

ANAIS DO  
V SIMPÓSIO NACIONAL DOS PROFESSORES  
UNIVERSITÁRIOS DE HISTÓRIA

Organizado pelo PROF. EURÍPEDES SIMÕES DE PAULA

**PORTOS, ROTAS E  
COMÉRCIO**

VOLUME I

XXXV  
Coleção da *Revista de História*  
sob a direção do Professor  
E. Simões de Paula.



São Paulo — Brasil  
1971

## AS COMUNICAÇÕES MARÍTIMAS NO BRASIL DURANTE O SÉCULO XVI (\*).

LUÍS PALACIN.

Faculdade de Filosofia de Goiânia. GO.

No final do século XV completar-se-á a revolução técnica, que a invenção do leme fixo, dois séculos antes, tinha introduzido na arte de navegar. A caravela dos descobrimentos tinha alcançado quase a perfeição possível, e em rapidez e manobrabilidade pouco haveria de progredir nos quatro séculos seguintes, até ser suplantada pelo navio a vapor (1).

Por isso os padrões de navegação entre Portugal e o Brasil, no século XVI, não diferem notavelmente dos de épocas posteriores. A viagem de Cabral levou quarenta e quatro dias para atravessar o Atlântico; a de D. João VI, três séculos depois, ainda necessitou cinquenta e quatro.

Segundo Amaral Lapa a duração média da viagem de Lisboa à Bahia durante o século XVIII era de 60 ou 70 dias (2); para dez expedições da segunda metade do século XVI, cujas durações pude constatar, a média resultante é de 73 dias, com um mínimo de 49 e

(\*) . — Comunicação apresentada na 3ª sessão de estudos, Equipe A, no dia 3 de setembro de 1969 (*Nota da Redação*).

(1) . — Cf. Pierre Chaunu, *Seville et l'Atlantique*, VIII. Paris. 1959. pág. 69 ss. Tecnicamente os contemporâneos distinguiam entre a caravela — mais fina e de vela latina — da nau — mais alta, redonda e de velame retangular —, assim Barros diz que a esquadra de Cabral constava de “treze velas entre naus, navios e caravelas”. *Ásia*. Dec. I, liv. 5º, cap. I. A nau mais resistente e de maior capacidade era preferida para as longas navegações atlânticas, enquanto que a caravela mais capaz de navegar com ventos de proa era empregada de preferência para as explorações e descobrimentos. Cf. de Jaime Cortesão na *História de Portugal* dirigida por Damião Peres os artigos *Descobrimientos e conquistas*, vol. III, pág. 371ss. e *Cultura*. Vol. IV. pág. 210 ss.; também de Damião Peres, *Descobrimientos Portugueses* Coimbra, 1960. pág.366 ss.

(2) . — José Roberto de Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*. Brasileira, vol. 338. pág. 140 ss.; Frederic Mauro, analisando os tempos de navegação no século XVII, dá a duração de dois meses e 14 dias para a travessia dos Açores a Salvador, em 1639, e de um mês e 23 dias para chegar de Lisboa à linha equatorial em 1650. *L'Expansion européenne*, Paris. 1967. pág. 113.

um máximo de 131 dias (3). O Pe. Brás Lourenço, chegado ao Brasil a 13 de julho de 1553, depois de 65 dias de viagem, escrevia com não pouco encarecimento:

“Trouxemos tal viagem que dizem muitos ser milagre vir neste tempo à Bahia” (4).

Bom tempo sem dúvida, mas não anormal, pois não eram raros tempos ainda melhores (5).

Se as condições técnicas tornavam a viagem bastante segura e previsível, dentro de certos limites, seria errado concluir por isso que as comunicações entre Portugal e o Brasil fôsem rápidas e regulares.

Deixando de lado circunstâncias tão graves como o aparecimento e a hipertrofia da pirataria, que no fim do século ameaçava estrangular tôda a navegação, o regime dos ventos e as épocas de navegação faziam com que o período normal de receber uma resposta fôsse de quase um ano.

Os navios partiam de Lisboa, ordinariamente, entre fevereiro e maio, sendo março e abril os meses preferidos. Na volta zarpavam de Salvador entre maio e outubro, com uma maior incidência no mês de setembro, para chegar a Europa pouco antes de fim de ano (6).

