

VIAGENS, VIAJANTES E O PORTO DA SALVADOR COLONIAL

MARIA DAS GRAÇAS DE ANDRADE LEAL*

Resumo: No século XV, sob a hegemonia portuguesa, as navegações atlânticas estenderam-se, para além da Europa, por três continentes — América, Ásia e África. Na América, o porto de Salvador, na Bahia, em especial, exerceu excepcional papel à expansão colonial portuguesa, o que lhe imprimiu o título de «Porto do Brasil», por ser considerado o mais importante ancoradouro de toda a colônia. Por ser o espaço portuário eixo dinamizador de acesso de diferentes trocas, este estudo apresenta visões e versões representadas sobre o porto da Bahia e seu entorno no período colonial, a partir de narrativas registradas em textos, diários e relatórios de viagens de viajantes, como as do padre Fernão Cardim (1583), do engenheiro militar François Frézier (1714), dos comerciantes Thomas Lindley (1802-1803) e L. F. de Tollenare (1817) e da britânica, Maria Graham (1821). O propósito é destacar a importância do porto não somente para estabelecer relações comerciais, mas para fazer despertar estranhamentos por parte de viajantes que chegaram e se depararam com o Outro e elaboraram identidades e alteridades.

Palavras-chave: Literatura de viagem; Porto de Salvador Colonial; Narrativas de viajantes estrangeiros; Fontes históricas.

Abstract: In the fifteenth century, under Portuguese hegemony, the Atlantic voyages extended, beyond Europe, on three continents — America, Asia and Africa. In America, the port of Salvador, Bahia, in particular, played an exceptional role in the Portuguese colonial expansion, which gave it the title of «Port of Brazil», because it is considered the most important anchorage in the entire Colony. Because the port space constitutes a driving force for access to different exchanges, this study presents visions and versions depicted on the port of Bahia and its surroundings in the colonial period, from narratives recorded in texts, journals and travel reports of travelers, such as those of Fr. Fernão Cardim (1583), the military engineer François Frézier (1714), merchants Thomas Lindley (1802-1803) and LF de Tollenare (1817) and the British, Maria Graham (1821). The purpose is to highlight the importance of the port not only to establish commercial relations, but to cause awaken strangeness on the part of travelers who arrived and encountered the Other and elaborated identities and alterities.

Keywords: Travel Literature; Port of Salvador Colonial; Narratives of foreign travelers; Historical sources.

INTRODUÇÃO

Na viagem para a América do Sul entre 1821 e 1823, Maria Graham refletiu em seu diário sobre diversas situações vividas pelos mares, questionando-se sobre a experiência de viajar e seu significado para os viajantes. Na subjetividade de uma mulher inglesa, interessada e curiosa por novos conhecimentos, descreveu seus percursos por mar e terra, compondo uma narrativa que ultrapassou as fronteiras dos frequentes diários de informação. No deslocamento para a América e ao atravessar a linha do Equador, referiu-se às reflexões de Lorde Bacon¹:

* Professora Titular Plena da Universidade do Estado da Bahia. Email: gal.leal@yahoo.com.br.

¹ Possivelmente refere-se ao filósofo inglês Francis Bacon (1561-1626), considerado fundador da ciência moderna.

é estranho que nas viagens marítimas em que não há nada que se ver, a não ser céus e mares, os homens costumam escrever diários, mas nas viagens por terra, onde há tanta coisa para ser observada, a maioria os omite, como se a fortuna fosse mais digna de registro que a observação².

Assim, a descrição da viagem sobre o cotidiano a bordo do navio, dos cenários estelares, das tormentas e calmarias, foi interrompida por uma interessante análise sobre o significado da viagem:

Contudo, desta vez, o nobre Lorde não viu, ou, talvez, não disse tudo. O céu e o mar precisam ser observados para podermos saber as leis que regulam suas grandes mudanças ou acidentes. [...] as grandes operações da natureza estão tão acima de nós, que devemos humildemente registrá-las e tentar fazer de sua história uma parte de nossa experiência, de modo a passar em salvamento através de suas vicissitudes. Daí acontece que as mais corriqueiras minúcias dos primeiros navegadores, o nascer e o pôr do sol, as rações diárias de comida e de água, são lidas com mais profundo interesse que a mais viva viagem por países civilizados e cidades populosas³.

As narrativas de viagens nas perspectivas de viajantes apresentam-se, dessa forma, como fonte de estudos, conhecimentos, informações, evidências que envolvem pontos de vista e experiências por vezes conflitantes e outras complementares, ao observar-se o conjunto da viagem que inclui o cotidiano a bordo dos navios, as experiências subjetivas e objetivas vivenciadas pelos narradores ao longo das travessias, até a chegada a um porto distante e desconhecido de onde são transmitidas impressões, observações e informações que muitas vezes se distinguem e outras se aproximam — sejam de caráter pessoal, existencial ou institucional.

As narrativas de viagem se constituem em gênero literário recentemente valorizado no campo da Nova História Cultural como documento de base empírica que garante possibilidades de explorá-lo a partir dos indícios e das evidências apresentados por testemunhos e narradores, seguindo um método de análise apoiado nas concepções de «representação»⁴, «imaginário», e na comparação. Estabelece-se, dessa forma, a aproximação da história com uma literatura que informa, descreve, fornece dados de realidade. Através da comparação entre os textos narrados, pode-se extrair pontos em comum, bem como

² GRAHAM, 1956: 98.

³ GRAHAM, 1956: 98-99.

⁴ Como afirma PESAVENTO, 1995: 116, a categoria de «representação» tornou-se central para as análises da nova história cultural, por resgatar o modo como, através do tempo, em momentos e lugares diferentes, os homens foram capazes de perceber a si próprios e ao mundo, construindo um sistema de ideias e imagens de representação coletiva e se atribuindo uma identidade. O diálogo da história com a literatura como caminho que percorre nas trilhas do imaginário é um campo de pesquisa desenvolvido no Brasil a partir dos anos 90 e tem revelado temáticas promissoras.

as subjetividades de seus autores a serem reconhecidas como elementos presentes nos trânsitos atlânticos, para além das mercadorias comercializadas nos percursos mercantis coloniais.

Nesse ponto, a literatura de viagem, aqui utilizada para se colher dados sobre as movimentações atlânticas e em particular sobre o porto e região portuária de Salvador, na Bahia, é entendida como um tipo de escrita incluída em um gênero específico que combina relatos, literatura, diários científicos e de viagens, onde são reveladas, segundo Leite⁵, representações sociais de experiências com relação ao Outro, tratando-se de um olhar que pode exotizar e vincular a um cenário de abundância natural. Portanto, se constitui em fonte documental que reúne textos e imagens que decifra realidades, que traduz o real a partir do contato com o Outro, pela lente de diferentes autores «reinventores de realidades» que construíram e reforçaram uma ideia de si em oposição ao Outro de além-mar. A busca pelo desconhecido, no contexto das navegações atlânticas, foi composta por objetivos distintos, apesar de confluentes quanto aos propósitos colonizadores e de exploração mercantil.

