

“RECÔNCAVOS DA BAHIA NO PLURAL”: MERCADO INTERNO, CARTOGRAFIA E INTEGRAÇÃO TERRITORIAL ENTRE A COMARCA DE ILHÉUS E A BAÍA DE TODOS OS SANTOS (SÉCULOS XVII E XVIII)

“CONCAVES OF BAHIA IN THE PLURAL”: HOUSEHOLD ECONOMY, CARTOGRAPHY AND TERRITORIAL INTEGRATION BETWEEN THE CAPTAINCY/DISTRICT OF ILHÉUS AND THE BAY OF TODOS OS SANTOS (17TH AND 18TH CENTURIES)

Diogo Fonseca Borsoi¹

RESUMO: Este artigo visa abordar a integração territorial da Capitania/Comarca de Ilhéus à Baía de Todos os Santos entre os séculos XVII e XVIII. Correntes historiográficas mais tradicionais construíram interpretações sobre a história da Capitania/Comarca pautadas nos conceitos de decadência econômica e de esvaziamento demográfico. Recentemente, estudos têm relativizado esses conceitos, indicando uma produção de farinha e madeira voltada ao mercado interno de abastecimento, principalmente, para as vilas da Baía de Todos os Santos. Em decorrência disso, alguns registros cartográficos do período figuravam essas áreas como uma unidade territorial.

PALAVRAS-CHAVE: Capitania/Comarca de Ilhéus; Território; Baía de Todos os Santos; Mercado Interno

ABSTRACT: This article aims to address the territorial integration of the Captaincy/District of Ilhéus with the Bay of Todos os Santos between the 17th and 18th centuries. More traditional historiographical trends have constructed interpretations of the history of the Captaincy/District based on the concepts of economic and demographic decline. Recently, studies have relativized these concepts, indicating a production of cassava and wood for a household market,

* Pesquisa decorrente do trabalho de conclusão do curso de Especialização em História da Bahia e do projeto de pesquisa “Territórios perdidos no tempo: a representação do Baixo Sul da Bahia nos documentos cartográficos dos séculos XVI ao XIX”, desenvolvido na Universidade Estadual de Feira de Santana e no Instituto Federal Baiano, com financiamento da Fundação Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES).

¹ Graduado em História pela Universidade Federal de Ouro Preto (UFOP), mestre e doutor em História da Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (FAU-USP) e professor do Instituto Federal Baiano (IF Baiano). E-mail: dfbfonseca@gmail.com. Orcid: <https://orcid.org/0000-0001-9755-1447>.

mainly for the cities of the Bay of Todos os Santos. Some analyzed cartographic records depicted these areas as a territorial unit.

KEYWORDS: Captaincy/District of Ilhéus; Territory; Bay of Todos os Santos; household economy

Introdução

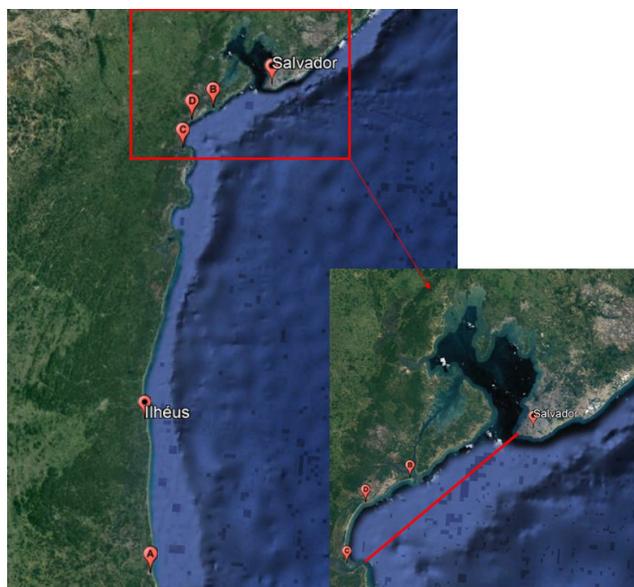
Rafael Bluteau (1728) define “Recôncavo” como “espaço grande de terra que forma uma espécie de figura côncava ou semicircular, ou encurvada como v. g. na costa do mar uma enseada”. Em seguida, menciona também o “Recôncavo da Bahia”, escrevendo que “no Brasil abre-se o Porto da Bahia em duas grandes léguas de boca” e complementa que “em razão das muitas partes desta terra cortada” por canais e caudalosos rios “este mesmo lugar é chamado de alguns autores os Recôncavos da Bahia no plural” (BLUTEAU, 1728, p. 258). Em *Tratado descritivo do Brasil em 1587* também encontramos o termo “recôncavos” para descrever “a redondeza da Bahia e recôncavos dela” (SOUSA, 1879, p. 121), abrangendo uma região bem maior do que compreendermos hoje com áreas pertencentes à Capitania de Ilhéus.

De fato, mesmo após a criação das capitanias da Bahia de Todos os Santos e de Ilhéus, suas fronteiras demoraram séculos para se consolidar. Incluídas nas 12 primeiras capitanias demarcadas em 1534, respectivamente de Pernambuco e Bahia, tiveram como marcos de divisa acidentes geográficos claramente definidos; no entanto, com relação às capitanias de Ilhéus, Porto Seguro e Espírito Santo, só foram especificadas a 50 léguas de cada donatário, sem indicar local de referência (CINTRA, 2013, p. 23). A Capitania dos Ilhéus iniciou a medição “na ponta da Bahia de Todos os Santos da banda do Sul” estendendo-se 50 léguas pela costa e pelo sertão (LISBOA, 1825, p. 252). Porém, não havia consenso sobre onde seria a ponta da Baía. No referido texto de Gabriel Soares de Sousa, a Capitania da Bahia “se estende da ponta do Padrão [atual Farol da Barra] ao morro do Tinhare [Morro de São Paulo]”, a despeito do Capitão da Capitania de Ilhéus, que não consentia nessa demarcação senão “da ponta da ilha de Itaparica à do Padrão” devido a disputas

“RECÔNCAVOS DA BAHIA NO PLURAL”: MERCADO INTERNO E INTEGRAÇÃO TERRITORIAL ENTRE A COMARCA DE ILHÉUS E A BAÍA DE TODOS OS SANTOS (SÉCULOS XVII E XVIII)

pelo dízimo do pescado (SOUSA, 1879 [1587], p. 117-118). No *Livro que dá razão ao estado do Brasil*, a dos Ilhéus foi definida entre o rio Grande (hoje rio Jequitinhonha, com foz no município de Belmonte) e a “ponta da barra de Jaguaripe”, ou seja, final da Ilha de Itaparica (MORENO, 1955 [1612], p. 141). Algum consenso sobre esse limite foi firmado em uma provisão de 1696, estabelecendo o Rio Jiquiriçá como limite (CAMPOS, 1981), no entanto, essas regiões permaneceram conectadas durante o século XVIII pelas atividades madeiras (DIAS, 2007, p. 216). No final do século XVIII, por exemplo, o distrito de Jiquiriçá – território da vila de Jaguaripe – estava dentro da circunscrição da Bahia, embora respondesse à Inspeção das Madeiras sob administração dos ouvidores da Comarca de Ilhéus (DIAS, 2007, p. 216). Em 1763, finalmente, a Capitania de Ilhéus transformou-se em Comarca subordinada ao Tribunal da Relação da Bahia com ouvidor próprio e como marco de divisa o Rio Jiquiriçá (Figura 1).

Figura 1: Marcos de fronteira da Capitania de Ilhéus.



Fonte: Google Earth. Legenda: A. Rio Jequitinhonha; B. Ponta dos Garcez; C. Ponta do Curral/Morro do Tinharé; D. Rio Jiquiriçá

A documentação acerca das demarcações dos limites das Capitânicas mais que apontar questões administrativas e fronteiriças, revela também uma dimensão mais ampla da Baía de Todos os Santos que abrangia não só sua *redondeza*, mas também os *recôncavos dela*, ou seja, a ideia de uma grande baía, compreendendo sua angra e uma série de territórios adjuntos (recôncavos) interligados pelo modal de transporte flúvio-marítimo (SANTOS, 1998). Vale lembrar que trata-se da maior baía brasileira e uma das maiores do mundo (MÜLLER, 2023, p. 130). Nesta reflexão, não se parte de uma ideia de baía como um elemento natural somente, mas também como um artefato *social* (KANTOR; BUENO; FERLINI, 2009), passível, portanto, de ser um objeto de investigação histórica.

O conceito “*recôncavo histórico*” foi utilizado pela primeira vez por Milton Santos no artigo *A rede urbana do Recôncavo*, sobre a formação e hierarquia dos núcleos urbanos dessa região, bem como a evolução do tipo de relações mantidas com a cidade de Salvador desde o período colonial até o século XX. Segundo o autor,

A unidade do Recôncavo provinha e provém das relações mantidas de longa data entre suas várias porções com vocação e atividades diferentes (Recôncavo canavieiro, Recôncavo fumageiro, Recôncavo mandiogueiro e da cerâmica, sem falar das zonas pesqueiras beirando mais proximamente o litoral, e do Recôncavo ao norte da cidade, servindo-a de lenha e carvão vegetal). Salvador presidia a esse espaço, coordenando as suas funções diretoras. O alargamento dessas relações num espaço mais largo permitiu considerar toda essa área como sendo também o Recôncavo, denominação assim que se mantinha a mesma enquanto o conteúdo se alargava (SANTOS, 1998 [1959], p. 62).

