

Galeão do Sec. XVI
Modelo existente no Museu Naval e Oceanográfico — SDGM.

O TRANSPORTE AQUAVIÁRIO NO BRASIL ATÉ O SÉCULO XIX

RUBENS VIANNA NEIVA
Almirante

A presente monografia, de autoria do saudoso Engenheiro Naval, Almirante Rubens Vianna Neiva, foi originalmente escrita para integrar estudo realizado pela CONSULTEC — Sociedade Civil de Planejamento e Consultas Técnicas Ltda., do Rio de Janeiro, a qual concedeu autorização para sua impressão pelo Serviço de Documentação Geral da Marinha, como contribuição para divulgação cultural.

A história do que o Almirante Neiva chama “período heróico e romântico” de nossa Marinha Mercante é apresentada com o fino estilo e a tranqüila cultura próprios de seu autor, conduzindo o leitor a encantadoras e inesperadas descobertas, de tal modo que, ao terminar a leitura deste primoroso trabalho, sentir-se-á ele saudoso dos fugazes momentos que passou em sua companhia.

1 — HISTÓRICO

1.1 — Considerações Gerais —
Periodização

A história do transporte aquaviário no Brasil ainda está para ser escrita. Talvez jamais o seja. A não ser por paixão espontânea, e natural pendor para tais estudos, outra motivação não existe capaz de impelir alguém a escrever a história de nossa navegação comercial marítima e fluvial através de penosas, difíceis e, sobretudo, dispendiosas pesquisas, envolvendo o manuseio e a leitura de milhares e milhares de documentos, livros e antigos periódicos que jazem esquecidos na poeira dos arquivos e bibliotecas de Lisboa, do Rio de Janeiro, da Bahia, de Pernambuco, do Maranhão e, só os céus sabem de quantas outras localidades... Somente com o integral apoio dos Poderes Públicos ou das entidades particulares interessadas no assunto, tal empresa poderia ser levada a cabo.

O presente resumo histórico é a compilação do que, fragmentária e escassamente, já existe escrito sobre o assunto. Não se trata, pois, de trabalho original.

Começamos pela periodização. Para Armando Burlamaqui, a história da navegação brasileira se divide em três fases distintas:

“A primeira abrange o tempo em que a navegação era favorecida por um privilégio, que vai de 1822 a 1862/64. Em 1862 a cabotagem tornou-se oficialmente livre, mas só em 1864 é que a disposição legislativa foi regulamentada para vir produzir praticamente todo seu efeito em 1867.

A segunda compreende todo o tempo da cabotagem livre, vai até 1889, quando se proclamou a República, embora ainda durante os seus primeiros tempos vigorasse o regime de livre navegação, por falta de regulamentação do dispositivo constitucional; havendo, assim, entre a segunda e a terceira, um interregno que vai de 15 de novembro de 1889, Dia da República, a 5 de dezembro de 1896, data do decreto que tornou efetiva a disposi-

ção constitucional de privilégio de cabotagem.

A terceira é a que transcorre agora, novamente sob o regime que vigorou na primeira, de cabotagem reservada.

Cada uma dessas fases tem a sua característica. Por elas se poderia avaliar perfeitamente o valor de cada regime em que viveu a navegação para se concluir de seu mérito, se não influíssem outras causas, se não entrassem em jogo outros fatores que independem da natureza do regime em que vive o transporte marítimo, e do modo por que foi e é ele praticado”.

Sob o ponto de vista da história de nossa *cabotagem*, esse critério é aceitável. Mas, em se tratando da navegação de *longo curso*, ele é, evidentemente, falho. É que, na opinião daquele ilustre oficial de Marinha e operoso congressista, a navegação nacional de longo curso, na época considerada, era insignificante, “raramente figurante o pavilhão brasileiro, e isto mesmo em veleiros, na navegação internacional”.

A realidade dos fatos, porém, é que desde os tempos coloniais grande número de veleiros brasileiros sempre esteve empregado no *tráfego* africano. Embora odiosa e desumana em seus desígnios, não podemos ignorar essa importantíssima e bem organizada navegação que perdurou no Brasil por mais de duzentos anos, só terminando pouco depois de 1850.

Acreditamos melhor atender ao propósito deste capítulo e expô-lo de modo mais claro, dividindo-o em partes independentes — embora coexistentes em grande extensão cronológica — tendo por base a fonte de energia empregada na propulsão dos navios nelas compreendidos. Assim, sob tal ponto de vista, teríamos:

I — Histórico da navegação *eólica* (desde os tempos coloniais até o fim do século XIX);

II — Histórico da navegação *mecânica*, compreendendo a navegação a *carvão* (de 1817 até c. 1940) e a navegação a *petróleo* (de c. 1915 até

nossos dias). Esta última, abrangendo não só os navios a vapor queimando óleo combustível, mas também os navios a motor diesel.

Esse critério permitiria até aos futuros historiadores acrescentar uma subdivisão, dedicada à navegação *nuclear*, que mais cedo ou mais tarde nos atingirá.

2 — NAVEGAÇÃO A VELA

2.1 — *Tempos Primitivos — Os Armadores de Lisboa e o Ciclo do Pau-Brasil.*

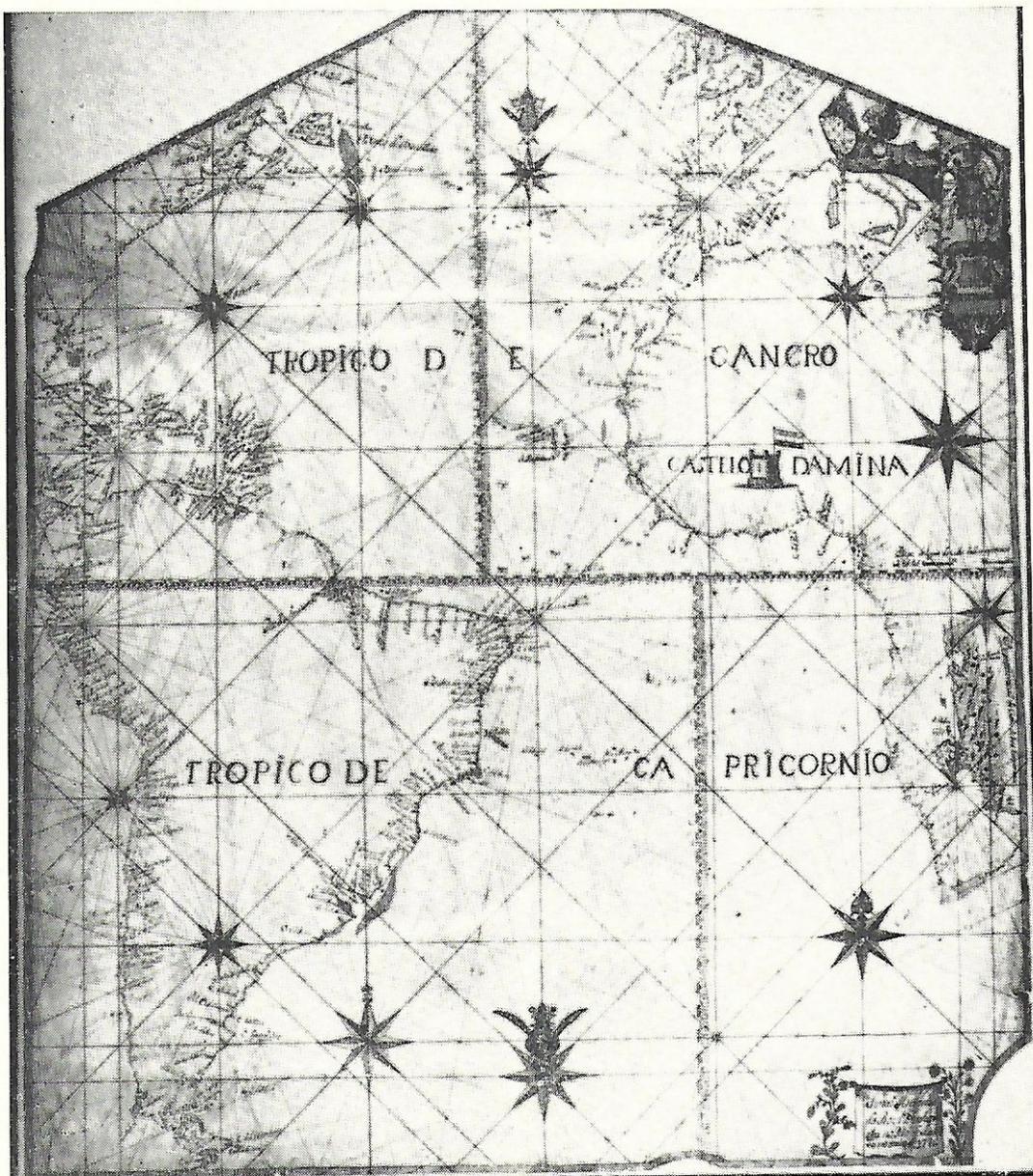
O papel relevantíssimo desempenhado pelos armadores particulares (em cujos navios tremulava, a princípio, a bandeira das quinas e, mais tarde, o pavilhão auriverde) na formação política e no desenvolvimento econômico do Brasil, não tem sido devidamente focalizado ou salientado pelos nossos historiadores.

No próprio Dia do Descobrimento do Brasil, aos 22 de abril de 1500, dois navios mercantes afretados por armadores particulares integravam a armada de Pedro Álvares Cabral: a famosa caravela redonda *Anunciada*, de 100 tonéis de porte, comandada por Nuno Leitão da Cunha, e uma nau, cujo nome e porte não chegaram até nós, comandada por Luís Pires.

Dotada de excelentes qualidades marinheiras, sendo considerado o melhor veleiro da frota, foi a *Anunciada* destacada por Cabral, na viagem de retorno, em 22 de maio de 1501, na altura do Cabo da Boa Esperança, para anunciar a el-rei o regresso da frota a Portugal, tendo chegado a Lisboa na tarde de 23 de junho, depois de percorrer as 1600 léguas que separam aquela cidade do referido cabo em 32 dias, mantendo, assim, a notável marcha de 50 léguas/dia (cerca de 7,15 nós) e antecipando-se de um mês sobre os demais navios da frota. Pertencia a Bartolomeo Marchioni, opulento armador, mercador e banqueiro florentino, de longa data estabelecido em Lisboa, cuja casa bancária, a de Cosme de Mé-

dici, gozava de tanto crédito na corte que D. João II se serviu dela, em 1486, para financiar a viagem de Pero da Covilhã e Afonso de Paiva ao Oriente à procura do misterioso cristão Preste João (o *negus* da Abissínia) e à cata de informações seguras sobre o trato das especiarias, no que obteve êxito completo. Acumulara aquele rico florentino enorme fortuna com o comércio do açúcar da Ilha da Madeira e com o do ouro e escravos da Guiné, cuja mina de São Jorge foi por ele arrendada (*“la mina di l'oro a fitto et lui serve di denari la corte”*, disse dele um seu compatriota). Seus navios eram, para todos os efeitos, considerados de nacionalidade portuguesa, mesmo quando comandados por capitães italianos, o que, de certo modo, lembra as *bandeiras de conveniência* dos tempos atuais. Em retribuição a este e inúmeros outros privilégios e mercês que lhes foram concedidos, Marchioni e seu sócio e compatriota Girolamo Sernige presentearam D. Manuel com a riquíssima *Biblia dos Jerônimos*, magnífica obra-prima da miniatura italiana, ora depositada na Torre do Tombo. A *Anunciada* foi armada por uma parceria marítima de que eram partes, além de Marchioni e Sernige, D. Álvaro de Bragança (4º filho de D. Fernando, Duque de Bragança e irmão do 3º duque, degolado em Évora por ordem de D. João II), e Antônio Salvago, mercador genovês, amigo de Marchioni.