Para Percy Adams⁶, que considera este fenômeno um «fator Ulisses» entre europeus do século XVIII, resultou na produção de inúmeros livros de literatura de viagem propagados para o mundo, como importante aspecto do iluminismo europeu. Nesse sentido, nos séculos XVIII e XIX, à época da sua escrita, tornaram-se fontes de informação muito utilizadas pelas nações interessadas na expansão comercial e conquista de novos territórios, bem como produtos de investigação científica de natureza intelectual, política e econômica requerida «por governantes e diplomatas, mercadores e comerciantes, intelectuais e cientistas, marinheiros e soldados, corsários e piratas, e a satisfazer às solicitações dum público que se cria esclarecido»⁷. Por outro lado, tornou-se meio útil de

controlo do espaço, da natureza e da humanidade ameríndia colonial, usado pelos monarcas portugueses e pelos seus ministros para organizar um império de extensão multilongitudinal, constituído por várias colónias desligadas do seu centro de mando por um oceano que, se era factor de distanciamento e separação, podia também juntar»⁸.

Alia-se aos interesses racionais e de manipulação do poder sobre o outro lado do Atlântico, a curiosidade pessoal pelo diferente, por novas experiências e sensações que uniam os indivíduos nas suas diferentes motivações.

Visando coligir aspectos observados e narrados por viajantes que aportaram na Baía de Todos os Santos, na cidade de São Salvador, como o jesuíta português Fernão

⁵ LEITE, 1996.

⁶ ADAMS, 1983: 130, *apud* ZUBARAN, 2004: 253.

⁷ DOMINGUES, 2012: 13.

⁸ DOMINGUES, 2012: 12.

Cardim, nos anos finais do século XVI, o engenheiro militar francês Amédée François Frézier (1714), o comerciante Le Gentil de La Barbinais (1717), o Marquês do Lavradio, no século XVIII, e, nos princípios do XIX, os negociantes Thomas Lindley e L. F. de Tollenare e, por fim, a escritora inglesa Maria Graham, destaco alguns elementos comuns de informação identificados nas suas narrativas de viagem e outros que considero significativos pela singularidade das observações em suas subjetividades e estranhamentos. O objetivo é identificar alguns impactos gerados a esses sujeitos e, possivelmente, às suas nações de origem, pela força das experiências das viagens e das circunstâncias que motivaram e mobilizaram sentimentos, paixões, projetos e ações, com o fim de estabelecer comparações entre as respectivas narrativas. Para tanto, foram destacados três aspectos considerados comuns nas narrativas relativas ao porto de Salvador: elementos estruturais de funcionamento do porto e região portuária; o porto de Salvador como parada obrigatória para conserto e reabastecimento de navios; presença estrangeira e prática de contrabando no porto.

1. VIAGENS COLONIAIS I

Na sua *Narrativa Epistolar*, o missionário jesuíta Fernão Cardim, «como testemunha de vista, ao descrever com tanta arte os encantos virgens de que seus olhos se regalamam»⁹, informou sobre a situação da colônia durante os anos de 1585 e 1598, quando percorreu algumas capitânicas da Bahia, como Salvador, Ilhéus e Porto Seguro, além de Pernambuco, Espírito Santo, Rio de Janeiro e São Vicente (São Paulo), no contexto da União Ibérica (1580-1640).

No prólogo da *Narrativa Epistolar*, o editor assim qualificava o missionário viajante:

Parece-nos que Cardim era homem feito para viajar: devia ser um bom missionário. Não é desses, que estão sempre com saudades de um quintalinho que não torna a ver, de um bom prato que já não prova! Deixando a terra em que vivera até ali, deixou nella todas as prevenções, e sabe apreciar a muita hospitalidade, que dos indígenas e colonos do Brazil recebe.

Alguns indícios são apresentados para caracterizar um bom viajante, especialmente para terras longínquas, como a América, no período colonial — alguém disposto a viver a aventura do desconhecido, evitando queixas diante do estranho; explorador e investigador da cultura local, que interage com seus habitantes; viver e dormir onde fosse possível, comendo aquilo que encontrava disponível. Mesmo com a missão de informar, noticiar ou prestar contas, registrando sobre a terra e o mar para superiores e demais interessados patrícios, o viajante objetivava, no plano pessoal, aprender e experimentar

⁹ CARDIM, 1847: prólogo do editor.

coisas novas, encontrar algo interessante e excepcional, registrando rotinas locais, ambientes, pessoas comuns.

Cardim descreve a viagem após a saída de Lisboa, a 5 de março de 1583, as condições da nau *Chagas S. Francisco*, onde esteve embarcado, bem como as marés e ventos, trovoadas, calmarias e chuvas, que provocaram espanto e adoecimentos. Após 66 dias de viagem, contando com os 10 que ficou na ilha da Madeira, chegou à Bahia com o padre visitador Christovam de Gouvea e o padre Rodrigo de Freitas gravemente doentes.

Acomodou-se no Colégio dos Jesuítas, de onde passou a descrever sua estrutura e funcionamento, comparando-o ao Colégio e Igreja de Portugal. Cardim revelou-se um espectador maravilhado pela principal cena que narrou das janelas do Colégio: o mar. Dali descobriu grande parte da Bahia, enquanto assistia «os cardumes dos peixes e baleas andar saltando n'agua, os navios estarem tão perto que quasi ficam á falla»¹⁰.

Do seu lugar institucional de missionário e piedoso, imprimiu nessa fonte de informação aspectos que se repetiram em narrativas de viajantes que o sucederam, indicando aproximações de um real presente na paisagem que a baía proporcionava ao olhar estrangeiro, especialmente naquilo que se referiu à beleza, à largueza da barra e composição da enseada, o acesso à cidade, a presença de baleias no litoral, a abundância de mantimentos e qualidade da água, além da prática de parada obrigatória dos navios para abastecimento e reparos em consequência de avarias produzidas durante as viagens.

Passado o período de guerras pela expulsão dos holandeses do Brasil¹¹ e com o fim da União Ibérica, as últimas décadas do século XVII revelaram a frequência de viajantes europeus no porto de Salvador. Nos diários e relatórios, militares e comerciantes espanhóis, franceses e ingleses registraram suas impressões e informaram sobre o comércio e grande circulação de embarcações no porto, compondo importante fonte para entendermos sobre a dinâmica portuária da rica colônia portuguesa na América. Contudo, a presença de estrangeiros era vista com desconfiança, especialmente quanto ao contrabando e desvios das riquezas, e como ameaça à Coroa portuguesa.

*Inúmeras ordens régias e alvarás circulavam por todas as alfândegas dos territórios ultramarinos portugueses instruindo e regulando a administração colonial como proceder à presença desses estrangeiros que se constituíam numa verdadeira ameaça externa à manutenção do monopólio comercial na região, à proteção do acesso aos caminhos que levavam às minas de ouro recém descobertas e domínio e controle dos territórios de além-mar*¹².

¹⁰ CARDIM, 1847: 11.

¹¹ As invasões holandesas foram conflitos político-militares ocorridos na colônia no contexto da União Ibérica (1580-1640): entre 1624-1625, em Salvador; entre 1630-1654, em Pernambuco; na capitania do Espírito Santo em 1625, com segunda invasão em 1640, e terceiro e último ataque em 1653.

¹² XIMENES, 2012: 30.

O engenheiro militar francês Amédée François Frézier, na segunda década do século XVIII, informou sobre o movimento da praça comercial da capital da colônia e a necessidade de parar no porto de Salvador para realizar reparos e reabastecimento do seu navio. Na ocasião da referida parada, entre os meses de abril e maio de 1714, solicitou permissão aos portugueses para efetuar um levantamento topográfico de Salvador. Mesmo sem permissão, o engenheiro, ao visitar a cidade e seus arrabaldes, «elaborou uma planta pormenorizada da cidade seguida do seu perfil panorâmico (frontispício)»¹³, enquanto compilou dados referentes a volume, periodicidade e circulação de mercadorias entre a Bahia e as diversas praças comerciais, revelando as suas vantagens comerciais.

