shipwrecked, Sugar.

As fontes para a reconstituição do movimento de embarcações

Embora a documentação seja farta, até o presente momento, a historiografia, brasileira e portuguesa não se

atreveu a ousar tentar obter dados sobre o número de navios que circularam entre o Brasil e Portugal no século XVI e XVII. O que é perfeitamente compreensivo, tendo em vista o fato de toda a documentação, além de demasiadamente numerosa, encontrar-se dispersa pelos arquivos portugueses - a saber Arquivo Histórico

¹ Doutor em História Social – FFLCH/USP. Professor da Faculdade de História, CCH-PUC-Campinas. fabiopestana1@terra.com.br

Ultramarino, Arquivo Nacional da Torre do Tombo e Biblioteca Central da Marinha Portuguesa - não estando organizada em separado, ou seja, inserida em meio a documentos catalogados sob as mais diversas designações.

Cabe ressaltar que ao contrário da Carreira da Índia, não existem códices que abordem ordenadamente o movimento de embarcações na rota do Brasil. Estes dados só podem ser obtidos por meio do rastreamento de cada um dos navios que partiu de Portugal e, quando possível, principalmente depois da formação da Companhia Geral do Comércio do Brasil, de cada armada que, carregada com açúcar e pau-brasil, realizou o caminho inverso.

O destino de cada embarcação encontra-se inserido em documentos que abordam os mais diversos assuntos, oculto em pareceres do Conselho Ultramarino sobre questões como o preço do açúcar, pedidos de mercê de oficiais e tripulantes, devassas, apelos a Coroa para permitir a utilização de estrangeiros como tripulantes, entre outros assuntos os mais variados.

Assim, não seria infundada uma eventual crítica a validade dos números obtidos por nós, a serem conhecidos adiante, uma vez que podem ter escapado ao rastreamento algumas embarcações cujo registro não tenhamos nos deparado, ou melhor, não tenhamos tido a sorte de encontrar em meio a documentos abordando temas díspares. Igualmente, o número de naufrágios pode ter sido um pouco maior do que o quantificado.

Entretanto, lembramos que o conhecimento histórico está em permanente construção. Não temos a pretensão de alcançar números exatos e inquestionáveis, mas sim, a exemplo da doutrina cartesiana, tão somente iniciar alicerces sólidos sobre os quais outros possam construir um edifício sólido.

Devemos concordar com a célebre afirmação, do professor doutor, da Universidade de Lisboa, António Marquês de Almeida: “a estatística mostra o caminho ao cego, mas não restitui a visão”.

As viagens de exploração da costa brasileira, a extração de pau-brasil e o movimento de embarcações

Depois do pseudo descobrimento do Brasil em 1500 - segundo historiadores, COUTO (1998), o Brasil teria sido

descoberto alguns anos antes por Duarte Pereira Pacheco - até 1530, o movimento de embarcações entre Lisboa e a Terra de Santa Cruz, como é de conhecimento geral, foi extremamente baixo.

Durante este período não houve interesse por parte da Coroa portuguesa em explorar as potencialidades do território brasileiro, como testemunha a celebre carta de Pero Vaz de Caminha, onde se por um lado à qualidade do solo foi exaltada, por outro, os lusos enxergaram no Brasil não mais que uma “pousada para a navegação de calecut”.

O que se explica facilmente pelo fato de não haver na América nada estabelecido, suas terras, como assinalou Caminha, eram de uma fertilidade tal que “querendo a aproveitar nela tudo se dá”, porém, com a Índia ao alcance das naus de Portugal, onde era suficiente controlar alguns pontos estratégicos para ter o domínio sobre um comércio já estabelecido e sustentado por uma produção que não dependia da força de trabalho portuguesa, tentar cultivar às novas terras na América parecia muito dispendioso.

Era mais fácil, no século XVI, quando os lusos ainda eram senhores do Atlântico e do Índico, obter lucro através da intermediação comercial de especiarias Orientais do que produzi-las e ao mesmo tempo comercializá-las.

Neste sentido, o Brasil encaixava-se perfeitamente como ponto ideal de escala das embarcações da Carreira da Índia; em primeiro lugar, devido a uma característica técnica que obrigava, em virtude da direção das correntes marítimas e dos ventos, os navios saídos de Portugal a rumarem, a ida, em direção à costa do Brasil para, depois, retomarem o rumo do Oriente, realizando um percurso em arco de Lisboa até o Cabo da Boa Esperança, tendo como vértice, a meio caminho entre Portugal e a Índia, a cidade de Salvador. O procedimento era conhecido como *Volta pelo Largo*.

Segundo o *Esmeraldo de Situ Orbis*, texto do século XVI, a passagem pelo Brasil, ou ao menos pelas proximidades da costa brasileira, dado sobretudo a “maravilhosa força de vento”, exigindo “grande aviso e vigia dia e noite” PEREIRA (1988), era inevitável. Este fato somado, justamente, a riqueza do solo e recursos hídricos brasileiros, segundo a ótica da Coroa portuguesa, tornava a utilização do Brasil, como ponto de apoio logístico às Armadas da Índia. uma saída viável a inevitável necessidade de reabastecimento dos navios que se dirigiam ao Oriente longínquo.

Por este motivo, a presença portuguesa na América, nas três primeiras décadas do século XVI; para além do

patrulhamento contra os piratas franceses que infestavam o litoral em busca do cobiçado pau-brasil; tencionava mapear a costa, através das viagens de exploração, em uma tentativa de garantir a segurança das embarcações da Carreira da Índia, principalmente, quando necessitassem se aproximar do litoral, visando o reabastecimento de água e mantimentos; bem como identificar pontos que pudessem servir a instalação de entrepostos de troca com os nativos e, futuramente, ao estabelecimento de estaleiros que dessem conta de reparar os navios que necessitassem de auxílio.

Enquanto circularam na Carreira da Índia, entre 1500 e 1530, 325 embarcações RAMOS (1997), na rota do Brasil - se é que se pode chamar de rota o percurso entre Lisboa e o Brasil durante este período, uma vez que a navegação rumo a Terra de Santa Cruz ainda não estava regularizada, sendo inconstante e esporádica, e exatamente por este motivo chamada à época, nos roteiros de navegação, simplesmente como “caminho...para o Brasil...pela derrota da ilha da Madeira” FIGUEIREDO (1614) - circularam apenas 67 navios, embora a grande maioria das embarcações da Carreira da Índia tenha feito escala, sobretudo a ida, no Brasil LAPA (1985).

Durante este período, enquanto naufragaram 43 navios na Carreira da Índia, no caminho marítimo do Brasil se perderam 12 embarcações, o equivalente a um índice de naufrágios da ordem de 13,23% para a primeira e 17,91% para a segunda.

O que constitui um enorme abismo, em vista da rota da Índia, não obstante o alto número de naufrágios, oferecer um lucro elevadíssimo e garantido; enquanto no caminho marítimo do Brasil a lucratividade era quase inexistente, já que, como comprovado por farta documentação pertencente ao acervo do Arquivo Nacional da Torre do Tombo, os navios que circularam durante o período entre Portugal e o Brasil objetivaram tão somente mapear a costa e guardá-la da cobiça alheia.

Segundo o Padre José Figueiredo, “...durante o reinado d’ El Rei D. Manuel, as expedições ao Brasil, não tiveram outro objetivo se não indagações, verificações, e tentativas; o governo português não mandou à sua nova possessão, se não forçados, e mulheres prostitutas, os navios que executavam estas qualidades de desteros quando voltavam a Europa vinham carregados unicamente de papagaios, macacos, e paus para tinturarias...ainda que esta qualidade de madeira fosse um dos primeiros objetos do comércio do Brasil, os europeus estavam bem longe de achar então nas produções desta imensa colônia o atrativo

que as riquezas da Índia ofereciam sem censura à sua cobiça” ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO ANTT. (Manuscritos do Brasil N.º 45, f.44v).

Entretanto, visando fixar povoações que pudessem auxiliar os navios da Carreira da Índia, a partir de 1530, com a missão colonizadora de Martim Afonso de Sousa e o incentivo à colonização do território, por meio da instauração do regime de Capitania Donatárias, iniciou-se um movimento que, pouco a pouco, iria terminar por alterar o eixo econômico do Oriente para o Ocidente.