Assim, o *Recôncavo* abrange vilas/cidades no seu entorno direto e, à medida que interioriza o território, novos núcleos urbanos desmembrados dos primeiros, considerando também a porção norte da antiga Capitania de Ilhéus, como Cairu, Boipeba, Valença etc. (SANTOS, 1998 [1959], p. 72). No artigo *Os outros Recôncavos*, Santos volta a abordar o assunto:

Parece que o velho e tradicional Recôncavo do açúcar e do fumo do massapé e dos tabuleiros, teria usurpado aos outros a denominação. Tanto ele é “Recôncavo” quanto os de Valença, Taperoá, Nilo Peçanha, e Cairu, ou os de Ituberá,

Igrapinha, Camamu e Maraú, zonas onde, igualmente, a civilização da colônia primeiro se instalou, na Bahia, e onde as conexões entre o mar e o continente criaram idênticas condições de comércio, transporte e ocupação humana (SANTOS, 2019 [1963], p. 196).

Cabe observar mais uma vez que “Recôncavo” (no singular e com letra maiúscula) é substituído pelo plural, englobando uma área maior originalmente pertencente à Capitania de Ilhéus. Nesse sentido, nos últimos anos, a literatura especializada tem problematizado a ideia de “Recôncavo” somente como espaço circunscrito com determinadas variáveis em comum, ligadas à produção escravagista de exportação, criando uma região diferenciada do seu entorno (BRANDÃO, 1976, p. 596; CAROSO; TAVARES; PEREIRA, 2011, p. 17; BRANDÃO, 2007; ANDRADE, 2013, p. 52).

Vários estudos apontam um recôncavo múltiplo no período colonial, com diversos arranjos produtivos destinados à produção açucareira de exportação (FERLINI, 2003; OTT, 1996) e à produção fumageira (NARDI, 1996), bem como uma produção voltada ao mercado interno – destacando a produção mandiocueira (DIAS, 2007; BARICKMAN, 2003; SCHWARTZ, 2001; PUNTONI, 2013; SIMÕES FILHO, 2021) e, no caso das vilas ao norte da Comarca de Ilhéus, uma produção madeireira (DIAS, 2007; FONSECA, 2010). No entanto, parte da historiografia sobre essas Capitânicas/Comarca utilizaram essas delimitações político-administrativas para elaborar recortes espaciais das pesquisas (ANDRADE, 2013; BARICKMAN, 2003; SCHWARTZ, 2001), criando distorções principalmente na porção norte da Capitania/Comarca de Ilhéus.

Por outro lado, estudos iniciais descreveram Ilhéus, pautando-se em conceitos de esvaziamento demográfico e de pouco desenvolvimento econômico (FREIRE, 1906; CAMPOS, 1981 [1936]). As pesquisas sobre a Capitania/Comarca focavam na própria Vila de Ilhéus (pobre, decadente, esvaziada) e a porção norte da Capitania/Comarca – onde se concentrou uma produção de gêneros para o mercado interno – encaixa-se como coadjuvante na narrativa (PARAISO; FREITAS, 2001; SANTOS, 1957, p. 41). No entanto, estudos mais recentes relativizam essas interpretações, indicando o

desenvolvimento comercial de gêneros destinados ao mercado interno como madeira, mandioca e derivados, enviados, principalmente, para as vilas da Baía de Todos os Santos (DIAS, 2007; FONSECA, 2010; SIMÕES FILHO, 2021).

Embora algumas pesquisas já tenham mencionado a integração territorial entre a Capitania/Comarca de Ilhéus e a Baía de Todos os Santos (SANTOS, 1963, p. 196; SCHWARTZ, 2001, p. 139; DIAS, 2007, p. 61-62; BRANDÃO, 2007, p. 53-54; SILVA, 2000, p. 40), não há estudos dos documentos cartográficos sob esse prisma a ponto de refletirmos sobre *uma grande Baía e seus recôncavos*. Assim, este artigo parte da hipótese de que a demanda por produção de farinha e madeira para o mercado interno incentivou uma integração territorial entre as vilas da Baía de Todos os Santos e as da Capitania/Comarca de Ilhéus - principalmente na sua porção norte - e alguns documentos cartográficos foram sensíveis a isso, figurando como uma unidade duas áreas distintas administrativamente.

Utilizaremos documentos cartográficos empregados pelos Estados modernos para figurar terras colonizadas, pois mediavam estratégias, projetos, conquistas e davam forma a um território (KANTOR, BUENO; FERLINI, 2009, p. 11; QUADROS, 2008, p. 29-30; BUENO, 2004). Nesse contexto, o estudo dessas fontes considera seus diferentes níveis de representação, seus estratos e códigos figurativos, aproximando a pesquisa à análise morfossintática de um texto (BUENO, 2004, p. 192). Quando comparados entre si e entrecruzados com a historiografia da região, é possível entender a constituição e a sedimentação de redes oficiais em territórios já previamente ocupados, extrapolando fronteiras político-administrativas e revelando o processo de acumulação de saberes. A figuração do território envolveu significativo volume e dispersão de informações, produzidas por diversos agentes – oficiais ou não – cristalizadas no mapa como “camadas arqueológicas de vivência” (KANTOR, BUENO; FERLINI, 2009, p. 11-12).

Os estudos com a documentação cartográfica dessa região buscaram abordar a paisagem agrária e a interiorização da produção agrícola na Capitania/Comarca de Ilhéus (DIAS, 2007) como instrumentos da

“RECÔNCAVOS DA BAHIA NO PLURAL”: MERCADO INTERNO E INTEGRAÇÃO TERRITORIAL ENTRE A COMARCA DE ILHÉUS E A BAÍA DE TODOS OS SANTOS (SÉCULOS XVII E XVIII)

administração portuguesa em áreas sem maior controle colonial (ADAN, 2009), como fonte para compreender o desenvolvimento da rede urbana na Baía de Todos os Santos (ANDRADE, 2013) e, finalmente, como indicativo do processo de interiorização da ocupação da mesma Baía (HAVRE, 2019). Assim, tais documentos ainda não foram analisados na perspectiva da integração territorial regional nos séculos XVII e XVIII.

Figura 2: *O [desen]ho da Bahia de Todos [os San]ctos cõ acosta do mar até a barra do cammamü (1636)*



Fonte: REIS FILHO, 2000, p. 53. Legenda: 1. Ilegível; 2. Ponta de Santo Antônio; 3. Ilha de Itaparica; 4. Barra de Jaguaripe; 5. Rio Jiquiriçá, capaz de embarcações pequenas; 6. Enseada de Jiquiriçá; 7. Baixos sobre aguados; 8. Barra do Morro alto; 9. Morro de São Paulo; 10. Ponta que dizem do galeão até onde podem chegar embarcações; 11. Ilegível; 12. Ilegível; 13. Baixa da Tabatinga, só pera barcos; 14. Ilha de Boipeba onde está uma vila; 15. Ponta dos Castelhanos; 16. Barra de Boipeba, por qual entram patacos e embarcações pequenas; 17. Barra do Camamu, larga e alta pera toda sem embarcação; 18. Ilha de Quiepe.F

Uma grande Baía e seus recôncavos

Recentemente, estudos abordaram a produção voltada ao mercado interno das vilas da Capitania/Comarca de Ilhéus, que recebeu maior atenção das autoridades coloniais devido à necessidade de abastecimento regular de alimentos para as tropas contra os ataques holandeses no início do século XVII

batizado de “conchavo das farinhas”. Esses conchavos obrigavam as vilas de Ilhéus a fornecer sistematicamente farinha para a Cidade da Baía, consolidando a integração de Ilhéus no mercado regional de abastecimento de víveres (DIAS, 2007; SIMÕES FILHO, 2021). Nesse sentido, o *Desenho da Bahia de Todos os Santos com a costa do mar até a barra do Camamu* (Figura 2) de 1636 representa a clara função estratégico-militar entre lusitanos e holandeses na Bahia. Reis Filho (2000, p. 320) menciona justamente que “essa área, ao sul de Itaparica, era a principal fornecedora de farinha para Salvador”. O mapa retrata lugares estratégicos da Baía de Todos os Santos, que se estendiam até Camamu, efeito obtido ao diminuir o tamanho da Baía, aumentar o tamanho proporcional das ilhas de Morro de São Paulo e de Boipeba, e ao exagerar no aprofundamento e na curvatura da enseada do Rio Jiquiriçá, criando uma morfologia côncava de Salvador a Camamu, cujo fundo é a enseada, e a boca se mostra esgarçada, englobando toda a área norte da Capitania de Ilhéus com a recém construída fortaleza do Morro de São Paulo ao centro.

Após os conchavos, no início do século XVIII, o Governo Geral e a Câmara de Salvador continuaram a fiscalização do envio de farinha pelas vilas dos Ilhéus para a praça mercantil da Baía por meio de um sistema de guias, contendo a quantidade de farinha embarcada nos portos de origem, evitando, assim, desvios. Para Marcelo Dias, a inserção da Capitania/Comarca de Ilhéus no mercado colonial não se fez de forma “mecânica” a partir das demandas alimentares de uma economia de exportação especializada, mas como uma “luta política” dos senhores de engenho que, a partir de leis e decretos, traçaram um regime agrário para a região. Assim, o controle da produção e do mercado interno por meio dos conchavos permitiu uma transferência de lucros dos pequenos proprietários de farinha para os senhores de engenho, que mobilizavam-se em conjunto para garantir, dentro das instituições de poder, a permanência do conchavo (DIAS, 2007, p. 84). Corroborar essa hipótese a proibição gradual da produção de tabaco, gado e cana-de-açúcar nas vilas dos Ilhéus, traçando definitivamente um perfil produtivo para a Capitania/Comarca (DIAS, 2007, p. 84-85; SCHWARTZ, 2001, p. 162; AZEVEDO, 1969, p. 317;

SILVA, 1991, p. 370). Dados de meados do século XVII apontam 61 toneladas de farinha por ano para cumprir apenas as obrigações dos conchavos (DIAS, 2007, p. 127). Em Carta de 1718 aos “Oficiais das Câmaras das Vilas de baixo, Camamú, Cairú, e Boipeba”, cobra-se “aquela quantia de alqueires de farinha” que os moradores dessas vilas “se obrigam a dar para o sustento dos soldados da guarnição daquela fortaleza” (Morro de São Paulo), ameaçando se “houver a menor falta nesta contribuição, virão os moradores dessa vila assistir de guarnição naquela fortaleza, como o faziam antes de se obrigarem a dar a dita farinha” em referência aos conchavos (BIBLIOTECA NACIONAL, 1718, p. 122-123).