Era de interesse de estrangeiros elaborarem mapas, plantas e notas de viagem, pois, ao representarem e descreverem sua geografia, a administração, a população, o cotidiano da cidade, bem como a topografia do sítio urbano e as atividades comerciais da principal cidade do Império Português nas Américas, produziam e divulgavam informações essenciais para guiar, facilitar e estimular as viagens atlânticas melhor planejadas em busca de riquezas e mercados. Desde a chegada à Baía de Todos os Santos, impressionavam-se com o tamanho da urbe e da população, como pelo grande volume de navios e mercadorias que atracavam e partiam dos ancoradouros.

Três anos mais tarde, o comerciante francês Le Gentil de La Barbinais também teria sido obrigado a parar na Bahia para realizar reparos em sua embarcação e reabastecê-la. Foi-lhe permitido receber provisão e restaurar os navios pelo prazo de dois ou três dias, desde que não houvesse desembarque, exceto do capitão e um oficial que foram «conduzidos, como reféns, à casa de um negociante da cidade»¹⁴.

Autorizados os franceses a tomar casa na cidade sob condição de não comerciarem, de modo algum, o que lhes poderia provocar o confisco dos navios, perceberam logo que tudo isto não passava de mero embuste e hipocrisia.

Ao passo que as autoridades constantemente os incitavam a respeitar a proibição, os guardas, suas criaturas, viviam a fazer-lhes toda sorte de propostas para a descarga das mercadorias, chegando a dizer que o negócio poderia ser feito mesmo a bordo. À noite, rondavam faluas e escaleres aos navios, mas eram de traficantes que viviam a entabular propostas de comércio. A princípio hesitantes, ignorando se se tratava ou não de alguma armadilha, acabaram os franceses por negociar francamente»¹⁵.

¹³ XIMENES, 2012: 32.

¹⁴ Relato atribuído a La Barbinais a respeito dos procedimentos oficiais sobre navios estrangeiros, em especial franceses. Citado por TAUNAY, Afonso (1925) — *Na Bahia Colonial (1610-1764)*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, p. 345-346, *apud* XIMENES, 2012: 32.

¹⁵ TAUNAY, 1925, *apud* XIMENES, 2012: 33.

Segundo Puntoni, alguma permissividade por parte das autoridades locais era comum, cuja prática já se constatava desde o século XVII na Bahia, uma vez que «as estruturas de poder, na América Portuguesa, (instituições, ofícios e práticas) se redefiniam, em conformidade com os diversos interesses em jogo, sejam eles conflitantes ou convergentes»¹⁶.

Os dois ou três dias autorizados aos franceses a permanecerem na Bahia foram estendidos por quase quatro meses. La Barbinais, nessa prolongada estadia, revelou informações valiosas sobre Salvador e a movimentação comercial da praça da Bahia:

*Grande o comércio, enorme o trânsito de mercadorias pela Bahia de todos os Santos. [...] (Na cidade baixa) onde nada havia de belo, nem de curioso, reinava enorme animação pelas ruas, e mesmo confusão, que tornavam a permanência ali incomoda e aborrecida. [...]. Era o comércio do Brasil considerável, instigado sobretudo pelos hábitos de luxo dos brasileiros*¹⁷.

2. VIAGENS COLONIAIS 2

Em meados do XVIII, nas *Cartas da Bahia* produzidas pelo Marquês do Lavradio, quando governou a Bahia de 1768 a 1769¹⁸, para além das informações remetidas sobre a situação administrativa, social, econômica e política da Colônia, queixou-se a todo o tempo das condições da viagem e de vida em que fora submetido na Bahia. Como funcionário da Coroa, havia sido designado pelo rei a ocupar o cargo de governador e capitão-general da capitania da Bahia (em 19 de abril de 1768), o que, pelas cartas escritas a amigos, tornou-se um fardo a ser enfrentado para cumprir o período previsto de três anos.

As condições da viagem, que durou 56 dias, incluindo seis dias em escala em Pernambuco, lhes causaram mal-estar, adoecimento e toda sorte de incômodos. Ao chegar à Bahia, reconheceu ser justamente considerada «a Côte da América, porque tem muita gente nobre, e as cousas públicas se fazem aqui com bastante seriedade»¹⁹. Contudo, suas impressões e certezas declaradas nas diversas cartas reafirmaram alguns dados descritos por viajantes que o antecederam e sucederam. Assim descreve sobre o que encontrou ao chegar à Bahia:

a primeira vista de terra vendo-a do mar, seguro a V. Ex.^a que não há país mais lindo, nem mais agradável, e creio, que isto faz com que não pareça tão bem depois que a gente desembarca, o sítio chamado a praia, que é aonde há a maior parte do comércio

¹⁶ PUNTONI, 2005: 175.

¹⁷ TAUNAY, 1925: 345-346, *apud* XIMENES, 2012: 32.

¹⁸ MARQUÊS DO LAVRADIO, 1972. Luís de Almeida Portugal, 5.º Conde de Avintes e 2.º Marquês do Lavradio, escreveu da Bahia 139 cartas a parentes e amigos residentes em Portugal, África e nos Açores.

¹⁹ MARQUÊS DO LAVRADIO, 1972: 35.

*é bastante fúnebre, e são terribilíssimas as ruas, porém é certo, que cá em cima a cidade tem excelentes ruas, e muitos bons edifícios*²⁰.

Ao longo das suas descrições, o Marquês não deixou de pontuar seu «aborrecimento» e até «repugnância» em estar na América, bem como ao emprego, e confessou: «as horas que aqui estou me parecem anos que nunca se acabam, e eu terei por maior prêmio dos serviços que fizer enquanto viver, o restituir-me à minha Casa»²¹. Procurava, em seus desabafos, amenizar as angústias que o torturavam, rogando aos seus destinatários notícias sobre sucessores ao seu cargo. Sentia-se prisioneiro do emprego e desterrado, pois o seu desejo era retornar para sua terra natal.

As cartas circulavam por diferentes naus que aportavam em Salvador. Eram os únicos meios de comunicação que ligavam o lado de cá ao lado de lá, e vice-versa, enviando e recebendo notícias, reflexões, desabafos, desejos, informações, sentimentos, reivindicações, etc., ultrapassando as fronteiras marítimas com a composição de narrativas envoltas, simultaneamente, em subjetividades e informações precisas.

Outro destaque identificado nas cartas do Marquês está vinculado à função do porto da Bahia como lugar de reparar navios que chegavam com avarias, fosse de Portugal ou de outras nações, o que se verifica nas descrições de outros viajantes. O exemplo foi a nau de guerra *Nossa Senhora Madre de Deus e São José* que o havia transportado ao Brasil, a qual não só estava «com água aberta», mas

*com aguada podre e cheia de bichos, vários mantimentos já corruptos, o gado tão magro que custou muito a fazê-lo conduzir para terra, e neste transporte morreram várias reses; principiavam a adoecer bastantes gentes, e finalmente se não tivessem este contratempo, chegaria a nau a Lisboa, com grave prejuízo de todos os que vinham nela; eu lhe mandei dar prontamente todas as providências que têm parecido necessárias, Deus queira leva-la a salvamento*²².

