



Vicissitudes de um império oceânico: o recrutamento das gentes do mar na América portuguesa (séculos XVII e XVIII)

Luiz Geraldo Silva

Graduado em História pela Universidade Federal de Pernambuco, Mestrado em História do Brasil pela mesma Universidade e Doutorado em História Social pela Universidade de São Paulo. É Professor Adjunto da Universidade Federal do Paraná e tem experiência na área de História, com ênfase em História do Brasil Colônia.

RESUMO

Analisa-se aqui práticas e concepções referentes ao recrutamento da gente do mar na América portuguesa entre os séculos XVII e XVIII.

PALAVRAS-CHAVE: RECRUTAMENTO – GENTE DO MAR – AMÉRICA PORTUGUESA

ABSTRACT

This article focus on the practices and the notion about seamen conscription in Portuguese America through seventeen century to eighteen century.

KEYWORDS: IMPRESSMENTS – SEAMEN – PORTUGUESE AMERICA

I

A constituição do império marítimo português entre os séculos XV e XVII implicou na criação de uma vasta rede de rotas marítimas que vinculava suas várias partes entre si. De Nagasaki e Manila, no Pacífico, até Goa e Ormuz, no Índico, e daí até Sofala, na costa oriental africana, passando por Angola e pelo Brasil, no Atlântico Sul, até chegar à Europa, os portugueses controlavam um conjunto significativo de feitorias e fortes, além de integrarem ao seu sistema mercantil, com centro em Lisboa, os resultados da agricultura comercial levada a efeito na América. Sua navegação oceânica, responsável pela integração dos sistemas atlântico e índico de colonização, constituía aspecto vital de reprodução de suas redes comerciais e de seu sistema tributário – em boa medida, após o século XVI, baseado na sisa, “imposto geral sobre a compra e a venda de qualquer espécie de bem e de mercadoria”, na definição de Alencastro. Graças à sisa, as receitas obtidas no trato d’além-mar já ultrapassavam um terço dos tributos captados pelo Erário Régio por volta de 1520. Finalmente, é importante ressaltar que diferentes organizações político-administrativas foram montadas nas distintas partes deste vasto “império onde o sol nunca se punha”, no dizer de Hespânia e Santos. Por um lado, como no Brasil e nos arquipélagos atlânticos impunham-se as chamadas “soluções oficiais de domínio” (capitanias donatárias, organização municipal, feitorias-fortalezas) e, por outro lado, como ocorre na Índia, na Insulíndia, na China e no Japão, prevalecem



Luiz Geraldo Silva

as “estratégias informais de domínio” (contratos informais e regimes de autogoverno associados com instituições locais e preexistentes).¹

Aparentemente, no âmbito do império lusitano, a sustentação das práticas militares e do transporte de coisas e pessoas sobre as águas do Pacífico, do Índico e, sobretudo, do Atlântico decorria da ação de uma plêiade de bravos marujos, os quais pareciam, desde a formação do Reino, no século XIII, predestinados à execução das lides marítimas. Contudo, esse quadro epopéico de mares nunca dantes navegados, em boa medida construído pela historiografia nacionalista portuguesa, vem sendo paulatinamente superado.

Talvez tenha sido Boxer, ainda na década de 1960, quem primeiro ressaltou as agruras portuguesas em termos de recrutamento de marinagem. “Nalguns aspectos”, diz o historiador britânico, “o mar desempenhou certamente um papel mais importante na história de Portugal do que qualquer outro fator isolado. Mas isto não significa que os portugueses fossem mais uma raça de marinheiros aventureiros do que uma raça de camponeses ligados à terra”. Ainda conforme Boxer, no Portugal dos séculos XV e XVI “as ocupações marítimas ... podem apenas ser consideradas limitadas, fragmentárias e intermitentes em comparação com o permanente trabalho agrícola nos campos”. Mais recentemente, o historiador português João Marinho dos Santos destacou, nessa mesma direção, que havia nos quatrocentos português um peso relativo “do grupo dos pescadores e dos mareantes” e que “os frutos do mar e os serviços de transporte marítimo e fluvial concorriam então para o reforço da economia nacional”. Todavia, para ele, este aspecto “não deve ser

relevado ao ponto de, inadequadamente, se afirmar que Portugal era um *país de marinheiros*. Se o fosse não se compreenderia muito bem, por exemplo, como esclarece Gomes Eanes de Zurara na *Crônica da tomada de Ceuta por el-rei D. João I*, que o contingente de combatentes de 1415 não suportasse o ‘enfadamento do mar’ e que todo o seu interesse fosse regressar o mais depressa possível para casa” [Grifos no original]. Com efeito, o recrutamento de marujos em Portugal processou-se em muitos casos no interior do Reino, entre populações camponesas que nunca tinham visto um navio. Vai daí a mobilização centrada no espírito de reconquista que marcou o ataque militar e marítimo a Ceuta, no Norte da África, em 1415 – o qual é considerado pela historiografia o marco inicial do processo de expansão marítima. Neste, por um lado, a noção tradicional de “honra”, baseada no espírito da reconquista e na emulação de um sentimento nacional, e, por outro lado, a noção moderna de “proveito” – baseada nos cálculos de lucros decorrentes do saque e da rapina – animaram populações camponesas, não afeitas à guerra e ao mar, a se lançarem naquela jornada. A anedota dos marinheiros de João Homem, narrada e contextualizada por Boxer, ilustra bem como a Marinha portuguesa foi forçada a contar com gente que nada sabia das lides marítimas para completar suas tripulações. Este fato, aliás, é aqui referido em relação a mais importante rota levada a efeito pelos portugueses no século XVI, ou seja, a carreira da Índia:

Já em 1505, estavam a ser recrutadas para servirem na carreira tripulações completamente inexperientes, como exemplifica a anedota contada pelo cronista Castanheda acerca dos marinheiros rústicos de João Homem. Esses campônios não sabiam distinguir bombordo e estibordo ao largarem do Tejo, e só conseguiram

¹ Sobre a navegação no império português, ver BOXER, Charles R. *O império colonial português (1415-1825)*. Trad. Inês Silva Duarte. Lisboa: Edições 70, pp. 69-74, 203-223; a noção de “império oceânico” e a proposição de problemas decorrentes dos diferentes arranjos administrativos concernentes a cada uma de suas partes são aspectos tratados por HESPANHA, A. Manuel e SANTOS, Maria C. dos. Os poderes num império oceânico. In: HESPANHA, A. M. (Coord.). *História de Portugal*. (vol. 4). Lisboa: Editorial Estampa, 1998, pp. 351-366; as análises sobre os sistemas Índico e atlântico e sobre a sisa estão contidas em ALENCASTRO, Luiz Felipe de. A economia política dos descobrimentos. In: NOVAES, Adauto (Org.). *A descoberta do homem e do mundo*. São Paulo: Cia. das Letras, 1998, pp. 196-204.



Navegador 5 – Vicissitudes de um império oceânico

quando foi atada uma réstea de cebolas num dos lados do navio e uma réstea de alhos no outro. 'Agora – disse ele ao piloto – diz-lhes que virem o leme na direção das cebolas ou na dos alhos e eles depressa compreenderão'.²

Definitivamente, Portugal não dispunha de contingentes humanos suficientes nem de considerável número de navios para suprir as demandas próprias de um império oceânico. Isso vale principalmente para a maior, mais longa e mais arriscada rota oceânica então existente, a chamada “carreira da Índia” – isto é, a viagem de ida e volta entre Portugal e o Estado da Índia. Em primeiro lugar, entre os séculos XVI e XVII, tratava-se de uma longuíssima viagem: em média levava-se de seis a oito meses para vencer o percurso na ida ou na volta. Ou seja, uma viagem de ida e volta entre Lisboa e Goa durava, também em média, cerca de um ano e meio de sofrimentos e privações. A monção de sudoeste, que começava a soprar na Índia no princípio de junho, fechava todos os portos da região de fins de maio a setembro. Assim, os navios que partiam de Lisboa com destino a Goa iniciavam sua jornada geralmente na segunda quinzena de março ou nos primeiros dias de abril, de modo a contornarem o Cabo da Boa Esperança em julho e chegarem são e salvos, se tivessem sorte, em setembro ou outubro. Muitos, porém, só conseguiam aportar em novembro ou dezembro. Na carreira, eram utilizados carracas e galeões nos séculos XVI e XVII e fragatas no século XVIII. As carracas eram navios mercantes largos, altos, e pesadamente construídos, com grandes castelos de popa e proa. Contudo, eram embarcações apenas levemente armadas. Os galeões, por sua vez, eram mais compridos e estreitos, com compartimentos mais modestos e moderados. No entanto, tratava-se de

navio fortemente armado. A rigor, foi o galeão de três mastros que deu azo às pretensões portuguesas de dominar territórios marítimos no Índico e no Pacífico. Os juncos chineses e malaios eram infinitamente mais rápidos que os galeões, mas longe estavam de competir com estes em poder de fogo.³

