



ANAIS DE HISTÓRIA DE ALÉM-MAR
Vol. XX (2019)

ISSN 0874-9671 (impresso/print)
ISSN 2795-4455 (electrónico/online)

Homepage: <https://revistas.rcaap.pt/aham>

Fontes para o estudo da construção naval na Bahia presentes no Arquivo do Tribunal de Contas de Portugal (1773-1794)

Poliana Cordeiro de Farias , Hyllo Nader de Araújo Salles 

Como Citar | How to Cite

Farias, Poliana Cordeiro de, & Hyllo Nader de Araújo Salles. 2019. «Fontes para o estudo da construção naval na Bahia presentes no Arquivo do Tribunal de Contas de Portugal (1773-1794)». *Anais de História de Além-Mar* XX: 279-318. <https://doi.org/10.57759/aham2019.34812>.

Editor | Publisher

CHAM – Centro de Humanidades | CHAM – Centre for the Humanities
Faculdade de Ciências Sociais e Humanas
Universidade NOVA de Lisboa | Universidade dos Açores
Av.ª de Berna, 26-C | 1069-061 Lisboa, Portugal
<http://www.cham.fcsh.unl.pt>

Copyright

© O(s) Autor(es), 2019. Esta é uma publicação de acesso aberto, distribuída nos termos da Licença Internacional Creative Commons Atribuição 4.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.pt>), que permite o uso, distribuição e reprodução sem restrições em qualquer meio, desde que o trabalho original seja devidamente citado.

© The Author(s), 2019. This is a work distributed under the terms of the Creative Commons Attribution 4.0 International License (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>), which permits unrestricted reuse, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.



As afirmações proferidas e os direitos de utilização das imagens são da inteira responsabilidade do(s) autor(es).
The statements made and the rights to use the images are the sole responsibility of the author(s).

Fontes para o estudo da construção naval na Bahia presentes no Arquivo do Tribunal de Contas de Portugal (1773-1794)

Poliana Cordeiro de Farias*, Hyllo Nader de Araújo Salles**

Anais de História de Além-Mar XX (2019): 279-318. ISSN 0874-9671

Resumo

O presente artigo constitui-se num estudo das potencialidades das fontes presentes no Arquivo do Tribunal de Contas de Portugal para o estudo da construção naval na Bahia entre 1773 e 1794. Trata-se de um texto alicerçado nos «Livros de registro de cartas e ordens expedidas pela Contadoria da Baía, entre 1764-1804». Selecionamos as provisões enviadas para a Junta da Real Fazenda da capitania da Bahia ordenando o não pagamento de direitos alfandegários dos materiais para a construção de embarcações, enviados do Reino. As provisões permitem identificar as embarcações, suas dimensões, os negociantes/armadores e fazer um exercício para mensurar a desoneração fiscal por eles recebida.

Palavras-chave: indústria naval, fiscalidade, fomentismo, instituições, negociantes/armadores.

Data de submissão: 31/05/2019

Data de aprovação: 19/11/2019

Abstract

This article is a study of the potential use of the documents held at the Arquivo do Tribunal de Contas de Portugal for the study of shipbuilding in Bahia between 1773 and 1794. It is based on the «Livros de registro de cartas e ordens expedidas pela Contadoria da Baía, entre 1764-1804». We selected the provisions sent to the Board of the Royal Treasury of the captaincy of Bahia ordering the exemption of customs duties of materials sent from the Kingdom of Portugal for the construction of vessels. The provisions made it possible to identify the merchants/shipowners, the vessels and their dimensions, and to carry out an exercise to measure the tax relief received by the merchants/shipowners.

Keywords: shipbuilding industry, taxation, developmentalism, institutions, merchants/shipowners.

Date of submission: 31/05/2019

Date of approval: 19/11/2019

* Doutoranda do Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal da Bahia (UFBA), Brasil.

E-mail: policfarias@yahoo.com.br.

** Professor da Rede Básica de Ensino do Estado da Bahia, Brasil.

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-4801-372X>. *E-mail:* hyllo.nader@gmail.com.

Fontes para o estudo da construção naval na Bahia presentes no Arquivo do Tribunal de Contas de Portugal (1773-1794)*

Poliana Cordeiro de Farias, Hyllo Nader de Araújo Salles

[...] a maior comodidade e aumento p.^a o commercio. Hé a construção dos Navios a máxima mais importante aos augmentos da Republica, pois q.' além do acrescensam.^{to} da Marinha, pello lucro suaviza os trabalhos da Agricultura, fáz uteis os riscos do commercio.¹

Introdução

No Arquivo do Tribunal de Contas de Portugal, encontra-se no Fundo do Erário Régio, Contadoria Geral da África Ocidental, do Maranhão e das Comarcas do Território da Relação da Bahia, um conjunto de documentos assaz importantes para a História Econômica dos espaços geográficos abrangidos pela Contadoria. O inventário foi realizado por Alzira Teixeira Leite Moreira (1977) e as potencialidades de pesquisa referentes ao território ultramarino foram destacadas pela arquivista Judite Cavaleiro Paixão (1997), através da realização de estudos de vários conjuntos documentais existentes naquele arquivo.

Neste texto, restringiremos nossas análises às fontes relativas à construção naval que se encontram no acervo, nomeadamente, nos «Livros de registo de cartas e ordens expedidas pela Contadoria da Baía, 1764-1804».

* Agradecemos ao professor Evergton Sales Souza, que gentilmente cedeu as fontes em que se baseia este artigo e por ressaltar a importância dos fundos presentes no Arquivo do Tribunal de Contas de Portugal. Aos professores doutores Angelo Carrara e João José Reis agradecemos pela leitura, críticas e sugestões. Aos funcionários do Arquivo e Biblioteca do Tribunal de Contas de Portugal pela presteza. Agradecemos também aos pareceristas anônimos pela arbitragem e aos editores dos Anais de História de Além-Mar. Isentamos-lhes, obviamente, de quaisquer imprecisões que, por ventura, existam nestas páginas.

¹ Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Eduardo Castro e Almeida (CA), cx. 49, Doc. 9123 (*Representação dos commerciantes da Bahia, na qual pedem licença para construir um Estaleiro de pedra desde a Cortina do Forte da Ribeira até às pedras que estão da parte da Barra. Anexo ao número 9122*).

principalmente no que concerne aos índices quantitativos². Trata-se de provisões enviadas para a Junta da Real Fazenda da capitania da Bahia, ordenando a isenção de direitos alfandegários dos materiais enviados do Reino para a construção de embarcações.

Inicialmente, fizemos uma reunião das provisões supracitadas, dispondo-as de «forma arbitrária», o que nos permitiu conhecer os negociantes/armadores, as embarcações e suas dimensões³. Posteriormente, realizamos um exercício de aproximação: mensurar a desoneração fiscal recebida pelos negociantes/armadores.

A investigação nos permitiu perceber que a manufatura de embarcações de grande porte nos estaleiros da Bahia durante a segunda metade do século XVIII contou com forte presença dos interesses particulares, não se restringindo a uma iniciativa do Estado, conforme apontou José Roberto do Amaral Lapa, no clássico artigo «História de um navio (1755-1808)», que oferece valiosa contribuição para a compreensão do funcionamento da indústria de construção naval na capitania da Bahia. Entretanto, os limites impostos pelas fontes e pelo estado da arte naquele momento levaram-no a asseverar que, no Brasil colonial, a «construção de navios de maior porte foi sempre, ou quase sempre, de iniciativa oficial». Afirma ter encontrado apenas uma autorização, em 1776, pela qual o marquês de Pombal autorizava a um particular a importação de materiais necessários à construção de dois navios. Haveria, assim, um «desinteresse particular em face dos grandes dispêndios que a empresa demandava» e o estímulo estatal ocorria apenas em relação à navegação de cabotagem e as armadas guarda-costas e não em relação à navegação de longo curso, visto que o Estado almejava a «movimentação interna das riquezas» (Lapa 1973, 235-236). Longe de pretender deitar por terra a contribuição do autor, apresentamos dados quantitativos sobre a desoneração fiscal visando o fomento da construção naval, o que evidencia novos indícios.

² Arquivo Histórico do Tribunal de Contas (AHTC). «Livro de Registo de ordens expedidas para a Bahia». Cód. 4218 (1766-1778); 4219 (1778-1789); 4220 (1789-1803).

³ A documentação que trazemos a lume permite-nos conhecer alguns indivíduos que participaram ativamente da construção naval na capitania da Bahia. Isso não significa que eles eram os únicos proprietários de embarcações. Para maior clareza sobre o assunto, seria necessário uma laboriosa investigação nos documentos notariais, tanto da capitania da Bahia quanto do Reino.

Embarcações armadas na capitania da Bahia: a coadunação dos interesses estatais e particulares

Entre 1773 e 1794, na documentação do Arquivo Histórico do Tribunal de Contas de Portugal, encontramos quarenta e nove embarcações armadas na capitania da Bahia (fig. 1): quarenta e dois navios; duas galeras; três embarcações, sendo duas corvetas e uma provisão que não contém a definição do tipo de embarcação⁴. Participaram sessenta e três homens de negócio⁵, residentes na Bahia, Lisboa e Porto (apenas um homem de negócio, José Miranda Outeiro, declara ser do Porto), compondo quarenta e três consórcios. Desses, cinquenta e quatro homens armaram nominalmente apenas uma embarcação. Theodósio Gonçalves da Silva, de longe, foi o maior armador do período, com cinco embarcações (apenas uma em sociedade). João Antonio de Amorim Vianna, João de Araújo Vianna, Antonio José da Costa, João Francisco da Costa e Luiz dos Santos da Costa armaram três embarcações⁶. Jacinto Fernandes Bandeira, Joaquim Pedro Quintella, Pedro Gonçalves de São Romão, João Machado de Miranda armaram duas embarcações. Foge ao escopo da investigação uma análise da trajetória dos negociantes/armadores abaixo listados, uma vez que boa parte deles figura entre os grandes homens de negócio

⁴ AHTC. Cód. 4218; 4219; 4220. Sabe-se, conforme Frédéric Mauro, que a noção de navio é «bastante obscura», sendo «tomado no sentido geral de navio» ou para «designar uma embarcação de transporte inferior à nau, [...] e que os próprios construtores e utilizadores hesitavam em classificar numa categoria determinada» (Mauro 1997, 67). Na documentação compulsada aparece, por vezes, como sinônimo de embarcação, igualmente desprovida de uma definição mais precisa. As dimensões são descritas em toneladas, caixas, caixas de açúcar ou extensão: quilha, boca, pontal do porão. Quanto ao peso das caixas de açúcar, Antonil indica que uma caixa equivalia a 30 até 35 arrobas (Andreoni 2007 [1711], 164). Por outro lado, Stuart Schwartz trata das dificuldades de padronizar os pesos das mesmas, variando muito ao longo dos séculos XVI e XVII. Entretanto, afirma que, em princípios do século XVIII, o padrão parece ter sido o apontado por Antonil, padronizado em meados do século XVIII, em quarenta arrobas (Schwartz 1988, 113). Como alertou Frédéric Mauro, são muitas as dificuldades em medir-se as tonelagens das embarcações, assunto que merece aprofundamento historiográfico (Mauro 1973, 99).

⁵ Por negociante ou homem de negócios durante a segunda metade do século XVIII, entende-se, conforme Jorge Pedreira, aquele que possui um quadro de atividades econômicas altamente diversificadas, não tendendo a especialização, isto é, «recusa deixar-se aprisionar numa qualquer especialização» (Pedreira 1992, pp. 416-417). Ainda segundo o autor, a sua singularidade «estava na vastidão dos seus horizontes, na condução de um largo espectro de especulações mercantis, e a sua especialização residiria, passe o aparente paradoxo, na diversificação de atividades, isto é, numa particular combinação de funções, que contribuía para a formação do grupo mais diferenciado na esfera comercial» (Pedreira 1996, 356). Ou como afirma Fernando Braudel, «tornar-se e sobretudo ser negociante é ter, não o direito, mas sim a obrigação de mexer, quando não em tudo, pelo menos em muitas coisas.» (Braudel s.d., 334).

⁶ Em uma das provisões, o nome de Luiz dos Santos da Costa aparece grafado Luis dos Santos Costa.

do Império, e este exercício já foi realizado por memorialistas, cronistas e alguns trabalhos monográficos (Alves 1965; 1967a; 1967b; 1968a; 1968b; 1970; 1971; Caldas 1931; Flory 1978; Flory, Smith 1978; Mascarenhas 1998; Pedreira 1995; Ribeiro 2005; 2006; Souza 2011; Ximenes 2012).

Negociante/armador	Ano da provisão	Tonelagem da embarcação
Tomaz Vieira da Silva ⁷	1773	Navio do lote de 600 caixas
João Machado de Miranda (Bahia) ⁸	1774	Navio do porte de 600 toneladas
Clemente José da Costa (Bahia)	1775	Navio do lote de 400 toneladas
Custódio Ferreira Dias (Bahia) e João Antonio de Amorim Vianna (Lisboa)	1775	Navio do lote de mil caixas de açúcar
Capitão José Felix de Almeida	1775	Curveta do lote de 500 caixas
Francisco Antonio da Costa (Lisboa) e Antonio José da Costa (Bahia)	1775	Navio de 800 caixas
Antonio da Rocha Ferreira e mais companheiros	1776	Embarcação
Joaquim Pedro Quintella (Lisboa)	1776	Navio de 29 pés de boca
Joaquim Pedro Quintella (Lisboa)	1776	Navio de 28 pés de boca
Domingos Francisco de Penna	1776	Navio do lote de 130 palmos
João Antônio de Amorim Vianna (Lisboa) e Custódio Ferreira Dias (Bahia) ⁹	1776	Navio do lote de novecentas até mil caixas de açúcar
João Antônio de Amorim Vianna (Lisboa), João Francisco da Costa (Bahia) e outros negociantes da Bahia	1776	Navio do lote de novecentas até mil caixas de açúcar
Gualter Martins da Costa Guimaraens (Bahia) e José Martins da Luz (Lisboa)	1776	Navio do lote de seiscentas caixas de açúcar ou seiscentas toneladas
João Teixeira de Barros e Companhia ¹⁰	1776	Navio do lote de 550 toneladas
Theodósio Gonçalves da Silva	1776	Navio do lote de 700 toneladas
Antonio José Coelho (Bahia) e Luis dos Santos Costa (Lisboa) ¹¹	1776	Navio do lote de 600 toneladas

⁷ A construção da embarcação de Tomaz Vieira da Silva, por invocação Rosário e Santo Antônio, iniciou-se em 1773 e encontrava-se, em 1777, ainda em andamento.

⁸ Os materiais necessários para a construção da embarcação foram expedidos da cidade do Porto.

⁹ Cremos tratar-se da mesma embarcação iniciada por provisão de 27 de novembro de 1775. Tal hipótese apoia-se no fato de constar na primeira provisão (27 de novembro de 1775) apenas o envio de ferro (420 quintais), ser o mesmo consórcio e descrição de tamanho semelhante. Na segunda provisão são passados gêneros necessários à construção, ausentando-se o ferro.