As suas cartas revelam o olhar de um viajante forçado a viver as experiências de viagem e a exercer a função institucional de governar a colônia. Os constantes desabafos enviados a seus amigos de além-mar refletem desalento, tristeza, descontentamento e ansiedade, elementos subjetivos que circularam pelas cartas através do Atlântico e provocaram, certamente, aos seus leitores, sentimentos solidários com a elaboração de

²⁰ MARQUÊS DO LAVRADIO, 1972: 35.

²¹ MARQUÊS DO LAVRADIO, 1972: 35.

²² MARQUÊS DO LAVRADIO, 1972: 77. Apesar dos constantes apelos para retornar a Portugal, o Marquês não teve sucesso. Pelo contrário: foi transferido, em 1769, para o Rio de Janeiro ao ser nomeado, a 4 de novembro, ao posto de décimo primeiro vice-rei e capitão-general-de-mar-e-terra do estado do Brasil, o quarto com residência no Rio de Janeiro, onde permaneceu até 5 de abril de 1779, dois anos depois do falecimento de D. José. Faleceu em Lisboa em 1790.

imagens e representações negativas da colônia na América, a partir do seu estado de tristeza, desânimo e inconformismo.

Thomas Lindley²³, negociante inglês que chegou com sua esposa e tripulação a São Salvador em meados de abril de 1802, em virtude de forte vendaval que avariou o brigue, foi, a princípio, também «obrigado» a parar. Sua aventura na Bahia passa a ser narrada após tentar solucionar as avarias, primeiramente no porto de Salvador e, posteriormente, na capitania de Porto Seguro, onde foi preso pela acusação de «duplo contrabando: — de importação de mercadorias estrangeiras, e de exportação de pau-brasil; e mais um adendo de interesses em compras de ouro e diamantes»²⁴.

O seu diário se traduz em documento de defesa e de informação, respectivamente. De defesa, porque o viajante registra as razões pelas quais se tornou «injustamente» prisioneiro, afirmando sua inocência. Em 2 de julho de 1802, quando estava em Porto Seguro consertando seu brigue, foi surpreendido pela visita de um oficial e soldados, a fim de executar a apreensão do brigue e as prisões dos envolvidos em «negócio ilícito». Assim, Lindley, sua esposa e tripulação foram presos, bem como Gaspar José e Antônio Luís, filhos do governador José Dantas Coelho, o capitão-mor Mariano Manuel da Conceição e alguns funcionários subalternos, acusados de extorsão e prática de contrabando²⁵. Somente em junho de 1803, José Dantas Coelho foi encarcerado e submetido a uma devassa pelos crimes de «extorsão e de ser um opressor de todas as pessoas a ele imediatamente subordinadas»²⁶.

A partir de então, o inglês passou a redigir o seu diário com a intenção de explicar a sua prisão, além de informar sobre o funcionamento das redes mercantis que observou durante a permanência forçada em fortalezas de Salvador, como nos Fortes do Mar e do Barbalho²⁷, enquanto aguardava julgamento. Em finais de outubro de 1803, pela ansiedade, falta de paciência e cansaço em esperar sem qualquer solução do caso, Lindley fugiu da «injusta prisão»²⁸, chegando à cidade do Porto no dia 2 de novembro de 1803.

A sua permanência por 18 meses na Bahia rendeu-lhe informações precisas sobre o funcionamento da alfândega, do porto, do comércio e as formas de negociar, das redes mercantis, dos impostos, da cidade, dos costumes, da escravidão, da pobreza, do câmbio,

²³ LINDLEY, 1969.

²⁴ LINDLEY, 1969: 10. Prefácio de Wanderley Pinho.

²⁵ Após denúncias, o então governador Francisco da Cunha Meneses enviou uma Comissão a Porto Seguro, comandada pelo desembargador Cláudio José Pereira da Costa, que efetuou as prisões, recolhimento de provas e acareações (LINDLEY, 1969: 25). Em notas 10, 11 e 12, Wanderley Pinho esclarece ter sido José Dantas Coelho ouvidor-geral da comarca de Porto Seguro, seus filhos chamavam-se Gaspar José e Antônio Luís, e o capitão-mor referido ter sido o capitão-mor de ordenança de Porto Seguro, Mariano Manuel da Conceição.

²⁶ LINDLEY, 1969: 29.

²⁷ O Forte do Mar, conhecido como Forte de São Marcelo, já designado Forte de Nossa Senhora do Pópulo, foi erguido sobre um banco de arrecifes a cerca de 300 metros da costa de Salvador e destaca-se por ser circular e se encontrar dentro das águas, cuja construção foi autorizada em Carta Régia de 04/10/1650. Quanto ao Forte do Barbalho, localizado no acesso norte da parte alta da cidade, foi inaugurado em 1736. Ver MOREAU, 2011: 190-192, 214.

²⁸ LINDLEY, 1969: 30.

sobre latitudes e longitudes dos portos brasileiros do Equador ao Rio da Prata, obtidas pelas cartas náuticas portuguesas, consideradas preciosas pela sua exatidão em relação aos deficientes mapas e cartas náuticas ingleses.

A dinâmica comercial apresentada pelo testemunho ocular inglês, não obstante a sua estadia forçada e prolongada, refletia interesses em aprender e informar sobre a exuberância das riquezas que circulavam pela Baía de Todos os Santos e o potencial comércio a ser explorado, uma vez que a baía era extremamente favorável ao trânsito de variadas embarcações, das maiores às menores.

*Contemplando-se esse tranquilo e vasto lago, como se poderia chamar, rodeado de terras exuberantemente ricas em produtos naturais, quer para as utilidades do homem quer para o supérfluo, e situado quase ao centro do globo habitável, sente-se que foi feita pela natureza para tornar-se o empório do universo*²⁹.

Sobre o funcionamento do porto de Salvador, descreveu e avaliou as circunstâncias em que um barco estrangeiro poderia fundear na baía, como ocorreu com o seu, tendo em vista a proibição de barco estrangeiro em comerciar ou mesmo entrar em seu porto, «salvo se estiver em perigo ou necessitar de reparos, aguada ou aprovisionamento»³⁰. Prossegue adicionando observações sobre as práticas efetivamente realizadas nas negociações comerciais, pois, «não obstante todo esse rigor aparente, era costume haver apreciável contrabando, frequentemente praticado pelo próprio tenente e demais funcionários nomeados para impedi-lo, ou por indivíduos com eles acumpliciados»³¹.

Observam-se, no seu relato, informações e conselhos sobre a preparação dos navios britânicos para as viagens de longa distância e duração. Para o sucesso dessas viagens, seria necessária a parada em «algum porto intermediário para se reabastecerem de água e de provisões frescas, bem como reparar pequenas avarias»³². O conselho era de planejarem paradas na costa do Brasil e Cabo da Boa Esperança, por serem mais convenientes. No Brasil, os portos mais utilizados eram os de Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro, «particularmente este último, onde as provisões são melhores, sem dúvida, e vendidas a preços mais razoáveis»³³.

Quanto aos reparos indispensáveis aos navios, a recomendação era de optarem pelo trabalho de operários e pelos artigos, como as madeiras da Bahia ou Pernambuco, por serem mais baratos. Contudo, explica ser muito difícil obter permissão de efetuarem-se

²⁹ LINDLEY, 1969: 160.

³⁰ LINDLEY, 1969: 24.