Por outro lado, é fato que a carreira da Índia ceifava muitas vidas. Como os navios andavam juntos em frotas de quatro, cinco ou mais embarcações, os poucos dados sobre mortalidade na viagem de Lisboa a Goa foram obtidos em função dos comboios, e não com base em navios específicos. Assim, sabe-se que em 1571 a frota de Diogo Couto havia saído de Lisboa com 4.000 homens e que apenas 2.000 pessoas haviam chegado à Índia. Conforme outros cálculos que consideraram comboios menores, sabe-se que em apenas seis anos, isto é, de 1629 a 1634, dos 5.228 soldados que deixaram Lisboa em direção a Ásia, apenas 2.495 chegaram em Goa vivos. Em boa medida isso decorria de má nutrição, falta de higiene e de certos hábitos, como a recorrência a práticas terapêuticas baseadas na flebotomia e nos purgantes. Tais métodos, aliados à superlotação dos navios, às condições insalubres e a falta de proteção contra o frio glacial ou o calor tropical, elevava a taxa de mortalidade desproporcionalmente. Assim, morria-se com freqüência de disenteria, tifo e escorbuto.⁴

Essa carnificina marítima era levada a efeito no âmbito de um Reino cuja capacidade de prover homens e navios era bastante limitada. Nessa direção, sabe-se que a população portuguesa, de acordo com um censo de 1527, oscilava entre um milhão e um milhão e quatrocentos mil habitantes. Calcula-se, por outro lado, que no século XVI saíam de Portugal cerca de 2.400 pessoas por ano em direção ao Brasil e, sobretudo,

² Cf: BOXER, C. R. *Op. cit.*, pp. 35-36; SANTOS, João Marinho dos. A expansão pela espada e pela cruz. In: NOVAES, A. (Org.). *Op. cit.*, p. 152.

³ Cf: BOXER, C. R. *Op. cit.*, pp. 203-205; LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a carreira da Índia*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1968, p. 140.

⁴ Cf: BOXER, C. R. *Op. cit.*, pp. 215-6.



Luiz Geraldo Silva

com destino a Goa, as quais eram, em sua maioria, homens válidos, jovens e solteiros. Por comparação, sabe-se que nas nações dominadas por Castela, e que formam aquilo que hoje se chama de Espanha, havia uma população avaliada em 7 ou 8 milhões de pessoas por volta de 1570, mas a média de emigrantes espanhóis para a América era inferior a mil pessoas por ano. Assim, Portugal cobrava uma alta taxa do imposto de sangue aos seus habitantes de modo a manter seus domínios na Ásia, na África e na América, o que remete à questão de como a Marinha portuguesa procedia no recrutamento de contingentes humanos para além da capacidade do Reino de provê-los.⁵

As carracas e galeões dos séculos XVI e XVII contavam com tripulações de 120 a 130 pessoas, entre marinheiros experimentados e grumetes. Além disso, transportavam passageiros civis, como os comerciantes de especiarias e seus empregados, além de funcionários da Coroa, padres e soldados – muitos soldados. Em média, contava-se de 600 a 700 passageiros a cada viagem, e por isso aqueles navios assemelhavam-se a verdadeiras cidades flutuantes. Contudo, a maior dificuldade da Armada e da Marinha Mercante portuguesa era providenciar marinheiros em número suficiente. Mediante expedientes variados, procurava-se suprir tais demandas. Assim, desde o século XVI, mas sobretudo entre os séculos XVII e XVIII, sabe-se que muitos escravos negros – africanos ou nascidos em Portugal – foram empregados nos navios da carreira da Índia. Como revela Saunders, muitos deles – senão a maioria – eram de propriedade de marujos recrutados pela Marinha portuguesa. Empregando seus escravos nos navios, os marujos acabavam por perceber seu salário e o salário de seus cativos. Desse modo, eles viam aumentar seus rendimentos pecuniários além de serem poupados de trabalhos pesados execu-

tados a bordo, os quais acabavam por ficar a cargo dos escravos. Do ponto de vista das autoridades portuguesas, o expediente de empregar escravos acabava sendo encarado como um meio normal e corrente de suprir lacunas na tripulação. Em 1559, o navio *Águia*, que fazia a carreira da Índia, “só se salvou de naufragar no canal de Moçambique devido aos esforços feito pelos negros que estavam a bordo”. Funcionários da Casa da Índia declararam em 1712 que muitos navios da carreira não teriam alcançado Portugal “se não fosse o trabalho contínuo dos escravos negros que vão neles”. Em 1738 o Vice-Rei da Índia, D. Pedro de Mascarenhas (1732-1740), afirmou que quando não havia escravos provenientes de Moçambique nos galeões estes não podiam navegar. Segundo ele, os escravos negros eram empregados nos navios “como trabalhadores no convés realizando o trabalho duro, como acontece geralmente”.⁶

Ao mesmo tempo, a navegação marítima portuguesa interna ao Índico e ao Pacífico passou a empregar um número considerável de marujos asiáticos desde o século XVI, e os poucos brancos que restaram nos navios ocupavam as posições superiores ou as funções de soldados ou artilheiros. Calcula-se que o número de marinheiros disponíveis no Estado da Índia em inícios do século XVI nunca tenha sido superior a 400 pessoas – um número desprezível considerando as demandas de todas as frotas que partiam de Lisboa a Goa, e vice-versa. Do mesmo modo, como se verá adiante, apelar-se-á para este recurso na América portuguesa entre os séculos XVII e XVIII: marujos foram aqui recrutados primeiro para suprir demandas da carreira da Índia, depois para suprir a Marinha Real portuguesa na Europa. Finalmente, muitos marinheiros foram incorporados às forças navais para servir na própria América, notadamente nas guerras luso-

⁵ Cf. *Idem*, p. 70.

⁶ Cf. BOXER, C. R. *Op. cit.*, pp. 212-213; SAUNDERS, A. C. de C. M. *História social dos escravos e libertos negros em Portugal (1441-1555)*. Trad. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1994, pp. 32, 195, 207-208.



Navegador 5 – Vicissitudes de um império oceânico

espanholas levadas a efeito no Sul do Brasil durante a segunda metade do século XVIII. Recrutar marujos entre africanos, asiáticos e, depois, entre habitantes da América portuguesa constituía, pois, prática que concorria para a manutenção de um império talassocrático que, paradoxalmente, não dispunha de um considerável contingente de pessoal marítimo em seu próprio domínio terrestre europeu.⁷

Antes, porém, de analisar as práticas do recrutamento para a Armada portuguesa levadas a efeito na América, cabe verificar como, à mesma época, outras nações europeias procediam no recrutamento de pessoas para completar as guarnições de seus barcos de guerra e de comércio.

II

A manutenção dos impérios coloniais nascentes nos séculos XV e XVI – o espanhol e o português – bem como dos impérios florescentes no século XVIII – holandês, inglês e francês – dependeu das modalidades de práticas referentes ao recrutamento da gente marítima implementadas por suas Marinhas Mercantes e de Guerra. Como afirma Vázquez Lijó, todas as armadas europeias, sem exceção, tiveram dificuldades no recrutamento e na reposição de marinheiros em seus barcos. Esse problema também afetou as Marinhas Mercantes e mesmo os navios de corsários, uma vez que todos competiam pela escassa oferta existente no mercado de marujos. Ademais, ao longo do período moderno, o problema da falta de marinhei-

ros revelou uma tendência crescente. Se nos princípios da navegação oceânica ocidental, isto é, após o século XV, havia grandes dificuldades em completar guarnições de navios em decorrência da escassez de população marítima, depois, no século XVIII, a natureza do mesmo problema era outra: o número e as dimensões das frotas de guerra e mercantes chegaram a níveis até então sem precedentes, demandando um número cada vez mais expressivo de marinheiros.⁸

As Marinhas de Guerra dos vários países europeus da época moderna lograram obter marujos por três vias principais: a inscrição marítima – apenas adotada por Portugal e no Brasil no século XIX –, as inscrições voluntárias e o recrutamento forçado. Considere-se neste primeiro momento as duas últimas formas de obtenção de marinhagem. A Rússia, que nunca teve uma frota mercante considerável, deu grande ênfase à constituição de sua Marinha de Guerra após o século XVII. Seus problemas de marinhagem foram equacionados, de uma ou de outra forma, através do recrutamento forçado, o qual compreendeu não apenas gente marítima, mas também populações camponesas recrutadas no interior – como também ocorrera, como se viu, no caso de Portugal. Suas forças de mar foram, ademais, completadas por um recurso comum entre os Estados senhoriais da época moderna, qual seja, o engajamento de mercenários. Vários marujos de diversas origens que serviam no Báltico adentraram na Marinha russa a soldo, bem como vários marinheiros profissionais gregos que, graças as incursões de navios russos pelo Mediterrâneo, também passaram a completar aquelas tripulações.⁹

⁷ Cf. BOXER, C. R. *Op. cit.*, pp. 72-73.