Da outra nau mercante da armada de Cabral sabe-se apenas que seus armadores foram o Conde de Portalegre (D. Diogo da Silva Menezes, que foi aio de D. Manuel, e casado com D. Maria de Aiala, filha de D. Diogo de Herrera e de D. Inês Peraza, rica herdeira do rei das Canárias) *“et di certi altri merchadanti assai”* no dizer de Giovanni Francesco Affaitadi, armador e mercador cremonês, estabelecido em Lisboa e que servia de espião para a República de Veneza. É quase certo que Affaitadi fosse um dos partes da parceria marítima a que ele se refere. Essa nau perdeu-se no temporal de 24 de agosto de 1500, ao largo das Ilhas de Tristão da Cunha, em que pereceu, entre outros, o célebre Bartolomeu



Carta Náutica de Simão Antônio da Rosa Pinheiro
Rio de Janeiro, 1776 — Museu Naval e Oceanográfico — SDGM

Dias, descobridor do Cabo da Boa Esperança.

Os atuais armadores brasileiros certamente gostariam de saber como eram feitos aqueles afretamentos. Infelizmente o que se sabe a esse respeito é muito pouco. O cronista João de Barros, na Década Primeira da *Ásia* (livro I, cap. X) informa:

“Cá ordenou el-rei (D. Manuel) que os homens deste reino cujo negócio era comércio tivessem em que tratar dar-lhes licença que armassem naus para estas partes, delas a certos *partidos* e outras a *frete*; o qual modo de especiaria a frete ainda hoje se usa. E porque as pessoas a quem el-rei concedia essa mercê tinham por condição de seus contratos que eles haviam de apresentar os capitães das naus ou navios que armassem, os quais el-rei confirmava; muitas vezes apresentavam pessoas mais suficientes para o negócio da viagem e carga que haviam de fazer do que eram nobres de sangue...”

Um pouco mais minuciosa é a informação constante de uma carta de Affaitadi a Pedro Pasqualigo, Embaixador de Veneza em Espanha, datada de Lisboa aos 26 de setembro de 1502. Ei-la, traduzida em parte:

“*Praeterea* — Este rei neste próximo janeiro determina mandar nova armada, isto é, 8 ou 10 naus grandes e até agora já separou para esse fim 7 naus, a saber: duas (2) feitas neste verão nesta ribeira, uma delas de 700 tóneis e a outra de 500; uma (1) outra nau feita no Porto de Portugal, que será de 450 tonéis; duas (2) feitas na Ilha da Madeira, uma de 350 e outra de 230; uma (1) feita em Setúbal, de 160 a 170 tonéis. Essas acima enumeradas são todas naus novas. Além delas, tomou uma (1) outra nau de 300 tonéis que há três dias chegou *Sio*. Essas naus el-rei se encarrega de armá-las para si, salvo duas delas — a de 450 e a de 350 tonéis — que

certos mercadores fizeram delas *partido* com el-rei da seguinte forma: que el-rei tenha a fazer a despesa, tanto dos mantimentos como das soldadas dos marinheiros e outras despesas necessárias às ditas naus; e os mercadores têm de mandar tanto dinheiro em espécie nas ditas naus quanto elas possam carregar de especiaria; e na viagem de retorno metade das especiarias (ou outra mercadoria que as ditas naus trouxeram) será de el-rei, e a outra metade, dos mercadores. E para que Vossa Magnificência melhor compreenda, 2 quintais de especiaria custarão na Índia, aos mercadores, 7 ou 8 ducados, um dos quintais é de el-rei e o outro fica para os mercadores sem outra despesa senão a que lhes custam os 2 quintais, e não lhes há de custar, postos aqui, mais do que o que lhes restar. E achamos que este partido é melhor que o de mandar as naus à nossa custa, como se tem feito até esta data. E se el-rei quisesse dar outras naus sob este partido, haveria de achar quem se encarregasse delas. Nós tomamos parte, em tal partido, nas duas naus acima referidas: creio que a nossa parte será de 1/12. Além das naus acima mencionadas sempre irão 2 ou 3 outras de mercadores. Que Deus aconselhe melhor a cada um”.

Do exposto acima, se deduz que na navegação da Índia, até 1502, inclusive, armadores particulares, associados em parcerias marítimas, afretavam naus da coroa ou de proprietários particulares pela modalidade de casco nu (*bareboat* ou *demise charter*). De 1503 em diante, além dessa modalidade, surgiu uma outra, que poderia ser classificada como afretamento por viagem (*voyage charter*) com a peculiaridade de, ao invés do frete ser pago segundo uma tarifa predeterminada, o era com a metade das mercadorias transportadas na viagem de retorno. Era uma maneira inteligente de a coroa obter *divisas-ouro* (em sua quase totalidade de

procedência italiana) necessárias à importação das especiarias e que o erário real, malbaratado pelas dispendiosíssimas expedições militares à Índia e ao Oriente, estava impossibilitado de fornecer. Qualquer, porém, que fosse a modalidade de fretamento adotada, o capitão era sempre contratado pelos armadores, que submetiam seu nome à aprovação de el-rei. Por sua vez o capitão, como único responsável pela ordem, disciplina, segurança e regularidade dos serviços de bordo, tinha o direito de escolher os oficiais e a gente da tripulação cujas soldadas e alimentação, na primeira modalidade, corriam por conta dos armadores, e na segunda, por conta da coroa. Verifica-se, outrossim, que naquela navegação os armadores eram, também, carregadores (*shippers*) e transportadores (*carriers*). *Tratava-se*, portanto, de transporte privado. Aliás, essa peculiar simbiose de *mercador-armador-carregador-transportador* perdurou por longos anos em quase todas as linhas de navegação daquela época e, ainda hoje, é comum na forma primitiva, principalmente na navegação fluvial do Brasil e, em formas modernas de integração vertical de empresas, tanto na cabotagem do Brasil, como na navegação internacional de granéis, ressaltados os aspectos legais pela independência jurídica das empresas, não obstante serem de um único proprietário. No Brasil, conforme se terá ocasião de verificar mais adiante, somente na segunda metade do século XVII, começaram a aparecer os primeiros transportadores públicos (*common carriers*), em nossa navegação para Angola.

Todas as famosas armadas portuguesas que partiam de Lisboa com destino ao Oriente, no século XVI, eram integradas por um ou mais navios afretados ou armados por particulares, para seu uso comercial. Entre esses armadores distinguia-se o grupo italiano, de que era expoente Bartolomeo Marchioni, e o grupo judaico, chefiado pelo cristão-novo de origem britânica Fernão de Loronha, opulento mercador, elevado por D. João III à categoria de fidalgo de cota de armas da corte portuguesa com brasão conferido pela cor-

te inglesa. A estes grupos sempre se associavam mercadores e fidalgos portugueses. A título de curiosidade, diremos que na armada de 1503, a que se refere Affaitadi em sua carta, de 26 de setembro de 1502, acima transcrita, além das duas naus afretadas pelos mercadores, ia uma de duzentos tonéis de Catarina Lopes Dias, amásia de Marchioni, que fornecia de camas à corte de Lisboa. Compunha-se a referida armada de onze naus e comandavam-nas Afonso de Albuquerque, o *terribil* (futuro governador da Índia), seu irmão Francisco de Albuquerque e Antônio Saldanha. O famoso Albuquerque partiu de Lisboa em 6 de abril de 1503 com quatro naus, inclusive a de Catarina, e levando na capitânia Giovanni da Empoli, florentino que ia por feitor de Marchioni e autor de uma interessante carta, narrando os episódios da expedição e que se acha arquivada na Biblioteca Marciana de Veneza. As sete naus restantes partiram dez dias mais tarde, sob o comando de Francisco de Albuquerque e Antônio Saldanha.

As primeiras frotas que se dirigiam para a Terra de Vera ou Santa Cruz eram, ao contrário, constituídas *exclusivamente de navios particulares*, eis que o erário real não dispunha de recursos para atender simultaneamente às necessidades da navegação da Índia e às da exploração do litoral da terra recém-descoberta. Ao que tudo indica, interessou-se nesta última primeiramente o grupo de armadores italianos e, logo em seguida, o de cristãos-novos, sob a direção de Fernão de Loronha. A primeira expedição, composta de três navios (*caravelas*), era comandada, segundo Gabriel Soares de Souza e Aires do Casal, por Gonçalo Coelho, fato esse que parece confirmado pela análise crítica cartográfica recente (1959) do ilustre oficial da Marinha Portuguesa, A. Teixeira da Mota. Nesta expedição tomaram parte os florentinos Amerigo Vespucci e Gherardo Verdi, possivelmente como capitães dos navios de Marchioni, a exemplo do que acontecera naquele mesmo ano com a frota de João da Nova, em que ia uma caravela de Marchioni comandada pelo florentino Ferdinando Vinet. Cartas de

Vespucci a seu amigo e ex-patrão Lorenzo di Pier Francesco di Medici, descrevendo os episódios dessa expedição, despertaram tremenda curiosidade e sensação em Florença e, depois de sofrerem nas mãos dos copistas e tradutores inúmeras alterações, interpolações, acréscimos e mutilações, deram origem ao famoso opúsculo *Mundus Novus*, várias vezes traduzido e dez vezes reimpresso nos dois anos seguintes à 1ª edição, mas de pouco valor documental, dados os inúmeros erros, contradições e imperfeições de que se acha eivado. Seja como for, essa publicação tornou famoso o nome de Amerigo Vespucci e muito contribuiu para que o cartógrafo Martino Waldseemüller adotasse a palavra *América* para designar o Novo Mundo. Como os originais das cartas de Vespucci se perderam, e nada existe sobre essa expedição particular nos arquivos portugueses, o que se sabe ao certo de seus feitos é muito pouco: em face do planisfério de Cantino, e das indicações dos hagiógrafos, podemos apenas concluir que as caravelas exploradoras depois de tocar no *Cabo de Santa Cruz* (ponta extrema do Nordeste brasileiro) foram ter ao *Rio de São Miguel* (29 de setembro de 1501), ao *Rio de São Francisco* (4 de outubro) e à *Baía de Todos os Santos* (1º de novembro). No *rio de brasil*, isto é, o *Rio Pitanga* (ibirapitanga-pau-brasil), entre as Barreiras Vermelhas e o Monte Pascoal, se abasteceram de pau-brasil e prosseguiram até o *Cabo de Santa Marta* (25 de fevereiro de 1502?), não identificado. A principal descoberta mercantil foi a existência de pau-brasil, em abundância, e de plantas medicinais. Isto deu origem ao arrendamento da Terra de Santa Cruz ao grupo judaico chefiado por Fernão de Loronha, embora o grupo de Marchioni provavelmente não estivesse alheio de todo a essa negociação. O que se sabe a respeito consta de uma carta de Pier Rondinelli, escrita de Sevilha para Florença, aos 3 de outubro de 1502, cuja tradução, em parte, é a seguinte:

“Amerigo Vespucci estará aqui em poucos dias, o qual sofreu bastantes fadigas e teve pouco pro-

veito, pois merecia mais que o ordinário; e el-rei de Portugal arrendou as terras que ele descobriu a certos cristãos-novos, e são obrigados a mandar todos os anos 6 navios, a descobrir 300 léguas cada ano, a fazer uma fortaleza no território descoberto e a mantê-la nos ditos 3 anos; e no primeiro nada pagam, no segundo 1/6, no terceiro 1/4; e fazem conta de trazer brasil e escravos e talvez *achem outras coisas de proveito*”.