³¹ LINDLEY, 1969.

³² LINDLEY, 1969: 183.

³³ LINDLEY, 1969.

reparos, somente para casos considerados absolutamente necessários. Dessa forma, Lindley passa a orientar como realizar tal permissão.

As atividades mercantis, tanto para a Europa, como para o interior da colônia, revelavam imenso potencial a ser melhor explorado «devido às suas superiores vantagens locais, não à operosidade de seus habitantes»³⁴. Para o liberal inglês, o monopólio português impedia o desenvolvimento comercial e a expansão das riquezas a todas as nações:

*qualquer espécie de comércio é expressamente proibida aos estrangeiros, que não estão autorizados a embarcar produtos da colônia nem mesmo em navios portugueses. Numa palavra: são tantas as proibições e tantos os monopólios, que as operações mercantis ficam limitadas, a indústria se debilita, e o contrabando é estimulado, pois os homens de todos os países são demasiado solícitos no empenho em fazer o que é proibido, sem perceber os riscos, no propósito ilusório de obter lucros superiores*³⁵.

Finalizando o seu diário, o inglês recomendava aos capitães, comissários e particulares patrícios, maior empenho em tratarem «eles próprios de seus negócios, confiando o menos possível em intérpretes e terceiros, para suas compras, etc., porque estes intermediários certamente fazem dos primeiros suas vítimas, em maior ou menor escala»³⁶.

Certamente Lindley se referia à situação que viveu em Porto Seguro, resultando na prisão e todas as consequências desastrosas da sua viagem. Reclamava da inexistência, para o comércio inglês, de «cônsules residentes ou até mesmo comerciantes ingleses, em toda a costa do Brasil», que decidissem e mitigassem nessas ocasiões. Considerava-se «estrangeiro indefeso» que ficou «inteiramente à mercê da insolência das autoridades e das exigências peremptórias de um governo tirânico»³⁷.

O comerciante inglês, que falava do lugar do europeu «civilizado» e «liberal», ao chegar à Inglaterra, entrou com uma reclamação junto aos poderes britânicos e, após diversas tentativas junto aos gabinetes do Governo, foi informado de que o Governo português não o indenizaria, nem o compensaria de qualquer forma, o que deixou o viajante inglês «sem perspectivas nem esperanças de reparação dos danos» que sofreu³⁸.

A aventura de Thomas Lindley na Bahia se transformou em questão diplomática negociada nos gabinetes das autoridades, entre as nações inglesa e portuguesa. As intenções inglesas em penetrar no mercado português na América, a fim de estabelecer comércio direto anglo-brasileiro, tornaram-se realidade. Poucos anos após o

³⁴ LINDLEY, 1969: 170.

³⁵ LINDLEY, 1969: 171.

³⁶ LINDLEY, 1969: 188.

³⁷ LINDLEY, 1969: 187.

³⁸ LINDLEY, 1969: 31.

retorno à Europa e de ter escrito o seu diário em 1805, os acordos entre Inglaterra e Portugal foram consolidados no contexto da trama diplomática que garantiu a saída da Família Real portuguesa para o Brasil, diante das investidas francesas sobre Portugal, quando em 1808 a corte instalou-se na sua próspera e opulenta colônia americana.

Após 1808, muitos acordos foram estabelecidos em favor da Inglaterra, como a abertura dos portos às nações amigas, em 1808, e, no ano seguinte, quando o príncipe-regente D. João VI decretou a liberdade de indústria pelos Alvarás de 1 e 28 de abril. Na sequência, foram celebrados, em 1810, os Tratados de Aliança e Amizade e de Comércio e Navegação.

3. VIAGENS COLONIAIS 3

Os desdobramentos políticos, sociais, econômicos, culturais que se estenderam com a presença da corte portuguesa na América, muito bem estudados pela historiografia brasileira e baiana³⁹, culminaram em significativas alterações nas relações internas e externas da colônia. Com o fim das guerras napoleônicas e as decisões retiradas no Congresso de Viena em 1815, o Brasil foi elevado a Reino Unido a Portugal e Algarves, o que significava deixar a condição de vice-reinado colonial e passar a reino autônomo.

No contexto dos rearranjos político-diplomáticos europeus, com a derrota napoleônica, o negociante, industrial e observador francês Louis-François de Tollenare passou a publicar as *Notas Dominicaes*⁴⁰ quando esteve em Portugal (1816) e, em seguida, no Brasil, permanecendo em Pernambuco e na Bahia no ano de 1817.

Após a pacificação pernambucana⁴¹, Tollenare partiu para a Bahia, levando consigo «recordações desagradáveis» da província insurreta, pois as *Notas* dedicadas à Bahia foram bem diferentes. Para o viajante, a Bahia da época do Conde dos Arcos⁴² o impressionara pela sua grandeza, formosura e abundância. Chegou à Bahia a 27 de

³⁹ Destacam-se: SILVA, Alberto da Costa e, coord. (2011) — *Crise colonial e independência 1808-1830*. Rio de Janeiro: Objetiva; Madrid: Fundación MAPFRE; MOTA, Carlos Guilherme, org. (1972) — *1822: Dimensões*. São Paulo: Editora Perspectiva; JANCÓS, István, org. (2005) — *Independência: História e Historiografia*. São Paulo: Editora HUCITEC/FAPESP; MALERBA, Jurandir (2000) — *A Corte no exílio: civilização e poder no Brasil às vésperas da independência (1808-1821)*. São Paulo: Companhia das Letras; VILLALTA, Luiz Carlos (2000) — *1789-1808: O império luso-brasileiro e os Brasis*. São Paulo: Companhia das Letras; MEDICCI, Ana Paula (2010) — *Administrando conflitos: o exercício do poder e os interesses mercantis na capitania/província de São Paulo (1765-1822)*. São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Tese de Doutorado; SOUSA, Maria Aparecida Silva de (2008) — *Bahia, de capitania a província, 1808-1823*. São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Tese de Doutorado.

⁴⁰ TOLLENARE, 1905.

⁴¹ A Revolução Pernambucana de 1817 foi o último movimento separatista que ocorreu no período colonial. Ver CARVALHO, 1998.

⁴² O governo de D. Marcos de Noronha e Brito (1810-1818), 8.º Conde dos Arcos, foi representativo quanto aos investimentos em melhorias no bairro da Praia, particularmente onde estava localizado o maior eixo mercantil. No seu governo foi criada, em 15 de julho de 1811, a Praça do Comércio da Bahia, a primeira do Brasil, posteriormente denominada Associação Comercial da Bahia. Ver LEAL, 2017.

julho de 1817, após «viagem bastante incomoda de onze dias»⁴³, no navio *l'Agréable*, que considerou ser um bom veleiro com uma tripulação inglesa bastante experiente.

Como os demais viajantes até aqui apresentados, Tollenare descreve a Baía de Todos os Santos como uma das mais belas a se contemplar; julgando-a «superior à do Tejo; é tanto ou ainda mais extensa, e todavia os planos se apresentam muito mais distintos»⁴⁴. O seu encantamento sobre a cidade «construída em anfiteatro» vista ao largo, logo se transformou ao pisar em terra:

*A montanha desce tão bruscamente para o mar, que na praia não há mais espaço do que o necessário para construir uma só rua, cujas casas de um lado são banhadas pelo mar e do outro apoiadas de encontro à montanha, que sem cessar as ameaça com desmoronamentos. Observam-se vestígios de recentes aluções*⁴⁵.