⁸ Cf. VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel. *La matrícula de mar y sus repercusiones en la Galicia del siglo XVIII*. (Tese de Doutorado em História). Santiago de Compostela: Universidad de Santiago de Compostela, 2005, p. 35.

⁹ Cf. VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel. *Op.cit.*, p. 36; sobre a adoção da inscrição marítima no Brasil Império, ver SILVA, Luiz Geraldo. *A faina, a festa e o rito*. Uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (Sécs. XVII ao XIX). Campinas: Papirus, 2001, pp. 199-232 e, principalmente, SILVA, Luiz Geraldo. *Pescadores, militares e burgueses*. Legislação pesqueira e cultura marítima no Brasil (1840-1930). (Dissertação de Mestrado). Recife: UFPR, 1991; uma análise marxista sobre o emprego de mercenários ao longo do Antigo Regime pode ser encontrada na obra de síntese de ANDERSON, Perry. *Linhagens do Estado absolutista*. Trad. João Roberto Martins Filho. São Paulo: Brasiliense, 1985, pp. 29-33; abordagem diferente desse problema, centrada numa reinterpretação dos conceitos weberianos de "monopólio da violência" e "monopólio da tributação", foi realizada por ELIAS, Norbert. *O processo civilizador*. (Vol. II: Formação do Estado e civilização). Trad. Trad. Ruy Jungmann. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1993, pp. 87-190.



Luiz Geraldo Silva

Na Holanda – talvez a mais importante potência marítima emergente no século XVII – a Marinha de Guerra preveniu-se de problemas com as equipagens impondo regras aos navios mercantes e impedimentos aos marujos do Reino. Assim, na primavera e no verão, os marinheiros holandeses não poderiam se desvincular de suas tripulações. Contudo, aqueles que obtinham recursos econômicos nas suas viagens poderiam ficar de fora das equipagens ao longo dessa época do ano. Depois da primavera, finalmente, podiam escolher navios e destinos que melhor lhes aprouvessem. Ao mesmo tempo, a Marinha de Guerra holandesa impunha às frotas mercantes e baleeiras desde pelo menos o século XVII a determinação de apenas navegarem após terem contribuído com o que então se chamava “o quinto homem”. Isto é, um marujo a cada cinco membros das tripulações pesqueiras e mercantes seria recrutado pela Armada, a qual apenas abriria mão dessa cota humana caso recebesse o valor monetário a ela equivalente.¹⁰

A Marinha inglesa era um modelo e uma exceção no contexto europeu do período moderno, e por várias razões. Em primeiro lugar, destaque-se seus contingentes expressivos, os quais ostentam números fabulosos sobretudo em momentos de guerra. Ao longo da Guerra dos Sete Anos (1756-1763), por exemplo, a Armada britânica conseguiu recrutar cerca de 200 mil homens, coisa impensável para qualquer Armada europeia no século XVIII. Em segundo lugar, é notável o fato de que a maior parte dos marujos lotados em seus barcos de guerra neste mesmo século era formada por voluntários, e não por recrutados à força. Isso certamente refletia o equilíbrio entre os chamados “comandantes-cavalheiros” – isto é, gente da nobreza que ascendia aos altos postos do oficialato sem passar pelo treinamento de marujo – e os comandantes “*taraulins*”, ou seja, aqueles que, tendo origens sociais entre cama-

das sociais inferiores, geralmente de artesãos, logravam atingir os altos cargos da Marinha Real começando a carreira como grumete. A opinião crescente entre os homens de Estado ingleses em torno da “presente controvérsia entre os cavalheiros e os *taraulins*” foi bem sintetizada pelo Marquês de Halifax, em 1694. Segundo ele, tal controvérsia acenava para a questão de se saber dentre quais “tipos de homens os oficiais da frota devem ser escolhidos”. Sua resposta a ela foi enfática: “deve haver uma mistura na Marinha entre cavalheiros e *taraulins*”. Enquanto Espanha e Portugal continuavam a fechar as portas do oficialato às camadas populares, recrutando seus oficiais apenas entre a aristocracia, a Inglaterra logrou compor, e desde fins do século XVII, sua oficialidade com pessoas egressas tanto da nobreza como do terceiro estado, favorecendo, assim, a competição e o alistamento voluntário.¹¹

Contudo, na prática, a Marinha inglesa precisou recrutar forçados como qualquer outra Marinha de Guerra do período moderno, mormente em períodos de guerra. O chamado *impressment*, ou recrutamento obrigatório, foi levado a cabo tanto no mar como na terra. Havia, porém, uma nítida preocupação de recrutar pessoas que tivessem alguma experiência náutica. Em terra, havia o *Impress Service*, que operou igualmente em vias fluviais principais e secundárias, o qual era gerenciado por um conselho ou tribunal da Armada, o chamado *Navy Board*. Curiosamente, este serviço, a despeito de seu nome, também foi responsável pelo recrutamento de voluntários. Um aspecto importante do sistema de recrutamento forçado inglês diz respeito ao fato de que ele se processava por distritos (*impress district*). No princípio, cada condado era um distrito, dentro do qual mandava um capitão ou comandante com um certo número de tenentes às suas ordens. O quartel, base das operações,

¹⁰ Cf: VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel. *Op.cit.*, p. 37.

¹¹ Cf: VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel. *Op.cit.*, p. 37; ELIAS, Norbert. Estudos sobre a gênese da profissão naval: cavalheiros e *taraulins*. *Mana*. Vol. 7, nº 1, abril, 2001, pp. 89-116.



Navigator 5 – Vicissitudes de um império oceânico

se estabelecia em alguma pousada próxima ao porto ou nos subúrbios portuários. Era neste ponto que se alojavam os voluntários e se vigiavam os obrigados. Ademais, o sistema de recrutamento obrigatório determinava que alguns indivíduos deveriam ser protegidos. Nesta categoria achavam-se os marinheiros de barcos mercantes e os pescadores, categorias que perfaziam um grupo de quase 15 mil pessoas em 1741 e de cerca de 50 mil homens em 1757. Finalmente, é fato que a opinião pública constituiu outro fator que fizera o recrutamento forçado declinar na Inglaterra em favor do sistema baseado no voluntariado. Ao longo da Guerra dos Sete Anos, o *impressment* inglês foi duramente criticado pelos magistrados e pela opinião pública, aspecto que levou a Câmara dos Comuns a votar projeto de lei – rechaçado pela Câmara dos Lordes, é verdade – conforme o qual os mandatos de *há-beas-corpus* deveriam ser extensivos aos *pressmen*. Até o século XIX tal sistema foi completamente obstaculizado pelas autoridades civis inglesas.¹²

