

DE UMA COSTA A OUTRA, GOVERNO E AUTORIDADE NA CONEXÃO ENTRE A CAPITANIA DA BAHIA E A ÁFRICA ATLÂNTICA

FROM ONE COAST TO ANOTHER, GOVERNMENT AND AUTHORITY IN THE CONNECTION BETWEEN THE CAPTAINCY OF BAHIA AND ATLANTIC AFRICA

RESUMO: Discorre-se sobre a África subsaariana na Primeira Modernidade, de modo particular aquele pedaço do continente que foi conectado pelos portugueses ao sistema atlântico, o que impulsionou o comércio de cativos, e sua inserção ao nascente capitalismo europeu. A região de Angola se reportava ao vice-rei do Brasil, isto é, o governador da capitania da Bahia. Nesse ínterim o presente texto discute como se deu a correspondência entre as duas governanças no período pombalino. Analisa-se aqui os tópicos mais presentes, o comércio realizado, os pedidos de auxílio vindo de Angola e sua resolução por parte do governador da Bahia. As práticas e trocas aqui estudadas, descortinam aspectos do Império português na Idade Moderna, suas conexões, poderes e limites de ação. Para tal fim foram utilizados documentos oriundos do Arquivo Histórico Ultramarino – AHU. Utilizou-se o códice Eduardo Castro e Almeida para o período do rei D. José I e seu ministro Pombal, 1750 a 1777.

CHARLES N. DE SÁ

PALAVRAS-CHAVE: Bahia; Angola; Governo; Poder.

ABSTRACT: Sub-Saharan Africa in Early Modernity is discussed, particularly that part of the continent particularly that part of the continent that was connected by the Portuguese to the Atlantic system, which boosted the trade of captives and and its insertion in the nascent European capitalism. The region of Angola reported to the Viceroy of Brazil, that is, the governor of the of the captaincy of Bahia. In the meantime, the present text discusses how the correspondence between the two correspondence between the two governments during the pombaline period. We will analyze the most common topics, the commerce the requests for aid coming from Angola and their resolution by the governor of Bahia. The practices and exchanges studied here unveil aspects of the Portuguese Empire in the Modern their connections, powers, and limits of action. To this end documents from the Arquivo Histórico Ultramarino - AHU Arquivo Histórico Ultramarino - AHU. We used the codex Eduardo Castro e Almeida for the period of King José I and his minister Pombal, 1750 to 1777.

KEYWORDS: Bahia; Angola; Government; Power.

DE UMA COSTA A OUTRA, GOVERNO E AUTORIDADE NA CONEXÃO ENTRE A CAPITANIA DA BAHIA E A ÁFRICA ATLÂNTICA

Charles Nascimento de Sá¹

Introdução

Logo no primeiro parágrafo da obra de seu livro, *O trato dos viventes*, o historiador brasileiro Luiz Felipe de Alencastro chama a atenção do leitor para que este perceba que, de acordo com sua pesquisa, “o Brasil se formou fora do Brasil” (ALENCASTRO, 2000, p. 9). Dando prosseguimento a sua hipótese ele informa que é necessário entender que “nossa história colonial não se confunde com a continuidade do nosso território colonial (ALENCASTRO, 2000, p. 9, grifo nosso). Já na segunda metade do século XX o historiador Fernando Novais, em seu livro *Portugal e o Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)*, avançou em propostas e ideias oriundas de Caio Prado Júnior, em seu *Formação do Brasil contemporâneo*. Indo além dessa obra em suas análises e pesquisas, Novais já indicava que somente seria possível entender a dinâmica colonial inserindo-a no contexto do “sistema colonial”.

Em que pese o fato de que as obras de Alencastro e a de Novais estejam em sistemas teóricos diferentes, sendo que muito de seus componentes de análise se contradizem, é possível inferir dos dois autores que o estudo do passado colonial e sua dinâmica é melhor compreendido quando inserido em um contexto mais amplo. Nesse sentido os recentes estudos sobre o momento histórico do Ocidente na Primeira Modernidade têm que ser entendidos no interior do sistema atlântico. Foi no Atlântico - em seus mares, ventos, correntes marítimas e navios que o circundam, povos que o habitam, mercadorias comercializadas ou contrabandeadas, escravos que transitavam à força de uma ponta a outra, que se forjou o mundo capitalista moderno. Discutindo a importância deste oceano para os estudos de diversas áreas, o pesquisador norte-americano, David Armitage, indica que,

somos todos atlanticistas agora – ou assim parece ser diante da explosão do interesse pelo Atlântico e pelo mundo atlântico como objeto de estudos entre historiadores da América do Sul e do Norte, do Caribe, da África e da Europa ocidental. O Atlântico começa inclusive a moldar estudos de literatura, economia e sociologia sobre tópicos tão diversos quanto performance teatral, a história da primeira globalização e a sociologia de raça (ARMITAGE, 2014, p. 206).