O açúcar de Pernambuco e a intensificação do movimento de embarcações

Apesar do marasmo verificado nas três primeiras décadas do século XVI, a partir de 1530, o movimento de embarcações rumo ao Brasil começou a ganhar uma certa frequência e periodicidade, apesar de não ser estabelecida uma Carreira propriamente dita, entendendo-se por Carreira, obviamente, uma rota de tráfego regular de navios controlada e organizada pela Coroa portuguesa.

Em 1531, um galeão e uma nau trouxeram mantimentos, armas e munições aos colonos recém instalados na Capitania de São Vicente; depois de dois anos de abandono, em 1534, João de Barros, Aires da Cunha e Fernando Álvares de Andrade, organizam uma expedição coletiva composta por 10 embarcações e cerca de 900 homens, iniciando a colonização das Capitanias do Rio Grande, Pará e Piauí; no mesmo ano, seguiram Pêro Lopes de Sousa e Duarte Coelho, à frente cada qual de 3 navios, com o objetivo de ocupar a Capitania, respectivamente, de Itamaracá e Pernambuco ANTT. (Manuscritos do Brasil N.º 48 e 50).

A real função das Capitanias Donatárias era garantir a posse do território que melhor se adequava à escala das embarcações da Carreira da Índia, todavia, enquanto a grande maioria dos Capitães Donatários fracassam em meio à hostilidade dos nativos, a falta de recursos financeiros, e sobretudo a falta de apoio por parte do poder régio, os engenhos de açúcar instalados na Capitania de Pernambuco começam a prosperar e a despertar o interesse da Coroa portuguesa SERRÃO & MARQUES (1992).

Em 1535, partiu de Lisboa uma caravela destinada a explorar o rio Amazonas e inquirir os nativos sobre a existência de ouro, mas também com o objetivo de abastecer Pernambuco e recolher os proveitos obtidos com o cultivo da cana-de-açúcar.

No decorrer dos anos, outras embarcações chegaram ao Brasil com colonos obstinados em fundar novas Capitânicas, retornando ao Reino carregadas com o açúcar pernambucano.

Ao todo, partiram na década de 30, do século XVI, um total de 36 embarcações com destino ao Brasil, contrapondo-se aos 83 navios partidos com destino à Índia, durante o mesmo período RAMOS (1997).

Não obstante ao crescente número de embarcações, foi somente depois de 1540 que se iniciou um ensaio do que se tornaria a Carreira do Brasil no século XVII, sendo estabelecida, embora por poucos anos, uma rota ao invés de um simples *caminho*.

Neste ano partiram de Pernambuco nada menos que 40 embarcações carregadas de açúcar com destino ao Reino, apesar da grande maioria destes navios não passassem de pequenas embarcações, em geral caravelas, com uma capacidade de transporte de carga muito menor do que as célebres naus da Índia.

Durante toda década de 1540, para além das armadas de patrulhamento, segundo o *Roteiro geral com largas informações de toda a costa do Brasil, e descrições de muitos de seus lugares*, redigido em 1587, chegaram ao Reino, vindas da Capitania de Pernambuco, arrendada por 10 anos a Duarte Coelho, a “cada ano...40 e 50 naus carregadas de açúcar e pau-brasil”, tendo sido a Capitania arrendada, dado os “proveitos” obtidos em favor do “Reino”, por mais 10 anos ao seu Capitão Donatário, período no qual continuaram a ser enviadas o mesmo número de naus anualmente “com pouca despesa e menos trabalho” ANTT. (Manuscritos do Brasil N.º 50, f.12v).

Assim, transitaram na rota do Brasil, entre 1540 e 1559, 611 embarcações, com um índice de naufrágios que não chegou a 1%, mais precisamente 0,82%; em oposição às 112 naus que circularam na Carreira da Índia, no mesmo período, e a um índice de perdas da ordem de 16,96% RAMOS (1997).

Espantosamente, a partir de 1554, o que parecia uma Carreira mantida e organizada por particulares - fato que a descaracterizaria como uma Carreira propriamente dita, constituindo mais uma rota – entrou em declínio. O fluxo contínuo de navios foi reduzido a apenas um galeão e no máximo 4 naus por ano, transportando órfãs ao Brasil, destinadas ao casamento com colonos de posição, além de degredados, retornando ao Reino carregadas de pau-brasil e açúcar, denotando uma nítida queda na produção açucareira de Pernambuco.

O motivo desta enorme queda no movimento de embarcações, segundo texto da época, teria sido a resistência dos nativos à penetração portuguesa. Segundo um cronista do final do século XVI, apesar da prosperidade alcançada pela Capitania de Pernambuco, os “Caites”, por serem “muito belicosos e guerreiros, mas também muito traiçoeiros, e sem nenhuma fé, nem verdade”, fizeram grande “dano...a gente da Capitania de Duarte Coelho e a muitos navios e caravelas que se perderão nesta costa dos quais não escapou pessoa nenhuma que não matassem, e comessem” ANTT (Manuscritos do Brasil N.º 50, fs.14v-15f.), impondo pesadas perdas aos particulares e desarticulando o nascente comércio de açúcar produzido no Brasil.

O Brasil dentro do contexto da União Ibérica

Depois da queda do que parecia ser o primeiro passo para a formação da Carreira do Brasil, o movimento de embarcações entre Portugal e a Terra de Santa Cruz foi drasticamente reduzido na década de 1560; partiram de Lisboa apenas 14 navios, na década seguinte somente 16.

Em outras palavras, fizeram a ligação entre a Metrópole e o Brasil pouco mais que uma nau ou galeão por ano. A ligação de Portugal com seus colonos no Brasil foi centralizada em Salvador e no Rio de Janeiro. Todo o açúcar produzido, até mesmo por Pernambuco, além do pau-brasil extraído de todas as Capitânicas, passou a ser transportado em pequenas embarcações, em geral, até a Bahia, onde a mercadoria era acumulada enquanto aguardava a chegada do navio anual trazendo do Reino mais colonos, armas, munições e produtos manufaturados, retornando a Portugal com produtos da Terra.

A atenção da Coroa portuguesa, nas mãos do Rei Dom Sebastião, estava então concentrada na retomada da expansão da fé no norte da África; enquanto a nobreza cobiçava tão somente continuar a explorar o comércio de pimenta importada da Índia.

Não obstante, com a morte de D. Sebastião, em 1578, sem deixar herdeiros, mais precisamente, depois do falecimento de seu sucessor, seu tio avó, o Cardeal D. Henrique, em 1580, a uma disputa pelo trono que envolveu D. António, o Prior do Crato, Dona Catarina, a Duquesa de Bragança, e Felipe II, Rei da Espanha, culminou com a união da Coroa a espanhola.

Contando com a proteção da poderosa armada espanhola, os comerciantes e nobres ligados a Carreira da Índia apoiaram a União Ibérica e, por sua vez, os homens envolvidos na colonização do Brasil aceitaram o julgo espanhol, sobretudo, esperando que os navios que faziam a ligação entre a Espanha e suas colônias, na América, passassem a garantir uma regularidade maior no movimento de embarcações no caminho marítimo para o Brasil, incrementando a penetração lusitana no território.

Após a aclamação de Felipe II como Rei de Portugal - coroado Felipe I, em abril de 1581, pelas Cortes reunidas em Tomar, tornando-se Rei da Espanha e de Portugal - como esperado, ao menos o caminho marítimo para o Brasil passou a contar com a proteção dos galeões de Espanha, tornando-se efetivamente uma rota.

Em 1582, chegou ao Brasil uma armada, composta por 16 naus espanholas, comandada pelo General Diogo Flores; seguida, em 1584, por uma nau e 2 embarcações menores, comandadas por Francisco Castrejón, transportando 110 soldados espanhóis.

Mas o destino ludibriou a cobiça portuguesa, com a derrota da invencível armada espanhola, em 1588, a intensificação do movimento de embarcações na primeira década do domínio espanhol tendeu a cair vertiginosamente. Na última década do século XVI, fizeram a ligação entre Portugal e o Brasil somente 9 embarcações, na década seguinte apenas 6 navios.