---

(3). — Não eram tampouco raros os casos de acidentes fortuitos que causavam atrasos de muitos meses. Comentando a demora da armada de Mem de Sá, que tendo saído das ilhas de Cabo Verde a 26 de maio ainda não tinha chegado a Salvador em setembro, escrevia Nóbrega em 1557 “de cuja vinda estamos já desconfiados por êste ano, e presume-se que por falta de água arribaria às Antilhas. Isto é o que comumente acá se trata”. Serafim Leite. *Monumenta Brasiliae*. II, pág. 406. O governador ainda chegou nos últimos dias do ano, depois de mais de sete meses de viagem.

(4). — *Mon. Bras.* II, pág. 516. Em sentido contrário escrevia desde Salvador a 12 de maio de 1563 o irmão Sebastião de Pina recém-chegado à Bahia: “A causa porque tanto nos detivemos — 75 dias, incluindo uma escala de oito dias em Cabo Verde —, deixando o tempo das calmarias que quase em tôdas é geral. Foi por amor da caravela d’El Rei que trouxemos na companhia, porque foi sempre tão vagarosa no andar que quase cada dia a esperávamos amainando”. *Mon. Bras.* IV, pág. 23. Aqui encontramos apontada uma das causas que mais haveriam de contribuir para o entorpecimento da navegação: a necessidade de navegar em conjunto. Quando o aumento da pirataria determinou que se tornasse obrigatória a navegação em frota patrulhada, isto contribuiu não somente para dificultar o comércio e as comunicações, mas também para aumentar a duração das viagens.

(5). — A viagem de Cabral, como vimos, só durou 44 dias, a do provincial dos jesuítas Bellarte 49, e as dos governadores Tomé de Sousa e Telles Barreto 55 e 64.

(6). — Nas viagens de vinda não encontrei nenhuma exceção com respeito a estas datas, mas sim nas de volta: de 36 travessias, por mim consultadas, 30 correspondiam aos meses de maio-outubro. Nóbrega, escrevendo em

Em realidade, nem sempre as coisas eram assim tão certas. Gabriel Soares considerava o reinado de D. João III (1521-1557) a época áurea da Bahia, pelo interesse pessoal do Monarca em seu progresso e a ajuda constante que canalizava para Salvador (7). Pois bem, nestes mesmos anos as comunicações entre as duas capitais eram tudo menos regulares e freqüentes. A 27 de dezembro de 1554 escrevia de Salvador o Pe. Grã para Lisboa:

“Até agora não se escreveu desta Capitania da Bahia aonde chegamos a 13 de julho de 1553, porque não partiu daqui navio algum” (8).

E três anos mais tarde, em 1557, o Pe. Nóbrega desculpava-se de não ter enviado notícias naquêlê ano, porque até aquêlê momento — 2 de setembro — não tinha saído embarcação nenhuma para o Reino (9).

Se esta era a situação da capital, bastante pior se apresentava nas capitanias do sul, especialmente em São Vicente.

“Grande creio que será o desêjo que lá terão de saber de nós — escrevia Anchieta a Coimbra em 1554 — ...Mas é necessário que tenhamos paciência, pois de ano em ano sômente parte um navio” (10).

Com freqüência, nem sequer isto. Entre maio de 1558 e junho de 1560, segundo o testemunho do mesmo Anchieta

“nem aportou cá, nem partiu daqui navio nenhum” (11).

E alguns anos mais tarde, o Pe. Leonardo do Vale podia generalizar, que nos últimos anos — escrevia em 1565 — tinham diminuído tanto os navios, que por maravilha viam chegar algum do Reino, e então as mercadorias não davam para satisfazer as necessidades de todos (12).

Esta situação de penúria nas comunicações desapareceu, ou se aliviou bastante, com o crescimento da indústria açucareira, nas ca-

---

1557, atribuía a alta incidência de naufrágios ao atraso das datas de partida, que tornava perigosas as viagens, sobretudo de volta. *Mon. Bras.* II, 398.

(7). — Gabriel Soares de Souza, *Tratado descriptivo do Brasil em 1587*. Brasiliense. vol. 117. pág. 130 ss.

(8). — *Mon. Bras.*, II, 129.

(9). — *Mon. Bras.*, II, 416.

(10). — *Mon. Bras.*, II, pág. 81.

(11). — *Mon. Bras.*, III, pág. 240.