¹ Doutor em História pela UNESP, Assis; Prof. Assistente da UNEB DCHT XVIII (Eunápolis). cnsa@uneb.br

Para ele o Atlântico moldou povos e territórios desde que Colombo fez sua travessia. Mas não apenas molda, é por estes modelado também. Este oceano se identifica com o mundo criado na Primeira Modernidade, pois foi sob suas águas que se efetivaram as mais importantes transações envolvendo as sociedades da América, da África e da Europa, ainda que sob o domínio e exploração desta última sobre as duas primeiras. A historiografia do Atlântico também reproduziu em seu início este imperialismo. Em um primeiro momento olvidaram sucesso os estudos e pesquisas que tinham no mundo branco do Atlântico norte seu esteio. Europa e América do Norte detinham a preponderância na produção do saber sobre o mundo atlântico. Os primeiros estudos focavam em temas e assuntos que partiam do mundo europeu e norte-americano, para daí inserir africanos e latino-americanos. Isso começou a mudar a partir da segunda metade do século XX, de modo particular no último quartel desta centúria. Como aponta Armitage,

de um tempo para cá, a história atlântica tem se tornado mais multicolorida. O próprio Atlântico branco se tornou um campo de estudo autoconsciente mais do que um modelo definidor para todas as outras histórias atlânticas (Grazia, s.d.) 5. O Atlântico negro da diáspora africana se juntou ao Atlântico verde da dispersão política e demográfica irlandesa (Whelan, 1993). Existe hoje até mesmo um Atlântico vermelho, escrito a partir do marxismo, que descreve a formação de uma classe trabalhadora multinacional, multiétnica e multicultural no mundo atlântico inglês, formando uma “hidra de muitas cabeças” aos olhos de seus senhores. (ARMITAGE, 2014, p. 208).

A ampliação dos estudos históricos sobre o Atlântico, o crescimento das pesquisas oriundas de diversos países das Américas, da África, Ásia e Europa, valorizou o melhor entendimento do passado histórico das áreas abrangidas pelas águas deste oceano. Os estudos sobre a Primeira Modernidade, suas sociedades e seus meandros possibilitaram que novos olhares e abordagens pudessem aflorar em artigos e livros de áreas das mais diversas. Historiadores, geógrafos, antropólogos, economistas e sociólogos passaram a se debruçar sobre as inúmeras variáveis para compreensão do universo multicultural do Atlântico. Um dos espaços a ganhar nova pujança nos estudos e pesquisas coloniais foi o Império português. Reformulações de antigos problemas de pesquisa e aparecimento de novos dilemas levaram diversos historiadores a aprofundarem e reverem conceitos e estudos sobre esse território na Primeira modernidade.

Conforme discutido por Jack P. Greene, historiador emérito da Universidade Johns Hopkins, a não ser que fossem encontrados enormes impérios, com grande volume de metais preciosos, o que apenas aconteceu no México e no Peru, a colonização e povoamento dos territórios da América pelos europeus durante a Idade Moderna somente pôde acontecer “com a

ajuda e contribuições dos colonos, negociantes e outros indivíduos participantes do processo de colonização” (GREENE, 2010, p. 99). A análise do Império português, e suas áreas na América e África na Idade Moderna pauta-se atualmente em “desenvolver o estudo de redes mercantis, sociopolíticas e governativas, de hierarquias, de biografias e de trajetórias sociais” (FRAGOSO; GOUVÊA, 2010, p. 21). Para esses autores é esse estudo que permite conferir “materialidade e governabilidade” no entendimento “dos espaços ultramarinos no interior do Império português entre o século XVI e o início do XIX” (FRAGOSO; GOUVÊA, 2010, p. 21-22).

A apreciação das redes permite conectar pessoas, grupos e sociedades muitas vezes distintas. Possibilita também materializar ideias e concepções que são fundamentais para se analisar o passado colonial e suas especificidades históricas e temporais. São as redes que possibilitavam, no contexto de um império pluricontinental como o português, que houvesse o trânsito de gentes e povos que, por vontade própria ou por terem sido forçados a isso, realizavam o “fluxo e o refluxo” que interligavam as áreas portuguesas da América com suas possessões africanas e com outros impérios no Atlântico. A formação dessas redes de comunicação demandava ainda mais poder aos grupos dirigentes do período. As ligações, os contatos e as diversas redes existentes, estabelecidas entre diferentes grupos dos dois lados do Atlântico, constituíam “uma relação muito especial com a esfera do governo na Época Moderna”. Desse modo, “as redes [...] se constituíam sempre enquanto ‘redes de comunicação’. Isto porque comunicação gerava informação, mecanismo poderoso como fonte de poder em qualquer espaço social” (GOUVÊA, 2000, p. 167).