As Armadas da Espanha e, principalmente, da França lograram práticas diferenciadas em termos de recrutamento da gente do mar após inícios do século XVII. Refere-se aqui ao sistema de inscrição marítima, o qual foi adotado naqueles países, após 1620, dentro dos projetos de remodelação das forças navais levados a efeito pelos poderosos Ministros Olivares e Richelieu. Tal sistema consistia em ordenar o registro obrigatório de todos os jovens e adultos masculinos existentes num distrito costeiro. A cada distrito correspondia um corpo de marinheiros para a Armada nacional. Ao passo que na França tal sistema foi mantido e sucessivamente modificado ao longo dos séculos XVII e XVIII, na Espanha a inscrição marítima fracassou ainda no século XVII, sendo retomado apenas no século XVIII de acordo com o modelo redefinido e melhorado pela experiência francesa. Por outro lado, este mesmo tipo de sistema de recrutamento foi ado-

tado por muitas outras Armadas européias ao longo do século XVII. Uma das primeiras a fazê-lo, em 1634, foi a Marinha sueca. Na segunda metade do século XVII, a Dinamarca também adotou o sistema de inscrição marítima, incrementando-o com soldos atraentes. Os resultados, porém, não foram satisfatórios, uma vez que a dispersão geográfica dos alistados determinou um ritmo lento de mobilização de efetivos. Em mais de uma circunstância, a Marinha dinamarquesa se viu em apuros pela falta de gente em quantidade e qualidade suficientes para repelir ataques – mormente perpetrados pelos ingleses – em seu território costeiro. Em Portugal, por sua vez, a inscrição marítima foi adotada ao tempo em que o velho reino esteve submetido ao domínio dos Habsburgos espanhóis (1580-1640). A primeira ordem de Felipe II referente à inscrição marítima foi emitida a 31 de outubro de 1625, e fora extensiva a todos os mareantes existentes na Península Ibérica. Contudo, os registros da inscrição de mareantes e pescadores portugueses determinados pelos próprios governantes do reino datam apenas de 1708, isto é, ao tempo do reinado de Dom João V (1706-1750). Mas estes foram, então, fruto de uma decisão circunstancial, decorrente de necessidades de defesa por ocasião da Guerra de Sucessão Espanhola (1702-1713). Ademais, o decreto de 1708, embora determinasse o alistamento de todos os pescadores e barqueiros portugueses com idade até 60 anos, não visava a preencher os quadros da Marinha, mas sim das forças terrestres. A prática de inscrição marítima nos moldes da que era levada a efeito na Espanha e na França desde o século XVII, isto é, voltada para reposição de marinheiros na Armada, só tem efeito em Portugal pelo determinado no decreto de 3 de maio de 1802, conforme o qual declarava-se a liberdade de pesca em alto-mar e na costa e a obrigação dos mestres de embarcações de registrar suas embarcações e o número de tripulantes e de aparelhos de pesca exis-

¹² Cf: VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel. *Op.cit.*, pp. 37-40.



Luiz Geraldo Silva

tentes em cada uma delas. Finalmente, o decreto de 6 de novembro de 1830 aperfeiçoou o de 1802 e aboliu práticas feudais ainda existentes no litoral luso. Refere-se aqui ao fato de este último decreto ter finalmente abolido as regras medievais que determinavam encargos senhoriais que gravavam a pesca e os pescadores do reino – dízimos e primícias sobre o pescado.¹³

Como se verá adiante, o recrutamento forçado da gente do mar de modo a suprir os navios mercantes e da Armada portuguesa constituía uma realidade duramente vivida pelas populações marítimas e fluviais do Brasil desde, pelo menos, o século XVII. Sobretudo depois de 1672, os navios da carreira da Índia aportavam na Cidade da Bahia não apenas para fazer comércio ilegal, ou para buscar água e víveres de modo a seguir viagem ao Oriente. Sua presença na América portuguesa visava, antes de tudo, a completar suas tripulações com marinheiros ali recrutados.

III

Na década de 1960, José Roberto do Amaral Lapa empreendeu aquilo que ele denominou “uma das partes mais afanosas de nossa pesquisa”, a qual consistia na elaboração de “quadros demonstrativos do movimento de alguns dos navios portugueses da Carreira da Índia que se dirigiram a Bahia”. Não se tratava de um levantamento preciso, evidentemente, pois as fontes disponíveis longe estão de espelhar os movimentos efetivos da rota que ligava Lisboa a Goa, passando pelo porto de Salvador na ida ou na torna-viagem. Mesmo assim, o Professor Lapa conseguiu detectar 253 registros de passagem de embarcações da carreira da Índia pelo porto em questão entre os anos

de 1503 e 1799. Na verdade, como demonstrou Roquinaldo Ferreira, a passagem das carracas e dos galeões da carreira da Índia pelo porto de Salvador refletia laços comerciais que uniam diferentes partes do império português em torno do comércio ilegal de produtos orientais – notadamente da chamada “fazenda de negro”. Esta, produzida no Oriente, era adquirida ilegalmente por comerciantes instalados na América portuguesa e utilizada como moeda de troca na África para compra de escravos. “O comércio gerado pelas naus da Índia”, diz Ferreira, “transformou Salvador num centro de distribuição de mercadorias asiáticas para todo o Atlântico Sul ... A importância de Salvador era tamanha que os negociantes do Rio enviavam seus navios até a Bahia para adquirir as fazendas asiáticas” – as quais, posteriormente, eram levadas a portos africanos para o “resgate” de escravos.¹⁴

Não por acaso, inúmeras foram as leis que tentaram, desde o século XVI, impedir formalmente a passagem da carreira da Índia pelo porto de Salvador. Já em 1565 proibiu-se que navios da carreira invernassem no Brasil na ida ou na volta. Estas medidas são reiteradas ao longo do século XVII, como ocorre em 1635, 1664 e 1668. Para além do comércio ilegal que aquelas invernadas proporcionavam, acresce-se que uma das razões alegadas pela Coroa para estabelecer as interdições ao porto de Salvador, segundo o alvará de 1565, era o recrutamento de marujos em que se procedia aqui na América portuguesa para suprir as perdas desproporcionadas que, como se viu, caracterizavam a carreira. Conforme Amaral Lapa, os navios da Índia concorriam, quando de sua passagem pela Bahia, para “desfalcar a população”, até então rala, existente nos domínios portugueses da América. Fosse como fosse, tais interdições caíram por terra com

¹³ Cf. VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel. *Op.cit.*, pp. 42-45.

¹⁴ Cf. LAPA, J. R. do A. *Op. cit.*, pp. 327-343; FERREIRA, Roquinaldo. Dinâmica do comércio intracolonial: geribitas, panos asiáticos e guerra no tráfico angolano de escravos (séc. XVIII). In: FRAGOSO, J., BICALHO, M. F. e GOUVÊA, M. de F. (Orgs.). *O antigo regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, pp. 351-353.



Navegador 5 – Vicissitudes de um império oceânico

a publicação do alvará de 2 de março de 1672, o qual relaxava a proibição do apontamento e permitia o escalonamento dos navios com destino ou no retorno da Índia. Em boa medida, tratava-se de medida em consonância com aquilo que a historiadora Maria de Fátima Gouvêa chamou de “economia política de privilégios”. Tal política, empreendida pela Coroa após o início das guerras de restauração contra o domínio castelhano em Portugal (1640) e contra o domínio holandês no Norte da América portuguesa e em Angola (1645), baseava-se na concessão de mercês e privilégios destinados ao Brasil e aos colonos. Reconhecia-se, então, que o Estado do Brasil tornava-se área de grande importância no interior das hierarquias espaciais do conjunto imperial e que a adesão dos colonos da América a ambas as guerras em favor da Coroa constituía fator decisivo para atingir os objetivos colimados. A consagração de tal política fora materializada pela carta régia de 26 de outubro de 1645, a qual determinara a elevação do Estado do Brasil à condição de Principado. Ademais, além do *status* adquirido pela América portuguesa e por seus colonos, o fim das interdições ao escalonamento da carreira da Índia no porto de Salvador – então capital do Estado do Brasil – também refletia, e talvez principalmente, a explícita dependência da Marinha portuguesa em relação a pessoas que poderiam ser recrutadas no território do Novo Mundo. Ali, a população já não era tão rarefeita como no século anterior e, mais importante, a demanda por marujos no âmbito da Marinha portuguesa crescera exponencialmente no século XVII e continuará a crescer no século seguinte.¹⁵