Destaca-se a expressão *Vilas de Baixo* em alusão ao conjunto das vilas de Boipeba, Cairu e Camamu na Capitania de Ilhéus. O ponto de referência para a expressão “de baixo” é a Baía de Todos os Santos (e sua cidade) e não a sede da Capitania Ilhéus (Ilhéus), demonstrando a visão de conjunto que aqueles homens tinham sobre o território. Também o ouvidor da Comarca da Bahia, Luís Freire de Veras, em carta ao Rei D. José sobre a posse da mais nova Comarca, utiliza a expressão “Vilas do Sul da Capitania dos Ilhéus”. Isso porque o ponto de referência é novamente a Baía e sua cidade, e sua porção sul abrangia também as vilas dos Ilhéus (ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO, 1761). Isso fica mais claro na carta de 1792 de Martinho de Melo e Castro ao arcebispo da Bahia, anexando uma lista de freguesias, subdivididas por territórios, entre eles as “Igrejas do Recôncavo da Cidade”, abarcando a porção norte e oeste da Baía (até Maragogipe) e as das “Igrejas das Vilas do Sul”, englobando da porção sul da Baía (como Itaparica, Jaguaripe, Nazaré) até a última da Comarca de Ilhéus (ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO, 1792).

Assim, as *vilas de baixo* ou *vilas do sul* (da Baía) estavam intrinsecamente ligadas por um sistema de abastecimento de farinha, organizado de forma compulsória para abastecer tropas de Salvador, perdurando, inclusive, com o fim da guerra contra os holandeses, sendo fiscalizada pelo Morro de São Paulo. Com o Consulado Pombalino, a Capitania

Hereditária de Ilhéus foi transformada em Comarca administrada pelo Tribunal da Relação da Bahia. Essa mudança foi entendida como uma “reterritorialização da soberania lusa no continente sul-americano” (KANTOR, 2006, p. 29-31), a qual consistiu na reorganização das estruturas administrativas civis, eclesiásticas e militares que vigoravam na colônia; definida como um novo “paradigma de gestão do território” que redefiniu fronteiras da América Portuguesa em regiões sem maior controle por parte da administração colonial (ADAN, 2009, p. 111); e chamada de “nova experiência institucional” de administração da justiça com a finalização do processo de substituição dos ouvidores providos por donatários pelos nomeados pelo rei (CUNHA; NUNES, 2016, p. 18). Defendemos também que a criação da Comarca consistiu em um processo de reterritorialização regional, reorganizando as estruturas administrativas em prol da incorporação de um mercado de abastecimento de farinha e de madeira capaz de atender às demandas do período, consolidando uma integração iniciada na centúria anterior. Diante de repetitivos documentos-chave e resguardados que ajudavam a traçar projetos e conquistas, é oportuno se atentar para quão estratégica eram as zonas de produção mandiocueira e madeireira, figuradas de forma integrada às principais áreas de exportação da Colônia. Nesse sentido, no decreto que nomeava o bacharel Miguel de Ares Lobo de Carvalho para o cargo de ouvidor da então recém-criada ouvidoria de Ilhéus, o Rei D. José argumentou que tal órgão atendia a “utilidade, que das suas terras se tira para a subsistência da Cidade da Bahia” (ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO, 1761).

Esse sistema de abastecimento reorganiza-se, já em meados do século XVIII, no Celeiro Público da Bahia, órgão de controle e fiscalização do comércio de farinha, milho, feijão e arroz para abastecimento da Baía de Todos os Santos (SIMÕES FILHO, 2021). Criado em 1785, servia para coibir práticas monopolistas dos comerciantes, controlando os estoques e evitando o aumento dos preços ou sua revenda para outros mercados, o que deixava a cidade desabastecida como acontecia, naquele momento, com a Capitania de Pernambuco (DIAS, 2007, p. 133). Nesse contexto, o Celeiro deveria evitar a

venda da farinha “no mar”, ou seja, nas próprias embarcações ancoradas no porto, evitando problemas de sonegação e com o desembarque da produção devido às marés ou mau tempo (DIAS, 2007, p. 132). As vendas dentro do Celeiro destinavam-se, principalmente, ao varejo de Salvador, e o “mercado no mar” que envolvia vendas em grosso de farinha oriundas de mais longe – “barra fora” – destinados à senhores de engenho, comissários de navios, traficantes de escravos, comerciantes exploradores etc. (BARICKMAN, 2003, p. 134-137).

Segundo Barickman (2003, p. 55), os esforços pombalinos de diversificação da produção tiveram poucos resultados na Bahia e ainda perduravam o açúcar e o fumo como principais gêneros exportados, responsáveis quase sempre por dois terços da receita, em específico o açúcar contribuía com aproximadamente 50%. Tais gêneros exportáveis não eram suficientes para sustentar a grande quantidade de escravizados, senhores de engenhos, lavradores e populações urbanas que habitavam a região. Salvador e as vilas, distritos, povoados, freguesias e áreas rurais da Baía formavam uma das regiões mais densamente ocupadas da Colônia. Assim, foi organizado um comércio de gêneros de primeira necessidade, com destaque para a produção mandiocueira e madeireira. A mandioca era “de longe a lavoura de subsistência mais amplamente cultivada no Recôncavo” (BARICKMAN, 2003, p. 89), e sua farinha era imprescindível para a população. No Celeiro Público de Salvador, entre 1785 a 1851, por exemplo, arroz, milho e feijão representavam 12% dos gêneros que chegavam, enquanto a farinha de mandioca representava 88% (BARICKMAN, 2003, p. 91).

Diante disso, alguns autores consideram uma geografia dessas produções: o norte da Baía (as freguesias suburbanas de Salvador, a vila de São Francisco do Conde, Santo Amaro e a Freguesia do Iguape) predominou a produção de cana-de-açúcar; o oeste do recôncavo (as zonas rurais da Vila de Cachoeira), a produção de Fumo; e, finalmente, o Sul da Baía (vilas Maragogipe, Jaguaripe e Nazaré das Farinhas) produzia parte da farinha fiscalizada pelo Celeiro (BARICKMAN, 2003, p. 134-137; SCHWARTZ, 2001; PUNTONI, 2013).

No entanto, não eram só Maragogipe, Jaguaripe e Nazaré que abasteciam de farinha Salvador e seus recôncavos. No final do período colonial, os gêneros de subsistência chegavam, principalmente, de quatro pontos: de Sergipe (farinha e milho); da Comarca de Porto Seguro; das vilas litorâneas da Comarca de Ilhéus; e das já citadas vilas ao sul que seriam, em razão de sua proximidade de Salvador, a “área mais importante para o abastecimento do mercado baiano” (BARICKMAN, 2003, p. 132). Para melhor compreender a “geografia da produção” e a “relação entre Salvador e as demais vilas da região”, Silva (1991, p. 123-124) delimita um círculo de 100 a 200 km da Capital, englobando as vilas de Maragogipe, Nazaré, Jaguaripe e Itaparica. Depois, entre 200 e 400 km, estariam as “vilas de baixo”: Cairu, Boipeba, Camamu, Valença, Maraú e Barra do Rio de Contas e, finalmente, num raio superior a 500 km, as vilas de São Jorge dos Ilhéus, Olivença e Una. Só as vilas de Camamu e Barra do Rio de Contas, por exemplo, foram responsáveis por abastecer 25% do Celeiro de Salvador em 1799 (DIAS, 2007, p. 139).

Essa farinha enviada à Baía abastecia os insumos de Salvador e seus recôncavos. Os comerciantes de farinha, feijão, milho deveriam comparecer ao Celeiro, mostrar os documentos e pagar \$20 réis por alqueire (36,27 litros). Assim, o comerciante recebia um recibo a ser mostrado para as autoridades das vilas que iria abastecer e, em troca, ganhava uma “guia” ou licença para retornar navegando. Aos infratores destinavam-se multas, prisão ou apreensão temporária de velas e leme do barco; porém isso não impedia o contrabando de farinha por rotas alternativas e pouco circuladas. (BARICKMAN, 2003, p. 134-137; DIAS, 2007).

Concomitantemente, na Capitania/Comarca de Ilhéus ocorreu a exploração econômica de suas matas, de espécies como sucupira, vinhático, angelim, louro, jequitibá, oiti, pindaíba, jenipapo, potumuju e tapinhoã, preferidas na construção naval. O aumento da demanda por madeira acompanhava a expansão econômica das vilas da Baía de Todos os Santos, cujo meio de transporte principal era por embarcações diversas. Ademais, a Intendência da Marinha e Armazéns Reais no Arsenal da Bahia, criada em

1770, demandava grande quantidade de madeira para atividades de vistorias dos navios, obras de construção naval, reformas nas áreas de marinha e para os estoques de materiais, equipamentos e provisões dos Armazéns Reais etc., o que estimulou economicamente esse setor tendo as matas de Ilhéus como fontes para os recursos necessários. Assim, organizou-se “um circuito produtivo e comercial”, integrando áreas de extração e beneficiamento da madeira com a Baía e seus recôncavos (FONSECA, 2010, p. 24).