O seu mal-estar ao experimentar o desembarque em terra firme foi explicitado ao descrevê-la como «tumultuada»:

Esta cidade baixa é o centro dos negócios; observa-se ali uma grande atividade: transportes contínuos de mercadorias, lojas muito frequentadas; gritos de negros que vão e vêm num espaço tão estreito aumentam o tumulto.

*Se é acotovelado, fica-se atordoado. Quando não se tem mais o que tratar nesta parte da cidade, procura-se deixa-la com prazer tanto mais vivo quanto ela é obscura e muito pouco asseada. Foge-se para a cidade alta ou antes para fora da cidade, porque quase todos os negociantes só têm à beira-mar os seus escritórios e vivem no campo com as suas famílias*⁴⁶.

Quanto ao porto, Tollenare informa que os navios ficavam fundeados a 200 ou 300 toesas⁴⁷ em frente à cidade. Não havia porto para protegê-los e, por isso, permaneciam «sobre ferros aforquilhados». Também, ali, «costumam carenar», uma vez que a «tranquilidade habitual das águas na Bahia o permite».

As embarcações são protegidas por vários fortes espalhados ao longo da costa, e principalmente pelo forte do Mar, construído sobre um rochedo mesmo no meio do ancoradouro, pouco mais ou menos como o forte de Bouronne, em Copenhague.

⁴³ TOLLENARE, 1907: 38.

⁴⁴ TOLLENARE, 1907: 42.

⁴⁵ TOLLENARE, 1907: 44.

⁴⁶ TOLLENARE, 1907: 44-45.

⁴⁷ «Toesa, antiga unidade de medida de comprimento de seis pés, equivalente a 1,949 m». Dicionário Priberam da Língua Portuguesa, 2008-2013. Disponível em <<https://dicionario.priberam.org/toesa>>. [Consulta realizada em 16/04/2019].

*Duvido da eficácia desta proteção contra um inimigo bem compreendedor. A cidade não está mais a coberto do que os navios*⁴⁸.

Como outros viajantes anteriores, a questão da fraude verificada no porto e na alfândega foi novamente observada: «A fraude nos direitos da alfândega é considerável e talvez suba a 50%. Os direitos são pagos sobre estimativa e esta pode ser diminuída mediante arranjo com os avaliadores. Isto se estende, numa escala de infidelidades, até os primeiros chefes»⁴⁹.

Em relação ao trabalho, considerou que o Brasil possuía um futuro promissor

*se fosse possível inocular mais estímulo na numerosa população livre e aclimada, torná-la mais ambiciosa de meios e dispô-la a uma mais fecunda atividade nas manufaturas, além dos labores agrícolas, de forma a, sem prejudicar a exportação dos produtos naturais, cercear a importação dos produtos industriais*⁵⁰.

Aqui o negociante liberal Tollenare propõe os caminhos políticos e econômicos a serem adotados no reino. A abundância da natureza não combinava com a falta de ambição de seus habitantes. O que havia de curioso, contudo, era a «verdura eterna, a escravidão e a singularidade dos produtos do solo»⁵¹.

Tollenare conclui as *Notas* apresentando preocupações em responder à curiosidade de seus leitores ao chegar à Europa, por ser «viajante de informações sobre o Brasil»⁵². Como negociante e informante, o viajante francês justifica os poucos detalhes narrados por serem muito longos, enquanto que as informações gerais poderiam ser acessadas pelos leitores em livros já publicados. As «informações particulares», «fruto de conhecimentos acidentais», por seu turno, se constituíam, para o autor, em «propriedade dos que as empregam», com o seguinte argumento: os conhecimentos adquiridos pelas observações do autor das *Notas* «são um segredo análogo ao dos processos empregados por um hábil fabricante. Os lucros do comércio são os prêmios da corrida e ninguém empresta o seu cavalo a um concorrente. Não se lhe deve também por ciladas no caminho; o melhor, pois, é calar»⁵³.

São considerações que indicam sobre a missão de viajantes com objetivos definidos. Apesar da literatura de viagem ter-se tornado no século XIX uma produção editorial fortemente consumida pelo leitor europeu, nem tudo era incluído nos textos.

⁴⁸ TOLLENARE, 1907: 44.

⁴⁹ TOLLENARE, 1907: 117.

⁵⁰ TOLLENARE, 1907: prefácio.

⁵¹ TOLLENARE, 1907: 114.

⁵² TOLLENARE, 1907: 109.

⁵³ TOLLENARE, 1907: 122.

Havia uma seleção de informações consideradas de maior interesse como as relativas às paisagens, aos costumes locais, ao exótico. Informações outras, de conteúdo político e econômico, que seriam omitidas nos textos publicados. Tollenare, nesse sentido, teria guardado alguns segredos, talvez nunca revelados, como aqueles que deveriam, a princípio, assegurar bons negócios relativos, em especial, ao algodão.

Como nos revela a viajante e escritora inglesa Maria Graham⁵⁴ que esteve no Brasil entre 1821 e 1823, durante o movimento e lutas pela independência. Em seu prefácio, a autora explica sobre a necessidade de ter revisto o texto original, devido a «muitas circunstâncias imprevistas» que a forçaram a revê-lo antes de ser entregue ao prelo, bem como a cancelar muitas páginas que fixavam acontecimentos públicos e privados⁵⁵. Sobre as informações públicas, especialmente relativas ao movimento de independência do Brasil, Maria Graham justifica não ter tido pretensões «à perfeita imparcialidade» sobre os acontecimentos, apesar do esforço que fez para compor a sua narrativa.

Mais adiante, a autora, expectadora dos acontecimentos políticos do período, avaliava que não poderia analisá-los com a exatidão necessária, por ser testemunho vivo, o que não lhe garantiria apresentar com fidelidade os fatos, para além da sua condição de mulher, o que impossibilitava possuir informações precisas e «especiais» sobre os acontecimentos, «devido às condições dos tempos, imperfeitas, temerosas e incertas»⁵⁶.

Partiu para a América do Sul, a 31 de julho de 1821, na fragata *Doris*, um navio-escola da marinha britânica comandado por seu marido, capitão Thomas Graham. A 21 de setembro, 60 dias após, Maria Graham avistou a costa do Brasil, em Pernambuco, que a descreve como «verde e baixa»⁵⁷. Chegou a Pernambuco no dia seguinte, encontrando a província em conflito armado, que tinha por objetivo a deposição do governador português Luiz do Rego Barreto⁵⁸. Concluídas as negociações para o final do movimento separatista, a 14 de outubro levantaram âncora e logo Pernambuco se perdeu de vista. Por três dias navegaram pelas costas do Brasil:

São montanhosas e com muita madeira; o verde das encostas é muitas vezes interrompido por manchas brancas brilhantes que pareciam de areia. Na noite de terça-feira 16 ancoramos na Baía de Todos os Santos, em frente à cidade do Salvador, comumente chamada Bahia. Já era bem escuro antes de entrarmos, de modo que

⁵⁴ GRAHAM, 1956. Fonte valiosa para os estudos da vida social e cultural do Brasil, em especial do Rio de Janeiro, por se constituir em um dos raros relatos femininos sobre o Brasil.

⁵⁵ GRAHAM, 1956: XVI.

⁵⁶ GRAHAM, 1956: 81.

⁵⁷ GRAHAM, 1956: 105.