Em consequência desse contrato, segundo o cronista Damião Góis, em 1503 despachou D. Manuel novamente.

“Gonçalo Coelho com seis naus à Terra de Santa Cruz, com que partiu do Porto de Lisboa aos dez dias do mês de junho, das quais, por terem pouca notícia da terra, perdeu quatro e as outras duas trouxe ao reino com mercadorias da terra, que então não eram outras que pau-vermelho a que chamavam brasil, bugios e papagaios”.

Como se vê, o comandante dessa expedição ainda foi Gonçalo Coelho. Nela também tomou novamente parte Vespucci, o que demonstra o interesse que Marchioni continuava a mostrar por essa navegação. Eis, segundo o professor Duarte Coelho, o resultado geográfico dessa expedição, em face de elementos colhidos dos mapas da época e da *tábua das ladeiras do Esmeraldo*, de Duarte Pacheco:

Angra de S. Roque — 16 de agosto de 1503;

Santa Maria de Arrábida;

Cabo de Santo Agostinho — 28 de agosto;

Rio das Onze Mil Virgens — 21 de outubro;

Rio de São João (de Tiba) — 14 de novembro;

Ilha de Santa Bárbara — 4 de dezembro;

Rio de Santa Luzia — 13 de dezembro;

Serra de São Tomé — 21 de dezembro;

Cabo Frio e Baía de Guanabara (?);
 Angra dos Reis — 6 de janeiro de 1504;
 Rio Jordão — 13 de janeiro;
 Porto de São Sebastião — 20 de janeiro;
 Porto de São Vicente — 22 de fevereiro;
 Pináculo da Tentação — 25 de fevereiro;
 Rio de Cananéia — 29 de fevereiro.

Segundo aquele ilustre professor, todo o litoral brasileiro foi, pois, descoberto pela expedição de 1503; às outras, de 1504 e 1505, resultantes de contrato de Loronha, nada ficou a fazer neste particular, só lhes restando a exploração mercantil e a fortificação das feitorias. É quase certo que Gonçalo Coelho, tendo dobrado o Cabo Frio viesse fundear na Baía de Guanabara, mas disso não ficou traço nos mapas quinhentistas.

À expedição de Gonçalo Coelho, em 1503, deviam seguir-se duas outras, de acordo com o contrato de Loronha: uma em 1504 e outra em 1505. Não se

sabe se ambas se realizaram. A única viagem que se tem notícia antes da expedição oficial de Cristovão Jaques é a da Nau *Bretoa*, em 1511, a Cabo Frio onde fora resgatar pau-brasil, e cujo *regimento* chegou até nós em perfeito estado. Seus armadores foram Fernão de Loronha, Bartolomeo Marchioni, Benedetto Morelli, sobrinho de Marchioni, e Francisco Martins. Foi numa dessas viagens que deram em terra, vítimas de naufrágios, Diogo Álvares, o *Caramuru*, na Bahia, João Ramalho, em São Vicente, e o *bacharel*, em Cananéia.

Terminando esse capítulo deixamos aqui registrado o exemplo admirável de espírito de iniciativa, de coragem e de agressividade mercantil que nos legaram esses armadores particulares de Lisboa nos albores do século XVI, levando a bom termo os contratos celebrados com a coroa portuguesa para a pesquisa metódica e a exploração geográfica e comercial do litoral brasileiro, conjugados com a ocupação militar destinada a defender os primeiros povoadores do Brasil da animosidade dos indígenas e da rapacidade dos piratas.

APÊNDICE

Estudo Econômico da Viagem da Anunciada às Índias com a Armada de Pedro Álvares Cabral:

Fontes:

Gaspar Correia, *Lenda da Índia*;

Quirino da Fonseca, *A Caravela Portuguesa*;

Bartolomeo Marchioni, *Carta a Florença* (Biblioteca Riccardiana);

Gonçalo Velho, *Diário da Navegação de Vasco da Gama*.

Dados & Hipóteses:

a) Custo da caravela: 19\$500/tonel = 1:950\$000;

b) Vida da caravela: 2 viagens redondas à Índia;

c) Custo dos mantimentos: \$061,5/homem x dia = 1\$845/homem x mês.

d) Vencimento da tripulação:

1 capitão	2\$000/mês	1 despenseiro	1\$400/mês
1 escrivão	2\$000/mês	6 marinheiros	8\$400/mês
1 mestre	3\$000/mês	12 grumetes	11\$200/mês
1 piloto	3\$000/mês	4 pagens	2\$400/mês
1 contra-mestre	2\$000/mês		
1 calafate	2\$000/mês	24 homens	37\$400/mês

e) Carga transportada pela *Anunciada* e seu custo:

300 quintais de pimenta	a 2,32 cruzados/quintal	696 cruzados
160 " " canela	a 1,00 " "	160 " "
60 " " laca	a 3,36 " "	201 " "
14 " " benjoim	a 1,55 " "	22 " "
534 " " especiarias	a 2,02 " "	1.079 " "
1.079 cruzados × \$390/cruzados		425\$000;

f) Duração da viagem: 16 meses;

g) Custo da Viagem:

Amortização do casco.....	975\$000
Soldada da tripulação.....	597\$000
Mantimentos.....	853\$000
	<hr/>
	2.427\$000
Especiarias.....	425\$000
	<hr/>
Total.....	2.852\$000

h) Custo das especiarias em Alexandria:

300 quintais de pimenta	a 15,00	cruzados/quintal	= 4.500	cruzados
160 " " canela	a 25,00	" "	= 4.000	"
60 " " laca	a 25,00	" "	= 1.500	"
14 " " benjoim	a 128,00	" "	= 1.800	"
			<hr/>	
534 " " especiarias	a 22,10	" "	= 11.800	"

Nota: O custo das especiarias em Alexandria, neste caso, seria em média $29,10/2,02 = 11$ vezes mais caro que em Cochim (Índia).

Conclusão: Economia trazida pelo transporte marítimo:

4.600\$000

2.852\$000

1.748\$000

$$1:748\$000 \times 1000/4:600\$000 = 38\%$$

Do estudo acima concluiu-se que as especiarias chegavam a Lisboa, transportadas pelas naus portuguesas, por cerca de 62% do seu preço FOB Alexandria. Faltam-nos específicos sobre o preço das especiarias em Lisboa cobrados pelos mercadores venezianos, que controlavam aquele comércio; sabemos, entretanto, que era exorbitante.

2.2 — O Tráfico Africano. Origens da Navegação de Longo Curso Brasileira.

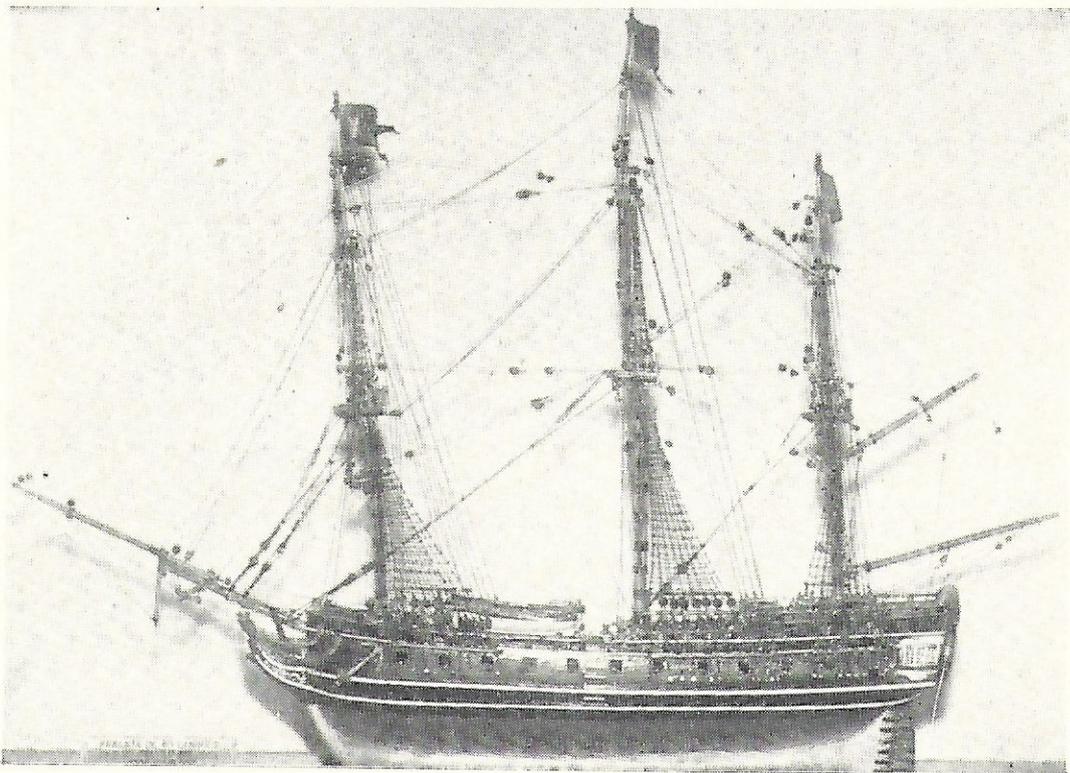
Era para a África que volviam as atenções dos colonos luso-brasileiros, pois, no consenso geral, ali residia a solução de todos os problemas econômicos da Colônia.

O tráfico de escravos africanos para Portugal teve início cinqüenta anos antes de o Brasil ser descoberto, quando, com o beneplácito e sob a direção do Infante D. Henrique, foi constituída a primeira companhia de comércio e navegação para a África, a *Companhia de Lagos*, por cuja conta prestes se fundou, na costa africana, um estabelecimento destinado a promover a troca,

ou *escambo*, de diferentes mercadorias por negros e por ouro. Tecidos e tapetes, trigo e sal, túnicas e cavalos, tudo eram moedas para a compra dos negros. "Por um cavalo, recebiam-se de dez até vinte negros, conforme a qualidade do cavalo", assevera Luís de Cadamosto. A pequena aldeia de Lagos, no Algarve, vê-se elevada sob o influxo do trato africano, à categoria de vila, nela se estabelecendo a Casa de Guiné, à qual estava anexa a Casa dos Escravos, por onde se administrava o negócio e se recolhiam as rendas dele oriundas.

Destas, por doação de D. Pedro, como Regente, o Infante D. Henrique recebia o quinto a que o rei tinha direito. Além disso, ninguém, sem audiência do Infante concessionário podia traficar na costa africana. A exclusividade daquela navegação era assegurada por bula do Papa Eugênio IV.