Com o poderio naval espanhol desmantelado pela Inglaterra, enfrentando a luta da Holanda por sua independência - à época também unida a Espanha, a exemplo de Portugal, por meio da centralização da Coroa espanhola e holandesa nas mãos de Felipe II - somado ao inevitável assédio dos corsários, ingleses e holandeses, aos navios vindos da América, em geral carregados de ouro; tornou-se inviável para a Espanha realizar a cobertura de suas Carreiras em conjunto com a proteção das rotas portuguesas.

O feitiço virou contra o feiticeiro, além de não contar com a proteção das embarcações espanholas, depois de perder grande número de navios integrados a Invencível Armada, os lusos passaram a ser atacados tanto por holandeses como por ingleses. Estes atos de pirataria terminaram por desarticular o Império Marítimo português no Oriente RAMOS (2000), ao que a situação teria sido agravada, segundo um cronista do século XVIII, pelos ataques franceses ao Maranhão, os quais apoderaram-se da Capitania, em “1612, para serem expulsos três anos depois” RAYNAL (1998; 105).

Apesar do alto índice de assaltos piratas a costa brasileira, a consequência inevitável da diminuição do poderio lusitano no Oriente foi o incremento da rota do Brasil, e, portanto, da produção de açúcar.

Na década de 1610, ligaram Portugal ao Brasil 76 navios, não obstante a um índice de naufrágios da ordem de 38,16%, perdas em sua quase totalidade causadas pelo ataque de piratas holandeses; na década seguinte, o fluxo subiu para 491 embarcações, com um índice de naufrágios um pouco menor, 35,64%.

Embora o número de navios a circularem entre o Reino e o Brasil tenha iniciado um sensível crescimento entre 1610 e 1629, ataques de piratas holandeses anunciariam um duro golpe à produção de açúcar e, portanto, ao incremento do movimento de embarcações na rota do Brasil.

Os holandeses atacaram a cidade de Salvador, em 8 de maio de 1624, com uma frota composta por 26 navios, tripulados por 3.300 homens à frente de 509 canhões; atacando a cidade novamente, no mesmo ano, liderados pelo pirata Pieter Heyn, à frente de outra esquadra da Companhia das Índias Ocidentais, quando, apesar de ter sido afetada apenas a região portuária de Salvador, foram roubadas toneladas de açúcar, algodão, fumo e couro; em ambas as tentativas a ocupação não durou muito, mas devastou a economia açucareira.

Depois que os holandeses invadiram Pernambuco, em 1630, o número de navios portugueses, partidos com destino ao Brasil, caiu para apenas 150 embarcações, dentre as quais: em 1633, 27 compuseram uma frota de guerra enviada pela Coroa em socorro do Brasil, tendo sido 21 destes afundados pelos holandeses no Cabo de Santo Agostinho GUERREIRO (1997: 167); e 2 eram naus artilhadas e tripuladas por estrangeiros ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO AHU (LF N.º 503 e 557).

Estando ainda integradas as 150 embarcações da década de 1630: uma nau que transportou soldados portugueses até a Bahia, em 1634 AHU (LF N.º 844); 9 navios enviados ao Brasil, em 1635, artilhados às pressas e tripulados ou comandados por estrangeiros, em sua maioria franceses e ingleses AHU (LF N.º 535, 557, 566, 568, 569, 595 e 614); 4 embarcações, artilhadas, enviadas em socorro de Pernambuco e do Rio de Janeiro, em 1637, entre as quais a nau “Jesus Maria da Ajuda”, comandada por “Bartolomeu Fernandes”, em conjunto com a nau “Nossa Senhora dos Prazeres Maior”, comandada por “Jesus Ferreira”, trouxeram ao Brasil 2.000 soldados

destinados a combater os holandeses AHU (LF N.º 724, 743 e 777).

Além de fazerem parte desta contagem: 3 navios, tripulados por estrangeiros, artilhados e enviados ao Brasil, em 1638 AHU. (LF N.º 788, 849 e 875); 38 embarcações que compunham uma armada luso-espanhola, despachada, no mesmo ano, contra os holandeses fixados em Pernambuco GUERREIRO (1997: 167); 5 embarcações, tripuladas por artilheiros ingleses, franceses e hamburgueses, partidas de Lisboa em 1639, sendo 4 destinadas à Bahia e uma ao Rio de Janeiro AHU. (LF N.º 849, 884, 885, 887 e 891 & CA/RJN.º 181).

O que perfaz, na década de 1630, um total de 86 embarcações de guerra ou navios artilhados com esta função, enviados ao Brasil contra os holandeses, em oposição a apenas 64 navios mercantes.

É interessante notar que, apesar das dificuldades enfrentadas na Carreira da Índia terem sido redobradas com a União Ibérica, a atenção do grosso da nobreza e pessoas de posição em Portugal, ainda estava voltada ao comércio Oriental. Em pleno ano de 1638, todas as naus mercantes enviadas ao Brasil só partiram em socorro de Pernambuco, depois da promessa, por escrito, de que no retorno ao Reino todos os “mestres, pilotos, contramestres, e mais oficiais de mar dos galeões da armada” seriam “premiados com mercê”, e com provisões “de torna viagem nas naus da Índia cada um no lugar que merecessem ocupar na armada” AHU (LF N.º 843).

Somente a restauração da independência portuguesa, em 1640, alteraria este panorama. A partir da subida ao trono da dinastia de Bragança, libertando Portugal do jugo espanhol, a Coroa portuguesa intensificaria o movimento de embarcações na rota do Brasil, em detrimento da Carreira da Índia, terminado por expulsar os holandeses de Pernambuco, assumindo a organização do fluxo naval; criando, primeiro, as chamadas frotas do Brasil, e, poucos anos depois, a Companhia Geral do Comércio do Brasil.

A formação das frotas e o início da Carreira do Brasil

Depois de restaurar a monarquia portuguesa, em 1640, decidido a reconquistar o território brasileiro ocupado pelos holandeses, D. João IV criou, em 1642, o Conselho Ultramarino, cuja função seria informar o Rei acerca dos

assuntos do Brasil e demais possessões, emitindo pareceres que serviriam de guia para o soberano português.

Na prática, o Conselho Ultramarino terminou se tornando um verdadeiro ministério, superintendendo quatro outros Conselhos: o da Consciência - para os assuntos eclesiásticos; o da Fazenda - responsável pelo controle financeiro; o de Guerra - criado em 11 de dezembro de 1640; e o de Estado - criado em 1645, para cuidar dos negócios gerais.

Como demonstra a criação do Conselho Ultramarino, apesar de não faltar vontade política em retomar o movimento de embarcações na rota do Brasil, bem como intensificar a produção de açúcar, o período em que Portugal esteve atrelado à Espanha acabou por, não só, desarticular o Império lusitano no Oriente, como também, sucatear os poucos navios que sobreviveram ao assédio dos corsários ingleses e holandeses.

Para tentar contornar a situação por meio de provisão régia, datada em 21 de janeiro de 1641, a Coroa portuguesa concedeu “licença para que todas e quaisquer pessoas, de qualquer nação, estado, profissão e condição que seja, [pudessem] livremente vir” a Portugal “com suas naus, embarcações, mercadorias e empregos, de todas as sortes, gêneros e fábricas que forem, ou mandá-las debaixo de seus nomes próprios ou de outros terceiros e comissários” as colônias lusitanas FREITAS (1951: 11).

D. João IV, pretendia obter o apoio de navios que dessem conta do transporte do açúcar produzido no Brasil, mediante pagamento de frete, atraindo aventureiros dispostos a combaterem os holandeses, em troca do curso que pudessem obter.

Embarcações de todas as nacionalidades, principalmente navegando sob bandeira inglesa, francesa, hamburguesa e de várias cidades italianas, resolveram atender ao pedido de auxílio do Rei em nome do lucro.

Em 1643, por exemplo, chegou ao Rio de Janeiro a “polaca francesa de que era capitão Luis Brum”, pedindo autorização ao Governador do Brasil, Antônio Teles da Silva, para permanecer na costa brasileira, mediante concessão de “passaporte”, a fim de poder “andar a curso contra os inimigos” de Portugal, entregando a “fazenda” que trazia carregada, no caso “drogas”, como “fiança” AHU (LF N.º 1013).