¹⁰ Na provisão, informa-se que os materiais discriminados foram enviados de Lisboa e manufaturados da cidade do Porto.

¹¹ Os negociantes só conseguiram a provisão e, conseqüentemente, a retirada do material da Alfândega da Bahia, em 1778. A Ordem de 26 de agosto de 1776, exigida pelo Juiz na Alfândega, não se encontrava em posse dos mesmos, visto que a Corveta Conceição, pela qual fora remetida, havia sido capturada por um navio argelino.

Antonio José da Costa e Cia.	1776	Navio de mil caixas
Antonio José da Costa e Pedro Gonçalves de São Romão (Bahia) ¹²	1776	Dois Navios
João Machado de Miranda (Bahia) e Antonio Martins Bastos (Lisboa) ¹³	1777	Navio do lote de 800 toneladas
Diogo Francisco dos Santos (Bahia) e Joaquim Manoel dos Santos (Lisboa)	1777	Navio do lote de 400 toneladas
João Antonio de Amorim Vianna e João de Araújo Vianna (Bahia)	1778	Navio do lote de 1000 toneladas
Marcos Fernandes (Bahia) e Francisco Paliart (Lisboa)	1778	Navio do lote de 600 caixas de açúcar
Matheus Porthier, José Antonio Ribeiro (Lisboa) e José Antonio Pinheiro (Bahia) ¹⁴	1778	Navio do lote de 800 caixas
Jacinto Fernandes Bandeira (Bahia) e Estevão Gomes da Silva	1778	Navio do lote de 800 caixas
Theodosio Gonçalves da Silva (Bahia)	1778	Navio do lote de 1200 caixas
Luís dos Santos Lima e Antonio da Fonseca Silva	1778	Navio do lote de 450 caixas de açúcar
Antônio Martins Pedra e Companhia	1779	Navio de 140 palmos de quilha e 46 de boca
Affonso Airão e Companhia (Lisboa) e Caetano Maurício Mahado e outros negociantes (Bahia)	1779	Navio de 500 a 700 caixas
Pedro Xavier Ferreira (Lisboa), Domingos José Carvalho e Paulo Amado Coitinho (Bahia)	1779	Navio do lote de 800 caixas
José de Carvalho Araújo e irmão (negociantes da Praça da Bahia)	1780	Navio do lote de 140 palmos de quilha
João de Araújo Vianna (Lisboa) e João Francisco da Costa (Bahia)	1780	Navio do lote de 900 caixas de açúcar
Manoel do Ó Freire (Bahia) e Matheus Potier (Lisboa) ¹⁵	1780	Navio do lote de 600 caixas

¹² Cabe destacar que Antonio José da Costa e Cia e Pedro Gonçalves de São Romão receberam provisão para armação de duas embarcações que causaram dúvidas ao governador-geral, quanto à faculdade da licença de construir uma segunda, nos estaleiros do Real Arsenal da Marinha. Entretanto, a licença para a construção da segunda embarcação dos negociantes foi confirmada pela rainha D. Maria I, por provisão de Julho de 1777. No mesmo ano, receberam ainda, a mercê da desobrigação da fiança dos direitos na alfândega de Salvador dos gêneros necessários. Curioso, ser irrisório os gêneros desobrigados constantes na provisão: dez barris de pólvora, um caixão com ornamento para missa e outro com medicamentos e 128 vidros. Há possibilidade de ser uma lacuna documental, visto tratar-se de um período de transição no Erário Régio com a saída do marquês de Pombal e a nova estruturação do órgão.

¹³ Trata-se da última provisão referente à construção naval, assinada pelo marquês de Pombal, como presidente do Erário Régio, em 16 de Janeiro de 1777.

¹⁴ Por invocação Jesus, Maria, José.

¹⁵ Para a construção da embarcação, utilizaram materiais (cabos e polcame da mastreação) do navio inglês Guilherme, encalhado na praia de Santo Amaro, Bahia.

Theodósio Gonçalves da Silva (Bahia)	1780	Navio do lote de mais de 1200 caixas
José Coelho Guimarães (Lisboa), Thomas Vieira da Silva (Lisboa) e António Ribeiro Guimaraens (Bahia)	1781	Navio de 132 palmos de quilha e 44 de boca
Joaquim dos Santos (Lisboa) e Manoel Ferreira Alves (Bahia)	1781	Navio de 800 caixas
Marcos Gonçalves de Faria (Lisboa) e Manoel Francisco Serra (Bahia)	1781	Navio de 120 palmos de quilha e 42 de boca
João da Costa Maia (Lisboa) e Francisco Antonio de Etre (Bahia)	1781	Galera de 123 palmos de quilha, 40 de boca e 14 de pontal do porão
Jacinto Fernandes Bandeira (Lisboa) e Hermenegildo Neto da Silva (Bahia) ¹⁶	1781	Galera de 500 caixas
José Miranda Outeiro (Porto)	1781	Navio do lote de 360 toneladas
Luiz dos Santos Costa (Lisboa), Manoel Lourenço da Costa e José Moreira Duarte (Bahia)	1782	Embarcação de 105 palmos de quilha e 34 palmos de boca
João Vieira Caldas (Lisboa) e José de Oliveira Rapozo (Bahia)	1782	Embarcação de 103 palmos de quilha e 34 palmos de boca
Jacinto Fernandes Bandeira (Lisboa)	1782	Navio do lote de 700 caixas
João de Araújo Vianna (Lisboa) e João Francisco da Costa (Bahia)	1783	Navio de 120 palmos de quilha
Theodósio Glz' da Silva (Bahia)	1783	Navio de 132 palmos de quilha
João Vieira Caldas (Lisboa) e Manoel Ferreira Alves (Bahia)	1783	Navio de 130 palmos de quilha, 43,5 de boca, 14,5 de ponta no porão
João Antonio de Amorim Vianna (Lisboa) e Agostinho Gomes (Bahia) ¹⁷	1783	Navio de 117 palmos de quilha limpos
José Alz' Vianna (Lisboa) e Manoel José Froes (Bahia)	1785	Navio do lote de 140 palmos quilha e 49 de boca e 15,5 de pontal
Luiz dos Santos da Costa (Lisboa) e Manoel Lourenço da Costa (Bahia)	1786	Curveta do lote de 116 palmos e 38 de boca
João Antonio Vieira Caldas (Lisboa) e Theodosio Glz' da Silva (Bahia)	1794	Navio de 144 palmos de quilha e 49 de boca

1 Embarcações construídas na capitania da Bahia por provisões do Erário Régio, 1773-1794
Fonte: AHTC. Cód. 4218, 4219, 4220.

Os homens de negócio da capitania da Bahia e do Reino gozaram dos privilégios do fisco para construir embarcações e dinamizar suas atividades econômicas. Tais benefícios contribuíram para o crescimento da indústria de construção naval (que exigia investimentos demasiadamente elevados para um particular), mobilizando capitais para o desenvolvimento de atividades ancilares, como o estabelecimento de fábricas de cordoaria, enxárcia,

¹⁶ A embarcação por invocação Nossa Senhora da Conceição e São Francisco Xavier.

¹⁷ A embarcação estava sendo construída no Sítio das Alagoas.

lona, entre outras, além da criação e consertos de estaleiros¹⁸. Para Marieta Alves, a força do comércio marítimo e a profusão de construções navais decorriam do tráfico de escravos (Alves 1965, 139), «engrenagem do sistema mercantilista de colonização» e grande gerador de acumulação de capitais (Novais s.d., 105)¹⁹.

É eloquente a proposta de construção de um estaleiro de pedra por iniciativa dos principais comerciantes da Bahia, em 1776, recomendada ao marquês de Pombal pelo governador Manuel da Cunha Menezes, como iniciativa «de grande interesse, não só para os sobreditos Negociantes, más ainda para a Real Fazenda, e deferença desta Cidade». A autoridade noticia o caráter provisório dos estaleiros de madeira²⁰, cuja despesa para se fabricarem seria de «seiscentos mil réis e mais», sendo utilizados apenas para a construção de um vaso, pois «humas vés servidos, ficão totalmente incapazes, e elles Negociantes com o dezembolço, daquelas quantias» (fig. 2)²¹.

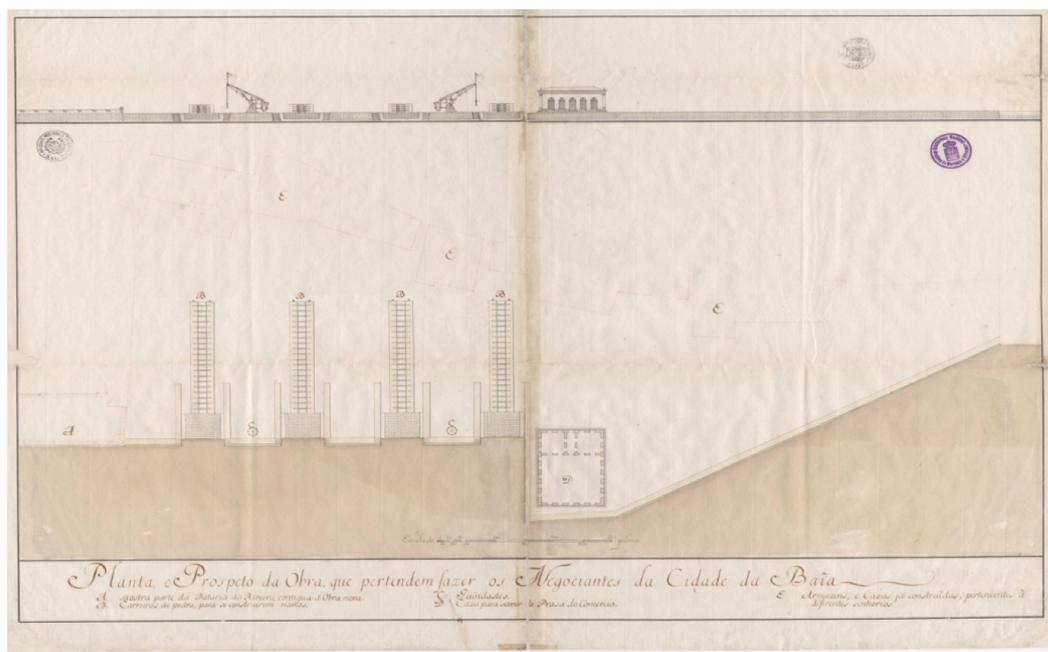
A proposta é citada por Lapa como elucidativa de que os interesses particulares uniam-se ou complementavam aos estatais (Lapa 1973, 235). Marieta Alves, por outro lado, em artigos sobre o comércio marítimo e

¹⁸ Tal desenvolvimento já foi fartamente apontado (Lapa 1968; 1973). Merece destaque, entretanto, a proposta, exposta por Marieta Alves, do patrão-mor da Ribeira das Naus, Thomaz de Souza, que conhecendo as avultadas despesas geradas pela importação de materiais para a construção naval, propôs à Coroa, em 1759, o estabelecimento de uma fábrica de enxárcias, lonas, amarras, trem e outros da mesma natureza, utilizando o linho de espécies locais, gravatá e ticum, alternativas ao cordame europeu (Alves 1965, 135; AHU, CA, cx. 24, Doc. 4662-4664: Ofício do Vice-Rei Conde dos Arcos para Thomé J. da Costa Corte Real, no qual informa favoravelmente acerca da concessão, pedida pelo Capitão Thomaz de Souza e outros, para o estabelecimento de uma fábrica de enxárcias, amarras, lonas, etc. Bahia, 12 de agosto de 1759).

¹⁹ Apesar da maioria dos negociantes/armadores aqui abordados estarem envolvidos com o tráfico de escravos, desenvolviam uma diversidade de atividades econômicas. O rigor metodológico não permite afirmar que o seu êxito econômico se assentava no tráfico, sem um estudo minucioso das atividades financeiras de cada um. Como destacou Maria José Rapassi Mascarenhas, ao investigar os elementos da riqueza dos homens de negócio na capitania da Bahia, durante a segunda metade do século XVIII, «para manter e acumular riquezas, era necessária a multiplicidade de atividades, pois, quando uma delas, ou um setor entrasse em crise, ou por qualquer motivo declinasse, as outras cobririam a diminuição ou ausência de rendimentos. Essa diversificação dava estabilidade à riqueza.» (Mascarenhas 1998, 250).

²⁰ Confirma-se, pela assertiva de Frédéric Mauro, de que os estaleiros da Época Moderna «são, o mais frequentemente, efêmeros». F. MAURO. *op. cit.*, 1973, 93.

²¹ AHU, CA, cx. 49, Doc. 9122 (*Ofício do Governador Manuel da Cunha Menezes para o Marquês de Pombal, no qual recommenda e elogia a iniciativa dos commerciantes da Bahia para a construção de um Estaleiro de Pedra, a que se refere a representação seguinte. Bahia, 18 de Abril de 1776*). A proposta de criação do estaleiro é citado algumas vezes por Marieta Alves em artigos sobre o comércio marítimo e seus armadores na Bahia setecentista, elucidando o espírito empreendedor dos homens de negócio da capitania da Bahia (Alves 1965; 1967a; 1967b; 1968a; 1968b; 1970; 1971).



2 Planta do Estaleiro de Pedra. Fonte: AHU, CA, cx. 49, Doc. 9124. (Planta e prospecto da obra que pretendiam fazer os negociantes da cidade da Bahia (Caes, guindastes, armazéns e carreiras para a construção de navios). Anexo ao n. 9122)

seus armadores na Bahia setecentista, toma-a como ilustrativa do espírito empreendedor dos homens de negócio da capitania da Bahia (Alves 1965; 1967a; 1967b; 1968a; 1968b; 1970; 1971). Importante notar, conforme afirma Marcos Câmara, que «a centralização das atividades econômicas nas áreas portuárias e, portanto, a concentração de investimentos públicos e privados nas mesmas», é uma das «consequências mais visíveis [...] das formas de administração colonial, e do controle do espaço urbano» (Câmara 1988, 14).

Assim, a edificação de um estaleiro com materiais mais resistentes concorreria para benefício da Real Fazenda e para a diminuição dos gastos dos negociantes, pois a pedra possui um desgaste muito menor do que a madeira ao longo do tempo, representando uma redução de gastos na manutenção do estabelecimento. Baseados nos Actos de Navegação de Cromwell, «grande político da Europa», argumentaram sobre a necessidade de estabelecer um estaleiro eficiente, capaz de produzir vasos nacionais para transportar as mercadorias entre o reino e suas colônias, e o «Capp.^m com parte da equipagem seus Nascionaes». A equipagem de navios contribuiria para aprimorar a Marinha nacional²².

²² AHU, CA, cx. 49, Doc. 9123 (*Representação dos commerciantes da Bahia, na qual pedem licença para construir um Estaleiro de pedra desde a Cortina do Forte da Ribeira até ás pedras que estão da parte da Barra. Anexo ao número 9122*).