Ainda assim é preciso não esquecer que no contexto do mundo atlântico da Primeira Modernidade, as demoras nas comunicações eram uma constante. Assim, nem sempre o conhecimento de uma determinada notícia ou legislação redundava em ação imediata. Era preciso que “governadores, Câmara, juízes, demais funcionários régios agissem em conformidade com o que havia na legislação existente, ou com base em usos e costumes locais, sem esquecer o poder e influência dos poderosos locais” (SÁ, 2021, p. 155). Para a comunicação entre as redes, e a conexão de diferentes partes do território do Império português sobre a égide da Coroa foram produzidos leis, memorandos, cartas, atas, bilhetes, regimentos, pragmáticas, diários e toda uma gama de escritos que permitiam o controle, o contato e o conhecimento sobre o espaço dominado pelo monarca lusitano.

As redes constituíam circuitos mercantis, políticos, culturais e populacionais. Por meio delas, diferentes interesses se agregavam, modelando a economia mundo, tal qual pensando por Fernand Braudel (2016). A escravidão e o tráfico de cativos da África para a América foi uma das maiores e mais importantes redes no processo que consolidou o capitalismo moderno. Visto

enquanto fenômeno histórico, o tráfico vai abarcar duas conjunturas: em um primeiro momento ele é um assunto existente na quase totalidade das sociedades mundiais, sejam elas ocidentais ou orientais. Seu fluxo e desenvolvimento jamais fora interrompido, quando muito, caso da Europa durante o medievo, a escravidão possuísse menos importância econômica e política que o regime servil. No entanto jamais deixou de existir, seja em solo europeu, americano, africano ou em outras paragens (BLACKBURN, 2003). Ainda que a escravidão, enquanto elemento intrínseco às sociedades, nunca tenha deixado de conservar-se, inclusive em nossa própria época, o sistema que se desenvolveu na América durante a Idade Moderna, alicerçado no uso brutal da mão de obra africana e indígena, e seu tráfico, teve originalidades que a destacaram e constituíram uma nova variável dentro dessa concepção. Esse seria o segundo momento. Nesse sentido,

estes sistemas escravagistas eram de caráter radicalmente novo se comparados com formas anteriores de escravidão, embora fossem compostos de ingredientes de aparência tradicional. Tornaram-se intensamente comerciais, transformando o comércio atlântico na mola propulsora das torcas globais do século XVI ao XIX [...] (BLACKBURN, 2003, p. 15).

O escravismo, sistema no qual a escravidão africana, bem como a indígena, alicerçava o comércio e impulsionava o aumento populacional da América, originou o aparecimento de uma rede mercantil e populacional que muito contribuiu para o crescimento econômico das regiões mineradoras e monocultoras do Novo Mundo. Ao mesmo tempo, a vinda desses escravos impulsionou o caráter híbrido e plural das comunidades e cidades existentes nesse continente. Dessa maneira a escravidão foi o fator preponderante para que a experiência colonizadora americana tivesse êxito. No sofrimento e servidão de milhões de indígenas e de povos oriundos da África, se construiu uma nova sociedade em que valores do universo cultural europeu se agregaram às concepções indígenas e africanas, constituindo assim uma sociedade mestiça, tal qual discutida pelo historiador Serge Gruzinski. Nesse sentido,

na América colonial, não há mais um mundo ameríndio, tampouco ibérico, o que ecoa é um universo multiétnico e plural. Essa diversidade aponta para caminhos e fronteiras que serão parte constitutiva do mundo contemporâneo (SÁ, 2017, p. 673).

As redes que conectavam os diversos portos e cidades da América com seus congêneres na África fez da escravidão nas Américas “o produto histórico da expansão da economia mundial europeia. Disso resultou uma produção sistemática para o mercado, baseada numa forma de trabalho não remunerada” (TOMICCH, 2011, p. 23). Para desenvolver esse “produto” houve a participação efetiva de homens de negócio, caçadores, soldados, mercadores,

financiadores, governos, legisladores, religiosos, intelectuais, e toda uma miríade de povos, com funções que permitiam a constituição de uma enorme rede que conectava diferentes partes e indivíduos.