Em 3 de setembro do mesmo ano, o Governador do Brasil pediu autorização para conceder passaporte ao

Capitão Brum, a resposta não tardou, em Provisão régia, datada em 30 de janeiro do ano seguinte, o navio francês foi autorizado a “andar a corso nos mares” da “Coroa” AHU (LF N.º 1014).

Apesar do reforço obtido no estrangeiro mostrar-se extremamente benéfico aos interesses do Estado, as queixas foram freqüentes por parte dos súditos da Coroa, contra o perigo constante de ataques piratas aos navios, bem como contra o emprego de navios estrangeiros na rota do Brasil, como comprovado pela “Consulta do Conselho Ultramarino sobre o prejuízo que se segue de se concederem licenças a navios estrangeiros para irem ao Brasil” AHU (LF N.º 2282).

A despeito das queixas, a verdade é que os poucos particulares que mantinham embarcações na rota do Brasil, devido à falta de mão de obra qualificada, eram obrigados a utilizarem marinheiros e artilheiros estrangeiros, quando não crianças RAMOS (1999).

Diante da situação, só restava ao poder régio autorizar os seus súditos a utilizarem estrangeiros como tripulantes, desde que não fossem hereges, ou seja, protestantes, embora esta proibição tenha no inicialmente se estendido aos “ingleses” e “franceses” AHU (LF N.º 912), na verdade procurava tão somente impedir que holandeses viessem a tripular as naus lusitanas.

Em meio às queixas de seus súditos quanto à insegurança enfrentada no trajeto entre Portugal e o Brasil, atendendo uma indicação do Conselho Ultramarino, em 22 de janeiro de 1644, a Coroa ordenou “passar escolta aos navios” mercantes da “navegação da rota do Brasil”, nomeando o General “Salvador Correa de Sá e Benavides...por Almirante”, com poderes para julgar “todas as causas Civis e Crimes das pessoas que andarem embarcadas nestas frotas”, passando os navios de escolta a serem “armados por conta dos fretes...dos açúcares” AHU (LF N.º 1035).

A partir de então, a saída de embarcações mercantes do Brasil passou a ser condicionada a formação de comboios com “não menos de porte de duzentas caravelas das com dez peças de artilharia” e capacidade para o transporte de pelo “menos duzentas toneladas” de açúcar, ou o equivalente a “quinhentas” ou “setecentas caixas ao menos”, estando as embarcações “que forem de menos porte” proibidas de transportarem “açucarias”, sendo esta frota escoltada por pelo menos “dois Galeões” AHU (LF N.º 1035).

Todos os navios mercantes, dado as embarcações empregadas na rota do Brasil, ao contrário da Carreira da Índia, serem de pequeno porte, “de doze pessoas ate dezoito” passaram a ser “obrigadas a trazer de setenta ate oitenta pessoas de mar e guerra, e de vinte e quatro pessoas para a riba de noventa até cento que se estes todos forem marinheiros, e artilheiros”, estando os “donos dos Navios” obrigados ainda a cumprirem esta exigência continuando “a pagar aos marinheiros como até agora faziam” AHU (LF N.º 1035), portanto, sem reduzirem os salários a fim de cumprir o decreto real.

Pela “navegação do Rio de Janeiro” ser “mais cumprida e dilatada e por esta causa custar mais aos navios a virem àquela Capitania”, as embarcações deviam ser agrupadas na “Bahia”, devendo, igualmente, os navios que partiam do Reino para o “Rio de Janeiro...demandar a Bahia”, estando os donos dos navios atracados em Salvador, na torna viagem, obrigados a providenciar o concerto das “avalias” enquanto ali aguardassem a formação da frota, pagando por tais concertos os “navios de duzentas toneladas a três unidades do dito tostão e dos de trezentas toneladas acima meio tostão” AHU (LF N.º 1035), sendo expressamente proibido a partida de navios danificados.

As embarcações mercantes que compusessem a frota passariam a receber um frete da Coroa em troca dos serviços prestados; por meio de decreto complementar, assinado em 25 de janeiro de 1644, o pagamento do frete foi fixado em “dois mil réis por tonelada” de açúcar transportado AHU (LF N.º 1035), o equivalente, segundo o valor da época, a 135,4Kg de prata fina por tonelada.

Nascia a Carreira do Brasil, o Estado português estabelecia uma rota regular entre o Salvador e Lisboa, visando escoar a crescente produção açucareira brasileira, sem correr o risco de perdê-la para os holandeses em meio ao transporte para o Reino, garantindo tanto a segurança da mercadoria como de seus súditos e das embarcações dos particulares, estimulando o incremento da nova Carreira.

Todo o movimento de embarcações na Carreira do Brasil foi centralizado em Salvador, na verdade, o decreto régio nada mais fez que oficializar uma pratica já há muito adotada.

O “Regimento dos Provedores das Capitancias do Brasil”, promulgado “a dezessete de Dezembro de Mil quinhentos quarenta e oito”, determinava “que todas as Naus, e Navios, que de Meus Reinos, e Senhorio, ou fora

deles forem para as ditas terras do Brasil vão diretamente a cada uma das Capitânicas onde houver Alfândega, e Casa da arrecadação de meus direitos para ali serem vistos, e descarregarem na dita Alfândega quaisquer mercadorias”, devendo “pagar dizima, e ainda que as ditas Naus, ou Navios não possuam mercadorias, todavia, irão diretamente a qualquer parte onde houver a dita Casa da Alfândega, para se saber que Navios são, em que vão, e serem levados, se levam mercadorias algumas despesas, e provando-se, que qualquer Nau, ou Navio tomou primeiro nas ditas terras do Brasil algum porto outro, em que não haja Alfândega, e que alguma gente dele descarregou alguma mercadoria do Navio em terra, ou a carregou nele, posto da tal terra seja de paz” ANTT (MB N.º 28, f.136f), recebendo os oficiais da embarcação punição através da cobrança de uma multa.

Mas na prática, estando as Alfândegas restritas a Bahia e ao Rio de Janeiro, em geral, as embarcações, a ida, se dirigiam a uma destas duas Capitânicas, para depois rumarem ao seu destino em outros pontos do território, realizando a volta o caminho inverso, excetuando, obviamente, os casos de contrabando e tentativas de fuga do fisco.

Levando em conta que Salvador se localizava em um ponto estratégico, a meio caminho entre Lisboa e a Índia, no centro entre a Capitania brasileira mais ao norte e a mais ao sul, possuindo excelentes condições geográficas, com um excelente ancoradouro natural, parece óbvio os motivos que conduziram a Coroa a optar por Salvador ao invés do Rio de Janeiro, outra importante cidade portuária à época.

Além destes fatores, Salvador encontrava-se muito mais próxima dos centros produtores de açúcar do que o Rio de Janeiro; estando ainda, convenientemente, sediada em Salvador, desde o final do século XVI, a chamada Armada da Costa, composta por: “oitocentas embarcações, de quarenta e cinco para setenta palmos de quilha”, muitas das quais equipadas com “dois falcões por proa e dois berços por banda”, provavelmente com apenas uma coberta, além do convés; “duzentas embarcações”, com “quarenta e quatro palmos de quilha ate trinta e cinco”, equipadas com “pelo menos um berço por proa”; “trezentos barcos de 34 palmos de quilha para baixo, e duzentas Canoas, e todas muito bem remadas” ANTT (MB N.º 50, f.69f).

Centralizado o movimento de embarcações na cidade de Salvador, onde deveriam descarregar os gêneros transportados, aguardando a chegada de mercadorias para serem conduzidas a Portugal; enquanto 1000 embarcações,

armadas, serviam a guarda e patrulhamento da costa; faziam a ligação com as diversas povoações lusitanas espalhadas pelo litoral brasileiro, trezentas embarcações menores, juntamente com duzentas canoas, encarregando-se da navegação de cabotagem, bem como da fiscalização e recolhimento de impostos.

Assinado o decreto de 22 de janeiro de 1644, em 25 de maio do mesmo ano, já estava já sediada na Bahia, não os “dois Galeões” requeridos como o mínimo para garantir a segurança da Carreira do Brasil, mas sim, “dezesseis” navios “do porte de seiscentas toneladas bem artilhados, com Cem infantes, cada um e...com seu Capitão de Mar e Guerra”, e “com seu Alferes e sargento”, prontos para escoltar as “Carracas dos Açúcares”, passando a ser pago, a partir deste ano, somente a “metade” do frete “para os donos dos Navios”, indo “a outra metade para o sustento da dita frota” AHU (LF N.º 1056).