Em breves anos a Companhia de Lagos abarrotou Portugal de escravos e teve de reexportá-los para a Espanha, a despeito das insistentes solicitações das cortes reunidas em Évora, em 1472,



Fragata — Sec. XVIII
Modelo existente no Museu Naval e Oceanográfico — SDGM

para que o soberano proibisse a saída deles para terras estranhas. Recusou-se, porém, D. Afonso V a deferir-lhes o pedido, pois, as dificuldades financeiras em que se debatia o erário real não permitiam que se abrisse mão de tão lucrativo comércio. E Sevilha passou a ser o grande mercado espanhol de *negros cristãos*, já batizados e catequizados pelos portugueses. Ali se estabeleceram mercadores *negreiros* de várias nacionalidades: flamengos, genoveses, judeus e os próprios castelhanos. Mas eram os portugueses os mais ativos...

Entrementes, não tardaram os colonos castelhanos da recém-descoberta América a perceber a absoluta incapacidade dos aborígenes para o trabalho árduo tão necessário ao desbravamento e cultivo dos campos, à mineração do ouro, à pesca das pérolas, e à construção das vilas. Verificada a impossibilidade de Sevilha atender às urgentes solicitações de suprimento de negros

cristãos, apelou a Espanha para Portugal para que lhe permitisse adquirir os *fôlegos vivos*, batizados ou não, diretamente nas feitorias portuguesas da África. Prazerosamente atendidos, estabeleceram os espanhóis os primeiros *asientos* com os negreiros portugueses; teve, assim, início o *tráfico* que por quatro séculos supriu as Índias Ocidentais e, mais tarde, o Sul dos Estados Unidos, de negros africanos. Não conseguiu, porém, Portugal manter o monopólio de tão cobiçado negócio: ingleses, holandeses, franceses, espanhóis e até dinamarqueses usurparam-lhe os direitos de navegação para a Guiné assegurados pela bula papalina.

As necessidades de braços no Brasil eram idênticas às dos colonos castelhanos. Mas debalde clamavam os colonos luso-brasileiros por escravos. A Metrópole estava por demais empoçada com a epopéia das Índias e do Oriente para lhes dar a devida atenção. Por

outro lado, a venda de escravos às Índias de Castela, propiciando pingues proventos à fazenda real portuguesa, tinha absoluta prioridade sobre todas as demais.

“Só com D. Catarina como Regente, em 1559 é que a Corte pratica o seu primeiro ato de proteção à indústria açucareira da Colônia. Por alvará desse ano, feito em Lisboa aos 29 de março e dirigido ao Capitão da Ilha de S. Tomé, a Regente fazia-lhe saber, e ao feitor e oficiais da mesma ilha que, mediante certidão passada pelo Governador do Brasil, cada senhor de engenho poderia resgatar até 120 escravos, pagando apenas um terço dos direitos, embora, pelo regimento e provisões que há na dita ilha haviam de pagar a metade”.

Durante o domínio de Espanha, de 1580 a 1640, quando os dois países ibéricos estiveram sob o mesmo soberano, os *asientos* firmados em nome do monarca espanhol não valiam para as possessões portuguesas: só Cartagena e Vera Cruz eram os portos permitidos para o desembarque e introdução dos negros na América. Tais contratos jamais funcionaram para o Brasil, como aliás é fácil de compreender-se...

Entregues à sua própria sorte, não tardaram os colonos luso-brasileiros a compreender que *se quisessem escravos negros teriam, eles mesmos, de ir buscá-los na África*. Amparados pela provisão de 12 de novembro de 1644 que permitia aos habitantes da Bahia e de Pernambuco navegarem e negociarem com todos os portos africanos e, além disso, havendo naquelas capitânicas o tabaco, a jeribita ou cachaça, o açúcar e alguns outros gêneros de menor importância, próprios para aquele comércio e navegação — de que não dispunham os poderosos mercadores de Lisboa e do Porto — atiraram-se aqueles colonos imediatamente à aventura e dominaram aquele tráfico *com total exclusão dos portugueses da Metrópole*...

Entrementes, dois acontecimentos de imensa repercussão política, social e econômica concorreram para es-

treitar ainda mais e consolidar as relações afro-brasileiras:

O primeiro deles — de natureza política e de origem *fluminense* — foi a libertação de Angola, em 1648, do jugo holandês, levada a efeito por Salvador Correia de Sá, cuja expedição era composta de cinco galeões fornecidos pela coroa, e quinze navios guardados por mil e quatrocentos homens, com suas munições e provisões, tudo fretado, recrutado, pago e comprado pelos moradores do Rio de Janeiro.

O segundo fato — de natureza militar e de origem *baiana* — foi a reorganização, em 1721, da Fortaleza de São João Batista do Ajudá, no Daomé, realizada pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra José Pires de Torres, da Bahia, por ordem de D. Vasco Fernandes César de Menezes, Conde de Sabugosa e 4º Vice-Rei do Brasil: os cem homens e todo o material necessário à sua remodelação tendo sido fornecidos pelos moradores da Bahia, correndo, também, por sua conta as despesas subseqüentes para a manutenção do referido forte.

Passou, então, o Rio de Janeiro a dominar política e economicamente Angola, e a Bahia a exercer notável influência cultural e manter estreitas relações comerciais com o Daomé e a Costa da Mina, esta sob o jugo estrangeiro. Daí o estabelecimento das *navegações de Angola e da Costa da Mina*, a cargo de navios fluminenses e baianos, verdadeiras precursoras do transporte marítimo brasileiro de longo curso.

2.3 — Navegação de Angola — Sua Organização e Importância.

Esse tráfico era predominantemente *fluminense*, mas tomavam parte nele embarcações luso-brasileiras de todas as procedências, tipos e regimes de transporte. A partir de 18 de março de 1684, data da chamada *Lei das Arqueações*, que regulamentou a navegação africana, o regime de transporte público foi, paulatinamente se impondo no tráfico de Angola até implantar-se definitivamente, de 1760 em diante.

Daí a razão, desde longa data, de adotar-se o critério da preferência por antigüidade no despacho dos navios dos portos de Luanda e Benguela segundo o qual eles teriam de sair “*pela ordem do tempo em que houvessem entrado*”.

Sendo, porém, ainda bastante vulgoso o movimento naqueles portos de embarcações que faziam transporte privado e tendo El-Rei D. José I concordado não ser “*justo nem conveniente que aqueles navios que primeiro se houvessem feito prontos pela vigilância dos seus carregadores sejam dilatados nos portos sem outro motivo que o da negligência dos que, chegando primeiro, se não expedirem mais cedo*” estabeleceu, pelo alvará de 11 de janeiro de 1758 que “os navios que houvessem levado efeitos próprios e que carregarem escravos por conta e risco de seus respectivos armadores, possam e devam sair dos referidos portos sem sujeição ou embargo algum, ao livre arbítrio de seus carregadores, logo que estiverem carregados...” Determinou ainda esse alvará que nesses navios não pudesse haver “repartição de escravos, nem determinado número deles, para os portos do Brasil... Ficando, contrariamente, livre a cada mestre de navio fazer viagem com os escravos, que houver resgatado, às pessoas a quem pertencerem os ditos navios, ou seus constituídos, ou com os que houver recebido por frete para os portos do Brasil abaixo declarados (Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco)”.

Vê-se aí perfeitamente configurado o regime de transporte privado (em navios próprios ou afretados), sendo expressamente vedado a tais navios fazerem transporte público. Nota-se, também, que os mestres ou capitães eram os legítimos representantes dos armadores.

Por outro lado, esse mesmo alvará determinava aos navios que fossem “*carregar escravos por frete*” rigorosa observância do critério de preferência por antigüidade “...de sorte que aqueles que chegarem primeiro, serão também primeiro expedidos pela ordem do tempo em que houverem entrado: e que, chegando ao mesmo tempo dois

navios, seja preferido para sair aquele que for de maior lotação”.

Enquadram-se aí os navios que faziam o transporte público dos escravos. Obrigavam-se seus proprietários, usufrutuários ou afretadores — devidamente representados por seus capitães ou mestres — tão-somente a transportar os escravos de um ou mais carregadores, não necessitando, assim, de levar efeitos próprios para o escambo. Era, portanto, justo e natural que o carregamento de tais navios obedecesse ao critério da preferência por antigüidade.

Não foi esse, porém, em nossa história marítimo-comercial, o primeiro documento oficial que reconheceu a existência do transporte público na navegação brasileira: tanto quanto se saiba, esse regime estava em vigor, pelo menos, desde 1684, data da Lei das Arqueações, em que foi criado o imposto das *preferências*, a cargo dos navios, cujos capitães ou mestres, dos 8\$000 que recebiam dos carregadores para transporte de seus escravos, pagavam ao contratante do fisco o imposto de 2\$000 de preferências, ficando com 6\$000 a título de frete. Essa situação teria perdurado até 25 de janeiro de 1758, data do alvará que alterou as normas para cobrança dos direitos e do frete referentes ao despacho dos negros dos portos do Reino de Angola. Pelas novas regras, ao que parece, dos 9\$000 que os contratadores do fisco recebiam dos carregadores para despacho de seus escravos, 6\$000 seriam pagos aos capitães ou mestres dos navios, a título de frete, ficando o fisco com os 3\$000 restantes. É o que se depreende do exame daquele documento, cuja redação é, aos olhos do leitor moderno, algo confusa. Ei-lo:

“Por escravo, ou seja macho ou femea, que se embarcar no reino de Angola e portos de sua dependência, excedendo a altura de quatro palmos craveiros da vara... se pagará 8\$700 em uma só e única adição, e por um só e único despacho, sem que para isso se pratique outra alguma avaliação ou diligência, que não seja a referida medi-

da... Por cria de pé, que tenha de quatro palmos para baixo, se pagará na sobredita forma a metade dos referidos direitos, ou 4\$350. Sendo as crias de peito, serão livres de todo e qualquer imposto, fazendo uma só cabeça com suas respectivas mães, para por despacho destas se cobrarem somente os .. 8\$700 acima referidos. E porque os 2\$000 das preferências, que atualmente estão a cargo dos navios, para os perceberem de mais no frete dos escravos, levando por isso 8\$000 de frete e preferência por cada um escravo, ficam compreendidos na importância dos 8\$700... não possa levar cada navio de frete mais do que 6\$000 por cabeça". Além dos 8\$700 eram cobrados \$300 de *subsídio*, perfazendo o total de .. 9\$000.

Os navios que faziam o transporte privado estavam sujeitos, desde 1649 ou 1651, aos chamados direitos *novos*, também de 3\$000 por peça de escravo embarcada.

As estatísticas sobre a natureza, o vulto e valor das mercadorias transportadas entre os portos brasileiros e os de Angola são escassas e fragmentárias, a não ser na parte referente ao embarque de escravos que são bastante minuciosas.

Eis, por exemplo, as exportações do Rio de Janeiro para Angola em .. 1796:

Angola em 1796:

<i>Generos</i>	<i>Luanda</i>	<i>Benguela</i>
Açúcar.....	402 arrobas	200 arrobas
Aguardente.....	2.253 pipas	588 pipas
Arroz.....	2.308 arrobas	340 arrobas
Farinha de trigo....	1.422 arrobas	536 arrobas
Carne seca.....	1.210 arrobas	400 arrobas
Farinha de mandioca	1.820 alqueires	6.820 alqueires
Feijão.....	—	600 alqueires

Naquele mesmo ano a exportação de escravos daquelas duas cidades de

Angola para o Brasil (principalmente Rio de Janeiro) foi, respectivamente:

<i>Escravos</i>	<i>Luanda</i>	<i>Benguela</i>
Cabeças.....	7.383	7.885
Crias de pé.....	11	14
	7.394	7.899

Observa-se que o principal gênero exportado do Rio de Janeiro era a aguardente (provavelmente de Campos, Parati etc.) para o *escambo* dos negros. Outros gêneros, como a farinha de mandioca, também serviam para esse fim.

