

Entre o trato e a bagagem: circulação de faiança entre Lisboa e Salvador da Bahia (séculos XVI e XVII)

João Pedro Gomes*

A faixa litoral brasileira, entre os Estados de Pernambuco e do Rio de Janeiro, tem tido nos últimos anos um crescente registo de espólio arqueológico de origem portuguesa muito particular. Aliás, em grande parte do território do Império Português e zonas comercialmente activas com este se regista a identificação deste tipo de material, específico quer nas suas características, quer no seu período de manufactura: as produções de faiança portuguesa do século XVII encontram-se em locais tão afastados como Cabo Verde e New England, Amsterdão e Rio do Janeiro.

Salvador da Bahia tem assistido à contínua descoberta de fragmentos destas produções um pouco por toda a cidade, cuja presença facilmente se justifica pela cabal importância e centralidade que desempenhou como “cabeça do Brasil” até meados do século XVIII. De facto, terá sido um centro urbano cuja sobrevivência foi assegurada tanto pela presença do denso corpo burocrático da administração colonial, como pelo intenso, ainda que irregular, trato comercial com a Metrópole.

Assumimos, pois, que a sociedade colonial brasílica, originária nos seus elementos (numa primeira fase de povoamento, que podemos limitar até à segunda metade do século XVII) dos estratos sociais metropolitanos, replicou no território tropical os mesmos comportamentos e valores que ordenavam as relações sociais da Metrópole, situação que não foi, de todo, sem intenção, porquanto em 1548, Tomé de Souza, nomeado Governador do Brasil por D. João III, é expressamente incumbido pelo monarca de instalar o centro nevrálgico do território colonial no lugar da Bahia de Todos-os-Santos, levando consigo as “Ordenações” que, aplicadas no território, organizariam a população segundo trâmites metropolitanos:

* Centro de Estudos Arqueológicos das Universidades de Coimbra e Porto (CEAUCP).

“Levareis o treslado da Ordenação porque tenho mandado que em meus reinos e senhorios não possa pessoa alguma de qualquer qualidade que seja trazer brocados nem sedas nem outras coisas conteudas na dita ordenação e tanto que chegardes à dita Bahia mandareis logo notificar nela e enviareis o treslado da dita ordenação assinado por vós às outras capitánias para que se publique nelas”¹.

Desta forma, institui-se formalmente no Brasil uma sociedade estamental, onde deveriam ser distinguidos os privilegiados dos não-privilegiados, distinção que arrasta consigo a inevitável tangibilidade dos estamentos que, por sua vez, conduz à procura de bens de valor social acrescentado². Assim, a posse (e ostentação pública, obviamente) de peças de alto valor social, imprescindíveis à sobrevivência do modelo social moderno português, obrigava à existência e manutenção de um mercado produtor e consumidor de bens de valor social acrescentado. É a este circuito que julgamos pertencerem algumas produções de faiança portuguesa do século XVII.

O mercado produtor e consumidor de faiança no território metropolitano ainda hoje é parcamente conhecido, sendo os inúmeros fragmentos encontrados em contexto arqueológico e algumas centenas de peças em contexto museológico prova da profusa produção e difusão deste tipo cerâmico em todo o território nacional, insatisfatoriamente documentado pelas fontes escritas e pontualmente registado nas fontes iconográficas.

Os estudos mais sistemáticos que se reportam a conjuntos de faiança portuguesa fora de território português são os de Tânia Casimiro³ para a Inglaterra, de Jan Baart para Amsterdão⁴, de Michiel Hans Bartels *“para todo o território dos Países Baixos”*⁵, de Steven Pendery⁶ para a Nova

¹ MAGALHÃES, Joaquim Romero; MIRANDA, Susana Munch – “Tomé de Sousa e a instituição do Governo geral (1549): documentos”, in *Mare Liberum*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, p. 17, 1999.

² TORRES, José Viegas – “Da Repressão à Promoção Social”. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, n.º 40, Outubro de 1994, p. 119. Por ir ao encontro do que aqui pretendemos apresentar, tome-se por parafraseado deste o conceito de “valor social acrescentado”, ou seja, um produto a que ao valor monetário e estético é acrescentado um valor social, adquirindo a sua posse um carácter representativo colectivo de poder, de alto estatuto, de diferenciação social.

³ CASIMIRO, Tânia – *Faiança Portuguesa nas Ilhas Britânicas (dos finais do século XVI aos inícios do século XVIII)*. Tese de Doutoramento apresentada à Universidade Nova de Lisboa, Dezembro de 2010.

⁴ BAART, Jan – “A faiança portuguesa escavada no solo de Amsterdão”, in *Faiança Portuguesa, 1600-1660*. Lisboa; Amsterdão: Ministério dos Negócios Estrangeiros; Secretaria do Estado da Cultura, 1987.

⁵ BARTELS, Michiel Hans – “A cerâmica portuguesa nos Países Baixos (1525/1650)”. *Património – Estudos*, n.º 5, Lisboa: IPPAR, 2003.

⁶ PENDERY, Steven – “Portuguese Tin-glazed Earthenware in Seventeenth-century New England: a preliminary study”. *The Journal of the Society for Historical Archaeology*, vol. 33, n.º 4, 1999.

Inglaterra, de Paulo Tadeu Albuquerque para Vila Flor, Brasil⁷, e a nossa tese de mestrado para o espaço urbano de Salvador⁸.