As matas de Ilhéus foram mais exploradas, pois as do entorno da Baía de Todos os Santos ficaram reservadas pelos senhores de engenho para suas atividades açucareiras, fazendo oposição ao atendimento da crescente demanda dos estaleiros de Salvador (DIAS, 2007, p. 145). Ainda no século XVII, a Coroa transferiu para Ilhéus tais atividades e passou a comprar madeira de particulares. A partir do século XVIII, a Coroa decidiu administrar tal atividade com a instalação de feitorias nas matas da Vila de Cairu. Em 1715, foi criado o Regime de Feitorias Reais – com uma feitoria em Cairu – para atender principalmente às necessidades da Marinha. Criada a Comarca, alguns ouvidores foram os fiscais dessa atividade, principalmente, depois de 1780, com a criação da Inspetoria dos Reais Cortes e, a partir de 1797, da Conservadoria das Matas (ADAN, 2009; DIAS, 2007; FONSECA, 2010). Essa concentração de atividades madeireiras e de produção de farinha fez com que os ouvidores da Comarca de Ilhéus se fixassem na Vila de Cairu e não na de Ilhéus, sede da antiga Capitania. Na interpretação de Dias:

Não se trata simplesmente de uma atividade extrativista limitada a extrair madeiras e transformá-las em pranchas, mas de uma indústria madeireira mais sofisticada, que além das atividades primárias – como a extração e o falquejo – incluía o beneficiamento de peças até sua forma final para o uso na construção naval. (DIAS, 2007, p. 147)

Existiam ao longo do litoral estaleiros de pequeno porte para construir barcos de uso local e regional, além de fabricar quilhas, lemes, cavernames, chanfrões, remos, mastros, tabuados para cascos destinados às embarcações de médio e grande porte a serem montadas nas ribeiras de Salvador e de Lisboa.

Ao cruzar as informações do *Mapa que mostra a costa da Bahia entre o Morro de São Paulo e o Rio Piracanga* (1800), de Joaquim José Freire² (Figuras 3, 4, 5), e do *Mapa circunstanciado do número das toras de pau Brasil, descoberto na Capitania dos Ilhéus, onde se mostra... a distância que vai da barra da Bahia, a foz de cada Rio* (1785) do Ajudante Engenheiro Manoel Rodrigues Teixeira (Figura 6), destaca-se a grande importância dos rios como balizadores do território. A partir das vilas, freguesias e povoações litorâneas seiscentistas, houve uma interiorização por meio do transporte fluvial, seguindo a fronteira agrícola, sobretudo durante o século XVIII. Aqueles núcleos populacionais se transformaram em terminais de navegação flúvio-marítimas, intermediando a produção recolhida às margens dos rios, fomentando o surgimento de povoações localizadas nos limites navegáveis de rios e servindo como estâncias mais interiorizadas desse sistema. Na *redondeza da Baía*, por exemplo, temos a Vila de Cachoeira (1698), no ponto que uma queda d'água interrompe a navegação do rio Paraguaçu, a Vila de Santo Amaro (1727) no limite do rio Subaé e a Freguesia de Nazaré (freguesia em 1753 e vila em 1831) no limite das marés do rio Jaguaripe (SANTOS, 1998, p. 70-73).

² José Joaquim Freire foi um militar português que ocupou diversas patentes durante sua carreira como tenente de engenharia e capitão engenheiro. Teve formação inicial na Fundação do Real Arsenal do Exército e na Casa do Risco do Real Jardim Botânico da Ajuda. Entre 1783 e 1792, participou como riscador da viagem filosófica no Pará, sertões do Rio Negro, Mato Grosso e Cuiabá, liderada por Alexandre Rodrigues Ferreira, produzindo uma série de desenhos sobre a fauna, flora e prospectivos de vilas e povoações visitadas. Em 1792, retornou para Portugal e, dois anos depois, foi encarregado pelo Ministro de Estado D. Rodrigo de Sousa Coutinho para organizar a Carta Geral do Brasil, também conhecida como *Nova Lusitânia*. Tal projeto liderado por Dr. Antônio Pires da Silva Pontes Leme teve como riscadores o próprio Freire e Manoel Tavares da Fonseca, além do astrônomo italiano Miguel Antônio Ciera que participou da comissão para demarcação de limites das possessões sul da América portuguesa (FARIA, 2001; MENEZES, 2011, p. 5). O *Mapa que mostra a costa da Bahia entre o Morro de São Paulo e o Rio Piracanga* data de um período (1800) em que Freire estava em Portugal, envolvido no grande projeto do *Nova Lusitânia* (MENEZES, 2011, p. 5), reunindo um acumulado de informações cartográficas produzidas, principalmente, pela questão dos limites com a Coroa Espanhola.

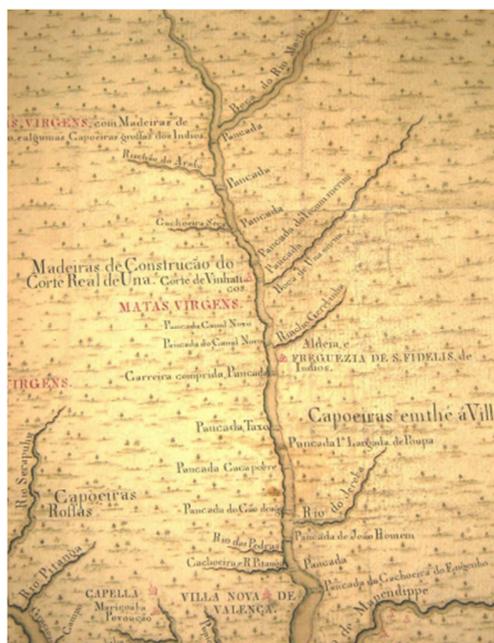
“RECÔNCAVOS DA BAHIA NO PLURAL”: MERCADO INTERNO E INTEGRAÇÃO TERRITORIAL ENTRE A COMARCA DE ILHÉUS E A BAÍA DE TODOS OS SANTOS (SÉCULOS XVII E XVIII)

Figura 3: Mapa que mostra a costa da Bahia entre o Morro de São Paulo e o Rio Piracanga, 1800.



Fonte: FREIRE, 1800. Destaque para representação do rio Una. Na parte inferior encontra-se a Vila Nova de Valença, à montante a descrição de uma série de “pancadas” (quedas d’águas) e capoeiras até a Freguesia de São Fidelis. Seguindo o rio, há descrições de áreas de extração de madeiras.

Figura 4: Detalhe do Mapa que mostra a costa da Bahia.



Fonte: FREIRE, 1800

Nas *vilas do Sul*, as clareiras abertas para cortar madeira foram executadas, primeiramente, por particulares e, a partir do século XVIII, a Coroa Portuguesa passou a regular a atividade por meio das Feitorias Reais. As feitorias eram compostas por unidades de corte, cujas primeiras foram Maricoabo e Taperoá e, em seguida, Mapendipe, Una e Jequié (DIAS, 2007). Agricultores e madeireiros distribuía-se às margens dos rios e, no seu limite navegável, eram instalados portos-estaleiros onde as madeiras eram beneficiadas e as capoeiras abertas preenchidas por mandiocais a partir dos quais as produções eram remetidas por pequenos barcos, como canoas, lanchas, sumacas e patachos, até uma vila costeira que abrigasse portos capazes de receber embarcações maiores e escoar a produção para Baía de Todos os Santos e outros lugares mais distantes. Essas funções, unindo corte de madeira, porto, estaleiro e roças para produzir alimentos, levaram à formação de povoações, muitas com capelas erigidas no século XVIII (DIAS, 2007, p. 117-156).

Nesse sentido, a criação da Freguesia Nossa Senhora das Dores de Igrapiúna (1741), no limite navegável do rio homônimo, indica um primeiro momento de interiorização do território por meio da exploração comercial da madeira e da mandioca. A criação da Vila Nova de Valença (1799) em uma Cachoeira no Rio Una; a povoação de Taperoá às margens do Rio das Almas e a Vila de Nova Boipeba (1813) (hoje Nilo Peçanha) no limite navegável do rio Jequié seguem a mesma lógica. A partir da orientação do consulado pombalino de transformação dos aldeamentos missionários em vilas civis, também houve a criação concomitante da Vila de Santarém (1759) (Ituberá) onde o rio homônimo forma uma cachoeira, da Vila de Barcelos e da Vila de Maraú (freguesia desde 1718). Barcelos e Maraú, vilas de índios, estão situadas cada uma de um lado do Rio da Serra, na baía de Camamu. Todos os núcleos mencionados surgem desse processo de interiorização da Comarca ora pelo adensamento populacional nas áreas dos cortes/plantação, ora como núcleos civis de recrutamento da mão de obra indígena para trabalhar nas atividades econômicas. Mais ao sul, foi criada apenas a Vila Nova de Olivença, no mesmo período, a partir do Aldeamento de Nossa Senhora da Escada (ADAN, 2009).