(12). — *Mon. Bras.* IV. pág. 212.

pitánias do norte. Na última década do século, Francisco Soares indicava para a Bahia 50 engenhos, o que fazia que, às vèzes, numa maré deixassem o pôrto 18 navios carregados de açúcar. De Pernambuco, onde os engenhos eram 70, chegaram a zarpar juntos até 30 naus açucareiras (13).

No Sul, tinha melhorado notavelmente o comércio do Rio, devido, sobretudo, à exportação de pau-brasil. Segundo o mesmo Francisco Soares houve ocasião em que deixaram juntas a baía da Guanabara 20 embarcações de transporte do pau para Lisboa (14).

A situação das outras capitánias do sul — Ihéus, Pôrto Seguro, Espírito Santo, São Vicente — em ponto a comunicações com a Metròpole, parece ter piorado com o declínio de sua produção de açúcar, Cardim dizia em 1584, que os padres tinham grande falta de vestido porque

“não vão os navios a São Vicente senão tarde e poucos” (15).

E o Pe. Antônio Ferreira, um ano depois, se escusava de não ter escrito por

“não vir nesta Capitania nau do Reino se não de muitos em muitos anos como por milagre” (16).

Ao mesmo tempo, tinha aparecido um nôvo perigo que ameaçava paralisar tôda a navegação: a pirataria. Este era um mal já antigo, mas com a incorporação de Portugal a Espanha e suas guerras, a pirataria atingiu no fim do século proporções quase de catástrofe. Só se encontraria mais tarde uma solução — bastante onerosa — para esta ameaça, na navegação obrigatória em frotas protegidas por barcos de guerra.

Para fazer-se uma idéia do perigo que a onipresença dos piratas representava para a navegação, e também da verdadeira psicose que se tinha apoderado da colônia — viviam com o fato entrouxado para se recolherem para o mato, segundo G. Soares —, basta ler o relato de Cardim sobre o retôrno de Gouvêia a Portugal. Devendo o Pe. Visitador partir, foi necessário esperar uma nau “bem artilhada”, e apesar disto eram tantas as notícias de piratas inglêsés, franceses, e

---

(13). — Francisco Soares. *De algumas coisas mais notáveis do Brasil, em RIHGB. XCIV (1923)*. pág. 374 ss. João Lúcio de Azevedo calcula entre 130 e 140 as embarcações que para fim do século carregavam anualmente açúcar em Recife. *Épocas de Portugal econômico*. Lisboa, 1929. pág. 269.

(14). — Francisco Soares, *loc. cit.*

(15). — Fernão Cardim. *Tratados da terra e gente do Brasil*. *Brasilliana*, vol. 168 pág. 315.

(16). — *Archivum Romanum Societatis Iesu (ARSI)*. Lus. 69,53.

portuguêses do Prior de Crato, que determinou consultar os padres principais da Província, que foram contrários, por parecer-lhes o perigo demasiado grande. Embarcado, não obstante o parecer adverso da consulta, e lançado de nôvo de volta por uma tempestade, navegou no ano seguinte desde Olinda, desta vez com o parecer favorável da consulta, mas com o presentimento de que caeria nas mãos dos corsários. Como de fato aconteceu (17).

Os piratas não constituíam apenas uma possibilidade, sempre temida nas grandes rotas atlânticas, mas igualmente na proximidade da terra, ameaçando a vida das cidades e a navegação costeira.

Tendo que ir o padre provincial dos jesuítas, Pero Rodrigues, de Salvador a Pernambuco em 1596, preferiu fazer a viagem por terra, não obstante a demora e as enormes penalidades — tiveram que atravessar mais de quarenta correntes de água — pois,

“andava o mar infestado de piratas” (18).

Parece que não ajudou muito que o barco dos jesuítas tivesse sido construído expressamente equipado para

“escapar das lanchas dos ingleses, que cursam muito esta costa” (19).

Assim, vinha a somar-se mais esta dificuldade às muitas que desde o comêço entravavam a navegação da costa e impediam a comunicação entre as capitanias.

Os baixios e as freqüentes e rápidas tormentas constituíam os principais e permanentes perigos. Por isso, as pequenas embarcações de pouco calado, que ao primeiro aviso podiam recolher-se em alguma das muitas enseadas da costa, constituíam o meio mais seguro para a navegação de cabotagem (20). Contudo, os bergantins e caravelões dedicados ao resgate, quase os únicos que percorriam a costa, além de seu extremado vagar — de três a cinco me-

(17). — Cf. *Tratados da terra e gente do Brasil*. pág. 321 ss.