⁵⁸ Convenção de Beberibe, episódio também conhecido como Movimento Constitucionalista de 1821, refere-se a um movimento armado que culminou com a expulsão dos exércitos portugueses de Pernambuco, marcando o início da Guerra de Independência do Brasil.

*perdemos estreia da vista desse magnífico porto. Mas as luzes espalhadas revelam-nos a grande extensão e a alta colocação da cidade*⁵⁹.

Maria Graham demonstra forte encantamento pelas chegadas e partidas, comparando-as a espetáculos em suas estreias e mesmo pinturas em quadros compostos por uma artista que foi. As perspectivas artística, filosófica, antropológica e histórica que integram o seu diário de viagem refletem o olhar da autora pelas lentes que escolheu para capturar imagens, narrá-las e ilustrá-las. Assim descreveu a sua visão da Baía de Todos os Santos ao amanhecer:

*ao raiar da aurora, meus olhos abriram-se diante de um dos mais belos espetáculos que jamais contemplei. Uma cidade, magnífica de aspecto, vista do mar, está colocada ao longo da cumeeira e na declividade de uma alta e íngreme montanha. Uma vegetação riquíssima surge entremeada com as claras construções e além da cidade estende-se até o extremo da terra, onde ficam a pitoresca igreja e o convento de Santo Antônio da Barra. Aqui e ali o solo vermelho vivo harmoniza-se com o telhado das casas. O pitoresco dos fortes, o movimento do embarque, os morros que se esfumam a distância, e a própria forma da baía, com suas ilhas e promontórios, tudo completa um panorama encantador; depois, há uma fresca brisa marítima que dá ânimo para apreciá-lo, não obstante o clima tropical*⁶⁰.

Logo ao pisar em terra, como outros viajantes anteriores, se espantou com a Cidade Baixa:

*A rua pela qual entramos através do portão do arsenal ocupa aqui a largura de toda a cidade baixa da Bahia, e é sem nenhuma exceção o lugar mais sujo em que eu tenha estado. E extremamente estreita; apesar disso todos os artífices trazem seus bancos e ferramentas para a rua. Nos espaços que deixam livres, ao longo da parede, estão vendedores de frutas, de salsichas, de chouriços, de peixe frito, de azeite e doces, negros trançando chapéus ou tapetes, cadeiras (espécie de liteiras) com seus carregadores, cães, porcos e aves domésticas, sem separação nem distinção; e como a sarjeta corre no meio da rua, tudo ali se atira das diferentes lojas, bem como das janelas. Ali vivem e alimentam-se os animais. Nessa rua estão os armazéns e os escritórios dos comerciantes, tanto estrangeiros quanto nativos. As construções são altas, mas não tão belas nem tão arejadas como as de Pernambuco*⁶¹.

⁵⁹ GRAHAM, 1956: 113-114.

⁶⁰ GRAHAM, 1956: 144.

⁶¹ GRAHAM, 1956: 145.

A dinâmica da estada na Bahia foi intercalada entre a permanência a bordo do navio, onde todos ficaram instalados na maioria do tempo, e alguns momentos de hospedagem na cidade, como na casa do cônsul britânico Mr. Pennell. Muitos amigos patrícios e portugueses também visitavam o casal Graham a bordo do navio. Dessa forma, Maria Graham pôde colher informações e impressões sobre a dinâmica social, cultural, econômica, política da Bahia⁶². Um destaque foi dado em relação ao nível educacional de homens e mulheres da sociedade portuguesa ao compará-lo com «homens e senhoras bem educadas da Europa»⁶³. Tal comparação reflete o processo identitário estabelecido pelo europeu civilizado, educado, no encontro com o Outro, enquanto referente de inferioridade. De acordo com Mary Louise Pratt, os livros de viagem de ingleses e inglesas contribuíram para justificar o processo de expansão britânica nesse período, divulgando «máximas sobre a superioridade intelectual, moral e prática dos ingleses»⁶⁴.

Também, como Tollenare, Maria Graham identificou as desconfianças aos estrangeiros pelo Governo, tendo em vista o capitão não ter sido autorizado a ver os mapas e plantas da costa, uma vez que os «publicados são muito errados»⁶⁵, e nem acessar edifícios públicos.

Como havia observado e opinado sobre a escravidão e o tráfico africano quando passou por Pernambuco, Maria Graham repete a sua posição em relação ao «abominável» e «cruel» comércio de seres humanos e passa a analisar a economia portuguesa no Brasil em torno do referido comércio com a África e os métodos fraudulentos executados para burlar os tratados com a Inglaterra.

Já em direção ao Rio de Janeiro, Maria Graham passou a filosofar sobre a verdade a partir da literatura de Daniel Defoe, autor inglês do célebre romance *Robinson Crusoe*, e encerrou esse capítulo da sua experiência de mulher viajante, intelectual e interessada pelas aventuras:

O encanto dos trabalhos de Defoe dificilmente se encontra realmente. A não ser nos pilgrims progress. A linguagem é tão simples, que não se avalia o teor poético do pensamento. E as duas cousas juntas formam uma tal realização que a alegoria e o romance fixam-se juntos na inteligência como verdade. E, afinal, que é a verdade? Certamente não são os simples atos exteriores da vida ordinária, mas as percepções morais e intelectuais pelas quais nosso julgamento, ações e motivos são dirigidos. Por conseguinte, as caminhadas ao léu de Cristiana e Mercy, ou os sofrimentos do

⁶² A Revolução Liberal do Porto (1820) teve enorme repercussão na Bahia, onde era grande o número de portugueses. Como desdobramento, em fevereiro de 1821, uma conspiração de cunho constitucionalista eclodiu em Salvador. Ver SOUZA FILHO, 2008.

⁶³ GRAHAM, 1956: 162.

⁶⁴ PRATT, 1985: 301, *apud* ZUBARAN, 2004: 254.

⁶⁵ GRAHAM, 1956: 149.

*náufrago marinho, não serão verdades, no sentido exato da palavra? Sê-lo-ão tanto quanto as sublimes criações de Milton e as visões corporificadas de Miguel Ângelo, porque têm a sua base e seu fundamento no coração e na alma do homem racional*⁶⁶.

Ao refletir sobre a verdade na literatura, Maria Graham aborda o que atualmente é discutido sobre a produção historiográfica, especialmente relativa ao campo da Nova História Cultural e a relação entre história e literatura. A racionalidade dos séculos XVIII e XIX abriu os caminhos para a separação entre sentimento e razão, provocando a categorização da produção científica positiva na busca pela verdade, reservando à literatura o papel inventivo, criativo, ficcional.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir dos destaques apresentados, foi possível identificar a literatura de viagem como fonte de base empírica que revela, fornece indícios, percepções e posições sobre o Outro, elabora identidades e alteridades, fornece dados verificáveis, aproximando-se de um real plausível, através de histórias experimentadas, observadas, narradas, elaboradas e racionalizadas de acordo com as vivências de cada narrador em seus diferentes tempos e condições de produção.

Na perspectiva comparativa, foi possível revelar aspectos comuns informados por viajantes na Bahia colonial, tomando como fio condutor o porto e os significados da viagem para seus diferentes viajantes nos três séculos de colonização. Nesse sentido, buscou-se identificar dados de realidade que se repetiram nas narrativas, as quais fornecem subsídios para a compreensão sobre o poder da navegação e a relação com o mar e seus diferentes e diversos impactos.