No caso do Rio Una (Figura 4), vemos a área de ocupação a partir do antigo Corte do Una (1725) transformado em Vila de Valença em 1799. A partir dela, havia 14 “pancadas” (quedas d’água), muitas nomeadas, até a região de “matas virgens com madeiras de construção e algumas Capoeiras grossas dos índios” na parte mais superior do detalhe (Figura 4). Aproximadamente no centro, à esquerda e mais próximo da “aldeia de S. Fidelis de índios”, também foram registradas “matas virgens”, com “madeiras de construção do Corte Real de Una. Corte de vinháticos”. A partir da aldeia, à jusante do rio, havia ainda “Capoeiras emthé a Villa”, apontando o avanço da extração de madeira à montante desde a criação do corte do Una no início do setecentos. O capitão Domingos Alves Branco Muniz Barreto relata sobre a viagem à Comarca de Ilhéus que a Aldeia de São Fidelis tinha aproximadamente 120 casais, “os mais necessários para o trabalho do corte das madeiras”, pois eram:

peritos navegadores do caudaloso rio Mapendipe, pelo qual descem com incrível facilidade, sobre monstruosos paus, até a boca, ou foz da divisão deste rio, e do de Una, donde são embarcados para o porto da Bahia em embarcações próprias, que ancoradas esperam ali a sua correspondente carga (FUNDAÇÃO BIBLIOTECA NACIONAL, manuscritos, 50, 1, 029, SVD, p. 25)³

Também aponta que eram os “melhores serradores de madeiras”, “insignes fabricantes de grandes embarcações” (canoas) utilizadas para navegação no interior dos rios; e descreve que os índios agricultavam arroz com “grande excesso” de colheita (FUNDAÇÃO BIBLIOTECA NACIONAL, manuscritos, 50, 1, 029, SVD, p. 25). Em 1808, a recém desmembrada Vila Nova de Valença somava 3.000 habitantes, envolvidos na produção de arroz, café, farinha e cacau, arrecadando cerca de 12 contos de réis anuais (DIAS, 2007, p. 256).

A Figura 5 retrata a Baía de Camamu e a região do Rio das Almas – parte continental administrada pela Vila de Boipeba. Como o Una, o rio é representado bem tortuoso, à montante, com elementos que atrapalhavam a navegação, justamente a partir do ponto no qual foi instalado o antigo corte de

³ O documento não tem data, mas, por referências do texto, foi escrito depois de 1792.

Jequié. A exploração de pau-brasil já avançava cerca de 14 léguas rio adentro (Figura 5). Enquanto às margens dos rios em torno da foz foram anotadas “capoeiras e roças”; mais afastados delas, em vermelho, foram registradas grandes áreas com “matas virgens”, possíveis de exploração econômica. Observa-se na Figura 5 a “Vila de Santarém de índios” (hoje Ituberá), descrita por Muniz Barreto com cerca de 300 índios:

Figura 7: *Planta topographica em que se comprehende parte da comarca dos Ilheos [...], século XVIII, de Manoel Rodrigues Teixeira.*

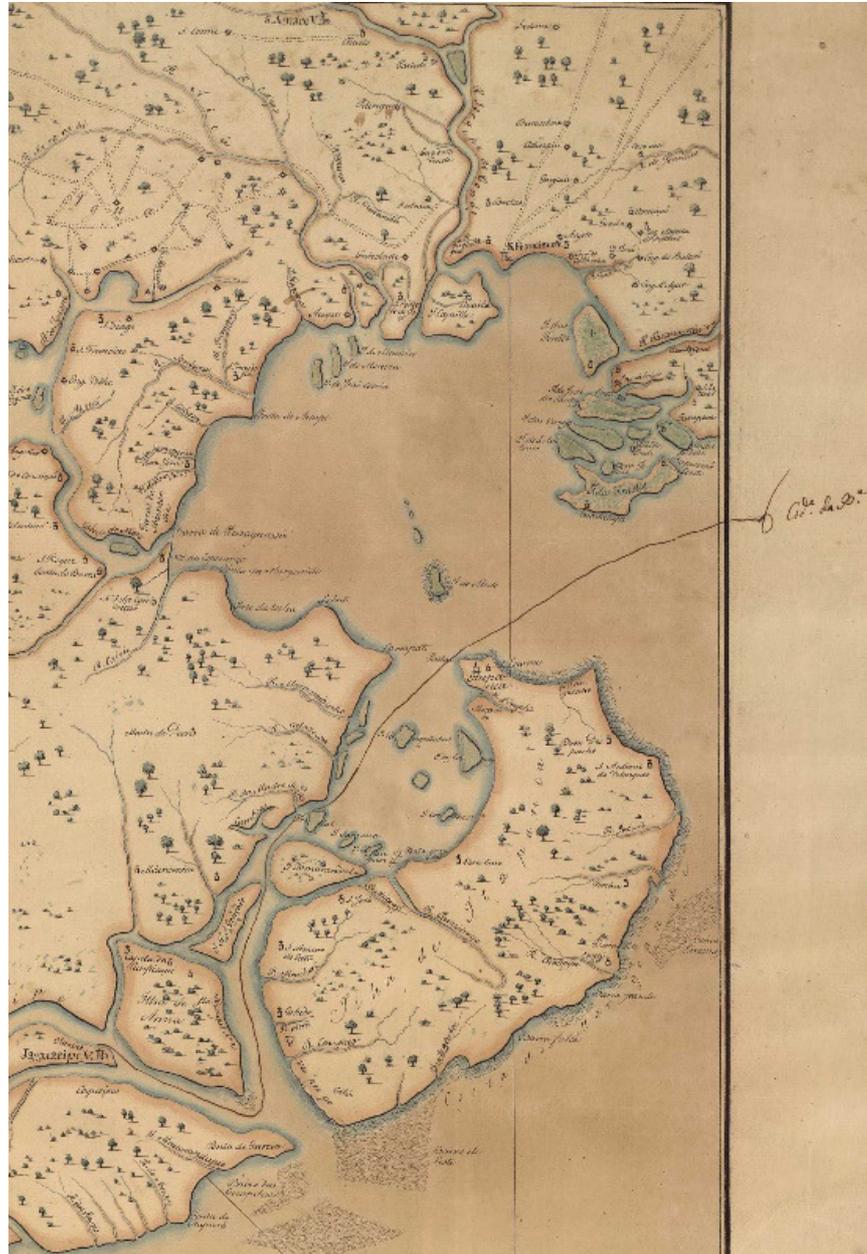


Planta Topographica em que se comprehende parte da Comarca dos Ilheos:

- | | | |
|--|---|-----------------------------------|
| | → | Vilas |
| | → | Capelas, freguesias e aldeamentos |
| | → | Arraial, povoações |
| | → | Engenhos |

Fonte: TEIXEIRA, 17--

Figura 9: Detalhe da Planta topográfica... século XVIII



Fonte: TEIXEIRA, 17---. Destaque para o traçado representando a rota onde passavam barcos a partir da Comarca de Ilhéus

insignes conhecedores de madeiras de construção, e peritos trabalhadores dos reais cortes, e abridores de novas estradas para a condução dos paus aborda d’água e lugar do embarque, e que fazem navegar muitos pondo-se a cavalo sobre eles por caudalosos rios e perigosos saltos d’água, para evitar rodeios impraticáveis, e as vezes maior despesa à Real Fazenda (FUNDAÇÃO BIBLIOTECA NACIONAL, manuscritos, 50, 1, 029, SVD, p. 18).

Ao cruzar os dados do *Mapa que mostra a costa da Bahia* com a Figura 6 é possível identificar uma concentração das atividades de corte e de plantação no norte da Comarca, cuja extração de pau-brasil (e outras madeiras) se estendia de 14 a 18 léguas adentro, distância que diminui muito na parte sul. A Figura 6 também revela a distância desses cortes em relação à “Barra da Bahia”, indicando o mapeamento dos fluxos do transporte de toras que conectava as vilas dos Ilhéus às da Baía de Todos os Santos, assim como produtos já beneficiados, como caixas de açúcar, remos, taboados, forros etc.

A *Planta topographica em que se comprehende parte da comarca dos Ilheos, que principia na margem septentrional do Rio Grande, que esta na altura de 15°, e 30’, e finaliza na margem meridional do Rio Una, q. esta na altura de 13°, e 30’, e a outra parte pertencente a comarca da Bahia que principia na margem septentrional no Rio Una, e ponta do Morro de S. Paulo, que esta na altura 13°, e 30’, e finaliza na margem meridional do Rio Itapicurú, que esta em 12°* (Figura 7, 8 e 9), do Brigadeiro Engenheiro Manoel Rodrigues Teixeira (mesmo autor da Figura 6), de finais do século XVIII, é um importante documento sobre as ligações entre a Baía e seus recôncavos. O título e o enquadramento dessa planta não consideram os recortes políticos administrativos da época, ou seja, nem os limites da Comarca de Ilhéus, que se estendia até o rio Jequitinhonha, nem a fronteira entre a Comarca de Ilhéus e a da Bahia, recortando parte de ambas. De fato, o enquadramento de Teixeira parece integrar a área da grande Baía de Todos os Santos dentro de uma unidade territorial, a despeito de limites político-administrativos.