A primeira frota, comandada pelo Almirante General Salvador Correia de Sá e Benavides, partiu de Salvador em 1645, composta por 208 embarcações, incluindo os navios que serviam de escolta, bem como 178 navios chegados da África, com escravos, entre 1644 e 1645, obrigados, compulsoriamente, a aguardar em Salvador até que a frota se formasse a fim de transportar açúcar ao Reino AHU (LF N.º 1121, 1184, 1185 e 1186).

Ao contrário da Carreira da Índia, onde as gigantescas e super lotadas naus de propriedade da Coroa, tripuladas por homens vinculados ao poder régio, deveriam estar preparadas para se auto defenderem, caso fosse necessário; a grande maioria das embarcações que fizeram a ligação entre Portugal e o Brasil foram navios mercantes de pequeno porte, como se tornaria praxe, muitos dos quais totalmente desarmados, tripulados por um pequeno número de indivíduos, na maior parte das vezes, comandados por um mestre que acumulava as funções de Capitão e Piloto, sem, no entanto, receber qualquer tipo de soldo por isso ou deter o título de tais cargos.

O mestre era quase sempre proprietário da embarcação, ou quando muito contratado pelo proprietário, recebendo somente o valor do frete, previamente combinado, pago pela Coroa pelo transporte de determinada mercadoria. O navio, em geral, a ida transportava tecido, vinho e produtos manufaturados; à volta, açúcar ou pau-brasil. Guardando estas mercadorias, o mestre deveria responder pessoalmente pelo gasto com a viagem, a manutenção da embarcação e o pagamento do pessoal, bem como pelos preparativos para a próxima viagem.

Os custos com as embarcações da rota do Brasil eram relativamente menores do que com a Carreira da Índia, pois estava entregue ao que modernamente chamaríamos de iniciativa privada. Como o comprova a “Consulta do Concelho Ultramarino sobre o fundamento que teve o Conselho, para mandar antes pagar maiores fretes do saldo que passar patentes de capitão de mar e guerra, com soldo, aos mestres...”, datado em “3 de Julho de 1644”, era muito mais econômico pagar “fretes tanto em prejuízo da...fazenda” do que passar “Patentes de Capitão” AHU (LF N.º 1059) àqueles que a requeressem, pois implicaria em pagar-lhes um soldo que seria maior do que o pagamento do frete.

Também ao contrário da Carreira da Índia, cuja rota comercial era quase sempre de mão única, com os produtos chegando do Oriente e dificilmente partindo do Reino, desequilibrando a balança comercial, não obstante ao alto lucro gerado pela revenda de especiarias na Europa; a Carreira do Brasil proporcionava, além da obtenção de produtos destinados ao trespasse na Europa, um amplo mercado consumidor de gêneros manufaturados, o que daria origem ao chamado Pacto Colonial.

Entretanto, depois da partida da primeira frota do Brasil, somente 5 anos depois, em 1650, a Coroa conseguiu reunir embarcações suficientes para a formação de uma segunda frota, então entregue a administração da Companhia Geral do Comércio do Brasil.

Entre a partida da primeira e da segunda frota; em 1647, 26 navios mercantes partiram da Bahia com destino ao Reino fora da frota do Brasil: 1 do Maranhão, 4 de Pernambuco e 7 do Rio de Janeiro, perfazendo um total de 38 navios, entre os quais 36 naufragaram devido ao ataque de piratas holandeses.

Igualmente, em 1648, partiram com destino a Portugal: 40 navios mercantes da Bahia, 14 de Pernambuco, 5 do Rio de Janeiro, 5 do Cabo de Santo Agostinho, 3 do Espírito Santo, 2 do Maranhão, e 3 de pontos do litoral brasileiro não identificados, perfazendo um total de 72 embarcações, tendo todas elas naufragado às mãos dos holandeses.

O que, por si, demonstra a fragilidade dos navios que faziam a ligação entre a Metrópole e o Brasil sem a proteção da escolta da frota do Brasil. Enquanto a formação de frotas garantia a segurança das embarcações mercantes, com um índice praticamente zero de naufrágios; por outro lado, a espera pela formação da frota levava muitos a optarem por pedir autorização régia para partir fora do comboio.

A espera pela junção do número mínimo de navios requerido para custear a escolta da frota, implicava em enormes gastos para os particulares com pessoal, manutenção da embarcação e direito de estadia no porto.

Para contornar este problema, em muitos casos, os proprietários de navios utilizavam o artifício de rumarem carregados com açúcar para a África para depois se dirigirem a Portugal, com resultados como os verificados em 1647 e 1648, quando praticamente 100% dos navios partidos do Brasil foram afundados pelos holandeses.

Agravando a situação, como demonstra a “Consulta do Conselho Ultramarino sobre se será conveniente ou não, irem naus inglesas ou hamburguesas ao Brasil para darem comboio às frotas que vierem daquele estado”, datada em 17 de março de 1647, mal havia sido instituída a obrigatoriedade da formação de comboios, poucos anos depois, devido à falta de recursos financeiros, a Coroa viu-se impossibilitada de cumprir o seu próprio decreto.

Portugal foi obrigado a recorrer aos serviços de corsários, no caso “oito navios ingleses, de trezentas e cinquenta toneladas, pouco mais ou menos, e vinte e seis peças de artilharia e cinquenta e cinco homens para virem cada ano ao Brasil, quatro a Bahia e quatro ao Rio de Janeiro; os quais” deveriam partir de “Lisboa em frota”; além de se ter cogitado o fretamento de “dez poderosas naus de guerra hamburguesas de quatrocentas, ate 500 toneladas cada uma, com vinte e cinco, ou trinta peças de artilharia...trazendo açúcares e comboiando os navios” da frota do Brasil AHU (LF N.º 1253).

A formação da Companhia Geral do Comércio do Brasil: o apogeu e declínio do ciclo do açúcar

Embora o decreto de 1644, obrigando a formação de frotas na rota do Brasil, tenha estimulado o incremento desta Carreira, como demonstra os 716 navios que circularam nesta rota ente 1640 e 1649, os investimentos haviam se mostrado insuficientes, já que boa parte destas embarcações eram na realidade navios ingleses BOXER (1951: 197-230), muitos dos quais burlaram os direitos alfandegários lusitanos, enganando os fiscais da Coroa quanto a real tonelagem transportada.

Em 1649, inspirado em uma sugestão do Padre Antônio Vieira, em consulta ao Rei, datada em “6 de

fevereiro”, o “Santo Ofício” propôs a Coroa que ao invés de perseguir a “gente da dita nação (hebréia) de todos” os “reinos e senhorios assim naturais como estrangeiros”, e de prender ou condenar os mesmos “pelo Santo Ofício, pelos...crimes de heresia, apostasia ou judaísmo”, permitisse que “os mesmos homens de negócio” fizessem “uma Companhia em que eles e os mais vassallos...entrassem com cabedais e fazendas que lhes fosse possível, por conta da qual, sem outro gasto” para a fazenda real, “andassem no mar 36 galeões de guerra, que fossem e que viessem às ditas conquistas, dando guarda às embarcações e fazendas que forem e vierem delas e as recolham seguras dos inimigos, com evidente utilidade do reino e vassallos dele e direitos de...alfândegas” FREITAS (1951).

O Rei optou por aceitar a sugestão do Santo Ofício, aprovando os Estatutos da Companhia Geral do Comércio do Brasil em 8 de março de 1649, passando a responsabilidade da formação das frotas do Brasil a esta Companhia, estando a mesma obrigada ainda a fornecer os navios de escolta e repassar o pagamento dos fretes. A manutenção de um movimento regular de embarcações na rota do Brasil foi definitivamente garantida.