Em 1804, a Bahia exportava 73.600\$500 para Angola e importava dali 209.440\$000.

Quanto à movimentação e carga dos navios eis u'a amostra típica correspondente à segunda metade do século XVIII:

<i>Anos</i>	<i>N.º de navios</i>	<i>Cabeças</i>
1766	39	14.242
1767	43	15.511
1768	36	12.857
1769	32	11.182
	150	53.792

Resulta daí a média de 357 cabeças transportadas por viagem. Por um documento assinado por Alexandre José Botelho de Vasconcelos, 5º Governador de Benguela, verifica-se que, de 1762 a 1799, ou seja, em 37 anos, .. 232.572 cabeças e 451 crias de pé foram exportadas daquele porto para o Brasil em 561 navios, o que corresponde à média de 15 viagens anuais, sendo transportados 415 escravos por viagem. Com o frete de 6\$000 tem-se, somente na viagem de retorno, a renda bruta média de 2.142\$000 no primeiro caso e 2.490\$000 no segundo.

Anualmente, nessa época, partiam do Rio 14 navios para Luanda e 10 para Benguela, restando, assim, em média 14 navios anuais para outras procedências.

Em 1821 entraram no Porto do Rio de Janeiro 57 navios vindos da Europa (na maioria estrangeiros) e 54 vindos da África (todos nacionais).

Os produtos africanos importados eram óleo de palma (azeite dendê), cera, marfim e... escravos.

“Fortunas colossais eram feitas nesse comércio angolano-brasileiro, como a do negociante João Barbosa Rodrigues, que ao falecer deixou uma herança de 3 milhões de cruzados, enviados pelo Governador de Angola na Frigate-de-Guerra *D. Pedro* para o Rio de Janeiro, onde foi preciso subornar altos funcionários reais para que um de seus herdeiros a recebesse; ou como a de Manoel José de Souza Lopes, em cuja casa comercial girava mais de um milhão”...

2.4 — *Navegação da Costa da Mina. Sua Organização e Importância.*

Esse tráfico era predominantemente *baiano* e essencialmente negreiro, sendo transportadas na viagem de ida apenas os efeitos necessários ao escambo: *tabaco* da região de Cachoeira ou *jeribita* (cachaça) do Recôncavo.

Como a Costa da Mina (região litorânea compreendida entre o Cabo do Monte ou Mozurur e o de Lopes Gonçalves) estivesse sob domínio estrangeiro, o contrabando campeava desenfreado, trocando-se o fino e afamado *tabaco baiano* por mercadorias européias de várias procedências.

O ponto de apoio dos navios luso-brasileiros que lá iam comerciar era a Fortaleza de São João Batista do Ajudá (Ouidah), no Daomé, guarnecida e sustentada por gente da Bahia. Os holandeses determinavam quais as localidades sob seu domínio onde esses navios podiam carregar, capturando os entrelopos ou aqueles encontrados em situação irregular. Cobravam 10% de direitos, que eram pagos, com *tabaco*, na Fortaleza de São Jorge da Mina (Elmina). Os direitos portugueses pagavam-se em S. Tomé ou Príncipe, quando os navios ali faziam escala, ou então, ao entrarem nos portos brasilei-

ros; orçavam, em 1798, em 3\$500 por escravo.

A navegação da Costa da Mina, baseada exclusivamente no regime de transporte privado, foi sempre livre. Duas ou três tentativas governamentais de controlá-la resultaram em fracasso.

Em 1730 foi estabelecido que nenhuma embarcação pudesse navegar para aquela Costa sem prévia licença do Vice-Rei do Brasil, ou do Governador da Capitania de Pernambuco. Procurava-se, talvez, reprimir o contrabando...

Como, na opinião do governo local, o número de embarcações empregadas nesse tráfico fosse exageradamente grande, tumultuando e ameaçando arruinar o negócio, D. André de Mello e Castro, Conde das Galveias e 5º Vice-Rei do Brasil, baixou a provisão de 23 de março de 1743, determinando que *só vinte e quatro navios* pudessem tomar parte naquela navegação.

Para que isso se fizesse ordenada e equitativamente foi adotado o sistema de *turno e giro*: de três em três meses partia da Bahia uma frota de três navios, tirados por sorte entre todas as embarcações que deviam ir, não tornando a entrar nas sortes as que tivessem saído, até todas serem contempladas, o que só aconteceria no fim de vinte e quatro meses.

Com o decorrer dos anos o sistema de turno e giro foi se desvirtuando pelas manobras confusionistas de alguns traficantes poderosos que, deste modo, procuravam tirar vantagens para suas empresas.

Daí a nova provisão de 1746, ainda do Conde das Galveias, estabelecendo o critério de preferência por antigüidade “assentando-se que é mais conveniente que as sortes não se repitam, e que os navios continuem a sair pela mesma ordem com que ultimamente têm ido, assim se execute... ficando sempre continuando o mesmo giro em que saíram e não pela ordem por que entraram nesse porto da Bahia, porque por essa ordem se poderia alterar a antigüidade e turno estabelecido...”

Outrossim, para que dois ou três traficantes não se combinassem para fazer o *truste* dos escravos da Costa da Mina, D. Luís Pedro Peregrino de Carvalho de Menezes e Ataíde, 10º Conde de Atouguia e 6º Vice-Rei do Brasil, baixou, em 8 de março de 1751, uma portaria limitando a cada armador individual ou parceria marítima a operação de um *único navio*, ficando a terça parte das embarcações de maior arqueação e a quarta parte das de menor, livres para a praça e para os demais moradores da Bahia que as quisessem utilizar por conta própria.

Ora, evidentemente, tal utilização dos navios só poderia ter lugar através de contratos de fretamento entre os legítimos proprietários e os novos usuários. Seria fretamento-locação ou fretamento-transporte? O documento em apreço não esclarece a dúvida; todavia, qualquer que tenha sido a modalidade daqueles contratos, o fato é que enorme quantidade de tabaco foi transportada da Bahia para a Costa da Mina, inflacionando o preço dos escravos (que passou dos usuais três rolos por cabeça para sete e dez, subindo, mais tarde, para quinze e vinte), aumentando o contrabando de fazendas estrangeiras (trocadas por aquele produto com os feitores ingleses, franceses e holandeses) e, finalmente, causando prejuízos à alfândega de Lisboa (por ser desviada daquela praça para o tráfico africano). Daí a surpreendente — já que o governo metropolitano era exercido pelo Marquês de Pombal, defensor intransigente do mercantilismo colbertista — provisão de 30 de março de 1756 que permitia “o uso franco da navegação para a Costa da Mina a todos que lá quisessem ir e mandar comerciar em embarcações que não excedessem o número de três mil rolos, como principal fundamento de ficarem sendo contínuas as utilidades e de abundarem de escravos em preços cômodos o Recôncavo, os sertões e minas daquele dilatado continente”. É bem verdade que tal provisão partiu da sugestão de D. Marcos de Noronha, 6º Conde dos Arcos e 7º Vice-Rei do Brasil: “O meio mais seguro, mais útil e mais cômodo, é por V. M. este con-

trato livre, para que cada um que quiser possa mandar para a Costa da Mina a sua embarcação, como e quando quiser, e extinguir o número (24) e tudo o mais até aqui praticado (turno e giro)... Porém, com uma cautela que é todo o navio que chegasse a um porto da Costa da Mina a trocar tabacos por escravos, e lá achasse já outro navio com o mesmo negócio, este segundo seria obrigado a trocar pelo mesmo (número de rolos) que o primeiro tivesse ajustado... para que os mestres dos navios não fizessem dano uns aos outros com o interesse de se recolherem primeiro a este porto e poderem vender e reputar melhor os escravos”. Seria um meio eficaz de controlar os preços, se fosse obedecido...

Restrita, desta maneira, aos navios de pequeno porte (3.000 rolos de tabaco correspondem ao *lote* de 7.500 arrobas) e, em virtude do alvará de 17 de janeiro de 1757 proibindo que o prêmio do dinheiro dado a juro ou a risco excedesse de 5%, a navegação à Costa da Mina ficou acessível aos *ânimos ambiciosos* dos pequenos negociantes da Bahia, passando nela a traficar grande multiplicidade de embarcações, tumultuando mais uma vez o negócio. Já no ano seguinte, escrevia o Conde dos Arcos ao Marquês do Pombal, encaminhando uma representação do alto comércio baiano à presença real, solicitando a aprovação dos estatutos da *Companhia Geral da Guiné*, tendo S. José por padroeiro, 800.000 cruzados de capital, e reivindicando para si o comércio exclusivo para os portos da Costa da Mina, a introdução do tabaco nas Ilhas de S. Tomé e do Príncipe, a administração do Castelo ou Fortaleza de S. João Batista do Ajudá (que seria edificada em outro sítio com forças proporcionadas para se defender contra as invasões e violências do régulo e dos poderosos do Daomé) etc., etc... “Em tão abreviado tempo de exercício desta nova formalidade, tem mostrado a experiência tão consideráveis prejuízos quantos são os navios perdidos que têm voltado, sendo alguns dos que ainda se despacharam em esquadras que, pela falta de cativos, que lhe ocasionaram as muitas embarcações

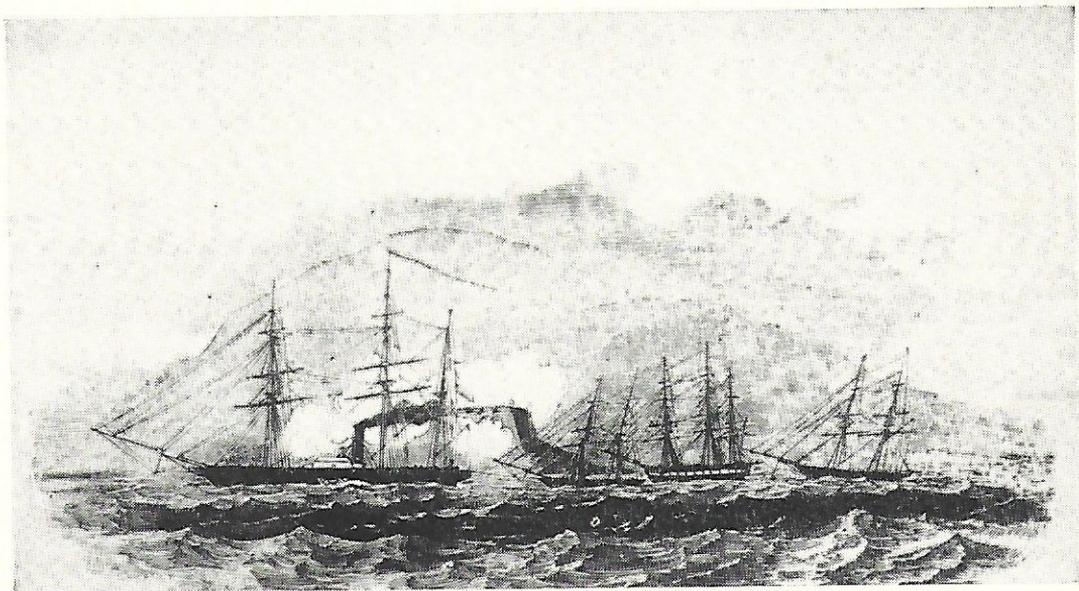
que se despacharam para a Costa, foram precisados os que lá se achavam a voltarem com mais de dois mil rolos de sua carga em ser, por lhe não poderem dar consumo em razão da abundância no dito gênero e total desprezo da sua estimação". Desta vez, porém, a Corte não lhe deu atenção; primeiro, porque não era dos hábitos absolutistas de Pombal voltar atrás de suas decisões, segundo, porque a Companhia seria uma ofensa aos interesses metropolitanos, pois daria aos *nativos-americanos* um privilégio privativo das companhias de colonização e de navegação oficiais. Teve, portanto, a navegação baiana de acomodar-se às contingências naturais do negócio e correr os riscos próprios do regime da concorrência ou da livre empresa. Fê-lo, com grande êxito, mantendo por longo tempo comércio considerável com a Costa da Mina: em 1804 a Bahia exportava 268.259\$000 para aquela Costa e dela importava 492.833\$800. "Todos os anos iam da Bahia 12 a 15 navios levando 60.000 rolos de tabaco e trazendo 6.000 a 7.000 escravos, entre negros, negras, moleques e molecas"...