É notável também como esse mapa representa as rotas terrestres, fluviais e marítimas que ligavam as vilas da Baía e seus recôncavos. Antes de analisá-

las, é importante entender quem fazia essa conexão comercial. Primeiro, era feita por *regatões*, comerciantes embarcados que compravam a produção diretamente dos produtores de mandioca nos portos espalhados às margens dos rios e que eram criticados pelas autoridades coloniais por furar os conchavos no século XVII (DIAS, 2007, p. 114-115). Havia também a possibilidade de comerciantes enviarem *procuradores* até a Comarca para comprar a farinha dos lavradores e embarcá-la por meio dos *arraís de embarcações* ou *mestres de embarcações*, que também poderiam comprar farinha direto dos produtores. A terceira possibilidade era o produto ser remetido de um particular para outro (e não à Câmara de Salvador) que se chamava *farinha de entrega* (DIAS, 2007, p. 114-115). Já o escoamento da madeira e derivados parece ter sido feito pelos próprios da Comarca. O Inspetor dos Reais Cortes, Francisco Nunes da Costa menciona os mestres e marinheiros de Cairu como os mais aptos a conduzirem as mercadorias:

[...] as Lanxas devem ter Mestre e Marinheiros pagos por viagens regulares e breves: devem ser naturaes da Villa do Cayrú, por serem praticos dos Rios, e das Estradas, homens costumados a este Serviço, e sobretudo com grande experiência da Barra do Jaguaripe, por onde entrarão estas Lanxas ainda que no rigoroso inverno. (BIBLIOTECA NACIONAL, 1784 apud FONSECA, 2010, p. 46).

A menção à Barra do Rio Jaguaripe diz respeito à rota, pela qual eram conduzidas mercadorias, algumas delas com dificuldades para navegação, dependendo do calado da embarcação. Há algumas descrições dessa rota. A primeira do ouvidor Luis Freire de Veras em 1768:

O porto de mar que lhe fica mais perto é a dita barra do Camamu, e por ela se sai fora para a dita cidade da B.a [Bahia] quem passou jornada por mar, porém a mais seguida e comum é atravessar a dita Barra do Camamu e passar para outra a que chamam a dos carvalhos e daí seguir viagem por rios abaixo até a Villa de Cayru e daí ir também por rios todos navegáveis até Morro de São Paulo e daí se sai ao mar e vão uns em direitura à dita Cidade [da Bahia] donde são doze léguas e outros passam para a barra da vila de Jaguaripe onde há todos os anos naufrágios de lanchas carregadas por ser a dita barra mudável, e daí passada esta barra se continua jornada por rio até chegar a Povoação e Freguesia da Ilha de Itaparica [...] e daí distancia de 7 léguas se vem ter por mar à

dita Cidade e quem não quer arriscar na passagem da dita barra de Jaguaripe pode fazer jornada por terra desde a ponta donde chamam o Curral que é quase de frente ao porto do dito morro desta dita vila de Jaguaripe [...] (FUNDAÇÃO BIBLIOTECA NACIONAL, 1768, p. 27).

A segunda é de Manoel Ferreira da Câmara, em 1789:

Que [de] qualquer posto no centro desta Comarca, que eu creio ser a Villa de Marau, pode sem sair para o mar, pela Barra do Camamu, chegar à Bahia, fazendo caminho pelo canal que vem dar ao Morro de S. Paulo, que comunica com a maior parte das Villas e dali não querendo ainda entrar pela barra da Bahia, ou porque o mar esteja tempestuoso, ou porque haja de fazer maior viagem, pode passar por outro canal; que vai ter a Villa de Jaguaripe, fronteira a Ilha de Itaparica, e caminhando em torno desta Ilha, vem a entrar pela foz do Paraguaçu, na grande Bahia de todos os Santos, sem ter entrado pela barra, caminho ordinário em tempo de bonança; e tendo feito 30 léguas e mais de viagem (CÂMARA, 1789, p. 230-231).

Das embarcações provenientes do Sul, o porto de Camamu era o mais próximo; suportava barcos de diversos calados e tinha poucos entraves naturais para navegação. Daí se partia para Salvador “por jornada por mar” ou, pela rota mais seguida e comum, entrava-se pelo arquipélago de Tinharé, evitando, assim, o trajeto pelo mar aberto. Esta rota iniciava na Barra dos Carvalhos, acessando o principal canal do arquipélago até a Vila de Cairu. Daí seguiam até Morro de São Paulo e, por mar aberto, mais 12 léguas até Salvador.

Para aqueles que ainda buscavam evitar o mar aberto, a *Planta topografica* (Figura 9) representa exatamente o percurso com um traçado, partindo da Vila de Jaguaripe e chegando até a “cid^e da B.^a” já nas margens do documento. Rumava-se até a Barra do Rio Jaguaripe (onde se localizava a Vila homônima), seguia-se por outro canal margeando a Ilha de Itaparica por dentro (onde hoje se localiza a ponte do Funil), chegava-se à Freguesia de Itaparica e de lá navegava-se até Salvador. Esta rota era escolhida por atravessadores e por quem queria acessar as vilas da Baía sem passar pelo meio (DIAS, 2007, p. 116-117), seguindo para a foz do Rio Paraguaçu, pelo qual acessava-se alguns

núcleos, como Santiago do Iguape, Maragogipe e Cachoeira. No entanto, a Barra do Rio Jaguaripe não era segura, pois mudava com frequência, ocasionando naufrágios. Assim, alguns optaram por uma alternativa terrestre a partir da Ponta do Curral (hoje Valença), trajeto que também está registrado na *Planta topográfica* (Figura 8). Nela é possível perceber, na parte inferior, um caminho pontilhado saindo da Ponta do Curral, atravessando o Rio Jiquiriçá e chegando à Capela de São Gonçalo, na povoação da Estiva (hoje Camassandi).

A Planta geográfica do que se tem melhor averiguado nas comarcas da Bahia e Sergipe d'el Rey, parte das de Ilheus e Jacobina com a direção da costa que vai da Barra do Rio de S. Francisco até a do Rio de Contas; muito conforme a que havia feito da costa do Brasil o Padre Cocleo, Religioso da Companhia, além das de curiosos posteriores a ele (Figuras 10) insere-se no quarto volume da obra *Recopilação de Notícias Brasílicas* [...] de 1802, cujo autor, Luiz dos Santos Vilhena, foi professor de grego em Salvador na virada do século XVIII para o XIX. Como citado no título do mapa, trata-se de uma síntese de outras cartas, principalmente, a elaborada pelo padre jesuíta Jacobo Cocleo no início do século XVIII, cujo original se perdeu só restando cópias e menções.

“RECÔNCAVOS DA BAHIA NO PLURAL”: MERCADO INTERNO E INTEGRAÇÃO TERRITORIAL ENTRE A COMARCA DE ILHÉUS E A BAÍA DE TODOS OS SANTOS (SÉCULOS XVII E XVIII)

Figura 10: Planta geográfica do que se tem melhor averiguado nas comarcas da Bahia e Sergipe d’el Rey, parte das de Ilheus e Jacobina [...], 1802. Detalhe da parte que representa a Comarca de Ilheus.



Fonte: VILHENA, 1802.

A *Planta geográfica* (...) representa as comarcas da Bahia e Sergipe d’el Rey, parte das de Ilhéus e Jacobina. Enquanto as Comarcas da Bahia e de Sergipe (fornecedor de farinha e milho para Baía) são representadas em sua integralidade, as de Jacobina e de Ilhéus são representadas de forma fracionada. Enquanto Jacobina aparece como um grande sertão, Ilhéus é rica em detalhes, distinguindo diferentes povoações, principais rios, zonas de mata etc. No entanto, ela é figurada pela metade, estendendo-se até Rio de Contas, cuja vila em sua foz (hoje Itacaré) era forte produtora de farinha de mandioca conforme as outras do norte. Assim, mais uma vez, o norte da Comarca de Ilhéus está destacado, formando uma unidade com a Baía de Todos os Santos. Isso se dá pela diminuição do tamanho proporcional da Baía e o aprofundamento da curvatura da enseada do Rio Jiquiriçá, criando um prolongamento da boca da Baía de Todos os Santos, recurso utilizado na Figura 2.

Já a *Entrada da Bahia de todos os Santos e o seu Recôncavo, seus principais rios e povoações* de 1816 (Figuras 11), é de Anastácio de Sant’Anna, homem pardo, forro, casado, morador de Salvador e conhecido por sua profissão de pintor de mapas e lunários perpétuos. Inserido no Atlas *Guia dos Caminhantes*, guarda a peculiaridade de não ter sido elaborado dentro dos restritos circuitos de fabricação cartográfica feitas por autoridades como engenheiros militares e autoridades governamentais autorizadas, mas parece atender uma demanda local que funcionava paralelamente à produção governamental (ADAN; KANTOR, 2021, p. 121). Igualmente à *Planta geográfica* (Figura 10), os mapas de Sant’Ana parecem ter sido sínteses de mapas anteriores, provavelmente, obtidos na Biblioteca Pública da Bahia (criada em 1811) e/ou informações oriundas das aulas de Arquitetura Militar que também aconteceram em Salvador em tempos progressos (ADAN; KANTOR, 2021, p. 122).

O título da Figura 11 evoca o objetivo de representar a entrada da Baía de Todos os Santos desde um enquadramento mais amplo, abarcando uma extensa área ao entorno que não necessariamente se relaciona com a morfologia da referida entrada, ou seja, o seu “Recôncavo” (empregado no singular e com

letra maiúscula). No entanto, ele não está empregado no sentido que utilizamos hoje, pois abarca também porções ao norte até o Forte de Garcia D'Ávila (hoje Praia do Forte) e ao sul até o arquipélago de Tinharé (Morro de São Paulo). O arquipélago é representado como o final da ponta sul da Baía de Todos os Santos, efeito obtido com suavização da curvatura da enseada do Rio Jiquiriçá, desenhada em diagonal à referida Baía, criando quase uma linha contínua com início na Ilha de Itaparica e término no mesmo arquipélago. Nesse mapa, encontramos também a figuração de uma rota terrestre, a mesma que percorreu o desembargador Luiz Thomaz de Navarro em 1808 até o Rio de Janeiro.