Em 1650, partiu de Salvador a segunda frota do Brasil, comandada pelo almirante Pedro Jaques de Magalhães, composta por 275 embarcações, entre as quais 45 navios de guerra a escoltarem a frota BOXER (s.d.). No entanto o comboio foi obrigado a arribar a Bahia, por fazerem água alguns navios AHU (LF N.º 1350, 1351, 1383, 1384, 1378, 1380, 1381 e 1408)

Segundo “Consulta do Conselho Ultramarino”, redigida em Lisboa, datada em 26 de janeiro de 1651, a arribada da frota do Brasil, depois de apenas “treze dias de viagem”, não obstante o fato de ter o “Almirante Pedro Jaques de Magalhães” grande zelo, optando por retornar a Salvador, não só, pela ausência de ventos e por estarem muitas embarcações avariadas, mas também, por “não” estar a frota suprida com a quantidade “necessária” e suficiente de víveres para a viagem, foi uma decisão acertada, mas implicou em uma “grande despesa” AHU (LF N.º 1385), muito pesada para os cofres públicos, constituindo talvez o maior arribamento de embarcações de toda a história das navegações.

Na arribada a nau mercante capitania recebeu uma grande avaria por tocar um baixo, sendo reparada em Salvador, junto com as outras embarcações avariadas; partindo novamente a frota somente em 1651, depois de inúmeros contratempos, entre os quais o adoecimento do Almirante.

Percebe-se que, mesmo depois que a Companhia Geral do Comércio do Brasil assumiu o controle sobre o movimento de embarcações na Carreira, injetado o capital de ricos comerciantes hebreus, certos problemas continuaram persistindo.

Segundo “Consulta do Conselho Ultramarino”, datada em 13 de janeiro de 1651, apesar da formação de uma gigantesca frota, escoltada por navios de guerra, garantir a segurança da Carreira do Brasil, a partida da “Armada Real, e da esquadra da junta geral do comércio, e mais navios particulares”, por exigir a concentração de todo potencial militar e humano a fim de cumprir as exigências da Coroa, deixava, por ocasião da partida da frota, “a Bahia de todos os santos, muito desamparada” e, igualmente, o “Rio de Janeiro”, não só, “nas forças do mar”, uma vez que deixava toda costa “sem navios...que possam em alguma maneira acodir a qualquer necessidade”, aflorando no “cometimento de inimigos nos seus portos e Capitánias” AHU (LF N.º 1375), como também, às populações costeiras.

A formação do comboio garantia a segurança das embarcações transportando açúcar, mas deixava completamente entregue a mercê do ataque de piratas os navios responsáveis pela navegação de cabotagem e a população fixada em importantes e estratégicos pontos do litoral brasileiro.

De qualquer modo, em 1652, partiu a terceira frota do Brasil, composta por 212 embarcações AHU (LF N.º 1485); partindo a quarta frota somente em 1654 AHU (LF N.º 1558, 1565, 1566 e 1573); a quinta frota em 1656; e a sexta em 1658 AHU (LF N.º 1661).

O que perfaz, junto aos navios autorizados a partir fora da frota, um total de 1147 embarcações em toda a década de 1650, com um índice de 23,98% de naufrágios, constituindo o ápice da circulação naval entre Portugal e o Brasil durante o ciclo do açúcar brasileiro.

Todavia, cabe ressaltar que, apesar da criação da Companhia ter garantido um fluxo contínuo de embarcações entre Portugal e o Brasil, não garantiu a sustentação de uma periodicidade regular na partida das frotas, isto ao menos do ponto de vista dos produtores de cana de açúcar, porque devido ao tempo que o açúcar ficava estocado até que pudesse ser encaminhado ao Reino, haja vista a obrigatoriedade da formação de gigantescas frotas, muitas vezes o açúcar tinha seu valor diminuído e sua qualidade degradada.

Os súditos da Coroa lembravam, por meio de uma “Representação dos moradores do Brasil”, liderados por Antônio Barbosa Bacelar, em documento não datado cujos indícios apontam para o ano de 1652, que, apesar da promessa de “mandar em cada um ano 36 navios de guerra em duas esquadras repartidas ao Estado do Brasil”, em “cinco anos de duração”, o Estado havia mandado “somente 3 esquadras, das quais a maior não chegou à metade do que prometeu armar em um ano”, queixando-se ainda de que a proteção da esquadra não garantia a segurança contra os “piratas” que agiam na “costa” AHU (LF N.º 1485).

Depois de “6 anos” da criação da Companhia do Brasil e da obrigatoriedade da formação de gigantescas frotas, partiram da Bahia, considerando-se a frota partida em 1652 como incluída em tal afirmação, apenas “três frotas, que vem corresponder cada dois anos uma” AHU (LF N.º 1485), tendo, na verdade a primeira frota para a segunda um intervalo de cinco anos, e a segunda para a terceira um intervalo de 2 anos.

Os particulares, por estas e outras razões, questionavam a utilidade da formação de frotas tão gigantescas, ao que a Coroa terminou por lhes dar ouvidos em 1658, quando reduziu a obrigatoriedade da formação do comboio de 200 navios para 10 embarcações.

Mesmo assim, em 1660, a sétima frota do Brasil partiu de Salvador composta por 212 embarcações AHU (LF N.º 1768, 1781 e 1782); partindo a oitava frota em 1662, composta por 216 navios AHU. (LF N.º 1854, 1869 e 1934). Não obstante, o ciclo do açúcar no Brasil começou a entrar em declínio a partir de então, devido, principalmente, a concorrência holandesa, quando depois de expulsos do Brasil os holandeses se fixaram nas Antilhas, iniciando ali a produção de cana de açúcar.

A partir deste fato o fluxo marítimo tendeu a cair vertiginosamente na rota. Em 1664, a nona frota do Brasil partiu da Bahia composta por apenas 20 embarcações mercantes, escoltadas por 4 navios de guerra AHU. (LF N.º 2001 e 2002); partindo a décima frota, em 1666, com 13 naus mercantes, escoltadas por 3 navios artilhados AHU (LF N.º 2146, 2166 e 2279); partindo a décima primeira frota, em 1667, composta por 64 embarcações; e a décima segunda frota, em 1669, formada por 50 embarcações mercantes e 2 naus vindas da Índia, escoltadas por 3 navios de guerra AHU (LF N.º 2253).

Números que perfazem um total de 423 embarcações partidas em toda década de 1660, representando uma

drástica queda no movimento de embarcações na Carreira do Brasil, embora o índice de naufrágios tenha também sido reduzido a apenas 1,65%, fato facilmente explicado devido ao abandono em definitivo do projeto holandês de construir um Império açucareiro no Brasil, em benefício da produção de açúcar nas Antilhas.

Não bastasse a concorrência holandesa, desde o início da década de 1660, a contínua instalação de novos engenhos de açúcar, terminou por gerar uma produção muito maior do que a demanda do produto na Europa, bem como superior a capacidade de transporte pelas naus da frota do Brasil, fazendo o preço do açúcar brasileiro despencar no mercado internacional.

Ciente da realidade, a Coroa procurou tomar medidas que amenizassem o problema, tentando evitar o agravamento da queda do preço do açúcar, como comprovado por “Carta do provedor-mor da fazenda Antônio Lopes de Ulhôa para S. Magde, com traslado do papel que trata da proibição de se fabricarem engenhos de novo na Bahia” AHU (LF N.º 1894), datada em 2 de outubro de 1662; contudo, o declínio da economia açucareira foi inevitável.

Depois da drástica queda no movimento de embarcações a partir de 1660, na década seguinte, o número de navios na Carreira do Brasil caiu ainda mais, embora nada objete que a capacidade de transporte de cada embarcação, em termos de tonelagem, tenha inversamente aumentado.

Em 1670, partiu de Salvador a décima terceira frota do Brasil, composta por apenas 12 navios - 10 mercantes e 2 de escolta - AHU (LF N.º 2383 e 2413); partindo a décima quarta frota, no ano seguinte, com 13 embarcações AHU (LF N.º 2413, 2426, 2544 e 2554); a décima quinta, em 1672, com 11 navios - 10 mercantes e 1 de escolta - AHU (LF N.º 2488); embora, no mesmo ano, a décima sexta frota tenha partido com 12 navios AHU (LF N.º 2518); partindo a décima sétima, em 1673, também com 12 embarcações AHU (LF N.º 2543 e 2552); sendo esta seguida pela décima oitava e a décima nona frota, respectivamente, em 1674 e 1675, ambas compostas, cada qual, por 12 navios - 10 mercantes e 2 de guerra - AHU (LF N.º 2587, 2598 e 2673).