(18). — *ARSI. Bras.* 15, 428.

(19). — *ARSI. Lus.* 72, 94 r.

(20). — Na parte norte do Brasil as correntes marítimas tinham um papel tão determinante para a navegação costeira como os ventos, mas esta parte da costa só foi colonizada a partir do século XVII. Sobre os perigos e incidentes da navegação costeira *Mon. Bras.* II, 41 ss. 298: III. 209 ss. 325 ss: Biblioteca Nacional de Lisboa. ms. 4532. 32r. aqui depois descrever os perigos da navegação na costa, sobretudo no inverno, duas embarcações acabavam de naufragar —, conclui “o Pe. Provincial não corre tanto perigo, por ir em embarcação pequena que com qualquer tormenta arremete em uma enseada das muitas que faz o mar ao redor da costa”.

ses de Salvador a São Vicente — e de suas péssimas instalações, costumavam encontrar-se num estado tão precário que embarcar-se nelas constituía verdadeiro perigo de vida (21). E eram muito poucos.

O regime monçônico dos ventos constituía uma dificuldade a mais. Navegar contra monção era emprêsa quase desesperada. Os testemunhos são unânimes. Quem, apesar de tudo, embarcava contra a monção, empurrado pela urgência, expunha-se a uma arribada quase certa, ou no melhor dos casos, como aconteceu ao Pe. Pereira, a ter que empregar três meses numa viagem que com bom vento costumava fazer-se em pouco mais de quatro dias (22).

(21)' — *Mon. Bras.* I. 500. São muito numerosas as notícias de naufrágios: além das causas acima apontadas, o mal estado dos navios é uma das causas principais. Os mares tropicais carcomiam rapidamente os cascos de madeira e o alto custo da construção naval fazia com que os navios continuassem usando-se até o último momento.

Dada a dificuldade maior das comunicações por terra, para distâncias curtas se empregava sempre que possível o transporte marítimo e fluvial. Quase todos os engenhos tinham a seu serviço uma frota de pequenas embarcações. Diversos eram os tipos e nomes: jangadas, almadias, canoas, barcas, barcaças. Gabriel Soares, sempre obsesionado pelos problemas da defesa, avaliava em mil e quatrocentos as embarcações que só a Bahia poderia aprontar para a guerra: delas "cem mui fortes" equipáveis com quatro peças de artilharia, oitocentas capazes de instalar um berço na proa, e o resto menor, mas tôdas mui bem remadas. *Tratado descritivo do Brasil*. pág. 144.

O comércio de resgate foi maior no começo quando os índios ainda eram muitos e amigos. Um equivalente posterior é o comerciante que com uma embarcação de tipo pequeno ou médio levava os produtos de importação dos grandes portos até as pequenas localidades, e de lá trazia o açúcar, cêra, etc., até os portos de embarque. Peter Calder, membro da expedição de Drake na sua volta ao mundo, prisioneiro depois de um naufrágio na Bahia, deixou-nos nas suas memórias uma descrição deste pequeno comércio de cabotagem. Samuel Purchas, *Hakluyt Posthumus*. IV. London, 1625, pág. 1189 ss.

Os tipos de navios mais usados para este serviço de comércio e comunicações pela costa parecem ter sido o caravelão (embarcação pequena dotada de vela e remos), o bergantim e a caravela de pequena tonelagem. No rol dos pagamentos da fazenda em Salvador (1549-1553) encontram-se as tripulações das caravelas *Leoa* e *Rainha* (parece poder deduzir-se que esta contava com uma tripulação de 19 ou 20 pessoas), dos bergantins *São Roque* e *São Thomé*, e consta a compra de dois caravelões. *Doc. Hist.* vol. XXXVIII.

(22). — Cf. *Mon. Bras.* III, 325. De março a outubro era o período favorável para navegar de sul a norte, e de outubro a março na direção oposta. Este regime dos ventos obrigava com freqüência aos navios que faziam escala a longas permanências. Assim acontecia com os navios da carreira da Índia que tocavam em Salvador, na ida ou no retôrno. Cf. *Amaral Lapa, op. cit.*, pág. 140 ss.