No detalhe do mapa (Figura 11), há o trecho que passava pela Vila de Valença, Freguesia de Jiquiriçá, com um entroncamento para a Vila de Jaguaripe, passando pela povoação de Estiva (hoje Camassandi). Observa-se o prolongamento do caminho para a povoação de Estância, porto e engenho de São Bernardo, Santana da Aldeia, Conceição e Freguesia de Nazaré, local onde havia uma bifurcação da estrada para as Minas, Sertão da Ressaca e Rio Pardo. No final, o caminho alcança Vila de Cachoeira, que era um grande entroncamento, cuja extensão passava por Belém da Cachoeira, Povoação de Embiara, Povoação de Santiago do Iguape e, finalmente, Vilas de Santo Amaro e São Francisco do Conde.

Embora o mapa de Sant'Ana represente o caminho percorrido por Navarro desde as vilas ao entorno da Baía, o desembargador inicia sua narrativa a partir da povoação de Nazaré, “celebre pelo seu comércio de farinha e legumes, e pelo grande número de seus habitantes aferrados ao trabalho da lavoura” (NAVARRO, 1846, p. 433). Também é notável como ele se refere à Camamu como inserida no recôncavo: “celebre no recôncavo, principalmente pelo seu comércio de café, aguas-ardentes, &c” (NAVARRO, 1846, p. 436). Em geral, a narrativa de Navarro indica dificuldades de realizar o caminho terrestre, principalmente, pelo traçado perpendicular aos rios, fazendo o percurso ainda muito dependente de diversos tipos de embarcações para atravessá-los. Em ocasiões, Navarro identifica certos trechos como “veredas” (NAVARRO, 1846, p. 436). No entanto, esses documentos também podem apontar um primeiro

esboço de uma conexão terrestre entre áreas que já estavam ligadas por vias flúvio-marítimas desde muito tempo, indicando uma mudança no modal de transporte que se consolidou ao longo do século XIX.

Conclusão

Desde os primeiros tempos da colonização a porção norte da Capitania dos Ilhéus esteve ligada ao desenvolvimento da Baía de Todos os Santos. Suas fronteiras não foram bem definidas mesmo depois da extinção da Capitania e da criação da Comarca ligada ao Tribunal de Relação da Bahia. Essas imprecisões se justificavam também pela compreensão mais ampla do que era a referida Baía, abrangendo recôncavos que extravasavam sua angra principal, criando uma unidade territorial a partir do modal de transporte flúvio-marítimo.

A produção de mantimentos e insumos para o mercado regional e o caráter impositivo dessa produção – tabelando preços e quantidades – motivaram essa integração. Nos rios navegáveis eram instalados portos que agruparam, ao longo do tempo, diversas funções no seu entorno como corte de madeira, estaleiro e roças para produzir alimentos, levando à formação de povoações, freguesias e vilas durante o século XVIII. A produção era remetida por barcos até as vilas costeiras que abrigavam portos flúvio-marítimos capazes de receber embarcações maiores e escoar a produção para mercados da Baía de Todos os Santos. Havia diversas rotas fluviais, marítimas e semi-terrestres que interligavam as vilas de Ilhéus à Baía.

Nesse sentido, O *[desen]ho da Bahia de Todos [...]* (1636) representa uma unidade territorial desde as guerras contra os holandeses e a imposição do conchavo das farinhas; o *Mapa que mostra a costa da Bahia entre o Morro de São Paulo e o Rio Piracanga* (1800) e o *Mapa circunstanciado do numero das tôras de pau brasil [...]* (1785) registram áreas de roças e de extração de madeira na porção norte da Comarca de Ilhéus, bem como o mapeamento das distâncias para o escoamento da produção para a Baía; a *Planta topographica em que se comprehende parte da comarca dos Ilheos [...]* (17--), além de figurar as regiões em cena como uma unidade, detalha as principais rotas

flúvio-marítimas e semi-terrestres utilizadas para escoar a produção; a *Planta geográfica [...] (1802)* e a *Entrada da Bahia de todos os Santos e o seu Recôncavo (1816)* apreendem o território numa escala maior, abrangendo um grande área envoltória à Baía. Ao analisar tais documentos, pode-se concluir a posição estratégica que as áreas de produção para o mercado interno assumiam ao ponto de demandar diversos documentos de circulação restrita como os cartográficos. Da mesma forma, tais fontes revelam uma dimensão mais ampla da Baía de Todos os Santos, a qual abrangia também seus recôncavos, cuja unidade territorial se dava pelas relações mantidas pelas suas diversas porções com vocação e atividades diferentes (SANTOS, 1998 [1959], p. 62).

Referências

ADAN, Caio Figueiredo Fernandes. **A Colonial comarca de Ilhéus: soberania e territorialidade na América Portuguesa (1763-1808)**. 2009. 192f. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2009.

ADAN, Caio Figueiredo Fernandes; KANTOR, Iris. A cartografia de um pintor oficial de mapas liberto: estudo de atribuição de autoria (Bahia, Brasil, século XIX). In: MONTANER, Carme; LOIS, Carla. (Org.). **O mapa como elemento de ligação cultural entre a América e a Europa** - Anais do VIII Simpósio Ibero-americano de História da Cartografia (8º SIAHC). 1ed. Barcelona: Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya/Generalitat de Catalunya Departament de la Vicepresidèn, 2021, v. 1, p. 120-133.

ANDRADE, Adriano Bittencourt. **O outro lado da Baía**. A gênese de uma rede urbana colonial. Salvador: EDUFBA, 2013.

AZEVEDO, Tales de. **Povoamento da Cidade de Salvador**. Salvador, Editora Itapuã, 1969.

BARICKMAN, Bert Jude. **Um contraponto baiano**. Açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

BLUTEAU, Rafael. **Vocabulario portuguez, e latino, aulico, anatomico, architectonico, bellico, botanico [...] : autorizado com exemplos dos melhores escritores portuguezes , e latinos; e offerecido a El Rey de Portugal D. João V**. Coimbra, Collegio das Artes da Companhia de Jesus: Lisboa, Officina de Pascoal da Sylva, 1728.

BRANDÃO, Maria de Azevedo. Propriedade e uso da terra na periferia norte do Recôncavo açucareiro. Aspectos de história recente. Simpósio Nacional dos Professores Universitários de História, VIII, 1976, São Paulo. **Anais...São Paulo: FFLCH-USP, 1976. v.2, p. 596-626.**

BRANDÃO, Maria de Azevedo. Os vários recôncavos e seus riscos. **Revista do Centro de Artes, Humanidades e Letras**, Cachoeira, v. 1, n. 1, p. 53-56, 2007.

BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira. Decifrando mapas: sobre o conceito de “território” e suas vinculações com a cartografia. **Anais do Museu Paulista**, São Paulo, v. 12, n. 1, p. 193-234, 2004.

CÂMARA, Manuel Ferreira. Ensaio de descrição física, e econômica da comarca dos Ilhéus na América. **Memórias Econômicas da Academia Real das Ciências de Lisboa para o adiantamento da agricultura, das artes, e da indústria em Portugal e suas conquistas**, Lisboa, Tomo I, p. 304-350, 1789.

CAMPOS, João da Silva. **Crônicas da Capitania de São José de Ilhéus**. Rio de Janeiro, Conselho Federal de Cultura, 1981.

CAROSO, Carlos; TAVARES, Fátima, PEREIRA, Cláudio. (orgs.). **Baía de todos os santos: aspectos humanos**. Salvador: EDUFBA, 2011.
Carta de Martinho de Melo e Castro ao arcebispo da Bahia, remetendo as cartas do núncio que contem as faculdades necessárias à nomeação da prelada do Conceito do Desterro. **Arquivo Histórico Ultramarino**. Projeto Resgate – Bahia Avulsos. Caixa. 195\Documento 14197, Lisboa, 1792.

Carta do Ex. Ouvidor dos Ilheos sobre remessa de Tapinhoã, Biblioteca Nacional, manuscritos, II, 33, 21: 6, 1784. In FONSECA, Halysson Gomes da. **Devastação e conservação das florestas na Terra de Tinharé (1780-1801)**. 2010. 178 f. Dissertação (mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2010, p. 46.
Carta do ouvidor da Comarca da Bahia, Luís Freire de Veras, ao rei D. José informando ter tomado posse de todas as vilas do sul da capitania de Ilhéus em virtude da sub-rogação que havia feito com o conde de Resende, ex-donatário desta capitania. **Arquivo Histórico Ultramarino**. Projeto Resgate – Bahia Avulsos. Caixa. 147\Documento 11257, Lisboa, 1761.

Carta que se escreveu aos oficiais das Câmaras das Vilas de Baixo, Camamú, Cairú, e Boipeba sobre a farinha que são obrigados a dar para sustento de guarnição a fortaleza do Morro. **Biblioteca Nacional**. Documentos Históricos: cartas, Alvarás, provisões e Patentes, vol. 43. Rio de Janeiro: Typografia Baptista de Souza, 1718, p.122-123.

CINTRA, Jorge Pimentel. Reconstruindo o mapa das capitâneas hereditárias. **Anais do Museu Paulista**, São Paulo, v. 21, n. 2, p. 11-45, 2013.

CUNHA, Mafalda Soares da; NUNES, António Castro. Territorialização e poder na América portuguesa. A criação de comarcas, séculos XVI-XVIII. **Tempo**, Niterói, v. 22, n. 39, p. 1-30, abr. 2016.