Para a construção do estaleiro, a Mesa de Inspeção trataria da arrematação ao «Pedr.^o que a fizer mais segura e barata, cobrando o seu embolso pello rendimento aplicado», que seria uma Contribuição Voluntária, com preço de arrematação «à maneira da Mesa do Bem Comum da Cidade de Salvador», já extinta. A contribuição deveria ser cobrada pelo Tesoureiro da Alfândega, sem que percebesse ordenado, como comerciante da Praça de Salvador. Recairia sobre:

[...] fardos e pacotes com capa (\$060 réis); caixa ou caxote de seco (\$050 réis); pipas de V.^o, Vin.^c e agoard.^c (\$060 réis); barr.cas de secos e molhado (\$040 réis); fundos de cobre, chapas e tudo o mais q' não traz capaz (\$020 réis); barras de ferro e chumbo (\$010 réis); escravos da Costa da Mina, Ang.^a ou nilra q.^l.q.^r.p.^{te}. q' se despachem na Alfândega (\$060 réis).²³

Os exemplos de coadunação dos interesses particulares e estatais são abundantes. Antonio José da Costa e Companhia, receberam mercê para a construção de um segundo navio na Bahia, através da provisão de 16 de Dezembro de 1776, por terem feito «avultadas despesas em favor de um dos estaleiros do Real Arsenal da Marinha da cidade»²⁴. Em 1782, António da Silva, morador da cidade da Bahia, visando o «bem comum da Praça», propõe à construção de um estaleiro na «porção de Marinha pertencente à Fazenda Real de V. Mag.^c, que se acha entre o Caes do Sodré e propriedades dos Padres de S. Felipe Nery, por se achar a mesma porção de Marinha devoluta». Pagaria a Real Fazenda, a mesma importância que o antigo inquilino, Manuel Glz' da Silva²⁵.

Também são dignas de notas, as propostas visando diminuir os gastos da Coroa com as construções reais. Em 1761, Manoel Al'z Barua propunha um longo arbítrio para a redução dos custos da produção de naus pela Coroa

²³ A proposta foi assinada pelos seguintes homens de negócio: Antonio Cardoso dos Santos, Clemente José da Costa, Fran.^{co} Borges dos Santos, Luis Coelho Ferreira, Manoel do Ó Fr.^c, David de Oliveira Lopez, Fructuoso Vic.^{te} Vianna, Mel. Glz' Alz', Antonio Alz' Vianna, Teodósio Glz' da Silva, Manoel Per.^a de Andr.^{de}, Antonio Lopes Alz', M.^{el} Alz' Monteiro, Manuel Joze de Carvalho, Gualter Miz' da Costa G.^{es}, Jozeph Carn.^{fo} de Campos, Joaq.^m Caetano do Couto, Innocencio Jozé da Costa. Convém destacar, que não encontramos nenhuma resposta oficial para a iniciativa. Ao que tudo indica, não obtiveram êxito. (AHU, CA, cx. 49, Doc. 9122).

²⁴ AHTC, Cód. 4218, fl. 288. Lisboa, 16 de Dezembro de 1776. Provisão para a Junta da Real da Bahia.

²⁵ AHU, Bahia Avulsos (BA), cx. 138, Doc. 13521 (*Requerimento de António da Silva á Rainha, [D. Maria I], solicitando espaço de marina pertencente á Fazenda real, entre o Caes do Sodré e a propriedade dos Padres de São Filipe Neri, para ali construir um Estaleiro naval. Bahia, ant. 1782, Janeiro, 7*).

na capitania da Bahia, «importando menos cincoenta mil cruzados corendo a administração pello supp.^{tc}». Em que consistiria? A economia começaria pela correta administração dos cortes de madeiras (concebida como a principal causa da carestia); jornais recebidos pelos oficiais, que deveriam ser capazes de fazer «andar direita a fabrica»; compra dos aprestos em Lisboa pela relação elaborada pelo mestre da Ribeira da Naus e pelo patrão-mor, ao invés de se realizar na capitania da Bahia, em mãos de negociantes, que levavam vultosas quantias na transação; maior controle institucional com o estabelecimento de dois livros de receita e despesa; e o estabelecimento de uma consignação que se faria suprir a despesa. A proposta foi apresentada a Mendonça Furtado e não encontramos devolutiva oficial²⁶.

Feitas estas exemplificações, retomamos a sugestão de Frédéric Mauro sobre as relações entre o Estado e os proprietários privados na construção naval na época moderna: «o triunfo de uma forma, entre outras, do capitalismo comercial [...] Este capitalismo comercial se mescla ou se junta amiúde com o capitalismo de Estado, sendo, por vezes, difícil fazer distinção entre os dois.» (Mauro 1973, 97). Ainda como ressaltou Nuno Madureira ao explicar o papel do Estado na regulação econômica:

[...] o estado monárquico e absolutista desempenhou um papel activo nos direitos de participação nos mercados, com decisões que atingiram, directa e indirectamente, todos os segmentos da sociedade. A concessão de prerrogativas a indivíduos e a grupos norteou-se por um duplo objectivo: por um lado, arrecadar novos rendimentos para a fazenda e melhorar a cobrança de receitas; por outra, alterar a distribuição dos rendimentos de modo a drenar recursos para sectores económicos e interlocutores privados, cujo interesse estratégico coincide a curto e médio prazo com os interesses da coroa. (Madureira 1997, 25)

Portanto, faz-se mister relativizar a ideia de uma ausência de «planejamento e previsão metropolitana» concernente à construção naval, uma incapacidade para o «racional aproveitamento das facilidades que a colônia oferecia» (Lapa 1973, 236)²⁷. Referindo-se aos navios que perfaziam o roteiro da Carreira da Índia, Charles Boxer aponta os esforços da Coroa

²⁶ AHU, BA, cx. 28, doc. 5403 (*Proposta de D. Manuel Alvares Barua para dirigir e administrar o fabrico das naus no estaleiro da Bahia, garantindo em cada uma a economia de 50 mil cruzados. Bahia, 12 de setembro de 1761. Anexo ao n. 5401*).

²⁷ Evaldo Cabral de Mello, tratando da capitania de Pernambuco, no século XVII, afirma que as práticas abusivas da Câmara e do Provedor da Fazenda Real, quanto ao valor dos fretes e carga dos navios, originou o desinteresse dos homens de negócio pela construção naval (Mello 2007 [1975], 130).

portuguesa para desenvolver a construção naval no Brasil, apesar da carência de construtores, desde o século XVII, visto que as madeiras brasileiras eram consideradas mais resistentes que a teca indiana (Boxer 2017 [1969], 210). Frédéric Mauro, entretanto, destacou que essa crescente importância, teve suas bases estabelecidas em finais do século XVI, pelo governador Francisco de Sousa, com as «fundações do arsenal da Marinha e do novo estaleiro naval, construído por engenheiros que o governador anterior, Manuel Telles Barreto, tinha mandado vir [para Salvador]» (Mauro 1997, 74). Importância inquestionável para Russell-Wood, devido à localização marítima, «a Bahia de Todos os Santos era excepcional: um soberbo porto natural com 200 kms. de circunferência, uma área de 1.050 km² de superfície, e uma barra muito larga». Principal porto do Brasil entre os séculos XVI e XVIII, Salvador se constituía, por volta de 1700, na «mais importante cidade do Império português, o principal exportador de açúcar e fumo para a Europa e a capital da colônia mais rica de Portugal» (Russel-Wood 2001, 84, 86).

O Estado, as instituições e a construção naval: um panorama de sua estrutura e funcionamento

Nos primórdios da colonização do Estado do Brasil, a Coroa tratou da organização da construção naval e organização portuária, jurisdições do governador-geral, do provedor-mor e da Companhia de Comércio do Brasil. O Regimento dado a Tomé de Sousa, em 1548, incentivava a construção naval no ultramar, com isenções e subsídios. No capítulo 15, trata-se da construção, armação e aparelhamento para «serviço da terra e defesa do mar»; no capítulo 29, disserta-se acerca da construção realizada por particulares, quase uma repetição do capítulo 22 do Regimento do provedor-mor, destacando os tipos de navio a serem construídos, sendo que «os de quinze bancos ou daí para cima, e que tenham de banco a banco três palmos de guoa», não deveriam pagar «direitos nas alfândegas do Reino; de todas as munições e aparelhos que para os ditos navios forem necessários». Mais ainda, as embarcações de «dezoito bancos e daí para cima, hajam mais quarenta cruzados de mercê, à custa da minha Fazenda, e para ajuda de os fazerem [...]». No capítulo 30, trata-se da construção de navios pelas capitânicas, realizadas à custa da Fazenda Real, por ordem do governador e execução do provedor (Mendonça 1972a, 35-51). No Regimento dado a Roque da Costa Barreto, em 1677, observa-se uma maior preocupação com a fiscalização dos portos. A construção de embarcações é comentada ape-

nas, quando se reporta a conservação das matas no capítulo 25 (Mendonça 1972b, 739-871)²⁸. Assim, recaía sobre o provedor da capitania da Bahia o cuidado com a construção naval, mediado, sem dúvida, pelo governador-geral.

A Companhia Geral do Comércio do Brasil, criada, em 1649, nos quadros da Guerra de Restauração, foi uma sociedade anônima, a primeira em Portugal, nascida da necessidade da Coroa em «privatizar» a defesa da navegação do Brasil. Pelo seu estatuto, sua única obrigação era a de construir e manter uma armada de trinta e seis vasos de guerra (divididos em duas esquadras de dezoito navios cada, correspondentes às frotas comerciais do Brasil), embora barcos de guerra não deixaram de transportar mercadorias. Tinha o estanco da introdução no Brasil dos quatro principais gêneros alimentícios importados: vinhos, farinhas, azeites e bacalhau, além do estanco do corte e transporte do pau-brasil. A Companhia detinha também autorização para fabricar navios onde fosse mais conveniente, inclusive nas conquistas. Nunca teve em ação os trinta e seis vasos de guerra, sempre com uma atuação irregular nas frotas, alcançando uma média de uma frota a cada dois anos. Após a morte do rei D. João IV, as críticas se asseveraram, passando, em 1662, por uma reforma do estatuto, na qual se tentou manter ainda o caráter de empresa privada. No entanto, em 1664, transformou-se em Tribunal Régio e foi incorporada ao Estado como Junta Geral do Comércio, existindo até o ano de 1720 (Freitas 1951a; 1951b; 1951c; Costa 2002).

Elucidativo do papel da Junta Geral do Comércio na construção naval, na Bahia, é a ordem de Sua Majestade para o provedor-mor da Fazenda Real do Estado do Brasil, Francisco Lamberto, para se estabelecer a fábrica de navios naquela capitania em 1683:

[...] as madeiras se façam por ajustamento e daqui [do Reino] se vos remeterá a ferragem, pregadura massame e um mestre para que os navios se façam pela bitola dos que se obram nesta ribeira [de Lisboa] e hei por bem aplicar o donativo dos açúcares e a despesa que se fizer no benefício do estaleiro que orçais em cinco para seis mil cruzados havendo de se fabricar também navios para a Junta Geral do Comércio, se poderá fazer metade por esta e também o donativo da paz de Holanda para o que tudo receberéis ordens pelo Conselho da Fazenda.²⁹

²⁸ Sobre os diversos regimentos dados aos governadores-gerais, ver: Santos 2009.

²⁹ Ministério da Educação e Saúde. Biblioteca Nacional. Documentos Históricos. Livro 1.º de Regimentos. 1653-1684. vol. LXXIX. Rio de Janeiro: Tip. Baptista de Souza, 1948, p. 371.

A provedoria estabelecida na capitania da Bahia, nas palavras de Pedro Puntoni, constituía-se numa «ramificação do sistema centralizado que tinha a cabeça em Salvador» e teve a construção naval entre as suas jurisdições (Puntoni 2013, 119). Nas notas preliminares ao Regimento do provedor-mor e dos provedores de Fazenda, Marcos Carneiro de Mendonça destaca o incentivo à construção naval presente no Regimento dado a Antonio Cardoso de Barros, encarregado provedor-mor: «Esboça-se [...] um incentivo fiscal para a indústria de construção naval, isentando-a de impostos desde que obedeça essa construção a determinadas prévias de tamanho e forma para bem servir à Colônia em caso de Guerra» Dispõe o Regimento sobre a construção naval, sua organização e hierarquia: o capítulo 21, determina que somente podiam construir embarcações aqueles com autorização do provedor ou do governador-geral, as licenças seriam concedidas a pessoas abastadas e seguras; o capítulo 22, trata sobre o tamanho das embarcações de remo, que deviam ter quinze bancos ou mais, obtendo a isenção dos direitos alfandegários as munições e aparelhos necessários, embarcações com mais de dezoito bancos teriam, ainda, 40 cruzados de mercê, se fabricadas em um ano; o capítulo 23, estipula que se o governador-geral julgar necessário construir alguma embarcação em outra capitania, expediria as ordens necessárias e o custo de tal navio será carregado em receita sobre o almoxarife da capitania, em que se fizer a construção; por fim, o capítulo 24, estabelece que aqueles que construírem, no Estado do Brasil, embarcações de cento e trinta tonéis ou mais recebam mercê e gozem da mesma liberdade dos que constroem no Reino, «porque será meu serviço e proveito dos meus Reinos, pela abundância de madeiras que há nas ditas terras do Brasil, fazerem-se lá naus» (Mendonça 1972a, 90-98). Dessa forma, pelo regimento do provedor-mor e do governador-geral, observa-se que a mercê para construção de embarcações por particulares era concedida a pessoas abastadas, seguras e honradas.

Elucidativo do papel central da capitania da Bahia nos quadros do império ultramarino, em 1714, Sua Majestade, atendendo ao bem comum de seus vassallos, aumento e conservação de suas fazendas e comércio, foi servido resolver que, em todo o Estado do Brasil, houvesse fragatas de guarda-costas, para com elas evitar os importantes e continuados roubos e insultos que, nos mares da mesma costa, têm feito e cometido os corsários inimigos e levantados que ali iam piratear. O marquês de Angeja, então vice-rei do Estado do Brasil, recebeu a incumbência de produzir duas fragatas de trinta peças de artilharia cada uma, para cumprir esta tarefa. No entanto, o vice-rei achou por bem ajustar a compra de uma fragata de vinte

peças, que estava surta no porto da cidade do Salvador, e mandar produzir outra, de quarenta. O Conselho Ultramarino, em consulta de cinco de Dezembro de 1716, afirma serem:

[...] excessivas [as] despesas que o marquês tem feito e vai fazendo, para estabelecer esta fábrica de navios que diz lhe mandou Vossa Magestade assentar naquela cidade, assim para nela se fabricarem como para mandar madeiras para esta ribeira, e que os armazéns que faz baixos e altos são de tal capacidade e grandeza que parece excedem os desta Corte, pois têm de frente 530 palmos e que a consignação de cento e vinte mil e quinhentos cruzados cada ano [sobre a dízima da Alfândega e Direito dos Escravos que vão para as Minas] que impôs para esta fábrica não poderiam chegar para metade dela, e será necessário pôr nisso a moderação devida [...].³⁰

Na segunda metade do século XVIII, são reconhecidas por ampla historiografia as medidas de Carvalho e Melo para estimular, controlar e alargar o comércio do Reino e de suas possessões³¹. Não são negligenciáveis as informações do governador e capitão general da capitania da Bahia, Manuel da Cunha Menezes para Martinho de Mello e Castro:

Estando persuadidos os comerciantes desta Praça dos desejos de Sua Magestade no aumento da navegação e construção de navios, se tem animado de tal forma os mesmos que, havendo-se já neste anno lançado a agua três, se achão actualmente seis quilhas sobre os picadeiros, além de outras tantas ideiadas para que se juntão madeira. Hum destes hé o honrado Theodosio Gonçalves da Sylva, dono de dous navios já fabricados nos estaleiros da Marinha desta Cidade, e ao qual eu persuadi a fazer hum terceiro de maior lote que os dois que tem para que o Serviço de Sua Magestade se podesse delle utilizar [...].³²

Uma análise mais detida mostra-nos que a atuação estatal, fundamental à manutenção do sistema mercantil, antecedeu a segunda metade do século XVIII, embora a historiografia tenha se voltado, por vezes, com certo pessimismo, para o reinado de D. João V, «o reinado do ouro em Portugal», nas

³⁰ AHU, BA, cx. 09, doc. 778 (*Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João V sobre o que informa o vice-rei e governador geral do Brasil, marquês de Angeja, D. Pedro António de Noronha Albuquerque e Sousa sobre duas fragatas que se considera necessário para guardar a Costa. Lisboa, 7 de janeiro de 1715*).