Todos os estudos enunciados apontam para uma mesma conclusão: não existiu, de facto, uma intenção comercial explícita, apenas e só centrada no transporte e venda de faiança portuguesa. Tânia Casimiro define mesmo que a faiança “*não vai além de um subproduto do proto-mercantilismo português do século XVII*”⁹, no que respeita ao território inglês, mas que alargamos ao território brasileiro. Ainda assim, a variedade e quantidade de fragmentos que se têm identificado e recolhido no litoral nordeste e este do país só se podem justificar com a especificidade do território brasileiro como colónia de Portugal e centro do florescente mercado do açúcar.

De facto, o trato comercial entre a metrópole e a colónia brasileira fez-se, até à data da constituição da Companhia Geral do Comércio do Brasil, em 1644, maioritariamente com recurso a frotas e capitais privados, controlado e taxado, à tonelada, por órgãos reais e camarários, e cuja fiscalização estava a cargo dos correctores. Por comportarem avultados investimentos e riscos elevados, comerciantes, armadores e mestres das embarcações uniam-se em contratos de armação, fretamento, crédito e contratação de tripulação, firmados num tabelião onde assumiam partilha de lucros e riscos, assim como prémios de seguro, de tal forma que podemos falar em “*risco institucionalizado*”¹⁰, apesar de não ser regra esta contratualização do transporte de mercadorias¹¹. A venda das mercadorias no porto de chegada era, com frequência, assumida por uma outra personagem, dotada de uma procuração que assegurasse ao comerciante, na metrópole, a realização da transacção e o devido lucro¹². Desta forma, criavam-se extensas redes comerciais, cujo plano de acção se viu aumentado com a União Dinástica, permitindo um fluxo entre as várias partes do Império das mais variadas mercadorias e mercadores¹³.

Entre 1580 e 1663, período analisado por Leonor Freire Costa, de 615 contratos celebrados em Lisboa, 244 implicavam passagem pelo Brasil, sendo que 199 estabelecem que a embarcação deverá voltar a Portugal.

⁷ ALBUQUERQUE, Paulo Tadeu de Souza – *A faiança portuguesa: demarcador cronológico na Arqueologia Brasileira*. Tese de Doutoramento apresentada à UFPE, Recife, 2001.

⁸ GOMES, João Pedro – *Faiança Portuguesa na Capital do Brasil Seiscentista*. Dissertação de mestrado apresentada à FLUC, Coimbra, Abril de 2012.

⁹ CASIMIRO, Tânia – *Ob. cit.*, p. 729.

¹⁰ COSTA, Leonor Freire – *O transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil 1580-1663*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2002 (b), pp. 45-46.

¹¹ COSTA, Leonor Freire – *O transporte no Atlântico...*, *ob. cit.*, p. 47.

¹² COSTA, Leonor Freire – *O transporte no Atlântico...*, *ob. cit.*, p. 53.

¹³ COSTA, Leonor Freire – *O transporte no Atlântico...*, *ob. cit.*, p. 53.

Semelhantes resultados vamos observar naqueles celebrados em Viana para o período entre 1590 e 1672, onde de um total de 138, 91 envolvem o Brasil, e os contratos celebrados na cidade do Porto com destino a esta colónia, entre 1580 e 1640, ascendem a 168, dos quais 148 previam retorno a Portugal (Porto, Viana, Aveiro, Vila do Conde, Lisboa ou outros portos menores)¹⁴. Assim, podemos contabilizar, entre 1580 e 1672, um total de 503 embarcações com destino ao Brasil, das quais 347, sem qualquer dúvida¹⁵, voltariam a Portugal. Portanto, durante um período de 92 anos, terão lançado âncora nos portos brasileiros, no mínimo, uma média anual de 6 embarcações¹⁶. No entanto, não podemos esquecer que se tratava de viagens custeadas e empreendidas por agentes privados, normalmente associados apenas pela viagem de ida e/ou volta, envolvendo uma embarcação de modesta manutenção e armação, necessitando por isso de pequenos grupos de associados¹⁷. Assim, também destes agentes dependia a mercadoria a ser transaccionada e sua quantidade e, como podemos constatar pela grande percentagem de contratos que incluem o retorno da embarcação a portos portugueses, e como a autora concluiu, “a importação, mais do que a exportação, determinaria a organização do transporte”¹⁸.

A promulgação dos estatutos da Companhia Geral do Comércio do Brasil, a 10 de Março de 1649¹⁹, viria a mudar as características do transporte de mercadorias entre Portugal e terras de Vera Cruz. Envolta em tramas políticas, religiosas e económicas, a criação desta Companhia respondia aos apelos dos comerciantes para a criação de um sistema de comboios, dois por ano, em frotas de 18 embarcações, que permitisse o seguro trato comercial com a colónia brasileira²⁰: Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro seriam os portos de destino coloniais e, em contrapartida, seriam cobradas “avarias de comboio”, taxas sobre os fretes e mercadorias importadas, e o comércio de azeite, vinho, farinha e bacalhau estava vedado a quem não fosse investidor da Companhia²¹. À partida vista, como solução para o aumento do tráfego comercial entre a metrópole e a colónia, rapidamente ganhou adversários, pois “o projecto agradava à ‘elite’ financeira

¹⁴ COSTA, Leonor Freire – *O transporte no Atlântico...*, ob. cit., pp. 81-100.

¹⁵ Carece o estudo dos dados de retorno nos contratos de Viana.

¹⁶ 6.55, se assumirmos casas decimais, que arredondámos por defeito.