Para conectar e dinamizar economicamente essa rede e o sistema mercantil que ela originava, era necessário a atuação direta do Estado e seus agentes. Sejam nos reinos europeus, de modo destacado Portugal, Espanha, Holanda, França e Inglaterra, sejam nos territórios de conquista da América, ou nos reinos e possessões africanas, o Estado e seus funcionários eram os elementos garantidores da manutenção do comércio, da captura, do trato e da compra e venda de cativos. Nele repousava o aparato militar, jurídico, ideológico e econômico que possibilitava a continuidade do trato africano e a venda de escravos para o continente americano. Desse modo, para se compreender as redes, suas conexões com o comércio envolvendo as regiões do Atlântico, é preciso atentar para atuação do poderio estatal de europeus e africanos. Ainda que os primeiros obtivessem maior ganho e domínio que os últimos, estes não podiam ser esquecidos ou marginalizados. Assim,

o comércio foi controlado pelos respectivos estados dos países da África e da Europa, e, embora os aspectos econômicos rotineiros de oferta e demanda e a necessidade de recompensar a iniciativa privada não pudessem ser totalmente negligenciados, isso sempre foi visto como algo secundário em relação ao objetivo principal de controlar os participantes, o que significava usar o comércio como meio para aumentar as receitas dos Estados (THORNTON, 2004, p. 101).

Entendendo que os Estados europeus e africanos estiveram em consonância no tocante ao trato de cativos da África para a América, é salutar compreender então como estes se relacionavam. No seio do Império português, cada região pertencente ao Reino era considerada como uma República. Isto significa que, dentro da obediência ao rei e à monarquia, se inseriam súditos que exerciam sua cidadania e submissão ao poder régio em espaços e regiões em que o poder por eles desempenhado era feito em nome do rei. Essas elites coloniais eram submetidas a autoridade régia e dela tiravam muitas de suas benesses. Desse modo, “grosso modo, podemos agregar esses senhores sobre a rubrica de elites coloniais. Elite no plural, pois vários grupos, mesmo em graus diferentes, partilhavam aquele papel” (FRAGOSO; ALMEIDA; SAMPAIO, 2007, p. 19).

O estudo aqui proposto tem como objetivo analisar a relação entre o governo da capitania da Bahia, sede do Vice-reino do Brasil até o ano de 1763, e os estados e governos da África que estavam sob sua jurisdição no interior do Império português durante o governo do Conde de Athouguia. No que tange aos documentos para tal empreitada far-se-á uso daqueles constantes

no Arquivo Histórico Ultramarino – AHU, disponível no códice Eduardo Castro e Almeida, concernentes à capitania da Bahia entre os séculos XVI ao XVIII. Como limite temporal discutir-se-á o período pombalino, isto é, de 1750 a 1777. A capitania da Bahia foi o principal polo econômico da América portuguesa entre os séculos XVII até o início do XIX. Grande produtora de açúcar, tabaco, couro, alimentos e possuidora de uma ampla baía, que em seu interior abrigava Salvador, sua capital e um porto que era ponto de parada obrigatório para embarcações vindas da Ásia e da África, além do continente europeu e outras regiões das Américas.

Salvador possuía algo próximo a 50.000 habitantes no século XVIII, sendo a segunda maior cidade do Império português, ficando atrás apenas de Lisboa (AZEVEDO, 1969). Na América ela só era menor que Nova York. Em seu entorno ficava o Recôncavo, principal área produtora de cana de açúcar, tabaco e farinha de mandioca do Brasil colonial. Além disso, nele eram plantados uma gama variada de alimentos, pescados uma diversidade de peixes e mariscos, sendo todos esses produtos levados das vilas e cidades do Recôncavo para Salvador e aí comercializados (SCHWARTZ, 1988). No porto da Bahia ficavam ancorados navios de diversas nacionalidades. Ali eram feitos reparos, aquisição de mantimentos e água. A cidade servia também para descanso dos marinheiros e suas atividades. Nesse período em que permaneciam no porto, a tripulação fazia compras e aquisições nas lojas e comércio da capital. Venda de mercadorias, adquiridas em outras paragens do Império, eram feitas de forma legal ou ilegal por eles. O contrabando sempre fora uma preocupação para as autoridades lusitanas (SÁ, 2019, p. 167).