A prática do recrutamento para a carreira da Índia na Cidade da Bahia não era realizada sem contradições em relação à vocação marítima dos recrutados. Na verdade,

bem longe de critérios baseados na experiência marítima, as autoridades consideravam o serviço nas tripulações da carreira uma pena para criminosos e pessoas indesejáveis. Em julho de 1672 estacionara no porto de Salvador, para reparos, o navio *São Pedro de Rates*, o qual partira de Lisboa, sob comando do capitão Jerônimo de Carvalho, provavelmente em março ou abril daquele ano. Meses depois, a 23 de novembro de 1672, o então governador-geral do Estado do Brasil, Affonso Furtado de Castro do Rio de Mendonça (1671-1673), enviou carta aos capitães-mores do Recôncavo informando que havia necessidade de pessoal da terra para completar a guarnição da “nau da Índia”. Deviam os destinatários “receber esta, que guardará com todo segredo”, e lançar “os olhos nos vadios, e criminosos que nesse seu distrito houver, e em 29 deste [mês] os prenda, e os remeta a bom recado, com a memória dos nomes, e causas, porque cada um deles merece ser preso”. O governador-geral era bastante claro nesta e em outra missiva do mesmo dia, destinada ao sargento-mor da Vila do Camamu, Francisco de Oliveira Tourinho, ao declarar que, com tal procedimento, mataria dois coelhos com uma só cajadada: “minha tenção não é só acudir a esta necessidade da nau da Índia, mas livrar essa Vila de gente vagabunda e perdida”. A idéia do governador-geral era, pois, a de recrutar pessoas vadias e desocupadas para seguir viagem à Índia e “ver o Recôncavo livre de semelhante gente”.¹⁶

Contudo, ao nível local, procedia-se na América portuguesa como em Portugal, isto é, recrutando-se gente não afeita aos trabalhos marítimos e pessoas que não se enquadravam nas categorias de “vagabundos”, “perdidos” e “criminosos”. Em outubro de 1674 o mesmo Affonso Furtado de Castro do

¹⁵ Cf: LAPA, J. R. do A. *Op. cit.*, pp. 7-12, 21-23; FERREIRA, Roquinaldo. *Op. cit.*, p. 352; GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. Poder político e administração na formação do complexo atlântico português (1645-1808). In: FRAGOSO, J., BICALHO, M. F. e GOUVÊA, M. de F. (Orgs.). *Op. cit.*, p. 293.

¹⁶ Cf: Carta que se escreveu aos capitães do Recôncavo e duas ao Cairu e Boipeba e Carta que se escreveu ao Sargento maior da Vila do Camamu Francisco de Oliveira Tourinho. *Documentos Históricos*. (Doravante *D.H.*). Vol. IX, pp. 322-324. Cidade da Bahia, 23 de novembro de 1672.



Luiz Geraldo Silva

Rio de Mendonça escrevia ao capitão-mor de Sergipe-del-Rei “sobre os presos que mandou para a nau da Índia”. Dessa vez, tratava-se do navio *Nossa Senhora do Rosário*, *São Caetano* e *São Francisco Xavier*, o qual, partindo de Lisboa, estacionara em Salvador para reparos em julho daquele ano. Segundo o governador-geral, dentre os presos havia “um mestiço, e alguns homens ocupados em suas fazendas”, os quais não pareciam de acordo com a “ordem” que havia sido enviada. Dois aspectos importantes são, então, observados. Em primeiro lugar, cabia aos capitães e sargentos-mores recrutarem ao nível local, além de vagabundos e criminosos, pessoas afeitas à vida do mar: “O que encarregara a Vossa Mercê mais particularmente eram Marinheiros e Grumetes de que a nau mais necessitava, e vejo que não veio nenhum”. Em segundo lugar, fica claro nas cartas, e não apenas nas de Affonso Furtado de Castro do Rio de Mendonça, mas também nas de outros governadores-gerais e vice-reis, que o recrutamento para as naus da Índia era utilizado por autoridades locais como arma de vingança: “Vossa Mercê”, escreve Rio de Mendonça ao capitão-mor de Sergipe-del-Rei, “deve estranhar aos Capitães e castigá-los por obrarem mais por paixão e respeitos particulares que conforme sua obrigação”.¹⁷

É fato evidente, todavia, que muitas pessoas ligadas à navegação, mas que se ocupavam do transporte de coisas e pessoas por canoas, barcaças e sumacas em águas interiores ou na cabotagem, acabavam sendo recrutadas para as viagens intermináveis e altamente letais com destino a Goa. Exemplo disso é que a 13 de maio de 1678 o então Governador-Geral do Estado do Brasil, Roque da Costa Barreto (1678-1682), enviou carta aos oficiais da Câmara de três vilas do Recôncavo

– Boipeba, Cairú e Camamu – informando “da prisão que se fez em alguns marinheiros das sumacas da carreira dessas Vilas que neste porto se achavam para a nau da Índia”. Em decorrência desse fato sabido e consumado, os marujos empregados nos barcos que transportavam farinha de mandioca para a Cidade da Bahia e mesmo para os navios da carreira da Índia abandonaram suas rotas, provocando carestia e desabastecimento. Afirmava, então, o governador-geral que decorria da falta das sumacas vindas do Recôncavo

o não vir o sustento da Infantaria, e resultar fome ao povo ... Vossas Mercês tanto que receberem esta carta mandem [as] segurar de minha parte a todos os Mestres das sumacas que houver nos rios da sua jurisdição que podem vir livremente a trazer mantimentos, porque de nenhuma destas se tirará Marinheiro algum dos com que navegam para este porto. E tenham Vossas Mercês particular cuidado de aplicarem aos Lavradores que as carreguem, e aos Mestres que venham com a brevidade possível.¹⁸

Ademais, tal como ocorria na Marinha holandesa por essa mesma época, como se viu, socorria-se de práticas como tirar marinheiros de navios mercantes de modo a completar as equipagens das naus que faziam a carreira da Índia. Contudo, na América portuguesa, o sistema de recrutamento nos navios mercantes era baseado na aleatoriedade, e não na instituição do “quinto homem”. Uma portaria escrita pelo Governador-Geral Alexandre de Souza Freire (1667-1671) e destinada ao Provedor-Mor da Fazenda do Estado do Brasil, Lourenço de Brito de Figueiredo, datada de 29 de junho de 1670, explicitava tal sistema. Em tal portaria, notava-se que “a nau da Índia está ainda falta da gente do mar que lhe é necessária” e que, em decorrência desse fato, devia o prove-

¹⁷ Cf: Carta para o capitão-mor de Sergipe-del-Rei sobre os presos que mandou para a nau da Índia. D.H., vol. IX, p. 414. Cidade da Bahia, 28 de outubro de 1674.

¹⁸ Cf: Carta para os oficiais da Câmara das três Vilas Boipeba, Cairu e Camamu sobre segurarem aos mestres das sumacas que se lhe não tirará marinheiro algum dos com que navegam para este porto. D.H., vol. IX, pp. 67-68. Cidade da Bahia, 13 de maio de 1678.



Navegador 5 – Vicissitudes de um império oceânico

dor-mor da Fazenda Real do Estado do Brasil mandar “de cada navio mercante dos que se acham neste porto um marinheiro para ela; e os capitães e mestres dos mesmos navios, o obedçam pontualmente, e dêem logo sem dúvida alguma os marinheiros que o Provedor-Mor lhes ordenar”. Com efeito, no dia seguinte, 30 de junho, louvava-se

o sucesso que ontem teve o General da Frota Antonio de Souza Montenegro, quando o Provedor-Mor da Fazenda Real Lourenço de Brito de Figueiredo foi dar cumprimento à ordem que lhe mandei por escrito para meter na nau da Índia por lhe faltar gente do mar, e estar a frota para dar à vela, os marinheiros necessários, tirando um de cada navio mercante dos que se achavam neste porto, relatando particularmente tudo [de modo a] dar a devida conta a Sua Alteza.