Para as dificuldades da viagem por terra entre Salvador e Recife temos a descrição de Pero Rodrigues. *ARSI. Bras.* 3.1. 169. Também a narração de Anchieta sobre as penalidades das viagens por terra. *Mon. Bras.* III, 369.

Mas ter monção favorável nem sempre significava garantia. Encontrando-se Azevedo no Rio e querendo subir para a Bahia nos últimos dias de julho

“três vêzes cometeram-no por mar sem poder passar Cabo Frio com ventos contrários e tempestades, e determinando-se esperar pela monção que em março”.

De fato, conseguiu passar, mas só quando o governador pôs à sua disposição um caravelão ajudado por remos (23). Mais ilustrativa a êste respeito é a viagem de Gouvêia narrada por Cardim: querendo viajar de Salvador a Pernambuco, ainda dentro da monção, partiram a 18 de agôsto. O vento lançou-os de vo'ta à Bahia. Tornaram a tentar, e foram rechaçados de nôvo, tendo que recolher-se no Camamú a 18 léguas ao Sul de Salvador. Depois de esperar oito dias, se fizeram de nôvo à vela, e desta vez foram atirados em arribada aos Ilhéus. Enfim, como já tinham perdido muito tempo, e se encontravam no fim da monção favorável — primeiros dias de outubro — determinaram ficar na Bahia até o ano seguinte (24).

Por êstes exemplos pode deduzir-se que, nem sequer com um regime favorável de ventos, se tinha assegurada a chegada. Assim não é tão estranho que as notícias anuais dos jesuítas pudessem escrever em 1582 que o padre provincial tinha chegado finalmente de visita ao colégio de Olinda, que em

“três anos não tinha podido visitar por ter sido sempre lançado por ventos contrários na Bahia, as quatro vêzes que o intentara” (25).

Com estas dificuldades, e o fracionamento político decorrente do regime de capitánias, os pequenos núcleos de povoamento constituíam centros quase completamente isolados, com mui pouca comunicação entre si.

“Às vêzes se passa um ano — escrevia da Bahia o Pe. Francisco Pires em 1552 — e não sabemos uns dos outros por causa dos tempos e dos poucos navios que andam pela costa, e às vêzes se vêem mais cedo navios de Portugal que das Capitánias” (26).

Mesmo de capitánias tão próximas da Bahia como Ilhéus e Pôrto Seguro — a 30 e 60 léguas respectivamente — podia passar-

(23) . — *Mon. Bras.*, IV. 423.

(24) . — *Tratados da terra e gente do Brasil*, 261 ss.

(25) . — *ARS. Bras.*, 15. fl. 323r.

(26) . — *Mon. Bras.*, I. 392.

se quase um ano sem se ter notícias (27). Com maior razão aconteceu isto com respeito ao Espírito Santo (28).

Embora sem dados conclusivos, há também indícios que sugerem que tampouco entre a Bahia e Pernambuco, os dois centros mais populosos e distantes tão só cem léguas, as comunicações eram freqüentes. O Pe. Antônio Pirez, residente em Pernambuco, foi chamado por Nóbrega de São Vicente, e teve que esperar ano e meio para encontrar embarcação para Salvador, onde de nôvo houve de esperar outro ano para continuar viagem (29).

Realmente, São Vicente era a terra mais apartada, e não só geográficamente. Os jesuítas, que tanto fomentavam a comunicação mútua e tinham feito desta capitania um de seus centros vitais, repetem com freqüência em sua correspondência a queixa de que as comunicações entre São Vicente e Bahia eram mais difíceis do que com Lisboa, passando-se, às vêzes, ano e meio sem terem notícias mútuas (30).

Por isso Azevedo não exagerava, e até poder-se-ia dizer que se mostrava moderado, quando depois de ter percorrido a colônia tôda, resumia em 1566 sua experiência dizendo que era mais fácil ir e voltar a Portugal que visitar a tôdas as capitanias, principalmente devido às monções e falta de navios (31). Esta mesma experiência teve-a repetidamente, no comêço do século seguinte, o autor do *Diálogo das Grandezas do Brasil*, pois segundo seu testemunho, recebia com maior rapidez despacho de um processo enviado a Lisboa, que da Bahia, ao parecer muito mais próxima (32).