³¹ No que diz respeito à construção naval, ver: Godoy 2007; Malvasio 2009; Fonseca 2010; Almeida, Faust 2014.

³² AHU, CA, cx. 48, doc. 8951 (*Ofício do Governador Manuel da Cunha Menezes para Martinho de Mello e Castro, no qual diz que tomara grande desenvolvimento a construção de navios mercantes e informa favoravelmente acerca do seguinte requerimento de Theodosio Gonçalves da Silva. Bahia, 18 de Outubro de 1775*).

palavras de Vitorino Magalhães Godinho, caracterizado por «rápida diminuição da agricultura, e da nascente indústria dos tecidos, das indústrias náuticas e do comércio marítimo» (Godinho 1975, 212). Aqui vale ressaltar a advertência de Joaquim Romero Magalhães para quem, desde o início, «as cousas do mar permitiram fazer-se Portugal», isto é, a formação e coesão do Reino só foi possível a partir da circulação marítima (Magalhães 2012, 11).

Ora, a Marinha descrita na década de 1770 pelo intendente da Marinha, Rodrigo da Costa e Almeida, constituiu-se em períodos anteriores. Cumprindo as ordens do marquês de Pombal, apresentou informações gerais sobre a empresa marítima baiana: o número de oficiais empregados, nomeados por provisões régias e pelas autoridades coloniais, seus ordenados e emolumentos; os materiais existentes na Ribeira das Naus e os que precisavam ser adquiridos para a manutenção da mesma e a relação de todas as embarcações existentes na capitania da Bahia, pertencentes à Fazenda Real. Remeteu a relação das 15 embarcações grandes e pequenas que se achavam em serviço na Ribeira, pertencentes a Sua Majestade:

A Curveta por invocação N. Sr.^a do Crato S. Roque e Almas, do serviço das Ilhas de Santo Thomé e Príncipe; um Bergantim de dezoito remos de Palameta, com seu Camarim de Vidraças, Ornato, e Coxins de Damasco, o qual não serve por carecer de concerto; um Escaler chamado Dourado, de dezoito remos, em que nelle embarca o Il.^{mo} e Ex.^{mo} S.^r Conde governador, por não se estar capaz o dito Bergantim; um escaler dito por nome Espaldarte de dez remos em que nele embarca o intendente da Marinha; um Escaler dito chamado Tubarão de dez remos, que serve de [estado] quando vai ao mar o Il.^{mo} e Ex.^{mo} S.^r Conde Gov.^{or}; um Escaler dito de oito remos chamado o Lisboa, do serviço actual da Ribeira em que nele anda o Patrão-mor; um Escaler de seis remos, equipado com Gallez, do serviço da Fortaleza do Mar; uma Barca com Velas Latina, que não serve por carecer de concerto grande, e com sua Lanxinha, que serve a dita Barca das conducoens das Madr.^{as} da Villa de Cayru, para este Arsenal; um Batelão grande de fazer e suspender amarraçoens que tão bem serve de conduzir Artelharias para as Fortalezas da Marinha; um dito mais pequeno que serve para carga, e descarga das Naus p.^a a factura das agoadas das ditas; um dito mais pequeno, que serve para ajudar o mesmo serviço; uma lanxa com oito remos de Boga, que serve p.^a conduzir Carpinteiros, e callafates, para bordo das Naus, quando carecem de concertos; uma lanxa de Palameta, que serve para a alimpar o [molhe] e betar o [Ló do fora] e tão bem para reboques chamada á Olandeza; duas Lanxinhas pequenas que servem de Alvarenga das Naus quando vem a este Porto.³³

³³ AHU, CA, cx. 44, doc. 8263 (*Relação de todas as embarcações grandes e pequenas, que havia na Ribeira da Bahia, pertencentes á Fazenda Real. Bahia, 28 de Julho de 1770. Anexo ao n. 8254*).

Por seu turno, em 1775, o governador da capitania da Bahia, Manuel da Cunha Menezes, informava a Martinho de Mello e Castro, as embarcações que existiam nas capitanias sob governo da Bahia, indicando as Freguesias e qualidades. Freguesias da Cidade da Bahia: 7 navios, 37 curvetas, 3 galeras, 55 sumacas, 3 barcos, 50 lanchas, 35 saveiros, 188 canoas, 61 jangadas; Freguesias no Subúrbio da Cidade: 3 sumacas, 5 barcos, 61 lanchas, 71 saveiros, 405 canoas, 75 jangadas; Vila de São Francisco: 8 barcos, 45 lanchas, 35 saveiros, 228 canoas; Vila de Santo Amaro: 2 barcos, 28 lanchas, 5 saveiros, 121 canoas; Vila de Cachoeira: 1 sumaca, 16 barcos, 27 lanchas, 1 saveiro, 123 canoas; Vila de Maragogipe: 2 barcos, 32 lanchas, 4 saveiros, 144 canoas; Vila de Jaguaripe: 2 barcos, 92 lanchas, 4 saveiros, 113 canoas; Vila da Abadia: 8 sumacas, 70 canoas, 5 jangadas; capitania e Comarca dos Ilhéus e suas Vilas e Freguesias: 2 sumacas, 6 barcos, 126 lanchas, 1559 canoas, 10 jangadas; capitania e Comarca de Porto Seguro e suas Freguesias: 10 sumacas, 62 lanchas, 2 saveiros, 1 canoa; capitania e Comarca de Sergipe de El Rei e suas Freguesias: 14 sumacas, 666 canoas, 4 jangadas; capitania do Espírito Santo e suas Freguesias: 10 sumacas, 8 barcos, 33 lanchas, 70 canoas. No total, contavam as do governo da capitania da Bahia com 7 navios, 37 corvetas, 3 galeras, 76 sumacas, 52 barcos, 556 lanchas, 157 saveiros, 3688 canoas, 155 jangadas. Ressalta que as embarcações mencionadas não totalizam aquelas que entram e saem do porto da Bahia diariamente, mas aquelas cujos donos são residentes na cidade³⁴.

Entretanto, apenas para a segunda metade do século XVIII dispomos de documentação serial capaz de nos oferecer uma aproximação da indústria naval, as fontes fiscais, mais especificamente, as provisões com as isenções dos direitos alfandegários antes referidas³⁵. A produção dessas fontes seriais deve-se as reformas de D. José I, com a criação de instituições

³⁴ AHU, CA, cx. 47, doc. 8837-8844 (*Ofício do Governador Manuel da Cunha Menezes para Martinho de Mello e Castro no qual se refere a remessa dos seguintes documentos. Bahia, 05 de outubro de 1775*); (MAPPAS (4) semelhantes aos que já se achão descriptos sob os ns. 8812-8815); (*MAPPA geral de toda a qualidade de embarcações que há nas Capitanias do Governo da Bahia e navegação para os Portos da Europa, África e América e de todas as embarcações que navegam de porto a porto pela Costa do Brasil, como também dos barcos, lanchas e outras pequenas embarcações que navegam pelos rios e ribeiras pertencentes a este governo na condução dos víveres e pescado para a sua sustentação, com o número dos marinheiros e pescadores forros e captivos, que há em cada uma das freguesias, com distinção das comarcas a que pertencem. Bahia, 30 de Agosto de 1775. Anexo ao n. 8837*). Quanto a importância da navegação de cabotagem, ver: Dias 2011.

³⁵ Aproximação, pois não necessariamente constituem-se na totalidade, uma vez que pode ter havido construção de embarcações sem a graça régia das isenções. Entretanto, não encontramos referências as mesmas em nossas pesquisas.

centralizadoras como o Erário Régio no Reino, as Juntas da Fazenda no Ultramar e a Intendência da Marinha e Armazéns Reais na capitania da Bahia³⁶.

O Erário Régio foi criado por Carta Lei de 22 de Dezembro de 1761 e funcionou até 1832, substituindo a Casa dos Contos, com o propósito de centralização das finanças e «conservação da Monarquia»³⁷. Concebido por Jacome Ratton como um «monumento que por si só bastaria para eternizar a memória do monarca D. José I», sua primazia vem sendo destacada por ampla historiografia (Ratton 2007 [1813], 226), sobretudo durante o período em que teve como presidente e inspetor geral Sebastião José de Carvalho e Melo, cujo consulado caracterizou-se pelo estímulo e proteção «as iniciativas particulares com uma significativa ampliação das prerrogativas concedidas a sectores da indústria e do comércio» (Madureira 1997, 24). Para Fernando Tomaz, a importância do Tesouro Régio ocorre

[...] não só pela eficácia revelada como, sobretudo, pelo alcance político de que se revestiu. Teve por finalidade instituir um sistema de centralização de receitas e despesas do Estado, dotando, deste modo, o poder central de um instrumento de controle eficaz das finanças públicas. (Tomaz 1988, 355)

As Juntas da Fazenda Real, na concepção de Arno Wehling, constituíram-se nos «eixos coloniais de toda a política econômica (e não apenas fazendária) do Império português» até a chegada de D. João, em 1808 (Wehling 1986, 111).

³⁶ Virgínia Rau, em seus estudos da economia marítima portuguesa, após exaustivo trabalho de pesquisa arquivística, conclui que apesar da reconhecida importância do tráfico marítimo para Portugal, «é somente a partir do século XVIII, e em especial do segundo quartel desse século, que os estudiosos têm à sua disposição material suficiente e em séries contínuas [...]» (Rau 1961, 65-66).

³⁷ Em ordem cronológica, os presidentes do Erário Régio: Sebastião José de Carvalho e Melo - nomeado em 29 de Dezembro de 1761, tomou posse em 11 de janeiro de 1762 e ocupou o cargo até 05 de março 1777; Pedro José de Noronha Camões Albuquerque Moniz e Sousa, 4º Conde de Vila Verde e 3º marquês de Angeja - nomeado em 14 de março de 1777, tomou posse em 15 de março de 1777 e ocupou o cargo até 11 de março de 1788, quando de seu falecimento; Tomás Xavier de Lima Nogueira Vasconcelos de Teles e Silva, 13º Visconde de Vila Nova Cerveira e 1º marquês de Ponte de Lima - nomeado em 12 de março de 1788, tomou posse em 18 de março de 1788 e ocupou o cargo até 1800, quando de seu falecimento; Rodrigo Domingos de Sousa Coutinho, 1º Conde de Linhares - nomeado em 06 de janeiro de 1801, tomou posse em 12 de janeiro do mesmo ano, permanecendo até 1803; Luís de Vasconcelos e Sousa, 1º Conde de Figueiró - nomeado em 31 de agosto de 1803, tomou posse em 10 de setembro do mesmo ano e esteve na condição de presidente do Erário Régio até 26 de novembro de 1807, quando, acometido por graves problemas de saúde, foi nomeado por D. João um Conselho de Governadores para presidir a instituição. Por provisão de 10 de janeiro de 1809, foi aposentado da sua função de presidente do Erário Régio e substituído por Cipriano Ribeiro Freire (Paixão, Cardoso 1999).

Foram estabelecidas ao longo da década de 1760 e concentraram questões de ordem financeira das capitanias do Brasil. Entre as suas principais atribuições, destacam-se a gestão dos rendimentos régios e a realização da sua arrecadação; organização e pagamento das folhas dos ordenados eclesiástico, civil e militar e de todas as despesas públicas com vistas a diminuir os gastos do Estado; supervisão de outros órgãos, com decisão sobre suas contas, como a alfândega, casa da moeda, intendência da Marinha e armazéns reais, envio semestral ao Erário Régio, de livros de balanço, contendo as receitas e despesas da capitania, entre outros (Cf.: Wehling 1986; Carrara 2009a; 2009b; Farias 2018).

Instituições cimeiras, durante os primeiros anos de funcionamento da Junta da Fazenda da capitania da Bahia, foram realizadas inúmeras críticas à estrutura e dinâmica da Ribeira das Naus de Salvador pelos oficiais da nova instituição, que acreditavam que o órgão gerava grandes despesas ao Erário Régio, devido ao número excessivo de oficiais e confusão observada na escrituração dos livros contendo as receitas e despesas, o que dificultava, por óbvio, a fiscalização, necessitando de intervenções enérgicas. O contador geral do Estado e escrivão da Fazenda, Antonio Ferreira Cardoso³⁸, na concepção de Marcos Carneiro de Mendonça, responsável por estabelecer «as normas de instalação da contabilidade do Erário Régio no Brasil» (Mendonça 1968, 18)³⁹, afirmava, em 1766, ao tratar das entidades que interferiam na boa gestão fazendária:

Na Ribeira das Naus se despence em cada hum triênio em jornaes de Mestres, officiaes, e pretos, mais de cem mil cruzados sem haver fabricar lhe Não, que respeita a cada hum dia de trabalho a muito perto de 400\$000 réis e esta administração também se não acha com as devidas cautelas, para não haver extração, e hé preciso applicarem se lhe pella grande quantia que se despence.⁴⁰

³⁸ Antonio Ferreira Cardoso, que Marcos Carneiro de Mendonça informa ter implementado o método mercantil nas Juntas da Fazenda do Brasil, nunca saíra da capitania da Bahia. O oficial, que possuía larga experiência no exercício de serviços fazendários, tendo servido no Reino de Angola os cargos de «Escrivão da Fazenda Real, Vedoria e Matrícula da Gente da Guerra, Contador Geral e Escrivão da Feitoria Real», passara para a Bahia por Ordem Régia de 05 de Julho de 1762 e nela permaneceu, em meio à inúmeros conflitos com o provedor, até 1767, quando enviado definitivamente ao Reino. Foi Sebastião Francisco Betammio Responsável pela aplicação do novo método nas várias instituições da Bahia e em outras capitanias (Farias 2016).

³⁹ A expressão «Erário Régio no Brasil» é utilizada por Marcos Carneiro de Mendonça para se referir à Junta da Real Fazenda estabelecida na capitania da Bahia (Mendonça 1968).