Não se tratava, pois, de retirar o “quinto homem” de cada tripulação, mas um em cada navio que, aleatoriamente, estivesse no porto da Cidade da Bahia naquela circunstância.¹⁹

Nenhum dos sujeitos representados pelas categorias presentes à documentação – “criminosos”, “vagabundos”, “vadios”, “perdidos”, “lavradores” e “marinheiros mercantes” – parecia estar disposto a arcar com o prejuízo social de embarcar em direção ao Estado da Índia numa viagem interminável e sem garantia de retorno. Não por acaso, portanto, o Governador-Geral Affonso Furtado de Castro do Rio de Mendonça escrevia ao capitão-mor da Cidade da Bahia, em 22 de novembro de 1672, lembrando-o do trabalho em que consistia conservar “a gente do mar” que trouxera a nau da Índia *São Pedro de Rates* então surta no porto de Salvador. Reiterando que formar tripulação para a carreira representava um ônus enorme aos indivíduos, Rio de Men-

donça afirma que grande fora o “trabalho com que se conservou a gente do mar, que trouxe essa nau, e se ajuntou e recolheu a ela a que faltava para ficar com toda a que lhe era necessária para sua navegação”. Cuidava, pois, para que os marujos “não pudessem fugir” e, em função desse desiderato, “enviei a vossa mercê um ajudante com soldados bastantes para as sentinelas de sua guarda: e encomendei a vossa mercê que não viesse, nem deixasse vir a terra, marinheiro algum, nem pessoa alguma do mar”. A nau da Índia era, assim, além de uma cidade, uma prisão flutuante. Mesmo assim, porém, vinham “à terra muitos marinheiros”, e muitos não se recolhiam ao galeão, “antes é já fugido algum”. Cabia ao capitão-mor da Cidade da Bahia procurar os marujos fugitivos e reconduzi-los ao navio com urgência, pois este estava, por essa época, prestes a partir. A idéia do navio-prisão era, então, reforçada em nome do serviço de Sua Alteza e do descanso do governador-geral:

Vossa mercê ponha neste particular todo o desvelo, e se for necessário outro cabo e mais soldados o mandarei logo para se dobrarem as sentinelas, mandando vossa mercê fechar as portinholas, mais ocasionadas à sua fugida; e os batéis em sendo noite de maneira que se não possam valer deles; porque não pode haver mais grave prejuízo ao serviço de Sua Alteza que faltar a gente do mar, quando a Nau está para partir; e todo o que neste particular houver, correrá por conta de vossa mercê, a quem faço esta lembrança por ser tão importante todo o cuidado que vossa mercê deve por em evitar por todos os meios, que de nenhum modo possa fugir mais dessa nau pessoa alguma tocante à sua mareação. Mas vossa mercê é tão prevenido e a sua assistência é tanta nessa nau que creio que poderei estar descansado.²⁰

¹⁹ Cf: Portaria para o provedor-mor da Fazenda mandar ir de cada navio mercante um marinheiro para a nau da Índia *Nossa Senhora da Ajuda*, portaria para que o escrivão João Antunes Moreira, o escrivão do Tesouro e o meirinho dos Contos passem uma certidão e portaria para Domingos Dantas de Araújo tabelião desta cidade. D.H., vol. VII, pp. 448-449. Cidade da Bahia, 29 e 30 de junho de 1670, respectivamente.

²⁰ Cf: Carta do Governador-Geral do Estado do Brasil, Affonso Furtado de Castro do Rio de Mendonça, ao capitão-mor da Cidade da Bahia. D.H., vol. VIII, p. 320-321. Cidade da Bahia, 22 de novembro de 1672.



Luiz Geraldo Silva

Tal como os escravos marinheiros do Brasil imperial, empregados nos navios mercantes e de cabotagem no século XIX, os marujos da carreira de fins do século XVII – fossem recrutados no Reino, fossem na América – pareciam fugir de bordo a nado, escapando pelas “portinholas”, ou servindo-se dos batéis existentes nos galeões da Armada. Fosse como fosse, sua sina era dura e sem remissão. Apenas a metade dos embarcados veria, do outro lado do mundo, a Goa dourada. Por sua vez, no século XVIII, observa-se que a demanda por marujos da América aumenta significativamente. Neste século, como já se observou, o número e as dimensões das frotas de guerra e mercantes chegaram a níveis até então sem precedentes, o que explica a necessidade de os territórios coloniais cederem ainda mais pessoas para comporem as tripulações das Armadas metropolitanas.²¹

IV

No século XVIII, particularmente em sua segunda metade, as demandas da Marinha portuguesa por marujos sofreram ampliação considerável, o que levou à criação de novos mecanismos de controle sobre a população marítima – como as listagens de marinheiros, embarcações e pescadores –, as quais deveriam coadjuvar o recrutamento para a Armada. A criação desses novos mecanismos refletia, no caso português, a ascensão do reformismo ilustrado como baliza das políticas de governo, aspecto consagrado notadamente após a chegada ao poder do grupo liderado por Sebastião José de Carvalho e Melo, o Marquês do Pombal, o poderoso ministro de Dom José I

(1750-1777). Por outro lado, em decorrência da vastidão da América portuguesa, tal território acabou por se converter num refúgio para marinheiros portugueses desertores. À falta de gente marítima – um problema crônico do império – a busca desses evadidos das naus que tocavam o Brasil transformou-se em obsessão para as autoridades locais.²²

Ao mesmo tempo, o quadro de carência crônica de marinheiros na Armada portuguesa agrava-se nesta segunda metade do século XVIII em decorrência da abertura de duas novas frentes de batalhas. A primeira refere-se à guerra que se processou na própria Península Ibérica, entre 1762-1763, em decorrência de invasões espanholas em território lusitano. A segunda frente diz respeito aos desdobramentos desse conflito que se seguiram de 1763 a 1777 no Sul do Brasil. Estão sintonizados com estes eventos o crescimento fabuloso dos gastos militares do Reino e a mudança da capital do Estado do Brasil. Em relação ao primeiro aspecto, parece importante destacar que entre 1762 e 1776, isto é, durante aqueles conflitos bélicos, os gastos com o Exército e com a Marinha Real elevaram-se a 49,6% das despesas globais do Estado português, comprometendo, pois, metade das receitas do Erário Régio. Por outro lado, foi precisamente em 1763 que a sede do vice-reinado e o comando militar da América portuguesa foram transferidos de Salvador, na Bahia, para a nova capital do Rio de Janeiro. Tal transferência representou a vontade de colocar a autoridade política e militar do Estado do Brasil mais próxima à zona de conflito. É evidente que este conjunto de acontecimentos levou a um aumento igualmente sem precedentes da demanda por marujos na América, ensejan-

²¹ Sobre os escravos marinheiros de cabotagem no Brasil do século XIX, ver SILVA, Luiz Geraldo. *Les captivité des eaux. Marins esclaves et violence à bord des navires de cabotage (Brésil, XIXe siècle)*. In: AUGERON, Mickaël et TRANCHANT, Mathias (Dirs.). *La violence et la mer dans l'espace atlantique (XIIIe-XIXe siècle)*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2004, pp. 235-249.

²² Sobre a noção de “reformismo ilustrado”, ver o estudo de NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)*. (2ª ed.). São Paulo: Hucitec, 1983, pp. 213-298.



Navegador 5 – Vicissitudes de um império oceânico

do, assim, uma diversificação dos destinos dos ali recrutados. Estes, agora, não apenas eram enviados a Lisboa e a Índia, como no século XVII, mas também ao Rio de Janeiro, para onde batalhões inteiros, egressos das capitanias, eram despachados de modo a serem reenviados ao Rio Grande do Sul e a Santa Catarina. A exemplificação das demandas européias e, depois, americanas por marinheiros baseia-se, a partir daqui, em documentação relativa a capitania de Pernambuco.²³

Em junho de 1765, o então governador e capitão general da Capitania de Pernambuco, Antônio de Souza Manoel de Menezes, Conde de Vila Flor (1763-1768), escreve ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a “relação dos últimos marinheiros levantados”, os quais deveriam ser enviados a Lisboa. Entre 6 de dezembro de 1764 e 6 de maio de 1765, a Capitania de Pernambuco enviara 31 marujos para Lisboa; na verdade, 35 marinheiros haviam sido ali recrutados entre aquelas datas, mas quatro deles “fugiram da cadeia em 25 de janeiro do corrente ano [1765]”. À falta de navios de guerra, os marujos eram enviados a Lisboa a conta-gotas. No dia 4 de junho de 1765, por exemplo, cinco deles – José da Cunha, Manoel Gonçalves da Silva, João Ferreira da Cruz, Manuel da Rosa e Antonio Muniz – seguiram para Lisboa no navio *São José Rei de Portugal*, do qual era capitão Antônio Luiz dos Reis. Naquele mesmo dia, mas em outra embarcação, o “navio por invocação *N. S. da*

Boa Viagem e Corpo Santo, de que é Capitão Tomás Gomes Simões”, seguiram mais seis recrutados: Manuel dos Santos, Miguel de Siqueira, Francisco de Brito, Francisco Vieira, Antonio Lopes e João Francisco. Essas demandas refletiam certamente as tensões recentes da Guerra Luso-Espanhola de 1761-1763, travada após a suspensão do Tratado de Madrid (1750) e a criação de um novo tratado, o de El Pardo (1761).²⁴