Podemos encerrar, resumindo as dificuldades da navegação e a precariedade das comunicações no testemunho insuspeito de Pero Rodrigues, escrito no último ano do século:

“Em cinco anos e quatro meses que há que estou nesta província, sem faltar um ponto na ocupação de visitar, o não fiz em tôda ela mais que duas vêzes, tão dificultosa é de correr por causa das monções e corsários” (33).

\* \*  
\*

(27). — *Mon. Bras.*, II. 143.

(28). — *ARSI. Bras.*, 15. fl. 232r.

(29). — *Mon. Bras.*, II, 143.

(30). — *Mon. Bras.*, 246; II. 225.

(31). — *Mon. Bras.*, IV. 373. Cf. também *Mon. Bras.*, II. 223. 286. 143. *ARSI. Bras.*, 15. fl. 38.

(32). — *Diálogo das grandezas do Brasil*. Rio de Janeiro, 1930. pág. 56

(33). — *ARSI. Bras.* 15. fl 471. Segundo Gouveia a visita de tôdas as casas dos jesuítas disseminadas por tôdas as capitanias deveria levar ordinariamente uns três anos. *ARSI. Lus.*, 68. 343.

## INTERVENÇÕES.

Do Prof. *José Roberto do Amaral Lapa* (FFCL de Marília).

Diz que o título dado pelo Prof. Palacin à sua comunicação decepciona em face do seu conteúdo. Todavia, num país, cuja bibliografia histórica ligada ao Atlântico é muito pobre, estudar o século XVI, justamente o século de mais difícil documentação, é algo que merece estímulo. O que deseja observar no tocante à comunicação é o seguinte: na primeira página vem no texto como causas de morosidade das viagens, entre outras, o regime dos ventos e as épocas de navegação. Da maneira como foram inseridas no texto essas expressões “regime dos ventos” e “épocas de navegação” dão ao leitor a impressão de que o Autor as considera como coisas distintas, o que, entretanto, na realidade não acontece, pois como naturalmente sabe o Prof. Palacin, as épocas de navegação eram inteiramente condicionadas pelo regime dos ventos, assim ambas são uma coisa só e não diversas. Insistindo ainda na motivação do estrangulamento da navegação, quer lhe parecer que o Autor omitiu uma coisa realmente importante que é o regime de frotas, predominante na navegação portuguesa do Atlântico na maior parte do período colonial brasileiro. As monções ao lado das frotas é que representam as condições principais das limitações que sofre a navegação portuguesa no Atlântico. As frotas que encontram justificativas ponderáveis da parte da Corôa tiveram no entanto responsabilidade bastante negativa no incremento comercial, como é possível verificar-se através do seguinte fato: no momento em que o regime de frotas foi abolido, o desenvolvimento do comércio, isto é, do número de navios e do volume de mercadorias transportadas aumentou consideravelmente. Assim, os diferentes momentos em que, no século XVI, o governo português disciplinou a navegação, obrigando os navios a viajarem em comboios representam causas ponderáveis àquêle “estrangulamento” a que se referiu o Autor, como também na morosidade dos transportes, uma vez que se conclui desde logo que navegando em conjunto, os navios mais velozes eram obrigados a condicionar sua velocidade pela dos menos rápidos, levando todos então muito mais tempo em vencer seus roteiros.

\*

Do Prof. *Manuel Nunes Dias* (FFCL-USP).

Faz ao Autor da comunicação diversos reparos abordando os seguintes tópicos:

1. — O problema das fontes: os arquivos de Lisboa.
2. — Abordagem quantitativa do movimento dos navios.
3. — O calendário e os tipos de navios.
4. — Os institutos — empresários e armadores — a posição do poder político.
5. — Pirataria e corso — papel desempenhado pela Corôa.

\*

Da Profa. *Helga I. L. Picolo* (FFCL da UFRGS).

Afirma que a sua intervenção está prejudicada pela do Prof. Manuel Nunes Dias. Referia-se às estatísticas sobre o volume do tráfico marítimo entre Portugal e o Brasil no período que precede o crescimento da indústria açucareira.

Pergunta, entretanto, onde encontraria essas estatísticas para se poder estabelecer uma relação entre a precariedade das comunicações e o ritmo da colonização.

\*

Da Profa. *Olga Pantaleão* (FFCL de Marília).