¹⁷ COSTA, Leonor Freire – *O transporte no Atlântico...*, ob. cit., pp. 84-85.

¹⁸ COSTA, Leonor Freire – *O transporte no Atlântico...*, ob. cit., p. 82.

¹⁹ COSTA, Leonor Freire – *O transporte no Atlântico...*, ob. cit., p. 481.

²⁰ COSTA, Leonor Freire – *Impérios e Grupos Mercantis. Entre o Oriente e o Atlântico (século XVII)*. Lisboa: Livros Horizonte, 2002(a), pp. 92-94.

²¹ COSTA, Leonor Freire – *Impérios e Grupos Mercantis...*, ob. cit., p. 92.

que traficava directamente com o Brasil. À margem estariam outros de grossos cabedais (...) e, ainda, todos os pequenos operadores, que habitualmente expediam pequenas quantidades dos produtos (agora estancados), em troca de uma ou duas caixas de açúcar”²². Apesar de se comprometer com dois comboios anuais, raramente se verificou o seu cumprimento, tendo sido enviados, entre 1649 e 1655, apenas quatro comboios (cujo número de embarcações escoltadas não pudemos apurar)²³, elevando o tempo de comunicação entre metrópole e colónia para dezoito meses, ficando o Brasil “à mesma distância que o Oriente”²⁴. À irregularidade das embarcações temos de somar o insuficiente suprimento dos bens estancados: em 1653, o Conselho Ultramarino estimava que a Bahia necessitava anualmente de 3.000 pipas de vinho, 3.000 barris de azeite, 4.000 quintais de bacalhau e 20.000 arrobas de farinha de trigo²⁵. No ano seguinte, uma carta informava que tinham sido descarregadas apenas 406 pipas de vinho, quantidade insuficiente para a provisão da cidade e que obrigava à prática de preços exorbitantes: uma pipa era vendida entre 9\$000 e 12\$000 réis antes do monopólio e, em 1651, alcançava o preço de 40\$000 réis²⁶.

As particularidades do transporte de mercadorias e condições de troca por produtos coloniais traçam um panorama que não abona no estudo da circulação de faiança entre Portugal e o Brasil: a constituição de sociedades de pequenos e grandes mercadores, a utilização de pequenas embarcações para a circulação no Atlântico, a intensa mas volátil vida portuária das cidades litorâneas e, acima de tudo, o desconhecimento concreto das mercadorias carregadas em solo metropolitano indicam que a faiança portuguesa teria um lugar menor no comércio imperial português.

Atentemos nos dados reunidos por Manuel Leão sobre a entrada de embarcações no porto de Vila Nova de Gaia ao longo do século XVII²⁷. Reunidos com o recurso aos livros de Portagem do Cabido da Sé do Porto, que beneficiava da redízima cobrada sobre as mercadorias transaccionadas na foz do Douro, são, até hoje, a única prova documental da efectiva comercialização de cerâmica portuguesa com as colónias, propagandeada pelo Arco dos Oleiros em 1609, quando num painel descreve Lavanha:

²² COSTA, Leonor Freire – *Impérios e Grupos Mercantis...*, ob. cit., p. 96.

²³ COSTA, Leonor Freire – *O transporte no Atlântico...*, ob. cit., pp. 537-587.

²⁴ COSTA, Leonor Freire – *O transporte no Atlântico...*, ob. cit., p. 557.

²⁵ COSTA Leonor Freire – *O transporte no Atlântico...*, ob. cit., p. 567.

²⁶ COSTA, Leonor Freire – *O transporte no Atlântico...*, ob. cit., p. 596.

²⁷ LEÃO, Manuel – *A cerâmica em Vila Nova de Gaia*. Vila Nova de Gaia: Fundação Manuel Leão, 1999.

*“Encima, no quadro pequeno, avia outro Emblema, era hua não da India da qual se descarregavão barças de porcelana da China e outros Navios estrangeiros que carregavão a nossa, e outros que, já carregados della, saião do Porto”*²⁸.

São vários os aspectos que podemos notar e que elucidam sobre o tipo de cerâmica exportado, a acomodação e transporte desta no cruzamento do Atlântico: dos 365 registos que possuímos de embarcações tendo como destino o Brasil, cujo porto específico apenas sabemos de um, que se dirige à “Baía” no ano de 1648 com dois caixões de louça, de natureza indefinida, um total de 50 embarcações transportam “louça branca”, “louça branca grossa” ou “louça branca ordinária”, somando um número aproximado de 64.216 dúzias²⁹, ao longo de 18 anos, entre 1681 e 1699, tendo em conta que distintos tamanhos ocupariam maior ou menor espaço, mas que, ponderado, se estima uma média de 41 dúzias de peças por caixão, ou seja, 492 peças. Apenas nos remetemos à “louça branca” pois, pela definição, sabemos tratar-se de faiança, de louça vidrada a esmalte estano-plumbífero, com ou sem decoração. Como referido no capítulo anterior, podemos situar no último quartel do século XVII uma proliferação de produções parcamente decoradas, mais robustas e com sucintos apontamentos decorativos. Será, provavelmente, destas produções que aqui tratamos, sendo que a ausência de decoração poderia ser expressa pelo fiscal nas expressões “louça branca grossa” e “louça branca ordinária”. De notar também que o grosso das exportações registadas acontece após o ano de 1670, remetendo para a primeira metade do século, período de auge estilístico e formal da produção oleira – apenas 4 registos de louça indiferenciada, num total de 7 caixões, aproximadamente 3444 peças. Continuamos, por estes dados, sem ver provada a afirmação dos oleiros no seu Arco em 1609. Algumas formas são identificadas como “cadinhos”, “talhas”, “tigelas”, “pias para água benta”, “alguidares”, “pratos”, “bacias de barbear”, “palangana”, “vaso de botica” e “covilhetes”, adivinhando a especificação funcional das produções cerâmicas do século XVIII, ao contrário da primeira metade do século, onde ainda se garante uma enorme versatilidade às peças.