A partir de 1675 cessaram, ao menos até a próxima década, a formação de frotas, recebendo inúmeros navios autorização para partir fora da frota; perfazendo um total de apenas 98 embarcações partidas entre 1670 e 1679, com um índice de naufrágios de 2,04%.

O número de navios perdidos a cada década se estabilizou em torno de uma média rondando os 2%, índice

que se manteria, com ligeiro aumento na última década, até o final do século XVII.

Simultaneamente, a diminuição no movimento de embarcações na Carreira do Brasil, comparativamente, na década de 1660, foi da ordem de 36,87%, comparativamente aos números registrados na década de 1650, marca do pico do ciclo do açúcar. Assim como a década de 1670 registrou uma queda, no fluxo naval, de 23,16%; e a década de 1680 uma diminuição de 47,95%. Acumulando uma queda total no fluxo marítimo, entre 1650 e 1690, de 95,9%, denotando a crise da produção açucareira.

A extinção da Companhia Geral do Comércio do Brasil

Embora a criação da Companhia Geral do Comércio do Brasil, não obstante as várias dificuldades enfrentadas e queixas múltiplas sobre suas decisões arbitrárias, tenha inicialmente rendido bons frutos; a partir de 1670, os particulares, apoiados pelo governo local, notadamente do Rio de Janeiro e de Pernambuco, começaram a queixar-se, não da obrigatoriedade da formação das frotas, como seria esperado, mas sim de sua centralização na Bahia

Na realidade, desde alguns anos, a formação das frotas não era mais necessária para garantir a segurança das embarcações da Carreira do Brasil; estimulando a luta pela descentralização da rota, como comprovado por “Consultas do Conselho Ultramarino, sobre uma representação dos moradores do Rio de Janeiro, em que pediam que os navios daquela praça viessem diretamente para o Reino, para evitar os prejuízos que lhes causavam o tocarem na Bahia” AHU (CA/RJ N.º 1293), datado em 19 de dezembro de 1676; assim como pelas “Consultas do Conselho Ultramarino relativa à representação em que os oficiais da Câmara do Rio de Janeiro se queixavam dos prejuízos que causava àquela praça o virem as frotas para o Reino, pela Bahia” AHU (CA/RJ N.º 1304), datada em 14 de junho de 1677.

As queixas a respeito da centralização das frotas em Salvador, marcam o início da extinção da Companhia Geral do Comércio do Brasil. Em meio a apenas 47 embarcações partidas entre 1680 e 1689, e aos 130 navios partidos na última década do século XVII; depois de partirem frotas de Salvador em 1681, 1682, 1686, 1691, 1692 e 1695 AHU (LF N.º 3030, 3088, 3356, 3633, 3726, 3735 e 3999 & CA/RJ N.º 2020); em 1696, a Coroa terminou

cedendo as pressões, deixando a frota partir de Pernambuco ao invés da Bahia AHU. (LF N.º 3980, 3982 e 4004).

A partir de então, na prática o fluxo marítimo terminou sendo descentralizado. Em 1697, uma frota partiu da Bahia AHU (LF N.º 4063) e outra de Pernambuco AHU. (Pernambuco. Caixa 9, doc. 448), cada qual, como se tornou habitual, com 12 navios; o que se repetiu em 1697 AHU (LF N.º 4063 & Pernambuco. Caixa 9, doc. 448); sendo a sede da frota, praticamente, transferida para o Rio de Janeiro, em 1698, partindo a frota de lá neste ano e no seguinte AHU (CA/RJ N.º 2118 e 2212).

Por esta altura, no início do século XVIII, cada vez mais, um número maior de embarcações recebeu autorização para partir fora da frota, já que a rota era tida como segura. Fazia pouco sentido manter o esquema de comboio e, portanto, a Companhia Geral do Comércio do Brasil, então com problemas de fluxo de caixa.

A Companhia estava com seus dias contados, depois da “Consulta de 21 de Janeiro de 1713” e de “19 de Maio de 1715” ANTT (MB N.º 28, f.136f/v), recomendando a extinção da Companhia, assim procedeu a Coroa portuguesa.

Em “1720”, por meio de Alvará, “a Junta da Companhia Geral do Brasil foi extinta por dever aos “Oficiais mecânicos” o seu salário, os “soldos do Regimento” que acompanhava os navios de guerra, aos “homens de negocio” o material comprado e “letras” de câmbio, contraídas em forma de empréstimo para pagar todos os citados em ocasiões anteriores ANTT (MB N.º 28, f.136f/v).

No entanto, o esquema de escoltas, embora não a obrigatoriedade de partir em frotas, foi mantido, sendo designadas “duas Naus de guerra para a Frota da Bahia, & outras duas para a do Rio de Janeiro, e uma para Pernambuco, com aquela prontidão, cuidado, e diligência que pede negocio tão importante” ANTT (MB N.º 28, f.136f/v).

Depois do declínio do ciclo do açúcar, poucos anos antes do grande terremoto de 1755, Pombal revitalizaria o movimento de embarcações na Carreira do Brasil, por meio da criação da Companhia do Grão-Pará e Maranhão e da Companhia de Pernambuco e Paraíba CARREIRA (1982).

A revitalização do fluxo naval entre Portugal e o Brasil teria que aguardar até a descoberta de pedras e metais preciosos, tornando a partir de então ainda mais difícil

rastrear todos os navios que cruzaram o Atlântico para a antiga Terra de Santa Cruz, uma vez que, para além das frotas das recém criadas Companhias Pombalinas, continuaram a existir as frotas da Bahia e do Rio de Janeiro.

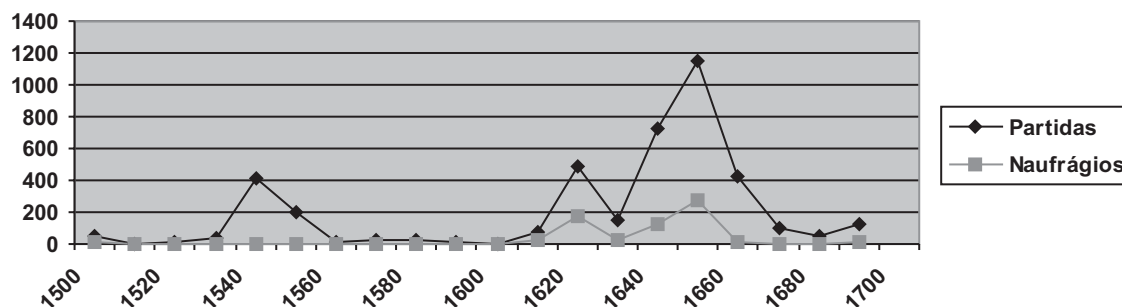
Tornando a tarefa ainda mais complexa o fato de, não sendo mais obrigatória à partida em frotas, diversos navios terem partido dos mais diferentes pontos do litoral brasileiro, mas esta já é outra *história*.

Movimento de embarcações na rota do Brasil no século XVI e XVII

Período	Partidas	Arribamentos	Naufraágios	% Naufraágios
1500-1509	053	000	011	20,74
1510-1519	003	000	001	33,33
1520-1529	011	000	000	0,00
1530-1539	036	000	006	16,66
1540-1549	417	000	004	0,96
1550-1559	194	000	001	0,51
1560-1569	014	001	001	7,14
1570-1579	019	001	003	15,79
1580-1589	025	000	000	0,00
1590-1599	009	001	000	0,00
1600-1609	006	000	001	16,66
1610-1619	076	000	029	38,16
1620-1629	491	001	175	35,64
1630-1639	150	001	022	14,66
1640-1649	719	001	121	16,83
1650-1659	1147	280	275	23,98
1660-1669	423	003	007	1,65
1670-1679	98	001	002	2,04
1680-1689	47	000	001	2,12
1690-1700	130	000	007	5,38
Total	4068	290	667	16,40

Fonte: Documentos pertencentes ao acervo do Arquivo Nacional da Torre do Tombo e Arquivo Histórico Ultramarino (Lisboa/Portugal).