Uma outra característica da Cidade da Bahia também saltava aos olhos de quem nela chegava: sua divisão em duas partes, a cidade Alta e a Baixa. Na parte alta da urbe se encontravam prédios, igrejas, casarios, praças, palacetes, instituições monásticas, a Casa de Câmara e Cadeia, a sede do governo, o Tribunal de Relação, a Sé do arcebispado da Bahia, mosteiros, Santa Casa da Misericórdia, dentre outros prédios e construções vinculadas à riqueza e ao caráter administrativo de Salvador (BOXER, 2001). Na cidade Baixa ficavam o comércio popular, pousadas, o porto, a Ribeira, armazéns de depósito para açúcar, tabaco e outras mercadorias a serem enviadas para a Europa, África e demais portos. Nele também estavam os bares, restaurantes, mercados e uma gama variada de vendedores, homens e mulheres, com seus quitutes, bebidas, jogos e toda uma diversidade de opções para moradores e viajantes (BOXER, 2000).

As relações entre a Bahia e o Golfo ou Baía do Benin tornaram-se frutuosas a partir do século XVII quando o tabaco produzido no Recôncavo conquistou os mercados africanos

situados na atual República Popular do Benin. O fumo de rolo, de menor qualidade produzido na capitania, e que era proibido de ser vendido no Reino, encontrou ampla mercado nessa região. Esse tipo de tabaco, feito com folhas de qualidade inferior, para não ressecar era lambuzado com bastante melação de cana o que lhe dava um toque adocicado que caiu no gosto dos consumidores do continente africano (VERGER, 2002, p. 37). Região pouco atrativa para o Império português nos séculos XV e XVI, essa parte do continente africano assumiu importância para a economia baiana no seiscentos, tornando-se o principal polo exportador de cativos para a capitania. Esses escravos eram trocados pelo fumo baiano. O governo português dessa parte da África, em face da proximidade com a Bahia, e também devido a suas ligações econômicas com essa região, ficou a ela subordinada. Competia ao governador da capitania da Bahia auxiliar o governo desta área. Os laços entre a Bahia e o Golfo de Benin estabeleceram uma série de documentos que serão aqui analisados. O primeiro a ser tratado foi um ofício do conde de Athouguia de 30 de junho de 1751.

Dom Luís Peregrino de Carvalho de Menezes e Ataíde, foi o 10º conde de Athouguia. Ele foi vice-rei do Brasil de 1749, ainda no reinado de D. João V, até 1754, já sob a égide de D. José I. A casa Athouguia tinha uma contenda com os Carvalho de Mello, cujo representante, Sebastião de Carvalho e Mello, o futuro marquês de Pombal, se tornou primeiro ministro de D. José (SÁ, 2021, p. 160-161). Dom Luís Peregrino de Carvalho de Menezes e Ataíde veio a falecer pouco tempo depois de seu retorno para Portugal. Seu filho assumiu o condado. Este veio a ser implicado no atentado em que houve a tentativa de assassinato do rei D. José, e que foi atribuído por Pombal à família Távora. Preso, o 11º conde de Athouguia veio a falecer sem deixar herdeiros. Suas terras foram então adicionadas ao legado da família Mello (MONTEIRO, 2010). O governo do vice-rei foi um dos mais contestados na capitania da Bahia durante o período pombalino. Um dos motivos para essa contestação foi sua contenda contra Wenceslau Pereira da Silva, poderoso desembargador do ouro na Bahia, e seus aliados (VERGER, 2002, p. 119).

Ainda segundo Pierre Verger (2002) o comércio marítimo entre a Bahia e a Costa da Mina era composto por 24 embarcações. Ao tomar posse do governo o vice-rei fez uma devassa nessa área e descobriu que muitos desses navios tinha um mesmo dono. No ofício ora posto, o governador aponta o “comércio com a Costa da Mina, estabelecido em 1699, tabacos, gêneros, resgate de escravos” (AHU-ACL-CU-005, Cx. 2 Doc 124 – 30 de junho de 1751). Nota-se na citação o período de estabelecimento do contato com a Costa, ainda assim, este foi efetuado em data anterior a esta indicada pelo vice-rei (VERGER, 2002). Para justificar a sua intervenção no trato

mercantil com a diminuição dos navios, Athouguia indica que esta situação, de alguns mercadores sendo dono de mais de um navio,

o que era causa de descontentamento na praça pela desigualdade nas conveniências que a cada um resultava absorvendo em si a maior parte das utilidades dos que tinham mais navios com grande prejuízo dos que não podiam participar dele (AHU-ACL-CU-005, Cx. 2 Doc 124 – 30 de junho de 1751).