No entanto, assumimos que a via comercial não era a via exclusiva para a introdução de faiança no território colonial. A emigração de reinóis para

²⁸ Citado em CALADO, Rafael Salinas – *Faiança Portuguesa da Casa-Museu Guerra Junqueiro (século XVII-XVIII)*. Porto: Câmara Municipal do Porto, 2003, p. 10.

²⁹ Entendeu-se apenas contabilizar os dados referentes à “louça branca”, cuja denominação remete para cerâmica esmaltada a óxido de estanho. Surpreendentemente alcançamos um número astronómico de 770.592 peças de cerâmica.

o espaço colonial foi constante ao longo dos séculos e indiscutível, sendo no século XVII mais intensa e promovida pela Coroa para efeitos de povoamento ou defesa³⁰. Apenas citando alguns casos: casais de colonos acompanharam Tomé de Sousa na viagem e estabelecimento da cidade de Salvador em 1548³¹; no início do século XVII, Fernão Cardim observa que “*Os vianezes são senhores de Pernambuco*”³²; aquando da crise de 1613-1623, vários engenhos são leiloados e adquiridos por mercadores do Porto³³; e temos notícia de reinóis que morriam na colónia, mas que deixavam legados na metrópole. Situações deste género levavam à deslocação de reinóis entre a metrópole e a colónia e promoviam a estadia desses em espaço colonial, maioritariamente de longa duração ou até mesmo permanente. Outras, de carácter mais temporário, moveriam ainda uma maior quantidade de pessoas, como as nomeações régias para cargos administrativos, as visitas da Inquisição e visitas jesuítas ou as deslocações de mercadores e agentes comerciais. Toda esta massa de população metropolitana circulando pelo Império Português resultava, certamente, na circulação de bens de e entre as diversas áreas. Tomemos o exemplo de Fernão Cardim, que durante o périplo pela colónia, juntamente com Padre Visitador Cristóvão de Gouveia, distribuiu por vários colégios e povoações uma multiplicidade de objectos de devoção: relíquias, imagens, contas bentas, *Agnus Dei* e relicários de elevada qualidade artística e material, como se entende pela sua descrição:

“*Trouxe o Padre uma cabeça das Onze Mil Virgens, com outras relíquias engastadas em meio corpo de prata, peça rica e bem acabada*”³⁴;

“*Trouxemos no navio uma relíquia do glorioso Sebastião engastada em um braço de prata*”³⁵.

O transporte de obras de arte como estas não seria tão incomum: pintores portugueses como Bento Coelho da Silveira (c. 1620-1708) ou António

³⁰ CORDEIRO, Carlos; MADEIRA, Artur Boavida – “A Emigração açoriana para o Brasil (1541-1820) uma leitura em torno de interesses e vontades”, in *Arquipélago – História*, 2.ª série, VII, 2003, p. 99.

³¹ COUTO, Jorge – “Tomé de Sousa”, in *História de Portugal*, coord. João Medina, vol. 5, Círculo de Leitores, 1996, p. 104;

³² CARDIM, Fernão – *Tratados da terra e gente do Brasil*, transcrição do texto, introdução e notas por Ana Maria de Azevedo. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1997, p. 256.

³³ COSTA, Leonor Freire, *Ob. cit.*, p. 77.

³⁴ CARDIM, Fernão – *Ob. cit.*, p. 217. Relicário dado ao Colégio de Salvador.

³⁵ CARDIM, Fernão – *Ob. cit.*, p. 265. Relicário dado ao Colégio do Rio de Janeiro.

de Oliveira e Louredo (pintor da rainha D. Francisca de Sabóia) enviam, a amigos e familiares, em Salvador, algumas obras para venda durante a segunda metade de Seiscentos³⁶.

Um outro caso, este mais próximo de nós pelo contexto em que é referido, é o de António Teles da Silva, Governador-Geral³⁷, que levou consigo para Salvador da Bahia, no ano de 1643, data da sua nomeação, 8.237 cruzados em “fazendas” e 800\$000 réis em peças de prata e ouro³⁸.

Parcos, mas de grande valor, estes exemplos abrem mais uma porta ao entendimento da circulação e consumo de faianças no território colonial brasileiro, adensando as possibilidades de circuitos que estas peças poderiam percorrer até chegar a Salvador.