Embarcações partidas e naufragadas na rota do Brasil no século XVI e XVII



Fontes

I - Manuscritas:

Documentos manuscritos pertencentes ao acervo do Arquivo Nacional da Torre do Tombo: Manuscritos do Brasil N.º 44, 48, 49 e 50; Assumptos do Brasil N.º 1104.

Documentos manuscritos pertencentes ao acervo do Arquivo Histórico Ultramarino: Códice 32; Catalogados pela arquivista Luiza Fonseca, em 1950, referentes à Bahia no século XVII, N.º 13, 15, 32, 42, 43, 49, 55, 213, 308, 309, 310, 360, 391, 429, 457, 503, 509, 535, 537, 546, 547, 557, 561, 565, 566, 566°, 568, 569, 594, 595, 603, 613, 614, 636, 659, 660, 661, 667, 669, 697, 702, 719, 724, 743, 762, 777, 778, 779, 788, 795, 796, 797, 844, 847, 849, 865, 870, 871, 875, 879, 883, 884, 885, 887, 891, 910, 912, 913, 931, 944, 953, 956, 958, 982, 983, 985, 987, 989, 993, 1004, 1016, 1045, 1056, 1059, 1074, 1080, 1099, 1100, 1107, 1121, 1125, 1144, 1145, 1160, 1173, 1184, 1185, 1186, 1195, 1211, 1257, 1266, 1279, 1283, 1284, 1292, 1297, 1309, 1313, 1323, 1329, 1333, 1339, 1344, 1350, 1351, 1353, 1361, 1369, 1370, 1371, 1376, 1378, 1380, 1381, 1383, 1384, 1408, 1463, 1467, 1476, 1482, 1485, 1500, 1512, 1514, 1529, 1530, 1539, 1544, 1558, 1565, 1566, 1573, 1591, 1596, 1599, 1615, 1643, 1661, 1672, 1706, 1717, 1756, 1768, 1775, 1781, 1782, 1825, 1833, 1849, 1854, 1869, 1870, 1875, 1905, 1920, 1922, 1931, 1934, 1949, 1957, 1960, 2001, 2002, 2018, 2025, 2039, 2042, 2052, 2105, 2146, 2166, 2175, 2218, 2226, 2253, 2254, 2279, 2285, 2286, 2287, 2290, 2311, 2315, 2343, 2359, 2360, 2383, 2389, 2391, 2392, 2403, 2406, 2413, 2423, 2426, 2443, 2488, 2499, 2518, 2543, 2544, 2552, 2554, 2558, 2587, 2588, 2613, 2614, 2617, 2621, 2673, 2692, 2725, 2728, 2759, 2760, 2783, 2785, 2791, 2809, 2826, 2893, 2935, 2965, 3029, 3030, 3039, 3040, 3088, 3113, 3157, 3354, 3355, 3356, 3367, 3381, 3499, 3530, 3598, 3605, 3624, 3633, 3658, 3659, 3662, 3696, 3710, 3726, 3735, 3781, 3912, 3980, 3982, 3999,

4004, 4030, 4057, 4063, 4068, 4215, 4237, 4333; Catalogados por Castro e Almeida, em 1917, referentes ao Rio de Janeiro, N.º 181, 183, 196, 219, 242, 265, 497, 498, 499, 500, 671, 674, 693, 717, 718, 724, 725, 727, 730, 766, 788, 850, 1016, 1022, 1202, 1234, 1249, 1330, 1331, 1414, 1415, 1437, 1448, 1449, 1563, 1578, 1656, 1658, 1828, 2020, 2118, 2206, 2207, 2208, 2209, 2211, 2212, 2307, 2308, 2309, 2310; Catalogados pelo Sr. Prof. Dr. José António Gonçalves de Mello Neto, da Universidade do Recife, quando Leitor do Arquivo Histórico Ultramarino, em 1952, referentes a Pernambuco, caixa 3 – doc. 91, caixa 4 – doc. 99 – doc. 206 – doc. 208, caixa 9 – doc. 488 – caixa 10 – doc. 467.

II – Impressas:

FIGUEIREDO, Manuel de. “Roteiro de Portugal pera o Brasil, Rio da Prata, Angola, Guiné, Sam Thomè” In: *Hydrographia, exame de pilotos, no qual se contem as regras que todo piloto deve guardar em suas navegações, assi no sol, variação da agulha, como no cartear, com algumas regras da navegação de leste, oeste, com mais áureo numero, etacpas, mares & altura da estrela pollar. Com os roteiros de Portugal para o Brasil, Rio da Prata, Guiné, Sam Tomé, Angola & Índias de Portugal e Castela, composto por Manuel de Figueiredo*. Lisboa: Impresso por Vicente Alvarez, 1614, f.1f (cota F 6005 da Biblioteca Central da Marinha portuguesa).

III- Publicadas:

CAMINHA, Pero Vaz de. “Carta de Pero Vaz de Caminha a D. Manuel, 1.º de março de 1500” In: CINTRA, Assis (org. e compilação). *Nossa primeira história*. São Paulo: Melhoramentos, 1921.

PEREIRA, Duarte Pacheco. *Esmeraldo de Situ Orbis*. Introdução e Anotações de Damião Peres. Lisboa: Academia Portuguesa da História, 1988.

RAYNAL, Abade Guillaume-Thomas François. *O Estabelecimento dos Portugueses no Brasil: Livro nono da história filosófica e política das possessões e do comércio dos europeus nas duas Índias*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional/Editora da Universidade de Brasília, 1998.

Bibliografia

BOXER. “Blake and the Brazil fleets in 1650” In: *Separata da Biblioteca Central da Marinha Portuguesa*. s.d., p.212-228.

BOXER. “English Shipping in the Brazil trade, 1640-65” In: *The Mariner’s Mirror*, Vol. 37, N.º 3. London: Great Britain, 1951, p.197-230.

CARREIRA, António. *As Companhias Pombalinas: de Grão-Pará e Maranhão e Pernambuco e Paraíba*. Lisboa: Presença, 1982.

COATES, Timothy J. *Degredados e Órfãos: colonização dirigida pela coroa no império português. 1550-1755*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1998.

COUTO, Jorge. *A Construção do Brasil*. Lisboa: Edições Cosmos, 1998.

FREITAS, Gustavo. *A Companhia Geral do Comércio do Brasil (1649-1720)*. São Paulo: Coleção da Revista de História, 1951.

GUERREIRO, Luís R. *O Grande livro da Pirataria e do Corso*. Lisboa: Temas e Debates, 1997.

LAPA, José Roberto do Amaral. “Dimensões do comércio colonial entre o Brasil e o Oriente” In: *4.º Seminário Internacional de História Indo Portuguesa*. Lisboa: Separata datilografada pertencente ao acervo da Biblioteca Central da Marinha portuguesa, 1985.

RAMOS, Fábio Pestana. “A História Trágico-Marítima das crianças nas embarcações portuguesas do século XVI” In: DEL PRIORE, Mary (org.) *A História das Crianças no Brasil*. São Paulo, Contexto: 1999, p.19-54.

RAMOS, Fábio Pestana. “A superação de obstáculos puramente técnicos nas navegações portuguesas da Carreira da Índia” In: *Revista Pós-História*, volume 7. Assis: Publicação do Departamento de História de Assis da Universidade Estadual Paulista (Unesp), 1999, 135-156.

RAMOS, Fábio Pestana. *Naufrágios e Obstáculos enfrentados pelas Armadas da Índia portuguesa*. Apresentação de Laura de Mello e Souza e Prefácio de Mary Del Priore. São Paulo: Humanitas, 2000.

RAMOS, Fábio Pestana. *No tempo das especiarias: o império da pimenta e do açúcar*. São Paulo: Contexto, 2004.

RAMOS, Fábio Pestana. “Os problemas enfrentados no cotidiano das navegações portuguesas da Carreira da Índia: fator de abandono gradual da rota das especiarias” In: *Revista de História*, número 137. São Paulo: Publicação do Departamento de História da Universidade de São Paulo (USP), Segundo Semestre de 1997, p.75-84.

SERRÃO, Joel & MARQUES, A. H. de Oliveira. *O Império Luso-Brasileiro 1500-1620*. Lisboa: Editorial Estampa, 1992.