Decreto do rei (D. José), ao conselho ultramarino a nomear o bacharel Miguel de Ares Lobo de Carvalho, para ouvidor, da ouvidoria criada na Capitania de Ilhéus. **Arquivo Histórico Ultramarino**. Projeto Resgate – Bahia Avulsos. Caixa 150\documento 11509 (1). Lisboa, 1763.

[DESEN]HO da Bahia de Todos [os San]ctos com a costa do mar até a barra do Camamu. In REIS FILHO, Nestor Goulart. **Imagens das vilas e cidades do Brasil colonial**. São Paulo: Edusp/Fapesp, 2000, p 53.

DIAS, Marcelo Henrique. **Economia, Sociedade e Paisagem da Capitania e Comarca de Ilhéus no Período Colonial**. 2007. 435 f. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2007.

FARIA, Miguel Figueira de. **A Imagem útil** – José Joaquim Freire (1760-1847) desenhador topográfico e de história natural: arte, ciência e razão de estado no final do Antigo Regime. Lisboa, Universidade Autónoma Editora, 2001.

FERLINI, Vera. **Terra, trabalho e poder: o mundo dos engenhos no nordeste colonial**. Bauru: EDUSC, 2003.

FONSECA, Halysson Gomes da. **Devastação e conservação das florestas na Terra de Tinharé (1780-1801)**. 2010. 178 f. Dissertação (mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2010.

FREIRE, Felisbello. **História territorial do Brasil**. V.1. Rio de Janeiro: Typografia do Jornal do Commercio de Rodrigues & C; 1906.

FREIRE, José Joaquim. Mapa que mostra a costa da Bahia entre o Morro de São Paulo e o Rio Piracanga, n.144 (ms 80x90cm), 1800. In Adonias, Isa. **MAPA: imagens da formação territorial brasileira**. Rio de Janeiro: Fundação Emílio Odebrecht, 1993.

HAVRE, Grégoire Van. Cartografia do interior bahiano. Uma análise de três mapas anônimos do século XVIII. **Confins: Revista franco brasileira de geografia**, [s. l.], n. 39, 2019. Disponível em: <http://journals.openedition.org/confins/17410>. Acesso em: 17 mar. 2022

KANTOR, Iris. Legislação indigenista, reordenamento territorial e auto-representação das elites (1759-1822). In: KOERNER, Andei (org.). **História da Justiça Penal no Brasil: pesquisas e análises**. São Paulo: IBCCRIM, 2006, p. 29-38.

KANTOR, Iris; BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira; FERLINI, Vera Lúcia Amaral. Território em rede: cartografia vivida e razão de Estado no Século das Luzes. **Anais do Museu Paulista**, São Paulo, v. 17, n. 2, p. 11–14, 2009.

LISBOA, Balthazar da Silva. Memória Topográfica e Econômica da Comarca dos Ilhéus. **Memórias da Academia Real das Ciências de Lisboa**, Lisboa, Tomo X, p. 87-265, 1825.

MENEZES, Paulo Márcio Leal. Cartografia do Império do Brasil. In: Simpósio Luso Brasileiro de Cartografia Histórica, IV, 2011, Porto. **Anais...** Porto: Universidade do Porto, p. 3. Disponível em <http://eventos.letras.up.pt/ivslbch/comunicacoes/90.pdf>. Acesso: 19/05/2024.

MORENO, Diogo de Campo. **Livro que dá razão do Estado do Brasil**. Recife: Arquivo Público Estadual, 1955.

MÜLLER, Cíntia Beatriz. Povos tradicionais costeiros e questões socioambientais: da maré dos enfrentamentos às lutas por direitos, conflitos ambientais e mudanças climáticas na baía de todos os santos In: COSTA, Edwaldo; GUILHERME, Willian Douglas; MELLO, Roger Goulart. (Org.). **Ciências humanas: diálogos e perspectivas contemporâneas**. Rio de Janeiro: e-Publicar, 2023, p. 130-137.

NARDI, Jean. Batiste. **O fumo brasileiro no período colonial: lavoura, comércio e administração**. São Paulo: Brasiliense, 1996.

NAVARRO, Luiz Thomaz. Itinerário da viagem que fiz por terra da Bahia ao Rio de Janeiro. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, Rio de Janeiro, n. 28, p. 433-468, 1846.

Notícia da viagem e jornadas que fez o capitão Domingos Alves Branco Muniz Barreto entre os índios e sublevados nas vilas, aldeias das comarcas dos Ilhéus, Norte na capitania da Bahia. **Fundação Biblioteca Nacional**, manuscritos, 50, 1, 029, S/D.

OTT, Carlos. **Povoamento do Recôncavo pelos Engenhos (1536-1888)**. Salvador: Editora Bigraf, 1996.

PARAISO, Maria Hilda Baqueiro; FREITAS, Antônio Fernando Guerreiro de. **Caminhos ao encontro do mundo: a Capitania, os Frutos de Ouro e a Princesa do Sul – Ilhéus 1534-1940.** Ilhéus: Editora Editus, 2001.

PUNTONI, Pedro. **O Estado do Brasil: poder e política na Bahia colonial, 1548-1700.** São Paulo: Alameda, 2013.

QUADROS, Eduardo. A letra e a linha: a cartografia como fonte histórica. **Mosaico**, v. 1, n.1, p. 27-40, jan. /jun. 2008.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Imagens das vilas e cidades do Brasil colonial.** São Paulo: Edusp/Fapesp, 2000.

RESPOSTAS aos quesitos retro respectivo à Aldeia de N. S. da Escada, hoje V. de Nova Olivença, Bahia e mais: N. S. das Candeias; Santo André e São Miguel de Serinhaem. **Biblioteca Nacional**, MS 512 (28), 33f, 1768. Disponível em: <http://objdigital.bn.br>. Acesso em: 2 May. 2024.

SANTANA, Anastácio de. Guia de Caminhantes. 1 Atlas ms. aquarelado, desenho a nanquim preto e vermelho; 53X75. **Biblioteca Nacional**. CDD 912.81; Loc. CAM.04,003, 1816. Disponível em <http://objdigital.bn.br>. Acesso em 10/05/2024.

SANTOS, Milton. **Zona do Cacau: introdução ao Estudo Geográfico.** 2ª edição. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1957.

SANTOS, Milton. A rede urbana do Recôncavo. In: BRANDÃO, Maria de Azevedo. **Recôncavo da Bahia.** Sociedade e economia em transição. Salvador: Fundação Casa de Jorge Amado, 1998, p.59- 99.

SANTOS, Milton. Os outros Recôncavos. In SILVA, Maria Auxiliadora; ANTUNES, Willian. **MILTON SANTOS: Correspondente do Jornal a Tarde (1950-1960).** Florianópolis: IIR/GCN/CFH/UDSC, 2019, p. 196-201.

SCHWARTZ. Stuart. B. **Escravos, roceiros e rebeldes.** Bauru: EDUSC, 2001.

SILVA, Cândido da Costa. **Os Segadores e a Messe: o clero oitocentista na Bahia.** Salvador: SCT/EDUFBA, 2000.

SILVA, Francisco Carlos Teixeira. **A Morfologia da Escassez: crises de subsistência e política econômica no Brasil Colônia (Salvador e Rio de Janeiro, 1680-1790).** 1990. 422f. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1991.

SIMÕES FILHO, Afrânio Mário. **Política de abastecimento na Economia Mercantil: o Celeiro Público da Bahia (1785 - 1866)**. 2021. 246 f. Tese (doutorado) – Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Salvador, 2021.

SOUSA, Gabriel Soares de Sousa. **Tratado descritivo do Brasil em 1587**. Rio de Janeiro: Typographia de João Ignácio da Silva, 1879.

TEIXEIRA, Manoel Rodrigues. Mappa circunstanciado do numero das tôras de pão brazil, descuberto na Capitania dos Ilheos, onde se mostra a distância que vai da barra da Bahya, a fos de cada Ryo., 1 desenho: tinta da china e bistre; 27x41,7cm, , 1785. In: **Biblioteca Nacional de Portugal**. Disponível em <https://catalogo.bnportugal.gov.pt>. Acesso em 28/07/2023

TEIXEIRA, Manoel Rodrigues. Planta topographica em que se comprehende parte da comarca dos Ilheos, que principia na margem septentrional do Rio Grande, que esta na altura de 15°, e 30', e finaliza na margem meridional do Rio Una, q. esta na altura de 13°, e 30', e a outra parte pertencente a comarca da Bahia que principia na margem septentrional no Rio Una, e ponta do Morro de S. Paulo, que esta na altura 13°, e 30', e finaliza na margem meridional do Rio Itapicurú, que esta em 12°. [17--]. 1 mapa ms, desenho a tinta nanquim, 106,5 x 66,5. **Biblioteca Nacional**. Disponível em: <http://objdigital.bn.br>. Acesso em: 19 Sep. 2023.

VILHENA, Luís dos Santos. Recopilação de Noticias Brasílicas Contidas em tres Cartas Escriptas da Cidade da Bahia por hum a outro Amigo em Lisboa, debaixo de nomes alusivos, notificando-o das Capitánias de Pernambuco e Goyas, e terminando finalmente com a recopilação de alguns pensamentos políticos applicados em parte as Colônias Portuguezas no Brasil. **Biblioteca Nacional**. CF-50,04,16 – Manuscritos, 1802. Disponível em <http://objdigital.bn.br>. Acesso em 02-05-2024

Recebido em: 20 de maio de 2023

Aceito em: 22 de outubro de 2024