Descartando o consumo de faiança transportada pela via informal/pessoal – que encontrava no agente transportador o consumidor (ou um conjunto restrito de consumidores), que saía desta forma do circuito comercial –, julgamos que a circulação deste produto no território colonial podia operar de três modos distintos: através da compra aos mercadores reinóis e consequente venda por mercadores de loja aberta ao consumidor, pela venda directa ao consumidor através de agentes económicos do mercador ou por encomenda directa do consumidor. Para o primeiro caso, que se terá constituído no principal modo de venda das mercadorias europeias, temos provas documentais que atestam a existência de um profuso comércio de loja aberta na cidade de Salvador, onde o habitante poderia encontrar de quase tudo. Guiando o leitor num périplo pela cidade de Salvador, Gabriel Soares de Sousa localiza as ruas comerciais na malha urbana da cidade. Assim, pelo seu *Tratado* de 1587 conseguimos distinguir três vias de concentração de mercadores de loja aberta:

*“E tornando à praça (da casa do Governador e Câmara, hoje Praça Tomé de Souza), correndo della para o norte vai uma formosa rua de mercadores até à sé, no cabo da qual, da banda do mar, está situada a casa da misericórdia e hospital”*³⁹;

³⁶ SERRÃO, Vitor, “A cultura artística portuguesa dos séculos XVI e XVII”, in *O Barroco e o mundo Ibero-Atlântico*, coord. Maria da Graça Ventura. Lisboa: Edições Colibri, 1998, pp. 81-83.

³⁷ RAU, Virgínia, “Fortunas ultramarinas e a nobreza portuguesa no século XVII”, in *Estudos sobre a história económica e social do antigo regime*. Lisboa: Presença, 1984.

³⁸ RAU, Virgínia – *Ob. cit.*, p. 32.

³⁹ SOUSA, Gabriel Soares de – *Tratado Descritivo do Brasil em 1587*, coment. Francisco Adolpho Varnhagen. Rio de Janeiro: Typografia Universal de Laemmert, 1851, Cap. VIII, p. 119.

“Passando além da Sé pelo mesmo rumo do norte, corre outra rua mui larga, também ocupada com lojas de mercadores, a qual vai dar consigo em um terreiro mui bem assentado e grande (hoje, o Terreiro de Jesus)”⁴⁰;

“ (...) se vendem em lojas abertas (os vinhos da Madeira e Canárias), e outros mantimentos de Espanha, e todas as drogas, sedas e panos de toda a sorte, e as mais mercadorias acostumadas”⁴¹;

“Tornados à praça, pondo o rosto no sul, corre outra rua muito formosa (...) E ao longo d’esta rua lhe fica outra muito bem assentada, também toda povoada de lojas de mercadores, e no topo d’ella está uma formosa igreja de Nossa Senhora da Ajuda”⁴².

O acesso às mercadorias descarregadas no porto, na zona baixa da cidade, era feito pela praça principal, através de duas ruas:

“(...) d’esta mesma banda da praça, dos cantos d’ella, descem dous caminhos em voltas para a praia, um para a banda do norte, que é serventia da fonte que se diz do Pereira, e do desembarcadouro da gente dos navios; o caminho que está da parte sul é serventia para Nossa Senhora da Conceição, aonde está o desembarcadouro geral das mercadorias, ao qual desembarcadouro vai ter outro caminho de carro, por onde se estas mercadorias e outras cousas que aqui desembarcam levam em carros para a cidade”⁴³.

Sobre as mercadorias transaccionadas na cidade, Gabriel Soares de Sousa dá informação de que:

“A terra que esta cidade tem (...) está quase toda ocupada com roças (...) onde se lavram muitos mantimentos, fructas e hortaliças, d’onde se remedeia toda a gente da cidade que o não tem de sua lavoura, a cuja praça se vai vender, do que está sempre mui provida, e o mais do tempo o está do pão que se faz das farinhas que levam do reino a vender ordinariamente à Bahia, onde também levam muitos vinhos da ilha da Madeira, e das Canárias (...) os quaes se vendem em lojas abertas, e outros mantimentos de Hespanha, e todas as drogas, sedas, panos de toda a sorte e as mais mercadorias acostumadas”⁴⁴.

⁴⁰ SOUSA, Gabriel Soares de – *Ob. cit.*, cap. IX, p. 121.

⁴¹ SOUSA, Gabriel Soares de – *Ob. cit.*, p. 124.

⁴² SOUSA, Gabriel Soares de – *Ob. cit.*, cap. XI, p. 123.

⁴³ SOUSA, Gabriel Soares de – *Ob. cit.*, p. 119.

⁴⁴ SOUSA, Gabriel Soares de – *Ob. cit.*, p. 124.

Ambrósio Fernandes Brandão, a propósito dos mercadores que povoavam Salvador e das mercadorias que transaccionavam, escreve, em 1618:

*“Muitos homens têm adquirido grande quantidade de dinheiro amoedado e de fazenda no Brasil pela mercancia, posto que os que mais se avantajam nela são os mercadores que vem do Reino para esse efeito (...) depois de venderem as suas mercadorias fazem o seu emprego em açucares, algodões e ainda âmbar e muito bom gris (...)”*⁴⁵;

*“O segundo modo de mercadores são os que estão assistentes na terra com loja aberta, colmadas de mercadorias de muito preço, como são toda a sorte de louçaria, sedas riquíssimas, panos finíssimos, brocados maravilhosos, que tudo se gasta, em grande cópia na terra (...)”*⁴⁶.

Para explicitar a segunda via de introdução e circulação da faiança no território colonial enunciada (a criação de sociedades e a venda directa ao consumidor), expomos um caso que, acreditamos, se terá repetido no porto baiano e que não terá sido raro: os sócios Damião Ramires e João Sinel partilharam um investimento de 2.000 cruzados em mercadorias expedidas por outro sócio, Diogo de Castro, que abriu loja no Rio de Janeiro por um período de cinco anos, durante os quais despacharia açúcar em todas as embarcações que aí aportassem⁴⁷. Desta forma, estabelecia-se entre Portugal e o Rio de Janeiro um fluxo constante de mercadorias europeias que seriam vendidas na colónia.