A intervenção do vice-rei, com vista a equilibrar o trato marítimo da Bahia com a Costa da Mina, era uma das maneiras que o governador, bem como seus antecessores, teria encontrado para viabilizar uma melhor concorrência entre os mercadores, com vistas ao chamado bem comum, acepção esta que reaperpetuava o bom governo dos povos. No Antigo Regime Português, a ideia de bem comum evidenciava-se no seio da sociedade polissinodal da época. Isso denotava a noção de pertencimento a um corpo social em que “cada parte desse conjunto representava a autonomia político-jurisdicional [...] pressupondo uma articulação natural e necessária entre cada membro do corpo social” (CORRÊA, 2012, p. 33). Foi essa concepção de bem comum e articulação entre as diversas partes do corpo social no Antigo Regime lusitano, que motivou a ação do conde de Athouguia. Segundo ele “entrei na diligência de tirar dois a quem tinha três e um a quem tinha dois” (AHU-ACL-CU-005, Cx. 2 Doc 124 – 30 de junho de 1751). Desse modo, conseguiu o vice-rei,

resultaram cinco navios e mais um por falecimento, e como estava no meu arbítrio reparti-los para quem aparecesse, concorrerão diversos pretendentes oferecendo donativos para a fazenda real, a fim de serem preferidos na repartição. Entendi que sem injustiça nem opressão podia granjear esta utilidade para a real fazenda (AHU-ACL-CU-005, Cx. 2 Doc 124 – 30 de junho de 1751).

O bem comum servia assim, como motivador também para aumentar a arrecadação da Coroa, possibilitando maior economia para a fazenda régia. Quase dois meses após esse ofício, outro tratando de assunto correlato foi enviado pelo governador para o rei D. José I. Nele se tratava da arrecadação do rendimento de consignação que o governo da Bahia obtinha sobre a fortaleza de Ajudá, na Costa da Mina, região do litoral atlântico africano. A construção desse forte foi uma das primeiras iniciativas de Vasco Fernandes César de Menezes, vice-rei da Bahia, que em 1721 autorizou “o capitão de mar e guerra Joseph de Torres a construir a fortaleza de Ajudá, na Costa a Sotavento da Mina” (VERGER, 2002, p. 85).

Informa o vice-rei que, atendendo uma solicitação real envia “duas certidões inclusas que constarão não só as despesas desta consignação, que se fazem cada ano, mas também o seu

preciso rendimento anual” (AHU-ACL-CU-005, Cx. 2 Doc 132 – 20 de agosto de 1751). Continuando com seu esclarecimento, informa o conde que ao tomar posse do governo verificou que o rendimento tinha “muitos sobejos que não estavam aplicados a cousa alguma” (AHU-ACL-CU-005, Cx. 2 Doc 132 – 20 de agosto de 1751).

Como a economia de Portugal já não contava mais com a bonança dos tempos áureos das minas de ouro, e o açúcar atravessava um período de crise, o rei D. João V havia ordenado ao governador que “com tanta eficiência que procurasse de todos os meios de por em melhor arrecadação o rendimento de sua Real fazenda” (AHU-ACL-CU-005, Cx. 2 Doc 132 – 20 de agosto de 1751). Para atingir o que havia sido solicitado pelo monarca, Athouguia informou a D. José que “entendi que ficava obrigado a remeter-lhe parte do que achasse em todos os que estivessem sem aplicações, não destituindo de todo o cofre de cada uma” (AHU-ACL-CU-005, Cx. 2 Doc 132 – 20 de agosto de 1751). Por meio de ganhos na África o governo da capitania da Bahia tornava mais próspera a combalida economia do Reino.

Em correspondência datada de 1 de março de 1753, o conde de Athouguia comenta sobre o falecimento do governador da fortaleza de Ajudá. De acordo com a informação enviada por carta escrita pelo tenente desta fortaleza para ele, ao se dirigir ao dadá (soberano) do Daomé, o governador da fortaleza foi tão bem recebido que decidiu estender sua estadia nessa região. Ao voltar, foi vitimado por forte dores e febres, vindo a falecer (SÁ, 2021). Continuando sua correspondência, o governador indica ao secretário da Secretaria de Estado da Marinha e Negócio Ultramarinos, Diogo de Mendonça Corte Real, que apesar de ser facultado ao governador da Bahia escolher o mandatário da feitoria do Daomé, este assim não procederia, esperando que esta nomeação fosse feita por Lisboa (AHU-ACL-CU-005, Cx. 4 Doc 426 – 1 de março de 1753).

As relações estabelecidas entre a capitania da Bahia e a costa da África, não ficaram restritas apenas a região da costa da Mina. Como local do vice-reinado do Brasil, a Bahia também era uma referência para auxiliar na resolução de demandas de outras áreas da América portuguesa. O entendimento desse alinhamento do governo da capitania com o de outras áreas vai além do fato de esta ser a sede do vice-reino. É importante não deixar de antever que se tratava nesse período de,

uma monarquia pluricontinental [que] tinha por base uma ordem institucional polissinodal, com normas e procedimentos de natureza jurisdicional e estrutura orgânica, que tinha como fundamento social o ordenamento corporativo da sociedade (COSENTINO, 2011, p. 73).