Nessa dimensão, também foram coligidos sentimentos explicitados pelos narradores sobre os diferentes momentos das suas experiências de viagem, iniciadas no século XVI, com a aventura missionária da «descoberta» de um espaço a ser desbravado, continuando no processo vigilante de exploração da colônia na América ao longo dos séculos XVII e XVIII, e se concluindo com o processo de independência do Brasil de Portugal através das observações de uma mulher inglesa que defendia a liberdade de comércio, o fim da escravidão e a supremacia inglesa nos trópicos e no mundo.

Como fonte histórica, a literatura de viagem é apresentada como mais uma possibilidade de acessar informações relativas ao que se denomina de porto e região portuária da Salvador colonial, considerando as descrições sobre a sua estrutura e funcionamento, o que resulta em algumas conclusões. Nas referidas descrições, o porto seria composto por um conjunto de ancoradouros, onde ocorria o embarque e desembarque de pessoas e mercadorias, considerando que os navios permaneciam ancorados «a 200 ou 300

⁶⁶ GRAHAM, 1956: 173.

toesas em frente à cidade», conforme Tollenare especificou em seu relato, afirmando não haver porto para protegê-los e, por isso, permaneciam «sobre ferros aforquilhados». Nesse sentido, Maria Graham também informou sobre a deficiência de atracação e a necessidade de permanecer a bordo por longos períodos, enquanto esteve na Bahia.

A Baía de Todos os Santos, pela sua característica de «porto natural», foi utilizada por viajantes que cumpriram diferentes missões ao longo dos séculos. A Cidade Baixa, ou Bairro Comercial, por ser constituída por uma única rua entre a faixa litorânea e a encosta da montanha que dividia a cidade em baixa e alta, manteve, em diferentes conjunturas, sua estrutura de funcionamento com a precariedade observada nas narrativas aqui visitadas. A base de apoio do movimento portuário foi sustentada pelos trapiches e ancoradouros particulares, vindo a sofrer alterações a partir do século XIX, quando foram incrementados, na parte baixa da cidade, sucessivos aterros, que se sucederam até a década de 1920, visando à expansão do espaço para instalação de novos armazéns, companhias, escritórios e ampliação do porto. A terra avançou definitivamente para o mar, propiciando o desenvolvimento urbano e portuário.

Os séculos se passaram, a instituição portuária se consolidou, os avanços tecnológicos proporcionaram o aperfeiçoamento da navegação, as cidades cresceram, a urbanização encobriu o antigo verde da encosta da velha cidade da Bahia, mas a região portuária de Salvador mantém, em alguma medida, a imagem traçada pelos viajantes que a consideravam suja, escura, sem atrativo, «incômoda e aborrecida», destoando com a linda paisagem vista ao largo.

FONTES

- CARDIM, Fernão (1847) — *Narrativa epistolar de uma viagem e missão jesuítica pela Bahia, Ilheos, Porto Seguro, Pernambuco, Espírito Santo, Rio de Janeiro, S. Vicente, (S. Paulo), etc. desde o anno de 1585 ao de 1590 [...]*. Lisboa: Na Imprensa Nacional.
- GRAHAM, Maria (1956) — *Diário de uma viagem ao Brasil e de uma estada nesse país durante parte dos anos de 1821, 1822 e 1823*. Trad. e notas de Américo Jacobina Lacombe. São Paulo: Companhia Editora Nacional. Disponível em <<http://www.brasiliana.com.br/brasiliana/colecao/obras/18/diario-de-uma-viagem-ao-brasil-e-de-uma-estada-nesse-pais-durante-parte-dos-anos-de-1821-1822-e-1823>>. [Consulta realizada em 01/07/2018].
- LINDLEY, Thomas (1969) — *Narrativa de uma viagem ao Brasil que terminou com o apresamento de um navio britânico e a prisão do autor e da tripulação do navio pelos portugueses [...]*. São Paulo: Companhia Editora Nacional.
- MARQUÊS DO LAVRADIO (1972) — *Cartas da Bahia 1768-1769*. Rio de Janeiro: Ministério da Justiça/Arquivo Nacional.
- TOLLENARE, Louis-François de (1905) — *Notas Dominicaes tomadas durante uma residencia em Portugal e no Brasil nos annos de 1816, 1817 e 1818. Parte relativa a Pernambuco*. Tradução de Alfredo de Carvalho; Prefácio de M. de Oliveira Lima. Recife: Empreza do Jornal do Recife.
- (1907) — *As Notas Dominicaes de Tollenare*. Tradução de Alfredo de Carvalho. «Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia», ano XIV, vol. XIV, n.º 33, p. 35-127.

BIBLIOGRAFIA

- CARVALHO, Marcus J. M. de (1998) — *Cavalcantis e cavalgados: a formação das alianças políticas em Pernambuco, 1817-1824*. «Revista Brasileira de História», vol. 18, n.º 36, p. 331-366. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-01881998000200014&lng=en&nrm=iso>. [Consulta realizada em 16/4/2019].
- DOMINGUES, Ângela (2012) — *Monarcas, ministros e cientistas. Mecanismos de poder, governação e informação no Brasil Colonial*. Lisboa: Centro de História de Além-Mar. Disponível em <https://run.unl.pt/bitstream/10362/15867/1/E%26D%2015_Monarcas%2c%20ministros%20e%20cientistas.pdf>. [Consulta realizada em 10/11/2018].
- LEAL, Maria das Graças de A. (2017) — *Trapiches e trapicheiros na dinâmica portuária da Salvador colonial*. In ALVES, Luís A. Marques; PEREIRA, Gaspar M., org. — *Cruzar Histórias. I Oficinas Luso-Afro-Brasileiras*. Porto: CITCEM, p. 12-28.
- LEITE, Ilka Boaventura (1996) — *Antropologia da Viagem – Escravos e Libertos em Minas Gerais no Século XIX*. Belo Horizonte: Editora UFMG.
- MOREAU, Filipe Eduardo (2011) — *Arquitetura Militar em Salvador da Bahia: séculos XVI a XVIII*. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy (1995) — *Relação entre história e literatura e representação das identidades urbanas no Brasil (Séculos XIX e XX)*. «Anos 90», n.º 4, p. 115-127. Disponível em <<https://seer.ufrgs.br/anos90/article/view/6158/3652>>. [Consulta realizada em 25/08/2010].
- PUNTONI, Pedro (2005) — *Bernardo Vieira Ravasco, secretário de estado do Brasil: poder e elites na Bahia do século XVII*. In BICALHO, M. Fernanda; FERLINI, Vera L. A. — *Modos de Governar: idéias e práticas políticas no império português – séculos XVI-XIX*. São Paulo: Alameda.
- SOUZA FILHO, Argemiro Ribeiro de (2008) — *Projetos políticos na revolução constitucionalista na Bahia (1821-1822)*. «Almanack Braziliense» n.º 07, p. 102-118. Disponível em <<http://www.revistas.usp.br/alb/article/view/11684/13455>>. [Consulta realizada em 16/04/2019].
- XIMENES, Cristiana F. Lyrio (2012) — *Bahia e Angola: redes comerciais e o tráfico de escravos (1750-1808)*. Rio de Janeiro: Universidade Federal Fluminense.
- ZUBARAN, Maria Angélica (2004) — *O olhar de uma inglesa-viajante sobre o Brasil Oitocentista: o diário de viagem de Maria Graham (1821-1824)*. «MÉTIS: história & cultura», vol. 3, n.º 5, p. 253-272.