Assim como pudemos apurar para o território metropolitano, também para a colónia brasileira podemos considerar as instituições monásticas/conventuais como das principais consumidoras de faiança, podendo mesmo ter-se constituído como encomendantes, a terceira via de entrada de faiança na colónia por nós avançada. No entanto, para o território colonial, carecemos de fontes que expressem essa prática, podendo apenas ser inferida por aquela das suas congéneres metropolitanas. Relembramos aqui a carta de Fernão Cardim e as passagens transcritas que denunciam o costume jesuíta de transportar carga destinada ao apetrecho dos colégios e igrejas da Ordem no Brasil. Tal como imagens, relicários e contas, também conjuntos cerâmicos poderão ter sido transportados por padres e frades para estas instituições, que seriam, no início do século XVII, na cidade

⁴⁵ BRANDÃO, Ambrósio Fernandes – *Diálogos das grandezas do Brasil. Documentos para a história do Nordeste*. 2.^a edição. Recife: Imprensa Universitária, 1966.

⁴⁶ BRANDÃO, Ambrósio Fernandes – *Ob. cit.*, p. 132.

⁴⁷ COSTA, Leonor Freire – *O transporte no Atlântico...*, *ob. cit.*, p. 121.

de Salvador, quatro: o Colégio dos Jesuítas, a Ordem dos Capuchinhos de Santo António, a Ordem de São Bento⁴⁸ e a Ordem do Carmo⁴⁹. No entanto, excepto as evidências arqueológicas recolhidas no Colégio dos Jesuítas, apresentadas no capítulo seguinte, não possuímos mais nenhuma informação que comprove o consumo de faiança portuguesa por ordens religiosas em Salvador.

Ainda assim, julgamos que a via privada foi, de facto, o principal meio de introdução de faiança portuguesa no território colonial, afirmação que pretendemos corroborar com a apresentação do espólio recuperado do Galeão Santíssimo Sacramento, naufragado ao largo de Salvador da Bahia em 1668. Carece esta embarcação e seu espólio de um estudo atento e pormenorizado por parte de historiadores e arqueólogos, sendo os trabalhos de Ulisses Pernambucano de Mello⁵⁰ os únicos conhecidos. A datação e identificação desta embarcação fez-se quer pela identificação de canhões produzidos entre 1590 e 1653 (portugueses, ingleses e holandeses), quer pelo cruzamento com as referências históricas de Sebastião da Rocha Pitta, autor da História da América Portuguesa, publicado em Lisboa no ano de 1730. Apesar de errar o ano do naufrágio, este diz-nos que o Galeão Sacramento parte em Fevereiro de 1669 (que é, na verdade, 1668) de Lisboa, como nau capitânia da frota desse ano da Companhia Geral do Comércio do Brasil, a esta data já de investimento estatal e sob a responsabilidade da Junta do Comércio. Como nau capitânia, e como prova a artilharia retirada, cabia a esta embarcação comandar e defender a frota ao longo do Atlântico, juntamente com as outras embarcações destacadas, sendo, nesse ano, o General Francisco Correia da Silva responsável pela travessia entre Lisboa e Salvador. A 5 de Maio desse ano, pelas dezoito horas, o Galeão é apanhado por uma tempestade de fortes ventos de sul que o arrastam até um conhecido banco de areia junto de Rio Vermelho, o banco de Santo António, onde embate e afunda. Rocha Pitta informa que, do milhar de pessoas que viriam na embarcação, sobreviveram cerca de setenta marinheiros, sucumbindo com o General

⁴⁸ Referidas em Gabriel Soares de Sousa.

⁴⁹ Visível na planta de Albernaz de 1637.

⁵⁰ Arqueólogo responsável pela localização, mapeamento preliminar e exumação do conjunto cerâmico referido, acrescido de moedas, canhões e anforetas. Cf. MELLO, Ulisses Pernambucano de – “The shipwreck of the galleon Sacramento – 1668 of Brazil”. *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration*, n.º 8.3, 1979, pp. 211-233; e dois artigos publicados pelo autor nos anos de 1976 e 1978, a saber: “O Galeão Sacramento (1668)”. *Revista Navegador*, n.º 13, Lisboa, Museu Naval, 1976, pp. 8-40 e “O naufrágio do Galeão português Sacramento – 1668”. *Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia*, n.º 87, Salvador, 1978, pp. 17-44. Apenas nos cingimos às informações do artigo publicado em 1979 pela concordância de informações com as anteriores publicações e adição de novos dados históricos.

oitocentos soldados e duzentos passageiros, entre clérigos, monges franciscanos e funcionários régios, ao que o historiador denominou de “*República Portátil*”. A perda desta embarcação suscitou alguma consternação nas autoridades coloniais, pois, em consulta do Conselho Ultramarino de 10 de Outubro de 1668 sobre carta enviada pelo Governador-Geral Alexandre de Sousa Freire, sabe-se que a documentação oficial viria no galeão Sacramento e que “*plo avizo que reço beo do General Francisco Correa da Silva entedeo que V.M se sérvio de mandar publicar naquelle estado as pazes que se haviam celebrado com a Coroa de Castella*”⁵¹. De alguma forma, o General da frota tinha conseguido informar o Governador-Geral da documentação que seguia no dito galeão. No mesmo dia, o Conselho Ultramarino emite uma consulta sobre este naufrágio.