Para entender a estrutura orgânica dessa sociedade e sua natureza jurisdicional, atente-se ao ofício de 17 de setembro de 1753, enviado pelo conde de Athouguia ao Reino. Nele o governador da Bahia informava sobre procedimento adotado em vista de suprir o Reino de Angola de animais para compor a cavalaria dali. Ainda que a solicitação tivesse sido feita ao Rio de Janeiro, o governador daquela capitania solicitou auxílio ao vice-rei e este atendeu. Respondeu ele que “por ocasião de se achar de partida uma embarcação para aquele Reino dei princípio a execução dessa ordem de S. M., fazendo embarcar um cavalo, por ser pequena, e nas mais que se oferecerem continuarei pontualmente na execução da mesma ordem” (AHU-ACL-CU-005, Cx. 5 Doc 719 – 17 de setembro de 1753).

Outra referência do período do conde de Athouguia sobre os negócios envolvendo a Bahia e a África tem ligação com uma informação partida da Mesa de Inspeção da Bahia. Esse órgão se responsabilizava por “reger o comércio do açúcar e tabaco, incentivando a produção de tais produtos [...] deviam dar anualmente conta ao rei de sua atuação” (SALGADO, 1985, p. 94). Acontece que durante o governo de Athouguia, a Mesa de Inspeção foi dominada pelo desembargador Wenceslau Pereira da Silva, que “fora adversário do Conde de Galvêas, quinto vice-rei; (e) iria entrar em conflito com o sexto vice-rei, Conde de Athouguia” (VERGER, 2002, p. 120).

Por esse ponto se entende a divergência entre o vice-rei e a informação remetida pela Mesa para o rei D. José, sobre os rendimentos do tabaco exportado da Bahia para o Rio de Janeiro e Costa da Mina. Segundo o vice-rei, a Mesa havia informado ao rei “não ter meios com que satisfizesse as despesas anuais da sua administração”. O procurador, Wenceslau Pereira, então indicava que essa despesa fosse feita a partir “do que cobrava a Fazenda Real dos direitos do tabaco que ia para a Costa da Mina e Rio de Janeiro” (AHU-ACL-CU-005, Cx. 5 Doc 744 – 20 de setembro de 1753). O governador indicava que para avaliar aquilo que fora pedido, ele iria ver “as certidões de rendimento de dez anos a esta parte dos rendimentos do tabaco que vai para a Costa da Mina e Rio de Janeiro” (AHU-ACL-CU-005, Cx. 5 Doc 744 – 20 de setembro de 1753). Athouguia fez o que havia indicado em novo documento, expôs os rendimentos do trato do tabaco ao longo dos anos que iam de 1743 até 1753.

Do documento ora exposto, entende-se que os rendimentos do tabaco, envolvendo o trato da Bahia com o Rio de Janeiro e a Costa da Mina eram fundamentais para a arrecadação colonial, sendo estes de maior importância para o rei. O tabaco na África “o fazem algumas vezes valer a 100 o rolo, que custa somente 10” (VERGER, 2002, p. 43). Em 2 de dezembro de 1753 o rei de Portugal, D. José I, baixou nova portaria sobre a venda de tabaco. Para o Reino e Europa deveriam ser enviados o de primeira e segunda categoria. Ficava a África e a América

com o de categoria inferior. No entanto, surgiu uma dúvida no vice-rei. Este não sabia se os lavradores deveriam vender seu fumo para a África por meio dos navios da “Frota ou em navios de licença”. Nessa dúvida estava também uma contenda co governador com a Mesa, pois segundo ele a mesma estava impondo aos lavradores “o ônus de venderem os seus gêneros a satisfação da Mesa, e não o que lhes faz mais conta, tirando-se aos lavradores a liberdade de serem árbitros dos seus bens” (AHU-ACL-CU-005, Cx. 6 Doc 931 – 28 de fevereiro de 1754).