⁴⁰ AHU, CA, cx.39, doc. 7414 (*Relatório do Contador geral, no qual refere quaes as entidades que tem interferência na arrecadação das receitas da Fazenda Real e indica o pessoal e livros novos que era preciso estabelecer para a boa organização dos respectivos serviços. Bahia, 16 de agosto de 1766. Anexo ao n. 7413*). O documento encontra-se transcrito em Mendonça 1968, 37-48.

Da mesma forma, o desembargador e deputado da Junta da Fazenda Rodrigo Coelho Machado Torres, em 1767, informando ao governador Conde de Azambuja acerca dos descaminhos da Fazenda que haviam na provedoria da Bahia, apontava que «nas férias da Ribeira era tanta desordem, e avultada a despesa sem luzimento, que V. Ex.^a foi servido manda-la suspender»⁴¹.

Decerto, se não constituíram fator objetivo decisivo, tais denúncias contribuíram para o fim da vetusta instituição, a provedoria da Fazenda da Bahia, e criação, em 1777, da Intendência da Marinha e Armazéns Reais, que assumiu a administração da Ribeira das Naus responsável pela gestão dos três armazéns (Materiais da Coroa, Mantimentos e Munições de Guerra) e o governo da Vedoria dos Regimentos da Cidade e Presídio do Morro de São Paulo, tendo Rodrigo da Costa e Almeida sido nomeado seu primeiro intendente, vencendo o mesmo ordenado e propinas do provedor⁴².

No Alvará de sua criação, justifica-se o seu estabelecimento devido «a péssima administração [da] provedoria, cujas inveteradas desordens [...] deram justo, e necessario motivo [...] de fazer uma bem regulada reforma dos ditos Armazéns Reais e Vedoria». Referente à construção naval, o capítulo II do Alvará destaca o cuidado com as arqueações das embarcações de África, vistoria das obras reais, «pois que todas as outras obras Reaes, além destas, ficarão pertencendo, e serão da jurisdição da Junta da Administração da Fazenda», que deveria contribuir para a diminuição das despesas extraordinárias⁴³.

Inferimos, então, que durante o consulado pombalino as construções empreendidas pelos particulares, nos estaleiros da cidade da Bahia, estavam sob jurisdição da Junta da Fazenda e não da Intendência da Marinha. Demonstrativo disso são as provisões autorizando as construções de embarcações, sempre dirigidas à Junta da Fazenda, bem como todas as correspondências referentes à organização e vigilância das mesmas. Os mestres da Ribeira eram demandados para avaliar os gêneros necessários à construção, caso à Junta da Fazenda acreditasse forçoso, por duvidar da fé dos mestres contratados pelos homens de negócio da capitania⁴⁴. O papel dos oficiais

⁴¹ AHU, CA, cx.41, doc. 7662 (*Ofício do Desembargador Rodrigo Coelho Machado Torres, para o Conde Governador, sobre o mesmo assunto do documento antecedente. Bahia, 17 de julho de 1767. Anexo ao n. 7661*). O documento encontra-se transcrito em Mendonça 1968, 69-71.

⁴² Sobre a Intendência da Marinha, ver: Leivas, Scavarda 1972.

⁴³ AHU, BA, cx. 164, doc. 12442 (*Alvará do rei [D. José], entre outros assuntos, extinguindo o Conselho da Fazenda e o emprego de provedor-mor dela. Bahia, 06 de Março de 1770*).

⁴⁴ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro (ANRJ), Relação da Bahia, Códice 539, vol. 4.

ultramarinos sofrerá mudanças, conforme veremos adiante, sob o reinado de D. Maria I, com a possibilidade dos riscos das embarcações serem realizados na Bahia.

Embora a documentação não seja tão precisa quanto ao papel dos oficiais da Ribeira nos empreendimentos privados, através do exame de diversos elementos, parece-nos plausível afirmar que as construções eram realizadas, conforme afirmou Frédéric Mauro, «nas transações entre negociantes e artesãos» (Mauro 1997, 92) e, na capitania da Bahia, mediada pela Junta da Fazenda. Em que consistia tal mediação? Grosso modo, quando da ocorrência de conflitos, o governador-geral e presidente da Junta da Fazenda trataria de acomodar as jurisdições.

É o que podemos depreender, entre tantos, de um requerimento do capitão e comerciante Theodósio Gonçalves da Silva, no ano de 1775⁴⁵. Solicitando uma licença para construir no Estaleiro Real da Ribeira uma Nau de 160 palmos de quilha, argumentando faltar capacidade nos estaleiros da Preguiça e da Ribeira de Itapagipe para uma obra de tal dimensão⁴⁶. O governador Manuel da Cunha Menezes deu parecer favorável, considerando «incômodos» os estaleiros referidos. Entretanto, não deixou de consultar o intendente da Marinha, que foi contrário à pretensão do «honrado» negociante, sustentando seus argumentos na segurança e capacidade do estaleiro de Itapagipe e no Capítulo 21 do Regimento do provedor da Ribeira, o qual afirmava que «o provedor não consentirá haver pessoa alguma na Ribeira das Naus, de qualquer sorte que seja, que trabalhe mais que em serviço das coisas da Ribeira» (Silva 1856, 314). O governador «não se atreveu a dar despacho», aguardando resolução de Martinho de Melo

⁴⁵ O requerimento de Theodósio Gonçalves da Silva é citado por Marieta Alves mostrando o quão ativo era o negociante, possuidor de «6 navios de grande lote, que navegavam para os portos do Reino, América, Ásia e Costa da Mina» (Alves 1967b, 598).

⁴⁶ AHU, CA, cx. 48, Doc. 8952 (*Requerimento do Capitão e commerciante Theodosio Gonçalves da Silva, em que pede licença para construir no estaleiro Real da Ribeira uma nau de 160 palmos de quilha, pela falta de capacidade dos estaleiros da Preguiça e Itapagipe para um navio de tal dimensão. Anexo ao n. 8951*). Para o intendente da Marinha Rodrigo da Costa e Almeida, o estaleiro tinha plenas condições de construir a embarcação de Theodósio da Silva e o seu receio assentava-se no ocorrido com a Nau Victória, que deu em seco. Entretanto, o incidente não ocorreu devido à topografia natural, mas por descuido no seu reboque. Considerando que, desde meados do século XVII, o estaleiro de Itapagipe se encontrava em funcionamento, construindo grandes embarcações, sem apresentar maiores problemas, cremos que o negociante buscava aproveitar-se das comodidades do Estaleiro Real. Como mostrou Frédéric Mauro «[...] os comerciantes – capitalistas ou o Estado preferem estar próximos, durante a construção, para melhor supervisionar esta construção, pois, doutro modo, se veriam obrigados a nomear inspetores ou “comissários”. E, em consequência, os estaleiros dos grandes navios se localizam de preferência nos grandes portos, junto às capitais financeiras e comerciais» (Mauro 1973, 94).

e Castro, mas buscou intervir a favor do negociante, assegurando que a «Fazenda Real nunca poderá ter prejuízo com semelhante construção, mas antes pelo contrario se lhe faz o benefício de consertar a Carreira, que tem alguma danificação causada da muralhada em aguas grandes»⁴⁷.

Em 1797, são enviadas ao governador D. Fernando José de Portugal e Castro, novas «Instruções para o intendente da Marinha e Capitão do Pôrto», visando sistematizar a administração do arsenal, tornando-a compatível com a da Cidade de Lisboa, e não se observam mudanças consideráveis em relação à fabricação de embarcações por parte dos particulares, embora fossem as instruções bastante detalhadas sobre a construção naval e a organização do trabalho. Destaca-se, tão somente, a «obrigação do intendente [em] responder por todos os trabalhos, construcções, e obras que dependerem do Real Arsenal»⁴⁸.

Quanto aos locais onde eram construídas as embarcações, são escasas as informações, sendo que algumas provisões informam que ocorreriam no estaleiro de Itapagipe, de acordo com Rodrigo da Costa e Almeida, «o melhor lugar, q' depositou a natureza para botação das Naus»⁴⁹. A avaliação do intendente parece não carecer de exatidão, pois tem-se notícia do funcionamento do Estaleiro de Itapagipe, «local muito abrigado», em 1659, construindo uma nau de 1000 toneladas (Mauro 1973, 74). Luis dos Santos Vilhena, em finais do século XVIII, afirma:

[...] tanto na Ribeira, como nos Estalleiros da Praya da Preguiça, hé que setem feito, efazem amayor parte das Embarçaçoens da Nossa Marinha, assim Real, como Mercantil, por serem estes Estalleiros preferíveis atodos os que pode haver no Brasil; edestes há dentro nesta Baía tantos, que não será fácil o numerallos, visto que ainda a necessidade não obrigou a fazer esta indagação. Dos de Itapagipe, distante huma légua da Cidade, he que os Commerçiantes se servem de Ordinario para a Construcção dos seus Vazos demayor porte, havendo naquelle Citio capacidade para se fazerem muitos ao mesmo tempo.⁵⁰

⁴⁷ AHU, CA, cx. 48, Doc. 8951 (*Ofício do Governador Manuel da Cunha Menezes para Martinho de Mello e Castro, no qual diz que tomára grande desenvolvimento a construção de navios mercantes e informa favoravelmente acerca do seguinte requerimento de Theodosio Gonçalves da Silva. Bahia, 18 de Outubro de 1775*).

⁴⁸ Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (BNRJ), Secção de Manuscritos, I-31, 30, 59.

⁴⁹ AHU, CA, cx. 48, Doc. 8953 (*Informação desfavorável do Intendente da Marinha Rodrigo da Costa e Almeida, dirigida ao Governador, sobre a referida pretensão de Theodosio Gonçalves da Silva. Bahia, 3 de outubro de 1775. Anexo ao n. 8951*).

⁵⁰ BNRJ, Secção de Manuscritos. I-5, 2, 55 (Luis dos Santos VILHENA. Recopilação de Noticias Soteropolitanas e Brasilicas. Tomo I. fl. 124 v, 125).

Ao mesmo tempo em que o Estado português assegurou os incentivos fiscais, previstos desde a estruturação da Monarquia⁵¹, buscou evitar os abusos que pudessem ser cometidos pelos homens de negócio da graça concedida por El Rei. Durante o período em que o marquês de Pombal ocupou o lugar de Inspetor Geral e Presidente do Erário Régio, foram enviadas à Junta da Fazenda da capitania da Bahia 19 provisões facultando licenças para construção naval. Os materiais eram despachados com a autorização do Contador Geral da Contadoria da África Ocidental, do Maranhão e das Comarcas do Território da Relação da Bahia, Manuel Pereira de Faria, e com o juramento aos Santos Evangelhos, do negociante que enviava os conteúdos à capitania da Bahia, assegurando que os mesmos seriam utilizados apenas para a construção do navio em questão. A responsabilidade pela fiscalização das atividades era delegada pelo Inspetor à Junta da Fazenda. Informava, em maio de 1776:

[...] todos os ditos materiaes, e aprestos que recebem tem sido empregados nos Navios que se mandão fabricar, ou no caso de se duvidar da fé dos mesmos Mestres; a mesma Junta faça examinar pelos Mestres da Ribeira as quantidades de que forem necessitando as sobreditas construcções, para na mesma proporção se lhes dar o Livre Despacho. No que a Junta estabelecerá para com todos Methodo Geral, como lhe parecer mais expedito, e prudente: E em todo caso de excesso delles, fará satisfazer huns, e outros Direitos, dando parte pelo Real Erário dos mesmos dolos, ou excessos.⁵²

Dessa forma, passava-se a exigir que os negociantes dessem fiança para a livre saída dos materiais e aprestos da alfândega de Salvador e que os mesmos fossem avaliados por uma autoridade da Ribeira das Naus, com base nos riscos remetidos de Lisboa e materiais descritos nas provisões⁵³.

⁵¹ Ver os capítulos dos Regimentos do provedor-mor e do governador-geral citados anteriormente. Ao longo de todo o período colonial, muitos indivíduos receberam isenções para a construção naval, não se constituindo em letra morta. Como exemplo, em 1718, Zaclaria de Brito Távares e Lourenço Alz' Lima, moradores na Vila de Santo Antônio do Recife de Pernambuco, fabricavam um navio novo do lote de trezentas toneladas para navegarem para o Reino e «como taes fabricantes pelo Regimento da Fazenda Real lhes era concedido os privilegios e izenções e todo o adjutorio necessario» receberam a graça de não pagarem direitos na Alfândega da capitania das fazendas remetidas para a fábrica do navio. A mesma graça, receberam Antonio Roiz Campello e Jozeph Peres Campello, também moradores na Vila de Santo Antônio do Recife de Pernambuco, fabricavam um navio novo do lote de quinhentas toneladas também em 1718. AHU, Cód. 96, Livro de Registro de Provisões do Conselho Ultramarino (1714-1722), fl. 181v-182.

⁵² ANRJ, Relação da Bahia, Códice 539, vol. 4.

⁵³ AHTC Cód. 4218, fl.272, 273.

Durante o reinado de D. Maria I, com a nomeação do marquês de Angeja, para o lugar de Presidente do Erário Régio (1777-1788), observa-se uma mudança nos critérios de fiscalização⁵⁴. A partir do ano de 1778, os materiais enviados para a construção de embarcações na capitania da Bahia, passaram a ser verificados e atestados pelos três mais importantes oficiais técnicos da Ribeira das Naus de Lisboa, João dos Santos (patrão-mor da Ribeira das Naus), Torcato José Clavine (mestre da Ribeira das Naus)⁵⁵, e Domingos da Costa Neves (mestre calafate da Ribeira das Naus)⁵⁶, situação que permaneceu até 1794, data da última provisão por nós encontrada. Cabia ao patrão-mor, de acordo com o Regimento dos Armazéns de 1674, entre outros, cuidar do aparelhamento das naus, descrevendo os materiais necessários; ao mestre construtor, sobretudo, a arqueação da embarcação; o mestre calafate, obviamente, cuidar da calafetagem das embarcações, breus, estopas e semelhantes (Silva 1856, 344-349). Importante ressaltar, que nem sempre as três autoridades assinaram as atestações juntas: João dos Santos assinou 17 provisões, Torcato José Clavine assinou 19 provisões e Domingos da Costa Neves assinou 13 provisões.

Conforme Luís de Oliveira Ramos, durante o governo de D. Maria I houve grande esforço de continuidade da modernização da Marinha, «iniciada no consulado pombalino». Criam-se algumas instituições para oferecer suporte às mudanças, entre as quais destaca-se a Escola Prática de Construtores do Arsenal Real da Marinha de Lisboa. Da referida escola, saiu o excepcional primeiro construtor de Portugal, Manuel Vicente Nunes (1711-1775)⁵⁷, «que começou a ensinar a traçar, na Sala do Risco, os diferentes planos de construção, com as formas adequadas». Manuel Vicente teve como principal discípulo, Torquato José Clavina que, igualmente, ocupou o lugar de primeiro-construtor em Lisboa, tendo a «qualidade de sua obra

⁵⁴ Não trataremos dos demais presidentes do Erário Régio, pois foi durante as gestões do marquês de Pombal e do marquês de Angeja que se estruturaram as formas de concessão das provisões para a construção naval na Bahia, não havendo mudanças dignas de notas nas gestões posteriores, na documentação compulsada.