Diz que sua intervenção refere-se a dois pontos:

1. — *O problema da duração média das viagens.*

No cálculo do tempo médio de duração das viagens, parece-lhe que os números extremos, que geralmente representam exceções, não deveriam ser considerados. O cômputo de números muito elevados (o de 131 dias de duração de viagem, como se vê à página 1 do trabalho, por exemplo) ou muito baixos contribuiria para aumentar ou diminuir as médias, sem que o número médio resultante representasse realmente o tempo médio das viagens. Naturalmente, o tempo médio seria aquele obtido pelo cômputo dos dados referentes ao comum das viagens. Parece-lhe, além disso, que o estudo do tempo de duração das viagens deveria ainda considerar se elas se fizeram diretamente de Portugal ao Brasil ou se os navios fizeram escalas na costa da África ou nas ilhas atlânticas.

2. — *O problema da navegação costeira no Brasil do século XVI.*

Afirma que esse problema mereceria um estudo cuidadoso. Existe uma informação interessante sobre a navegação de cabotagem no relato das aventuras e desventuras do inglês Peter Carder,

membro da frota de Francis Drake, da qual se separou acidentalmente numa pequena barca, e que, após numerosas peripécias, chegou ao Brasil onde viveu alguns anos, voltando para a Inglaterra em 1586. O relato, publicado por Samuel Purchas na sua obra *Hak'uyt Posthumus* (Londres, 1625, volume IV), menciona o comércio feito de Salvador para o Sul por pequenas embarcações que, nos diferentes portos, recolhiam produtos, especialmente açúcar, e os levavam para o porto baiano que os reexportava.

Além disso, ponto importante a considerar é o fato de que alguns portos brasileiros comunicavam-se com Portugal indiretamente, sendo intermediários no seu comércio de importação e exportação com outros portos brasileiros de maior importância. É o caso de São Vicente, cujo comércio se fazia essencialmente com o Rio de Janeiro, reexportador dos produtos desse comércio, que alguns documentos indicam e outros fazem suspeitar; esse estudo ainda está por ser feito. A utilização de uma documentação mais variada — o trabalho do Autor usa somente documentos jesuíticos — permitiria esclarecer mais completamente o problema das comunicações marítimas no Brasil do século XVI.

\* \*  
\*

#### RESPOSTAS DO PROFESSOR LUÍS PALACIN.

Aos Professôres *José Roberto do Amaral Lapa* e *Manuel Nunes Dias*.

Diz que vai responder conjuntamente aos Professôres Lapa e Nunes, pois está de acordo com eles em que o título do trabalho é demasiado grande para o conteúdo do mesmo. Seria, portanto, mais adequado um título mais modesto como o seguinte: "Uma contribuição ao estudo das comunicações navais no Brasil durante o século XVI". Deve, contudo, observar que o fato de não ser um estudo completo e exaustivo não tira o valor ao que nele ficou estatuído, nem tampouco a circunstância de tratar-se da primeira tentativa de abordar esse tema. Por outro lado, as sugestões do Prof. Nunes, embora valiosas, são bastante óbvias metodologicamente, requerendo um estudo de vários anos em diversos arquivos da Europa a execução de seu programa.

O que o Prof. Lapa diz das frotas como causa do entorpecimento da navegação está totalmente justificado, simplesmente não deu destaque a essa circunstância por parecer-lhe que no Brasil — na

América espanhola as frotas como regime obrigatório funcionavam regularmente desde 1543 — o regime obrigatório de frotas não teve vigência durante o século XVI.

\*

À Profa. *Olga Pantaleão*.

Com respeito ao problema da duração das viagens, acredita que a Profa. Olga tem razão ao descartar as anormalmente longas. De fato, não incluiu por esta causa no cômputo a viagem de Mem de Sá — mencionada na nota terceira — porque alteraria notavelmente o cálculo da duração média; outras viagens de duração acima do normal, mas não como exceções insólitas, senão como limite superior, acredita sim que devem ser levadas em consideração para efeitos de média.

Afirma também que a Profa. Olga tem razão na observação que fez sobre o comércio de cabotagem e o comércio indireto. No seu trabalho não falta uma referência a este tema, embora nos dados aduzidos pareça poder-se afirmar que houve épocas em que era — além de inseguro, lento e esporádico — bastante pequeno. De qualquer maneira, declara, é um ponto importante que merece um estudo mais profundo e em que se requer um maior número de dados para se chegar a conclusões definitivas.