Com o início da guerra não-declarada no Sul do Brasil e com a intervenção mais firme levada a efeito pelo Vice-Rei Marquês de Lavradio (1769-1778) a partir da década de 1770, os mecanismos de recrutamento de marinheiros na América portuguesa sofreram uma transformação significativa, a qual aponta para um tratamento mais ilustrado da questão. Novos instrumentos foram criados – como as listagens de marinheiros, embarcações e pescadores existentes em cada capitania – os quais revelaram-se bem mais eficientes que os métodos anteriores, baseados no recrutamento e no envio para fora da capitania de pequenos grupos de gente marítima. A eficácia das novas práticas se reflete nos números, altíssimos, dos recrutados. Ademais, este grande número de pessoas incorporadas à força à Armada Real portuguesa na década de 1770 significava que esforços mais decisivos estavam sendo implementados em decorrência da eclosão de uma guerra que não mais se travava na remota Europa, mas ao Sul da própria América portuguesa.²⁵

²³ Sobre os conflitos armados na Península Ibérica e no Brasil, ver ALDEN, Dauril. *Royal government in colonial Brazil. With special reference to the administration of the Marquis of Lavradio, Viceroy, 1769-1779*. Berkeley: University California Press, 1968, pp. 83-275; uma síntese dessas questões pode ser encontrada em MAXWELL, Kenneth. *Marquês do Pombal, paradoxo do iluminismo*. Trad. Antônio de Pádua Danesi. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996, pp. 119-139. Sobre os gastos militares em Portugal na segunda metade do século XVIII, ver GOUVEIA, Antônio C. & MONTEIRO, Nuno G. A milícia. In: HESPANHA, A. M. (Coord.). Op. cit., p. 178.

²⁴ Cf: Ofício do Governador da Capitania de Pernambuco, Antônio de Sousa Manoel de Menezes, Conde de Vila Flor, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, enviando relação dos últimos marinheiros levantados e do mapa da carga de pau-brasil. Arquivo Histórico Ultramarino – PE (Lisboa). (Doravante, A.H.U – PE). Cx. 103, doc. 7953. Recife, 4 de junho de 1765.

²⁵ Sobre a administração do Marquês do Lavradio e seu papel mais firme na guerra do Sul da América portuguesa, ver ALDEN, Dauril. Op. cit., pp. 116-142; MAXWELL, Kenneth. Op. cit., pp. 126-127.



Luiz Geraldo Silva

Nessa direção, a 10 de outubro de 1775, o recém-empossado Governador e Capitão General da Capitania de Pernambuco, José César de Menezes (1774-1787), enviou carta ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, informando das ordens recebidas da parte do Marquês de Lavradio, conforme as quais dever-se-ia remeter ao vice-reinado, agora baseado na cidade do Rio de Janeiro, o “número de marinheiros e grumetes pagos se pudessem extrair desta capitania”. A avaliação desse número deveria ser feita com base numa

relação que remeteria sem perda de tempo a presença de Vossa Excelência, dirigindo igualmente uma cópia dela ao referido marquês, Vice-Rei, sendo a mesma relação dividida em classes seguintes:

Primeiramente: de todos os navios e outras embarcações que navegam deste porto para os da Costa da Mina, e outras partes da África.

Em segundo lugar: de todos os que fazem o comércio de porto a porto, assim nas diferentes partes desta capitania, como nas outras da costa do Brasil.

Em terceiro lugar: de todos os marinheiros, grumetes e moços, assim livres como escravos, que habitam neste porto, e em todos os da sua dependência; compreendidos os que fazem o comércio de transporte pelos rios e ribeiras desta capitania.

Em quarto lugar: de todos os pescadores que habitam nos referidos portos.²⁶

A relação, concluída em setembro de 1775, fornece um quadro bastante amplo, embora certamente incompleto, acerca da gente do mar existente na Capitania de Pernambuco por aqueles anos. Muito pro-

vavelmente, levantamentos semelhantes existam para outras capitanias da América portuguesa, refletindo o esforço da Guerra Luso-Espanhola então travada nas fronteiras meridionais. Esta análise, contudo – reitera-se –, baseia-se apenas na documentação referente àquela capitania do Nordeste.

Em 1775, havia sete navios em Pernambuco que empreendiam a navegação com a costa da África. Todos eles eram vinculados à praça do Recife. Além desses navios de longo curso, havia na capitania 69 sumacas empregadas no comércio com os demais portos da América portuguesa. Apenas o Recife congregava 52 daquelas sumacas, ou 75,3% “de todos os navios que fazem comércio pelos portos do Brasil”. Ao mesmo tempo, havia uma quantidade significativa de marujos na vila portuária do Recife que serviam nos navios de longo curso e de cabotagem: 609 pessoas. Contudo, refletindo óbice considerável ao desenvolvimento da marinha numa sociedade marcada pela escravidão, informava-se que 423 pessoas dentre as que exerciam aquele ofício na Vila do Recife eram cativas. Isto é, 69,8% dos marujos recifenses listados em 1775 eram escravos. Muitos deles, aliás, tinham como principais ou únicos portos de destino os da costa africana: eram, pois, cativos que atravessavam o Atlântico para “resgatar” outros cativos. Ademais, parece importante destacar que, no século XVIII e na primeira metade do século XIX, havia uma grande quantidade de marujos escravos precisamente nas vilas e cidades coloniais mais expressivas. Nelas, havia mais recursos para a compra desses homens

²⁶ Cf: *Ofício do governador da Capitania de Pernambuco, José César de Menezes, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, remetendo mapa das embarcações, marinheiros e pescadores que existem na dita capitania e em suas anexas, segundo a ordem recebida.* A.H.U. – PE, p. a., cx. 120, doc. 9196. Recife, 10 de outubro de 1775. Quando a guerra do Sul do Brasil tornou-se declarada em 1774, a Coroa promoveu uma re-alocação de autoridades militares na América portuguesa e nos Açores. Nesse ano, Manuel da Cunha Menezes foi substituído por José César de Menezes em Pernambuco, e no ano seguinte Antonio Carlos Furtado de Mendonça deixou o governo de Minas, sendo substituído por Pedro Antonio da Gama Freitas e, ainda em 1775, por Antonio de Noronha. Em São Paulo, capitania decisiva nos rumos do conflito, Luís Antonio de Souza Botelho e Mourão deixou o cargo em 1775 em favor de Martin Lopes Lobo de Saldanha. Sobre estas redefinições da administração portuguesa na segunda metade da década de 1770, ver ALDEN, Dauril. *Op. cit.*, p. 139.



Navegador 5 – Vicissitudes de um império oceânico

– escravos especializados num ofício, os quais tinham valor comercial geralmente alto. Nas outras vilas e cidades da Capitania de Pernambuco existiam ainda mais 143 marujos empregados na navegação oceânica e de cabotagem, mas, diferentemente da composição social da marujada da Vila do Recife, não parecia haver escravos entre eles.²⁷

Na listagem de 1775 incluíam-se ainda marinheiros empregados no “comércio de transporte pelos rios e ribeiras” da capitania, os quais totalizavam 269 pessoas. Destas, 227, ou seja, 76,6%, viviam na vila do Recife. Finalmente, havia menos concentração espacial na categoria “pescadores” – um grupo de pessoas empregado na vida do mar que também deveria contribuir com contingentes para a Armada portuguesa. No conjunto das vilas e cidades da Capitania de Pernambuco, havia 1167 pescadores, dos quais apenas 208 – 17,8% do total – viviam na Vila do Recife. Afastados, dispersos em pequenas vilas espalhadas ao longo da costa, os pescadores constituíam o grupo mais numeroso de pessoas ligado à vida do mar da capitania em 1775.²⁸