O resultado sobre a eventual devassa não é conhecido. No entanto, tanto como afirma Rocha Pitta, como expressam as cartas de Alexandre Sousa Freire, de Janeiro de 1668, anteriores à partida da frota de Lisboa, e as missivas posteriores trocadas entre este e os governadores das capitanias meses após o naufrágio⁵², a ameaça holandesa sobre a cidade de Salvador era real. O envio de 800 soldados e munições no Galeão para a defesa contra um suposto ataque parece confirmar o carácter oficial desta embarcação.

No entanto, tal função oficial não impediu que nela fossem transportadas cargas das mais diversas naturezas: garrafas, crucifixos, dedais, tecidos, faianças, alguns objectos em estanho, porcelanas chinesas e moedas. A presença de faiança nos destroços do Galeão, assim como de dedais, tecidos e crucifixos, pode entender-se à luz dos exemplos já referidos dos jesuítas Fernão Cardim Cristóvão de Gouveia e do Governador-Geral António Teles da Silva, em cujas viagens Lisboa-Salvador se fizeram acompanhar de cargas diversas de origem metropolitana e que, no caso de Fernão Cardim e Cristóvão de Gouveia, foram distribuídas por vários colégios jesuítas na colónia e, no caso do Governador, vendidas e investidas em açúcar, em acções comerciais pontuais que se prolongaram pelos anos do seu governo. No galeão Sacramento podemos mesmo ponderar a utilização destas produções a bordo, por um lado justificada pela prática de refeições formais entre os passageiros, como noticia Fernão Cardim na sua viagem Lisboa-Salvador, onde o padre Visitador é, por diversas vezes, convidado pelo Governador

⁵¹ AHU – ACL – N – Bahia, caixa 20, doc. n.º 2289.

⁵² Grande parte desta correspondência encontra-se disponível numa base de dados digital, acessível pela internet, resultado de uma parceria entre o Brasil e Portugal, no âmbito da Comissão Bilateral Luso-Brasileira de Salvaguarda e Divulgação do Património Documental, num projecto denominado Projecto Resgate, em http://www.cmd.unb.br/resgate_index.php.

empossado, Manuel Telles Barreto, para jantar na sua câmara⁵³ e, por outro lado, pela identificação de grande número de peças decoradas com um brasão ostentando um leão rampante inserido em escudo peninsular, corado por elmo e paquife, em tons de azul e vinoso, normalmente associado à família Silva⁵⁴, nesta embarcação, representada pelo General.

Analisando o conjunto cerâmico recuperado deste naufrágio, podemos inferir mais algumas considerações acerca das peças de faiança que circulariam, à data, como verdadeiros serviços de mesa, homogêneos na decoração e heterogêneos nas formas: o grupo decorativo que apresenta maior número de peças é o de *aranhões*. Decoração muito comum na segunda metade do século XVII, surge como evolução das boninas e apresenta-se como uma folha na lanceolada horizontal rodeada de filamento enrolado com borlas, a par de uma flor simples ou dupla, com folhagem simples longitudinal e de pé curto na base, e ramagem compósita ladeando a flor. Encontram-se sempre agrupados em pares e aparecem inscritos em frisos nas abas de pratos e na caldeira de tigelas e malgas. Em objectos morfológicamente mais complexos, aparecem isolados, mas com a mesma configuração. Contabilizando 84 peças, encontramos esta decoração repetida entre pratos de grande (fig. 1) e médio diâmetro, tigelas (fig. 4) (numa forma rara, tanto em contextos arqueológicos como museológicos), malgas (fig. 5), caixas (figs. 2 e 6) e infusas (fig. 3). Este grupo, muito comum em contextos museológicos, é também representado em algumas pinturas da segunda metade do século XVII de nomes como Josefa d'Atalaya e Bento Coelho da Silveira.



Fig. 1 – Prato de grande diâmetro, com decoração em *aranhão*.



Fig. 2 – Caixa de secção em coração, com decoração em *aranhão* (foto Museu Náutico da Bahia [MNB]).

⁵³ CARDIM, Fernão – *Ob. cit.*, p. 215.

⁵⁴ ETCHEVARNE, Carlos – “Aspectos da cerâmica colonial do século XVII em Salvador, Bahia”. *Clio Arqueológica*, vol. 1, n.º 20, Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 2006, p. 71.



Fig. 3 – Pequena infusa, com decoração em *aranhão* (foto MNB).

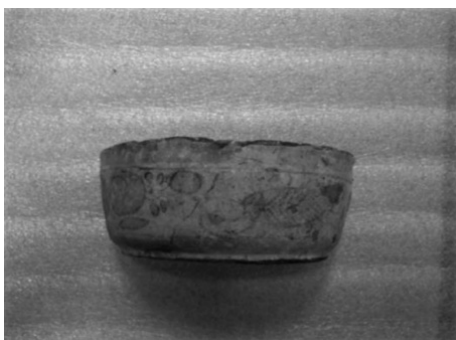


Fig. 4 – Tigela, com decoração em *aranhão*.



Fig. 5 – Malga, com decoração em *aranhão*.



Fig. 6 – Tapa de Caixa, com decoração em *aranhão* (foto MNB).