⁵⁵ Torcato José Clavine obteve o hábito da Ordem de Santiago, dispensado de provanças, em 1792. Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANTT), Mesa da Consciência e Ordens, Diligência de habilitação para a Ordem de Santiago, Letra T, mç. 1, n. 14. Torcato José Clavine.

⁵⁶ Domingos da Costa Neves era natural da Freguesia de São Pedro da Vila de Ericeira, morador na Ponte de Alcântara, cidade de Lisboa, foi familiar do Santo Ofício, membro da Ordem de S. Tiago Mestre Calafate da Ribeira das Naus, onde trabalhou por mais de trinta anos, servindo com «ofício de serventia e propriedade». ANTT, Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Domingos, mç. 36, doc. 639. Diligência para habilitação de Domingos da Costa Neves; ANTT, Mesa da Consciência e Ordens, Diligência de Habilitação para a Ordem de Santiago, Letra D, mç. 1, n. 8. Domingos da Costa Neves.

⁵⁷ Sobre Manuel Vicente Nunes, ver: Saldanha 2016.

naval repercutido na Inglaterra». Clavina, por sua vez, teve como principal discípulo, o «capitão-tenente graduado Manuel da Costa⁵⁸, que permaneceu longos anos no Brasil e construiu navios até a independência» (Ramos 2007, 99-101).

Se o governo de D. Maria I representou, como afirma Jorge Pedreira, «um recuo da intervenção direta do Estado na esfera industrial», sobrevivendo «aqueles estabelecimentos que não carecessem de contínuos subsídios do erário», manteve-se a política de fomento, com as isenções fiscais (Pedreira 2005, 199-200). A indústria de construção naval beneficiou-se do referido «recuo estatal». Em outubro de 1777, os senhorios dos navios obtiveram à graça da Rainha, de construírem as suas embarcações livremente, pelos riscos que quisessem⁵⁹. Assim, a partir de 1778, alguns homens de negócio passaram a usufruir da Real Ordem, como informou o governador Manuel da Cunha Menezes a Martinho de Mello e Castro, sobre ter mandado dar continuidade à construção da nau de João de Araújo Vianna, sem o risco do mestre construtor das Naus de Lisboa⁶⁰.

Em finais do século XVIII, a profusão de construções trazia à tona um paradoxo inerente ao sistema: a alteração da organização social do trabalho na indústria de construção naval. É o que nos mostra uma correspondência escrita pelo intendente da Marinha, José Francisco Perné, em 1797, acerca dos atrasos que estavam ocorrendo na construção das embarcações reais. Argumentava que se valia de «dez índios, nove pretos serventes e alguns galés»,

⁵⁸ Manuel da Costa foi provido no ofício de «Architecto Constructor» nos Arsenais Reaes da Cidade da Bahia. Passou para a América em 1796, para construir nos estaleiros da cidade de Salvador uma nau de 74 peças, a Príncipe do Brasil. Dava notícias, em 1798, da sua má reputação e situação, pois não conseguia adiantar o seu trabalho: apesar de ter «posto a maior efficácia do meu genio, e do meu officio p.^a a sua ultimação [da nau], mas não me he possível adiantalla, porq' hoje falta a madeira, amanhã os servidores, e sobre tudo attrahir já mais os officiaes necessarios para chegar mais cedo com perfeição ao estado em q' se acha. A origem destes embarções nem eu me animo a declara-la já a V. Ex.^a [...]». AHU, CA, cx. 116, doc. 22886 (*Carta particular do Constructor Manuel da Costa para o Visconde de Anadia, em que especialmente se refere ás construções navaes que estava dirigindo no Estaleiro da Ribeira. Bahia, 20 de novembro de 1801*). Em 1802, Manuel da Costa expõe os «motivos» dos atrasos, na sua concepção, embaraços criados pelo Intendente da Marinha, José Francisco Perné. Cioso de suas prerrogativas, o conflito entre ambos será constante. AHU, CA, cx. 119, doc. 23577 (*Carta do Constructor Naval Manuel da Costa para o Visconde de Anadia, em que o informa do adiantamento das obras da nau Príncipe do Brasil, sob sua inspeção. Bahia, 04 de fevereiro de 1802*).

⁵⁹ AHTC, Cód. 4218, fl. 305. (*Carta para Manuel da Cunha Menezes, Gov.^{or} e Cap.am Gen.^{ral} da Cap.^{nia} da Bahia em que se lhe ordena deixe os proprietários dos navios construir os seus navios pelo risco q' quiserem*).

⁶⁰ AHU, CA, cx. 51, doc. 9654 (*Ofício do Governador Manuel da Cunha Menezes para Martinho de Mello e Castro, relativo à construção de um navio que se estava fabricando no Estaleiro da Ribeira por conta de João de Araújo Vianna. Bahia, 4 de fevereiro de 1788*).

sendo insuficientes para os trabalhos da Ribeira. Apresenta os problemas que as construções realizadas pelos particulares causavam às construções reais, por serem mais lucrativas aos artesãos, ao afirmar:

Que obreiros poderia aplicar para ella, se os Carpinteiros, Calafates, Officiais, e Serventes, por perceberem jornaes mais diminutos, que os que lucrão na factura das Embarçaçoens particulares, que indifferentes á necessidade do Estado para a sua defesa, não olham para a diferença de quatro centos, quinhentos mil reis mais, que lhes possão avançar em suas Embarçaçoens. E bem que me vejo atenuado com Representaçoens de hunos, requerimentos de outras, contudo julgo que se lhes não deve ser augmentado o jornal, que percebem; por que vencendo os mesmos Carpinteiros de machado d'antes quinhentos reis, ainda anterior a posse do meu Emprego, a Junta da Real Fazenda o augmentou a 640 réis, em attenção a ganharem no serviço particular oito, nove, e dez tostoens; Sendo bem natural que a proporção que a Fazenda Real lhe fosse augmentando o jornal, os particulares o hirião augmentando em proporção.⁶¹

A desoneração fiscal e o fomento da indústria de construção naval

Dentro deste contexto, o Estado português promoveu o incentivo da atividade com as isenções alfandegárias concedidas pelo Erário Régio⁶². Os negociantes/armadores, na Alfândega de Lisboa⁶³, deixaram de pagar os 10% do direito de saída e os 3% do direito do Consulado⁶⁴ e a dízima da Alfândega da Bahia, ou seja, uma isenção de 23%. Realizamos um exercício

⁶¹ AHU, CA, cx. 89, Doc. 17475 (*Carta particular de José Francisco Perné (para D. Rodrigo de Sousa Coutinho), sobre as embarcações que se estavam construindo nos estaleiros da Ribeira, sob a sua direção. Bahia, 12 de outubro de 1797*).

⁶² As isenções de impostos já constam nos Regimento do governador-geral e provedor-mor, como vimos anteriormente.

⁶³ Segundo o verbete de Raphael de Bluteau, Alfândega é uma «casa pública com tribunal, em que assiste o Provedor dela com escrivães, etc. para cobrar os direitos das mercadorias, que entrão» (Bluteau 1712-1728, vol. 1, 240). O ordenamento jurídico da Alfândega de Lisboa, isto é, «o modo que se devia ter na arrecadação de meus direitos da Alfândega desta cidade de Lisboa», foi feito por Filipe II em 1587, nos quadros da União Ibérica, vigorou mesmo após a Restauração e serviu de base para as Alfândegas coloniais. No Foral está estabelecido o direito da dízima da Alfândega bem como o da sisa pelas mercadorias vendidas (*FORAL DA ALFÂNDEGA DA CIDADE DE LISBOA 1674*). Para o período anterior ao Foral Filipino, ver: Lencastre 1891.

⁶⁴ «O Consulado foi instituído por alvará de 30 de julho de 1592. Naquela época, o comércio de Lisboa estagnava, tanto por falta de organização como pelas perdas devidas aos corsários. A solução encontrada foi a criação de um consulado e uma corporação de negociantes, com o fim de estabelecer uma espécie de código do comércio e de tratar de quanto respeitasse ao negócio, inclusive a proteção contra os corsários. Constituiu-se uma frota de doze navios para segurança dos navios mercantes e estabeleceu-se um direito de 3% cobrado sobre qualquer mercadoria vinda do Brasil ou indo para lá, para contribuir para as despesas da frota e remuneração dos funcionários do Consulado» (Silva 2007, 174).

de aproximação, visando mensurar a desoneração fiscal recebida, confrontando a relação dos gêneros remetidos do Reino para a capitania da Bahia, constantes nas provisões, com a pauta Consulado Geral da saída e entrada na Casa da Índia (1744)⁶⁵ e com a pauta Alfândega de Salvador (1727)⁶⁶.

A tabela abaixo (fig. 3) é o produto final do banco de dados construído a partir da transcrição e sistematização das provisões. Primeiro, lançamos os materiais por consórcio/embarcação, obtivemos 7.895 entradas, o que, por óbvio, ultrapassaria em muito os limites deste artigo. Por isso, optamos por agrupar os gêneros remetidos de acordo com sua descrição/unidade de medida, tornando possível o confronto com as pautas, produzindo, assim, o exercício que segue.

Ressaltamos que, apesar do esforço, a aproximação ainda é bastante deformada, por conta da inexistência de uma padronização das unidades de medida e da subjetividade da interpretação da pauta por parte dos oficiais aduaneiros, uma vez que, após descarregada, a mercadoria dava entrada na alfândega, e cabia ao feitor da descarga declarar o tipo de fazenda e direcioná-la para a mesa da balança ou para a casa do selo, onde teria seu preço avaliado de acordo com a pauta, se a fazenda não estivesse aforada, cabia aos oficiais aduaneiros declarar o preço para recolher a dízima (Salles 2016, 68).

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Agulha de bitacola	u	4	-	-	-	-	-	-
Agulha de marear	u	25	-	-	-	-	-	-
Alcatrão	b	679	3\$000	203\$700	61\$110	3\$000	203\$700	468\$510
Alenterna	u	1	-	-	-	-	-	-
Alvaiade	@	82	1\$000	8\$200	2\$460	1\$000	8\$200	18\$860
Amarra velha	q	461	-	-	-	2\$000	92\$200	92\$200
Amarrela	u	1	-	-	-	-	-	-
Amarreta	u	7	-	-	-	-	-	-
Ampulheta	u	15	-	-	-	-	-	-
Amurras	u	21	-	-	-	-	-	-

⁶⁵ Sobre as pautas da Alfândega de Lisboa, isto é, onde estão declarados os gêneros e seus respectivos preços para se cobrarem os direitos, dos anos de 1699, 1723 e 1744, há uma breve análise na obra de Macedo 1982 [1963].

⁶⁶ A Alfândega da Bahia é um «Tribunal antiquíssimo», estabelecida no Regimento do provedor-mor, em 1548 (Caldas 1931, 57). Acumulou, na Bahia, os ofícios de provedor-mor e provedor e juiz da Alfândega até a primeira metade do século XVIII, quando por Carta Régia de 04 de Setembro de 1704, em meio a uma economia mais complexa, procedeu-se a distinção, ordenando que o governador nomeasse oficiais distintos para os cargos (Salgado 1985, p. 287). Quanto ao (re)estabelecimento da dízima da Alfândega em Salvador e a implementação da pauta nova da Alfândega em 1727, que vigorou até o final do século XVIII (Salles 2014).

Âncora	u	117 (48 u com 712,75 q)	-	-	-	4\$000 q	285\$100	285\$100
Ancoreta	u	17 (6 u com 60 q)	-	-	-	4\$000 q	24\$000	24\$000
Ancorete	u	33 (7 u com 4 q)	-	-	-	4\$000 q	19\$200	19\$200
Anil	a	20	3\$200	6\$400	1\$920	-	-	8\$320
Arco de ferro	q	820	4\$500	369\$000	110\$700	4\$500	369\$000	848\$700
Arco de ferro	u	800	-	-	-	\$100	8\$000	8\$000
Arco de ferro para barrica	u	710	-	-	-	\$100	7\$100	7\$100
Arco de ferro para barril	u	300	-	-	-	\$100	3\$000	3\$000
Arco de ferro para pipa	u	1352	\$100	13\$520	4\$056	\$100	13\$520	31\$096
Arco de ferro para tonel	u	4202	\$200	84\$040	25\$212	\$100	42\$020	151\$272
Armamento ⁶⁷	s/i	s/i	-	-	-	-	-	-
Armamento de mão ⁶⁸	s/i	s/i	-	-	-	-	-	-
Arrebém	p	103	-	-	-	-	-	-
Arrebém	q	17,75	7\$200	12\$780	3\$834	7\$500	13\$312,5	29\$926,5
Arriol	f	5	-	-	-	-	-	-
Azarcão	@	32	\$900	2\$880	\$864	\$900	2\$880	6\$624
Bacamarte ⁶⁹	u	6	-	-	-	-	-	-
Bala	u	3470	-	-	-	-	-	-
Bala para as espin- gardas	@	2	-	-	-	-	-	-
Bandeira ⁷⁰	u	15	-	-	-	-	-	-
Bomba de cobre para aguada	u	5	-	-	-	-	-	-
Botica	u	17	-	-	-	-	-	-
Breu	bc	128	-	-	-	-	-	-
Breu	ps	70	-	-	-	-	-	-
Breu	q	552	1\$600	88\$320	26\$496	1\$800	99\$360	214\$176

⁶⁷ Consórcio João Antônio de Amorim Vianna e Custódio Ferreira Dias.

⁶⁸ Consórcio Jacinto Fernandes Bandeira e Estevão Gomes da Silva.

⁶⁹ Na pauta da Alfândega do Rio de Janeiro do ano de 1723, aparecem taxados com preço de 2\$000 réis a unidade. Cf. AHU, BA, cx. 23, doc. 2095. (*CARTA do provedor-mor da Alfândega Domingos da Costa de Almeida ao rei D. João V informando sobre a remessa da pauta dos gêneros que estão taxados e avaliados para pagarem o direito da dízima; Bahia, 15 de julho de 1725*)

⁷⁰ Alguns consórcios enviaram bandeiras de outras nações, como é o caso de João Antônio de Amorim Vianna e Custódio Ferreira Dias; de Antônio Martins Pedras e companhia e de João da Costa Maia e Francisco Antonio Etre, que enviaram bandeira inglesa. O consórcio de Antônio Martins Pedra e companhia enviou também bandeira holandesa.