A listagem elaborada ao tempo do governo de José César de Meneses, sob ordens estritas do Vice-Rei Marquês de Lavradio, produziu efeitos imediatos. Na verdade, mesmo antes de ela ser enviada ao Rio de Janeiro e a Lisboa, o recrutamento de marujos para a Armada portuguesa começou a ser implementado em Pernambuco com base nos dados nela disponíveis: “Enquanto se demorava a diligencia de se tirar a dita relação, não quis eu demorar a remessa dos marinheiros ... ; e nesta consideração, re-

meti ao dito Marquês Vice-Rei cento e oito marinheiros, a saber, quarenta e oito por quatro sumacas, em razão de não haver navio grande, que os pudesse transportar todos; e setenta no navio de invocação *Nossa Senhora da Piedade e Bom Jesus de Boiças*”. Ademais, na tabela confeccionada pelo governo acrescentava-se: “Dos 186 Marinheiros livres que havia nesta Vila do Recife, tem ido para a Capital do Rio de Janeiro 108, sendo os mais que ficaram quase todos velhos”. Assim, sabe-se que o alvo preferencial do recrutamento era constituído por pessoas jovens, livres e válidas. Como no século anterior, não apenas marujos experimentados eram enviados à Armada, mas também os “moços vadios”, os quais pareciam mais aptos para fugir à obrigação militar que os primeiros: “Somente não pude mandar os moços vadios, que Sua Majestade foi servido ordenar, porquanto, com o horror das Recrutadas, todos se embrenharam nos matos”. Em ofício do mesmo dia, o governador de Pernambuco referia-se ao cumprimento das ordens relativas ao envio ao Rio de Janeiro de recrutas de forças de terra, de “provisões de boca”, isto é, alimentos, e de marinheiros, acrescentando que a listagem “sobredita gastou tempo em retirar pelas grandes distância desta Capitania”.²⁹

Ao fim da guerra de 1763-1777, o Estado português manteve sua política de recrutamento de marinheiros para a Armada em tempo de paz. A 29 de março de 1797, o então Governador da Capitania de Pernambuco Dom Tomás José de Melo (1797-1798) dava conta de ter recebido carta “relativa aos Marinheiros que se tem refugiado na

²⁷ Cf: Mapa das embarcações, marinhagem e pescadores que atualmente existem em todo este Governo do Pernambuco. A.H.U. – PE, p. a., cx. 120, doc. 9196. Recife, 10 de outubro de 1775.

²⁸ Cf: Idem, ibidem.

²⁹ Cf: Idem, ibidem e Ofício do Governador da Capitania de Pernambuco, José César de Meneses, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, remetendo mapa das embarcações, marinheiros e pescadores que existem na dita capitania e em suas anexas, segundo a ordem recebida. A.H.U. – PE, p. a., cx. 120, doc. 9196. Recife, 10 de outubro de 1775; Ofício do Governador da Capitania de Pernambuco, José César de Meneses, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, remetendo recrutas, provisões de boca e marinheiros para o Rio de Janeiro, conforme as ordens recebidas. A.H.U. – PE, p. a., cx. 120, doc. 9201. Recife, 10 de outubro de 1775.



Luiz Geraldo Silva

América para que se faça expedir prisões". Conforme a correspondência encaminhada pelo governador ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Rodrigo de Sousa Coutinho, marinheiros portugueses ou nascidos na América evadiam-se de seus navios e se escafediam nos remotos sertões do Brasil, temendo serem repostos nos navios da Armada. Era preciso não apenas recrutar novos marinheiros, mas dar prisões aos desertores do serviço marítimo. Nessa direção, a 20 de março de 1797, Dom Tomás havia expedido "carta-circular a todos os capitães-mores e corregedores das comarcas de Pernambuco" sobre esta matéria, na qual informava que cumpria o determinado no Real Aviso de 29 de dezembro de 1798. Determinava que se fizesse "logo proceder a mais exata averiguação dos marinheiros que se tiveram refugiado e fixado na América, e que segurando-os os faça com a maior brevidade expedir a bordo das embarcações que forem partindo dos portos desta capitania para o de Lisboa". Ademais, ordenava o governador que esta diligência deveria ser realizada ao nível local "sem perda de tempo", procedendo-se "ao mais escrupuloso exame daqueles homens que tendo sido marinheiro de navios desertaram deles e andam vagando pelo País e se deixaram ficar neste". Recomendava-se ainda aos capitães-mores e corregedores que "os faça imediatamente prender e remeter à sala deste governo".³⁰

A carta de Dom Tomás José de Melo continha, porém, algumas reflexões interessantes, as quais merecem exame mais detido. Segundo ele, através do Real Aviso de

dezembro de 1798, Dom Rodrigo de Souza Coutinho havia lhe determinado "que informe do maior número de recrutas" que pudesse "mandar anualmente para os Regimentos de Infantaria e Artilharia da Marinha Real". Dom Tomás observou, em contrapartida, que antes de dar cumprimento a esta ordem, devo representar a Vossa Excelência que os povos de Pernambuco são possuídos de um tal horror pela vida de soldado que a primeira notícia de haver recrutas desamparam mulheres, filhos, lavouras e tudo o que possuem, metem-se aos matos, e sertões, para o que os convida um país aberto por toda parte sem alguma barreira que os embarace acesso ... : ao mesmo tempo que Sua Majestade pode contar com eles para a defesa dos continentes. Falo com a experiência do ano passado [1798] que tocando-se arrebate pela aparição de alguns navios inimigos acudiam voluntários aos portos que se lhe destinavam com ardor, e assim capaz da mais vigorosa oposição, mas logo que se recrutem para fora, não ficará um homem que esteja nesta circunstância.³¹

Segundo o governador de Pernambuco, se se tratava de defender os territórios da capitania, era relativamente fácil contar com população local armada. Se avistado navio inimigo, "acudiam voluntários aos portos que se lhe destinavam com ardor". Por outro lado, enviar-lhes para fora da América ou de sua capitania era algo bem mais difícil e complexo. Nesse caso, não havia motivação ou disposição entre os colonos para fazer parte de tripulações e tomar destinos diversos situados no conjunto do

³⁰ Cf: Ofício do Governador da Capitania de Pernambuco, D. Tomás José de Melo, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre a execução dada em expedir os marinheiros refugiados para a Corte e dos problemas que tem tido em recrutar soldados para os regimentos de infantaria e artilharia da Marinha Real e carta-circular a todos os capitães-mores, corregedores das comarcas de Pernambuco. A.H.U. – PE, p. a., cx. 197, doc. 13518. Recife, 29 de março de 1797 e Recife, 20 de março de 1797, respectivamente.

³¹ Cf: Ofício do Governador da Capitania de Pernambuco, D. Tomás José de Melo, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre a execução dada em expedir os marinheiros refugiados para a Corte e dos problemas que tem tido em recrutar soldados para os regimentos de infantaria e artilharia da Marinha Real. A.H.U. – PE, p. a., cx. 197, doc. 13518. Recife, 29 de março de 1797.



Navigator 5 – Vicissitudes de um império oceânico

império português. Contudo, pouco a pouco, parecia despontar entre eles sentimentos de pertença e de necessidade de defesa de partes específicas da América portuguesa. Contudo, deve-se deixar claro que não se está antevendo aí o despertar de um sentimento “nacional” entre os colonos, o qual seria correspondente ao conjunto daquilo que mais tarde se chamou de “Brasil”. Tratava-se, antes, de um sentimento no máximo de alcance regional, decorrente do apego dos homens coloniais em relação ao torrão dentro do qual encaminhavam sua reprodução física e cultural.

Fosse como fosse, o recrutamento de marinheiros continuou sendo levado a efeito na América, como se nota em carta de 25 de outubro de 1799, conforme a qual dava-se conta de que fora “Sua Majestade servida que não se convinha que nesta capitania [de Pernambuco] se demorem marinheiros e que se mandem sempre pelas embarcações que daqui partirem para esse Reino, todos aqueles mari-

nheiros que se considerarem vadios e ociosos, e ainda que com o seu número se aumentem o das tripulações das embarcações em que houverem de ser conduzidos”. A demanda por marujos no império português sofreu aumento constante, e vai daí o apelo reiterado para que colonos locais, igualmente vassalos de Sua Majestade, fossem convertidos em membros das tripulações dos navios da Marinha Real. A relação entre colônia e metrópole era, pois, realizada não apenas nos termos do exclusivo metropolitano, ou não apenas mediante proibições e interdições impostas a sociedade situada na periferia do sistema. As necessidades de gentes do mar no Reino português – supostamente um “país de marinheiros” –, também revelam mecanismos inusitados que vinculavam o Velho e o Novo Mundo, além de demonstrarem, já em sua fase tardia, o surgimento de uma consciência de pertença a uma pátria local e americana que projetava, mesmo que remotamente, sua identidade pós-colonial.³²

³² Cf: Ofício da Junta Governativa da Capitania de Pernambuco ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre a ordem para se remeter ao Reino os marinheiros considerados vadios existentes naquela capitania. A.H.U. – PE, p. a., cx. 211, doc. 14323. Recife, 25 de outubro de 1799.