No comércio daomeano-brasileiro o mais poderoso e opulento traficante brasileiro foi o fabuloso Xaxá (chefe e juiz dos brancos) Félix de Souza, mulato, baiano, semi-analfabeto, ex-oficial

de proa da Real Armada; ex-comandante (em 1800) da Fortaleza de S. João Batista do Ajudá; senhor patriarcal de seletos harém, do qual faziam parte princesas daomeanas que ele mandava educar na Bahia; pai de imensa prole (80!); fundador de dinastia de descendentes notáveis; faustoso anfitrião de príncipes europeus e viajantes ilustres que lhe gabavam a magnificência e a mesa farta...

2.5 — Competição Entre os Portugueses Metropolitanos e os Luso-Brasileiros no Tráfico Africano.

Não se conformavam o governo e os negociantes da Metrópole de verem tão lucrativa navegação nas mãos de uns poucos *nativos-americanos*. Mas, todas as vezes que chamaram a si a *proteção oficial* do tráfico, através de companhias de colonização e navegação, fracassaram redondamente. Assim aconteceu em 1649 com a Companhia Geral do Brasil, incorporada por judeus portugueses inspirados pelo Pe. Antônio Vieira; em 1682, com a Companhia do Estanco do Pará e Maranhão, que provocou a revolta de Bequimão (Beckmann); em 1693, com a Companhia Real da Guiné e das Índias; em 1723, com a Companhia da Costa da África (Corisco), finalmente,



O *Cormorant* destruindo os Brigues negreiros *Serca* e *Dona Anna*

em 1755, com a Companhia do Grão-Pará e Maranhão e em 1759 com a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, fundadas ambas sob os auspícios e interesse direto do Marquês de Pombal, durante o reinado de D. José I.

Destas duas últimas, ao que se sabe, a primeira, em 22 anos (1757 a 1779) de existência introduzira nos seus domínios apenas 2.738 cabeças e 6 crias, procedentes de Angola; e a segunda, em 17 anos (1760 a 1777) transportara da Costa da Mina para Pernambuco o total de 24.149 cativos, entre cabeças e crias. Não dispenso a Companhia do Grão-Pará e Maranhão senão de algodão, arroz, café, farinha de mandioca e couros, só pudera negociar com Angola; o que não sucedera com a Companhia de Pernambuco e Paraíba, que, além de possuir a cachaça e açúcar, dispunha de navios cujos capitães e mestres estavam, desde longa data, familiarizados com os sobas e feitores da Costa da Mina.

Companhias de economia mista, dirigidas por funcionários estatais apáticos — senão incompetentes ou corruptos — estavam fadadas ao fracasso. Os negociantes de Lisboa festejaram com um *Te-Deum* o decreto de 5 de janeiro de 1778 que mandava extinguir a primeira, enquanto a segunda, ao ser extinta pelo decreto de 8 de maio de 1780, estava insolvente, dando grande prejuízo às praças da metrópole...

2.6. — Secção Transversal em 1827

Excelente secção transversal representativa das atividades do transporte marítimo por ocasião do Primeiro Reinado nos oferece a leitura das *Notícias Marítimas* estampadas no primeiro número do *Jornal do Comércio* do Rio de Janeiro, publicado a 1º de outubro de 1827, quando o Brasil se encontrava em plena guerra contra as Províncias Unidas do Rio da Prata. De-la se deduz que de 22 veleiros mercantes que se achavam na Guanabara, angrariando carga e passageiros para se fazerem ao mar, 12 (54,5%) eram nacionais, 3 portugueses, 3 ingleses, 3

americanos e 1 francês. Dos 12 nacionais, 4 (um terço) eram de *longo curso*, destinando-se 1 para o Rio da Prata (Montevideú) e 3 para a costa ocidental africana (Angola e Benguela); estes últimos, evidentemente, para o tráfico de escravos. Os 8 restantes operavam na *cabotagem*.

“*Quem quisesse*” — rezam as notícias — quem quisesse carregar ou “*hir de passagem*” naqueles veleiros (em sua quase totalidade bergantins, para o que havia “*excelentes cômodos*”), deveria dirigir-se diretamente aos respectivos capitães, ou então, aos caixas dos navios, ou ainda aos consignatários ou aos corretores de navios. Ao que parece, esses últimos eram em número reduzidíssimo: só há menção (4 vezes repetida) dos Srs. Hudson & Weguelin, estabelecidos na Rua *Direita* (1º de Março) nº 136. Os demais agentes poderiam ser encontrados em pitorescos endereços do Rio antigo: no *canto de S. Pedro* (esquina da praia com a Rua de S. Pedro, hoje desaparecida), *Praia dos Mineiros* (início da Rua Visconde de Inhaúma), *Rua das Violas* (Teófilo Ottoni), *Praia do Peixe* (Cais Pharoux), rua detrás do Hospício, *Rua dos Pescadores* (Visconde de Inhaúma). Entre os consignatários, citam-se as firmas estrangeiras Samuel Clapp & Co., Boog, Pearson & Co., Hayworth & Co., Samuel Phillips & Co., Christini e Poncel, C. H. Melchert, James Birkhead, Dionísio Ozioste, etc., o que revela próspero comércio internacional — preponderantemente inglês — existente no Brasil.

Vê-se, também, por aquele jornal, que em 1827 era comum, no Rio de Janeiro, o fretamento-locação de navios estrangeiros, principalmente americanos: a Galera *Shylock* (lote de 400t. forrada e pregada de cobre) e o Bergantim *William Tell* (lote de 14.000 arrobas, forrado e encavilhado de cobre, novo e de muito boa construção), ambos americanos e *tramps*, na verdadeira acepção marítima da palavra, se ofereciam a *frete* para qualquer porto do mundo...

Mas era o fretamento-transporte que predominava: todos os veleiros,

ali mencionados, aceitando cargas e passageiros para diversos portos nacionais e estrangeiros predeterminados por seus capitães, por seus consignatários ou pelos caixas de suas parcerias marítimas.

É interessante observar-se que os navios que se destinavam aos portos do Sul aguardavam, para seguir viagem, a formação de um *comboi* (sic) ou frota para, sob a escolta de um ou mais navios de guerra, navegarem *em conserva* a fim de se protegerem contra possíveis ataques de corsários platinos. Finalmente, não menos curioso é o aviso da partida do Pacote inglês *Lord Melville* “em direitura a Falmouth, amanhã 2 do corrente; a mala será fechada hoje às 10 horas da noite”. A palavra *pacote* significando então *correio marítimo* (do inglês *Packetboat*), — o barco dos *pacotes*, isto é, das *encomendas* (colis), ou seja, da *mala postal* — e não, como hoje, qualquer navio de passageiro... O serviço de pacotes entre a Inglaterra e o Brasil havia sido criado pela Convenção de 1810, ratificada pela Carta de Lei de 26 de fevereiro daquele mesmo ano.

2.7 — Pormenores Operacionais da Navegação Afro-Brasileira

Declarava em 1781 o Dr. José da Silva Lisboa, futuro Visconde de Cairu, que naquela data, cinquenta embarcações “*entre corvetas e sumacas*” eram as que navegavam da Bahia para a África, das quais oito a dez na linha de Angola e as restantes para a Costa da Mina.

Pondo de lado, por inaceitável, a hipótese de aquele sábio baiano — o maior jurisperito em direito comercial marítimo da época, quer no Brasil como em Portugal — ter-se enganado na classificação dos navios, conclui-se que muitos dos veleiros usados na navegação afro-brasileira eram navios de guerra — *corvetas* — pertencentes à Coroa, possivelmente fretados *a casco nu* aos traficantes, que os aprestavam e tripulavam. Só assim se explica a provisão do Conde de Atouguia mandando “a terça e a quarta parte das em-

barcações, respectivamente de maior e menor arqueação (ficarem) livres para a praça e para os mais moradores da Bahia”, dest’arte, dispondo dos navios aquele Vice-Rei como se fossem propriedade sua...

Conhecidos na gíria marítima da época pelo apodo de *tumbeiros* — provavelmente pelo número excessivo de óbitos que geralmente neles ocorriam durante a tétrica *middle passage*, de infame memória — os veleiros mais freqüentemente usados no tráfico negreiro eram os bergantins, barcos ideais para a navegação afro-brasileira, quer pelo porte conveniente, quer pelas qualidades náutico-econômicas da armação, especialmente adequada aos ventos reinantes na travessia e cuja manobra requeria tripulação reduzidíssima.

A viagem durava trinta e cinco dias de Angola a Pernambuco, quarenta à Bahia e cinquenta ao Rio de Janeiro. Entre este porto e os de Angola mal chegavam os *tumbeiros* a fazer uma viagem redonda por biênio: assim, nos primeiros dez anos do século XIX sabemos que os navios negreiros *Feliz Eugênia*, *Nossa Senhora da Conceição* e *Santa Rita*, *Amizade* e *S. José Diligente e Protetor*, não foram a mais de vinte e três viagens, o que corresponde, em média, a vinte e um meses de viagem redonda por navio, ou seja, quatro meses de mar e dezessete de porto. A razão dessa longa estadia nos portos era a de, por vezes, aguardarem meses a fio, na costa africana, a *descida* dos negros do interior e, uma vez estes chegados, esperarem na *fila da precedência por antigüidade* sua vez de carregamento. Nos portos brasileiros tinham de angariar carga e passageiros para a África, após o longo período necessário aos reparos das obras vivas carcomidas pelo gusano ou tere-do dos mares tropicais, ao refrescamento do aparelho e, sobretudo, à limpeza de toda a sorte de dejeções e imundícies acumuladas nos porões, durante a travessia de retorno, pela carga humana ali amontoada.