Em 24 de abril de 1754 o vice-rei encaminhou para a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, na pessoa de seu ministro Diogo Mendonça da Corte Real, último ministro desta pasta a não estar sob a órbita do marquês de Pombal, que havia recebido a indicação do conde dos Arcos para substituí-lo no cargo de vice-rei do Estado do Brasil e governador da capitania da Bahia (AHU-ACL-CU-005, Cx. 7 Doc 1125 – 24 de abril de 1754). Athougua ainda permaneceria na Bahia por mais alguns meses, resolveria alguns problemas e responderia ao rei por acusações que lhe haviam sido feitas. No entanto, sobre a África, seus portos e a relação com os governadores dessa região pouco registro de monta aconteceria (SÁ, 2021). Desse modo, encerra-se assim a relação entre esse governador e seu trato com o governo lusitano no continente africano banhado pelo Atlântico.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALENCASTRO, Luiz Filipe de. **O Trato dos Viventes**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ARMITAGE, David. Três conceitos de história atlântica. **História Unisinos**. São Leopoldo, ano 18, p. 206-217, 2014.

AZEVEDO, Thales de. **Povoamento da cidade do Salvador**. Salvador: Itapuã, 1969.

BLACKBURN, Robin. **A construção do escravismo no Novo Mundo**. Rio de Janeiro: Record, 2003.

BOXER, Charles R. **A Idade de Ouro do Brasil: dores de crescimento de uma sociedade colonial**. Trad. Nair de Lacerda. 3. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000.

BRAUDEL, Fernand. **O Mediterrâneo e o mundo mediterrâneo na época de Felipe II**. São Paulo: Edusp, 2016.

CORRÊA, Helidacy Maria Muniz. Para aumento da conquista e bom governo dos moradores. A Câmara de São Luiz e a política da monarquia pluricontinental no Maranhão. In. FRAGOSO, João; SAMPAIO, Antonio Carlos Juca de (orgs.). **Monarquia pluricontinental e a governança da terra no ultramar atlântico luso: séculos XVI – XVIII**. Rio de Janeiro: Mauad X, 2012, p. 23 - 50.

COSENTINO, Francisco Carlos. Monarquia pluricontinental, o governo sinodal e os governadores-gerais do Estado do Brasil. In. GUEDES, Roberto (org.). **Dinâmica imperial no Antigo Regime português**. Rio de Janeiro: Mauad X, 2011, p. 67 - 82.

FRAGOSO, João Luís Ribeiro; GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.). **Na trama das redes: política e negócios no império português, séculos XVI-XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

FRAGOSO, João Luís Ribeiro; ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de; SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de (orgs.). **Conquistadores e negociantes**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

GOUVÊA, Maria de Fátima. Redes governativas portuguesas e centralidades régias no mundo português, c. 1680-1730. In. FRAGOSO, João Luís Ribeiro; GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.). **Na trama das redes: política e negócios no império português, séculos XVI-XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010, p. 155 - 202.

GREENE, Jack P. Tradições de governança consensual na construção da jurisdição do Estado nos impérios europeus da Época Moderna. In. FRAGOSO, João Luís Ribeiro; GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.). **Na trama das redes: política e negócios no império português, séculos XVI-XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010, p. 95 - 114.

GRUZINSKI, Serge. As quatro partes do mundo: história de uma mundialização. Mourão, Cleonice Paes Barreto; Santiago, Consuelo Fortes. Belo Horizonte: Editora UFMG, São Paulo: Edusp, 2014.

MONTEIRO, Nuno Gonçalo F. A “tragédia dos Távoras”. Parentesco, redes de poder e facções políticas na monarquia portuguesa em meados do século XVIII. In. FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima. **Na trama das redes: política e negócios no império português**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010, p. 317 - 342.

NOVAIS, Fernando A. **Portugal e o Brasil na crise do Antigo Sistema colonial**. 8. ed. São Paulo: Hucitec, 2006.

SÁ, Charles Nascimento de (org.). **História e historiografia: caminhos e métodos**. Curitiba: Appris, 2019.

SÁ, Charles Nascimento de. **Bahia pombalina: dilemas e ações de governo na capitania da Bahia no século XVIII**. São Paulo: FFCLCH/USP, 2021.

SÁ, Charles. Os quatro cantos do mundo: história da globalização ibérica. **Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi. Ciências Humanas**, v. 12, n. 2, p. 673-676, 2017.

SALGADO, Graça. **Fiscais e meirinhos, a administração no Brasil colonial**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985.

SCHWARTZ, Stuart B. **Segredos Internos**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

THORNTON, John. **A África e os africanos na formação do mundo atlântico**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

TOMICH, Dale W. **Pelo prisma da escravidão: trabalho, capital e economia mundial**. São Paulo: Edusp, 2011.

VERGER, Pierre. **Fluxo e Refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos dos séculos XVII a XIX**. 4. ed. Ver. Salvador: Corrupio, 2002.

Recebido em: 27/04/2022

Aprovado em: 10/09/2022