Brim ⁷¹	p	481	\$240 v	-	-	\$300 v	-	-
Brim de França	p	15	\$240 v	-	-	\$160 v	-	-
Brim de Holanda / Hamburgo / Inglaterra / Rússia	p	80	\$240 v	-	-	3\$360 ⁷²	26\$880	26\$880
Brim de vela	p	38	\$240 v	-	-	\$300 v	-	-
Brim largo	p	4	\$240 v	-	-	\$300 v	-	-
Broxa e pincéis sorti- dos para pintura ⁷³	d	3	-	-	-	-	-	-
Buzina	u	3	-	-	-	-	-	-
Cabo	br	177	-	-	-	-	-	-
Cabo	p	2050	-	-	-	-	-	-
Cabo	q	1656	-	-	-	-	-	-
Cabo velho ⁷⁴	q	40	-	-	-	-	-	-
Caixa de guerra	u	1	-	-	-	4\$000	\$400	\$400
Caixão de vidros	u	1	-	-	-	6\$000	\$600	\$600
Caldeira	u	30	-	-	-	-	-	-
Caldeirinha de latão ou estanho para água benta	u	1	1\$200	\$120	\$36	-	-	\$156
Candeeiro	u	4	1\$200	\$480	\$144	1\$200	\$480	\$1104
Catana	u	176	-	-	-	2\$000	34\$400	34\$400
Chapa de pinho de Flandres	u	31	-	-	-	-	-	-
Chapa de cobre redon- das, e quadradas para caldeiras embornais e bombas	u	16		Cobre lavrado, que se vende por peça, pagarão pelo que valerem	-	-	Cobre lavrado \$300 o arrátel	-
Chuço	u	92	-	-	-	-	-	-
Chumbo	q	384,25	3\$600	138\$330	41\$499	3\$000	115\$275	295\$104
Cobre em pasta	q	6,5	30\$000	19\$500	5\$850	30\$000	19\$500	44\$850
Cortiça para artilharia ⁷⁵	s/i	s/i	-	-	-	-	-	-
Enfrechadura	p	8	-	-	-	-	-	-
Enxárcia	q	2720	5\$000	1:360\$000	408\$000	6\$000	1:632\$000	3:400\$000

⁷¹ Na pauta da Alfândega do Rio de Janeiro do ano de 1723, aparecem taxados com preço de 2\$400 réis a peça. Cf. AHU, BA, cx. 23, doc. 2095.

⁷² A peça de Hamburgo com 28 côvados.

⁷³ Na pauta da Alfândega do Rio de Janeiro do ano de 1723, aparecem taxados com preço de \$200 réis a dúzia. Cf. AHU, BA, cx. 23, doc. 2095.

⁷⁴ O consórcio José de Carvalho Araújo e irmão remeteu cabo velho, no entanto, não há a especificação de quanto.

⁷⁵ Consórcio João Alves Vianna e Manoel José Froes.

Escota ⁷⁶	u	37	-	-	-	-	-	-
Espingarda	u	246	-	-	-	6\$000	147\$600	147\$600
Estai	u	33	-	-	-	-	-	-
Farol	u	23	-	-	-	-	-	-
Fatexa	u	2	-	-	-	-	-	-
Feres	@	1	-	-	-	-	-	-
Ferragem velha	bc	6	-	-	-	-	-	-
Ferro de Biscaia	q	110	3\$000	33\$000	9\$900	3\$000	33\$000	75\$900
Ferro da Suécia	q	1350	3\$000	405\$000	121\$500	3\$000	405\$000	931\$500
Ferro lavrado	q	13766	4\$500	6:194\$700	1:858\$410	4\$500	6:194\$700	14:247\$810
Ferro em vergalhões	u	1386	-	-	-	-	-	-
Ferro em barra	u	55	-	-	-	-	-	-
Ferro que se precisa para o dito navio ⁷⁷	s/i	s/i	-	-	-	-	-	-
Filele ⁷⁸	p	40	8\$200	32\$800	9\$840	8\$000	32\$000	72\$800
			ou 2\$400	ou 9\$600	ou 2\$880	ou 2\$400	ou 9\$600	ou 22\$080
Fio de dois fios	mh	28	-	-	-	-	-	-
Fio de palombar	p	0,5	-	-	-	-	-	-
Fio de palombar ⁷⁹	q	4,75	14\$000	6\$650	1\$995	14\$000	6\$650	15\$295
Fio de três fios	mh	22	-	-	-	-	-	-
Fio de vela	p	1	-	-	-	-	-	-
Fio de vela	q	107	14\$000	149\$800	44\$940	14\$000	149\$800	344\$540
Flâmula	u	9	-	-	-	-	-	-
Flor de anil	a	3,5	3\$200	1\$120	\$336	-	-	1\$456
Folha de Flandres	b	2,5	18\$000	4\$500	1\$350	-	-	5\$850
Gato	u	200	-	-	-	-	-	-
Jogo de bandeira ⁸⁰	u	17	-	-	-	-	-	-
Lampião	u	4	-	-	-	-	-	-
Lanterna	u	80	-	-	-	-	-	-
Linha	b	1	-	-	-	-	-	-
Linha	br	300	-	-	-	-	-	-
Linha	p	22	-	-	-	-	-	-

⁷⁶ O consórcio João Antônio de Amorim Vianna e Custódio Ferreira Dias remeteu escotas de gávea e velacho, porém sem identificação da quantidade.

⁷⁷ Consórcio Jacinto Fernandes Bandeira.

⁷⁸ Nas pautas, há duas qualidades de filele, de França e de Berbéria, cujo preço é respectivamente 8\$200 réis a peça e 2\$400 réis a peça na pauta do Consulado; e, na pauta da Bahia, 8\$000 réis a peça e 2\$400 réis a peça, como não foi possível identificar de qual se tratava, anotamos as duas possibilidades.

⁷⁹ Segundo Lapa, fio de palomar é o fio grosso de coser vela, por isso utilizamos a mesma taxaço do fio de vela, isto é, 14\$000 réis o quintal em ambas pautas (Lapa 1973, 259).

⁸⁰ O envio de bandeiras estrangeiras, como é o caso do consórcio de Theodozio Gonçalves da Silva e de João Antônio de Amorim Vianna e Custódio Ferreira Dias, que passaram bandeiras de outras nações, mas não identificaram quais eram.

Linha de botões	q	2,5	-	-	-	-	-	-
Linho cânhamo	q	300	-	-	-	-	-	-
Linha para a barquinha com seu cartel	u	6	-	-	-	-	-	-
Linha delgada	q	0,5	-	-	-	-	-	-
Linha de Holanda e Merlim ou Arrebém	q	27,875	7\$200	20\$070	6\$021	7\$500	20\$906,25	46\$997,25
Lona	p	3204	7\$200	2:306\$880	692\$064	8\$500	2:723\$400	5:722\$344
Lona velha para precintas ⁸¹	s/i	s/i	-	-	-	-	-	-
Macaco	u	4	-	-	-	-	-	-
Meia amarra velha para fio, mealhar, e arrebém, e estopa ⁸²	s/i	s/i	-	-	-	-	-	-
Meia lona	p	369	4\$000	147\$600	44\$280	-	-	191\$880
Merlim	md	180	-	-	-	-	-	-
Merlim	q	119	7\$200	85\$680	25\$704	7\$500	89\$250	200\$634
Merlim	f	2	-	-	-	-	-	-
Moitão ⁸³	u	500	-	-	-	-	-	-
Morrão para a artilharia	q	1,25	-	-	-	-	-	-
Óleo	al	1170	-	-	-	-	-	-
Óleo de linhaça	al	1699,5	1\$600	271\$920	81\$576	2\$100	356\$895	710\$391
Óleo de linhaça	a	500	\$050	2\$500	\$750	\$070	3\$500	6\$750
Óleo de tinta	a	500	-	-	-	-	-	-
Óleo de tinta	al	137,5	-	-	-	-	-	-
Ornamento para missa	s/i	18	-	-	-	-	-	-
Ostoga ⁸⁴	u	21	-	-	-	-	-	-
Pano de cobre	u	4	-	-	-	-	-	-
Papel para cartuchos ⁸⁵	r	4	-	-	-	-	-	-
Pasta de cobre para embornais	u	2	-	-	-	-	-	-
Pau de peza	q	20	-	-	-	-	-	-
Pé de cabra	u	16	-	-	-	-	-	-
Peça de artilharia	u	534	-	-	-	-	-	-
Pedreiros de calibre de uma libra	u	6	-	-	-	-	-	-

⁸¹ Os consórcios de João Alves Vianna e Manoel José Froes e de Jacinto Fernandes Bandeira e Estevão Gomes da Silva remeteram lona velha para precintas, porém não especificaram a quantidade.

⁸² Consórcio José Coelho Guimarães, Thomas Vieira da Silva e Antonio Ribeiro Guimaraens.

⁸³ Os consórcios de João Antônio de Amorim Vianna e Custódio Ferreira Dias e de João Antonio de Amorim Vianna e Agostinho Gomes remeteram moitões sem identificação da quantidade.

⁸⁴ O consórcio de José de Carvalho Araújo e irmão remeteram ostoga sem identificação da quantidade.

⁸⁵ Consórcio José Coelho Guimarães, Thomas Vieira da Silva e Antonio Ribeiro Guimaraens.

Pele para escopeiro	u	12	-	-	-	-	-	-
Pesos, balanças, medidas de folha de flandres para as rações da equipagem	-	-	-	-	-	-	-	-
Piche	b	495,176	-	-	-	1\$600	79\$228,16	79\$228,16
Pistola	u	40	-	-	-	2\$000	8\$000	8\$000
Poleame ⁸⁶	s/i	s/i	-	-	-	-	-	-
Pólvora	q	1816	-	-	-	14\$000	2:542\$400	2:542\$400
Pólvora bombardeira	q	192	-	-	-	12\$000	230\$400	230\$400
Pós pretos	£	4	-	-	-	-	-	-
Prego	q	450	4\$500	202\$500	60\$750	4\$500	202\$500	465\$750
Prego	bc	22	-	-	-	-	-	-
Prego	m	325	-	-	-	-	-	-
Prego de ferro	b	6	-	-	-	-	-	-
Prego de ferro	m	198	-	-	-	-	-	-
Prego estopares e batel	b	5	-	-	-	-	-	-
Prego estopares ⁸⁷	m	295	-	-	-	-	-	-
Prumo	u	8	-	-	-	-	-	-
Raspas de ferro	u	24	-	-	-	-	-	-
Sapatilhos	u	200	-	-	-	-	-	-
Simples para tinta	b	2	-	-	-	-	-	-
Sino	u	15	-	-	-	\$240	-	-
Sinopla	a	0,5	\$200	\$10	\$3	\$400	\$10	\$23
Sondereza	br	200	-	-	-	-	-	-
Sondereza	p	1	-	-	-	-	-	-
Sondereza	u	2	-	-	-	-	-	-
Tambor	u	1	-	-	-	-	-	-
Taxa de bomba	m	117	\$300	3\$510	1\$053	\$400	4\$680	9\$243
Tintas	@	62	-	-	-	-	-	-
Tintas	b	2	-	-	-	-	-	-
Tintas	bh	12	-	-	-	-	-	-
Tintas ⁸⁸	-	1	-	-	-	-	-	-
Vela	q	1	-	-	-	-	-	-
Vela de lona velha	u	6	-	-	-	-	-	-

⁸⁶ Os consórcios que passaram poleame sem especificação da quantidade foram: Jacinto Fernandes Bandeira e Estevão Gomes da Silva; Jacinto Fernandes Bandeira; José Coelho Guimarães, Thomas Vieira da Silva e Antonio Ribeiro Guimaraens; e José de Carvalho Araújo e irmão.

⁸⁷ Os consórcios de Matheus Porthier, José Antonio Ribeiro e José Antonio Pinheiro e de Pedro Xavier Ferreira, Domingos José Carvalho e Paulo Amado Coitinho remeteram pregos estopares e taxas de bomba sem a identificação da quantidade.

⁸⁸ Os consórcios de Affonso Airão e Companhia e Caetano Maurício Mahado e outros negociantes e de Jacinto Fernandes Bandeira e Hermenegildo Neto da Silva remeteram tintas sem a identificação da quantidade.

Vela em meio uso para toldos e aparelho	u	20	-	-	-	-	-	-
Vela nova e vela usada ⁸⁹	u	20	-	-	-	-	-	-
Vela usada para precintas	u	4	-	-	-	-	-	-
Verdete	a	160	\$250	4\$000	1\$200	\$300	4\$000	9\$200
Vermelhão	a	128,5	\$800	10\$280	3\$084	\$800	10\$280	23\$644
Vidro	u	220	-	-	-	-	-	-
Virador	u	94	-	-	-	-	-	-
Total							32109693,91	ou 32058973,91

3 Materiais que passaram do Reino para a Bahia e a sua respectiva desoneração fiscal.

Fonte: AHTC. Cód. 4218, 4219, 4220; *PAUTA E ALVARÁ de sua confirmação do Consulado Geral da Bahia, e entrada na Casa da Índia. Feita com a assistência dos escrivães do mesmo Consulado, Homens de Negócio da Meza do Bem Comum os mais peritos, e assistência do Corretor da Fazenda Real, que há de ter princípio no primeiro de Janeiro de 1744*. Lisboa: Na Regia Oficina Typografica, Ano M.DCCC; Salles 2014., p. 121-157. Abreviaturas: A: materiais; B: unidade de medida; C: quantidade; D: taxaço na pauta da Casa da Índia (1744); E: direitos de saída das Alfândegas do Reino (10%); F: direito do consulado (3%); G: taxaço na pauta da Alfândega e da capitania da Bahia (1727); H: direito da dízima da Alfândega da capitania da Bahia (10%); I: desoneração (23%); @: arroba; £: libra; a: arrátel; al: almude; b: barril; bc: barrica; br: braça; bh: barrilinho; d: dúzia; f: feixe; m: milheiro; md: meada; mh: molho; p: peça; ps: pães; q: quintal; r: resma; s/i: sem identificação; u: unidade, v: vara.

Observações:

1. Quanto aos materiais empregados na fabricação das embarcações, José Roberto do Amaral Lapa, a partir do estudo da despesa da nau Nossa Senhora da Caridade e São Francisco de Paula, construída na Bahia entre 1755 e 1757, percebeu que dentre os diversos materiais utilizados, os mais empregados e dispendiosos eram a madeira e tabuados, totalizando o montante 34:353\$954 réis, «cifra que deixou longe as demais rubricas de despesas com outros materiais e mão-de-obra empregados na mesma embarcação». O total geral da despesa com madeiras, fretes, mão-de-obra e outros que envolviam a matéria-prima, atingiu o montante de 77:405\$607 réis (Lapa, *op. cit.*, 1973, 253). Os navios construídos na Índia mostram uma situação idêntica. Boxer afirma que os governos das fortalezas portuguesas da costa ocidental indiana vendiam madeiras à Coroa portuguesa por «preços escandalosos». (Boxer, *op. cit.*, 209).

2. Para efeitos de equivalência, consideramos 1 quintal equivalente a 4 arrobas e uma arroba equivalente a 32 arráteis/libras. Bem como, consideramos 1 tonel equivalente a 2 pipas e 1 pipa equivalente a 25 almudes. A barrica de óleo de linhaça consideramos equivalente a 8 almudes, como consta na provisão do consórcio Antonio Martins Pedra e companhia, já o barril de óleo de linhaça consideramos equivalente a 5 pipas como consta na provisão do consórcio de Domingos Francisco de Penna, assim como o rolo de chumbo consideramos equivalente a 3 quintais por conta da mesma provisão. O barril de pólvora consideramos equivalente a seis quintais como consta na provisão do consórcio Manoel do Ó Freire e Matheus Potier.

⁸⁹ Pertenciam ao navio inglês por invocação Guilherme, que se achava encalhado na praia de Santo Amaro na Bahia e teve material (cabos e polcame da mastreação) aproveitado pelo consórcio Manoel do Ó Freire e Matheus Potier.