Media-se essa carga em *peças*: *peça de escravo*, *peças da Índia* (de Cas-

tela) ou *peças do Brasil*. Nos contratos de fornecimento de escravos ou *asientos* a peça da Índia correspondia a um negro jovem, de sete quartas (ou palmos craveiros da vara) de altura. O palmo craveiro, também chamado palmo de goa, usado na construção naval, media 0,25m ou 10" inglesas; conseqüentemente, a altura padrão dos *asientos* era 1,75m ou 5'-10". Para determinar-se o vulto da carga em *peças da Índia*, somavam-se as alturas de todo o lote de negros — inclusive homens, mulheres e crianças — medidas em quartas, ou palmos craveiros, ou de goa, e dividia-se o resultado por sete; ou, então, se medidas em polegadas inglesas, por setenta.

Em certos *asientos* a unidade de medida adotada para a carga humana era a *tonelada*, definida como equivalente a 3 peças da Índia. Por este sistema, determinava-se o número de toneladas, dividindo a soma total das alturas por vinte e um ou duzentos e dez, conforme estas fossem medidas em quartas ou em polegadas inglesas.

Nos carregamentos para o Brasil contavam-se as *peças* pelo critério da idade. Assim:

- 1 *peça* = 1 bom escravo, de 18 a 35 anos;
- = 2 velhos, de 35 a 40 anos;
- = 2 *crias de pé*, de 4 a 8 anos;
- = 3/2 *moleções* ou *molecas*, de 8 a 18 anos.

Os maiores de quarenta anos eram rejeitados e as *crias de peito*, menores de quatro anos, não se contavam.

O número de *cabeças*, ou de escravos, ou de *negros*, excedia o número de *peças* em cerca de 60%.

Viu-se que, pelo alvará de 25 de janeiro de 1758, para pagamento dos direitos e do frete, adotava-se o critério das alturas: os mais altos que quatro palmos craveiros (1,00m) pagavam direitos e fretes por inteiro (3\$000 e 6\$000), os menores de 4 palmos craveiros, pela metade, e as *crias de peito* nada pagavam.

A carga máxima permitida em cada carregamento era regulada pela *Lei das Arqueações*, de 18 de março de 1684, segundo a qual sete ou cinco cabeças, em cada duas toneladas de arqueação, eram o máximo que os navios podiam receber, conforme as portinholas de que dispusessem, "pelas quais os negros pudessem comodamente receber a viração necessária". Nos *tween-decks*, plataformas ou bailéus que dividiam horizontalmente o espaço das cobertas — "podiam levar, por tonelada, cinco cabeças miúdas de idade e nomes de moleques"... três refeições e uma canada (1,4 litros) de água por dia para cada escravo, entrando os porões, para esse fim, no cálculo da capacidade dos tumbeiros. Medicamentos e bons tratos para os negros doentes; um capelão em cada viagem para dizer a missa e dar a extrema-unção aos moribundos. Multa de dois mil cruzados acrescida do dobro do valor dos cativos transportados e mais, além de degredo de dez anos na Índia, para os transgressores.

Nos tumbeiros ingleses do século XVIII, dos quais o *Brookes* — pertencente com oito outros ao armador James Jones, de Liverpool — era protótipo, os sexos e as idades eram separados por porões, e os negros eram agrilhoados, dois a dois, pelos tornozelos, concedendo-se a área de 5'-6" de comprimento e 16" de largura para cada escravo. Nos negreiros brasileiros, porém, pelo testemunho gráfico de Rugendas, o espaço das cobertas era mais liberalmente concedido, embora a promiscuidade fosse completa. Nota-se, também, naquela bem conhecida gravura, que apenas um ou outro recalitrante se acha acorrentado pelos tornozelos e que os doentes jazem em macas pendentes dos pés de carneiros.

Os oficiais e gente da tripulação dos veleiros eram reduzidos ao mínimo. Além do capitão ou mestre, havia o piloto e o contra-mestre. A princípio os navios levaram um capitão e um cirurgião, mas a lei de 7 de julho de 1831 acabou com essa exigência. Entre os oficiais de proa os mais importantes eram o carpinteiro e o calafate, pois deles dependia a segurança do barco.

Às vezes, ia a bordo, sem todavia fazer parte da tripulação, o *sobrecarga*, isto é, o representante do dono do navio para receber os fretes, ou do carregador para vender ou negociar suas mercadorias.

A tripulação era, homem por homem, escolhida a dedo e engajada pelo capitão ou mestre, que lhe ajustava a soldada, e a quem estava sujeita e obrigada a obedecer e cumprir suas ordens em tudo quanto fosse relativo ao serviço do navio. O capitão era o árbitro supremo no que se referia ao número, composição e obrigações dos tripulantes de seu navio. Jamais a regulamentação governamental deitou regras sobre a constituição, lotação e deveres das tripulações dos veleiros. O gênero dessa navegação não o permitia; com efeito, era perfeitamente facultado ao capitão ou mestre o uso de todo ou parte do aparelho, empregando ou não todas as velas, o que ele fazia a seu juízo, de acordo com as condições do tempo e o número e qualidade de seus homens.

Para o financiamento das expedições marítimas era muito usado o empréstimo de dinheiro a risco ou câmbio marítimo (os *bottomry bonds* dos ingleses, ou *le prêt à la grosse* dos franceses), operação creditícia em que o proprietário ou armador tomava dinheiro emprestado para a viagem obrigando-se a restituí-lo no vencimento, acrescido do prêmio, se e quando o navio e sua carga chegassem a bom porto no lugar convencionado. Perecendo o navio e a carga, pela fortuna do mar, desaparecia a obrigação do tomador de empréstimo. Registrou o Dr. José da Silva Lisboa, futuro Visconde de Cairu, em seu tratado de direito comercial marítimo, a seguinte fórmula da letra de risco, usada em seu tempo, na Bahia, na navegação da Costa da Mina:

“Bahia, de de 1803.	
Principal	\$
Prêmio a 5%	\$
	—
Total	\$

A trinta dias de vista, depois da chegada a salvamento ao porto desta cidade, ou a qualquer porto do Brasil, onde faça descarga vindo de volta da Costa da Mina, ou qualquer porto da África, o bergantim “invocação tal” para onde segue viagem com o mestre F., pagarei eu F. senhoria “ou interessado” que sou do casco e carga do mesmo bergantim, ou quem meus poderes tiver e efeitos receber, por esta minha única letra de risco ao senhor F., ou a quem seus poderes tiver, e esta me apresentar, a soma e quantia de\$, proveniente de\$ recebido do dito senhor em dinheiro (ou em tabaco e efeitos), para ajuda e aumento da carregação do dito bergantim, e pelo risco que nele vai correndo de mar, fogo, corsário e piratas, inimigos ou falsos amigos, e não de qualquer outra avaria, alijação, e morte de escravos, que isto tomo sobre mim; e lhe dou de avanço cinco por cento de prêmio, que nos ajustamos, que junto ao capital faz a dita quantia de “tanto” que pagarei sem dúvida alguma, no tempo de seu vencimento; e caso naufrague o dito bergantim (o que Deus não permita) ficará essa letra vencida *pro rata*; e não satisfazendo no seu vencimento, pagarei do tempo que exceder os juros da lei até seu real embolso; para o que obrigo meus bens presentes e futuros, dito bergantim, e sua carregação, etc.

Firma do recebedor”.

Note-se que 1803 ainda prevalecia o prêmio de 5%, valor permitido pelo alvará de 17 de janeiro de 1757, a propósito do qual, ponderava o Conde dos Arcos, 7º Vice-Rei do Brasil, ao Marquês de Pombal, em seu ofício de 4 de maio daquela ano; “*Não haverá quem, por tão pequeno interesse, haja de expor o seu cabedal aos riscos que justamente se consideram em qualquer de navegação*”. Tinha razão o vice-rei, porquanto, para a navegação da Costa da Guiné, a taxa de prêmio do empréstimo à grande aventura, corrente em França em 1681, era de 25 a 35%. É bem verdade que os riscos não eram idênticos nos dois casos. Seja como for,

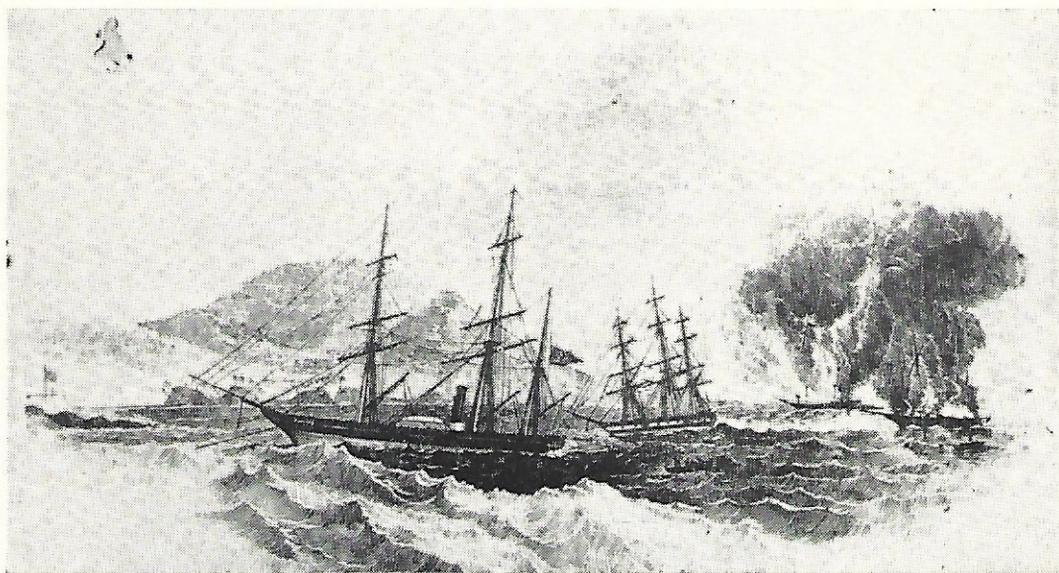
o fato é que a taxa de 5% resistiu, pelo menos oficialmente, meio século...

2.8 — *A Repressão ao Tráfico Africano e sua Repercussão Sobre a Marinha Mercante Brasileira. Fim da Navegação de Longo Curso a Vela.*

Violado impunemente, em 1553, o *tabu* da exclusividade portuguesa da navegação africana, pelos navios de S. M. britânica, a Rainha Maria Tudor, não tardaram os intrépidos marinheiros ingleses a penetrarem nos não menos exclusivos mares castelhanos das Índias Ocidentais, pondo, assim, em xeque as bulas papalinas que outorgavam aqueles privilégios às duas nações ibéricas. Em 1562, o Almirante inglês Sir John Hawkins, da heróica estirpe naval elizabetana, famoso por suas ousadas tropelias e rapinagens, apresara trezentos negros nas feitorias da Serra Leoa e tivera a petulância de os vender em São Domingos... Estava assim, inaugurada a era britânica do tráfico de escravos que por duzentos e cinquenta anos infestou de navios negreiros os mares das Caraíbas, o Golfo do México e os portos sulinos da América do Norte, dando lucros fabulosos aos armadores de Liverpool, Londres, Bristol e tantos outros centros marítimos do Reino Unido.