O segundo grupo mais numeroso é o de *rendas*, identificáveis também no azulejo do século XVII, sendo reproduzido sempre o mesmo motivo: um semicírculo com o interior dividido entre dois a cinco níveis por semicírculos menores e sucessivos, entre e sobre o quais poderão ser desenhados raios até ao exterior do primeiro, estando este quase sempre ornado no seu perímetro com uma faixa de borlas de linha ou fechadas. Apresentam mais de uma dezena de variações, todas se repetindo nas peças, em vários níveis: uma fiada de rendas na aba e outra no fundo (ou duas), no caso de pratos, uma fiada na caldeira e outra junto do frete, nas tigelas, ou sucessivas fiadas ao longo do bojo de garrafas. Em todos os casos se verifica a associação a molduras de arcos cruzados simples a azul ou vinoso

e, em pratos, a fundos florais esquemáticos. Estão presentes igualmente em acervos museológicos e sítios arqueológicos modernos. Contabilizando um número de 41 peças, estas distribuem-se por quatro variantes desta decoração (a azul e vinoso), cuja análise levou a perceber tratar-se de diferenças de local de manufatura, portanto de produções de diferentes oficinas de Lisboa. Das morfologias, mais uma vez, constam os pratos rasos de grande e médio diâmetro (fig. 11), pratos covos (fig. 12), malgas, tigelas (fig. 13), infusas (fig. 14) e uma curiosa garrafa (fig. 15).

Já nomeado anteriormente, o grupo *heráldico* conta com 40 peças, na sua maioria figurando as armas do General (da família Silva), conjunto que inclui morfologias como pratos rasos de médio e grande diâmetro (fig. 9), tigelas (fig. 7), infusas (fig. 8) e caixas (fig. 10).



Fig. 7 – Tigela, com decoração *heráldica*.



Fig. 8 – Infusa, com decoração *heráldica*.



Fig. 9 – Prato de médio diâmetro, com decoração *heráldica*.



Fig. 10 – Tampa de caixa, com decoração *heráldica*.

Por último, e muito curiosamente, surge o grupo dos *semicírculos concêntricos*, bastante comum em contexto arqueológico, mas raro em contexto museológico, de construção decorativa muito simples: em frisos de largura média e de moldura simples são desenhados sucessivos grupos de semicírculos concêntricos orientados para o fundo da peça, intercalados nos seus espaços por apontamentos semicirculares que não chegam a tomar a forma do motivo principal, em orientação contrária à destes. No conjunto de 35 peças registadas, vamos identificar pratos rasos de médio diâmetro (figs. 16 e 18), malgas (fig. 19), tigelas (fig. 20) e almofias de médio diâmetro (fig. 17). O fraco tratamento decorativo dado a este conjunto, assim como a sua constante presença em grande parte dos contextos arqueológicos coloniais e metropolitanos indicam que estamos perante uma produção de maior espectro de consumo e, por tal, de menor valor económico e social, um perfeito exemplo da “democratização” da utilização de cerâmica vidrada decorada na segunda metade do século XVII, momento em que assistimos a uma regularização no envio de “louça branca” para o território brasileiro.



Fig. 11 – Prato de médio diâmetro, com decoração em *rendas*.



Fig. 12 – Prato covo de médio diâmetro, com decoração em *rendas*.



Fig. 13 – Malga, com decoração em *rendas*.



Fig. 14 – Infusa, com decoração em *rendas* (foto MNB).

Pelo exposto, podemos considerar que o transporte de bens pessoais pelos diversos funcionários régios e demais reinóis que se fixavam na colónia era, de facto, uma importante via de introdução de faiança portuguesa no quotidiano colonial durante a primeira metade do século XVII e, por estarem omissos nos registos alfandegários (quando estes existem), escapam à pesquisa do investigador, que, querendo construir uma imagem do passado o mais fiável possível, terá de, obrigatoriamente, alargar o seu espectro de fontes de pesquisa a áreas como a Arqueologia.



Fig. 15 – Garrafa, com decoração em rendas.

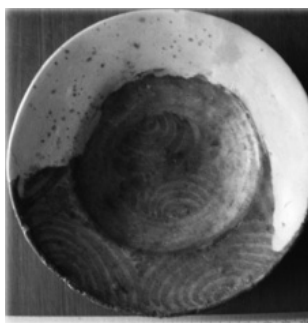


Fig. 16 – Prato de médio diâmetro, com decoração em *semicírculos concêntricos* (foto MNB).



Fig. 17 – Almofia, com decoração em *semicírculos concêntricos*.

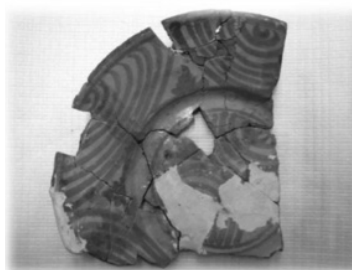


Fig. 18 – Prato de médio diâmetro, com decoração em *semicírculos concêntricos*.

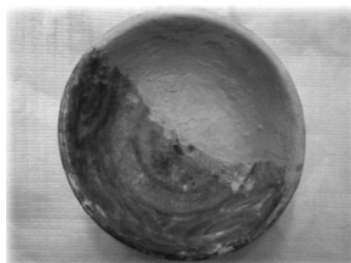


Fig. 19 – Malga, com decoração em *semicírculos concêntricos*.

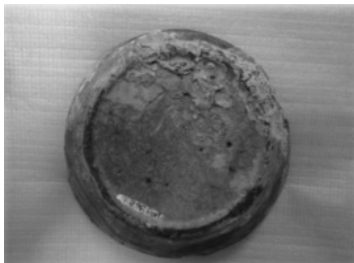


Fig. 20 – Tigela, com decoração em *semicírculos concêntricos*.