Considerações finais

De tudo que foi dito, fica evidente que, desde a constituição da monarquia de Portugal, a construção naval foi matéria de preocupação do Estado. As embarcações constituíam-se no principal meio de transporte de pessoas, mercadorias e informações, necessárias à manutenção dos impérios.

Na capitania da Bahia durante a segunda metade do século XVIII, a atividade de construção naval parece ter se intensificado. Fato é que esse impulso da construção naval foi consequência do desenvolvimento da economia colonial e induzido pela Coroa, através do Erário Régio, e pelo «espírito empreendedor» dos homens de negócio, em sua maioria, membros da classe mercantil baiana.

Não resta dúvidas da coadunação dos interesses particulares e estatais. As provisões mostram que o Estado português assegurou os incentivos fiscais necessários à construção naval, que foram prontamente acolhidos pelos homens de negócio que mobilizaram seus capitais, fomentando a economia marítima.

Evidentemente, as informações contidas nas fontes utilizadas no presente artigo são abundantes, podendo prestar-se ao entendimento mais amplo da economia marítima: os atores, os espaços das suas atividades econômicas, a importância da capitania da Bahia enquanto centro catalizador da construção naval no Império e para onde convergiram os capitalistas, os consórcios por eles formados (momentâneos ou não) e, sobretudo, os materiais empregados na construção naval realizada nos estaleiros de Salvador, manufaturados no Reino e nos países estrangeiros.

Bibliografia

Fontes impressas

ANDREONI, André João. 2017. *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas etc [1711]*. Introdução e notas de André Mansuy Diniz Silva. São Paulo: Edusp.

BLUTEAU, Raphael. 1712-1728. *Vocabulario portuguez e latino: aulico, anatomico, architecyonico...*, vol. 1. Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesus.

CALDAS, Jozê Antônio. 1931. “Notícia geral de toda essa capitania da Bahia desde o seu descobrimento até o presente ano desde 1757”. *Revista do Instituto Geographico e Historico da Bahia* 57: 1-44.

FORAL DA ALFÂNDEGA DA CIDADE DE LISBOA. 1674. Lisboa: Oficina de António Craesbeeck de Mello.

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E SAÚDE. BIBLIOTECA NACIONAL. 1948. *Documentos Históricos. Livro 1.º de Regimentos. 1653-1684*. vol. LXXIX. Rio de Janeiro: Tip. Baptista de Souza.

PAUTA E ALVARÁ de sua confirmação do Consulado Geral da Sahida, e entrada na Casa da Índia. Feita com a assistência dos escrivães do mesmo Consulado, Homens de Negócio da Meza do Bem Comum os mais peritos, e assistência do Corretor da Fazenda Real, que há de ter princípio no primeiro de Janeiro de 1744. Lisboa: Na Regia Oficina Typografica, Ano M.DCCC.

SILVA, José Justino de Andrade e. 1856. *Collecção Chronologica da legislação portuguesa compilada e annotada*. (1657-1674). Lisboa: Imprensa de F. X. de Souza.

Fontes manuscritas

Biblioteca Nacional, Secção de Manuscritos, Rio de Janeiro. I-5, 2, 55. (VILHENA, Luis dos Santos. Recopilação de Noticias Soteropolitanas e Brasilicas. Tomo I. fl. 124 v, 125).

Arquivo Histórico Ultramarino:

Fundos:

Bahia – Avulsos;

Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida

Arquivo Nacional do Rio de Janeiro:

Relação da Bahia

Arquivo Histórico do Tribunal de Contas:

Fundos:

Erário Régio

Arquivo Nacional da Torre do Tombo:

Fundos:

Mesa de Consciência e Ordens

Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro

Secção de Manuscritos

Referências Bibliográficas

- ALMEIDA, Fernanda Cordeiro de, e Cleverton Faust. 2014. “Do Estaleiro de Recife à Ribeira das Naus: logística, dinâmicas econômicas e sociais para a construção naval na capitania de Pernambuco (1755-1788)”. *Navigator* 10: 99-113.
- ALVES, Marieta. 1965. “O comércio marítimo e alguns armadores do século XVIII, na Bahia”. *Revista de História (USP)* 31 (63) (jul-set, parte I): 133-142.
- . 1967a. “O comércio marítimo e alguns armadores do século XVIII, na Bahia”. *Revista de História (USP)* 34 (69) (jan-mar, parte II): 91-98.
- . 1967b. “O comércio marítimo e alguns armadores do século XVIII, na Bahia”. *Revista de História (USP)* 34 (70) (abr-jul, parte III): 537-543.
- . 1968a. “O comércio marítimo e alguns armadores do século XVIII, na Bahia”. *Revista de História (USP)* 36 (73) (jan-mar, parte IV): 153-160.
- . 1968b. “O comércio marítimo e alguns armadores do século XVIII, na Bahia”. *Revista de História (USP)* 36 (74) (abr-jun, parte V): 425-434.
- . 1970. “O comércio marítimo e alguns armadores do século XVIII, na Bahia”. *Revista de História (USP)* 40 (81) (jan-mar, parte VI): 179-183.
- . 1971. “O comércio marítimo e alguns armadores do século XVIII, na Bahia”. *Revista de História (USP)* 42 (86) (abr-jun, parte VII): 475-481.
- BRAUDEL, Fernand. 1992. *Civilização Material, Economia e Capitalismo séculos XV-XVIII*, tomo II, O Jogo das Trocas. Lisboa: Teorema, s.d., (Série Especial).
- BOXER, Charles R. 2017 (1969). *O Império marítimo português: 1415-1825*. Lisboa: Edições 70.
- CÂMARA, Marcos Paraguassu de Arruda. 1988. *Freguesias Seculares do Centro Econômico de Salvador e do Porto de Salvador até o século XIX*. Universidade Federal da Bahia, Salvador (Dissertação de Mestrado).

- CARRARA, Angelo Alves. 2009. *Receitas e despesas da Real Fazenda no Brasil: século XVII*. Juiz de Fora: Editora da UFJF.
- . 2009. *Receitas e despesas da Real Fazenda no Brasil, século XVIII: Minas Gerais, Bahia, Pernambuco*. Juiz de Fora: Editora da UFJF.
- CARRARA, Angelo Alves, e Paulo Cavalcante (orgs.). 2016. *Alfândegas do Brasil: Rio de Janeiro e Salvador, século XVIII; estudos de administração fazendária*. Juiz de Fora: Ed. UFJF.
- COSTA, Leonor Freire. 2002. *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*, vol. 1. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.
- DIAS, Marcelo Henrique. 2011. *Farinha, Madeiras e Cabotagem: a capitania de Ilhéus no antigo sistema colonial*. Ilhéus: Editora da UESC.
- GODINHO, Vitorino Magalhães. 1975. *Estrutura do antiga sociedade portuguesa*. 2ª edição correcta e ampliada. Lisboa: Arcádia.
- GODOY, José Eduardo P. de. 2007. *Naus no Brasil Colônia*. Brasília: Senado Federal.
- FARIAS, Poliana Cordeiro de. 2016. “A Junta da Real Fazenda da Bahia (1761-1808): instalação e conflitos”. In *Anais do VIII Encontro Estadual de História ANPUH-Bahia, 1536-1548*.
- . 2018. “A organização contábil da Junta da Fazenda da capitania da Bahia”. In *Anais do IX Encontro Estadual de História ANPUH-Bahia, 1-11*.
- FLORY, Rae Jean. 1978. *Bahian society in the mid-colonial period: the sugar planters, tobacco growers, merchants, and artisans of Salvador and the Reconcavo, 1680-1725*, Tese de PhD, University of Texas.
- FLORY, Rae e David Grant Smith. 1978. “Bahian Merchants and Planters in the Seventeenth and Early Eighteenth Centuries”. *Hispanic American Historical Review* 58 (4): 571-594.
- FONSECA, Halysson G. 2010. *Devastação e conservação das florestas na Terra de Tinharé (1780-1801)*. Universidade Federal da Bahia, Salvador (Dissertação de Mestrado).
- FREITAS, Gustavo de. 1951a. “A Companhia Geral do Comércio do Brasil (1649-1720)”. *Revista de História (USP)* 2 (6): 307-328.
- . 1951b. “A Companhia Geral do Comércio do Brasil (1649-1720)”. *Revista de História (USP)* 3 (7) (parte II): 85-110.
- . 1951c. “A Companhia Geral do Comércio do Brasil (1649-1720)”. *Revista de História (USP)* 3 (8): 313-344.

- LAPA, José Roberto do Amaral. 1968. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo: Cia Ed. Nacional.
- 1973. *Economia Colonial*. São Paulo. Ed. Perspectiva.
- LEIVAS, Luís Cláudio, e Levy Scavarda. 1972. *História da Intendência da Marinha*. Rio de Janeiro: Diretoria de Intendência da Marinha.
- LENCASTRE, F. Salles. 1891. *Estudo sobre as portagens e as Alfândegas em Portugal (séculos XII a XVI)*. Lisboa: Imprensa Nacional.
- MACEDO, Jorge Borges de. 1982 (1963). *Problemas de história da indústria portuguesa no século XVIII*. Lisboa: Querco.
- MADUREIRA, Nuno Luís. 1997. *Mercado e Privilégios. A Indústria Portuguesa entre 1750-1834*. Lisboa: Editorial Estampa.
- MAGALHÃES, Joaquim Romero. 2012. *No Portugal Moderno. Espaços, tratos e dinheiros*. Miunças 3. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra.
- MALVASIO, Ney P. Loureiro. 2009. *Distantes estaleiros: a criação dos arsenais da Marinha e sua inserção na Reforma Naval do Império Lusitano na segunda metade do século XVIII*. Universidade Federal do Rio de Janeiro: Rio de Janeiro (Dissertação de mestrado).
- MASCARENHAS, Maria José Rapassi. 1998. *Fortunas coloniais: elites e riquezas em Salvador (1760-1808)*. Universidade de São Paulo, São Paulo (Tese de doutorado em História Econômica).
- MAURO, Frédéric. 1997. *Portugal, o Brasil e o Atlântico, 1570-1670*, vol. 1. Lisboa: Editorial Estampa.
- 1973. *Nova História e Novo Mundo*. São Paulo: Editora Perspectiva, (3ª Edição).
- MELLO, Evaldo Cabral de. 2007 [1975]. *Olinda restaurada: guerra e açúcar no Nordeste, 1630-1654*. São Paulo: Ed. 34.
- MENDONÇA, Marcos Carneiro de. 1968. *O Erário Régio no Brasil*. Rio de Janeiro: Ministério da Justiça, Serviço de Documentação.
- 1972a. *Raízes da Formação Administrativa do Brasil*, tomo I. Rio de Janeiro: Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro / Conselho Federal de Cultura.
- 1972b. *Raízes da Formação Administrativa do Brasil*, tomo II. Rio de Janeiro: Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro / Conselho Federal de Cultura.
- MOREIRA, Alzira Teixeira Leite. 1977. *Inventário do Fundo Geral do Erário Régio: Arquivo do Tribunal do Contas*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- NOVAIS, Fernando. s.d. *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)*, 2ª edição. São Paulo: Hucitec.

- PAIXÃO, Judite Cavaleiro. 1997. “Fontes do Tribunal de Contas de Portugal para a história do Brasil colônia”. *Acervo* 10 (1) (jan./jun.): 57-70.
- PAIXÃO, Judite Cavaleiro, e Cristina Cardoso. 1999. *Do Erário Régio ao Tribunal de Contas: os Presidentes*. [Lisboa]: Tribunal de Contas.
- PEDREIRA, Jorge Miguel. 1992. “Os negociantes de Lisboa na segunda metade do século XVIII: padrões de recrutamento e percursos sociais”. *Análise Social* XXVII (116-117) (2^o-3^o): 407-440.
- . 1995. *Os homens de negócio da praça de Lisboa de Pombal ao vintismo (1755-1822): diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social*. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa (Tese de doutorado em Sociologia).
- . 1996. “Tratos e contratos: actividades, interesses e orientações dos investimentos dos negociantes da praça de Lisboa (1755-1822)”. *Análise Social* XXXI (136-137) (2^o-3^o): 355-379.
- . 2005. “A indústria”. In *História económica de Portugal, 1700-2000*. Pedro Lains e Álvaro Ferreira da Silva (orgs.). Lisboa: ICS - Imprensa de Ciências Sociais.
- PUNTONI, Pedro. 2013. *O Estado do Brasil: poder e política na Bahia colonial 1548-1700*. São Paulo: Alameda.
- RAMOS, Luís de Oliveira. 2007. *D. Maria I*. Lisboa: Círculo de Leitores.
- RATTON, Jacome. 2007 [1813]. *Recordações*. Lisboa: Fenda Edições.
- RAU, Virgínia. 1961. *Estudos de história económica*. Lisboa, Edições Ática.
- RUSSEL-WOOD, A. J. R. 2001. “A projeção da Bahia no império ultramarino português”. In *IV Congresso de História da Bahia. Anais*, vol. 1, 81-122. Salvador: Instituto Geográfico e Histórico da Bahia; Fundação Gregório de Matos.
- RIBEIRO, Alexandre V. 2005. *O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador (c. 1680-1830)*. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro (Dissertação de Mestrado).
- . 2006. “O comércio das almas e a obtenção de prestígio social: traficantes de escravos na Bahia ao longo do século XVIII”. *Locus: Revista de História* 12 (2): 9-27.
- SALDANHA, Nuno. 2016. “Manuel Vicente Nunes (1711-c-1775), Primeiro-Construtor do Arsenal Real – Design e Arquitectura naval no reinado de D. José I”. *Anais de História de Além-Mar* 17: 455-486.
- SALGADO, Graça. (coord.). 1985. *Fiscais e meirinhos - a administração no Brasil colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira; Pró-Memória; Instituto Nacional do Livro.

- SALLES, Hyllo Nader de Araújo. 2014. *Negócios e negociantes em uma conjuntura crítica: o porto de Salvador e os impactos da mineração, 1697- 1731*, Juiz de Fora: Universidade Federal de Juiz de Fora (Dissertação de Mestrado).
- SANTOS, Marília Nogueira dos. 2009. “O império na ponta da pena: cartas e registros dos governadores-gerais do Brasil”. *Tempo* 14 (27): 101-117.
- SCHWARTZ, Stuart B. 1988. *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial, 1750-1835*. São Paulo: Companhia das Letras.
- SOUZA, Cândido Eugênio Domingues. 2011. “Perseguidores da espécie humana”: capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII. Salvador: Universidade Federal da Bahia (Dissertação de Mestrado em História).
- TOMAZ, Fernando. 1988. “As finanças do Estado pombalino, 1762-1776”. In *Estudos e ensaios em homenagem a Vitorino Magalhães Godinho*, 355-371. Lisboa: Livraria Sá da Costa.
- WEHLING, Arno. 1986. *Administração portuguesa no Brasil de Pombal a D. João (1777-1808)*. Brasília: FUNCEP.
- XIMENES, Cristiana Ferreira Lyrio. 2012. *Bahia e Angola: redes comerciais e o tráfico de escravos 1750-1808*. Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro (Tese de Doutorado).