Fosse por motivos humanitários, fosse por interesses econômicos ou por mero cálculo político-imperialista ou, talvez, por todas essas razões juntas — “tão bem mescladas nesse cristianismo protestante que faz de cada súdito de S. M. britânica um *double* de cruzado e mercador” — passou a Grã-Bretanha, surpreendentemente, nos albores do século XIX, de inveterada e opulenta participante do tráfico (por cujos *asientos* muitas vezes se pautara sua política exterior, e a cujo serviço estiveram seus soberanos, seus ministros e sua marinha real), à mais devotada, pertinaz e intransigente campeã da causa dos negros...

Planejara a abolição eventual da escravatura pelo processo da extinção gradual do tráfico, a cujo serviço poria todo o peso do seu prestígio, a habilidade de sua diplomacia e o poderio de suas esquadras. Inventaria, para esse fim, “novo princípio de direito internacional” (Castlereagh): o de visita, busca e apreensão, em tempo de paz contra navios suspeitos, e uma “ficção de direito” (Antonio Paulino Limpo de Abreu): a equiparação do tráfico à pirataria... Concentraria, portanto, no Atlântico Sul grande número de navios da Real Armada e os empregaria em *cruzeiros* ao longo das rotas usuais dos



Aprisionamento e destruição de navios negreiros pelo navio *Cormorant*, à vista do Fiorde de Paranaguá

navios negreiros em alto-mar, ou ao longo das costas africanas e brasileiras, inclusive dentro dos mares territoriais, à caça dos entrelopos.

Estabeleceria, em posições estratégicas na África e nas Américas, tribunais marítimos especiais (*vice-admiralty courts*), para onde os cruzadores de S. M. Britânica conduziriam os navios por eles capturados, cujas tripulações, acusadas do crime de pirataria — sujeitas, portanto, à pena capital — seriam julgadas por uma comissão de representantes dos países interessados, a qual também conheceria das questões de direito marítimo (*admiralty law*) pertinentes à repressão do tráfico, tais como indenizações nos casos de apreensão injusta, etc.

Mas, para que todo esse plano se apoiasse em bases legais, seriam necessários tratados e convenções internacionais em que todas essas providências fossem reconhecidas e aceitas pelas nações interessadas. Sob pressão diplomática foi fácil consegui-lo, metódica e paulatinamente de Portugal em 1810, 1815, 1817, 1836 e 1842, e do Brasil em 1826, 1835 e, unilateralmente, pelo *Aberdeen Act* do Parlamento, de 8 de agosto de 1845. segundo o qual a Grã-Bretanha faria por sua conta exclusiva o combate ao tráfico, sujeitando aos tribunais marítimos britânicos, dentro de seus domínios, os navios com Bandeira Brasileira acumulados no tráfico e detidos por qualquer súdito de S. M. Britânica.

Em conseqüência de tais tratados e convenções — às vezes displicentemente assinados pelos Plenipotenciários e ratificados pelos governos português e brasileiro, sem avaliarem a seriedade dos compromissos assumidos e a gravidade de suas conseqüências — empenharam-se, de um lado a Grã-Bretanha, sistemática e pertinaz, com seus eficientes cruzadores, inexoráveis em suas visitas, buscas e capturas; e do outro os traficantes, agressivos e maliciosos, com seus navios negreiros tripulados por veteranos marinheiros, expertos, audaciosos e temerários, procurando por todas as artimanhas da profissão, iludir e furtar-se à perigosíssima

perseguição britânica. Nessa luta sem tréguas os traficantes levaram sempre vantagem, dela só desistindo em 1850-1856 quando o Governo Brasileiro decidiu cooperar com o britânico na extinção do tráfico.

Já em 1814 Lord Strangford, Ministro Britânico no Rio de Janeiro, escrevia ao Visconde de Castlereagh, Ministro dos Negócios Estrangeiros da Grã-Bretanha, que os habitantes da Bahia e daquelas partes onde o tráfico escravagista constituía o principal ramo do comércio, estavam desesperados diante das medidas tomadas pela Esquadra Britânica para a supressão daquele tráfico, as quais haviam provocado a ruína de muitas das principais firmas que o praticavam, produzida pelo apresamento de muitos de seus navios. A reação, porém, não se fez esperar. O comércio escravocrata se organiza e se aperfeiçoa transformando-se no maior negócio nacional, com uma rede de navios que ludibria o cruzeiro britânico, com estabelecimentos bem dirigidos na costa africana, e com agentes e capitalistas luso-brasileiros no Brasil.

Mas, “a tenacidade inglesa”, como escreveu Pereira Pinto, “não se fatiga e, se pela oposição de enérgicos embaraços parece ceder em certo momento, lá surge adiante, sempre exigente, sempre arrogante”. Entre 1837 e 1847 foram apresados pelo cruzeiro britânico, 634 navios. Só o *Xaxá Félix* de Souza perdera mais de trinta!

Recorreram, então os traficantes para um subterfúgio eficaz: a mudança de pavilhão... A Bandeira Brasileira foi deixando de ser usada, e foram-no cada vez mais a portuguesa, a espanhola e, finalmente a norte-americana. Os armadores de Nova Iorque, Providence, Boston, Salem e Portland, ou da Filadélfia e Baltimore que, por escrúpulos não quisessem fretar seus navios aos traficantes, vendiam-nos a cidadãos norte-americanos aqui residentes ou em trânsito, os quais, depois de obter de seu cônsul, uma *licença marítima* para viajar para a África, os fretavam aos traficantes brasileiros — provavelmente sob a modalidade de casco nu (*de-*

mise charter) — que os empregavam ostensivamente no transporte de mercadorias e carga para a costa africana como navios americanos. Depois de fazerem uma ou duas viagens sob a bandeira americana, mas com tripulações brasileiras, eram esses navios entregues na costa africana ao dobro do preço que pagaram na véspera.

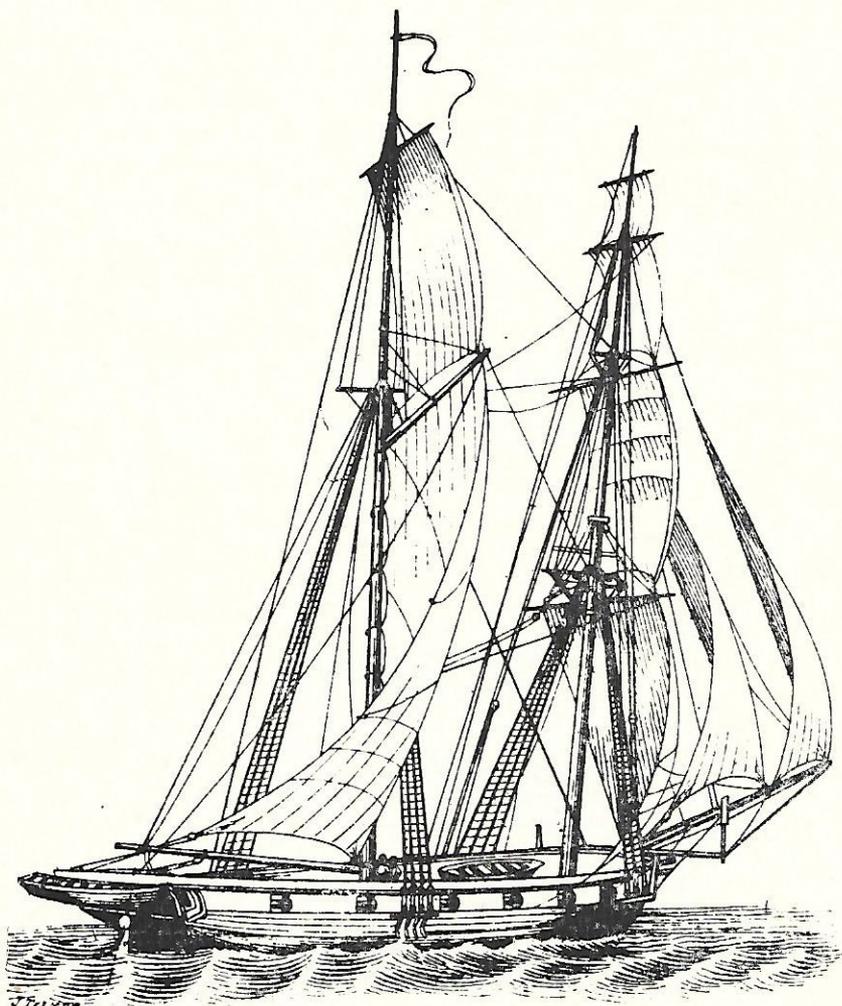
É que os Estados Unidos jamais reconheceram o direito de visita e busca em seus navios mercantes por navios de guerra estrangeiros, e a bandeira americana era, assim, respeitada pelos cruzadores britânicos...

E, desta forma, nossos veleiros foram sendo suprimidos da navegação

africana até desaparecerem dela por completo, de 1852 em diante.

2.9 — *Navegação de Cabotagem a Vela.*

Depois de tentar, sem grande êxito, as linhas internacionais de Portugal, Norte América e Rio da Prata, principalmente esta última, onde francamente imperou durante certo período (antes de lá terem chegado as linhas marítimas européias) nossa Marinha Mercante a vela procurou sobreviver no comércio da cabotagem entre nossos portos, que ainda era reservada à Bandeira Brasileira, embora de modo defeituoso e falho, conforme se lê no



O Patacho

Regulamento das Alfândegas e Mesas de Rendas, aprovado pelo Decreto de 22 de junho de 1836, onde o assunto era assim tratado:

“Art. 307 — Os gêneros e mercadorias de produção e manufatura nacional, e os estrangeiros, que já tenham sido despachados para consumo de uns para outros portos dele em barcos brasileiros; se o forem em barcos estrangeiros, serão havidos e tratados como estrangeiros, de novo importados no Império, ficando sujeitos a direito de consumo, e a embarcação que os trouxer, à multa do Art. 160, por falta de manifesto.

Art. 308 — Só serão qualificados brasileiros os barcos constituídos no Império e os cascos estrangeiros, que já se acham como propriedade brasileira, cujos proprietários e comandantes forem cidadãos brasileiros”.

Pelo Art. 309 os navios estrangeiros só podiam fazer o comércio de cabotagem em caso de guerra externa ou interna, o que se tornava arriscado e, mesmo assim, a permissão seria dada com a responsabilidade das autoridades que tal concessão fizessem. De for-

ma nenhuma, portanto, era livre a cabotagem.

Na pequena cabotagem, lugar proeminente tiveram e, até hoje têm tido, os magníficos veleiros do Recôncavo e dos litorais baiano, pernambucano e cearense, excelentes embarcações, produtos da arte de construção naval indígena aperfeiçoada pelos ensinamentos dos proficientes mestres carpinteiros navais portugueses dos tempos coloniais.

À grande cabotagem dedicaram-se os veteranos da navegação de longo curso africana, destacando-se entre os armadores o Conde Pereira Marinho, da Bahia, com seus famosos patachos *Marinho I*, *Marinho II* e muitos outros do mesmo nome, conhecidíssimos em toda nossa costa no último quartel do século XIX, desde o Rio Grande do Norte até o Rio Grande do Sul, que percorriam, levando o sal e o açúcar nordestinos e trazendo o charque gaúcho. Mas, com a intensificação da navegação a vapor, a navegação a vela foi perdendo sua clientela, caindo aos poucos em desuso, até vir a desaparecer por completo — salvo no campo esportivo — nos primeiros anos da República.

Estava, assim, encerrado o período heróico e romântico da história de nossa Marinha Mercante.

